Door A.A. Oosting

In de binnenvaart kan grootmacht Nederland nog iets betekenen

Als achttiende economie van de wereld (gemeten in bruto nationaal product) is Nederland op wereldschaal in weinig meer echt groot en bepalend en zeker niet in de strijd tegen de klimaatverandering. Maar als er één sector is waarin ons land en onze ondernemers wel degelijk kunnen laten zien hoe je kunt verduurzamen, dan is het onze binnenvaart. Zijn de Nederlandse reders op de wereldzeeën tot nichemarkten veroordeeld, zo niet de Nederlandse binnenvaartondernemers op de Europese kanalen en rivieren. Daar is de Nederlandse binnenvaart nog altijd een absolute grootmacht.

Uit cijfers over 2017 blijkt dat Nederlandse binnenvaartschepen met 49 miljard tonkilometer een aandeel hadden van maar liefst 33,3 procent in de totale vervoersprestatie over het water in de landen van de Europese Unie.
Ook in het aantal vervoerde tonnen (365,7 miljoen ton) en het aantal containers (aandeel van 44,6 procent) is de Nederlandse binnenvaart het grootst, veel groter dan de naaste concurrenten België en Duitsland. Van de vijf landen met de hoogste omzet in de Europese binnenvaart/vrachtvervoer heeft Nederland een aandeel van maar liefst 46,3 procent, Duitsland 32,2 procent, Frankrijk 5,4 procent, Zwitserland 3,6 procent en België 3,4 procent. In de vrachtvaart over de Europese binnenwateren gaat voor in totaal circa 5,1 miljard euro aan omzet om.

Serious business

Anders dan in de vrachtvaart, moet de Nederlandse binnenvaartsector in het passagiersvervoer over de Europese binnenwateren met een aandeel in de omzet van "slechts" 8,4 procent zijn meerdere erkennen in Zwitserland met 24,4 procent, Duitsland met 21,3 procent, Italië met 16,3 procent en Frankrijk met 14,7 procent. Dat is natuurlijk jammer, want het "Rijnreisje" met ouden van dagen heeft de afgelopen decennia zijn voorheen oubollige imago flink van zich afgeschud. Met een omzet van 2,5 miljard euro is het cruisen op de Europese binnenwateren *serious business* geworden waarin veel geld omgaat.
Al deze mooie cijfers voor de binnenvaart zijn terug te vinden in de Marktobservatie Europese Binnenvaart van najaar 2018 van de CCR, de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Volgens deze door de CCR bijgehouden statistieken, telde de Nederlandse binnenvaartvloot eind 2017 5058 vaartuigen, waarvan 3519 drogeladingschepen, 811 tankers en 724 sleep- en duwboten. Daarmee heeft de Nederlandse binnenvaart een aandeel van 37 procent in de Europese Unie.
In tonnage gemeten is het Nederlandse aandeel nog veel groter. Met een totaal van 7,79 miljoen ton (droge lading 6,05 miljoen ton en vloeibare lading 1,75 miljoen ton) hebben de Nederlandse binnenvaartondernemers een aandeel van 46 procent in de binnenvaartvrachtvloot van de EU. Nederlandse ondernemers weten er bovendien ook aan te verdienen. In 2017 voeren ze een omzet bij elkaar van 2567 miljoen euro. Dat is met 37 procent een aandeel hoger dan elk ander land en ook meer dan de 33,3 procent in vervoerde tonkilometers. Dat betekent een grotere omzet bij minder tonkilometers.

Versnipperde sector

Dit alles ondanks de sterke versnippering van de sector. De schepen zijn in handen van 4263 bedrijven, 3348 in het vrachtvervoer en 915 in het passagiersvervoer. De binnenvaartsector biedt werk aan 13.418 mensen, 10.118 in het vrachtvervoer en 3300 in de passagiersvaart. De binnenvaartbedrijven zijn redelijk verspreid over Nederland met concentraties in de provincies langs de grote rivieren. Zuid-Holland heeft het grootste aandeel in de sector met 1320 bedrijven in de vrachtvaart en 130 in de passagiersvaart.

Antoon Oosting is freelance maritiem journalist en hoofdredacteur van SWZ|Maritime.

Ook de haven van Rotterdam zou niets zijn zonder de binnenvaart. Van de 467,4 miljoen ton die in 2017 in Rotterdam werd overgeslagen, wordt 158,1 miljoen ton vervoerd door de binnenvaart, 45,7 miljoen ton wordt door binnenschepen aangevoerd en 112,4 miljoen ton afgevoerd naar (eind-)bestemmingen in het Nederlandse of Europese achterland. Dat laatste betekent zelfs een aandeel van 55 procent, tegenover 37 procent voor het vrachtverkeer en 8 procent voor de lading die met de trein gaat. Jaarlijks doen maar liefst 120.000 schepen de Rotterdamse haven aan tegen een kleine 30.000 zeeschepen die natuurlijk gemiddeld wel veel groter zijn.
70,5 procent van de op binnenvaartschepen geladen goederen en 93 procent van de vracht aan boord van treinen werd van Rotterdam naar bestemmingen in het buitenland vervoerd. Wat de bestemmingen in het buitenland betreft, werd 70 procent van de vracht door binnenvaartschepen en 76,5 procent over het spoor naar Duitsland getransporteerd. Ongeveer twee derde van de goederen die door de binnenvaart en per spoor naar Duitsland werden vervoerd, bestond uit ijzerertsen (42,5 procent) en kolen (25 procent).

Europees vervoer

Wat je in de Marktobservatie van de CCR ook ziet, is dat de binnenvaart ook hoe langer hoe meer een echt inter-Europese vorm van vervoer wordt. In West-Europa groeit de binnenvaart gestaag door, maar de echt grote groei met percentages van 58 (Oostenrijk), 55 (Slowakije), 48 (Hongarije), 67 (Kroatië via de Sava) en 89 procent (Servië), vindt plaats in de landen langs de Donau en zijn zijrivieren. Net als Rotterdam en Antwerpen voor de Rijn, Schelde en Maas, worden de Roemeense zeehavens van Constanta, Tulcea en Galati steeds belangrijker voor aan- en afvoer van lading bestemd voor landen langs de Donau.
Ook de IVR (Internationale Vereniging voor de behartiging van de gemeenschappelijke belangen van de binnenvaart en de verzekering en voor het houden van het register van binnenschepen in Europa) had in haar jaarverslag 2017 een mooi overzicht van de ontwikkelingen in de binnenvaart in de periode 2007-2017. Dat was voor de binnenvaart een bijzonder roerige periode met aanvankelijk een hausse aan nieuwbouw die de markt overspoelde en daarna een diepe crisis als gevolg van de dubbele recessie van 2008 en 2011 die nog eens werd versterkt door de zelfgecreëerde overcapaciteit.
In die statistieken is te zien dat ondanks alle crises er nog volop nieuwbouw is gepleegd en het grote aandeel daarin van de Nederlandse binnenvaartsector. Tussen 2007 en 2017 werden er 693 vrachtschepen, 593 tankers, 221 passagiersschepen, 64 sleep- en duwboten en 92 diverse types oftewel 1663 nieuwe schepen in de vaart gebracht. Van die 1663 waren dit maar liefst 996 Nederlandse schepen, 247 waren er Duits, 231 Belgisch en 131 Zwitsers. 29 schepen hadden Luxemburg als thuisland en 27 Frankrijk.

Green Award-schepen

Van die 1663 slaagden 252 drogeladingschepen, 351 tankers, acht passagiersschepen, veertien slepers en vier andere type schepen voor de certificering als Green Award-schip. In totaal waren dat er 629; 395 waren goed voor de kwalificatie brons, 212 voor zilver en 22 voor goud.
Dat van de 1663 nieuwbouwschepen er 629 het Green Award-certificaat behaalden, geeft aan dat steeds meer binnenvaartondernemers ervoor kiezen een zo zuinig en schoon mogelijk schip te laten bouwen dat ook meekan in tijden dat de milieuregels steeds strenger worden.
2018 was qua nieuwbouw in de binnenvaart een mager jaar. Volgens een bericht van de IVR in de Scheepvaartkrant werden er het afgelopen jaar in West-Europa zestig nieuwe schepen gebouwd, een derde minder dan in 2017. Wel waren het opnieuw Nederlandse binnenvaartondernemers die in 2018 de meeste nieuwbouwschepen in de vaart brachten. Overigens was 2017 in de binnenvaart ook wel een heel goed nieuwbouwjaar. Bovendien is de sector er niet bij gebaat wanneer er al te veel nieuwbouwschepen in de vaart worden gebracht, omdat dan opnieuw overcapaciteit dreigt met als gevolg te lage vrachtprijzen.

Geld voor elkaar

Dat afvlakken van de nieuwbouw komt ook omdat binnenvaartondernemers steeds moeilijker krediet krijgen van hun bank. De bank draait de kraan steeds verder dicht voor mkb-financieringen, valt op Transport-Online te lezen. Ook in de binnenvaartsector liggen bancaire kredieten niet meer voor het oprapen. Steeds meer schippers wijken daarom uit naar *crowdfunding* als financieringsoplossing voor aankoop of overname van een binnenvaartschip.
Via Geldvoorelkaar.nl, het grootste crowdfunding-platform van Nederland, zijn al verschillende binnenvaartschepen succesvol gefinancierd. Bij crowdfunding leent een ondernemer van een groep investeerders (de *crowd*), die hun investering met rente krijgen terugbetaald. De ondernemer vindt financiering en de investeerders maken rendement. Schepen zijn geliefde investeringskansen onder de investeerders van Geldvoorelkaar.nl. Veel van deze projecten worden binnen enkele uren of zelfs minuten nadat ze op het platform verschijnen volgeschreven, meldt Geldvoorelkaar.nl. Onlangs werd nog een motorvrachtschip van 200.000 euro binnen 1,5 uur gefund door 249 investeerders. Dit project werd begeleid door Schoonderwoerd Consultancy & Bedrijfsadvisering en DGH Advies, beiden ervaren adviseurs in scheepsfinanciering. ‘Crowdfunding is meer dan financiering alleen. Het brengt ondernemers en investeerders op laagdrempelige wijze bij elkaar. Zo kan iedereen die de scheepvaart een warm hart toedraagt, investeren in de groei van de sector,’ aldus Geldvoorelkaar.nl

Gouden toekomst

Die groei is mogelijk en ook heel hard nodig, vindt ook de op 1 februari als nieuwe voorzitter van de brancheorganisatie Koninklijke BLN-Schuttevaer aangetreden Dominic Schrijer. Hij was van 2013 tot 2019 burgemeester van Zwijndrecht en daarvoor wethouder voor de PvdA in Rotterdam. Volgens Schrijer moet meer vervoer worden verplaatst van de weg naar het water, maar daarvoor moet de branche wel steun krijgen voor verduurzaming.
Op de korte termijn kan dat nog met bijmenging van biobrandstof, maar de huidige verbrandingsmotoren zullen moeten worden vervangen door elektromotoren en/of varen op waterstof. Alleen op die manier kan de binnenvaart haar ambitie waarmaken om in 2050 klimaatneutraal te varen.