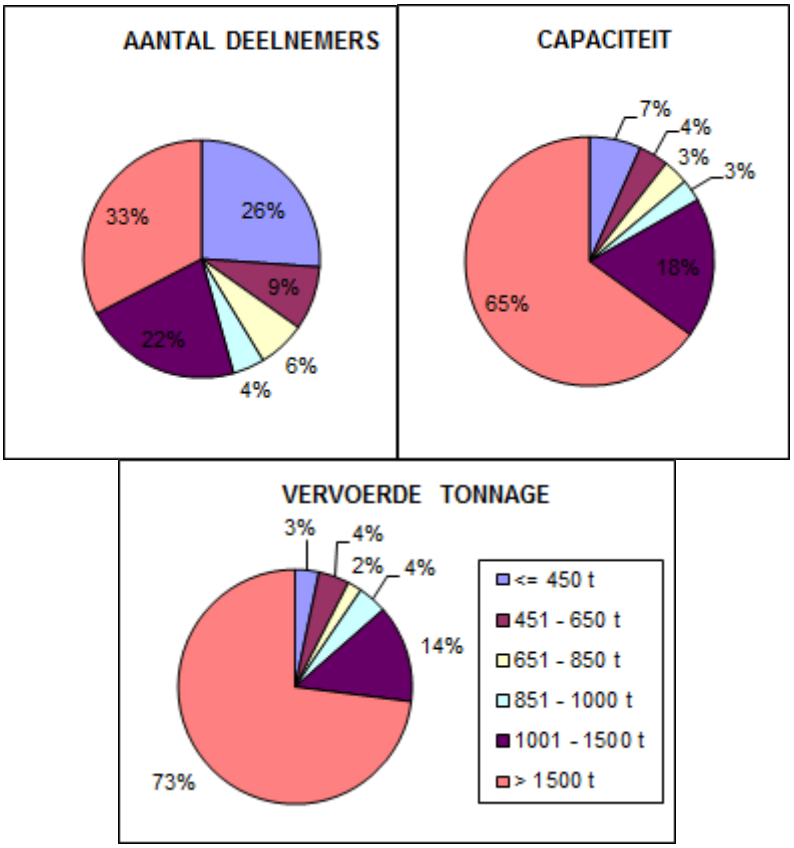
INSTITUUT VOOR HET TRANSPORT LANGS DE BINNENWATEREN V.Z.W.
DRUKPERSSTRAAT 19 TE 1000 BRUSSEL
TÉL. : + 32 (0)2 217.09.67 – FAX: + 32 (0)2 219.91.86
WEBSITE : http://www.itb-info.be – E-MAIL : enquete@itb-info.be

OVERZICHT VAN DE TRIMESTRIËLE CONJUNCTUURENQUÊTE IN DE SECTOR VAN HET GOEDERENVERVOER LANGS DE BINNENWATEREN 2DE TRIMESTER 2016.

Het Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren v.z.w. verzamelt driemaandelijks informatie over de toestand in de binnenvaartsector op basis van een vrijwillige conjunctuurenquête doorgevoerd bij een panel van de vloot toebehorend aan in België gevestigde ondernemers.
De resultaten van deze enquêtes moeten het onderwerp uitmaken van een voorzichtige interpretatie. Teneinde conjuncturele tendensen te kunnen bepalen over een bepaalde periode, dient bijzondere aandacht besteed te worden aan een toekomstgerichte analyse van de resultaten over een globale periode van vier kwartalen.

1. Inleiding.

Gedurende het tweede kwartaal 2016 was de steekproef samengesteld als volgt: op een representatief panel van 87 binnenvaartondernemingen werden 46 geldige formulieren teruggestuurd, hetzij een antwoordniveau van ongeveer 53 %.
De totale ladingcapaciteit van het panel bedroeg 66.150 ton en het vervoerde gewicht 694.117 ton gedurende het 2e kwartaal 2016.



Op basis van de teruggestuurde inlichtingen, kunnen wij de grote lijnen in de activiteit van het vervoer te water voor het betrokken trimester weergeven.

2. De vraag naar scheepsruimte.

In vergelijking met het 1ste kwartaal van 2016, wordt **de vraag naar scheepsruimte** gedurende het tweede kwartaal van 2016 **als zowel dalend als stabiel beoordeeld** (85 %).
Gedurende het vorige kwartaal duidde een meerderheid der deelnemers deze vraag aan als dalend (72 %).

3. Het vrachtaanbod per relatie.

Met meer impact dan voor het eerste kwartaal van 2016 wordt in het tweede kwartaal de nationale trafiek door een meerderheid (68 %) niet aantrekkelijk bevonden.
De overige relaties vanuit België (B-F; B-NL en B-D) worden niet interessant bevonden door de deelnemers.
Voor wat de overige relaties betreft, geeft de hiernavolgende tabel een synthese van de antwoorden in vergelijking met de situatie in het 2de kwartaal 2015.

ALGEMENE TENDENZEN	II/2016	II/2015
VANUIT FRANKRIJK		
--> België --> Nederland --> Duitsland	NIET AANTREKKELIJK (11/22) - NIET AANTREKKELIJK (10/13)	**AANVAARDBAAR** (15/25) NIET AANTREKKELIJK (13/22) NIET AANTREKKELIJK (12/14)
VANUIT NEDERLAND		
--> België --> Frankrijk	NIET AANTREKKELIJK (18/26) NIET AANTREKKELIJK (9/16)	NIET AANTREKKELIJK (18/30) NIET AANTREKKELIJK (11/19)
VANUIT DUITSLAND		
--> België --> Frankrijk	NIET AANTREKKELIJK (12/14) NIET AANTREKKELIJK (10/10)	NIET AANTREKKELIJK (15/22) NIET AANTREKKELIJK (13/14)

4. Het vrachtprijsniveau

Gedurende het tweede kwartaal 2016 wordt een **dalend** (72%) vrachtprijsniveau aangegeven.
70 % der deelnemers vindt **het vrachtenpeil « niet aantrekkelijk »** in het 2de trimester 2016.

Voor wat de trimestriële ontvangsten gedurende II/2016 betreft, maakt 83% van de ondervraagden melding van onvoldoende ontvangsten om een gezond beheer inzake noodzakelijke investeringen en onderhoud te voeren.

5. Het gemiddeld aantal geladen reizen per kwartaal.

Het gemiddeld aantal reizen per onderneming voor II/2016 ligt rond **11-12 reizen**.

In onderstaande tabel wordt het gemiddeld aantal reizen per tonnageklasse weergegeven.

Tonnageklasse	Totaal aantal reizen				Gemiddeld aantal reizen			
	I/16	II/16	III/16	IV/16	I/16	II/16	III/16	IV/16
<= 450 t	70	90			5 – 6	7 – 8		
451-650 t	32	51			8	12 – 13		
651-850 t	26	25			8 – 9	8 - 9		
851-1000 t	24	32			12	16		
1001-1500 t	102	87			11 - 12	8 – 9		
>1500 t	362	243			22 – 23	16 - 17		
Totalen	616	528			13 - 14	11 - 12		

6. Vooruitzichten.

Op het vlak van de vooruitzichten betreffende de vraag naar scheepsruimte voor het derde kwartaal van 2016, hebben de ondervraagden zich voor het merendeel uitgesproken voor een status-quo of een vermindering op de vervoersmarkt en een algemene tendens tot status-quo van het vrachtprijsniveau.

7. Kommentaren.

Een gedeelte van het onderzoek wordt voorbehouden voor bemerkingen van schippers op sociaal en economisch vlak en wat de praktische uitoefening van hun beroep betreft. U vindt hierna een kort overzicht van de verschillende bemerkingen.

1) Sociale aspecten

Weinig sociaal contact met familie, vrienden en collega's, meestal via telefoon (6) ; te veel werkuren (70 à 100 u/week); bij ziekte geen inkomen als zelfstandige; rusttijden heeft men zelf in de hand; Donaureizen tijdens het schooljaar sluiten een gezinsleven uit; vaar- en rusttijden zouden flexibeler moeten kunnen worden ingevuld: kortere vaartijden bij mist en storm, langere bij mooi weer; termijnen op de containerterminals worden vaak geweigerd zodat men andere (medische) afspraken moet afzeggen; sociale lasten voor personeel te hoog in vergelijking met de buurlanden; het is soms moeilijk om de rusttijden te respecteren, omwille van de beperkte openingsuren van de sluizen in Wallonië als gevolg van de stakingen en personeelstekort; zoeken van ligplaatsen blijft een ramp waardoor men de vaar- en rusttijden overschrijdt; aflospersoneel is moeilijk te vinden; overbodig melden overal, dit kan men gemakkelijk "linken" aan de AIS2

2) Economische aspecten

We kunnen niet meer sparen, elke euro gaat naar de kosten; tekort aan transporten en daling van de tarieven, de situatie is vergelijkbaar met deze van 1975; qua onderhoud doen we enkel het strikt noodzakelijke omdat het niets opbrengt bij de verkoop, 90% wordt als woonschip verkocht; totale uitbuiting door de bevrachters; erg ontgoocheld in onze collega-schippers die zich laten uitbuiten; vrachtprijs zeer laag (7); praktisch geen reisaanbod meer voor de spitsen vanuit België, Nederland en Duitsland naar Frankrijk; belasting steeds duurder; vraag naar kleine schepen in de Kempen stijgt, maar prijs volgt nog niet; het leven en de taksen stijgen voortdurend; vele schepen bevrachten zich op voorhand voor meerdere reizen, ten koste van de schepen die reis per reis bevrachten; in Duitsland en Nederland BTW betalen en daarna terugvorderen (absurde kosten voor niets); vrachten onder de kostprijs! Wat met de zogenaamde nieuwe wet? Prijzen staan onder druk wegens hoog water op de Rijn; cursus ADNR (€ 1000) en examen radar (€125) zijn duur; oneerlijke concurrentie t.o. Wallonië en Frankrijk. Waarom krijgen wij geen 30% steun? Bij de Vlamingen is alles dus 30 % duurder aan dezelfde vrachtprijs; gasolieprijs stijgt; nieuw bewijs van deugdelijkheid kost € 1.450 (man is 4u aan boord geweest).

3. Praktische uitoefening van het beroep

Te lange wachttijden aan de sluizen, te veel politiecontrole, administratie gaat vlotter, doch veel te veel papierwerk; 16 maanden na de keuring nog steeds geen originele documenten ontvangen (volgende keer gaan we naar Nederland); omwille van slechte onderhoud van de waterwegen en slechte communicatie heb ik op een reis van 600 km een omweg van 110 km moeten maken; het waterwegennet in Frankrijk en Wallonië is in betreurenswaardige staat; herhaalde stakingen van de sluiswachters op VNF-net; opeenvolgende pannes aan de sluizen van Yvoz-Ramet, Evergem, Merelbeke, Ronquières en Strépy; controles mogen frequenter gebeuren; scheepsattest in België is een ramp (we kunnen van oude schepen geen nieuwe maken); Kempische kanalen zijn mooi onderhouden maar er is weinig beroepsvaart; lange wachttijd op nieuw Rijnpatent; gebrek aan overnachtingsplaatsen in Duitsland; te veel controles van WSP in Duitsland m.b.t. reddingsboei, letters op schip, vuilbakken aan dek en in machinekamer…; dringende nood aan onderhoudswerken op de Schelde/Leie; op de Donau moeten we steeds ankeren om te overnachten; nieuwe normen bij keuring zijn krankzinnig; controle op vaartijden en bemanning moet niet om 22u maar wel om 2u ’s nachts; laden en lossen in België na stakingsdag: dronken dokwerkers aan boord; bij het lossen van kalksteen wordt het ruim niet altijd bezemrein afgeleverd; personeelstekort in Wallonië, vooral aan de sluis van Neuville; dringende nood aan herstellingswerken boven en beneden de sluis van Maubray en Péronnes; we vragen een keuring aan en krijgen zelfs geen antwoord; nieuwe normen betekenen de doodsteek voor het beroep door te lage vrachtprijs; er is nood aan meer communicatie en transparantie i.v.m. de verduurzaming van de binnenvaart; er is nood aan instanties zoals het EICB in Nederland; er moet meer duidelijkheid komen over de toekomstige regelgeving i.v.m. de uitstoot en de eventueel mogelijke aanpassingen; te weinig ligplaatsen haven van Antwerpen (2); lange wachttijden aan Scheldeterminals, zeevaart krijgt hier steeds voorrang; te weinig informatie over stremmingen in België; controles van de overheid in onaangepaste kledij (jeans), enkel herkenbaar aan hun badge; boetes in Nederland onmenselijk hoog; aan de sluis van Neuville worden absurde regels inzake scheepsafmetingen gebruikt; natte keuring Euroclass € 641 (veel te duur voor 1uur wandeling rond schip); scheepsmetingsdienst Oostende is een ramp; meer snelheidscontroles zijn wenselijk; nood aan vlotsteigers voor wachtende binnenvaart ter hoogte van de Van Cauwelaertsluis; nood aan auto-afzetplaats Lillosteiger Schelde.

4. Varia

De binnenvaart blijft een beroep waar niet veel mee te verdienen valt; er is geen toekomst meer in dit beroep; dringende nood aan steun bij nieuwbouw voor de Belgische vloot voor elk gabariet want de gemiddelde ouderdom ligt hoog en nood aan slooppremie; de overheid (dhr Weyts) moet zich niet bemoeien met beroepsvaart (subsidies, bouwen van kleine duwvaart), er zijn kleine schepen genoeg, men moet ze enkel een menswaardig bestaan gunnen; hopelijk behoudt men bij de samenvoeging van De Scheepvaart en WenZ de regie in eigen beheer (De Scheepvaart reageert snel en efficiënt op pannes en klachten); concurrentie onder de bevrachters om zo veel mogelijk omzet te maken, ten koste van de schippers; nieuwbouw is goed maar dan wel in alle scheepscategorieën; de binnenvaart wordt internationaal te veel gecontroleerd; enkelwandige tankers, die uit de vaart worden genomen, nemen onze ligplaatsen in voor maanden; te veel Belgische nieuwbouwschepen op komst door meerwaarde wet (8 stuks 110 x 44,45); mensen die willen stoppen, krijgen hun schip niet verkocht; een dienst zoals “Steunpunt Binnenvaart“ in Nederland is nodig; de absurde verplichting van het dragen van een reddingsvest bij vriesweer en mist.

INSTITUUT VOOR HET TRANSPORT LANGS DE BINNENWATEREN V.Z.W.
Drukpersstraat 19 te 1000 BRUSSEL
☎ + 32 (0)2 217.09.67
🖷 + 32 (0)2 219.91.86
💻 enquete@itb-info.be
website: http://www.itb-info.be