

## Klein nog steeds kritisch over groot

**De eigenaren van schepen kleiner dan 86 meter zien er nog steeds weinig in bij te dragen aan een stilligregeling. De emoties liepen tijdens de discussiebijeenkomsten van het Crisisberaad Binnenvaart soms hoog op. Want ook de kleine schepen zien hun inkomsten flink teruglopen.**



*De discussiebijeenkomsten van het Crisisberaad zijn achter de rug. Totaal hebben zo'n 200 binnenvaartondernemers de vergaderingen in Zwolle, Rotterdam en Maasbracht bezocht. Over het algemeen werd welwillend, maar sceptisch gereageerd op de presentatie van het Crisisberaad. Soms liepen de emoties hoog op, zoals in Maasbracht, waar een schipperse met een beschuldigende vinger wees. 'Laat ze de brand maar steken in die grote schepen.' Lees het uitgebreide verslag op pagina 3 en nog meer op [Schuttevaer.nl](http://Schuttevaer.nl). (Foto Erik van Huizen)*

Eigenaren van grote schepen waren er weinig op de bijeenkomsten. Zij werden wel regelmatig aangewezen als (mede)schuldigen. Zo zien de eigenaren van kleine schepen de grote schepen van 105 meter de Moezel uitvaren met een lading van 700 ton, met kelderende vrachtprijzen tot gevolg. Om de overcapaciteit aan te pakken, pleitten eigenaren van kleine schepen veelal voor de terugkeer van een oud-voor-nieuw- of sloopregeling. Zij zien dit als noodzaak om ook in de toekomst problemen te voorkomen. Volgens het Crisisberaad hebben beide regelingen op de korte termijn echter geen enkele zin. 'Een sloopregeling is op dit moment onbetaalbaar', zei Kantoormanager Erik van Toor. 'Omdat de overcapaciteit niet in kleine schepen zit, moet je nieuwe grote schepen slopen. Dat is duur. En voordat we een sloopregeling voor elkaar hebben, zijn we ook een tijd verder. 'Oud voor nieuw heeft ook geen invloed op de schepen die nu worden afgebouwd. Nu worden geen nieuwe schepen meer besteld. Maar voor de toekomst kan het een goede maatregel zijn.' 'Slopen is helemaal niet duur', reageerde een schipperse in Maasbracht. 'De mensen hebben gewoon fout gekocht. Je hoeft geen econoom te zijn om te zien dat dit fout gaat. Van mij mag de brand in die grote schepen.' Een schipper viel haar bij. 'Stilliggen heeft geen zin als we door blijven bouwen.' Voorzitter Wim van Sluis van het Crisisberaad vroeg zich hardop af wat de laatste spreker dan op de bijeenkomst kwam doen. De schipper antwoordde: 'Ik had toch niets te doen, anders moest ik met mijn vrouw boodschappen doen. Maar dit heeft nog minder zin.'

### Leven van de lucht

Ook de kostprijsberekeningen van het NEA gaven veel reden tot discussie. Zo staat voor een schip tot 1500 ton een kostprijs van 117 euro per dag. 'Daar kan ik mijn schip niet voor stil leggen', stelde een schipper. 'En ik denk dat er maar weinig mensen zijn die straks van de lucht kunnen leven.' Het Crisisberaad wees de schipper op de mogelijkheid van deeltijdbijstand. Hij had daar zo zijn twijfels bij. 'Wat gebeurt er als je nog een spaarrekening of een huis hebt? Waarom zou ik meedoen als ik eerst mijn eigen vermogen moet opeten? We proberen saamhorigheid op te zetten, maar ik ben er klaar mee. Ik doe niet mee.' Volgens Van Sluis is de situatie in wezen vrij simpel. 'U bent allemaal ondernemer. Als het je dan slecht gaat, dan eet je eerst je eigen vermogen op. En als je niet meer kunt betalen, ga je failliet. Ik zie wat dat betreft niet in waarom ik medelijden moet hebben met de binnenvaart. En ik betwijfel ook of het wel de schuld is van de grote schepen. Zij hebben het dus weer gedaan. Het is altijd het weer, de regering, Feijenoord of de grote schepen. Jonge ondernemers zijn ook slachtoffer van deze crisis. Of het verstandig is geweest wat ze hebben gedaan, is wetenschap achteraf. Maar we moeten het wel met elkaar oplossen. We begrijpen de emotie, maar niets doen is geen optie.' Een schipper kwam met een alternatief plan. 'Verplicht onbekwame ondernemers die niet aan hun verplichtingen kunnen voldoen, zich aan te sluiten bij een samenwerkingsverband. Dat kost niemand iets en u kunt als Crisisberaad allemaal naar huis.' (EvH)