

## OPINIE

# ‘EUBO heeft kans’

‘Nieuwe binnenvaartcoöperatie iets te ambitieus?’

**Stabiliteit en zekerheid voor de verlader in ruil voor wat hogere tarieven voor de binnenschippers. Wetenschapper Hugo van Driel ziet wel wat in een coöperatie.**

Voortgekomen uit de crisis in de binnenvaart, heeft European United Barge Owners (EUBO) plannen gelanceerd voor een veelomvattende samenwerking. Onverbloemd laat EUBO op zijn website weten dat het er om gaat het machtsevenwicht in de binnenvaart te herstellen. Het nieuwe evenwicht dient te worden gerealiseerd door middel van een ‘nieuw concept’: verladers kunnen schepen per dag huren en krijgen een loyaliteitskorting. Initiator Anton van Megen liet in NT van 23 juli weten dat hij de binnenschippers wil onderbrengen in twee coöperaties van maximaal 450.000 ton (ofwel binnen de EU-limiet).

**‘Fair deal’** Wat de antikartel-fundamentalisten er ook van mogen zeggen, ik blijf het een ‘fair deal’ vinden: stabiliteit en zekerheid voor de verlader in ruil voor wat hogere tarieven voor de binnenschippers. Maar het plan is wel nogal ambitieus. Een van de bekendste bestaande coöperaties, de Nederlandse Particuliere Rijnvaart Centrale (NPRC), beschikt bijvoorbeeld over zo’n 125.000 ton, zo leerde telefonische navraag (ook de informatie over de hieronder genoemde tonnages is op die manier verzameld, qua service-gerichtheid zit het op dit punt wel goed in de binnenvaart). De NPRC heeft een dergelijke massa op weten te bouwen in een geschiedenis die teruggaat tot 1935. Dat het niet vanzelfsprekend is om als samenwerkingsverband te overleven, toont het voorbeeld van Internationaal Motor Transportbedrijf (IMT). Deze uit 1949 daterende organisatie fungeert nu als een gewone onderneming, zo bleek na eveneens telefonische navraag. Andere, jongere coöperaties zijn PTC (43 schepen, ca. 55.000 ton) en ELV (110 kleinere schepen, ongeveer 45.000 ton). Beide coöperaties zijn opgericht naar aanleiding van het verdwijnen van de vrijwillige Noord-Zuid toerbeurt in 1993 en ze specialiseren zich nog steeds op dit vaargebied.

Ook de twee eerder genoemde verbanden zijn net als veel kartels uit nood geboren. De NPRC is in 1935 door de toenmalige schippersbonden in het leven geroepen toen een door de Duitse overheid gesteund samenwerkingsverband de Nederlandse schippers in de Duitse droge lading dreigde uit te sluiten. IMT is voortgekomen uit de Internationale Motorschippers Vereniging, die in 1945 door kleine motorschippers werd opgericht omdat na de oorlog vooralsnog alleen rederijen op de Rijn mochten varen. De IMV was vooral bedoeld als een tegenhanger voor de NPRC, die als rederij geen nadeel van de zogenaamde ‘Stop van Lobith’ ondervond. Nadat de situatie genormaliseerd was, vormde de IMV zich in 1949 om tot IMT, gespecialiseerd in het varen met kleinere schepen.

De oprichting van de EUBO past in deze traditie van 'Kinder der Not', zij het dat hier niet onmiddellijk een regulering of deregulering aan vooraf is gegaan. EUBO wil de markt reguleren via capaciteitssamenwerking. Het verschil met de bestaande samenwerkingsverbanden blijft vooral de grote ambitie. Er wordt een 'nieuw concept' voorgesteld en er zijn geen restricties naar deelmarkt. Het betreft een algemeen initiatief, dat een bont geheel van aanbieders - inclusief buitenlandse ondernemers - wil verenigen (EUBO richt zich wel vooral op grote schepen, net als de NPRC, maar de laatste beperkt zich tot de droge lading, op zich ook al een breed werkkterrein). Het is de vraag of zo'n brede opzet het gewenste doel snel binnen bereik brengt.

**Belangstelling Het** Het idee van een brede coöperatie in de binnenvaart trekt desondanks de nodige belangstelling van binnenschippers. Van Megen spreekt in het genoemde vraaggesprek van 91 ondernemers die sowieso lid willen worden. Als het gemiddelde tonnage van de 29 leden van januari 2010 nog opgaat (2.500 ton), dan zou het hier al om meer dan 200.000 ton gaan. Het is dus mogelijk dat hier een nieuwe grote coöperatie geboren wordt, die wat de initiatiefnemer betreft half september van start kan gaan. Maar dat dit op korte termijn sectorbreed herstel van het machtsevenwicht zal brengen (als dat marktevenwicht al ooit bestaan heeft) lijkt mij onwaarschijnlijk. De belangstelling van de binnenschippers voor dit initiatief drukt waarschijnlijk vooral ook een (goed invoelbaar) sentiment uit.

Helemaal op orde heeft EUBO zijn zaakjes in ieder geval nog niet. Op de website van EUBO kun je de teksten ook in het Duits en het Frans aanklikken (en ondanks de Engelse naam, niet in die taal!). In beide gevallen is gebruik gemaakt van de gratis vertaaldienst van Google. Het resultaat: niet goed lopende en incomplete zinnen. In de wereld van binnenvaart luistert dit misschien niet zo nauw. Maar toch, een erg professionele indruk maakt het niet.

HUGO VAN DRIEL, ROTTERDAM SCHOOL OF MANAGAMENT, ERASMUS UNIVERSITY  
[redactie@nieuwsbladtransport.nl](mailto:redactie@nieuwsbladtransport.nl)