

2 Nieuws en achtergronden

'Banken kunnen saneren nu stresstest voorbij is'

Vandalen zetten bunkerboot onder water

MINDEN Onbekenden hebben in de nacht van maandag 5 op dinsdag 6 januari een bunkerboot van de firma Emstank op het Mittellandkanaal in Minden onder water laten lopen. De schade bedraagt duizenden euro's.

De dader of de daders sloten waterslangen aan op een brandkraan aan de wal, lieten die uitmonden in het schip en het rookkanaal van een oven aan boord en zetten de kraan open. De verblijfsruimte stond dinsdagochtend om 6.30 uur, toen het personeel aan boord kwam, compleet onder water. Het schip maakte slagzij.

De Waterschutpolizei Minden zoekt getuigen, die maandagavond 5 januari na 18 uur verdachte personen bij de firma Emstank hebben gezien. Getuigen kunnen bellen met tel. 0049 571 8866 7510. (MdV)

Brug Tilburg nog weken gestremd

TILBURG Nog zeker tot eind januari blijft het Wilhelminakanaal in Tilburg gestremd voor de scheepvaart.

Herstel van de schade aan de Bosschebrug, die 17 december de stuurhut van het ms Maranto plette, duurt volgens Rijkswaterstaat langer dan voorzien.

Omvaren via de Zuid-Willemsvaart kost schipper Amedeus Pols van de Silmay op een reis van Maastricht 2 extra vaardagen, legt hij uit op Omroep Brabant. Nog onduidelijk is wie er opdraait voor de extra kosten. Rijkswaterstaat heeft nog steeds geen oorzaak kunnen achterhalen voor het plotseling zakkende brugdek. De hefbrug wordt pas weer in gebruik genomen als dat aantoonbaar veilig kan. (DvdM)

Filipijnse matroos overlijdt in storm

IJMUIDEN Een Filipijnse matroos van het containerschip Chopin is in de nacht van vrijdag op zaterdag overleden nadat hij in de storm overboord was gevallen, ongeveer vijftien mijl uit de kust van Westkennel.

'Gezamenlijke aanpak van scheepseigenaren onontbeerlijk'

Tankvaartcrisis verdiept zich

Door Hans Heynen

De crisis in de binnen-tankvaart lijkt zich te verdiepen. De Europese vraag naar (petro-)chemische producten groeit niet en de inzet van tankers als tijdelijke opslagruimte van op speculatie gekochte producten is sterk afgenomen.

Het soms wekenlang opslaan van producten gebeurde vooral in de grote tankers. 'Die zijn nu weer volledig inzetbaar', zegt secretaris Erwin Tijssen van de ledengroep Tankvaart van de brancheorganisatie Binnenvaart Logistiek Nederland (BLN). De kans dat dit verandert als op een prijsstijging rekenende handelaren straks grote hoeveelheden goedkope olieproducten inslaan, lijkt klein. De capaciteit van tankopslagbedrijven is de afgelopen tijd fors toegenomen, waardoor het tekort aan opslagruimte op de wal is veranderd in een overschot. 'Door grootschalige nieuwbouw is er in de tankopslag, net als in de binnenvaart, sprake van overcapaciteit.'

Onderzoeker Edwin van Has-

sel van de Universiteit van Antwerpen wijst erop dat opslag van goedkope olie de afgelopen weken wel in zeetankers plaatshad. 'Die zijn goedkoop in te huren en men rekende op stijgende prijzen, maar de prijzen zijn juist verder gedaald. Er komt een moment dat ze gaan stijgen, maar wanneer is niet te zeggen. Mogelijk worden dan wel binnenvaarttankers voor opslag gebruikt.'

Enkelwanders

Hoewel de enkelwandige capaciteit sinds 2007 met ruim 200.000 ton daalde, nam de overcapaciteit niet af. Er kwam meer dubbelwandige capaciteit voor in de plaats en volgens Tijssen zijn er ook in 2014 nog 34 tankers in de vaart genomen. Van Hassel verwacht dat daar de komende twee jaar nog 30 tot 40 bijkomen. 'De capaciteit van de West-Europese tankvloot is tussen 2000 en 2014 vrijwel verdubbeld, terwijl de vraag, gerekend in tonkilometers, slechts 6% steeg.' De kans dat de overcapaciteit vermindert door het snel verdwijnen van de rest van de enkelwanders is nihil. 'Ondernemers met een enkelwandler varen door tot 2018, die kopen nu geen nieuw schip', zegt Tijssen. Van Hassel stelt dat veel enkelwanders kleiner zijn dan 86 meter. 'Daarmee gaat het redelijk en wanneer ze verdwijnen, kunnen grote dubbelwanders het werk op kleinere vaarwegen niet overnemen.'

Banken

Het bankenbeleid vermindert de capaciteit evenmin. 'Banken laten schepen die al lang failliet zijn doorvaren en riskeren zo dat de hele sector door dit virus wordt aangestoken', zegt Tijssen. 'De sector moet natuurlijk ook zelf om de tafel gaan zitten en oplossingen bedenken. Maar de banken zullen daarbij een belangrijke rol moeten spelen. Ze hebben er ook belang bij, want vrijwel niemand lost nog af.'

Het enkele jaren opleggen van failliete schepen door banken, alvorens ze te veilen, zou tot capaciteitsvermindering kunnen leiden. 'Maar dat lukt alleen wanneer alle banken het doen en dat mag niet van de Autoriteit Consument en Markt (ACM)', zegt Van Hassel. 'De Rabobank kan natuurlijk zelf besluiten het als grootste binnenvaartbank te doen, maar concurrerende banken die schepen wel meteen veilen profiteren er dan van.'

Dat banken tot nu toe niets deden heeft ten dele te maken met de strengere eisen die Europa aan banken stelt. Bankers wilden hun balans voor de stresstest op orde houden. Daar past het voor bodemprijzen veilen van schepen die voor miljoenen op de balans staan niet bij.

Nu ze de stresstest hebben doorstaan is er mogelijk ruimte om iets te doen. Een gezamenlijk plan van aanpak van eigenaren van

dubbelwandige tankers lijkt dan onontbeerlijk. Die moeten ook iets aan de capaciteit doen. 'Probleem is, dat niet alle eigenaren evenveel problemen hebben', zegt Van Hassel. 'De pijn zit vooral bij ondernemers die in 2007 en 2008 dure schepen hebben besteld. Wie in 2002 of 2003 bouwde heeft veel minder problemen.'

Slooptactie

Het met overheidssteun slopen van schepen, zoals in het verleden, is geen optie meer. 'Dit is de eerste crisis sinds de liberalisering. Afbouwen van overcapaciteit in een vrije markt is nieuw voor de binnenvaart.'

Van Hassel vergelijkt de situatie met de crisis van de zeetankvaart na de Yom Kippur-oorlog. 'Toen ging het Suezkanaal dicht en werden veel grote tankers gebouwd om rond Kaap de Goede Hoop te varen. Na heropening van het kanaal halveerde de vaartijd, zodat de capaciteit met één klap verdubbelde. De grote tankers waren nog nieuw en bleven dus in de vaart en de vrachtprijzen schoten omhoog. Zeeschepen gaan 25 jaar mee en het duurde 15 jaar voordat de markt zich stabiliseerde.'

In de binnentankvaart is de situatie met de vele nieuwe schepen vergelijkbaar. 'Die breng je ook niet naar de sloop.' Daar komt nog bij dat een binnenvaartschip wel 40 jaar meegaat.

Reusachtige Pieter Schelte



Rijn verontreinigd met fenol

UTRECHT De inname van water uit het Lekkanaal, voor de productie van drinkwater, is tijdelijk stopgezet vanwege ernstige verontreiniging met fenol.

Uit metingen van Rijkswaterstaat (RWS) blijkt dat er via de Duitse Rijn een hoge concentratie fenol in het Lekkanaal is terechtgekomen. Fenol is een vervuilende stof en een grondstof voor kunststoffen. Door de metingen kon de inname tijdig worden gestopt zodat geen fenol in het drinkwater is gekomen.

RIWA, de Vereniging voor Rivierwaterbedrijven, doet aangifte bij