

ECONOMIE



SPORT

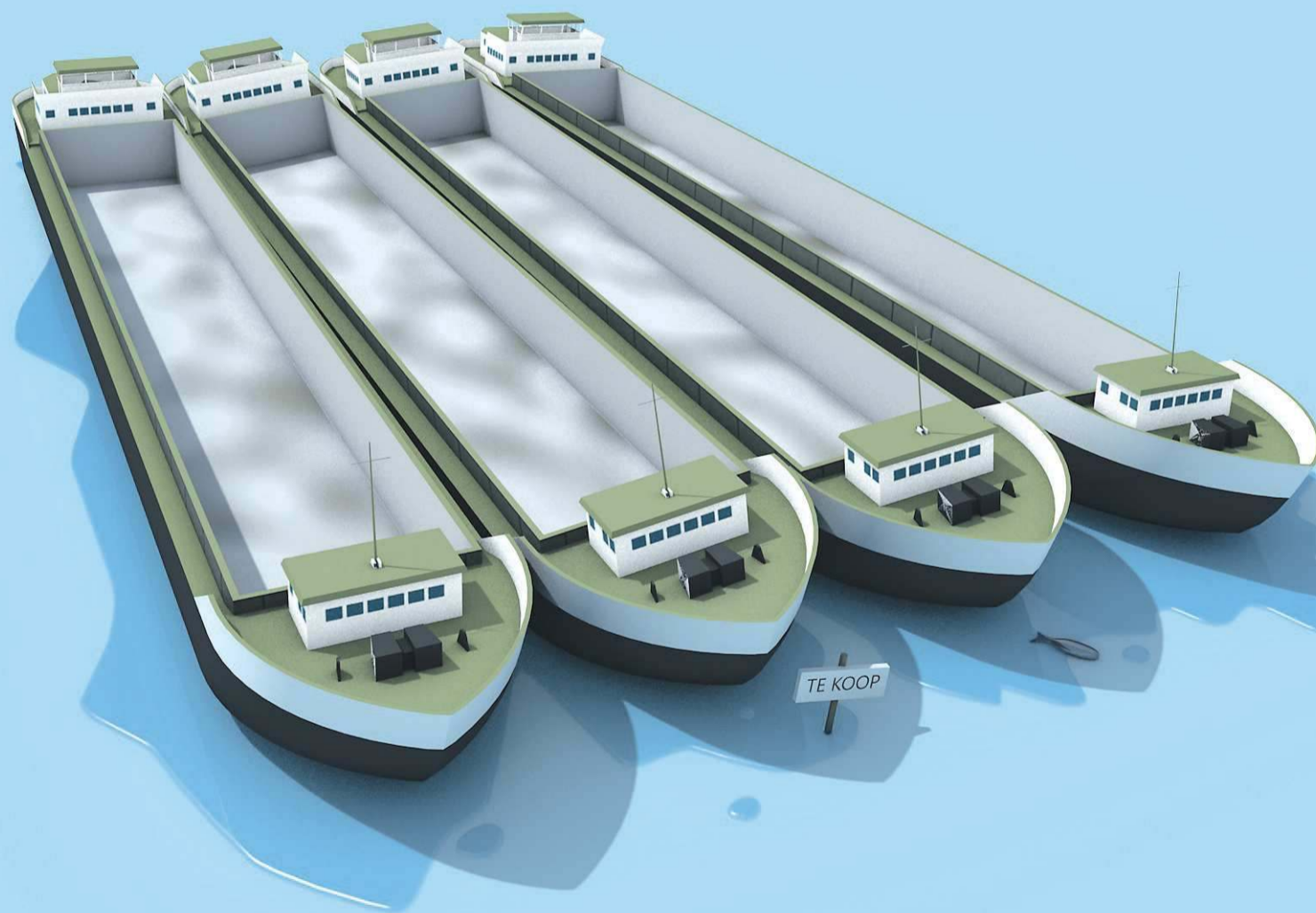
Davis Cup

Alles draait om Federers rug E10-11

Donderdag 20 november 2014

Veel schepen, weinig lading

In de binnenvaart is het malaise. Er zijn te veel schepen voor de beperkte handel. Het is wachten op faillissementen. [Pagina E4-5](#)



ARBEIDSMARKT

Aantal werklozen is in oktober gelijk gebleven

AMSTERDAM. De werkloosheid is vorige maand ongeveer gelijk gebleven. Dat heeft het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) vanochtend gemeld. Acht procent van de beroepsbevolking, ofwel 627.000 mensen, had vorige maand geen baan. De werkloosheid was de vijf maanden ervoor steeds gedaald. Vorige maand daalde ook het aantal uitkeringen, maar slechts met vijfhonderd tot 419.000. Het aantal uitkeringen onder jongeren tot 25 steeg met bijna 3 procent. Volgens het CBS daalt de werkloosheid minder snel doordat meer mensen werk zoeken. (NRC)

FRISDRANK

Omzet en winst van Refresco Gerber gestegen

AMSTERDAM. Het Rotterdamse frisdrankenconcern Refresco Gerber heeft in het derde kwartaal meer omzet en winst behaald. Het bedrijf, bekend van de Wicky-fruitdrankjes, schrijft de groei vooral toe aan de recente overname van het Britse Gerber Emig. De omzet kwam bijna 29 procent hoger uit met een totaal van 529,7 miljoen euro, tegen 10 miljoen een jaar geleden. Refresco verkocht afgelopen kwartaal bijna 1,6 miljard liter aan drankjes, tegen 1,4 miljard vorig jaar. (Novum)

PESSIMISME

Vertrouwen consument gedaald in november

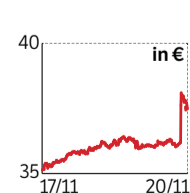
AMSTERDAM. De stemming onder consumenten is in november gedaald. Vooral over de economische omstandigheden zijn ze een stuk somberder geworden. Dat heeft het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) vandaag gemeld. De vertrouwensindicator van het CBS zakte met 5 punten en kwam uit op -8. Dat betekent dat er 8 procent meer pessimisten dan optimisten zijn. Het vertrouwen ligt in november op het gemiddelde van de afgelopen twintig jaar. Het bereikte in april 2000 de hoogste stand ooit (27). Het dieptepunt was in februari 2013 (-44). (Novum)



STIJGER VAN DE DAG

RANDSTAD

Minder kosten, hogere koers



AMSTERDAM. Uitzendbedrijf Randstad maakte vanochtend bekend dat het de komende twee jaar verder gaat snijden in de kosten. Het bedrijf wil 60 tot 70 miljoen euro bezuinigen, inclusief besparingen van 20 tot 23 miljoen euro in Nederland die al eerder waren aangekondigd. Met de extra kostenbesparingen hoopt Randstad de winstmarge te verhogen. De maatregelen van het uitzendbedrijf werden op de beurs vanochtend goed ontvangen. Terwijl de AEX op een verlies stond, steeg de koers van Randstad in de ochtend met ruim 3 procent tot 37,4 euro. (NRC)

In het lege laadruim ligt een dode vogel. „Die halen we zo even weg”, zegt de beheerder van motorvrachtschip Erica. Al zijn er weinig belangstellenden op de kijkdag in de Rotterdamse Waalhaven, het schip moet er netjes uitzien. De woning onder de stuurhut is in perfecte staat, inclusief nep-openhaard en een Siemensfornuis. De planten in de vensterbank zijn het enige teken van leven op het schip. De Erica is een van de vier binnenvaartschepen die gisteren werden geveild na faillissement van de eigenaar. Dirk Bakker besloot begin dit jaar te stoppen, na 22 jaar varen.

Van de bank mocht hij doorgaan, vertelt hij. „Maar je moet realistisch zijn. Er moest al 4,5 jaar elke dag geld bij.” Zijn compagnon werd arbeidsongeschikt, zijn vrouw wilde niet meer. Bakker vaart nog wel, maar niet meer op zijn eigen schip. „Ik verhuur mezelf, ik heb ervaring genoeg.” Het gaat niet goed met de binnenvaart. Ogenscheinlijk zijn de tekenen gunstig. Na een aantal magere jaren neemt het volume van vervoerde goederen licht toe: ruim 1 procent dit jaar, bijna 2 procent naar verwachting volgend jaar. Het aantal faillissementen onder de ruim 4.000 schipper/ondernemers - voor driekwart familiebedrijven met één of twee schepen - neemt niet dramatisch toe.

Maar schijn bedriegt, zegt voorzitter Sunniva Fluitsma van de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV), een kleine en politiek actieve bond. „Het beeld is vertekend. In werkelijkheid zijn er veel meer bedrijven failliet. Dat zie je niet, doordat banken en gemeenten die bedrijven oevereind houden.”

De banken, met name de Rabobank als grootste kredietverlener in de binnenvaart, geven schippers in financiële nood uitstel van betaling van rente en aflossing. Gemeenten als Werkendam ondersteunen schippers met speciale uitkeringen. De schulden zijn groot. Fluitsma: „We staan aan het begin van heel veel faillissementen. De binnenvaart kampt met structurele problemen.”

Overcapaciteit

Het grootste probleem is overcapaciteit. Te veel schepen, te weinig lading - vooral in de droge lading en in de tankvaart, en minder bij containervervoer.

Tussen 2004 en 2008 kon het niet op. Er werd veel verdiend en de prognoses waren goed. De Tweede Maasvlakte zou zorgen voor een sterke toename van het containervervoer naar Duitsland. Met toenemende aandacht voor duurzaam ondernemen steekt transport over het water gunstig af tegen weg en spoor. Schippers bestelden volop nieuwe schepen bij Chinese of Oost-Europese werven. Maar bij levering, in 2009 en 2010, was de crisis begonnen en de vraag verdwenen. De prijzen doken naar beneden. In 2009 kwamen er 334 schepen bij, op een totaal van bijna 7.000.

Vooraf de grote schepen vanaf 110 meter lang hebben het moeilijk. Bij de kleine schepen, varende op kleinere vaarwegen zoals Franse en Duitse kanalen, is minder concurrentie, omdat dat deel van de vloot niet werd uitgebreid. Wie een nieuw schip liet bouwen, koos voor groot.

Zoals de gisteren geveilde Erica: 110 meter lang, 11,45 meter breed, 3,75 meter diep. Een standaardchip, in 2008 gekocht voor 4,3 miljoen euro. Varend met containers in Nederland, met droge lading tot aan het Zwitserse Basel. Eigenaar Bakker: „We gokten op betere tijden, maar die kwamen niet.”

Met zo veel schepen ligt de macht bij de bevrachter, de schakel tussen de schipper en de eigenaar van de lading, de verlader. Schippers onderhandelen, vaak per lading, met bevrachters over de prijs voor een transport. En daar schuilt een dieperliggend probleem dan de conjuncturele overcapaciteit, zegt bedrijfs econoom en schipper Bart Verkade. „Dit is een falende markt. Vraag en aanbod zijn niet in balans. Er zijn te veel schippers en te weinig bevrachters. Schippers laten zich tegen elkaar uitspelen. Een bevrachter kan altijd wel een schipper vinden die voor een

Achtergrond Binnenvaart

Het gaat niet goed met de binnenvaart. Een overschot aan schepen zorgt voor lage prijzen. „We staan aan het begin van veel faillissementen.”

Door **Mark Duursma**
Foto's **Rien Zilvold**

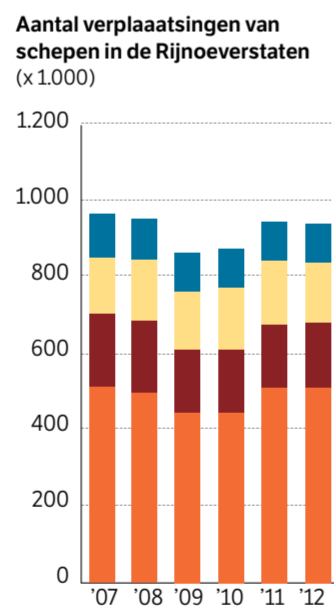
Het water op, de ruimen leeg

BINNENVAART IN NEDERLAND

Grootste en modernste vloot in Europa

35

procent is het aandeel van de binnenvaart in het goederenvervoer (in tonnage) naar binnen- en buitenlandse bestemmingen. Wegtransport vervoert circa 60 procent, spoor circa 5 procent.



320

miljoen ton goederen wordt jaarlijks vervoerd over Nederlandse vaarwegen, voor binnen- en buitenlandse bestemmingen.

4.125

bedrijven telt de binnenvaart: 3.310 in goederenvervoer en 815 in passagiersvervoer en veerbedrijven. Driekwart is familiebedrijf.

6.900

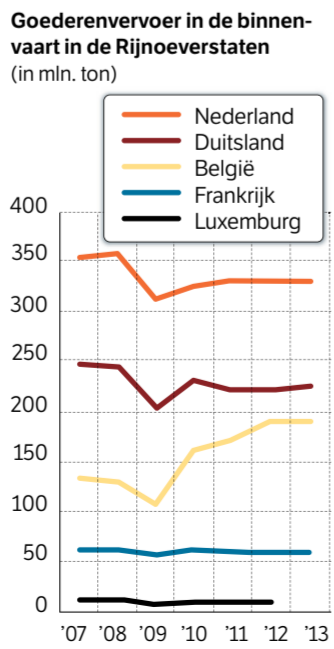
schepen telt de Nederlandse vloot, waarvan 3.262 motorvrachtschepen. De vloot is de grootste en modernste van Europa.

16.000

ton (gelijk aan 660 vrachtwagens) vervoert het grootste binnenschip.

4.800

kilometer aan voor goederenvervoer geschikte vaarwegen heeft Nederland, met 398 binnenvaarshavens.



spotprijs wil varen. Omdat de verladers dat ook weten, staat de marge van de bevrachters ook onder druk.”

ASV-voorzitter Fluitsma vindt dat de overheid moet ingrijpen. „De binnenvaart kan niet functioneren in een vrije markt, dat is een illusie.” De opheffing van de schippersbeurs en de evenredige vrachtverdeling - waarbij schippers bij toerbeurt lading kregen toegewezen en gegarandeerd werk hadden - in 1998 heeft niets goeds gebracht, zegt zij.

Fluitsma: „De lange levensduur van schepen, 40 à 50 jaar, maakt inspelen op een fluctuerende markt onmogelijk. Er zou openheid over de markt komen, maar alle informatie zit bij de bevrachters. Schippers staan op achterstand. Er moet een vorm van marktordening komen. Een verbod op vervoeren onder de kostprijs bijvoorbeeld, of invoering van minimumtarieven, zoals nu in België is geregeld.”

'Eigen baas'-sentiment

Daar gelooft Bart Verkade niet in. Een oplossing voor de overcapaciteit, zegt hij, is 200 grote schepen uit de vaart nemen. Maar dat is geen realistische optie, en het effect zou tijdelijk zijn. De beste, structurele oplossing is samenwerking tussen schippers. „Met tien of twintig coöperaties sta je sterk tegenover de bevrachters. Je kunt dan onderling afspraken maken over het juiste schip op de juiste plaats. Dat verbetert je onderhandelingspositie en dienstverlening aan de verladers.”

Samenwerkingsverbanden van schippers stuiten op twee obstakels. De eerste is toezichthouder ACM, die kartelvorming verbiedt. Verkade: „Zolang er maar genoeg aanbieders zijn zou het moeten kunnen. Maak de regels wat ruimer.”

De tweede is nog lastiger: de onwil van schippers om samen te werken. Iedereen beaamt het: het 'eigen baas'-sentiment is sterk ontwikkeld. Schippers willen zelfstandig zijn. Dirk Bakker: „De verschillen zijn te groot. De een wil dag en nacht varen, de ander alleen overdag. De een wil vrijdagmiddag zijn kinderen van het internaat halen, de ander niet.”

De overcapaciteit zal nog jaren voor lage prijzen zorgen, zo is de verwachting. Schepen gaan lang mee. Bijkomende complicatie: door hoge schulden hebben veel schippers geen geld om te investeren in innovatie. Hun schepen zijn binnenkort te oud om te voldoen aan strengere milieu-eisen, maar te jong om te slopen.

Rabobank

En wat gebeurt er met de schepen die gisteren werden geveild? Die blijven waarschijnlijk in de vaart, en kunnen dan tegen lagere prijzen varen. In de binnenvaart leidt een faillissement niet tot minder ondernemingen. De capaciteit neemt niet af.

De Rabobank speelt met vier regionale binnenvaartbanken een sleutelrol. De bank verstrekte in de goede tijd de leningen om de schepen te kunnen kopen. Nu brengt de bank de schepen naar online veiling BVA Nautic. Soms kan het niet anders, zegt een woordvoerder. „Zonder zicht op herstel is doorgaan met uitstel van aflossing en rente niet verantwoord. Dat is niet in het belang van de ondernemer en niet in het belang van de bank.”

De Rabobank had voor de veiling een minimumprijs vastgesteld. Als die niet gehaald zou worden, zou de bank het schip kopen. Onduidelijk is of dat is gebeurd, de kopers blijven onbekend. De Erica werd verkocht voor 3.150.000 euro. Als de koper van de drie van de vier verkochte schepen inderdaad de Rabobank is, beslist zij later wat er met de schepen gebeurt: verkopen, slopen of exporteren. Momenteel heeft de Rabobank minder dan tien schepen in beheer, aldus de woordvoerder.

Bedrijfs econoom Verkade heeft een dubbel gevoel over deze procedure. „Natuurlijk is het mooi dat de schipper nu een groter deel van zijn schuld kan afbetalen. Maar zo'n ingreep vertekent de marktwaarde van de schepen. De bank houdt de illusie in stand dat grote schepen nog een paar miljoen waard zijn. Er is nu geen vraag naar deze schepen, dus de echte prijs is die van oud ijzer. Dat is heel zuur, maar wel de werkelijkheid.”

Deze rubriek belicht elke donderdag een nieuw bedrijf. Dit keer: **beter medicijndosering**

Minder schade door het infuus

Bedrijf: Innofuse.
Oprichter: Brechtje Riphagen.
Medewerkers: Zes.

Wat is het?

Je ligt in het ziekenhuis en krijgt medicijnen via een infuussysteem. De medicijnen of het vocht komen in een vloeistofreservoir boven je bed te hangen, een pomp geeft precies de juiste hoeveelheid van het medicijn af. Een infuuslijntje loopt van de pomp naar je lichaam.

Mooi systeem?

Ja. Alleen gaat het niet altijd goed. Als een patiënt verschillende medicijnen met een verschillende dosis moet krijgen, loopt dat allemaal via hetzelfde infuuslangetje. Daardoor ontstaan drukverschillen die leiden tot afwijkingen in dosering. Soms is de dosis wel een paar keer zo hoog, terwijl één druppel afwijking al een groot effect geeft. Biomedisch technoloog Brechtje Riphagen ontdekte dat tijdens haar afstuderen in 2009. Sindsdien is ze bezig met het ontwikkelen van een infuuslijn die gelijktijdig en nauwkeurig medicijnen toedient.

Bestond dat nog niet?

Meestal richten onderzoek en innovatie zich op de pomp. Riphagen richtte zich op het slangetje. Zo kunnen de medicijnen beter gemengd en gedoseerd worden.

Voor wie is het bedoeld?

Kwetsbare patiënten, zoals couveusebaby's, mensen op de intensive care of terminale ouderen. Onder couveusebaby's is de hersenschade nu 40 procent, en dat zou - onder andere - door schommelingen in medicijntoediening kunnen komen.

Wat is het verdienmodel?

Innofuse wil het verkopen aan ziekenhuizen. Het bedrijf is nog bezig met de ontwikkeling en hoopt de vinding in 2016 op de markt te brengen.

Charlotte van 't Wout



Motorvrachtschepen wachten op een nieuwe eigenaar in de Rotterdamse Waalhaven. De Erica werd gisteren na faillissement geveild voor 3.150.000 euro.