



VERENIGING VAN SCHEEPSBEVRACHTERS EN
LOGISTIEKE DIENSTVERLENERS IN DE
BINNENVAART

Betr.: Position paper voor het ronde tafel gesprek Tweede kamer dd. 30-11-2016

Vereniging van Scheepsbevrachters en Logistieke dienstverleners in de Binnenvaart (VSLB) is sinds 1996 de opvolger van de vroegere Vereeniging van Makelaars in Scheepsvrachten.

Bewust is gekozen om naast het begrip “scheepsbevrachter” ook tot uitdrukking te brengen dat het werkgebied er ook één is van “logistieke dienstverlener”. De huidige scheepsbevrachters zijn de architecten van vervoer over water. Zij maken schetsen hoe de specifieke bulk transporten in de droge lading van A naar B het meest efficiënt afgewikkeld kunnen worden. Hierbij spelen factoren als partijgrootte – specifieke eisen aan de lading vaargebied – verwachte waterstand – type schip een belangrijke rol.

De verschillende kantoren hebben ook zo hun eigen specialisatie mbt. de karakteristiek van de bulk goederen, logistieke afwikkeling en het vaargebied. Directie en medewerkers van de bevrachtungskantoren hebben specifieke kennis van de diverse goederensoorten die verscheept worden. Kennen de nautische omstandigheden van alle vaarwegen in Europa. Hebben tevens ook kennis van regeland recht en/of wetgeving zoals:

- Laad- en lostijden
- Overliggelden
- Bevrachtings-voorwaarden
- GMP (Good Manufacturing Practices)
- CNDI (Convention déchets en navigation intérieure > Scheepsafvalstoffen verdrag)
- ADN (Règlement annexé à l’Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures > Europese overeenkomst voor het internationale vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren)

Vooraf brengen zij soms een transport offerte uit aan de verlader of aan de ontvanger van de goederen. Ook zijn er verladers of ontvangers die wachten tot de goederen daadwerkelijk verscheept moeten worden en verzoeken de scheepsbevrachter tegen het “actuele vrachttarief op de spot markt” een passend schip te zoeken en vervolgens tot een vervoersovereenkomst met een schipper-ondernemer te komen. In het eerst geval draagt het desbetreffende bevrachtingskantoor het risico van prijs schommelingen.



Hij heeft immers een vast vrachttarief op contract basis met de opdrachtgever afgesloten. Ca. 80 % van alle transporten in droge lading wordt via een bevrachtungskantoor afgewikkeld. Vele afzenders/opdrachtgevers willen het transport onderbrengen bij één partij, zodat de eisen worden bewaakt en zij geen verdere risico's dragen van het tijdig en correct uitvoeren van het transport.

In de markt van binnenvaart transporten doet zich grote volatiliteit voor mbt. het vrachttarief. Hoe komt dit?

Het vervoer water heeft een grote onbekende die maatgevend is voor de uiteindelijke uitvoering van het transport. Dit zijn de weersomstandigheden die grote invloed heeft op de waterstand van de vrije vloeiende rivieren, zoals Rijn – Waal – Gelderse IJssel – Donau.

Soms vaart een 3.000 ton schip tijdens een volle rivier met de volledige tonnage to.v. de scheepsgrootte en een andere keer heeft het bij een lage rivierstand slechts 1.000 ton lading aan boord. Hier kenschets het zich hoe groot het verschil is in laadvermogen. Daarom zit er binnen de binnenvaart een zeker “overcapaciteit” die men eigenlijk als “reserve capaciteit waterstand” zou moeten benoemen. Deze omstandigheden hebben een grote invloed op de actuele tariefstelling van het vrachtcijfer.

Onbalans tussen “vraag en aanbod” en omgekeerd tussen “aanbod en vraag” zijn bij tijd en wijle dan ook duidelijk voelbaar in de markt.

Een zekere stabiliteit in de marktomstandigheden is derhalve een wensgedachte.

Dordrecht, 25-11-2016