

& CONTINUÛTEIT FLEXIBILITEIT

Een onderzoek
naar verleden,
heden en
toekomst van
mkb-binnenvaartbedrijven



AHA DATA

...EINDRAPPORT...

& CONTINUÏTEIT FLEXIBILITEIT

Een onderzoek
naar verleden,
heden en
toekomst van
mkb-binnenvaartbedrijven

Datum: 12-03-2025

Opdrachtgevers: ELV, NPRC, SWT



AHA DATA
Hornerheide 5
6085 NM Horn
Tel. 06 17 41 87 33

...EINDRAPPORT...



Inhoudsopgave

Voorwoord	7
0. Samenvatting	9
0.1 Conclusies en aanbevelingen	9
0.2 Beantwoording onderzoeksvragen.....	14
1. Inleiding.....	21
1.1 Achtergrond	21
1.2 Doel van het onderzoek	21
1.3 Onderzoeksopzet	22
1.4 Respons en representativiteit	23
1.5 Indeling van het rapport	25
2. Beeld van de binnenvloot	27
2.1 Scheepskenmerken	27
2.2 Bedrijfskenmerken	30
3. Van familie tot bemanning.....	43
3.1. De positie van familiebedrijven.....	43
3.2 Exploitatiewijze en bemanning.....	46
3.3 Achtergrondkenmerken van ondernemers.....	55
4. Varende bestaan	59
4.1 Woonvoorkeuren.....	59
4.2 Rol van binnenvaartkinderen in het bedrijf.....	60
4.3 Onderwijs en wonen voor binnenvaartkinderen.....	62
4.4 Belang van en toegang tot voorzieningen	65
4.5 Ondernemerschap en leefbaarheid.....	67
5. De duurzame toekomst.....	71
5.1 Kennis over duurzaamheid	71
5.2 Kansen en belemmeringen van duurzaamheid.....	72
5.3 Toekomstplannen eigen bedrijf.....	75
5.4 Toekomstpositie van familiebedrijven.....	77
5.5 Rol van belangenorganisaties in de toekomst	80
Bijlage 1: Geraadpleegde bronnen.....	81
Bijlage 2: Klankbordgroep	82
Colofon	82

Lijst van tabellen en figuren

Tabel 1.	Verdeling van de interviews per categorie.....	23
Tabel 2.	Selectie van Nederlandse schepen naar scheepstype.....	24
Tabel 3.	Nederlandse ondernemingen naar laadvermogen.....	25
Tabel 4.	Mkb-binnenvaartbedrijven naar vaargebieden sinds 1992.....	30
Tabel 5.	Mkb-Binnenvaartbedrijven uitgesplitst in vaartgroepen naar scheepskenmerken in percentages van subtotaal.....	30
Tabel 6.	Mkb-binnenvaartbedrijven naar bruto-omzet in 2004 en 2024.....	35
Tabel 7.	Mkb-Binnenvaartbedrijven uitgesplitst in vaartgroepen naar bedrijfskenmerken in percentages van subtotaal.....	41
Tabel 8.	Indicatief overzicht van vereist aantal bemanningsleden.....	46
Figuur 1.	Overzicht van deelonderwerpen en hun samenhang in dit onderzoeksrapport.....	10
Figuur 2.	Schepen naar laadvermogen in 2004 en 2024.....	27
Figuur 3.	Vrachtschepen naar leeftijd.....	28
Figuur 4.	Verdeling van schepen naar leeftijd en laadvermogen.....	29
Figuur 5.	Bedrijfsactiviteit naar laadvermogen.....	32
Figuur 6.	Verdeling naar aantal jaren ondernemerschap en eigenaarschap huidig schip in 2024.....	32
Figuur 7.	Verdeling naar wijze van vrachtverwerving.....	33
Figuur 8.	Vaartgroepen naar wijze van vrachtverwerving.....	34
Figuur 9.	Laadvermogen naar bruto-omzet per ton.....	35
Figuur 10.	Gemiddelde bruto-omzet per ton in 2024 uitgesplitst naar vaartgroepen.....	36
Figuur 11.	Financieringsbronnen en belangrijkste bron van financiering van mkb-binnenvaartbedrijven.....	37
Figuur 12.	Laadvermogen naar financieringsbron.....	40
Figuur 13.	Wel of geen familiebedrijf naar tonnagegroep en naar vrachtverwerving.....	45
Figuur 14.	Mkb-binnenvaartondernemers naar exploitatiewijze in 2004 en 2024.....	47
Figuur 15.	Vrije tijdsregeling naar exploitatiewijze.....	48
Figuur 16.	Bemanningsgrootte bij mkb-binnenvaartbedrijven in 2004 en 2024.....	49
Figuur 17.	Bemanningsleden naar functie en afkomst.....	50
Figuur 18.	Mate waarin gebruik wordt gemaakt van oproepkrachten in 2004 en 2024.....	51
Figuur 19.	Taalgebruik in relatie tot wel of geen familiebedrijf.....	52
Figuur 20.	Aandeel van respondenten die het eens zijn met uitspraken over personeel in 2004 en 2024.....	53
Figuur 21.	Ondernemers naar leeftijd in 2004 en 2024.....	56
Figuur 22.	Binnenvaartondernemers en bevolking naar opleidingsniveau nu en afgelopen 20 jaar.....	57
Figuur 23.	Woonvoorkeuren van binnenvaartgezinnen in 2004 en 2024.....	59
Figuur 24.	Invloed van kinderen op de bedrijfsvoering in 2004 en 2024.....	61
Figuur 25.	Verblijf van schoolgaande kinderen, toekomst in 2004 en 2024.....	62
Figuur 26.	Behoeftte aan hybride onderwijs i.v.m. de ontwikkeling van het kind per gezinsfase.....	63
Figuur 27.	Behoeftte aan hybride onderwijs i.v.m. de uitoefening van het bedrijf per gezinsfase.....	64
Figuur 28.	Mate van dezelfde toegang tot voorzieningen aan boord als aan wal en het belang van deze voorzieningen.....	65
Figuur 29.	Aandeel van ondernemers die ondernemersaspecten als positief ervaren in 2004 en 2024.....	67
Figuur 30.	Oordeel van binnenvaartgezinnen over vier bestaansaspecten in 2004 en 2024.....	67
Figuur 31.	Mate van kennis van mkb-binnenvaartondernemers over duurzaamheidsonderwerpen.....	71
Figuur 32.	Genomen maatregelen voor duurzame bedrijfsvoering door alle ondernemers en binnenvaartondernemers.....	73
Figuur 33.	Belangrijkste belemmering om te verduurzamen voor alle ondernemers en binnenvaartondernemers.....	74
Figuur 34.	Toekomstplannen naar aantal jaren ondernemerschap in 2024.....	76
Figuur 35.	In welke mate ondernemers het eens of oneens zijn stellingen over familiebedrijf in 2004 en 2024.....	77

Voorwoord

Dit onderzoek naar het verleden, het heden en de toekomst van mkb-binnenvaartbedrijven is een vervolg op het onderzoek uit 2004 dat toen leidde tot het rapport '*Continuïteit en ambitie*'. De afgelopen twintig jaar is geen vergelijkbaar grootschalig onderzoek meer uitgevoerd. Terwijl het grote aandeel én de grote toegevoegde waarde van de mkb-binnenvaartbedrijven, dat wel rechtvaardigt. Dat was aanleiding voor de initiatiefnemers van dit onderzoek om samen met AHA DATA, die ook in 2004 het onderzoek uitvoerde, om tafel te gaan en een vervolgonderzoek op te zetten.

Voor de vergelijkbaarheid is de opzet en vraagstelling waar mogelijk gelijk gebleven aan die van 2004. Natuurlijk zijn er ook onderwerpen bijgekomen die in 2004 minder leefden zoals de aandacht voor duurzaamheid bij mkb-binnenvaartbedrijven.

De vragenlijsten en interviews zijn terechtgekomen bij een brede vertegenwoordiging van de binnenvaart en dankzij een groot aantal respondenten zijn de resultaten van dit onderzoek van grote representatieve waarde.

De initiatiefnemers – de binnenvaartcoöperaties NPRC en ELV en de Stichting Watertransport - danken alle respondenten dan ook voor hun bereidwillige medewerking. Ook danken zij de leden van de klankbordgroep.

Opvalt dat de titel is verschoven van *continuïteit en ambitie* in 2004, naar *continuïteit en flexibiliteit* in 2024. En dan gaat het bij flexibiliteit vooral om de toenemende veerkracht en plooibaarheid die ondernemers en hun familie aan de dag (moeten) leggen om de toegevoegde waarde van de binnenvaart te blijven realiseren.

De aanbevelingen in dit rapport zijn gericht aan overheidsorganisaties, semi-overheidsorganisaties en belangenbehartigers van binnenvaartondernemers.

Bart Verkade
Voorzitter Klankbordgroep
April 2025



0. Samenvatting

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de belangrijkste inzichten uit het onderzoek. In de eerste paragraaf wordt een inleiding gegeven op het onderzoek en de behandelde thema's. Vervolgens worden de kernconclusies gepresenteerd, met aansluitend tien gerichte aanbevelingen. In de tweede paragraaf worden de onderzoeksvragen beknopt beantwoord.

0.1 Conclusies en aanbevelingen

Inleiding

De Nederlandse binnenvaartsector wordt gedomineerd door kleine tot middelgrote bedrijven. De meeste van deze bedrijven zijn familiebedrijven. Met ruim 3.200 ondernemingen en bijna 10.000 werkzame personen draagt de binnenvaartsector al jaren voor ongeveer 40% bij aan de vervoersprestatie van het goederenvervoer binnen Nederland¹. Ter vergelijking: het wegvervoer neemt 55% voor zijn rekening met ongeveer 67.000 Nederlandse bedrijven waarbinnen zo'n 240.000 chauffeurs werken². Daarmee is de binnenvaart van essentieel belang voor de Nederlandse economie en logistiek³.

Dit onderzoek, dat deels een herhaling is van het laatste onderzoek⁴ op deze schaal uit 2004, biedt inzicht in onder meer de ontwikkeling van de structuur van de sector, de rol van familiebedrijven, de impact van onderwijs en wonen op binnenvaartkinderen en de mogelijkheden voor verduurzaming. Door een combinatie van een uitgebreide kwantitatieve enquête en kwalitatieve interviews is een breed en representatief beeld verkregen, waarmee aanbevelingen kunnen worden geformuleerd om de sector toekomstbestendig te maken. Deze aanbevelingen richten zich op de branche zelf, de vertegenwoordigers van de sector, overheden en andere partners van de sector zoals de verladers en ontvangers.

Er is gebruik gemaakt van een brede definitie van het familiebedrijf. Het is een bedrijf dat voornamelijk of alleen met hulp van leden van het gezin en/of de familie in stand wordt gehouden. In de binnenvaart vertaalt dit zich naar een bedrijf waarbij de leiding en de bemanning uit partners en familieleden bestaan, mogelijk aangevuld met bemanningsleden die geen familie zijn.



¹ Vergelijking emissies van binnenvaart, spoor- en wegvervoer Resultaten Quick Scan Panteia 23 september 2022; Wouter van der Geest, pag. 9

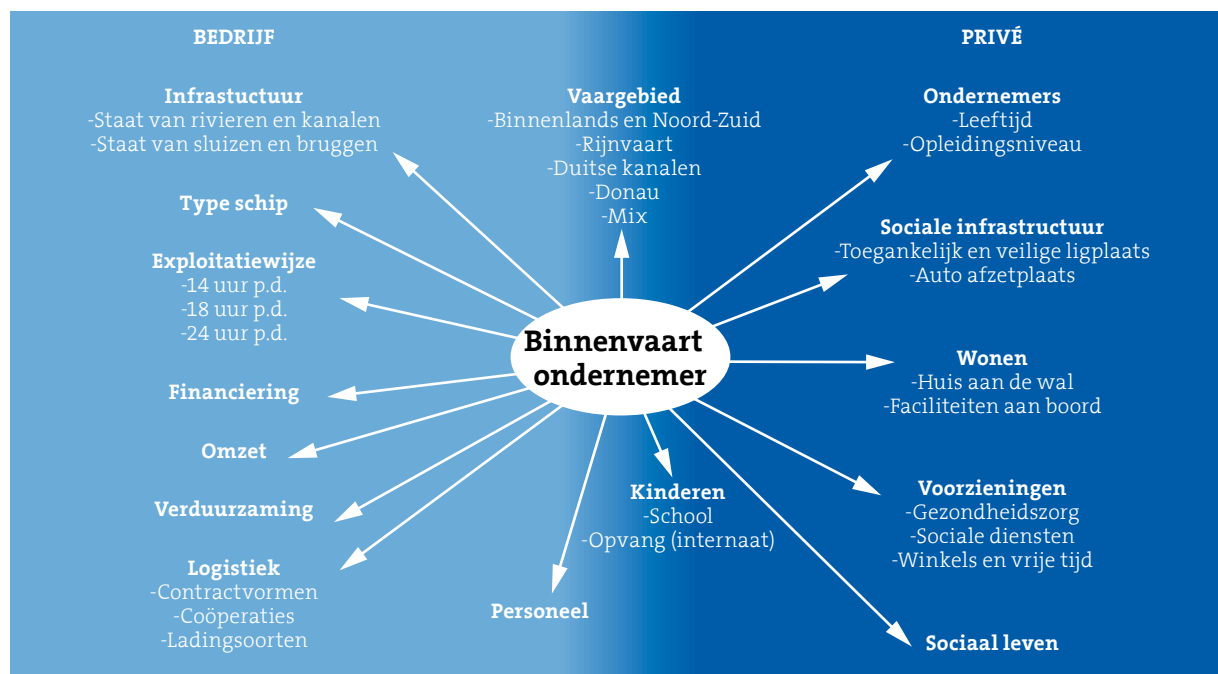
² Sectorvisie 'Transport en opslag', Rabobank oktober 2024, pag. 2

³ Deze bedrijven transporteren overigens niet alleen binnen Nederland, maar leveren ook een internationale vervoersprestatie

⁴ Continuïteit en ambitie, Onderzoek naar de toekomst van gezinsbedrijven in de binnenvaart, A.C.C. Hubens, 2004.

Dit onderzoeksrapport behandelt een breed scala aan onderwerpen. Het is van belang deze niet als afzonderlijke thema's te benaderen, maar juist in samenhang te zien. Veranderingen binnen één onderwerp kunnen directe gevolgen hebben voor andere aspecten van de binnenvaart. Ook kunnen investeringen op bepaalde gebieden, zoals infrastructuur, dienen als vliegwielen voor andere cruciale onderwerpen in het bestaan van een binnenvaartondernemer. De verschillende deelonderwerpen en hun onderlinge samenhang staan in figuur 1 grafisch weergegeven.

Figuur 1. Overzicht van deelonderwerpen en hun samenhang in dit onderzoeksrapport.



Kernconclusies en aanbevelingen

1 Positie van familiebedrijven

Uit dit onderzoek blijkt dat minimaal 60% van alle binnenvaartbedrijven familiebedrijven zijn. Ondanks een lichte afname in aantal en aandeel ten opzichte van 2004, staat de continuïteit van de mkb-binnenvaartondernemer als familiebedrijf niet ter discussie. Familiebedrijven blijven dominant en breed vertegenwoordigd in de binnenvaart, met name in de droge ladingvaart en de containervaart. Daarnaast zijn ze ook actief in andere ladingsectoren en gespecialiseerde vervoersvormen. Familiebedrijven opereren in alle tonnageklassen en vaargebieden en tonen hierin een grote mate van flexibiliteit. Ze hanteren hun eigen strategieën om een goede balans tussen werk en privé te waarborgen. Dit benadrukt de kernwaarden van de binnenvaartsector: **continuïteit en flexibiliteit**, zowel sectorbreed als voor de individuele binnenvaartondernemer.

De resultaten van 2024 laten zien dat mkb-binnenvaartbedrijven zich in een goede positie bevinden. In vergelijking met 2004 hebben ondernemers – ook gecorrigeerd voor inflatie – hogere omzetten. Deze omzetsijging werd mede veroorzaakt door investeringen in grotere schepen met hogere kapitaalkosten. Ook werken steeds meer ondernemers met meer personeel, en hierover zijn ze over het algemeen tevreden. Daarnaast zijn hun sociale contacten en werk-privébalans verbeterd, beschikken ze over meer ondernemersvaardigheden en halen ze meer plezier uit hun werk. Toch heerst er niet per se meer optimisme over de toekomst. Dit creëert een paradox: ondanks de meetbare vooruitgang blijft een deel van de binnenvaartondernemers onzeker over hun voortbestaan.

Aanbeveling 1: Behoud en versterk familiebedrijven

Om de continuïteit van familiebedrijven in de binnenvaart te waarborgen, is het essentieel om gunstige voorwaarden te creëren. Familiebedrijven vormen de ruggengraat van de sector en presteren goed, maar ervaren tegelijkertijd onzekerheid over de toekomst. Het is daarom een duidelijke taak voor brancheorganisaties en sectorvertegenwoordigers om zich actief in te zetten voor beleid en maatregelen die deze bedrijven ondersteunen. Door hier concrete resultaten in te boeken, kan niet alleen het toekomstperspectief van familiebedrijven worden versterkt, maar zal dit ook leiden tot een hogere organisatiegraad binnen de sector. Een sterker georganiseerde sector draagt uiteindelijk bij aan de algehele weerbaarheid en concurrentiekracht van de binnenvaart.

2 Knelpunt economie en welzijn

Het spanningsveld tussen economische en sociale belangen binnen de binnenvaartsector is sinds 2004 verder toegenomen. Binnenvaartondernemers en hun gezinnen worden geconfronteerd met steeds grotere uitdagingen, zoals een gebrek aan infrastructurele voorzieningen die de bereikbaarheid van en naar boord bemoeilijken. Dit probleem werd al in 2004 gesignaleerd, maar heeft zich in de afgelopen twintig jaar verder vergroot. Hoewel binnenvaartondernemers meer sociaal georiënteerd zijn dan voorheen, worden zij hierin belemmerd door een 'asociale infrastructuur'.

Binnenvaartgezinnen zoeken voortdurend naar een balans tussen de impact van de bedrijfsvoering op het gezinsleven en vice versa. Onderwijs en wonen spelen hierin een cruciale rol, met name voor kinderen in de leeftijd van 3 tot 13 jaar. Er is een groeiende behoefte aan hybride onderwijs en flexibele woonoplossingen voor binnenvaartgezinnen met (jonge) kinderen, aangezien het leven aan boord niet altijd aansluit op de instituties aan de wal. Ook de fysieke infrastructuur, zoals ligplaatsen en vervoersmogelijkheden, heeft directe invloed op de werk-privébalans en de leefbaarheid binnen de sector.

Aanbeveling 2: Creëer een veilige en toegankelijke infrastructuur tussen wal en schip

Een goed onderhouden en goed toegankelijke infrastructuur is essentieel voor de binnenvaartsector en draagt direct bij aan een betere balans tussen bedrijfsvoering en gezinsleven, evenals aan het aantrekkelijk houden van werken in de binnenvaart. Het is daarom noodzakelijk te investeren in het onderhoud en de uitbreiding van vaarwegen, betaalbare en goed uitgeruste ligplaatsen, afmeerfaciliteiten en auto-afzetplaatsen. Daarnaast is grensoverschrijdende samenwerking, met name langs de Rijn, van groot belang om de toegankelijkheid en bruikbaarheid van de vaarwegen te verbeteren.

Aanbeveling 3: Creëer mogelijkheden voor flexibiliteit en maatwerk in onderwijs en wonen voor binnenvaartkinderen

Om binnenvaartgezinnen beter te ondersteunen op het gebied van onderwijs en wonen, is wet- en regelgeving nodig die ruimte biedt voor maatwerk en flexibiliteit. Deze wet- en regelgeving moet hybride onderwijs en wonen mogelijk maken voor kinderen van 2,5 tot en met 12 jaar, zodat gelijke kansen ontstaan en een ononderbroken ontwikkelingslijn wordt gefaciliteerd, zonder dat het gezinsleven onnodig onder druk komt te staan.

3 Diverse vloot

Een groot deel van de binnenvaartvloot (46%) is ouder dan 50 jaar. Tegelijkertijd heeft er een aanzienlijke schaalvergroting plaatsgevonden en worden er geen vrachtschepen onder de 1.000 ton meer gebouwd. Daarnaast blijkt uit dit onderzoek dat de regelgeving, met name de CCR-eisen, voor veel schepen niet haalbaar is. Dit brengt risico's met zich mee voor de toekomst van een diverse en goed functionerende binnenvaartvloot. Het is van belang te voorkomen dat goed functionerende schepen geruisloos uit de markt verdwijnen, waardoor essentiële vervoerscapaciteit verloren zou gaan.

Aanbeveling 4: Behoud en versterk de diversiteit van de binnenvaartvloot

Zorg voor een diverse, moderne binnenvaartvloot die aansluit op de uiteenlopende vervoersbehoeften van verladers. Veel overgangsbepalingen binnen de regelgeving lopen in 2035 af, terwijl een aanzienlijk deel van de bestaande vloot – schepen tussen de 250 en 1.750 ton – hier technisch en/of financieel niet aan kan voldoen. Dit zorgt voor onzekerheid onder ondernemers, leidt tot uitstel van investeringsbeslissingen en kan er zelfs toe leiden dat bijna de helft van de totale vloot uit de markt verdwijnt. Dit zou grote economische en maatschappelijke gevolgen hebben, bijvoorbeeld op het gebied van bereikbaarheid en files.

Om dit te voorkomen, is het noodzakelijk de bestaande (technische) regelgeving, zoals de CCR-eisen, te hervormen, zodat de uitvoering haalbaar en betaalbaar blijft en economische risico's worden geminimaliseerd. Daarnaast dient regelgeving beter aan te sluiten bij de praktijk en stimulerend te zijn voor de ontwikkeling van een diversere vloot met perspectief voor familiebedrijven.

Geadviseerd wordt nader onderzoek te doen naar de ontwikkeling en verwachte vervoersbehoefte van 250 tot 1.750 tons verzendingen en een bijpassend diverse vloot.

4 Duurzaamheid en vergroening

In 2024 is, ten opzichte van 2004, heel nadrukkelijk ook het belang van duurzaamheid bij gekomen. Belangrijke knelpunten zitten in de relatie tussen economie en duurzaamheid. De ondernemers hebben ten opzichte van 2004 hun omzetten zien stijgen, maar kunnen ondanks die hogere omzet moeilijk investeren in maatregelen om hun duurzaamheid te verhogen. Verduurzaming in de binnenvaart vertoont gelijkenis met een gemiddeld innovatie-adoptiemodel, waarbij er sprake is van een kleine groep innovators die investeert in zero-emissietechnieken



en diesel-elektrische aandrijvingen, terwijl early adopters en de early majority dankzij aantrekkelijke subsidies investeren in Stage V-motoren. Er is echter ook een grote groep ondernemers die invulling geeft aan duurzaamheid door te investeren in onderhoud en behoud van bestaande technieken. Ondanks de ambities binnen de sector vormen het uitblijven van een concrete marktvraag en de beperkte investeringsruimte belangrijke drempels voor verdere verduurzaming.

Aanbeveling 5: Versnel verduurzaming door toegankelijke financiering en praktische oplossingen

Duurzaamheid is een urgent thema binnen de binnenvaartsector. Veel ondernemers zijn al actief bezig met verduurzaming of overwegen stappen te zetten, zoals hermotorisering, alternatieve voortstuwing, schonere brandstoffen en gedeeltelijk elektrisch varen. De daadwerkelijke transitie hangt echter af van diverse factoren, waaronder de leeftijd van de ondernemer en het schip, financiële en fiscale mogelijkheden, subsidieregelingen, economische voordelen zoals hogere vrachtprijzen, de waardeontwikkeling van schepen en de toegankelijkheid en eisen van havens.

Om verduurzaming binnen de sector te versnellen, is toegankelijke financiering essentieel. Subsidies en stimuleringsmaatregelen moeten breed beschikbaar zijn, zowel voor grote als kleine ondernemingen. Daarnaast is er behoefte aan betaalbare en haalbare verduurzamingsopties voor bestaande schepen, zoals biobrandstoffen en hybride technologieën.

Een succesvolle transitie vereist daarnaast voortrekkers die dit proces branchebreed initiëren, begeleiden en objectief promoten. Dit vraagt om structurele aandacht en samenwerking tussen ondernemers, brancheorganisaties en de Rijksoverheid. Duurzaamheid moet een vaste plek krijgen op relevante beleidsagenda's, zodat ondernemers de juiste ondersteuning en middelen ontvangen om deze noodzakelijke transitie te realiseren.

5 Personeel en bemanning

Steeds meer binnenvaartondernemers werken met meer personeel. Tegelijkertijd wordt het echter steeds lastiger om geschikt personeel te vinden. Dit komt enerzijds door strengere opleidingseisen en anderzijds door een gebrek aan bekendheid met de sector. Om deze tekorten op te vangen, maken veel binnenvaartondernemers gebruik van uitzendbureaus voor niet-Europees personeel. Dit wordt echter bemoeilijkt door strengere visumvereisten, waardoor de beschikbaarheid van buitenlandse arbeidskrachten onder druk staat. Voor veel ondernemers vormt dit een grote zorg.

Aanbeveling 6: Stimuleer praktijkgerichte opleidingen

Er is een grote behoefte aan toegankelijke, praktijkgerichte opleidingen om een voldoende instroom van gekwalificeerd personeel in de binnenvaartsector te waarborgen. Opleidingen moeten beter aansluiten op de specifieke behoeften van de sector en de drempels voor toetreding moeten worden verlaagd. Dit vergroot de aantrekkelijkheid van de binnenvaart als loopbaan en zorgt voor een sterkere, beter gekwalificeerde arbeidsmarkt.

Aanbeveling 7: Vergroot de toegankelijkheid van gekwalificeerd niet-Europees personeel

Om het personeelstekort in de binnenvaartsector aan te pakken, is het noodzakelijk om belemmeringen voor de instroom van gekwalificeerd niet-Europees personeel te verminderen. Dit kan door visumvereisten te versoepelen en het eenvoudiger te maken voor goed opgeleide buitenlandse werknemers om in de binnenvaart te werken. Het vergroten van deze toegankelijkheid draagt bij aan het behoud van een goed functionerende sector en ondersteunt de continuïteit van bedrijven.

6 Financiering

De aanschaf van een schip wordt nog altijd grotendeels gefinancierd via bancaire leningen. Toch wint het gebruik van alternatieve financieringsvormen, zoals onderhandse leningen en crowdfunding, aan populariteit. In de categorie schepen tot 1.000 ton wordt inmiddels slechts 41% via banken gefinancierd. Met name jonge ondernemers met kleinere schepen ondervinden financieringsproblemen, hoewel de sector hier deels zelf oplossingen voor heeft gevonden.

Aanbeveling 8: Versterk de financieringsmogelijkheden

Het is wenselijk dat financiers, waaronder banken en alternatieve financieringsinstanties, periodiek de toegankelijkheid van scheepsfinanciering evalueren. Dit moet gebeuren met oog voor de veranderende marktomstandigheden, zoals de noodzaak van duurzame investeringen en de inzetbaarheid van schepen in plaats van te focussen op het bouwjaar van schepen. Maatwerk is essentieel om financieringsbelemmeringen te verminderen en zowel de vraag- als aanbodzijde van financiering beter op elkaar af te stemmen.

7 Vrachtverwerving

Binnenvaartondernemers in de droge ladingvaart hebben relatief veel keuzevrijheid in de wijze van vrachtverwerving, vaargebieden en ladingstromen. Dit segment kent bovendien het grootste aandeel familiebedrijven. Ondernemers passen hun keuzes vaak flexibel aan op basis van de gezinsfase en actuele omstandigheden. In andere sectoren, zoals de zand- en grindvaart, container- en tankvaart, is deze flexibiliteit aanzienlijk beperkter. Hier is de bedrijfsvoering doorgaans gebonden aan een vast vaargebied en een langdurige relatie met één vaste bevrachter. Dit beperkt de mogelijkheden om op veranderende familie- of marktomstandigheden in te spelen.

Aanbeveling 9: Behoud keuzevrijheid en stimuleer samenwerking

Om familiebedrijven in de binnenvaart te behouden, is het van belang om de keuzevrijheid in vrachtverwerving te behouden. Dit biedt ondernemers de flexibiliteit om hun bedrijfsvoering af te stemmen op veranderende omstandigheden. Daarnaast kan het stimuleren van samenwerking tussen ondernemers, bijvoorbeeld via coöperaties, bijdragen aan een sterkere concurrentiepositie. Door krachten te bundelen, kunnen binnenvaartondernemers efficiënter opereren en beter inspelen op marktontwikkelingen.

8 Onzichtbaarheid familiebedrijven in de binnenvaart

Hoewel de instroom van jonge ondernemers in de binnenvaartsector stabiel is, blijft vergrijzing een belangrijk aandachtspunt. Tegelijkertijd is de sector minder zichtbaar voor het grote publiek, waardoor de bekendheid en de aantrekkingskracht afnemen. Ondanks de essentiële rol van de binnenvaart in het goederenvervoer en de gezonde economische positie van de sector, blijft de interesse vanuit potentiële werknemers en ondernemers beperkt.

Een belangrijke factor hierbij is de onbekendheid met de mogelijkheden binnen de sector, zoals het starten van een familiebedrijf. Daarnaast bestaat er binnen overheden en instanties vaak onbegrip over het wonen aan boord en onderwijs, met name in combinatie met onderwijs en wonen aan wal. De beperkte zichtbaarheid en kennis bemoeilijken de instroom van nieuwe ondernemers, familiebedrijven en werknemers en vormen een belemmering voor de toekomstige vitaliteit van de sector.

Aanbeveling 10: Versterk het imago van de binnenvaart

Het verbeteren van het imago van de sector vereist gerichte communicatiecampagnes. Deze campagnes moeten de economische waarde en het duurzaamheidspotentieel van de binnenvaart benadrukken en de sector positioneren als een aantrekkelijke en toekomstgerichte keuze voor jonge ondernemers en werkzoekenden. Ook de mogelijkheden van hybride onderwijs en wonen voor gezinnen in de binnenvaart moeten in deze campagnes worden meegenomen. Een modern en realistisch beeld van de sector vergroot de instroom van nieuwe familiebedrijven en draagt bij aan een sterkere positionering van de binnenvaart.

0.2 Beantwoording onderzoeksvragen

1. Hoe ziet het huidige mkb-binnenvaartbedrijf er uit met betrekking tot kenmerken van het eigen bedrijf en het varend beroep en in welke mate is dit veranderd ten opzichte van de resultaten uit het rapport 'Continuïteit en ambitie'?

De binnenvaartsector blijft grotendeels bestaan uit kleine tot middelgrote bedrijven, waarvan een meerderheid (85%) één motorvrachtschip bezit. De verdeling naar bouwjaar van schepen toont weinig verandering: een groot deel is ouder dan 50 jaar, en een klein deel bestaat uit schepen jonger dan 10 jaar, meestal met een groot laadvermogen.

Schaalvergroting

De sector heeft een aanzienlijke schaalvergroting doorgemaakt. Het gemiddelde laadvermogen van schepen is gestegen van ±1.300 ton (2004) naar ±2.000 ton (2024), terwijl schepen onder de 1.000 ton sterk zijn afgenomen en niet langer worden gebouwd.

Tevens zijn, na inflatiecorrectie, hogere omzetcategorieën waargenomen, deels als gevolg van schaalvergroting, maar niet uitsluitend. Ook in de lagere tonnagesklassen, met name in de zand-/grindvaart en binnenlandse/noord-zuid droge ladingvaart, worden hogere bruto-opbrengsten per ton gemeten.

Personeel en bemanning

Ondanks een toename van het aantal personeelsleden per bedrijf (van 3,4 in 2004 naar 4,1 in 2024) is de verhouding tussen bedrijven met en zonder meewerkende familieleden gelijk gebleven. De functies van schipper en kapitein worden vaak door familie ingevuld, terwijl matrozen en stuurlieden veelal niet-verwante bemanningsleden zijn. Het aandeel niet-familiale vrouwelijke bemanningsleden is daarentegen toegenomen, van 2% naar 10%.

Tijdelijke oproepkrachten worden nu vaker ingezet; meer dan de helft van de bedrijven maakt hiervan gebruik. Deze krachten, meestal mannelijk en niet-familie gebonden, zijn vaak bekend bij de ondernemers. Tegelijkertijd is de waardering voor het werken met personeel toegenomen, omdat dit de operationele efficiëntie en sociale dynamiek verbetert. Het aandeel ondernemers dat het liefst zonder personeel vaart, is gedaald, hoewel dit nog steeds de helft van de sector betreft.

Opleidingsniveau en leeftijdsverdeling

Het opleidingsniveau van binnenvaartondernemers is gestegen. Vrijwel niemand heeft nog alleen basisonderwijs gevolgd, een aandeel dat lager ligt dan het gemiddelde van de Nederlandse bevolking. Het grootste deel van de ondernemers heeft nu een middelbare beroepsopleiding afgerond.

De sector vergrijsst: het aandeel ondernemers boven de 60 jaar is gestegen, deels als gevolg van de verhoogde pensioenleeftijd. Tegelijkertijd is het aandeel ondernemers in de middelbare leeftijdsklassen afgenomen, wat reden tot zorg kan zijn. Geruststellend is echter dat jongere ondernemers (19-39 jaar) nog steeds een stabiele derde van de sector vormen.

Talen en internationale bemanning

De overgrote meerderheid van de schippers en kapiteins is van Nederlandse afkomst, terwijl matrozen en stuurlieden vaak buitenlandse werknemers zijn, veelal afkomstig uit landen als de Filipijnen, Polen en Roemenië. Bij familiebedrijven wordt voornamelijk Nederlands gesproken. Bij niet-familiebedrijven en bedrijven met een gemengde bemanning wordt vaker de Engelse taal gebruikt. Duits of Frans komt minder vaak voor. Geïnterviewden geven aan dat er in de praktijk zelden sprake is van communicatieproblemen met het buitenlandse personeel of met de scheepvaartbegeleiding.

Werk-gezinsbalans en rusttijden

De bedrijfsactiviteit in de binnenvaart is hoog: 84% van de bedrijven is minimaal 260 dagen per jaar operationeel, waarvan bijna een kwart het hele jaar door vaart. Slechts 16% is minder dan 260 dagen actief. Tegelijkertijd groeit het belang van een goede werk-gezinsbalans en een passende vrijetijdsregeling onder ondernemers. Hoewel de specifieke zondagsrust iets is afgenomen, neemt de volledige weekendrust (zaterdag én zondag) juist toe. Daarnaast verandert de sociale omgeving van familiebedrijven door een sterkere oriëntatie op de wal, terwijl sociale contacten zowel vanaf de wal als vanaf boord worden onderhouden. Deze ontwikkelingen leiden tot een toenemende behoefte aan geschikte ligplaatsen en auto-afzetplaatsen om de balans tussen werk en privé verder te ondersteunen.



Financiering en vrachtverwerving

Binnenvaartbedrijven gebruiken voornamelijk bancaire leningen om hun activiteiten te financieren. Jonge ondernemers met schepen tot 1.000 ton maken vanwege beperkte toegang tot bancaire kredieten vaker gebruik van alternatieve financieringsbronnen, zoals crowdfunding, zakelijke leningen of kredietunies. Ondernemers met meer dan 30 jaar ervaring financieren voornamelijk met eigen vermogen.

Wat betreft vrachtverwerving vaart ongeveer de helft van de ondernemers voor één vaste relatie (bevrachter, verlader of rederij). Ruim een kwart werkt met meerdere bevrachters, terwijl ongeveer 10% gebruikmaakt van coöperaties. In de Binnenlandse/Noord-Zuid droge ladingvaart is de keuze met betrekking tot vrachtverwerving evenredig verdeeld. Dit geldt in mindere mate ook voor de droge ladingvaart op de Rijn. Daarentegen wordt vracht in de zand-/grindvaart, container- en tankvaart voornamelijk verworven via één vaste relatie

2. Hoe groot is het huidige aandeel van familiebedrijven in de Nederlandse binnenvaart en in welke mate is dit veranderd ten opzichte van de resultaten uit het rapport 'Continuïteit en ambitie'?

Familiebedrijven blijven de ruggengraat van de Nederlandse binnenvaart. In 2024 wordt hun aandeel geschat tussen 57% en 89%, wat grotendeels overeenkomt met eerdere bevindingen uit 2004 (75-80%). Driekwart van de ondernemers beschouwt hun bedrijf als een familiebedrijf, terwijl een kwart dit slechts deels of niet zo ervaart. Samenwerking tussen gezinsleden speelt een cruciale rol, waarbij de integratie van werk en privéleven zowel kansen als uitdagingen biedt. Het sterke aanpassingsvermogen van familiebedrijven benadrukt hun dominante positie binnen de sector.

Rol van familiebedrijven

Familiebedrijven komen voor in alle tonnagegroepen. Vooral schepen tussen 2.000 en 3.000 ton hebben een hoog aandeel familiebedrijven. Bij schepen groter dan 3.000 ton is dit aandeel lager (59%), maar nog steeds een meerderheid.

Daarnaast zijn er lichte verbanden tussen familiebedrijven en kenmerken als vrachtverwerving, omzetgrootte, leeftijd van het schip en bedrijfsactiviteit. Deze verschillen zijn echter relatief klein. Bovendien is er bij kenmerken zoals vaargebied, financieringsbron, omzet per ton, aantal jaren als ondernemer of eigendom van het schip geen verband met het al dan niet zijn van een familiebedrijf. Familiebedrijven spelen dus een belangrijke rol in de gehele binnenvaart.

Wonen van binnenvaartgezinnen

Er heeft sinds 2004 een flinke verschuiving plaatsgevonden in de woonsituatie van de binnenvaartondernemers. Tachtig procent van de ondernemers beschikt over een woning aan wal, meestal een koopwoning, maar dat betekent niet dat zij daar hoofdzakelijk wonen. Slechts 10% woont volledig aan wal, terwijl de meerderheid nog steeds aan boord woont en een kwart wisselend aan wal en aan boord. Het verband tussen vaartgroep en woonplaats blijft zichtbaar: in de Rijnvaart en Binnenlands/Noord-Zuid droge ladingvaart wonen gezinnen vaker aan boord, terwijl dit minder gebruikelijk is in de zand-/grindvaart, container- en tankvaart.

Het aandeel gezinnen dat overwegend aan boord woont, is afgenomen maar is nog steeds een meerderheid (63%). Deze daling is gepaard gegaan met een toename van gezinnen die wisselend aan boord en aan wal wonen, van 12% naar 26%.

Invloed van kinderen

De meeste binnenvaartgezinnen hebben kinderen, waarvan twee derde thuiswonend is en een derde volwassen kinderen betreft, een situatie vergelijkbaar met 2004.

Kinderen hebben een steeds grotere invloed op de bedrijfsvoering: veel ouders passen hun vaartijden aan, de helft overweegt personeel in te huren of de keus te maken dat één van de ouders (vaak de moeder) aan wal gaat wonen. Een derde van de ouders overweegt zelfs te stoppen met varen vanwege de uitdagingen van het combineren van kinderen en het varend bestaan. Sommige gezinnen kiezen bewust voor kinderloosheid om deze redenen.

Anno 2024 kiest nog ongeveer de helft van de ouders voor een schippersinternaat, in 2004 was dit nog driekwart. Tegelijkertijd is het aandeel kinderen dat in een huis aan wal verblijft bijna verdubbeld, van 17% naar 36%. De sluiting van sommige internaten heeft directe gevolgen gehad voor een vijfde van de gezinnen, die hierdoor genoodzaakt waren hun bedrijfsvoering aan te passen.

3. In welke mate hebben varende binnenvaartfamilies behoefte aan een hybride vorm van onderwijs en wonen voor hun kinderen tussen het 7e en 13e levensjaar?

Bij het beantwoorden van de vraag naar de behoefte aan hybride onderwijs voor kinderen in de binnenvaart moet het beeld genuanceerd worden, omdat ouders hier nog niet mee bekend zijn en het een nieuw concept is.



Bovendien is er een verschil zichtbaar tussen binnenvaartgezinnen met jongere kinderen en oudere kinderen. In beide categorieën wordt de positieve impact op de bedrijfsvoering en op het gezinsleven genoemd. Daar waar de gezinnen met wat oudere kinderen zich zorgen maken over de mogelijke (negatieve) impact op de sociale ontwikkeling en continuïteit van het onderwijs, is dit voor de gezinnen met jonge kinderen juist een wenselijke optie met een positieve impact op de sociale ontwikkeling en continuïteit van het onderwijs. Zij zien de voordelen omdat er geen harde overgang hoeft plaats te vinden tussen wonen en leren en het helpt hen werk en gezinsleven beter te combineren. Volgens ouders hangt het succes van hybride onderwijs sterk af van de individuele behoeften van het kind, de wijze van vormgeving van het onderwijs en de daarbij gevraagde ondersteuning door de ouders.

4. In welke mate ervaren varende binnenvaartfamilies gelijke kansen ten aanzien van de toegang tot voorzieningen?

Binnenvaartgezinnen ervaren over het algemeen gelijke toegang tot voorzieningen zoals gezondheidszorg, onderwijs en winkels. Toch worden aanzienlijke knelpunten ondervonden op het gebied van infrastructuur en vervoer, gevolgd door uitdagingen rondom onderwijs, kinderopvang en sociale ondersteuning. Deze punten vragen aandacht om de positie van binnenvaartondernemers in de maatschappij te verbeteren.

Infrastructuur vormt het grootste knelpunt voor binnenvaartgezinnen. Ligplaatsen, auto-afzetplaatsen, wals-troomvoorzieningen en obstakels in havens bieden vaak onvoldoende capaciteit of functionaliteit. Slechte omstandigheden op laad- en losterreinen worden door een ruime meerderheid van de gezinnen als (zeer) negatief beoordeeld, wat directe impact heeft op hun sociale leven en bedrijfsvoering.

Toegang tot gezondheidszorg is belangrijk voor binnenvaartgezinnen, maar het plannen van afspraken voor tandarts- en fysiotherapiebezoeken wordt bemoeilijkt door regels en een gebrek aan flexibiliteit, vooral bij geplande zorg. Onderwijs wordt over het algemeen als goed ervaren, al stuiten ouders die thuisonderwijs willen geven op strenge wetgeving, wat flexibiliteit beperkt.

Kinderopvang en internaten worden minder belangrijk gevonden, maar er is behoefte aan meer flexibiliteit bij instroom in peuteropvang en kleuterklassen. De sluiting van internaten veroorzaakt zorgen vanwege het gebrek aan alternatieven. Sociale diensten worden door gezinnen als neutraal beoordeeld, maar schieten vaak tekort in het begrijpen en ondersteunen van de specifieke behoeften van de sector.

Lokale winkels worden positief gewaardeerd, terwijl vrijetijdsvoorzieningen door logistieke uitdagingen, zoals beperkte bereikbaarheid en bezorgproblemen, minder toegankelijk zijn. Huisvesting wordt als weinig problematisch ervaren: de helft van de gezinnen heeft gelijke toegang tot woningen dankzij bezit van een huis aan wal of aan boord.

5. In welke mate zijn mkb-binnenvaartondernemers op de hoogte van emissie-uitstoot maatregelen en duurzaam ondernemen?

Mkb-binnenvaartondernemers beschikken over gedetailleerde kennis van technische aspecten van duurzaamheid, zoals het aanpassen van schepen en motoren. Deze technische expertise vormt een solide basis voor het nemen van verduurzamingsmaatregelen binnen de sector.

De kennis van ondernemers over beleidsregels en subsidies is gematigd en verdeeld. Beleidsregels worden vaak als complex en snel veranderend ervaren, wat de toepassing ervan bemoeilijkt. Subsidies worden over het algemeen als nuttig beschouwd, maar ondernemers wijzen op knelpunten zoals bureaucratie, beperkte toegankelijkheid en een opdrijvend effect op kosten. Toch zijn er ook positieve ervaringen: in bepaalde gevallen maakten subsidies cruciale verduurzamingsmaatregelen mogelijk.

De kennis van ondernemers over grote innovatieve projecten, zoals waterstoftechnologie of elektrische aandrijvingen, is beperkt. Daarnaast zijn veel ondernemers kritisch over de hoge kosten die met deze projecten gepaard gaan, wat de implementatie van innovatieve oplossingen binnen de sector bemoeilijkt.

Voor mkb-binnenvaartondernemers betekent duurzaam ondernemen het optimaal benutten en onderhouden van schepen en motoren. De focus ligt op het innoveren van bestaand materiaal en verminderen van de milieupact door emissiereductie. Ondernemers benadrukken dat duurzaamheidsdoelen alleen haalbaar zijn met realistische en betaalbare beleidsmaatregelen, zodat de binnenvaart economisch concurrerend blijft.

6. In welke mate ervaren mkb-binnenvaartondernemers kansen en/of belemmeringen om te investeren in emissie-uitstoot beperkende maatregelen of in andere duurzaamheidsmaatregelen?

Binnenvaartondernemers beoordelen de duurzaamheid van hun bedrijfsvoering vergelijkbaar met ondernemers in andere sectoren: een derde beschouwt hun bedrijfsvoering als zeer duurzaam, bijna de helft als deels duurzaam, en een vijfde als nauwelijks of niet duurzaam.

Binnen de binnenvaart ligt de nadruk sterker op uitstootvermindering en circulaire economie dan in andere sectoren. Tegelijkertijd is het aandeel binnenvaartondernemers dat een integrale combinatie van verduurzamingsmaatregelen treft, lager. Mkb-binnenvaartondernemers zien kansen in technologische innovaties en duurzaamheidsmaatregelen, maar ervaren ook aanzienlijke financiële en praktische belemmeringen, versterkt door onzekerheid in regelgeving en een gebrek aan steun vanuit de markt.

Kansen

Biobrandstoffen, zonnepanelen en hybride aandrijvingen worden als veelbelovend beschouwd, mede dankzij subsidies die de kosten verlagen. Verduurzaming biedt op de lange termijn voordelen zoals lagere brandstofkosten en een verbeterde concurrentiepositie. Kleine schepen zijn vanwege hun flexibiliteit bijzonder geschikt voor CO₂- en stikstofreductie op korte vaartroutes. Ondernemers richten zich steeds meer op uitstootvermindering en circulaire economie, wat aansluit bij de specifieke behoeften van de sector.

Belemmeringen

De hoge investeringskosten vormen het grootste obstakel, vooral omdat de meerderheid van de ondernemers geen directe financiële of competitieve voordelen ervaart. Daarnaast zijn er twijfels over de betrouwbaarheid en haalbaarheid van nieuwe technologieën, zoals waterstof en elektrische aandrijvingen. Onzekerheid door complexe en snel veranderende regelgeving maakt lange termijn investeringen risicovol. Bovendien bieden verladers en/of bevrachters geen financiële stimulansen voor duurzaamheidsgerichte schepen, wat de motivatie verder beperkt.

7. Waaruit bestaan de diepere beweegredenen van ondernemersfamilies voor een mkb-binnenvaartbedrijf en hoe zien zij een duurzame toekomst voor zich?

De binnenvaartsector blijft zich ontwikkelen dankzij bewuste keuzes van ondernemers, de aantrekkingskracht van vrijheid en afwisseling, en de inzet van de jongere generatie om de sector duurzamer en toekomstbestendiger te maken.

Beweegredenen

Binnenvaartondernemers worden gedreven door passie voor hun vak en de unieke levensstijl die de sector biedt. De keuze voor de binnenvaart wordt vaak ingegeven door de vrijheid en het avontuur van het leven aan boord. Ondernemers waarderen de afwisseling en het contact met diverse omgevingen, wat nieuwkomers aantrekt die de hectiek van het leven aan wal willen achterlaten. Daarnaast brengen nieuwkomers vaak persoonlijke passie en vernieuwende ideeën mee, wat bijdraagt aan een divers ondernemerschap.

Het samenspel tussen werk en privé maakt het ondernemerschap intensief, maar ook verrijkend. Partners spelen een cruciale rol in de bedrijfsvoering. Vrouwen maken bewuste keuzes over hun betrokkenheid bij het bedrijf, zowel aan boord als aan wal, terwijl ook mannen vaker nadenken over hun rol binnen het gezinsbedrijf. Binnen familiebedrijven versterkt de betrokkenheid van kinderen de samenwerking. Kinderen leren veel door mee te werken in het bedrijf.

8. Welke lessen kunnen worden getrokken en wat zijn de aanbevelingen voor overheids- en belangenorganisaties in de binnenvaart?

De binnenvaartsector is een unieke, duurzame transportwijze waarin Nederlandse ondernemers een leidende rol spelen, zowel in Europa als wereldwijd. In veel landen is vervoer over water verdwenen, terwijl het in Nederland een levendige en economisch vitale sector blijft die in heel West-Europa opereert. Familiebedrijven vormen het fundament van de sector en spelen een cruciale rol in het waarborgen van continuïteit. Door gericht te investeren in infrastructuur, onderwijs, werkbare regelgeving, praktische verduurzaming, sterke belangenbehartiging en een verbeterd imago, kunnen overheids- en belangenorganisaties bijdragen aan een toekomstbestendige binnenvaart.

Het behoud van familiebedrijven is daarbij essentieel. Deze bedrijven dragen niet alleen bij aan de sector, maar vertegenwoordigen ook een unieke economische en culturele waarde voor Nederland. Niet voor niets is de binnenvaart in het Netwerk van Immaterieel Erfgoed Nederland opgenomen. Overheids- en belangenorganisaties hebben een verantwoordelijkheid om deze sector te ondersteunen en de positie van de binnenvaart verder te versterken.



1. Inleiding

1.1 Achtergrond

De Nederlandse binnenvaartsector bestaat grotendeels uit kleine tot middelgrote ondernemingen. Binnen deze bedrijven vormt de bemanning vaak een hechte groep, bestaande uit familieleden of gezinsleden. Volgens de meest recente cijfers van het CCR zijn er in Nederland 3.246 binnenvaartondernemingen actief in het goederenvervoer, met 8.679 werkzame personen⁵. Dit aantal omvat zelfstandigen, meewerkende gezinsleden en werknemers. Ondanks de omvang en het belang van deze sector is er momenteel nog relatief weinig bekend over de bedrijven, de betrokken mensen en de beschikbare middelen.

Dit onderzoek is uitgevoerd om meer inzicht te krijgen in de structuur en samenstelling van de binnenvaartsector, met specifieke aandacht voor de vraag of familiebedrijven in deze sector floreren of juist langzaam verdwijnen.

1.2 Doel van het onderzoek

Het doel van dit onderzoek is om overheidsinstanties en belangenorganisaties te voorzien van aanbevelingen voor het toekomstbestendig maken van de Nederlandse binnenvaartsector.

De volgende acht onderzoeksvragen worden beantwoord:

1. Hoe ziet het huidige mkb-binnenvaartbedrijf er uit met betrekking tot kenmerken van het eigen bedrijf en varend beroep en in welke mate is dit veranderd ten opzichte van de resultaten uit het rapport 'Continuïteit en ambitie'?
2. Hoe groot is het huidige aandeel van familiebedrijven in de Nederlandse binnenvaart en in welke mate is dit veranderd ten opzichte van de resultaten uit het rapport 'Continuïteit en ambitie'?
3. In welke mate hebben varende binnenvaartfamilies behoefte aan een hybride vorm van onderwijs en wonen voor hun kinderen tussen het 7e en 13e levensjaar?
4. In welke mate ervaren varende binnenvaartfamilies gelijke kansen ten aanzien van de toegang tot voorzieningen?
5. In welke mate zijn mkb-binnenvaartondernemers op de hoogte van emissie-uitstoot maatregelen en duurzaam ondernemen?
6. In welke mate ervaren mkb-binnenvaartondernemers kansen en/of beperkingen om te investeren in emissie-uitstoot beperkende maatregelen of in andere duurzaamheidsmaatregelen?
7. Waaruit bestaan de diepere beweegredenen van ondernemersfamilies voor een mkb-binnenvaartbedrijf en hoe zien zij een duurzame toekomst voor zich?
8. Welke lessen kunnen worden getrokken en wat zijn de aanbevelingen voor overheids- en belangenorganisaties in de binnenvaart?

Afbakening en begrippen

In dit onderzoek zijn alleen binnenvaartbedrijven meegenomen waarvan de vrachtschepen (inclusief duw-/sleepvaart) in **Nederland** geregistreerd zijn.

De begrippen zijn als volgt gedefinieerd:

Familiebedrijf: Een bedrijf dat voornamelijk of alleen met hulp van leden van het gezin en/of de familie in stand wordt gehouden. In de binnenvaart vertaalt dit zich naar een bedrijf waarbij de leiding en de bemanning uit partners en familieleden bestaan, mogelijk aangevuld met bemanningsleden die geen familie zijn. Voorheen werd de term 'man-vrouwbedrijf' gebruikt, maar gezien de huidige tijd lijken 'partnerbedrijf' of 'eenmanszaak' meer geschikte termen. Die laatste aangezien schepen onder de 55 meter onder zekere voorwaarden met één bemanningslid mogen varen.

Duurzaamheid: Dit wordt gedefinieerd als het reduceren van luchtverontreiniging, zoals de emissies van zwaveldioxide (SO₂), stikstofoxiden (NO en NO₂) en fijnstof (PM10), evenals de uitstoot van broeikasgassen, met name koolstofdioxide (CO₂). Daarnaast verwijst duurzaamheid ook naar een ontwikkeling die voorziet in de behoeften van de huidige generatie zonder de mogelijkheden voor toekomstige generaties of mensen elders in de wereld in gevaar te brengen, waarmee het begrip direct verwijst naar een duurzame toekomst.

Hybride vorm van onderwijs en wonen: Onderwijs en wonen aan de wal worden gedurende een aantal weken per schooljaar met afstandsonderwijs en wonen aan boord afgewisseld voor kinderen tussen het 7e en 13e levensjaar.

⁵ Jaarverslag 2024 Europese Binnenvaart Marktobservatie, CCR.

1.3 Onderzoekopzet

Het onderzoek is uitgevoerd in drie fasen: een kwantitatieve analyse, een kwalitatieve analyse en een fase waarin de bevindingen zijn geanalyseerd en gerapporteerd. Hieronder worden deze fasen nader toegelicht.

Kwantitatief deel

Deze methode bestaat uit een digitale enquête, gericht aan alle Nederlandse binnenvaartschepen, en een analyse van beschikbare data uit het scheepsregistratiebestand van de Internationale Vereniging voor de Rijnscheepvaart (IVR) en aanvullende bronnen zoals het CBS en CCR.

De digitale enquête was beschikbaar van 17 september tot en met 31 oktober 2024. Om een hoge respons onder binnenvaartondernemers te bereiken, zijn drie strategieën toegepast:

1. **Directe benadering:** Uit het IVR-scheepsregistratiebestand, dat in augustus 2024 8.786 Nederlandse schepen omvatte, is een selectie gemaakt van actieve binnenvaartschepen op basis van scheepstype, ladingcategorie en tonnagegrootte. De selectiecriteria waren:
 - Droge lading (motorvrachtschepen > 250 ton)
 - Zand- en grindvaart (beunschepen > 250 ton)
 - Tankvaart (motortanktankschepen > 250 ton)
 - Duw- en/of sleepboten
 - Uitsluiting van bijzondere schepen zoals werktuigen, patrouillevaartuigen, dekschuiten, bunkerboten, veerponten, passagiersschepen, en dergelijke.

Deze selectie omvat 3.854 schepen, waarvan voor ongeveer de helft een e-mailadres beschikbaar is. Na het opschonen en aanvullen van deze adressen met gegevens van de ELV, de NPRC en het LOVK, wordt de enquête-link verzonden naar 1.081 unieke e-mailadressen.

2. **Indirecte benadering:** Meerdere grote binnenvaartorganisaties (Limena, ASV, Meander en KBN) hebben de enquête zelf per e-mail onder hun leden (circa 1.400) verspreid. De combinatie van een directe en indirecte benadering kan geleid hebben tot overlap. Aangenomen wordt dat de overlap aanzienlijk is geweest, aangezien een binnenvaartondernemer sowieso bekend moet zijn bij de IVR en aangesloten kan zijn bij meerdere organisaties: kinderen op een internaat kan hebben en/of aangesloten zijn bij een binnenvaartcoöperatie.

Beide strategieën leveren samen 401 reacties op.

3. **Publiciteit in binnenvaartmedia en op evenementen:** Om de zichtbaarheid van de enquête te vergroten, zijn artikelen en oproepen geplaatst in diverse binnenvaartmedia en is promotie gevoerd op enkele evenementen met een hoog aantal binnenvaartondernemers. Door het scannen van een QR-code konden deelnemers anoniem de enquête invullen.

Deze strategie levert 226 reacties op.

Kwalitatief deel

Het kwalitatieve deel bestaat uit het houden van diepte-interviews onder binnenvaartondernemers. In oktober en november 2024 zijn er 45 diepte-interviews gehouden. De meeste deelnemers melden zich aan via de digitale enquête (88 respondenten), maar er zijn ook ondernemers benaderd via persoonlijke aanbevelingen en contacten. In totaal zijn er 109 ondernemers beschikbaar om te interviewen. Het merendeel van de interviews wordt digitaal of telefonisch afgenomen, met een enkel persoonlijk bezoek op het bedrijf of aan boord.

Het streven was om een spreiding aan te brengen over de volgende vier categorieën:

1. **Nieuwkomers:** ondernemers (tot 30 jaar) die recent (< 3 jaar) een binnenvaartbedrijf zijn gestart of personen die het voornemen hebben om te starten.
2. **Kantelaars:** ondernemers die, ongeacht hun leeftijd, op een kantelpunt staan zoals schaalvergroting, grote duurzame investeringen, andere woonvormen, het varen met of zonder personeel, en die hun bedrijf anders moeten of willen inrichten.
3. **Midlifers:** ondernemers (30 tot 60 jaar) die zich in het midden van hun loopbaan bevinden en al langere tijd een binnenvaartbedrijf exploiteren.
4. **Verlaters:** ondernemers (ouder dan 60 jaar) aan het einde van hun loopbaan, die het voornemen hebben hun bedrijf te beëindigen, en/of mensen die recent (< 1 jaar) een binnenvaartbedrijf hebben gehad.

In de tabel staat de verdeling weergegeven.

Tabel 1. Verdeling van de interviews per categorie.

Categorie	Aantal	Percentage
verlaters	8	18%
nieuwkomers	9	20%
kantelaars	11	24%
midlifers	17	38%
Totaal	45	100%

De tabel laat zien dat er een goede spreiding is over de verschillende categorieën. Wel is het zo dat er relatief de meeste midlifers zijn geïnterviewd, hetgeen logisch is omdat dit ook de grootste groep is. Verder zijn de geïnterviewde ondernemers representatief verspreid over de tonnageklassen (zie tabel 3 in de volgende paragraaf). Daarnaast is er spreiding naar scheepstype, vaargebied, herkomst, gender, leeftijd en andere relevante kenmerken.

Zo komen zowel ondernemers met een klein schip (spits, kempenaar) als compagnons die een droge-lading-koppelverband en tankschepen exploiteren aan bod. De groep varieert verder van ondernemers die miljoenen investeren in duurzame nieuwbouw tot zzp'ers die afloswerk doen in de binnenvaart, en ondernemers die actief zijn op een duwboot of kraanschip. Ook zijn zowel mannen als vrouwen geïnterviewd, waarbij regelmatig een man en vrouw, of moeder en zoon, samen deelnamen aan de gesprekken.

Jongeren die net op het punt staan een schip aan te schaffen tot ouderen die nu hun droomzeilreis maken na de verkoop van hun schip zijn eveneens vertegenwoordigd. De grootste categorie bestaat uit gezinnen met kinderen die midden in het leven staan en een balans zoeken tussen bedrijfs- en gezinsbelangen (midlifers). Soms is dit gecombineerd met andere activiteiten, zoals het runnen van een varende bed-and-breakfast (B&B). Dit schetst een rijk en gevarieerd beeld van de actieve binnenvaart.

Analyse en rapportage

De derde fase bestaat uit het samenvoegen van alle resultaten. De resultaten uit de enquête worden aangevuld met kwalitatieve inzichten uit de interviews. Als er vergelijkbare data uit de enquête van 2004 beschikbaar zijn, worden de cijfers met elkaar vergeleken. Daarnaast wordt in sommige gevallen ook een vergelijking gemaakt met externe cijfers over het midden- en kleinbedrijf (mkb) of de Nederlandse bevolking.

In deze fase is ook onderzocht in hoeverre er significante verbanden of correlaties bestaan tussen de verschillende variabelen. Belangrijke variabelen zijn bijvoorbeeld het laadvermogen van het schip, het vaargebied of de combinatie van beide, in dit rapport aangeduid als vaartgroep. Een significant verband betekent dat er een statistisch aantoonbare relatie is (correlatie). Dit kan soms ook causaliteit betekenen, maar alleen wanneer er extra bewijs wordt geleverd. Dit kan onderbouwd worden door de interviews of door externe cijfers.

1.4 Respons en representativiteit

In deze paragraaf wordt de respons in kaart gebracht. Tevens wordt nagegaan of de respondenten een dwarsdoorsnede vormen van de Nederlandse binnenvaartvloot.

De enquête wordt verspreid via e-mail met een digitale link, wat resulteert in 401 reacties, wat een responspercentage van 28% oplevert op de 2.499 uitgestuurde uitnodigingen. Aangezien er sprake is van overlap wordt geschat dat de daadwerkelijke respons tussen de 35% en 55% ligt.

In totaal worden er 627 enquêtes ingevuld, waarvan 64% via de digitale link en 36% via een QR-code. Nagenoeg alle respondenten (97%) zijn actief in de binnenvaart.

De respons kan ook berekend worden ten opzichte van de totale populatie van de vrachtbinnenvaart. Op basis van een selectie van 3.854 schepen uit het IVR-bestand en een respons van 702 schepen komt het responspercentage uit op 18%. Volgens de cijfers van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) uit 2024 zijn er in Nederland 3.246 binnenvaartondernemingen actief in het goederenvervoer. Dit aantal leidt tot een responspercentage van 19% op ondernemingsniveau. Verder zijn er 8.879 werkzame personen in de sector, waarvan 2.193 bemanningsleden zijn vertegenwoordigd in de enquête. Dit resulteert in een responspercentage van 25% ten opzichte van het aantal werkzame personen. Samenvattend ligt de respons van dit onderzoek rond de 20% van de gehele binnenvaart.

Met 627 respondenten is de respons statistisch sterk; dit ligt ruim boven het minimum van 375 dat doorgaans nodig is om representatieve resultaten te waarborgen. Dit aantal biedt een foutmarge van ongeveer 4% bij een betrouwbaarheidsniveau van 95%, wat betekent dat de resultaten met 96% zekerheid binnen 5% van de werkelijke populatiewaarde liggen.

Voor representativiteit is het daarnaast belangrijk dat scheepskennmerken van de respondenten een goede afspiegeling vormen van de totale groep ondernemers.

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de scheepstypen in de IVR-bestandsselectie en de respons op de schriftelijke enquête. De indeling van de scheepstypen volgt het IVR-classificatiesysteem.

Tabel 2. Selectie van Nederlandse schepen naar scheepstype.

Scheepstypen	IVR-bestand ¹		Respons enquête		
	aantal schepen	perc. v. tot.	aantal schepen	perc. v. tot.	respons perc.
droge lading schepen	2082	54%	508	72%	24%
duw-/sleepboten	963	25%	62	9%	6%
tankschepen	727	19%	55	8%	8%
zand- en grindschepen	82	2%	77	11%	94%
Totaal	3854	100%	702	100%	18%

¹ selectie uit het bestand van de Internationale Rijnscheepvaart Register 26-8-2024



Deze tabel laat zien dat de droge ladingvaart (inclusief containers) en zand- en grindvaart oververtegenwoordigd zijn en sterk vertegenwoordigd zijn in de respons. De sectoren duw-/sleepvaart en tankvaart zijn ook vertegenwoordigd, maar mogelijk in onvoldoende mate voor volledige representativiteit.

De enquête is voor 91% ingevuld door eigenaren van motorschepen, wat logisch is aangezien de meeste ondernemingen zich hierin bevinden en duwbakken niet in de selectie zijn meegenomen.

De tabel hieronder geeft een overzicht van de tonnageklassen, waarbij duw-/sleepvaart is uitgesloten, aangezien deze schepen zelf geen laadvermogen hebben.

Tabel 3. Nederlandse ondernemingen naar laadvermogen.

Tonnageklasse	CBS bestand ¹		IVR-bestand ²		Respons enquête		Respons interview	
	aantal	percentage	aantal	percentage	aantal	percentage	aantal	percentage
1 - 1000	1962	40%	890	31%	142	24%	11	26%
1000 - 2000	1170	24%	949	33%	212	36%	18	43%
2000 - 3000	968	20%	461	16%	84	14%	7	17%
> 3000	766	16%	591	20%	156	26%	6	14%
Totaal	4866	100%	2891	100%	594	100%	42	100%

¹ bron: <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/vervoermiddelen-en-infrastructuur/binnenvaartschepen>

² selectie uit het bestand van de Internationale Rijnscheepvaart Register 26-8-2024, exclusief duw- en sleepboten.

De tabel toont aan dat alle tonnageklassen goed vertegenwoordigd zijn, met een evenwichtige spreiding tussen kleinere en grotere ondernemingen en schepen.

De respons van het onderzoek, met 627 enquêtes en een geschat responspercentage van circa 20%, is statistisch sterk en representatief. Hoewel de droge ladingvaart en de zand- en grindvaart iets oververtegenwoordigd zijn en de tankvaart en duw-/sleepvaart licht ondervertegenwoordigd, biedt de verdeling naar scheepstypen en tonnageklassen een betrouwbaar en evenwichtig beeld van de Nederlandse binnenvaartsector.

1.5 Indeling van het rapport

Dit rapport bestaat uit zes hoofdstukken.

Hoofdstuk 0 voorafgaand aan dit hoofdstuk, bevat de samenvatting met kernconclusies en aanbevelingen voor een toekomstbestendige binnenvaart. Daarnaast worden de onderzoeksvragen beknopt beantwoord.

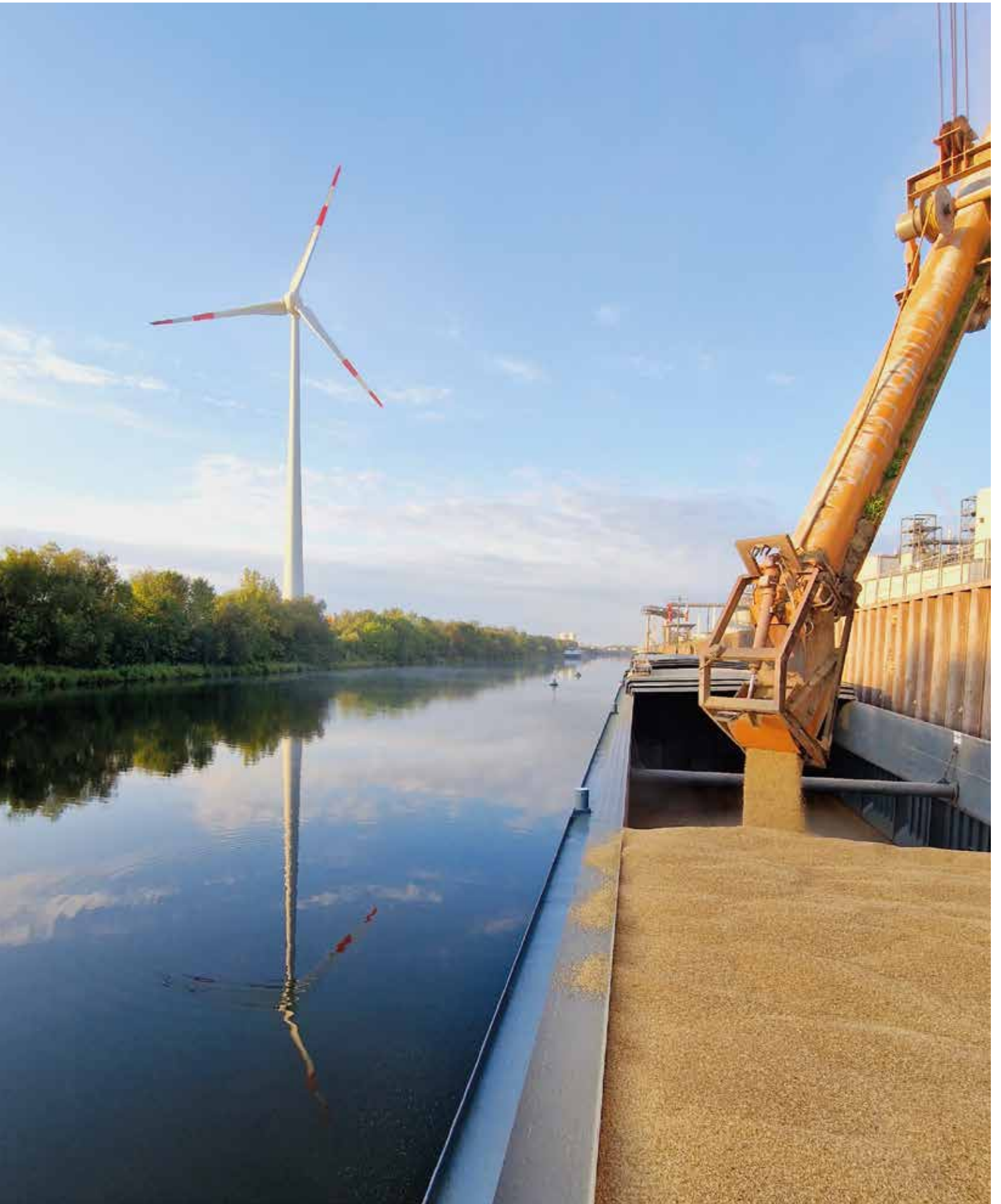
Hoofdstuk 1 biedt een algemene inleiding.

Hoofdstuk 2 beschrijft de Nederlandse binnenvloot op basis van relevante scheeps- en bedrijfskenmerken.

Hoofdstuk 3 gaat in op de positie en het belang van familiebedrijven en behandelt uitgebreid de bemanningssamenstelling en de achtergrondkenmerken van ondernemers.

Hoofdstuk 4 belicht het varend bestaan, met aandacht voor wonen aan boord, de rol van kinderen, onderwijs en leefbaarheid.

Hoofdstuk 5 behandelt de verduurzaming van de binnenvaart en de toekomstplannen van ondernemers, de sector en belangenorganisaties.



2. Beeld van de binnenvloot

In dit hoofdstuk schetsen we een beeld van de actieve binnenvloot en de mkb-binnenvaartbedrijven die deze exploiteren. De scheeps- en bedrijfskenmerken bieden inzicht in de structuur en dynamiek van de vrachtbinnenvaart en in hoeverre dit ongewijzigd is gebleven of juist is veranderd ten opzichte van 20 jaar geleden.

2.1 Scheepskenmerken

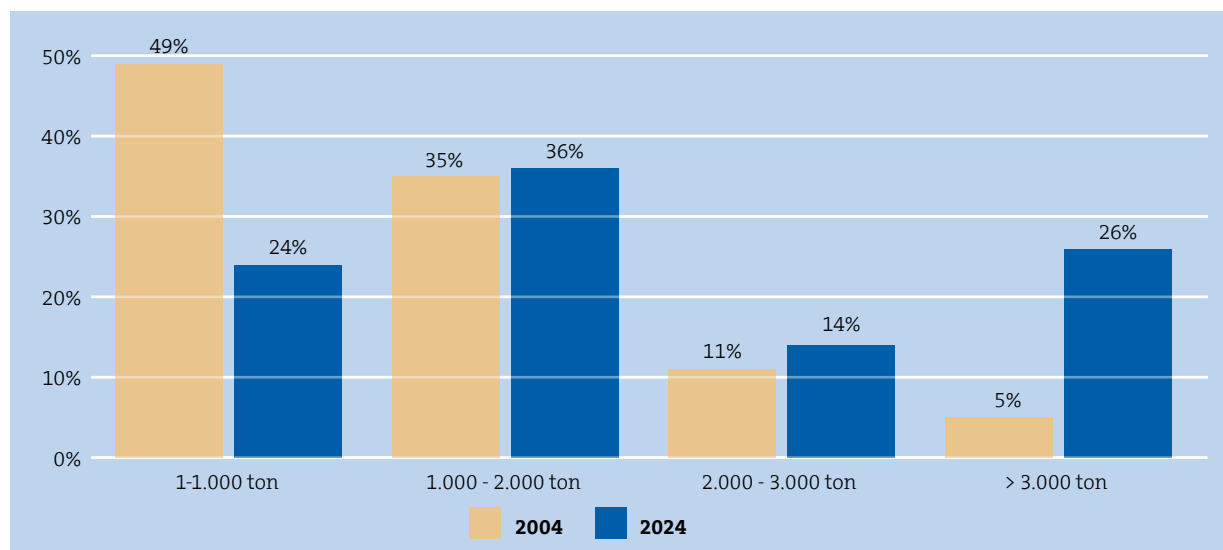
In deze paragraaf komen de belangrijkste scheepskenmerken aan bod, zoals het aantal schepen, laadvermogen, bouwjaar, ladingsector, vaargebied en vaartgroepen.

Aantal schepen naar laadvermogen

Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) publiceert jaarlijks cijfers in het dashboard Verkeer en Vervoer over het vervoerde gewicht door de binnenvaart en het aantal actieve binnenvaartschepen. In 2022 waren er 4.866 actieve schepen. Sinds 2011 is het aantal binnenvaartschepen met de Nederlandse vlag vrijwel jaarlijks gedaald; in dat jaar waren er nog 5.500 schepen actief, in totaal een daling van 10%. Deze afname betreft vooral kleinere schepen met een laadvermogen van minder dan 1.000 ton, waarvan het aantal in 2022 25% lager lag dan in 2011. Daarentegen is het aantal schepen in de categorie boven de 3.000 ton met 18% toegenomen. De categorieën 1.000 - 2.000 ton en 2.000 - 3.000 ton zijn licht afgenomen met respectievelijk 7% en 1%.⁶

Om deze ontwikkeling gedetailleerder te onderzoeken, zijn twee grootschalige enquêtes onder binnenvaartbedrijven uit 2004 (n=895)⁷ en dit onderzoek 2024 (n=594) met elkaar vergeleken. Hieruit blijkt dat het gemiddelde laadvermogen van schepen tegenwoordig circa 2.000 ton bedraagt. De mediaan ligt op 1.600 ton, wat betekent dat 50% van de schepen een laadvermogen heeft onder dit gewicht en de overige 50% erboven. De modus, oftewel de meest voorkomende tonnagegrootte, bedraagt 1.100 ton. Ter vergelijking: in 2004 was het gemiddelde laadvermogen 1.300 ton, met een mediaan van 1.000 ton en een modus van 500 ton. Deze cijfers illustreren een aanzienlijke toename in het gemiddelde laadvermogen van schepen in de afgelopen 20 jaar, zoals weergegeven in de volgende figuur.

Figuur 2. Schepen naar laadvermogen in 2004 en 2024.



De schaalvergroting binnen de binnenvaart is duidelijk zichtbaar, met een sterke afname van schepen onder de 1.000 ton.

Opvallend is de afname van de categorie schepen met een laadvermogen tot 1.000 ton, dit aandeel is gehalveerd van 49% in 2004 naar 24% in 2024. De categorieën 1.000 - 2.000 ton en 2.000 - 3.000 ton zijn relatief stabiel gebleven op respectievelijk een derde en 15%. Daarentegen is het aandeel schepen boven de 3.000 ton sterk toegenomen van 5% naar 26%. Hoewel deze analyse niet alle schepen omvat, biedt zij een representatief beeld van de veranderingen in de verdeling van laadvermogen van schepen.

⁶ <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/vervoermiddelen-en-infrastructuur/binnenvaartschepen>. Bewerking tabel.

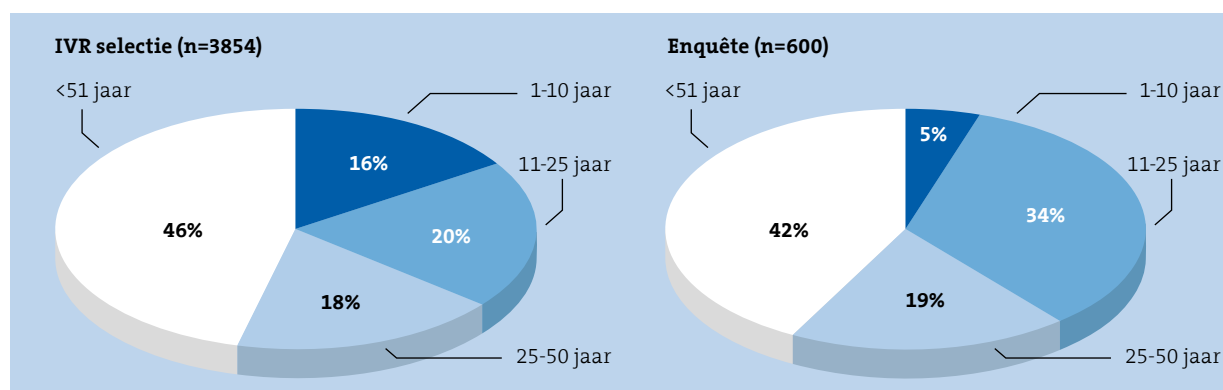
⁷ Continuïteit en ambitie, Onderzoek naar de toekomst van gezinsbedrijven in de binnenvaart, A.C.C. Hubens, 2004.

De kleinste schepen vormen, ondanks de afname, nog steeds een kwart van de vloot. Bovendien neemt de vraag naar deze schepen en de bijbehorende lading juist toe, mede door ontwikkelingen op het gebied van modal shift en duurzaamheid. Uit interviews blijkt dat ondernemers doorgaans beschikken over schepen met een passend laadvermogen. Indien nodig kunnen schepen worden verlengd of ingekort, wat de flexibiliteit van de sector benadrukt. Dit suggereert dat de trend van schaalvergroting niet noodzakelijkerwijs doorzet, zeker omdat verdere groei van schepen groter dan 3.000 ton door de beperkingen van vaarwegen lang niet altijd mogelijk is. Hoewel schaalvergroting per onderneming mogelijk blijft, is de inschatting dat de trend van schaalvergroting per schip tot stilstand komt. Uit interviews blijkt bovendien dat jonge ondernemers bewust kiezen voor één schip met een kleiner laadvermogen, wat minder kapitaal vergt en een minder intensieve exploitatie mogelijk maakt.

Bouwjaar

Bij dit onderzoek is gekeken naar de leeftijd van schepen, bepaald op basis van hun bouwjaar. Uit de analyse blijkt dat bijna de helft van alle schepen 50 jaar of ouder is. In de onderstaande figuur wordt deze verdeling weergegeven, zowel voor de selectie uit het IVR-bestand als voor de respons op de enquête.

Figuur 3. Vrachtschepen naar leeftijd.



De figuur toont dat schepen van alle leeftijden goed vertegenwoordigd zijn in de enquête. Opvallend is dat schepen tussen de 11 en 25 jaar het meest voorkomen binnen de actieve vrachtbinnenvaart. Schepen jonger dan 10 jaar zijn relatief iets minder aanwezig in de enquête-uitkomsten in vergelijking met de IVR-selectie.

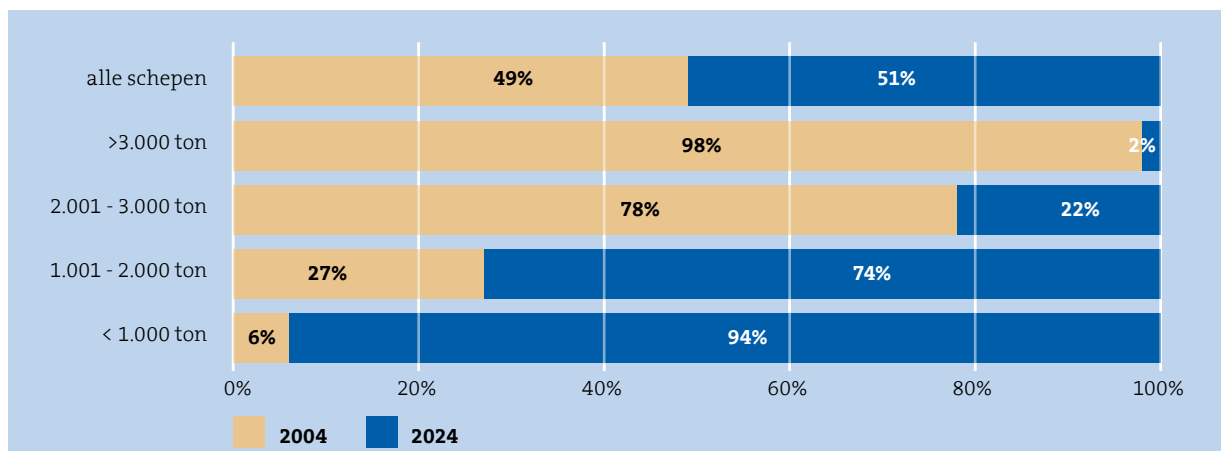
Interessant is dat de verdeling naar leeftijd van schepen vergelijkbaar is met de situatie in 2004. Toen was eveneens de meerderheid van de schepen ouder dan 50 jaar, terwijl 10 tot 15% van de vloot bestond uit schepen jonger dan 10 jaar. Dit aandeel van jonge schepen is anno 2024 vrijwel onveranderd.

De leeftijd of het bouwjaar van een schip zegt weinig over de staat ervan. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) stelt technische en operationele voorschriften op voor de binnenvaart, met als doel de veiligheid, efficiëntie en milieuvriendelijkheid van de scheepvaart te waarborgen. Het naleven van deze regelgeving is essentieel voor binnenvaartondernemers om te kunnen opereren op de Rijn en andere Europese binnenwateren. Door regelmatige modernisering kan een schip van meer dan 50 jaar technisch en operationeel voldoen aan de hoogste standaarden.

Veel schepen gaan vele jaren mee en blijven operationeel dankzij voortdurende aanpassingen.

Er is een sterk significant verband tussen de leeftijd van een schip en het laadvermogen. Dit is te verklaren door het feit dat schepen onder de 2.000 ton al decennialang nauwelijks of niet nieuw worden gebouwd. In de volgende figuur wordt de sterke samenhang inzichtelijk gemaakt.

Figuur 4. Verdeling van schepen naar leeftijd en laadvermogen.



Uit de figuur blijkt dat schepen met een laadvermogen van minder dan 1.000 ton vrijwel allemaal een leeftijd van meer dan 40 jaar hebben. Voor schepen met een laadvermogen tussen de 1.000 en 2.000 ton geldt dit voor ongeveer driekwart. Bij grotere schepen zien we echter een tegenovergesteld beeld: drie kwart van de schepen tussen 2.000 en 3.000 ton heeft een leeftijd van minder dan 40 jaar. Voor schepen met een laadvermogen van meer dan 3.000 ton is dit zelfs bijna 100%. Echter de grenzen voor het verder vergroten van schepen op de West-Europese binnenwateren lijken te zijn bereikt vanwege de toenemende schade aan oevers, infrastructuur en de impact op veiligheid en duurzaamheid.

Ladingsector en vaargebied

Een overzicht van schepen naar ladingsector is te vinden in paragraaf 1.4 in tabel 2. Het grootste deel van de schepen zijn droge ladingschepen. Daarnaast zijn ook zand- en grind(beun)schepen, containerschepen, tankschepen, duw- en/of sleepboten vertegenwoordigd. Dit is vergelijkbaar met de cijfers uit 2004⁸. Ook uit de gegevens van de CCR, waarin alle typen schepen zijn opgenomen, blijkt ook dat droge ladingschepen de grootste categorie vormen⁹.

In dit onderzoek willen we ook weten of er mogelijke veranderingen zijn in de vaargebieden. Deze worden onderscheiden in de volgende categorieën:

- Binnenlands varen: uitsluitend varen binnen Nederland.
- Combinatie Binnenlands en Noord-Zuid: internationaal varen tussen Nederland, België en Frankrijk.
- Combinatie Binnenlands en Rijnvaart: varen binnen Nederland én op de Rijn, inclusief de Rijnsoeverstaten (België, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland).
- Uitsluitend Rijnvaart: varen op de Rijn en zijrivieren zoals de Moezel, Neckar en Main.
- Combinatie Rijnvaart en Duitse kanalen.
- Combinatie Rijnvaart en Donau.

⁸ Continuïteit en ambitie, Hubens, 2004, zie tabel 8.

⁹ Jaarverslag 2023 Europese Binnenvaart Marktobservatie, CCR.

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de verdeling van binnenvaartbedrijven per vaargebied in 1992, 2004 en 2024.

Tabel 4. Mkb-binnenvaartbedrijven naar vaargebieden sinds 1992.

Vaargebieden	1992 ¹	2004 ²	2024
Binnenlands	28%	24%	19%
Binnenlands en Noord-Zuid	34%	18%	21%
Subtotaal Bin. en Noord-Zuid	62%	42%	40%
Rijnvaart en Binnenlands	8%	12%	23%
Rijnvaart (inclusief zijrivieren)	16%	19%	14%
Rijnvaart en Duitse kanalen	14%	20%	16%
Rijnvaart en Donau	—	7%	7%
Subtotaal Rijnvaart en verder	38%	58%	60%
Totaal	100%	100%	100%

¹Bron: Ondernemen in de binnenvaart, Guiking, 1992

²Bron: Continuïteit en ambitie, Hubens, 2004

De afgelopen 20 jaar laten een lichte verschuiving zien naar meer internationaal vervoer. Het aandeel bedrijven actief op de Rijn, zijrivieren, Duitse kanalen en de Donau groeide van 58% in 2004 naar 60% in 2024. Binnenlandse vaart neemt daarentegen verder af, van 24% naar 19%, terwijl de categorie “Binnenlands en Noord-Zuid” een lichte toename heeft (van 18% naar 21%). Tussen 1992 en 2004 vond echter de grootste verschuiving plaats: het aandeel Binnenlands en Noord-Zuid vervoer daalde fors van 62% naar 42%, terwijl het aandeel internationale vaargebieden in dezelfde periode sterk steeg van 38% naar 58%. Dit hing samen met de opheffing van de toerbeurt- en de sloopregeling. Deze trend naar internationalisering van de binnenvaart is dus al langer geleden ingezet en heeft zich in de laatste 20 jaar verder verstevigd.

Vaartgroepen en scheepskenmerken

In het vervolg van dit rapport is de droge ladingvaart onderverdeeld in twee vaargebieden: Binnenlands/Noord-Zuid en de Rijnvaart en verder. Voor de overige ladingsectoren is een dergelijke onderverdeling niet relevant vanwege de beperkte omvang van deze groepen. Deze sectoren worden daarom als gehele vaartgroep opgenomen, zodat de significante verschillen tussen de vaartgroepen beter zichtbaar worden.

Tabel 5. Mkb-Binnenvaartbedrijven uitgesplitst in vaartgroepen naar scheepskenmerken in percentages van subtotalen.

		Rijn droge lading	Bin./NZ droge lading	Zand-/ grind- vaart	Container- vaart	Tank- vaart	Totaal
Vaargebied	binnenlands en NZ		100%	81%	67%	20%	39%
	Rijnvaart en verder	100%		19%	33%	80%	61%
Tonnage	kleiner dan 1.500 ton	35%	70%	67%	13%	32%	46%
	groter dan 1.500 ton	65%	30%	33%	88%	68%	54%
Activiteit bedrijf	minder dan 300 dagen	47%	61%	74%	21%	17%	50%
	meer dan 300 dagen	53%	39%	26%	79%	83%	50%
Leeftijd schip	1 – 40 jaar	52%	21%	45%	94%	83%	49%
	40 jaar en ouder	48%	79%	55%	6%	18%	51%

Uit de tabel blijkt dat de vaartgroepen in de binnenvaart duidelijke verschillen vertonen in scheepskenmerken, zoals tonnagegrootte, bedrijfsactiviteit en de leeftijd van het schip. De Rijnvaart en verder wordt gekenmerkt door grotere schepen (65% groter dan 1.500 ton) en een hoger aantal actieve bedrijfsdagen (53% meer dan 300 dagen),

Het gebrek aan actuele en betrouwbare cijfers over het aantal actieve binnenvaartbedrijven is een gemis.

wat een intensievere inzet weerspiegelt. Binnen de Binnenlands/Noord-Zuid (Bin./NZ) droge ladingvaart zijn schepen juist kleiner (70% onder 1.500 ton) en hebben ze vaker een kortere jaarlijkse bedrijfsactiviteit (61% minder dan 300 dagen). De zand- en grindvaart heeft veelal oudere schepen (55% ouder dan 40 jaar) en een lagere tonnage, terwijl de containervaart opvallend wordt gedomineerd door grotere, jongere schepen met een hoge bedrijfsactiviteit (79% meer dan 300 dagen). De tankvaart onderscheidt zich

door zowel het hoogste aandeel grote schepen (68% groter dan 1.500 ton) als een relatief jongere vloot en een zeer intensieve bedrijfsactiviteit (83% meer dan 300 dagen).

Deze diversiteit in kenmerken per vaartgroep komt overeen met het beeld uit 2004, met dien verstande dat de tonnagesplitsing toen bij 1.000 ton lag en nu bij 1.500 ton. Echter, het onderscheid per vaartgroep naar scheepskenmerken is consistent.

2.2 Bedrijfskenmerken

In deze paragraaf belichten we de bedrijfskenmerken, waaronder het aantal bedrijven, bedrijfsactiviteit, jaren ondernemerschap, eigenaarschap van het huidige schip, vrachtverwerving, omzet en financieringsbronnen.

Bij de cijfers over toegevoegde waarde en werkgelegenheid vermeldt het CBS¹⁰ dat er eind 2022 in de binnenvaart 4.170 bedrijven waren, die samen werk boden aan meer dan 19 duizend personen. Echter volgens de gegevens van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)¹¹ waren er in 2023 in Nederland 3.279 binnenvaartondernemingen met bijna 10 duizend werkzame personen. Een aanzienlijk verschil tussen beide bronnen. In het verleden werd dan ook meer accuraat bijgehouden hoeveel binnenvaartbedrijven actief zijn. Tot 2002 waren cijfers over deze actieve bedrijven opgenomen in de jaarlijkse publicatie “Nederland en de scheepvaart op de binnenwateren” uitgegeven door het CBS en Rijkswaterstaat. Dit is in 2009 opgevolgd door de publicatie “Staat van de scheepvaart en de binnenvaarwegen in Nederland” en is 2011 uitgebracht door Rijkswaterstaat en de TU Delft, met de intentie om deze trendrapportage tweejaarlijks te blijven publiceren. Na de editie van 2011 zijn er geen verdere uitgaven verschenen. Een belangrijke constatering is dan ook dat er anno 2024 weinig actuele betrouwbare cijfers beschikbaar zijn over het aantal actieve binnenvaartbedrijven.

Uit dit onderzoek blijkt dat 92% van de respondenten bestaat uit bedrijven met één motorvrachtschip, wat vergelijkbaar is met de resultaten uit 2004. Dit betekent gemeten naar bedrijven dat veel bedrijven bestaan uit één enkel motorschip, ook wel éenschips-ondernemingen genoemd. Dit verklaart waarom in dit rapport de termen ‘schepen’ en ‘bedrijven’ soms door elkaar worden gebruikt.

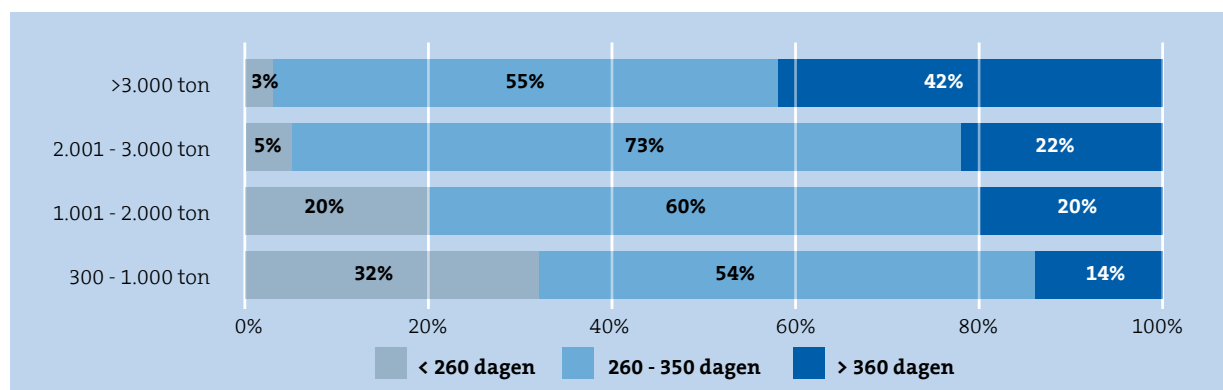
De activiteit van mkb-binnenvaartbedrijven is hoog te noemen, met een gemiddelde van 307 dagen per jaar. Ter vergelijking: bij kantoorbedrijven en overheidsinstellingen ligt dit gemiddelde op 230 dagen per jaar, gebaseerd op een vijfdaagse werkweek na aftrek van feest- en vakantiedagen. Dit kan niet worden vergeleken met de cijfers uit 2004, omdat dit destijds niet is gemeten.

Slechts 16% van de binnenvaartbedrijven is minder dan 260 dagen per jaar actief. De meerderheid (60%) opereert tussen de 260 en 360 dagen per jaar, terwijl 24% van de bedrijven het hele jaar door actief is en meer dan 360 dagen per jaar vaart. Zoals eerder toegelicht bij tabel 5 in de vorige paragraaf, zijn er binnen de sector significante verschillen tussen de verschillende vaartgroepen op basis van bedrijfsactiviteit. Dit verband wordt nog beter zichtbaar wanneer gekeken wordt naar laadvermogen, zoals afgebeeld in de volgende figuur.

¹⁰ <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/economie/vervoer-over-water>

¹¹ Jaarverslag 2023 Europese Binnenvaart Marktobservatie, CCR.

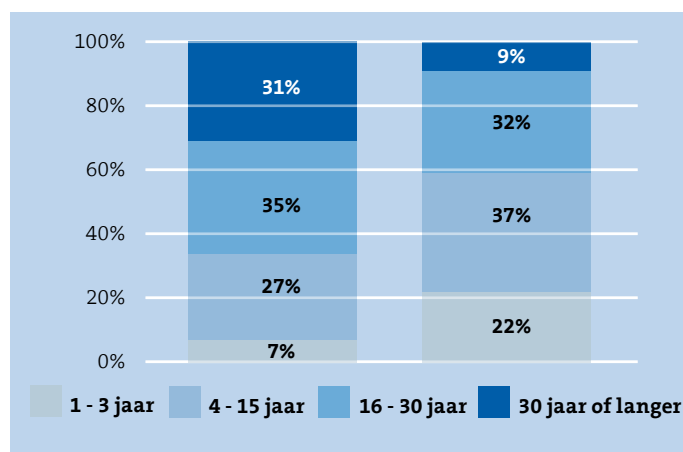
Figuur 5. Bedrijfsactiviteit naar laadvermogen.



Uit de figuur blijkt dat schepen met een hoger laadvermogen doorgaans meer dagen per jaar varen. Bij kleine schepen tot 1.000 ton vaart nog altijd meer dan de helft tussen de 260 en 360 dagen per jaar, en zelfs is 14% van deze schepen dagelijks in bedrijf. Daarnaast vaart een derde (32%) van deze schepen minder dan 260 dagen, terwijl dit bij bedrijven met een laadvermogen van meer dan 2.000 ton nauwelijks voorkomt (3 - 5%).

Een binnenvaartondernemer is gemiddeld 24 jaar actief in zijn bedrijf. Het aantal jaren dat een ondernemer met zijn huidige schip vaart, ligt aanzienlijk lager, namelijk 14 jaar. In de onderstaande figuur wordt de verdeling naar aantal jaren weergegeven.

Figuur 6. Verdeling naar aantal jaren ondernemerschap en eigenaarschap huidig schip in 2024.



Het grootste deel van de ondernemers (66%) is al meer dan 16 jaar actief in hun bedrijf. Ongeveer (27%) heeft tussen de 4 à 15 jaar een onderneming, terwijl (7%) van de ondernemers recent is gestart. Ter vergelijking: in 2004 was het aandeel startende ondernemers iets lager, namelijk (5%). Ook toen had (65%) van de ondernemers het bedrijf al 15 jaar of langer.

Er is een significante relatie tussen het aantal jaren ondernemerschap en het laadvermogen. Kleine schepen tot 1.000 ton worden relatief vaker geëxploiteerd door ervaren ondernemers (30 jaar of meer, 48%). Ook startende ondernemers (11%) komen relatief vaker voor in deze tonnagegroep, waarschijnlijk vanwege de lagere instapkosten. Iets grotere schepen tussen de 1.000 en 2.000 ton komen relatief vaker voor bij ondernemers met 4 tot 15 jaar ervaring (37%). Dit suggereert dat deze schepen vaak een tussenstap vormen in de carrière van zelfstandig ondernemers. Grote schepen met meer dan 3.000 ton worden voornamelijk ingezet door ondernemers met 16 - 30 jaar ervaring (52%). Dit wijst erop dat deze ondernemers voldoende ervaring en financiële middelen hebben om grotere schepen te exploiteren. Startende ondernemers (1 - 3 jaar) hebben daarentegen een zeer klein aandeel in deze hoogste tonnagegroep (slechts 2%).

Wat betreft het eigenaarschap van schepen heeft (22%) van de ondernemers hun huidige schip korter dan drie jaar in bezit, wat erop wijst dat het schip recent is verworven. Het is belangrijk om te benadrukken dat dit niets

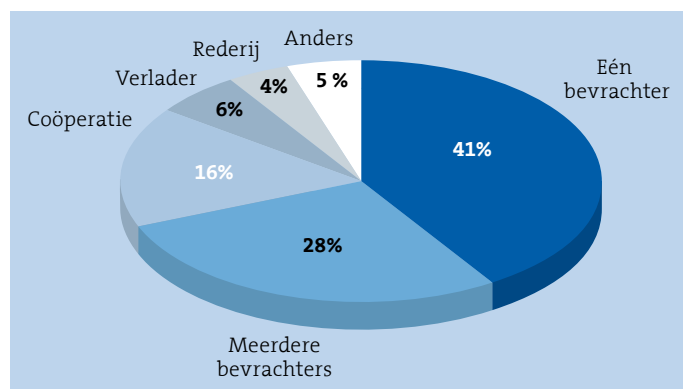
zegt over het bouwjaar van het schip. Dit aandeel is sinds 2004 vrijwel onveranderd gebleven. Tegelijkertijd is het aandeel ondernemers dat hun schip langer dan 15 jaar bezit, gestegen van 30% in 2004 naar 41% in 2024.

Hoewel er enkele verschuivingen zichtbaar zijn, laat de verdeling naar aantal jaren actief als ondernemer en eigenaar van schepen zien dat deze in de afgelopen 20 jaar vrijwel gelijk is gebleven.

Verwerven van vrachten

Binnenvaartondernemers kunnen op verschillende manieren aan vracht komen. In de onderstaande figuur wordt de verdeling van de wijze van vrachtverwerving weergegeven. Een vergelijking met 20 jaar geleden is niet mogelijk, omdat hierover destijds geen gegevens zijn verzameld.

Figuur 7. Verdeling naar wijze van vrachtverwerving.



Een groot deel van de binnenvaartondernemers (41%) werkt met één vaste bevrachter. Voor 28% van de ondernemers geldt dat zij varen op de vrije markt, waar zij samenwerken met meerdere bevrachters. Binnen deze vorm van vrachtverwerving moet doorgaans voor iedere reis worden onderhandeld over tarieven en condities. Een klein deel van de ondernemers werkt rechtstreeks met een verlader (6%) of in daghuur bij een rederij (4%). Uit de interviews blijkt dat vrije-marktondernemers vaak een klein aantal vaste relaties onderhouden. Het gaat hierbij om enkele bevrachters, gebaseerd op wederzijds vertrouwen, in plaats van een groot netwerk van verschillende bevrachters.

Ondanks verschillende wijzen van vrachtverwerving opereren binnenvaartondernemers binnen dezelfde vervoersmarkt, veelal gebaseerd op langdurige relaties.

Daarnaast is in dit onderzoek een achtste deel van de binnenvaartondernemers aangesloten bij een coöperatie. Mogelijk zijn zij oververtegenwoordigd als gevolg van de intensieve benadering van deze groep, wat heeft geleid tot selectie- en responsbias. De coöperaties NPRC, ELV en PTC vertegenwoordigen gezamenlijk ongeveer 265 ondernemingen. Dit komt neer op 8% van het totaal aantal ondernemingen in de sector, dat 3.246 bedraagt.¹²

Uit interviews blijkt dat ook ondernemers die voornamelijk in de vrije markt opereren, regelmatig vracht vervoeren voor coöperaties. De NPRC, de oudste coöperatie, wordt door sommige ondernemers beschouwd als een traditioneel bevrachttingskantoor. Andere ondernemers benadrukken echter juist dat coöperaties zoals ELV, PTC en NPRC meer bieden dan alleen bevrachting. Zij ondersteunen ondernemers bijvoorbeeld bij het starten van een onderneming, financiering, verduurzaming, en strategische samenwerkingen. Ook bevrachters kunnen dergelijke ondersteuning bieden. Tegelijkertijd ervaren sommige ondernemers bevrachters die eigen schepen exploiteren als oneerlijke concurrenten.

Tot slot is er een categorie “anders”, waarin ondernemers verschillende vormen van vrachtverwerving combineren. Indien we deze groep buiten beschouwing laten zijn er drie hoofdvormen van vrachtverwerving te onderscheiden, elk met specifieke kenmerken en voorkeuren onder ondernemers:

¹² Jaarverslag 2024 Europese Binnenvaart Marktobservatie, CCR.

1. Eén vaste relatie

Ongeveer de helft van de ondernemers vaart vast voor één bevrachter, verlader of rederij. Deze vorm wordt vooral gekozen door ondernemers met grotere schepen (meer dan 2.000 ton laadvermogen) en is gangbaar in de zand- en grindvaart, containervaart en tankvaart. Ondernemers die voor deze optie kiezen, hebben vaak relaties opgebouwd via familie of voormalig werkgeverschap. Vaste contracten bieden continuïteit en voorspelbaarheid, wat ondernemers helpt bij privé-aangelegenheden zoals de zorg voor kinderen en ouders. Een vaste relatie wordt gewaardeerd vanwege de rust, zekerheid en de mogelijkheid om langetermijnplanning te maken. Nadeel van een vaste relatie is dat bij een opleving van de markt meestal niet direct mee wordt geprofiteerd.

2. Vrije Markt

Bijna een derde van de ondernemers kiest bewust voor de vrije markt door samen te werken met meerdere bevrachters. Deze optie biedt zelfstandigheid, flexibiliteit en vrijheid, maar brengt ook onzekerheid met zich mee door de afhankelijkheid van vraag en aanbod. Ondernemers in de vrije markt, zijn vooral actief in de droge ladingvaart met schepen onder de 2.000 ton laadvermogen. Zij waarderen de dynamiek en uitdaging van het onderhandelen. Dit vereist ervaring, een sterk netwerk, en de vaardigheid om snel op veranderingen in te spelen. Toch kan er geen verband worden aangetoond tussen het aantal jaren ondernemerschap en deze keuze, kortom het komt zowel voor bij nieuwkomers, midlifers als verladers. Ondanks de risico's ervaren ondernemers in de vrije markt vaak voldoening in hun werk vanwege de autonomie.

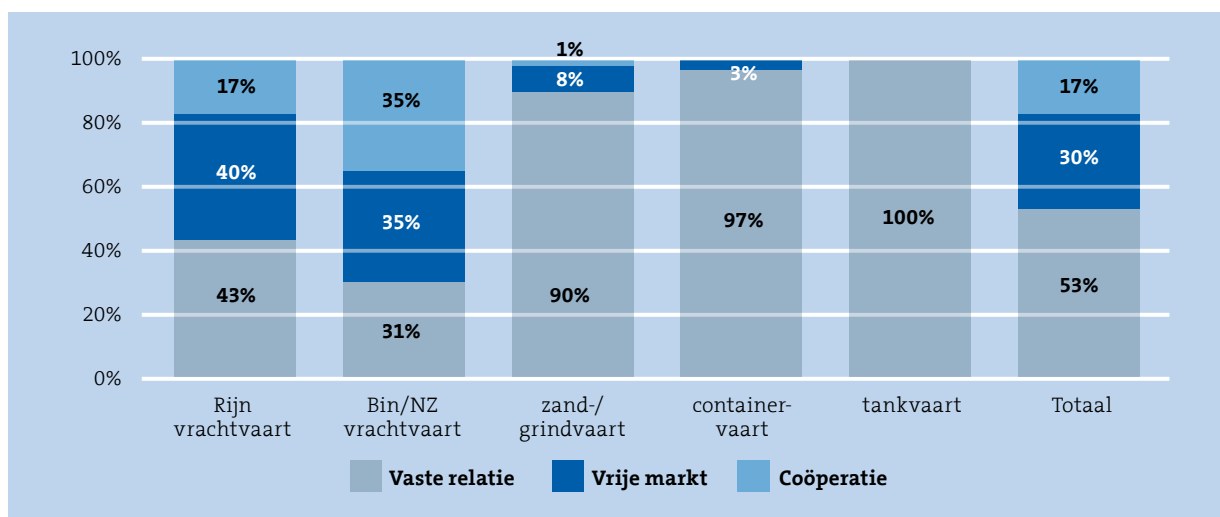
3. Coöperatie

Een kleine groep van ondernemers is aangesloten bij coöperaties zoals de NPRC, ELV of PTC. Deze optie biedt structuur, stabiliteit en gezamenlijke verantwoordelijkheid. Coöperaties worden relatief vaker gekozen door ondernemers met schepen onder 2.000 ton in de droge ladingvaart. Voordelen zijn vaste tarieven, minder tijd hoeven te besteden aan onderhandelen en ondersteuning bij financiering. Een nadeel is de soms beperkte vrijheid, evenals frustraties over toerbeurten in het verdelingssysteem. Toch waarderen veel ondernemers de stabiliteit en samenwerking binnen een coöperatie.

Ondernemers maken hun keuze voor een vorm van vrachtverwerving bewust, vaak op basis van een balans tussen vrijheid, zekerheid en persoonlijke voorkeuren. Uit de interviews blijkt dat de overgrote meerderheid van de ondernemers tevreden is met hun keuze. Er wordt vaak gewezen op een goede samenwerking en duidelijke afspraken met bevrachters, verladers of coöperaties.

Tussen de wijze van vrachtverwerving en de vaartgroep is een significant verband afgebeeld in de volgende figuur.

Figuur 8. Vaartgroepen naar wijze van vrachtverwerving.



De figuur toont dat vaste relaties de overhand hebben in de zand- en grindvaart, containervaart en tankvaart. Daarentegen is in de Binnenlands/Noord-Zuid droge ladingvaart een duidelijke driedeling zichtbaar, waardoor ondernemers in deze vaartgroep meer keuzevrijheid hebben. Ook in de Rijn droge ladingvaart zijn diverse opties beschikbaar, wat ondernemers de mogelijkheid biedt om flexibel in te spelen op veranderende privé- of marktomstandigheden.

*Droge-ladingvaart biedt meer
keuzevrijheid in vrachtverwerving
dan zand-/grindvaart,
containervaart en tankvaart.*

Omzetanalyse

De binnenvaartondernemers zijn gevraagd in welke categorie hun bruto-omzet valt. Een vergelijkbare vraag werd gesteld in 2004. Om de gegevens beter vergelijkbaar te maken, is rekening gehouden met de cumulatieve inflatie over deze periode, die 46,83%¹³ bedraagt. In onderstaande tabel worden de gecorrigeerde cijfers van 2004 naar koopkracht vergeleken met die van 2024.

Tabel 6. Mkb-binnenvaartbedrijven naar bruto-omzet in 2004 en 2024.

Omzet (x 1.000)	2004		2024	
	n*	%	n	%
< 200	145	21%	96	16%
€ 201 - € 400	246	35%	147	25%
€ 401 - € 600	189	27%	117	20%
€ 601 - € 800	40	6%	70	12%
€ 801 - € 1.000	38	5%	57	10%
> € 1.000	45	6%	98	17%
Totaal	703	100%	585	100%

*Omzetcategorieën van 2004 zijn gecorrigeerd op basis van de totale inflatie van 46,83%.

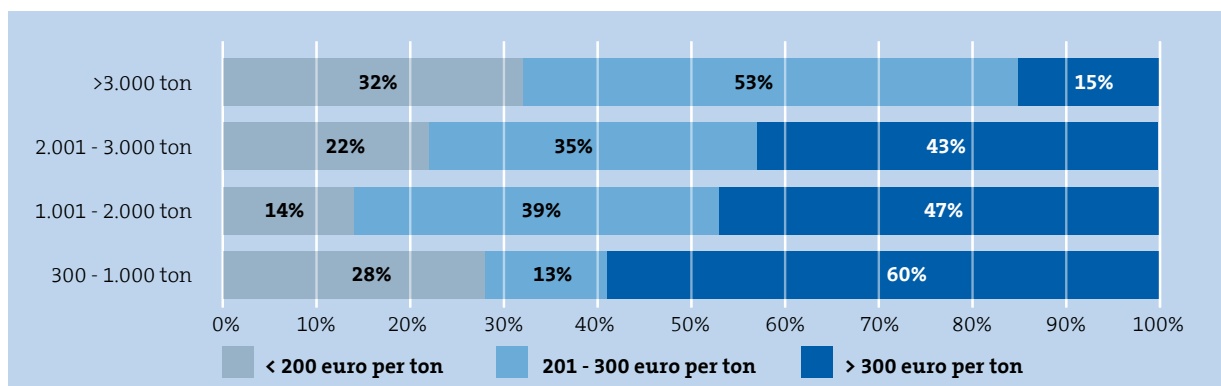
In 2024 valt bijna 40% van de mkb-binnenvaartbedrijven in een omzetcategorie boven de € 600.000, een forse toename ten opzichte van 2004, toen dit slechts 17% was. Met name het aandeel bedrijven met een omzet boven € 1.000.000 is meer dan verdubbeld, van 6% naar 17%. Tegelijkertijd is het aandeel bedrijven in de laagste omzetcategorie (< € 200.000) gedaald van 21% naar 16%.

De omzetcategorieën tussen € 201.000 en € 600.000 blijven echter de grootste groep vormen, met 45% van de bedrijven in 2024, vergelijkbaar met 2004.

Deze trends wijzen op schaalvergroting en een algemene verschuiving naar hogere omzetklassen binnen de binnenvaartsector. Hoewel de midden bruto-omzet categorieën stabiel blijven, zien we een duidelijke toename in hogere omzetten en een afname in lagere bruto-omzetten. De correctie voor inflatie maakt bovendien zichtbaar dat de binnenvaartsector in reële termen een significante bruto-omzetgroei heeft doorgemaakt, hetgeen logisch lijkt omdat, zoals eerder geconstateerd, het gemiddeld laadvermogen ook sterk gestegen is.

Om de invloed van het laadvermogen te neutraliseren, is de gemiddelde bruto-omzet van verschillende categorieën gedeeld door het laadvermogen van het bedrijf. Dit resulteert in de gemiddelde bruto-omzet per ton, die in 2024 € 300 per ton bedraagt. Desondanks blijft er een significant verband bestaan tussen de laadvermogenklasse en de bruto-omzet per ton.

Figuur 9. Laadvermogen naar bruto-omzet per ton.



¹³ <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83131NED/table?dl=3FOE>

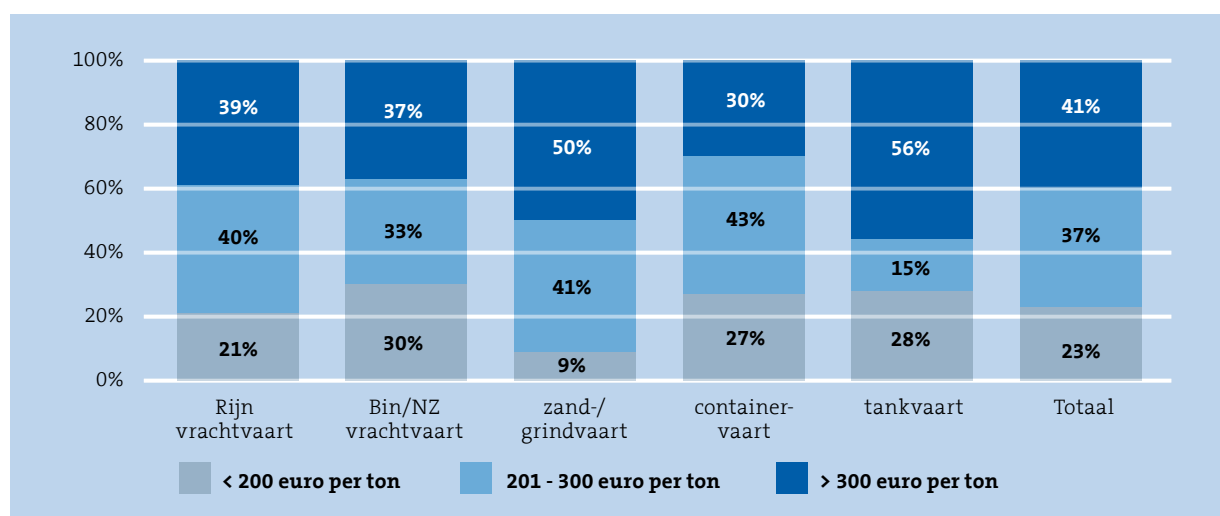
Kleine schepen realiseren hogere bruto-opbrengsten per ton, terwijl grotere schepen voordeel halen uit schaalvoordelen.

De figuur toont een duidelijke relatie tussen het laadvermogen van schepen en hun bruto-omzet per ton. Kleinere schepen hebben over het algemeen een hogere bruto-omzet per ton. De kosten voor kleine schepen zijn dan ook relatief hoger, omdat investeringen en onderhoud soms dezelfde kostprijs hebben voor een groot als een klein schip. Naarmate het laadvermogen van schepen toeneemt, daalt de bruto-omzet per ton, wat waarschijnlijk te verklaren is door schaalvoordelen waardoor ze lagere kosten hebben per ton.

Hoewel er een licht statistisch significant verband bestaat tussen de bruto-omzet per ton en de bedrijfsactiviteit, gemeten in dagen, zijn de verschillen in verdelingen klein en niet noemenswaardig. Dit betekent dat de activiteit in dagen slechts een beperkte invloed heeft op de omzet per ton, en dat andere factoren mogelijk een grotere rol spelen.

Er is wel een significant verband tussen de bruto-omzet per ton en de vaartgroepen, zoals weergegeven in de volgende figuur.

Figuur 10. Gemiddelde bruto-omzet per ton in 2024 uitgesplitst naar vaartgroepen.



De verschillen tussen de vaartgroepen, die in 2004 sterk zichtbaar waren, zijn in 2024 minder uitgesproken. Toch zijn er verschuivingen met de meting uit 2004¹⁴. De tankvaart valt ook in 2024 op met nog steeds de hoogste bruto-omzet per ton, met bedragen boven de € 300. In deze vaartgroep zijn over het algemeen de investeringen ook hoog.

Een opvallende verandering doet zich voor in de zand- en grindvaart, waar in 2024 relatief hogere omzetten per ton worden gemeten. Dit betekent een duidelijke stijging ten opzichte van 2004, toen het grootste deel een gemiddelde omzet had.

In contrast hiermee blijven de Rijn droge ladingvaart en containervaart achter met gemiddeld lagere omzetten per ton, zowel in vergelijking met 2004 als met andere vaartgroepen in 2024.

Een interessante ontwikkeling doet zich voor in de Binnenlands/Noord-Zuid droge ladingvaart. Waar deze groep in 2004 nog opviel door lage omzetten per ton (minder dan € 200), is dit verschil in 2024 volledig verdwenen. De bruto-omzetten per ton in deze vaart-

groep zijn nu vergelijkbaar met die van andere vaartgroepen, wat wijst op een mogelijk verbeterde marktpositie.

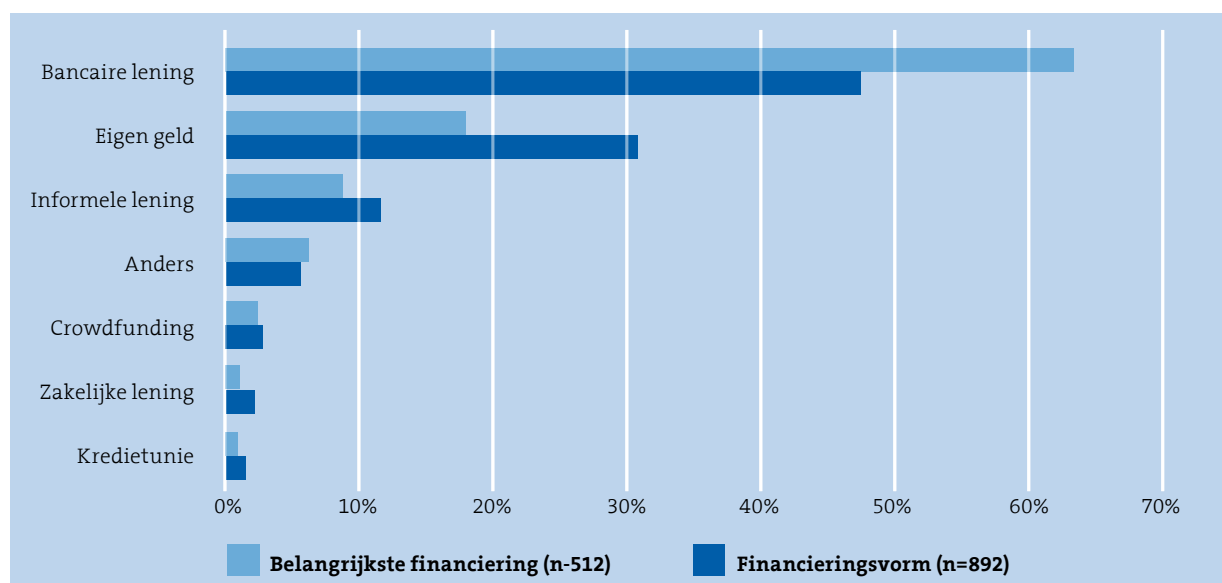
De conclusie is dat de binnenvaartsector tussen 2004 en 2024 een duidelijke verschuiving heeft doorgemaakt naar hogere omzetklassen, mede door schaalvergroting. Echter, de groei is niet uitsluitend beperkt tot grotere tonnageklassen: ook in de kleinere tonnageklassen worden in 2024 hogere bruto-omzetten per ton gemeten. Dit geldt in het bijzonder voor de zand- en grindvaart en voor de Binnenlands/Noord-Zuid droge ladingvaart.

¹⁴ Continuïteit en ambitie, Hubens, 2024, pagina 52, figuur 3.

Financieringsbronnen

Binnenvaartondernemers is gevraagd hoe hun bedrijf wordt gefinancierd, met aandacht voor zowel de gebruikte financieringsvormen (meerdere antwoorden mogelijk) als de belangrijkste financieringsbron. Dit staat in de volgende figuur afgebeeld.

Figuur 11. Financieringsbronnen en belangrijkste bron van financiering van mkb-binnenvaartbedrijven.



1. Bancaire kredieten

Bancaire kredieten zijn de meest gebruikte financieringsvorm in de binnenvaart. Voor 64% van de bedrijven vormen traditionele bankleningen (Rabobank, ABN Amro en ING) de belangrijkste financieringsbron, en deze leningen beslaan ongeveer 48% van de totale financiële middelen. Dit sluit aan bij de Financieringsmonitor 2023, die bevestigt dat bancaire kredieten een dominante rol spelen in het mkb, ondanks een daling van het aandeel bedrijven dat daadwerkelijk financieringsaanvragen indient (van 56% naar 51%).¹⁵

Bancaire kredieten bieden toegang tot grote bedragen onder duidelijke voorwaarden, maar ondernemers ervaren ook aanzienlijke nadelen. Banken stellen strenge eisen en vereisen uitgebreide documentatie, waardoor het aanvragen van financiering vaak tijdrovend en complex is. Kleine schepen met een lange leeftijd worden door banken minder aantrekkelijk gevonden, wat leidt tot een focus op grotere, nieuwere schepen of duurzame projecten. Dit bemoeilijkt de toegang tot financiering voor ondernemers met oudere en kleinere schepen, die vaker moeten terugvallen op alternatieve financieringsvormen of eigen middelen.

*Bankleningen en eigen middelen
zijn de belangrijkste
bronnen van financiering.*

2. Eigen vermogen (eigen geld)

Eigen vermogen speelt een belangrijke rol in de binnenvaart en vormt 31% van het totale kapitaal. Voor 17% van de ondernemers is dit zelfs de belangrijkste financieringsbron. Eigen vermogen omvat persoonlijke spaargelden of ingehouden winst, wat ondernemers de mogelijkheid biedt om onafhankelijk te opereren. Exacte percentages over het gebruik van eigen vermogen door microbedrijven (bedrijven met minder dan 10 werkbare personen) worden niet expliciet genoemd in de Financieringsmonitor 2023. Wel blijkt uit de monitor dat microbedrijven relatief vaak eigen vermogen of interne middelen inzetten om aan hun financieringsbehoefte te voldoen.

Ondernemers waarderen dat eigen vermogen geen rente of aflossing vereist, wat de financiële lasten verlaagt. Het verhoogt ook de kans op aanvullende bankfinanciering, omdat banken doorgaans eisen dat 30-50% van de financiering uit eigen middelen komt. Tegelijkertijd draagt de ondernemer met eigen geld zelf het volledige financiële risico. In interviews wordt dit echter vaker als voordeel dan als nadeel ervaren, omdat het eigen vermogen dient als buffer tegen economische schommelingen en volledige zeggenschap over het bedrijf waarborgt.

¹⁵ <https://www.cbs.nl/nl-nl/longread/aanvullende-statistische-diensten/2024/financieringsmonitor-2023/6-aanvraag-van-externe-financiering>



3. Informele leningen

Leningen van familieleden, vrienden, relaties zoals bijvoorbeeld voormalige werkgevers vormen 12% van het totale kapitaal en zijn voor 8% van de ondernemers de belangrijkste financieringsbron. Volgens de Financieringsmonitor 2023 worden informele leningen vooral toegepast door kleine en startende ondernemingen. Deze financieringsvorm wordt gewaardeerd vanwege de flexibiliteit en de mogelijkheid om voorwaarden op maat af te spreken. Een belangrijk kenmerk van informele leningen is de snelheid waarmee ze beschikbaar kunnen zijn, wat ze bijzonder geschikt maakt voor ondernemers met oudere schepen of beperkte toegang tot bancaire financiering. Deze vorm kan bij financiële problemen mogelijk impact hebben op persoonlijke relaties. In de interviews komt deze impact echter niet naar voren, deze financieringsvorm wordt overwegend positief ervaren.

4. Alternatieve financieringsvormen

Alternatieve financieringsvormen vormen een klein deel van het totaal (6%) en zijn voor 6% van de ondernemers de belangrijkste financieringsbron. Uit de open antwoorden blijkt dat deze vormen deels bestaan uit privé-investeerders, die investeren in het binnenvaartbedrijf in ruil voor een tegenprestatie, zoals aandelen, een lening of een combinatie hiervan. Daarnaast worden gespecialiseerde financieringsinstellingen genoemd, zoals Beequip en Credits, die zich richten op het verstrekken van zakelijke financieringen aan ondernemers.

5. Crowdfunding

Een financieringsvorm waarbij een groot aantal mensen bijdraagt via online platforms, speelt een kleine rol in de binnenvaart (3% van het kapitaal bij Collin en Qcredits). Hoewel crowdfunding in Nederland in 2022 een recordhoogte bereikte van €972 miljoen aan financiering en sterk steeg ten opzichte van het voorgaande jaar¹⁶, blijft het gebruik onder binnenvaartbedrijven in 2024 beperkt.

De voordelen van crowdfunding zijn de brede toegankelijkheid en de bijdrage aan de promotie van het bedrijf. Daartegenover staat het nadeel dat het veel tijd en inspanning vergt om een succesvolle campagne op te zetten. Daarnaast ervaren sommige ondernemers de kosten als een nadeel.

In de interviews wordt crowdfunding overwegend positief genoemd als een alternatief voor traditionele bankfinanciering, vooral in situaties waarin banken terughoudend zijn, zoals bij de financiering van kleinere schepen, oudere schepen of starters.

6. Zakelijke leningen

Deze leningen of voorschotten, verstrekt via verladers of bevrachters in de binnenvaart, vaak op basis van transportcontracten, komen nauwelijks voor en vertegenwoordigen minder dan 1 à 2% van het kapitaal en de ondernemers. Het voordeel van deze financieringsvorm is de snelle toegang tot liquiditeit, terwijl het nadeel de afhankelijkheid van de opdrachtgever is. Hoewel er geen historische cijfers beschikbaar zijn over het gebruik van deze financieringsvorm in de binnenvaart, bestaat de indruk dat het belang ervan is afgenomen. Dit wordt bevestigd door het feit dat het tijdens de interviews slechts eenmaal als alternatief voor een bancaire lening is genoemd, en daarbij niet in positieve zin.

7. Kredietunies

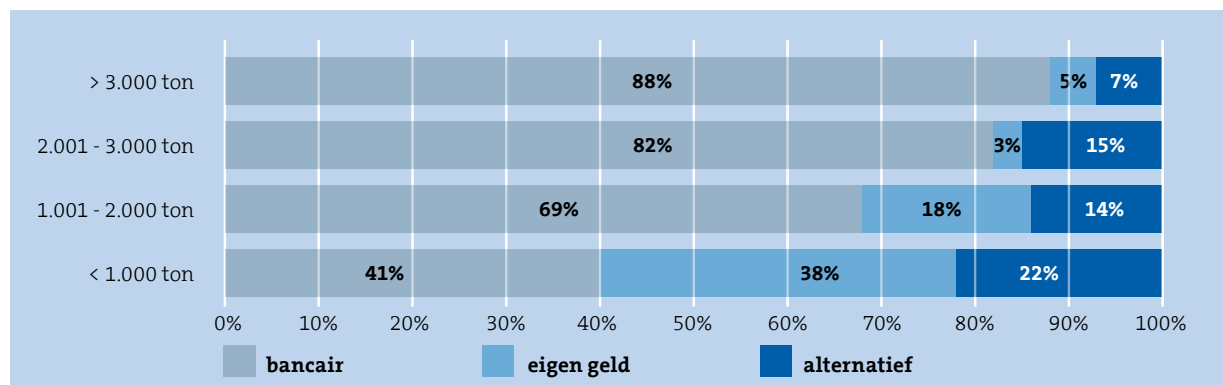
Ook het aandeel van coöperatieve organisaties (BKN, SWT) waarbij ondernemers gezamenlijk geld lenen en uitlenen binnen een bepaalde gemeenschap of sector is klein: slechts 1%. Volgens het "*Onderzoek non-bancaire financiering 2022*" van de Stichting MKB Financiering hebben kredietunies in 2022 ongeveer €13 miljoen aan financiering verstrekt, wat neerkomt op 0,3% van de totale non-bancaire financieringsmarkt. Hoewel dit percentage relatief klein is, vertegenwoordigt het een groei van 99% ten opzichte van het voorgaande jaar¹⁷. Voordelen zijn dat het toegankelijk is voor kleinere bedrijven met vaak gunstige voorwaarden. Nadeel is de beperkte omvang van leningen. Toch zien we dat voor enkele ondernemers een kredietunie de belangrijkste financieringsbron kan zijn. Kredietunies worden in de interviews overwegend positief beoordeeld bij ondernemers, met de nadruk op hun rol als toegankelijk alternatief voor bankfinanciering. De beperkte omvang wordt ook genoemd als een beperking. Desondanks worden ze beschouwd als een waardevolle aanvulling binnen de financieringsmix van de binnenvaartsector.

¹⁶ <https://www.crowdfundingcijfers.nl/crowdfunding-in-nederland-2022/>

¹⁷ <https://www.stichtingmkbfinanciering.nl/non-bancaire-financiering-groeit-sterk-en-stijgt-naar-4-miljard/>



Figuur 12. Laadvermogen naar financieringsbron. Ook hier is er een duidelijke correlatie zichtbaar tussen het laadvermogen van het schip en de financieringsbron.



Bedrijven met een laadvermogen van meer dan 2.000 ton worden in 82 - 88% van de gevallen gefinancierd door reguliere banken. Ook bij schepen met een laadvermogen tussen 1.000 en 2.000 ton is dit met 69% nog steeds de meerderheid. Bij schepen met een laadvermogen kleiner dan 1.000 ton wordt echter slechts 41% door reguliere banken gefinancierd. In deze categorie wordt 38% van de financiering verkregen uit eigen middelen en 22% uit alternatieve financieringsvormen.

Effectieve financieringsmogelijkheden voor starters zijn kredietunies, zakelijke leningen, crowdfunding of privé-investeerdere.

Daarnaast is er ook een significante correlatie met het aantal jaren ondernemerschap. Voor 17% van alle ondernemers is eigen vermogen de belangrijkste financieringsbron. Dit aandeel is aanmerkelijk hoger bij ondernemers met meer dan 30 jaar ervaring, waar 39% eigen vermogen als belangrijkste financieringsbron gebruikt.

Bijna een vijfde (18%) van alle ondernemers maakt gebruik van alternatieve financieringsvormen, zoals privé-investeerdere, crowdfunding,

zakelijke leningen of kredietunies. Dit aandeel is aanmerkelijk hoger bij jonge ondernemers (35%) en bij bedrijven met een kleiner laadvermogen (22%). Dit hangt deels samen met het feit dat veel jonge ondernemers starten met een klein schip en later soms doorgroeien naar een schip met meer laadvermogen. Dit verklaart echter niet volledig de toename van het gebruik van alternatieve financieringsbronnen bij jonge ondernemers. Hoewel reguliere banken terughoudend zijn, is het voor startende ondernemers mogelijk financiering te krijgen, wat voor een groot deel door de binnenvaartsector zelf is georganiseerd.

Vaartgroepen en bedrijfskenmerken

In deze paragraaf worden de significante verbanden tussen de vaartgroepen en de belangrijkste bedrijfskenmerken samengevat in de onderstaande tabel.

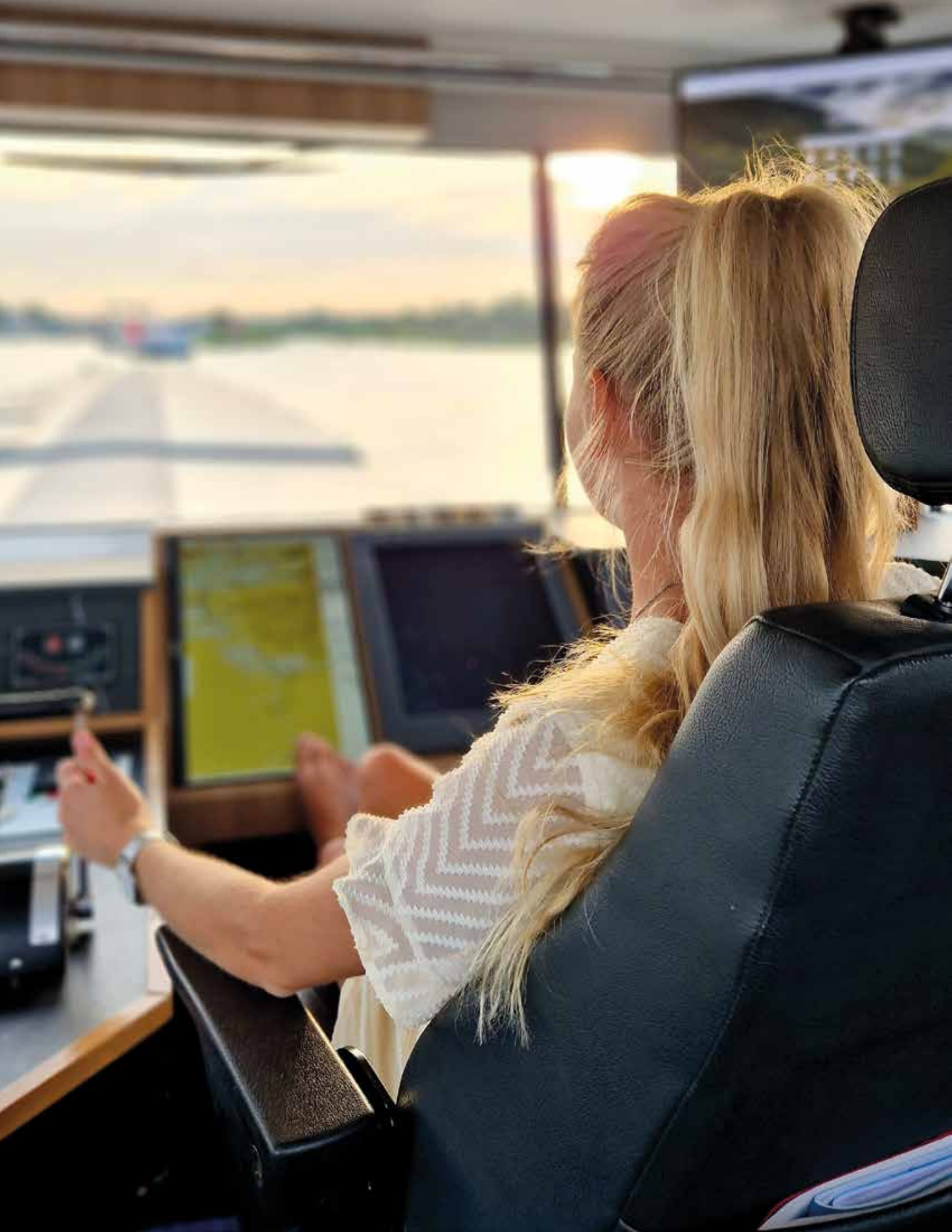
Tabel 7. Mkb-Binnenvaartbedrijven uitgesplitst in vaartgroepen naar bedrijfskenmerken in percentages van subtotalen.

		Rijn droge lading	Bin./NZ droge lading	Zand/ grind- vaart	Container- vaart	Tank- vaart	Totaal
Vrachtverwerving	Eén relatie	43%	31%	90%	97%	100%	53%
	Vrije markt	40%	35%	8%	3%	0%	30%
	Coöperatie	17%	35%	1%	0%	0%	17%
Bruto-omzet	< 400.000 euro per jaar	31%	72%	53%	15%	12%	41%
	> 400.000 euro per jaar	69%	28%	47%	85%	88%	59%
Omzet per ton	< 200 euro per ton	21%	30%	9%	27%	27%	22%
	201-300 euro per ton	40%	32%	41%	43%	15%	36%
	> 300 euro per ton	39%	38%	51%	30%	59%	41%
Belangrijkste financieringsbron	bancair	68%	43%	70%	84%	83%	65%
	eigen geld	12%	28%	21%	6%	6%	16%
	alternatief	20%	29%	9%	10%	11%	19%

De verschillende vaartgroepen binnen de binnenvaartsector laten duidelijke verschillen zien in vrachtverwerving, omzet en financiering. De Rijn droge ladingvaart en Binnenlands/Noord-Zuid droge ladingvaart combineren één relatie, vrije markt en coöperaties. De laatste groep bestaat vaker uit kleinere schepen met een lagere bruto-omzet en een diverse financieringsstructuur, waaronder eigen middelen en alternatieve bronnen. De zand- en grindvaart en de tankvaart zijn sterk afhankelijk van één vaste relatie, met hoge bruto-omzetten en relatief hoge omzetten per ton. De containervaart is eveneens sterk afhankelijk van één vaste relatie en grote volumes, met hoge bruto-omzetten, maar een lagere omzet per ton.

Vaartgroepen tonen variatie in vrachtverwerving en omzet, maar delen een vergelijkbare bedrijfsstructuur, ongeacht ervaring.

Verder is opvallend dat er geen verband kan worden vastgesteld tussen de vaartgroep en het aantal jaren ondernemerschap of het aantal jaren dat men eigenaar is van het huidige schip. Dit duidt erop dat binnen alle vaartgroepen een vergelijkbare bedrijfsstructuur heerst.



3. Van familie tot bemanning

In dit hoofdstuk wordt de positie en rol van familiebedrijven in de binnenvaart beschreven, evenals de samenstelling van de bemanning. Tot slot komen enkele achtergrondkenmerken van binnenvaartondernemers aan bod.

3.1. De positie van familiebedrijven

Deze paragraaf start met een beschrijving en definitie van gezins- en familiebedrijven binnen de binnenvaartsector. Vervolgens wordt het marktaandeel van deze familiebedrijven nader toegelicht, inclusief de betekenis en impact van hun rol binnen de markt.

Beschrijving familiebedrijven

In het rapport Continuïteit en ambitie uit 2004 werd geconcludeerd dat zeker 75 - 80% van alle binnenvaartondernemingen familiebedrijven waren. Deze bedrijven werden vaak gerund door twee partners en stonden bekend als kleinschalige gezinsbedrijven. Daarnaast werd opgemerkt dat steeds vaker meerdere gezinnen samen een scheepvaartbedrijf exploiteerden. Dit werd voornamelijk ingegeven door schaalvergroting en de daarvoor benodigde financiële investeringen. Het onderscheid tussen gezinsbedrijven en familiebedrijven was ook in het onderzoek van 2004 niet relevant, omdat beide veel overeenkomsten vertoonden in structuur. Wel bleef het gezinsbedrijf per definitie klein, terwijl een familiebedrijf kon uitgroeien tot een aanzienlijk grotere onderneming.¹⁸

Een familiebedrijf wordt in het onderzoeksvoorstel gedefinieerd als een onderneming die voornamelijk of uitsluitend wordt voortgezet met hulp van gezins- en/of familieleden. Binnen de binnenvaart betekent dit dat de leiding en bemanning doorgaans bestaan uit partners en familieleden, eventueel aangevuld met niet-familiale bemanningsleden. Dit resulteert in een brede definitie die goed toepasbaar is op de binnenvaartsector. Een relevant perspectief komt uit het proefschrift “Voor een dubbeltje geboren. De veranderende kijk op het familiebedrijf in Nederland van 1945 tot 2019”, waarin wordt gesteld dat er meer dan 90 definities van het begrip familiebedrijf bestaan. Deze definities verschillen vaak op basis van criteria zoals eigendom (wie bezit het bedrijf), management (wie runt het bedrijf), en opvolging (is er sprake van overdracht binnen de familie). Hierdoor kan het percentage bedrijven dat als familiebedrijf wordt gezien variëren van 36% tot wel 70%, afhankelijk van welke definitie wordt gebruikt.¹⁹

Uit de diepte-interviews in 2024 blijkt dat een meerderheid (30 van de 45) hun onderneming als familiebedrijf beschouwt. Binnen deze groep overheersen positieve ervaringen, met een focus op samenwerking en gezinsbetrokkenheid. Het belangrijkste kenmerk dat wordt genoemd, is de sterke verwevenheid van werk en privé. Binnenvaartondernemers benadrukken dat werk en gezinsleven onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Zoals een geïnterviewde aangeeft: *“Hectisch, uitdagend, en als het lukt, is het leuk. Al dat plannen, continu balanceren tussen werk en privé.”* Een ander vult aan: *“Je doet alles samen. Dat is bijzonder. Het is fijn als het goed gaat, maar ook als het moeilijk is, moet je door.”* Dit illustreert hoe grenzen tussen werk en thuis vervagen. Het samensmelten van beroeps- en gezinsleven wordt als uitdagend, maar ook verrijkend ervaren: *“De som van 1 + 1 is meer dan 2, je vult elkaar aan.”*

*Familiebedrijven in de binnenvaart
kenmerken zich door nauwe
verwevenheid van werk en privé.*

De rol van vrouwen en kinderen in het bedrijf blijft eveneens een belangrijke factor. In de interviews wordt vaak benoemd hoe waardevol het is om als partners samen te varen en het bedrijf te managen. In 2024 maken vrouwen echter bewuster de keuze om al dan niet aan boord te wonen of actief deel te nemen aan het bedrijf. Waar in 2004 vaak sprake was van het volgen van de man, wordt nu een weloverwogen afweging gemaakt tussen leven en werken aan boord of aan wal. Overigens maken ook steeds meer

mannen dit soort weloverwogen keuzes, en wordt het minder vanzelfsprekend om vanuit familietraditie te gaan varen. Vrouwelijke ondernemers wijzen vaker op de meerwaarde voor kinderen, die veel leren door mee te doen in het bedrijf, zelfs al op jonge leeftijd.

De keuze voor een varend binnenvaartbedrijf wordt ook vaak ingegeven door de begrippen vrijheid en avontuur. Dit geldt zowel voor ondernemers die instromen vanuit familietraditie als voor nieuwkomers met een passie voor varen. Vooral deze laatste groep groeit. Veel geïnterviewden benadrukken de unieke vrijheid en het contact met

¹⁸ Continuïteit en ambitie, Hubens, 2004, pagina 35

¹⁹ From Rags to Riches: Changing Perceptions of Family Business in the Netherlands, 1945-2019, Hasken, 2024

wisselende omgevingen, zoals dorpen, steden en mensen. Een ondernemer vertelt: “*Vanochtend de Gelderse IJssel afgevaaren, ik krijg nog steeds kippenvel van het uitzicht op de laaghangende mist over de uiterwaarden en de rivier.*” Voor nieuwkomers speelt daarnaast de wens om de hectiek van het leven aan wal achter zich te laten en rust te vinden in een afwisselend, avontuurlijk bestaan.

Toch ziet een kwart van de geïnterviewden (10 van de 45) hun onderneming nauwelijks of niet meer als een familiebedrijf. Bij hen overheerst een meer negatieve kijk op het varen, vaak door het ontbreken van betrokkenheid van gezins- of familieleden. Een geïnterviewde verklaart: “*Mijn vrouw heeft niet veel met varen; daardoor voelt het minder als een familiebedrijf.*”

Nu we een beter beeld hebben van wat een familiebedrijf inhoudt en vooral hoe het wordt ervaren door ondernemers, willen we inzicht geven in hoe groot het aandeel van familiebedrijven anno 2024 is.

Aandeel van gezins-/familiebedrijven

Zoals eerder aangegeven, hanteert dit onderzoek de definitie dat het management en de bemanning deels of geheel uit familieleden bestaan. Dit geldt voor 89% van de respondenten, waarvan 70% partner- of gezinsbedrijven zijn. Slechts een tiende van de respondenten (11%) geeft aan dat de bemanning bestaat uit niet-familieleden. Dit wijst erop dat een zeer groot aandeel van de respondenten familiebedrijven vertegenwoordigt.

Verder vragen we de respondenten, net als in de interviews, in hoeverre zij hun eigen bedrijf als een familiebedrijf beschouwen. Hieruit blijkt dat 72% hun bedrijf in hoge mate tot volledig als een familiebedrijf ziet. Daarentegen geeft meer dan een kwart (28%) aan dat zij hun bedrijf slechts deels of niet als een familiebedrijf beschouwen.

Hoewel de enquête gericht is op alle mkb-binnenvaartbedrijven en representatief is met betrekking tot criteria zoals het laadvermogen van het schip, kan er sprake zijn van selectie- en responsbias. Selectiebias ontstaat mogelijk doordat uitnodigingen selectief zijn verstuurd via binnenvaartorganisaties (zoals ASV, LOVK, Meander, Limena en KBN) en een selectie is gemaakt uit het IVR-bestand. Dit kan leiden tot een oververtegenwoordiging van familiebedrijven. Daarnaast is er mogelijk sprake van responsbias, omdat familiebedrijven waarschijnlijk vaker reageren dan niet-familiebedrijven, aangezien het onderwerp voor hen relevanter is. Deze combinatie kan ertoe leiden dat het aandeel familiebedrijven in de populatie wordt overschat.

Met hun hoge betrokkenheid en vermogen om zich aan te passen aan schaalvergroting en hogere omloopsnelheden, zullen familiebedrijven naar verwachting ook in de komende jaren een leidende rol spelen in de binnenvaart.

Vanwege mogelijke selectie- en responsbias is het zinvol om zowel een conservatieve ondergrens als een bovengrens te hanteren. De bovengrens wordt bepaald door de resultaten uit de enquête, terwijl de ondergrens wordt vastgesteld door mogelijke oververtegenwoordiging te analyseren. Voor de correctie nemen we aan dat de responsgraad tussen familie- en niet-familiebedrijven verschilt. Hierbij veronderstellen we dat familiebedrijven driemaal zo vaak reageren als gemiddeld, terwijl niet-familiebedrijven slechts de helft van de gemiddelde respons behalen. Met deze aannames maken we een gewogen schatting van het aandeel familiebedrijven in de binnenvaart.

Herberekening van werkelijke verdeling:

De enquête heeft een respons opgeleverd van 611 actieve binnenvaartbedrijven, waarvan 543 familiebedrijven (89% van 611) en 67 niet-familiebedrijven (11% van 611).

Aannemend dat 60% van de familiebedrijven reageerde en 10% van de niet-familiebedrijven, kan de populatie als volgt worden berekend:

- familiebedrijven: $543/0,6 = 906$
- niet-familiebedrijven: $67/0,1 = 670$
- totaal geschatte populatie: $906 + 670 = 1.576$

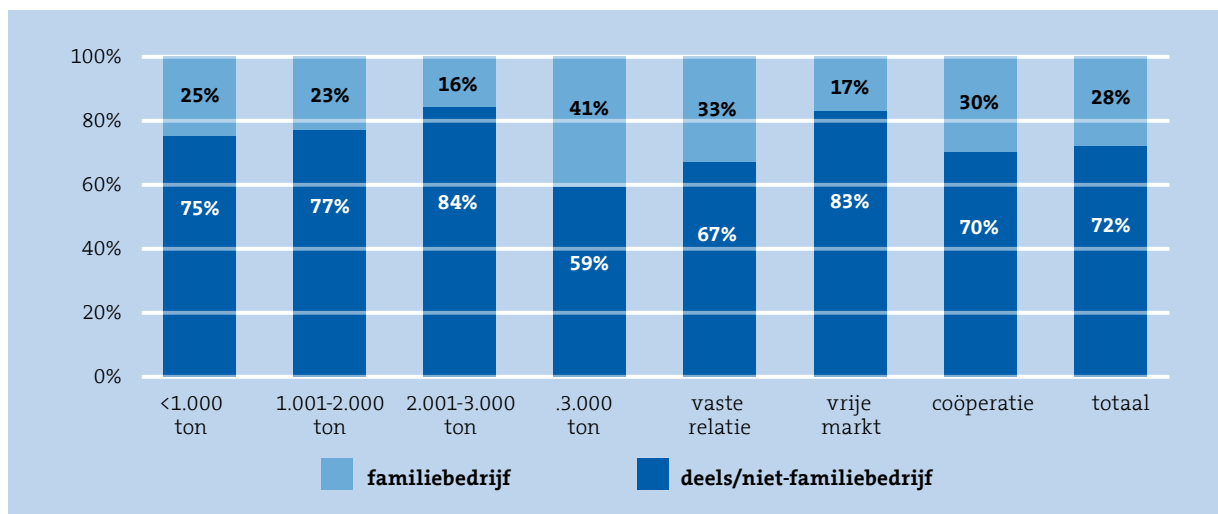
Het aandeel familiebedrijven in de populatie wordt $906/1.576 \approx 57\%$.

Op basis van deze correctie concluderen we dat het aandeel familiebedrijven in de populatie ligt tussen een minimale ondergrens van 57% en een bovengrens van 89%, zoals vastgesteld in de enquête. Dit bevestigt dat de meerderheid van de binnenvaartbedrijven bestaat uit familiebedrijven. Vergelijken we dit met het aandeel van 75 - 80% familiebedrijven in 2004 en de toenmalige voorspelling dat dit aandeel tot 2014 hoog zou blijven vanwege hun sterke betrokkenheid, grote inzet en verbondenheid met het varen, dan blijkt deze verwachting grotendeels uit te komen, zelfs 20 jaar later. Bovendien passen familiebedrijven zich succesvol aan aan trends zoals schaalver-

groting en een hogere omloopsnelheid. Het is duidelijk dat familiebedrijven anno 2024 nog steeds een dominante rol spelen in de binnenvaart.

Ook bij de vraag of bedrijven wel of geen familiebedrijf zijn, kijken we naar significante verbanden. Hierbij delen we de bedrijven op in twee categorieën: 72% familiebedrijven en 28% deels tot niet-familiebedrijven, om voldoende grote groepen te behouden. Enkele lichte significante verbanden komen naar voren, zoals weergegeven in Figuur 13.

Figuur 13. Wel of geen familiebedrijf naar tonnagegroep en naar vrachtverwerving.



Een eerste significant verband betreft de tonnagegroep. Bij schepen onder de 2.000 ton zien we een iets hoger aandeel familiebedrijven. In de categorie 2.000 – 3.000 ton komt het hoogste percentage familiebedrijven voor, namelijk 84%. Daarentegen zien we bij bedrijven met schepen groter dan 3.000 ton een lager percentage (59%), hoewel dit nog steeds een meerderheid is.

Een tweede significant verband komt naar voren bij de wijze van vrachtverwerving. In de vrije markt wordt vracht relatief vaker verworven door familiebedrijven (83%) dan via één vaste relatie, waarbij dit aandeel lager ligt (67% familiebedrijven tegenover 33% deels of niet-familiebedrijven). Vrachtverwerving via een coöperatie toont een vergelijkbaar patroon als het totaalbeeld.

Daarnaast is er een licht significant verband zichtbaar met omzet: 79% van de familiebedrijven heeft een omzet van minder dan €400.000, terwijl dit percentage daalt naar 67% bij een omzet van boven de €400.000.

Een ander licht verband betreft de leeftijd van het schip. Bij schepen jonger dan 40 jaar is 67% van de bedrijven familiebedrijf, terwijl dit percentage stijgt naar 78% bij schepen ouder dan 40 jaar.

Ook bij de bedrijfsactiviteit van de schepen, wat een indicatie geeft van de omloopsnelheid, is een licht verband aanwezig. Bij minder dan 300 vaardagen per jaar bestaat 77% van de bedrijven uit familiebedrijven, terwijl dit percentage daalt naar 66% bij meer dan 300 vaardagen per jaar.

Familiebedrijven zijn breed vertegenwoordigd in de sector, van klein tot groot, met diverse vormen van vrachtverwerving en scheepsleeftijden.

Er zijn echter geen significante verbanden gevonden tussen het al dan niet familiebedrijf zijn en andere kenmerken, zoals vaargebieden, belangrijkste financieringsbron, omzet per ton, aantal jaren als ondernemer of aantal jaren eigenaar van het huidige schip.

Kortom, hoewel er enkele significante verbanden zijn, komen familiebedrijven in alle geledingen van de sector voor. Daarmee kunnen we de voorstelling van het familiebedrijf als enkel een

“kleinschalige onderneming die in nichemarkten van de binnenvaart opereert zonder duidelijk bestaansrecht of groeiperspectief” naar het rijk der fabelen verwijzen. Sterker nog, we stellen vast dat familiebedrijven de binnenvaart domineren.

In dit verband is het interessant om opnieuw te verwijzen naar het proefschrift ‘Voor een dubbeltje geboren. De veranderende kijk op het familiebedrijf in Nederland van 1945 tot 2019’. Dit proefschrift benadrukt dat het familiebedrijf in Nederland wordt gewaardeerd als een economisch en sociaal belangrijke institutie. Familiebedrijven kenmerken zich door hun lange-termijnfocus, stabiliteit en betrokkenheid bij de gemeenschap. Bovendien worden ze als betrouwbaarder beschouwd dan beursgenoteerde bedrijven en genieten ze meer vertrouwen van het publiek. Binnen beleidskringen worden familiebedrijven vaak gezien als de “motor” van de economie, mede door hun bijdrage aan werkgelegenheid en duurzaamheid.²⁰

3.2 Exploitatiewijze en bemanning

In deze paragraaf bespreken we de exploitatiewijze en de samenstelling van de bemanning. Hierbij wordt aandacht besteed aan functies, genderverdeling, de inzet van tijdelijke oproepkrachten en het spreken van talen. Tot slot belichten we de opvattingen en overwegingen met betrekking tot het personeel.

Exploitatiewijze

De bemanningsvereisten voor motorschepen variëren op basis van de scheepslengte en de gekozen exploitatiewijze (A1, A2 of B). De onderstaande tabel geeft een indicatief overzicht van het aantal bemanningsleden. Over het algemeen geldt dat bij een S1-standaard een kleinere bemanning is toegestaan dan bij een S2-standaard. Dit onderscheid is in de tabel niet opgenomen.

Tabel 8. Indicatief overzicht van vereist aantal bemanningsleden.

Scheepslengte	Laadvermogen	A (max. 14 uur/dag)	A2 (max. 18 uur/dag)	B (24 uur/dag)
≤ 55 meter	< ± 500 ton	1	n.v.t.	n.v.t.
56 - 70 meter	± 500 – 1.000 ton	2	2	4
70 - 86 meter	± 1.000 – 2.000 ton	2	3	4
> 86 meter	> ± 2.000 ton	3	4	5

- A1, dagvaart genoemd, houdt in dat het schip ten hoogste 14 uur per dag mag varen.
- A2, semi-continuvaart genoemd, houdt in dat het schip ten hoogste 18 uur per dag mag varen.
- B, continuvaart genoemd, houdt in dat het schip 24 uur per dag mag varen waarbij bemanningsleden in shift werken om voldoende rust te garanderen.

Tussen de drie exploitatiewijzen kan onder bepaalde voorwaarden ook gewisseld worden en in de antwoorden zijn dan ook de verschillende combinaties van A1, A2 en B opgenomen.

Ook in 2024 kiest de helft van de binnenvaartondernemers voor dagvaart, en dit aandeel is opvallend stabiel gebleven.

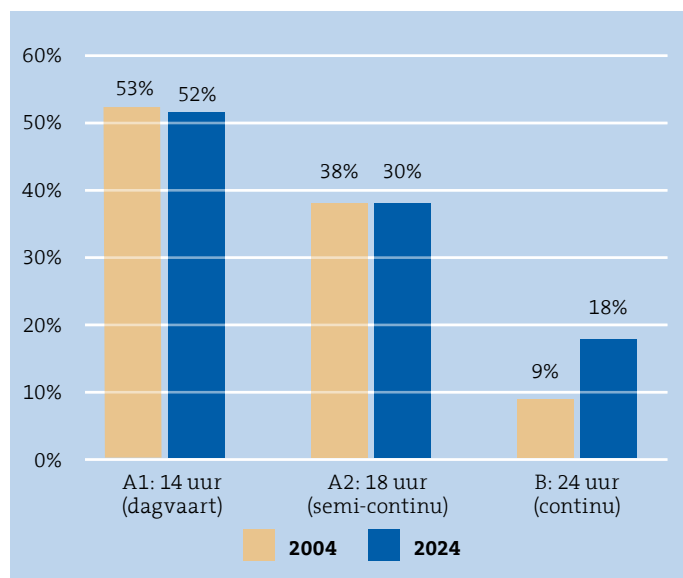
Opvalt dat in 2004 de helft van mkb-binnenvaartbedrijven meereendeels dagvaart (A1) hanteert²¹ en dat dit aandeel in 2024 nageenog gelijk is gebleven, namelijk 53%. Terwijl in de jaren voor 2004 het aandeel dagvaarders juist fors was afgenomen, omdat meer gekozen werd voor A2 of B. Deze trend heeft zich dus niet doorgezet. Toch is er wel een verschuiving zichtbaar als we kijken naar de aandelen semi-continuvaart en continuvaart. Dit wordt zichtbaar in de volgende figuur waarbij de cijfers uit de enquête van 2024 en

2004 met elkaar worden vergeleken. Hierbij is ervoor gekozen om de combinatiemogelijkheden telkens in te delen bij de hoogste exploitatiewijze.

²⁰ From Rags to Riches: Changing Perceptions of Family Business in the Netherlands, 1945-2019, Hasken, 2024

²¹ Continuïteit en ambitie, Hubens, 2004, pagina 79

Figuur 14. Mkb-binnenvaartondernemers naar exploitatiewijze in 2004 en 2024.



Het aandeel continuvaart is verdubbeld ten opzichte van 2004. Dit is vooral ten koste gegaan van het aandeel ondernemers die kiezen voor semi-continuvaart. In 2018 is er een belangrijke wijziging doorgevoerd in het Rsp en arbeidstijdenbesluit vervoer, waardoor bemanningsleden op schepen die volgens exploitatiewijze A1 en A2 varen, hun ononderbroken rusttijd tijdens de vaart aan boord mochten doorbrengen. Voorheen moesten zij respectievelijk 8 uur (A1) en 6 uur (A2) buiten de vaart rusten, wat betekende dat het schip gedurende die tijd stil moest liggen. Deze wijziging vergroot de inzetbaarheid van schepen. Tijdens de interviews is deze wijziging echter niet specifiek ter sprake gekomen, wat ook niet verklaart waarom optie A2 relatief minder vaak wordt gekozen dan optie A1. Mogelijke verklaringen die wel in de interviews naar voren kwamen, zijn de eisen van verladers en de noodzaak voor hogere inzetbaarheid bij grotere schepen met hoge investeringen.

Wat in de interviews vooral naar voren kwam, is dat veel ondernemers dagvaart als de meest ideale exploitatiewijze beschouwen. Hierbij wordt de voorkeur gegeven aan bedieningstijden die niet zijn gebaseerd op een 24-uursregime, maar eerder op een schema van 16 tot 18 uur per dag.

De relatie tussen vaartgroep, laadvermogen en exploitatiewijze is onveranderd: continuvaart komt relatief vaker voor in de container- en tankvaart dan in de droge ladingvaart en zand- en grindvaart.

Net als in 2004 is er anno 2024 een significant verband tussen de exploitatiewijze en de vaartgroep. In de container- (48%) en tankvaart (46%) exploiteert bijna de helft het bedrijf in de continuvaart. Daarentegen is dagvaart het meest gebruikelijk in de Rijn droge ladingvaart (50%) en de zand- en grindvaart (52%), en vormt dit aandeel een duidelijke meerderheid in de Binnenlands/Noord-Zuid droge ladingvaart (67%). Opvallend is dat deze verdeling naar vaartgroepen en exploitatiewijze sinds 2004 vrijwel ongewijzigd is gebleven.

Deze correlatie is nog sterker zichtbaar tussen de exploitatiewijze en het laadvermogen. Hoe groter het laadvermogen, hoe vaker

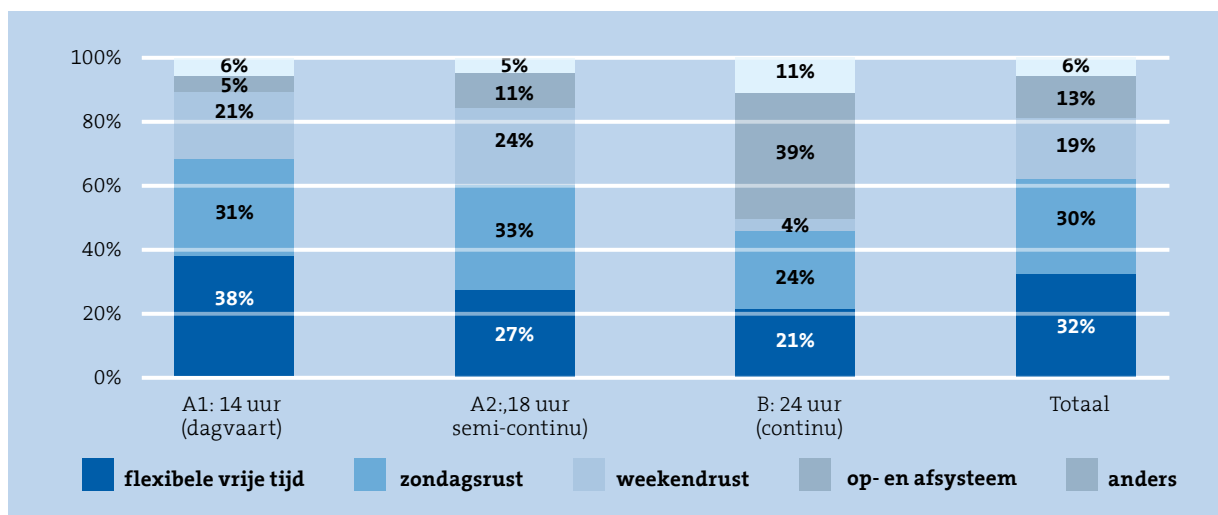
continuvaart voorkomt: bijna de helft van de schepen met een laadvermogen van meer dan 3.000 ton (45%) en een kwart van de schepen tussen 2.000 en 3.000 ton (26%) vaart continu. Bij schepen met een laadvermogen onder de 2.000 ton komt continuvaart echter nauwelijks voor en vaart de meerderheid van de bedrijven in dagvaart (63 - 70%). Dit verband hangt weinig samen met het al dan niet een familiebedrijf zijn; het laadvermogen en het vaargebied blijken veel relevantere verklarende factoren voor de keuze van exploitatiewijze.

Vrije tijdsregeling

Binnenvaartondernemers is gevraagd welke vrijetijdsregeling zij aan boord hanteren. Een derde (32%) van de ondernemers geeft aan een flexibele regeling toe te passen, waarbij de vrije tijd afhankelijk is van factoren zoals reistijd, waterstanden en de openingstijden van kunstwerken. Eveneens een derde (30%) geeft aan zondagsrust toe te passen. In 2004 lag dit aandeel hoger (44%), al werd toen weekendrust niet expliciet als aparte optie genoemd. Daarnaast hanteert een klein deel (13%) het op- en afsysteem met wisselende bemanningen. Dit systeem wordt vooral toegepast in de continuvaart. Een klein deel van de ondernemers heeft geen specifieke vrije tijdsregeling of

combineert verschillende vormen. In de volgende figuur wordt het verband tussen exploitatiewijze en vrijetijdsregeling geïllustreerd.

Figuur 15. Vrije tijdsregeling naar exploitatiewijze.



De flexibele vrijetijdsregeling komt het meest voor in de dagvaart, met 38%. Echter, zondags- of weekendrust blijft het meest voorkomend, aangezien dit door meer dan de helft van de ondernemers in de dagvaart en semi-continuvaart (52 - 54%) wordt toegepast. Hoewel een directe vergelijking met 2004 niet geheel valide is door verschil in vraagstelling, is dit aandeel sinds 2004 zeker niet afgenomen en naar alle waarschijnlijkheid toegenomen.

Uit de interviews komt een divers beeld naar voren, waarin de opvattingen over exploitatiewijzen en vrije tijdsregelingen sterk uiteenlopen. Een deel van de ondernemers beschouwt continuvaart als noodzakelijk voor financieel voortbestaan. Soms wordt opgemerkt dat een volledig wisselende bemanning financieel niet haalbaar is, waardoor de ondernemer zelf vaker en langer aan boord is.

Andere ondernemers kiezen er vanuit persoonlijke of religieuze overtuigingen, of vanwege het gezinsleven, voor om in het weekend of op zondag niet te varen. Het belang van zondags- of weekendrust wordt door een meerderheid (59%) van de ondernemers als belangrijk ervaren, waarbij bijna de helft (45%) aangeeft het hier zeer mee eens te zijn. Een vijfde deel blijft neutraal, terwijl een even groot deel zondags- of weekendrust onbelangrijk vindt. Deze laatste groep zoekt vooral naar flexibiliteit in de planning om een balans te vinden tussen werkdruk, rust en financiële haalbaarheid. Zoals een ondernemer het treffend verwoordt: “In drukke tijden varen we met de wetenschap dat er ook weer rustigere tijden aan komen.”

Veel ondernemers hechten waarde aan zondags- of weekendrust; zelfs in de continuvaart kiest een deel hier bewust voor.

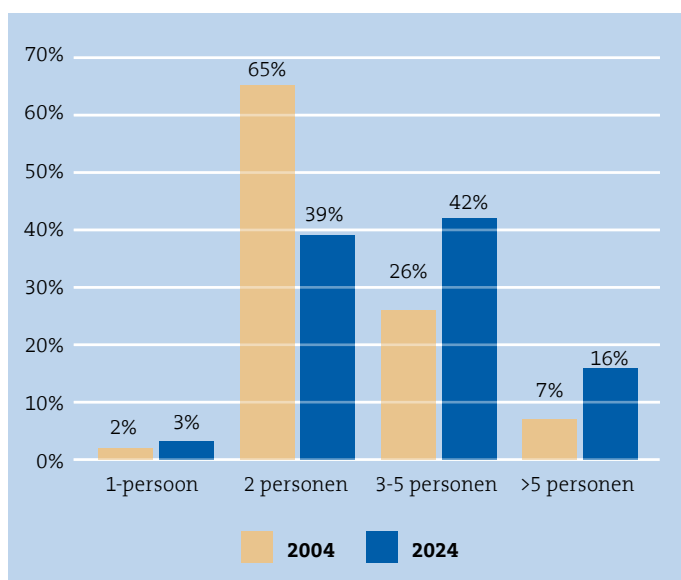
Ondanks de diversiteit in opvattingen, delen de meeste ondernemers de zoektocht naar een balans tussen zakelijke belangen en privé-belangen. Veel ondernemers zouden graag minder uren varen, maar zien dit als financieel onhaalbaar. Dit wordt geïllustreerd door de volgende uitspraken:

- “Wij proberen de weekenden vrij te zijn, maar de vrachttarieven zijn gebaseerd op 7 dagen per week doorvaren.”
- “Leven is meer dan alleen varen. Zeker met het huidige personeelstekort is het niet meer juist om 's nachts te varen. Ik zie een trend dat er meer nachtrust komt. Jongere generaties maken bewustere keuzes. Ik zie een keerpunt, en dat is belangrijk voor het gezinsleven en de kinderen.”

In 2004 werkten gemiddeld 3,4 personen per bedrijf in de binnenvaart²². Dit aantal is in 2024 gestegen naar 4,1, een logische ontwikkeling gezien de groei in laadvermogen. Het totaal aantal bemanningsleden is 2.193.

De veranderingen in bemanningsgrootte worden geïllustreerd in onderstaande figuur, waarin de resultaten uit de enquêtes van 2004 en 2024 worden vergeleken.

Figuur 16. Bemanningsgrootte bij mkb-binnenvaartbedrijven in 2004 en 2024.



Uit de gegevens blijkt een aanzienlijke verschuiving in de bemanningssamenstelling. Het aandeel bedrijven met twee personen (meestal een man-vrouwcombinatie) is afgenomen, van 65% in 2004 naar 39% in 2024. Tegelijkertijd is het aandeel bedrijven met drie tot vijf personen toegenomen, van 26% naar 42%. Daarmee vormen deze bedrijven nu de grootste groep. Deze ontwikkeling wordt deels verklaard door de schaalvergroting van schepen (boven de 86 meter van 2 naar 3 personen). Daarnaast speelt mogelijk ook de toenemende waardering voor personeel een rol, wat verderop in deze paragraaf wordt toegelicht.

Meer bemanningsleden aan boord: van twee vroeger naar vaker drie, vier of meer.

Zoals verwacht, gezien het dominante aandeel van familiebedrijven in de binnenvaart, bestaat de bemanning in de meeste gevallen uit familieleden. Bij bijna driekwart van de bedrijven (70%) werkt de partner mee, terwijl bij 13% ouders en kinderen onderdeel uitmaken van de bemanning. Daarnaast werkt 6% samen met andere familieleden, zoals broers, zwagers, (schoon)zussen, kleinkinderen, grootouders, schoonouders of verre familieleden

zoals ooms, tantes, neven en nichten. Slechts bij 11% van de bedrijven zijn geen familieleden werkzaam.

Deze resultaten zijn vergelijkbaar met de cijfers uit 2004. Voor het overgrote deel bestaat de bemanning dus uit leden van het gezin.

Genderverhouding

In 2004 bestond de bemanning voor 63% uit mannen en voor 37% uit vrouwen. In 2024 is deze verhouding verschoven naar 72% mannen, 26% vrouwen en 2% onzijdig. De afname van meer dan 10% bij de vrouwen laat zien dat het aandeel vrouwelijke bemanningsleden afneemt. Ook behoorde in 2004 vrouwelijke bemanningsleden overwegend tot de familie (98%). Dit is anno 2024 ook nog 90%, alhoewel er nu ook 10% vrouwen bij een binnenvaartbedrijf werken zonder familielid te zijn, en dit in 2004 slechts 2% was.

Minder vrouwen aan boord, terwijl de behoefte groeit.

De interviews schetsen een overwegend positief beeld van vrouwen in de binnenvaart. Ze nemen gelijkwaardige posities in als schipper, matroos of bij organisatorische taken zoals administratie en onderhoud. Vooral de flexibiliteit en de samenwerking wordt zowel door mannen als door vrouwen gewaardeerd. Een ondernemer vertelt: "Ik vaar samen met mijn vrouw, wij doen alles

samen, wisselen vaak van taken. Bepaalde sluisen doet mijn vrouw, bij hoge kademuren gooi ik beter het touwtje." Tegelijkertijd brengt de combinatie van werk en gezin uitdagingen met zich mee, zoals bijvoorbeeld het ophalen en wegbrengen van kinderen van en naar school en internaat of een ander woonverblijf. Een ondernemer vertelt: "Het voelt dubbel als vrouw. Mijn man kan het alleen met een matroos. Voor mij voelt het soms overbodig."

²² Continuïteit en ambitie, Hubens, 2004, pagina 83

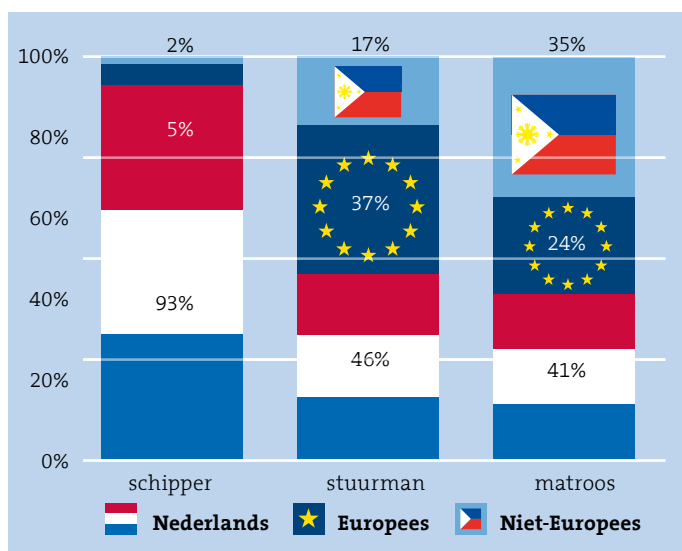
Samenvattend kunnen we concluderen dat vrouwelijke bemanningsleden zeer gewaardeerd worden en als noodzakelijk en gelijkwaardig worden gezien. Toch laat de afname van het aandeel vrouwen zien dat er een risico bestaat dat de binnenvaart een mannenwereld wordt. Een lichtpunt is de kleine toename van vrouwen zonder familierelatie met het bedrijf.

Functie en afkomst

In 2004 werd de rol van schipper of kapitein vrijwel altijd vervuld door familieleden (82%), terwijl de functies van stuurman en matroos relatief vaker werden bekleed door niet-verwante personeelsleden. Dit patroon is anno 2024 grotendeels onveranderd. Momenteel wordt 81% van de schipperfuncties ingevuld door familieleden, terwijl dit aandeel bij de functie van stuurman 33% bedraagt en bij de functie van matroos slechts 22%.

Bij de enquête in 2024 is ook gevraagd naar de afkomst van bemanningsleden en hun functies. De resultaten laten een duidelijk onderscheid zien tussen de functies en de herkomst van de bemanning. Dit is weergegeven in onderstaande figuur, waarbij symbolisch gebruik wordt gemaakt van de Nederlandse, Europese en Filipijnse vlag om de afkomst van bemanningsleden te illustreren.

Figuur 17. Bemanningsleden naar functie en afkomst.



De figuur toont dat de overgrote meerderheid van schippers of kapiteins van Nederlandse afkomst is, terwijl stuurmannen en matrozen vaker een buitenlandse herkomst hebben. Bij stuurmannen is minder dan de helft van de bemanningsleden Nederlands, en bij matrozen is ongeveer een derde afkomstig van buiten Europa. Vooral de Filipijnen, Polen en Roemenië leveren een significant aandeel van de bemanning in deze functies. De meeste ondernemers maken gebruik van uitzendbureaus om dit buitenlandse personeel te werven en te behouden.

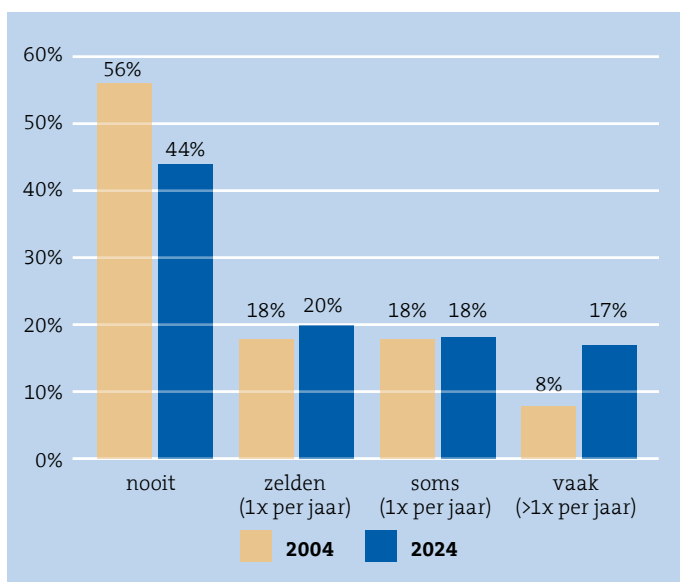
Tijdelijke oproepkrachten

Naast de vaste bemanning maken ondernemers in de binnenvaart gebruik van oproepkrachten, zoals externe aflossers en familieleden. Het aandeel van familiebedrijven dat oproepkrachten inzet is sinds 2004 toegenomen. Waar dit aandeel destijds minder dan de helft bedroeg, is dit in 2024 gestegen tot meer dan de helft, zoals weergegeven in de onderstaande figuur.

Aflossers worden vaker ingezet en kennen het schip meestal al.



Figuur 18. Mate waarin gebruik gemaakt wordt van oproepkrachten in 2004 en 2024.



Daarnaast laat de figuur zien dat in 2024 relatief meer oproepkrachten vaak (meer dan 1 keer per maand) worden ingeschakeld. Uit de enquête blijkt dat het aantal verschillende oproepkrachten aanzienlijk is: 821 personen. Samen met de vaste bemanningsleden (2.193) vormen zij een totaal van meer dan 3.000 werkenden in de sector.

Ook onder oproepkrachten is de meerderheid mannelijk (82%). Opvallend is dat 74% van deze mannelijke oproepkrachten geen familieband met het bedrijf heeft, terwijl slechts 26% wel tot de familie behoort. Vrouwelijke oproepkrachten vormen met 18% een duidelijke minderheid. Binnen deze groep is de verdeling gelijk: ongeveer de helft (46%) behoort tot de familie, terwijl de andere helft geen familierelatie heeft. Hoewel dit percentage in eerste instantie veel lijkt, komt het uiteindelijk neer op slechts 9% van alle tijdelijke oproepkrachten. Dit sluit aan bij de eerder geconstateerde trend bij vaste vrouwelijke bemanningsleden, die een tiende deel van het personeelsbestand uitmaken.

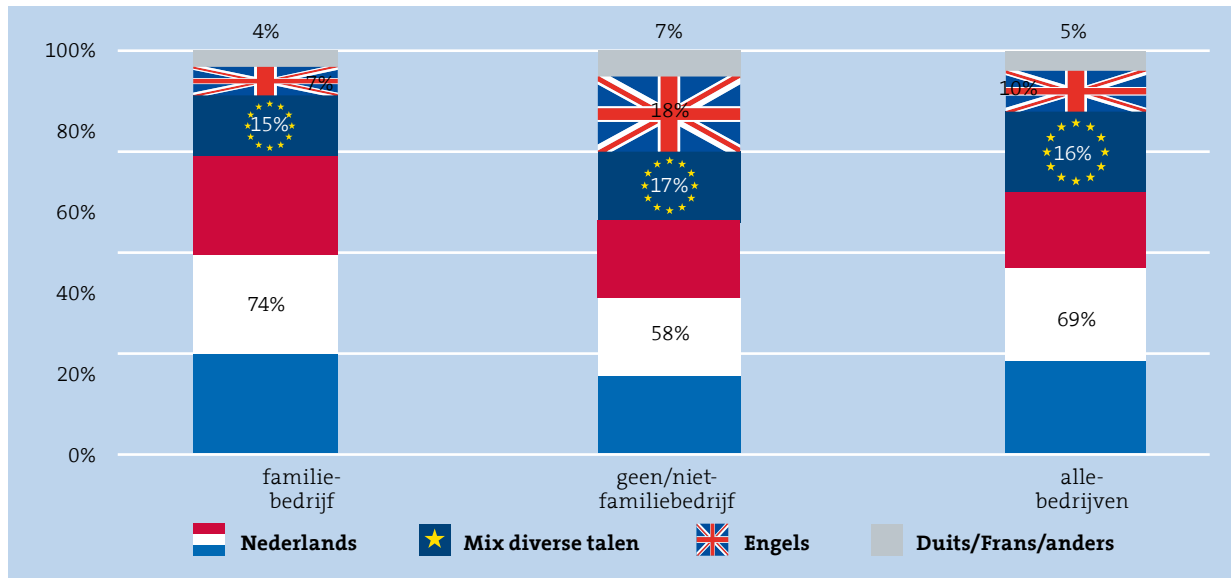
De houding van ondernemers tegenover oproepkrachten en aflossers is verdeeld. Ondernemers met negatieve ervaringen wijzen vooral op de beperkte beschikbaarheid, wat kan leiden tot operationele problemen. Zoals één ondernemer aangeeft: *“Aflossers zijn er ook niet altijd, en schepen liggen soms stil doordat er geen personeel is.”* Een ander voegt toe: *“We hebben vaak dezelfde mensen die invallen. In oktober 2024 zijn deze mensen al tot Pasen 2025 ingepland.”*

Daarentegen waarderen andere ondernemers de inzet van oproepkrachten en aflossers en beschouwen hen als waardevolle krachten. Zij benadrukken dat tijdelijke medewerkers goed kunnen functioneren en een effectieve bijdrage leveren aan de bemanning, mits zij bekend zijn met het schip en via vertrouwde netwerken zijn agetrokken.

Talen

Aan de ondernemers is gevraagd welke taal het meest gesproken wordt aan boord in het bedrijf. Dit onderwerp is in 2004 niet bevraagd. Bij de meerderheid van de bedrijven wordt Nederlands (69%) gesproken. Er is een licht significant verband met het wel of niet een familiebedrijf zijn. Dit is weergegeven in de volgende figuur.

Figuur 19. Taalgebruik in relatie tot wel of geen familiebedrijf.



In familiebedrijven wordt relatief meer Nederlands gesproken (74%) dan in niet-familiebedrijven (58%), hoewel Nederlands in beide typen bedrijven de meest gebruikte taal blijft. Bij niet-familiebedrijven wordt daarentegen relatief vaker Engels gebruikt (18%), terwijl dit aandeel bij familiebedrijven aanzienlijk lager ligt (7%). Een mix van verschillende talen komt in vergelijkbare mate voor bij zowel familie- als niet-familiebedrijven (15 - 17%). Deze mix bestaat voornamelijk uit Engels, Duits en Frans, aangevuld met woorden uit de moedertaal van matrozen, zoals Pools of Tsjechisch.

Aan boord worden vaak meerdere talen gesproken, waarbij Engels een steeds belangrijkere rol speelt.

Opvallend is dat Duits slechts bij 3% van de bedrijven als meest gesproken taal voorkomt. Duits en Frans zijn daarom opgenomen bij de categorie "anders", die in beide soorten bedrijven nagenoeg even vaak voorkomt (4 - 6%).

Uit de interviews blijkt een algemene consensus dat de communicatie over het algemeen goed verloopt. Dit geldt zowel voor de communicatie aan boord als met de scheepvaartbegeleiding. Zo

worden opmerkingen gemaakt als: "Geen communicatieproblemen met scheepvaartbegeleiding."; "We schakelen over op Duits of Engels en komen er altijd uit."; "Met Filipijnen geen probleem, Engels is een minimum vereiste."

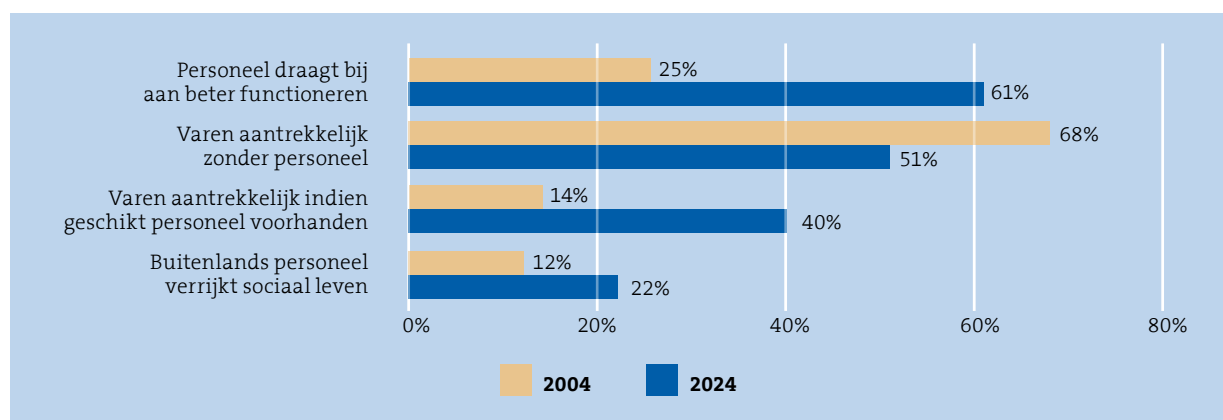
Enkele uitzonderlijke problemen doen zich voor in een specifieke context, zoals met bemanning uit Oost-Europa die gebrekkig Duits of Engels spreekt, of Franse sluismeesters die vasthouden aan het Frans. Daartegenover staan oplossingen die worden aangedragen door de geïnterviewden, zoals: "Eenvoudige taal gebruiken en geduld hebben." of "Handen en voetenwerk."

De meeste geïnterviewden vertellen dat ze zich goed redden met Nederlands, Duits, Engels of een combinatie daarvan. Miscommunicatie komt wel voor, maar wordt over het algemeen als incidenteel en oplosbaar ervaren. Engels wordt vaker genoemd als voorkeur voor een uniforme voertaal in de binnenvaart en scheepvaart, met argumenten zoals internationale toegankelijkheid en het feit dat de nieuwe generatie Engels beter beheerst. Duits wordt ook genoemd, maar minder vaak en vooral als een praktische keuze binnen specifieke gebieden, zoals de Rijn en Oost-Duitsland, waar het traditioneel de standaard is. De voorkeur lijkt te verschuiven naar Engels als universele taal.

Opvattingen over personeel

Over het werken met personeel zijn in de enquête enkele stellingen opgenomen die identiek zijn aan de uitspraken uit 2004. De onderstaande figuur geeft aan in hoeverre ondernemers het eens zijn met deze stellingen in 2004 en nu, in 2024.

Figuur 20. Aandeel van respondenten die het eens zijn met uitspraken over personeel in 2004 en 2024.



Uit de vergelijking tussen 2004 en 2024 blijkt dat de waardering voor personeel in het algemeen is toegenomen. Zo is het aandeel ondernemers dat vindt dat personeel bijdraagt aan beter functioneren gestegen van 25% naar 61%, en wordt het belang van geschikt personeel voor aantrekkelijk varen nu door 40% erkend, tegenover slechts 14% in 2004. Ook de erkenning van het belang van buitenlands personeel voor het sociale leven is toegenomen, van 12% naar 22%. Daarnaast is het aandeel ondernemers dat varen aantrekkelijk vindt zonder personeel afgenomen van 68% naar 51%, wat aansluit bij de groeiende waardering voor de positieve bijdrage van personeel in de binnenvaart.

Personeelswerving blijft een knelpunt door hoge kosten, visumrestricties en opleidingseisen.

De interviews met ondernemers benadrukken deze trend en bieden waardevolle inzichten in de tevredenheid over hun bemanning. Een duidelijke meerderheid geeft namelijk aan tevreden te zijn, ongeacht de samenstelling van de bemanning. Dit geldt dus zowel voor man-vrouwcombinaties als voor ondernemers die extra personeel in dienst hebben. Slechts een minderheid ervaart problemen, waarbij klachten vooral betrekking hebben op een gebrek aan kennis of inzet bij het personeel.

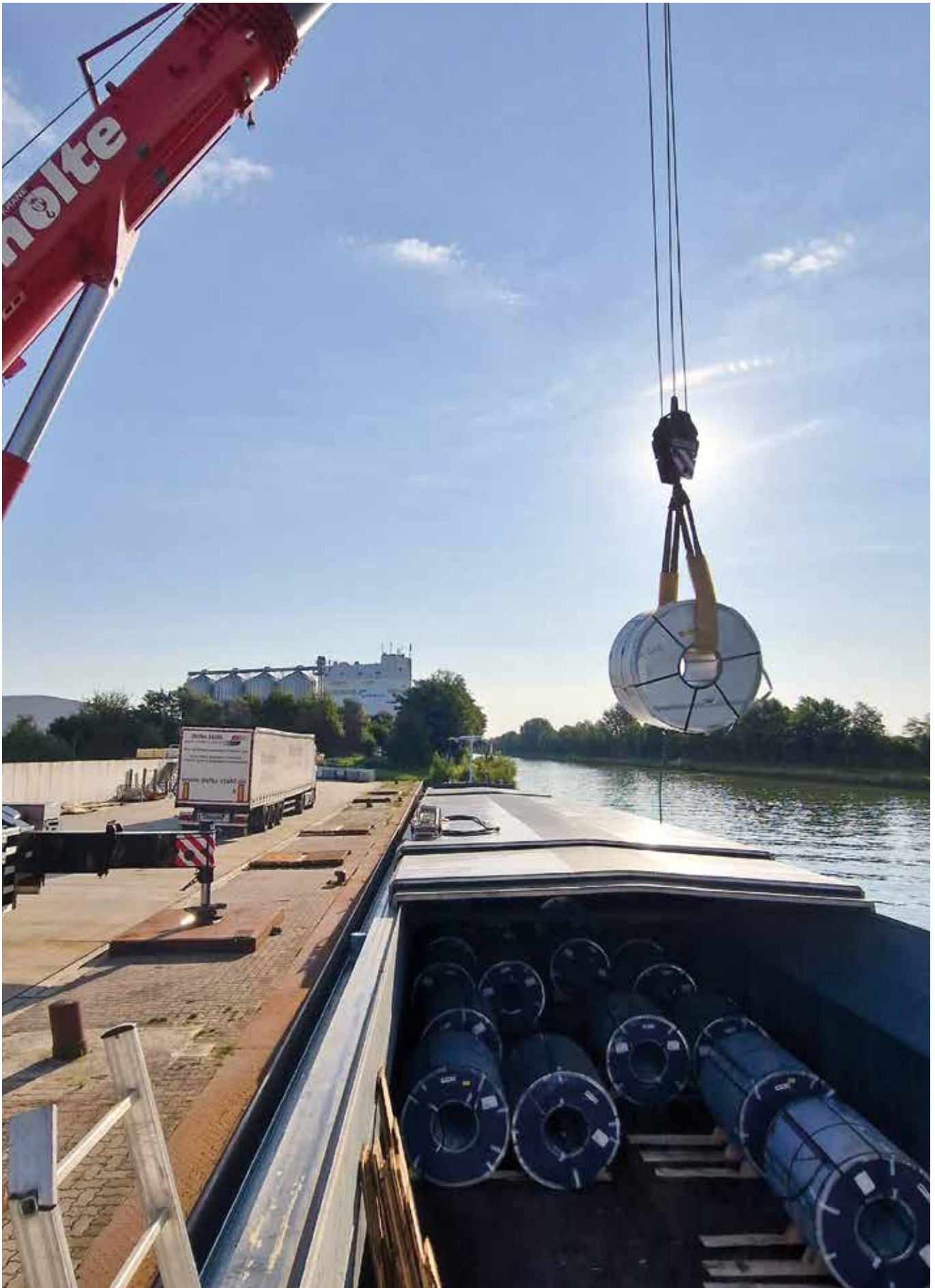
Toch verschuift dit positieve beeld wanneer wordt gevraagd naar het werven en behouden van personeel. Ongeveer de helft van de geïnterviewde ondernemers met extra personeel benoemt negatieve ervaringen. De belangrijkste knelpunten worden hieronder toegelicht met bijbehorende citaten:

Kosten en afhankelijkheid:

- Hoge kosten voor matrozen. *“Filipijnse matroos is duur, mijn werkgeverskosten zijn €6000 per maand.”*
- Afhankelijkheid van uitzendbureaus wordt als problematisch ervaren, omdat deze vaak personeel weghalen voor betere biedingen.
- Visumproblemen maken het moeilijk om buitenlands personeel te behouden. *“We moeten misschien terug naar Europees personeel, dat wordt een groot probleem. Filipijnen zijn eerder flink uitgebuit en toen is er terecht ingegrepen, maar nu gaat strenge regelgeving en visumverlening te ver.”*

Gebrek aan kwaliteit en inzet:

- Onvoldoende kennis bij instromers, zelfs met diploma's. *“Er komen matrozen aan boord die niets kunnen. Goede jongens worden weggekocht. Het gaat om geld. Als iemand wat in zijn hoofd heeft, wil hij weg.”*
- Personeelsverloop is hoog, goede matrozen worden snel weggekocht door andere bedrijven.
- Nederlandse jongeren hebben weinig interesse in de sector vanwege de lange werkdagen en fysieke aard van het werk.



Sociale uitdagingen:

- Moeilijkheden in samenwerking door culturele verschillen met andere buitenlandse arbeidskrachten. *“Het werven van personeel is heel intensief. Ik werk met arbeidsmigranten, maar sociaal heb ik er niks aan. Bovendien willen deze mensen zich niet doorontwikkelen.”*
- Privacyverlies door werken met extern personeel op kleine schepen.

Opleidingseisen:

- Een aantal ondernemers geeft aan dat de verhoging van opleidingseisen een aanzienlijke drempel vormt, zowel financieel als praktisch. Dit bemoeilijkt de instroom van jonge bemanningsleden, terwijl er al sprake is van een personeelstekort. Sinds 2022 gelden er nieuwe Europese bekwaamheidseisen voor schippers en matrozen, waaronder verplichte theorie- en praktijkexamens voor het groot vaarbewijs en de beroepskwalificatie voor matrozen. In december 2024 heeft de CCR daarentegen de eisen voor Rijnvaartpatenten versoepeld door het aantal risicotrajecten te beperken, met als doel de toegang tot de Rijnvaart te vergemakkelijken en het personeelstekort te verminderen. Ten tijde van de interviews was deze versoepeling nog niet bekend.

Ondernemers met positieve ervaringen (ongeveer de helft) noemen succesvolle oplossingen en goede relaties met hun bemanning:

Uitzendbureaus en buitenlandse krachten:

- Goede ervaringen met matrozen via uitzendbureaus; deze worden gewaardeerd vanwege hun werkethiek en motivatie. Een ondernemer zegt: *“Mijn personeel werkt via een uitzendbureau uit Slowakije, zijn super goeie gasten. Ze varen al 25 jaar in de binnenvaart, die hoef ik niks uit te leggen.”* of *“Sinds 2018 werken we met een uitzendbureau. De eerste man klikte niet, maar daarna trouwe jongens. Als je goed voor ze bent, krijg je er wat voor terug.”*

Personeel als onderdeel van het gezin

- Goede werksfeer ontstaat wanneer bemanningsleden worden opgenomen in het gezin. *“Onze matroos hoort bij het gezin. Hij doet zijn werk goed, eet mee en helpt waar nodig. Dit zorgt voor een fijne samenwerking.”*

Leerbedrijven en zij-instromers:

- Bedrijven die investeren in zij-instromers of gecertificeerde leerprogramma's hebben vaak positief resultaat. *“Weinig last van personeelstekort. Altijd via re-integratiewerk via de Wilde Vaart organisatie en dat bevalt goed.”*
- Het creëren van doorgroeimogelijkheden en het bieden van een goede werkomgeving blijken effectief. *“Wij zijn een gecertificeerd leerbedrijf. Onze Filipijnse matroos is al jaren aan boord en een Nederlandse jongen wil ook weer naar boord komen.”*

De binnenvaartsector kampt met diverse uitdagingen rondom personeelswerving en -behoud, zoals hoge kosten, visumrestricties, opleidingseisen en personeelsverloop. Tegelijkertijd bieden positieve ervaringen aanknopingspunten voor oplossingen. Investeren in personeelsrelaties, opleidingsprogramma's en het integreren van bemanningsleden in een gezinsomgeving blijkt succesvol te zijn. Beleidsmaatregelen kunnen zich richten op het verminderen van afhankelijkheid van uitzendbureaus, het oplossen van visumproblemen en het vergroten van de aantrekkelijkheid van de sector voor Nederlandse instroom.

3.3 Achtergrondkenmerken van ondernemers

In deze paragraaf wordt ingegaan op de leeftijdsverdeling en het opleidingsniveau van binnenvaartondernemers, waarbij de huidige situatie wordt vergeleken met die van 20 jaar geleden.

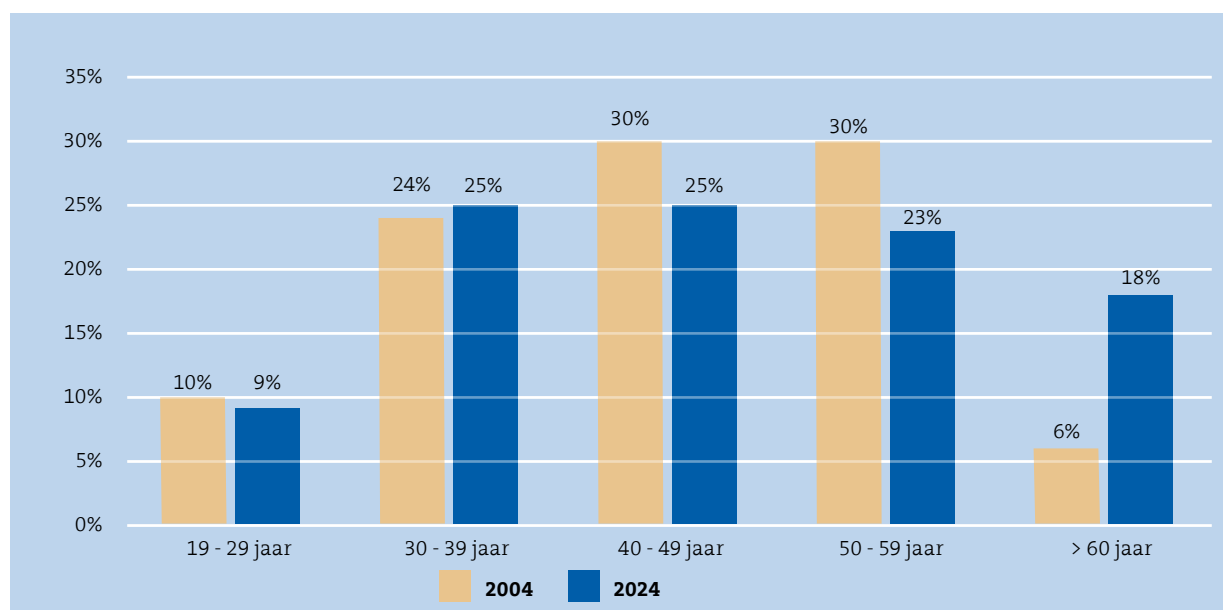
Leeftijd

In 2004 waren alle leeftijdsklassen binnen de binnenvaart vertegenwoordigd. Destijds bestond al de opvatting dat de sector aan het vergrijzen was. Uit de analyse bleek echter dat dit niet volledig klopte: vooral de middelbare leeftijdsgroepen waren minder vertegenwoordigd, terwijl er geen sprake was van een tekort aan jonge mensen in de sector²³.

In figuur 21 wordt de huidige verdeling naar leeftijdsklassen vergeleken met die van 20 jaar geleden.

²³ Continuïteit en ambitie, Hubens, 2004, pagina 58

Figuur 21. Ondernemers naar leeftijd in 2004 en 2024.



De figuur laat zien dat het aandeel ondernemers boven de 60 jaar sterk is toegenomen, van 6% in 2004 naar 18% in 2024. Dit is een verdrievoudiging, wat onder meer te verklaren is door de toenemende levensverwachting en de verhoging van de pensioenleeftijd. Volgens recente cijfers van het CBS is de gemiddelde pensioenleeftijd sinds 2004 gestaag gestegen en ligt deze in 2023 op bijna 66 jaar, tegen ongeveer 61 jaar in 2004²⁴.

Ondernemers worden steeds ouder, vooral in de Binnenlands/Noord-Zuid droge ladingvaart. Tegelijkertijd blijft de groep jonge ondernemers stabiel en starten zij vaak met een kleiner schip.

Daarentegen is het aandeel ondernemers in de middelbare leeftijdsklassen (40-59 jaar) gedaald. Zo is de groep 40-49 jaar afgenomen van 30% in 2004 naar 25% in 2024, en de groep 50-59 jaar van 30% naar 23%. Wat opvalt, is dat de jongere leeftijdsklassen (19-39 jaar) relatief stabiel zijn gebleven. Het aandeel ondernemers in deze groep is in 20 jaar onveranderd: van 34% in 2004 naar 34% in 2024. Dit wijst erop dat de binnenvaartsector er redelijk in slaagt om jonge ondernemers aan te trekken en te behouden.

In de binnenvaart is er sprake van vergrijzing door een relatief

groot aandeel van 60-plus ondernemers. Tegelijkertijd blijft het aandeel jonge ondernemers tot 40 jaar opvallend stabiel.

Ook in 2004 was er een significant verband tussen leeftijd en tonnagegrootte. Deze relatie is ook nu nog opvallend aanwezig. Bij schepen met een klein laadvermogen zijn ondernemers relatief vaker ouder dan 60 jaar of jonger dan 30 jaar. Ondernemers jonger dan 30 jaar komen daarentegen nauwelijks voor bij schepen met een laadvermogen van meer dan 3.000 ton. Dit laatste is goed te verklaren door de hoge investeringen die hiervoor nodig zijn. Daarnaast is er een significant verband met de vaartgroep, waarbij met name in de Binnenlands/Noord-Zuid droge ladingvaart relatief meer 60-plussers varen (35%) vergeleken met het gemiddelde aandeel (18%).

Opleiding

Hier behandelen we hoe het opleidingsniveau van binnenvaartondernemers zich in twee decennia heeft ontwikkeld en hoe dit zich verhoudt tot de opleidingsniveaus in de algemene Nederlandse bevolking. Het hoogst behaalde opleidingsniveau is ingedeeld in vier categorieën:

Basisonderwijs: dit omvat alleen basisonderwijs zonder vervolgonderwijs.

Voorbereidend beroepsonderwijs (vmbo), mavo, havo: dit betreft secundair onderwijs dat voorbereidt op een vervolgonderwijs.

Middelbaar beroepsonderwijs (mbo): dit is beroepsgericht onderwijs na het voorbereidend onderwijs.

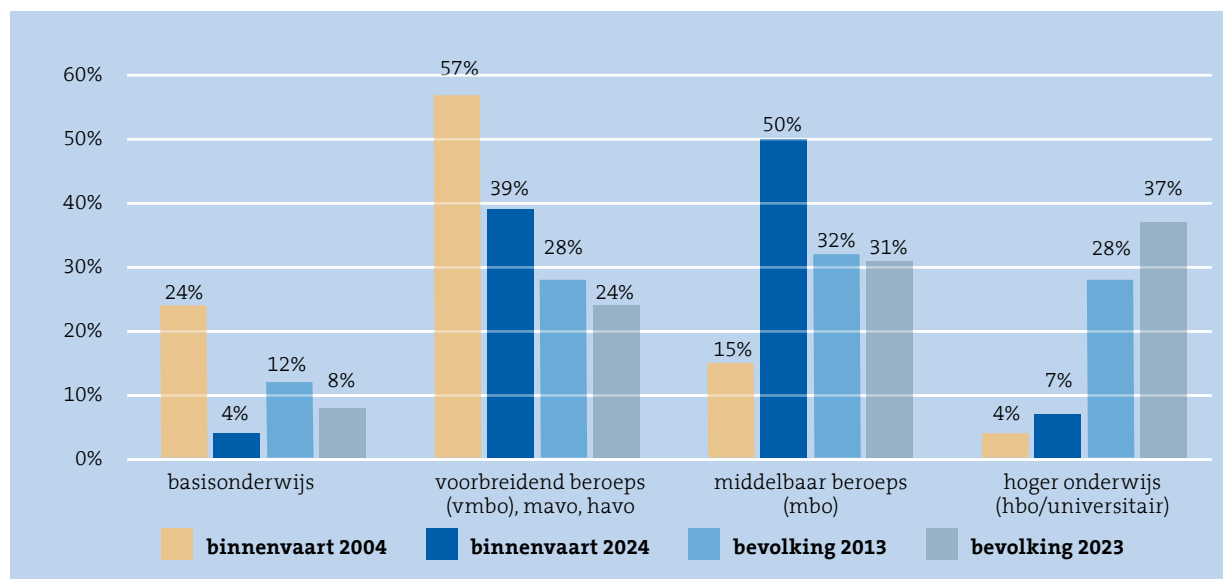
Hoger onderwijs (hbo, universitair): dit is het tertiaire niveau.

²⁴ <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2024/18/pensioenleeftijd-werknemers-nadert-66-jaar>

Elke binnenvaartondernemer dient in ieder geval te beschikken over een ondernemersdiploma en de benodigde vaardigheidsdiploma's, zoals het Rijnvaartpatent, een Nederlands vaarbewijs, het radarpatent, een marifooncertificaat en/of het ADN-certificaat. De aanwezigheid van deze diploma's en certificaten is in dit onderzoek niet expliciet bevraagd.

De figuur geeft een overzicht van het hoogst behaalde opleidingsniveau van binnenvaartondernemers in de jaren 2024 en 2004, vergeleken met de Nederlandse bevolking in de jaren 2023 en 2013 op basis van cijfers van het CBS²⁵.

Figuur 22. Binnenvaartondernemers en bevolking naar opleidingsniveau nu en afgelopen 20 jaar.



Het eerste wat opvalt, is dat in 2004 nog een kwart van de ondernemers alleen basisonderwijs had gevolgd; dit aandeel is nu nagenoeg verdwenen en ligt zelfs onder het gemiddelde van de bevolking. Daarnaast zien we dat het aandeel ondernemers dat voorbereidend beroepsonderwijs, mavo of havo heeft gevolgd, is afgenomen van 57% naar 39%. Dit aandeel ligt echter nog hoger dan bij de bevolking.

Het grootste aandeel binnenvaartondernemers (50%) heeft nu middelbaar beroepsonderwijs, zoals mbo, BOL, MTS en dergelijke, gevolgd. Dit aandeel ligt hoger dan dat van de bevolking. Een binnenvaartondernemer die de 'standaard-route' heeft gevolgd in het dagonderwijs studeert dan ook af op MBO-niveau. Het aandeel ondernemers dat hoger beroepsonderwijs of wetenschappelijk onderwijs heeft gevolgd, is licht gestegen, maar deze stijging is minder sterk dan in de bevolking.

*Het opleidingsniveau is gestegen,
met middelbaar beroepsonderwijs
als meest gevolgde opleiding.*

Hoewel de binnenvaartsector een uitvoerend karakter heeft, is er duidelijk sprake van professionalisering. Het opleidingsniveau is de afgelopen jaren gestegen, met een sterke nadruk op middelbaar beroepsonderwijs. Er is echter geen verband tussen het opleidingsniveau en factoren zoals de vaartgroep of tonnagegroote. Met andere woorden, in alle geledingen is het niveau gestegen.

²⁵ <https://longreads.cbs.nl/nederland-in-cijfers-2024/wat-is-het-onderwijsniveau-van-nederland/>



4. Varend bestaan

Dit hoofdstuk schetst een veelzijdig beeld van het varend bestaan, dat zich zowel aan boord als aan de wal afspeelt. Allereerst worden de woonvoorkeuren van binnenvaartgezinnen besproken, met aandacht voor woningbezit en het gebruik hiervan. Vervolgens wordt ingezoomd op de rol van kinderen binnen een binnenvaartgezin en de invloed die zij hebben op het bedrijf. In de derde paragraaf komen onderwijs en wonen voor binnenvaartkinderen aan bod, waarbij specifiek wordt stilgestaan bij een hybride onderwijsvorm voor kinderen tussen de zeven en twaalf jaar. Vervolgens wordt aandacht besteed aan het belang van toegankelijke voorzieningen aan de wal. Het hoofdstuk sluit af met een vergelijking van de ontwikkeling van ondernemerschap en leefbaarheid in de binnenvaart.

4.1 Woonvoorkeuren

Van alle binnenvaartgezinnen heeft de grote meerderheid een woning aan de wal (80%). Dit zijn voor 76% koopwoningen, 3% een andere vorm zoals bijvoorbeeld een woonschip of een recreatiehuis, en 1% een huurhuis. Voor een vijfde deel (20%) van de gezinnen geldt dat zij uitsluitend een woning op het schip (aan boord) hebben.

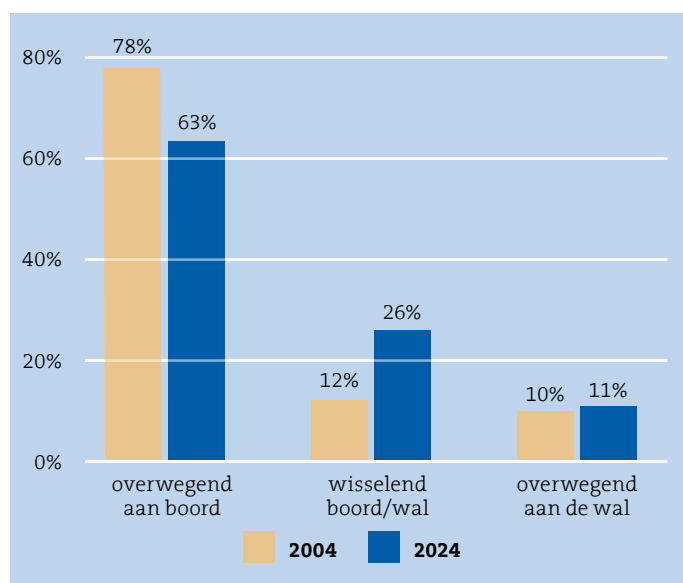
Hoewel de meeste gezinnen ook een koopwoning aan de wal hebben, wonen zij overwegend aan boord.

Aangezien alle schepen een woning aan boord hebben, is een belangrijkere vraag om te beantwoorden of ondernemers met hun partner de meeste tijd aan boord of in de walwoning verblijven en hoe zij deze twee woningen waarderen.

De meerderheid van de gezinnen (63%) woont overwegend aan boord, een kwart (26%) woont wisselend aan boord en aan de wal, en een tiende deel (11%) woont overwegend aan de wal. Hierbij zijn er geen noemenswaardige verschillen tussen de resultaten van de respondenten die de enquête invullen en hun partner. Bij beiden woont een meerderheid overwegend aan boord, hoewel de meesten (80%) dus ook een woning aan de wal hebben.

Vergelijken we dit met 2004, dan krijgen we het volgende beeld:

Figuur 23. Woonvoorkeuren van binnenvaartgezinnen in 2004 en 2024.



In 2004 woonde 78% van de gezinnen voornamelijk aan boord. In 2024 is dit aandeel gedaald naar 63%. Tegelijkertijd is het percentage ondernemers dat afwisselend aan boord en aan de wal verblijft, met 14% toegenomen. Het aandeel gezinnen dat overwegend aan de wal woont, is slechts met 1% gestegen en blijft daarmee relatief klein en stabiel in vergelijking met 20 jaar geleden.

In 2004 was er een verband met de vaartgroepen. Vooral in de droge ladingvaart, zowel binnenlands als op de Rijn, wonen gezinnen relatief vaker aan boord dan in andere vaartgroepen. Dit verband is ook in 2024 nog significant. In de droge ladingvaart woont de meerderheid (65 % Binnenlands/Noord- Zuid en 70% Rijn en verder) overwegend

aan boord. In de zand- en grindvaart geldt dit voor 55% van de gezinnen, terwijl dit aandeel in de containervaart 33% en in de tankvaart 17% bedraagt.

Waardering van wonen aan boord

In de interviews is gevraagd hoe het wonen aan boord wordt gewaardeerd ten opzichte van het wonen aan de wal. Een meerderheid van de geïnterviewden ervaart het wonen aan boord als positiever. Zij waarderen het vrije leven aan boord, met het wisselende uitzicht. Een geïnterviewde verwoordde het als volgt: *“Ik zit liever aan boord dan aan de wal. Je hebt daar veel meer vrijheid. Je wordt ’s ochtends wakker en dan kijk je over het water, wie wil dat nou niet?”* Ook voor het gezin wordt het leven aan boord als positief ervaren: *“Aan boord is ons leven. Je kunt kijken naar de omgeving, uitjes maken en kinderen meenemen in het onderhoud.”*

Daarnaast worden relatieve rust en eenvoud genoemd als belangrijke voordelen: *“Ik vind het leuk om op een schip te zijn. Je moet er gevoel voor hebben. Het leven aan boord is rustiger.”* Een ander gaf aan: *“Aan boord wat rustiger, aan de wal moet je van alles regelen, tandarts, etc. Aan boord is het anders druk. Eigenlijk veel rustiger.”*

Veel gezinnen ervaren het wonen aan boord, al dan niet in combinatie met huis aan de wal, als positief.

Een derde van de gezinnen kiest bewust voor een combinatie van wonen aan boord en aan de wal om het beste van beide werelden te benutten. Deze aanpak biedt flexibiliteit en praktische voordelen, zoals een huis aan de wal dicht bij scholen voor de kinderen of voor sociale activiteiten. Voor sommige gezinnen is een woning aan de wal een tijdelijke of strategische keuze, bijvoorbeeld als de kinderen ouder worden en naar een internaat gaan of studeren.

Daarnaast wordt een woning aan de wal soms gezien als een investering of een manier om gezinsleden meer rust en stabiliteit te bieden. Een vader vertelt: *“Allebei thuis, kinderen ook in de vakanties. We hebben een luxe woning aan boord met open haard. Belangrijkste is dat de kinderen in de buurt zijn.”* Een andere geïnterviewde vertelt: *“In 2022 een stenen huis geboekt voor onze oudste dochters, twee straten van het internaat. In de weekenden aan de wal. Jongste ga ik snel klaarstomen zodat ik, moeder, misschien weer naar boord kan.”*

Voor een klein deel van de geïnterviewden wegen de nadelen van wonen aan boord zwaarder. Zij noemen zaken als beperkte ruimte, sociale beperkingen, praktische problemen en de constante vermenging van werk en privé. Deze nadelen maken dat zij het wonen aan de wal verkiezen boven het wonen aan boord.

In de droge ladingvaart woont nog steeds de meerderheid van gezinnen overwegend aan boord.

Samenvattend geeft de meerderheid de voorkeur aan wonen aan boord vanwege het gevoel van vrijheid, het steeds veranderende uitzicht en de combinatie van overzichtelijkheid en geborgenheid. Tegelijkertijd biedt een woning aan de wal praktische voordelen en stabiliteit, vooral voor gezinnen met kinderen in de schoolgaande leeftijd. Hoewel een kleine groep het wonen aan boord als minder positief ervaart, blijkt uit de interviews dat veel gezinnen

bewust zoeken naar een balans tussen beide woonvormen om het beste van beide werelden te benutten. Ondanks veranderingen in de binnenvaartsector is de voorkeur voor wonen aan wal binnen de droge ladingvaart niet toegenomen en blijft deze vergelijkbaar met de situatie van 20 jaar geleden.

4.2 Rol van binnenvaartkinderen in het bedrijf

Van alle binnenvaartgezinnen heeft 85% kinderen en daarnaast geeft 3% aan in de nabije toekomst kinderen te wensen. Dit aandeel is vergelijkbaar met dat van 2004, waarin ook ongeveer een tiende van de gezinnen kinderloos was.

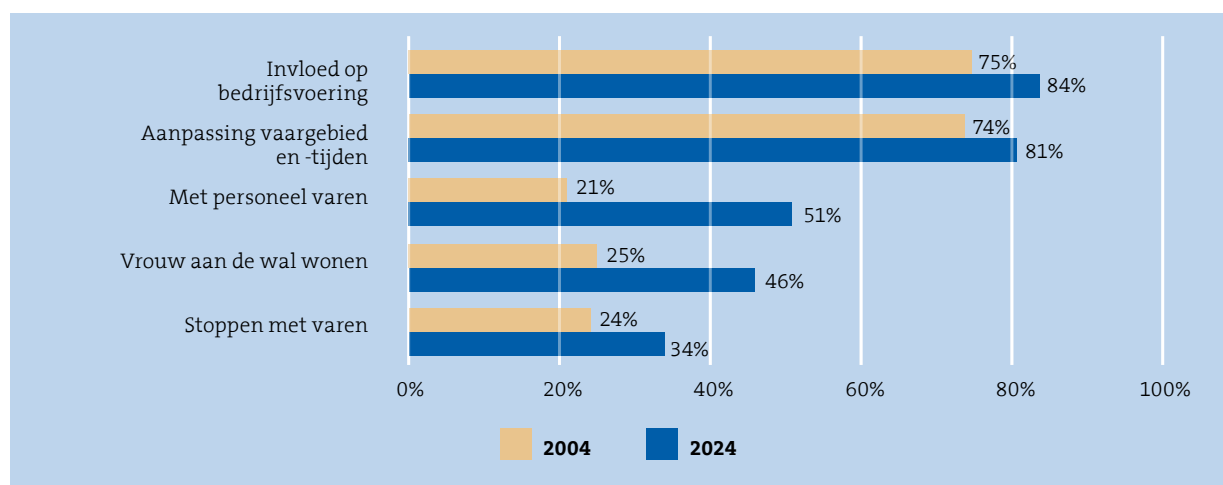
Binnen de gezinnen met kinderen zijn er gemiddeld 1,8 kinderen onder de 19 jaar per gezin. Dit komt grotendeels overeen met het landelijke gemiddelde van 1,7 kinderen per huishouden in Nederland.

Van de binnenvaartgezinnen met kinderen heeft 34% uitsluitend volwassen kinderen, terwijl 66% thuiswonende kinderen heeft, verdeeld als volgt:

- 31% kinderen t/m 7 jaar (baby's, peuters, kleuters)
- 21% kinderen tussen 7 en 13 jaar (basisschoolleeftijd)
- 14% kinderen tussen 13 en 19 jaar (middelbare schoolleeftijd).

Aan de ouders in de binnenvaartgezinnen zijn vijf vragen voorgelegd over de mogelijke invloed van kinderen, net zoals in 2004. Dit is afgebeeld in de volgende figuur.

Figuur 24. Invloed van kinderen op de bedrijfsvoering in 2004 en 2024.



Twintig jaar geleden was de rol van kinderen voor driekwart van de binnenvaartondernemers al groot. In 2024 is dit verder toegenomen tot 84%. Wanneer we kijken naar gezinnen met jonge kinderen t/m zeven jaar, geldt dit zelfs voor bijna iedereen: 92% (niet zichtbaar in de figuur).

Ook uit de 38 interviews komt duidelijk naar voren dat kinderen centraal staan bij het nemen van besluiten in de bedrijfsvoering. Veel ouders benadrukken dat het belang van de kinderen vooropstaat en dat hun keuzes daar volledig op zijn afgestemd. Sommigen voelen zich niet altijd begrepen door de overheid, bevrachters of verladers. Een ondernemer vertelt stellig: *“Drie dochters op het internaat, maar we willen bij hun leven betrokken blijven. Kind gaat voor het bedrijf.”* Deze uitspraak illustreert hoe gezinnen binnen de binnenvaart prioriteit geven aan het welzijn van hun kinderen, zelfs wanneer dat aanpassingen in de bedrijfsvoering vereist.

Een ander deel ziet het meer als een balansoefening tussen werk en privé, waarbij soms het bedrijf en soms de privébelangen voorgaan. *“Het is altijd schipperen tussen het belang van de kinderen en het bedrijf.”*

Een minderheid van de geïnterviewden geeft aan dat de kinderen weinig invloed hebben gehad. Dit geldt vooral voor ouders van wie de kinderen al volwassen zijn, of ouders die hier principieel tegen zijn. Zo stelt een ondernemer: *“Onze kinderen hebben ons nooit beperkt. Het werk is hetzelfde gebleven, zelfs toen ze jonger waren.”*

Voor de meerderheid geldt echter het tegenovergestelde. De grootste aanpassing betreft het vaargebied en de vaartijden, wat in 2024 verder is toegenomen tot 81%. Een ondernemer beschrijft het als volgt: *“De vrijheid van lange reizen is weg; we blijven in de buurt varen. Kinderen gaan voor je bedrijf, ze zijn maar één keer jong.”*

In 2004 overwoog nog 21% van de ondernemers om met personeel te gaan varen vanwege de kinderen. Anno 2024 is dit meer dan verdubbeld: voor de helft (51%) van de binnenvaartondernemers is dit nu een serieuze overweging. Hierbij is er een duidelijk verband met de gezinsfase: bij gezinnen met jonge kinderen onder de zeven jaar overweegt maar liefst driekwart (73%) met personeel te gaan varen. Uit de interviews blijkt dat in veel gevallen een matroos of stuurman wordt ingehuurd zodra de kinderen zeven jaar worden, zodat de vrouw zich kan richten op het halen en brengen van de kinderen en beschikbaar is voor hun zorg. Vrouwen die voorheen een belangrijke meebeslissende rol hadden in de bedrijfsvoering en het varen, kunnen dit soms als een gemis ervaren, omdat deze taken deels door personeel worden overgenomen. Toch wordt personeel gezien als een effectieve oplossing om de werkdruk te verlichten en meer ruimte te creëren voor het gezin.

Een vergelijkbare toename zien we bij de overweging dat de vrouw aan de wal gaat wonen. Ook dit aandeel is in 20 jaar tijd verdubbeld: bijna de helft (46%) van de gezinnen overweegt deze stap. Dit percentage is significant hoger bij ouders met kinderen jonger dan zeven jaar; hier overweegt 63% dit. Veel gezinnen kiezen ervoor dat de vrouw aan de wal gaat wonen om de kinderen een stabiele leefomgeving en betere toegang tot onderwijs en sociale activiteiten te bieden. Een ouder vertelt: *“Kinderen zitten niet op het internaat, hebben we bewust voor gekozen. Mijn vrouw woont doordeweeks aan de wal en in het weekend en de vakanties met z’n allen aan boord.”*

De invloed van kinderen blijkt ook uit het feit dat een derde (34%) van de gezinnen serieus overweegt te stoppen met varen vanwege de kinderen. Dit aandeel is toegenomen ten opzichte van 2004. Bij gezinnen met kinderen t/m zeven jaar geldt dit zelfs voor bijna de helft (47%). Ook bij gezinnen in andere levensfasen blijft deze overweging aanwezig. Zo vertelt een moeder: *“Ik heb bewust gekozen om te gaan varen, dit is mijn leven, en nu ben ik gedwongen*

De invloed van kinderen is groot: veel ondernemers overwegen personeel, vrouw aan de wal of stoppen met varen.

een ander leven te leiden. Het is een klap dat ze een jaar eerder het internaat sluiten. Ons kind is 14 jaar en kan nog niet zelfstandig aan de wal wonen.”

Ook het omgekeerde komt naar voren in de interviews: binnenvaartstellen die bewust kinderloos blijven vanwege hun omstandigheden en gehechtheid aan het bedrijf en het varen. *“We willen geen kinderen. Dat vind ik niet te combineren, omdat ik dat als moeder niet aan zou kunnen, kinderen naar het internaat te brengen.”*

Samenvattend hebben kinderen een grote invloed op de bedrijfsvoering, en deze invloed is de afgelopen 20 jaar nog verder toegenomen. De invloed is het grootst wanneer de kinderen jong zijn, maar blijft ook daarna een rol spelen. Overwegend wordt deze invloed als positief ervaren, al blijft het een voortdurende balans tussen privé- en bedrijfsbelangen. In de volgende paragraaf gaan we dieper in op het onderwijs en verblijf van kinderen, waarbij de sluiting van internaten uitgebreider aan bod komt.

4.3 Onderwijs en wonen voor binnenvaartkinderen

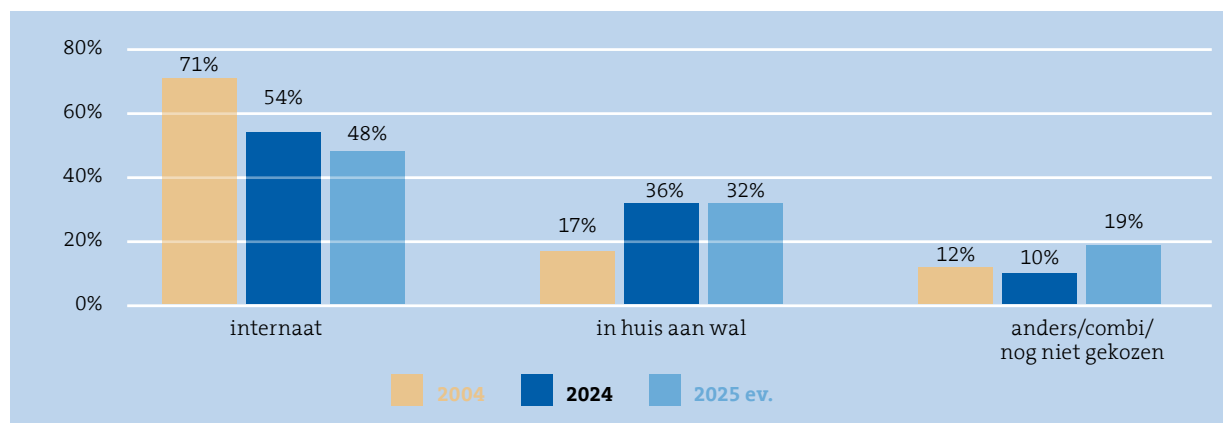
De kinderen van binnenvaartgezinnen hebben een verblijfplaats aan de wal nodig zodra zij leerplichtig worden. Tot en met de leeftijd van zeven jaar voldoen zij aan de leerplicht door afstandsonderwijs te volgen van het Landelijk Onderwijs voor Varende Kinderen (LOVK) in samenwerking met de ouders. Na deze leeftijd wordt in 54% van de gevallen gekozen voor een verblijf in een schippersinternaat. Door een afname in leerlingenaantallen hebben de internaten in Maasbracht en Nieuwegein begin 2025 hun deuren moeten sluiten²⁶. Ook het internaat in Terneuzen is onverwachts een jaar eerder gesloten.

Daarnaast kiest 36% van de gezinnen ervoor dat kinderen in hun huis aan de wal wonen met de aanwezigheid van een van de ouders, meestal de moeder. Bij een (groot) deel van de gezinnen brengt het hele gezin de weekenden en vakanties gezamenlijk aan boord door.

In 10% van de gevallen wordt gebruikgemaakt van andere constructies, waaronder 2% waarbij kinderen in een gastgezin verblijven. Een andere oplossing is zelfstandig wonen in een huis aan de wal zonder aanwezigheid van de ouder, al dan niet gecombineerd met periodes aan boord.

Onderstaande figuur toont de verblijfssituatie van schoolgaande kinderen, waarbij de lichtblauwe kleur de keuzes van ouders voor hun jonge kinderen tot en met zeven jaar in de komende jaren weergeeft.

Figuur 25. Verblijf van schoolgaande kinderen, toekomst in 2004 en 2024.



In 2024 kiest ongeveer de helft van de ouders voor een schippersinternaat, terwijl dit aandeel in 2004 nog bijna driekwart (71%) bedroeg. Het aandeel van ouders dat kiest voor een verblijf in een huis aan de wal is sinds 2004 bijna verdubbeld, van 17% naar 36%, en voor de toekomst wordt dit geschat op 32%. Voor ouders met kinderen t/m zeven jaar is de keuze vaak nog niet definitief bepaald, maar de verwachting is dat de verdeling de komende jaren

stabiel blijft, met ongeveer de helft van de gezinnen die gebruik blijft maken van schippersinternaten. Tegelijkertijd zal, mede door de sluiting van internaten en het hoge aandeel woningbezit onder binnenvaartgezinnen, het gebruik van alternatieve verblijfsmogelijkheden verder toenemen. Steeds vaker kiezen ouders voor een combinatie van verblijfsmogelijkheden, afhankelijk van de leeftijd en specifieke behoeften van hun kinderen.

Ouders kiezen flexibeler voor gemengde verblijfsopties; internaat is niet meer vanzelfsprekend.

²⁶ <https://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/2023/08/01/doek-valt-definitief-voor-schippersinternaten-nieuwegein-en-maasbracht/>

Op de vraag of de sluiting van schippersinternaten invloed heeft gehad op de bedrijfsvoering, blijkt dat dit voor meer dan de helft (54%) nauwelijks of geen invloed heeft. Opvallend is dat deze helft, die aangeeft nauwelijks of geen invloed te ervaren, voorkomt in alle gezinsfasen, zowel bij gezinnen met jonge kinderen, schoolgaande kinderen als volwassen kinderen. Een kwart (26%) staat neutraal tegenover deze verandering en een vijfde (20%) geeft aan dat de sluiting directe invloed heeft gehad op het bedrijf. Dit blijkt ook uit de interviews, waarin de sluiting van internaten voor sommige gezinnen directe en ingrijpende gevolgen heeft voor zowel de bedrijfsvoering als het welzijn. Een ouder vertelt: *“Ons gezin is in transitie. Ons internaat sluit. Het is een klap dat ze een jaar eerder gaan sluiten. Je staat voor een keuze, we zijn er maandenlang mee bezig geweest. Het wordt een heel ander leven. Kinderen zijn er heel blij mee, wij denken dat het na twee maanden over is.”*

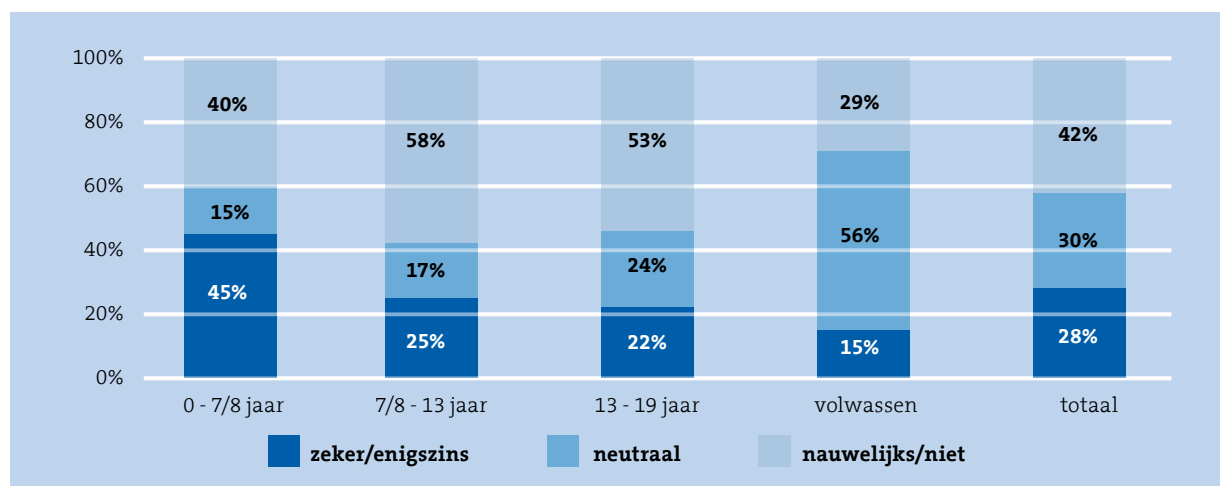
Behoefte aan hybride onderwijs

Hybride onderwijs houdt in dat kinderen van 7 of 8 tot 13 jaar afwisselend aan de wal wonen en naar een reguliere school gaan, en aan boord wonen en afstandsonderwijs krijgen van LOVK-leerkrachten, die hen online les geven. De vraag is opgesplitst in twee onderdelen: de impact op de ontwikkeling van het kind en de invloed op de bedrijfsvoering. Van alle binnenvaartondernemers geeft de grootste minderheid (39%) aan dat hybride onderwijs wenselijk is voor de bedrijfsvoering. Een derde (33%) staat hier neutraal tegenover, terwijl een kwart (28%) dit niet wenselijk vindt. Wanneer wordt gekeken naar de ontwikkeling van het kind, wenst de grootste minderheid (41%) geen hybride onderwijs. Daarnaast staat een derde (31%) hier neutraal tegenover, en meer dan een kwart (28%) geeft aan dit wel wenselijk te vinden. Over het algemeen wordt hybride onderwijs positiever beoordeeld voor de bedrijfsvoering (40%) dan voor de ontwikkeling van het kind (28%).

Ouders met jonge kinderen zien meer voor- dan nadelen in de mogelijkheid van hybride onderwijs.

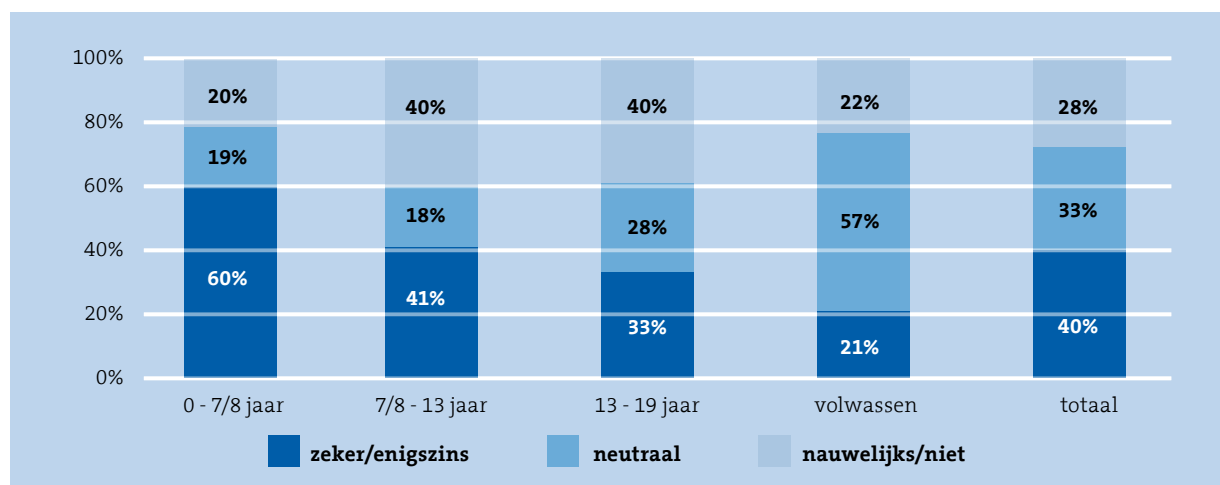
Bij de enquête is er bewust voor gekozen om de vraag over hybride onderwijs als nieuw concept uit te zetten onder alle ouders, ongeacht de gezinsfase. Dit is gedaan om breed te meten hoe dit leeft in de binnenvaart. Echter, de resultaten zijn vooral relevant voor ouders met jonge kinderen, waar nu nader op wordt ingegaan. Er is een sterk significant verband tussen de gezinsfase en de behoefte aan hybride onderwijs, zoals weergegeven in de figuren 25 en 26.

Figuur 26. Behoefte aan hybride onderwijs i.v.m. de ontwikkeling van het kind per gezinsfase.



Figuur 25 laat zien dat ouders met jonge kinderen (0 t/m 7 jaar) de grootste behoefte aan hybride onderwijs hebben (45%). Dit percentage neemt af bij ouders met kinderen in de wat oudere basisschoolleeftijd (25%), middelbare schoolleeftijd (22%), en volwassen kinderen (15%). Bij ouders met volwassen kinderen is het aandeel neutrale antwoorden aanzienlijk hoger (56%), wat aangeeft dat zij hierover een minder uitgesproken mening hebben.

Figuur 27. Behoefte aan hybride onderwijs i.v.m. de uitoefening van het bedrijf per gezinsfase.



De behoefte aan hybride onderwijs vanuit het perspectief van de bedrijfsvoering is het grootst bij ouders met jonge kinderen, waar 60% voorstander is. Voor ouders met kinderen in de wat oudere basisschoolleeftijd is dit 41%, bij middelbare schoolkinderen 33%, en bij volwassen kinderen 21%.

Zowel ouders die positief tegenover hybride onderwijs staan als ouders die daar neutraal of kritisch tegenover staan, hebben hun standpunten toegelicht. De zes belangrijkste thema's die naar voren komen zijn als volgt:

1. Meer tijd en rust voor gezin en kind

Veel ouders benadrukken het belang van meer tijd samen met hun kinderen en het versterken van de gezinsband. Het huidige systeem, waarbij kinderen vaak op het internaat verblijven, zorgt ervoor dat gezinnen gescheiden zijn. *“De familieband is heel hecht tot het moment dat de oudste naar school moet. Dan wordt dat toch uit elkaar getrokken”* aldus een ouder. En een andere ouder: *“Een mooi alternatief voor de internaten. Het lijkt me heel belangrijk dat kinderen wat meer bij hun ouders zijn.”*

2. Minder reistijd en logistieke druk

Ouders ervaren het reizen tussen internaat en schip als belastend. Hybride onderwijs zou deze druk verminderen, wat zowel ouders als kinderen ten goede komt. *“We moeten nu elk weekend reizen om met de kinderen samen te zijn. De reisafstanden zijn ongeveer: 1 weekend 100/150 km, dan een weekend 300/400 km en dan een weekend 500/600 km.”*

3. Sociale en emotionele ontwikkeling van het kind

Voor jonge kinderen benadrukken ouders het belang van emotionele stabiliteit door meer tijd met hun ouders door te kunnen brengen. Tegelijkertijd leven er zorgen over het gemis aan sociale contacten met leeftijdsgenoten, wat essentieel wordt geacht voor hun sociale en emotionele ontwikkeling. *“Aan boord missen kinderen het contact met vriendjes en vriendinnetjes.”* aldus een kritische ouder.

4. Flexibiliteit in bedrijfsvoering

Ouders die positief staan ten opzichte van hybride onderwijs zien dit als een manier om flexibeler te kunnen werken omdat het vaargebied uitgebreid kan worden. Kritische ouders vrezen echter dat dit ten koste gaat van de ontwikkeling van het kind, omdat de bedrijfsvoering dan prioriteit zou krijgen.

5. Regelmaat en structuur

Kritische ouders benadrukken het belang van stabiliteit en regelmaat, die zij vooral in een traditionele schoolomgeving zien. Zij ervaren hybride onderwijs als een verstoring van de continuïteit. Een ouder merkt op: *“In theorie heel leuk, maar kinderen hebben continuïteit nodig. Het huidige internaat biedt dat beter.”* Andere ouders wijzen echter op de tekortkomingen van scholen en internaten en benadrukken dat ook aan boord een veilige en gestructureerde omgeving kan worden geboden.

6. Digitale middelen

Een deel van de ouders heeft positieve ervaringen met digitale leermiddelen, bijvoorbeeld tijdens de coronaperiode of het online les krijgen voor hun kind in groep 3. *“Het huidige digitale tijdperk maakt het mogelijk om onderwijs op afstand effectief te organiseren.”* Kritische ouders zijn daarentegen bezorgd over hun eigen vaardigheden en de praktische uitvoerbaarheid. Bij hybride onderwijs zouden LOVK-leerkrachten echter het grootste deel van de verantwoordelijkheid dragen, wat deze zorg mogelijk wegneemt.

Tijdens aanvullende interviews (43) wordt bevestigd dat de hierboven genoemde zes thema's belangrijk zijn. Van de geïnterviewde ouders is de helft positief over hybride onderwijs, terwijl een derde negatief is. De overige ouders zijn neutraal en benadrukken dat het succes afhangt van het individuele kind.

De resultaten tonen aan dat er binnen de specifieke doelgroep – varende ouders met jonge kinderen – zeker interesse is in een hybride onderwijsvorm. Veel van deze ouders zien het als een kans om meer flexibiliteit en gezinsrust te realiseren en staan te popelen om het ingevoerd te zien. Tegelijkertijd laat het onderzoek zien dat de acceptatie sterk afhankelijk is van de leeftijd van het kind: ouders van oudere kinderen zijn vaker sceptisch en geven de voorkeur aan het traditionele onderwijsmodel. Het succes van een hybride onderwijsmodel zal afhangen van de mate waarin het aansluit bij de behoeften van zowel het kind als de ouders, en hoe flexibel het systeem kan worden ingericht.

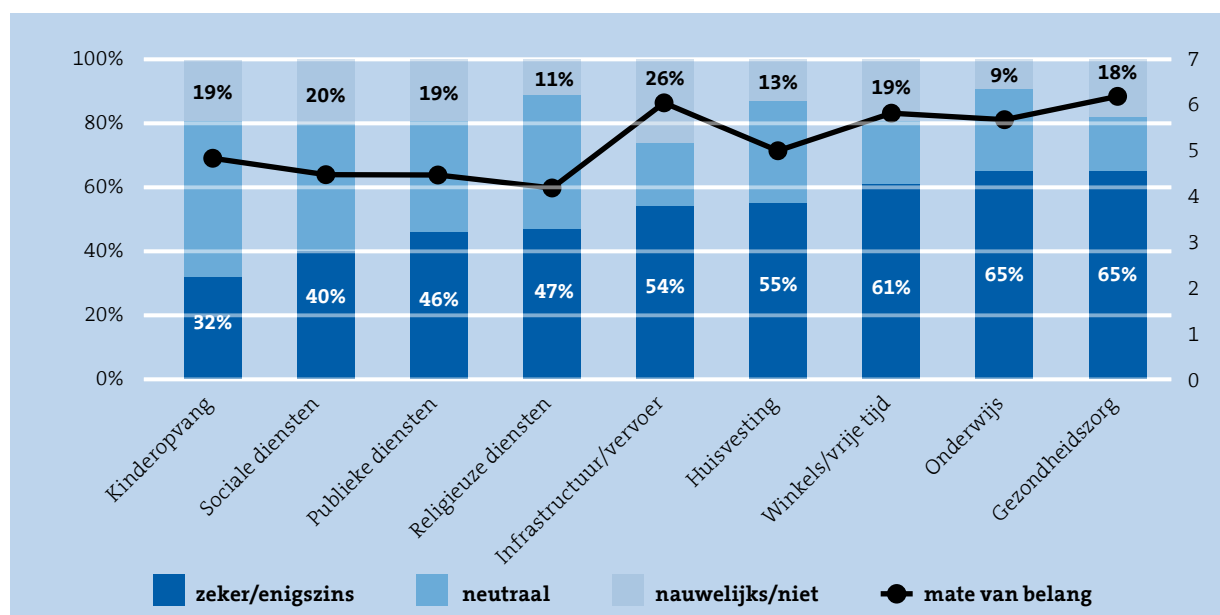
4.4 Belang van en toegang tot voorzieningen

Aan de binnenvaartgezinnen is gevraagd of zij dezelfde toegang ervaren tot voorzieningen als gezinnen aan de wal, de zogenoemde walbewoners. Daarbij konden zij ook aangeven met een cijfer van 1 tot en met 7 in welke mate zij belang hechten aan gegroepeerde voorzieningen aan de wal. De volgende voorzieningen zijn bevroegd:

- Lokale winkels en vrije tijd (supermarkt, horeca, bioscoop, theater, sportfaciliteiten, ed.)
- Onderwijs (basis- en middelbare scholen, beroepsopleidingen, ed.)
- Kinderopvang (peuteropvang, internaten, ed.)
- Gezondheid en zorg (huisarts, tandarts, logopedie, psychische zorg, ouderenzorg, ed.)
- Sociale diensten (Wmo, wijkteam, buurtzorg, uitkeringsinstanties, ed.)
- Publieke diensten (bibliotheek, wijkgebouw, ed.)
- Religieuze instellingen (kerk, moskee, ed.)
- Infrastructuur en vervoer (wegen, parkeerplaatsen, OV, havens. ed.)
- Huisvesting (woningbouwverenigingen, toewijzing, ed.)

Opvallend is dat alle voorzieningen belangrijk worden gevonden, met gemiddelde waarden die variëren van 4,2 tot 6,2. In de volgende figuur wordt het belang door een cijfer weergegeven in een lijn, en in de gestapelde kolommen de mate waarin binnenvaartgezinnen dezelfde toegang ervaren.

Figuur 28. Mate van dezelfde toegang tot voorzieningen aan boord als aan wal en het belang van deze voorzieningen.



Uit de figuur blijkt dat aan gezondheidszorg, onderwijs, winkels en vrije tijdsvoorzieningen het meeste belang wordt gehecht, waarbij een meerderheid een gelijke toegang ervaart aan boord als aan wal.

Uit de interviews komt naar voren dat er beperkingen worden ervaren bij de toegang tot gezondheidszorg. Met name het plannen van afspraken, zoals bij tandartsen en fysiotherapeuten, is lastig. Ook voor geplande zorg, zoals zwangerschap en bevalling, worden belemmeringen genoemd, mede door de verschillende regelgeving

in Nederland, Duitsland, België en Frankrijk en de eisen die zorgverzekeraars hieraan stellen, waardoor een Nederlandse binnenvaartondernemer niet in het buitenland op zwangerschapscontrole mag.

De toegang tot onderwijs voor kinderen wordt over het algemeen als goed ervaren, met uitzondering van ouders die hun kinderen langer thuisonderwijs willen bieden. Dit is gebonden aan stringente wetgeving in Nederland, wat niet altijd in het belang van de kinderen wordt geacht.

De toegang tot lokale winkels en vrije tijdsvoorzieningen wordt overwegend positief ervaren. Veel geïnterviewden noemen de verscheidenheid en afwisseling van winkels als een belangrijk voordeel van een varend bestaan. Vrije tijdsvoorzieningen worden daarentegen minder positief beoordeeld, vooral omdat deze vaak wekelijks bezocht moeten worden, wat door de aard van het bestaan niet altijd haalbaar is. Ook bezorgdiensten worden als een uitdaging ervaren; zij hebben vaak moeite om een ligplaats te vinden bij gebrek aan een vast adres, waardoor levering aan boord niet mogelijk is. Hoewel digitale oplossingen nuttig zijn, blijft de fysieke toegankelijkheid van schepen een struikelblok.

Huisvesting via woningbouwverenigingen en toewijzingen wordt minder belangrijk gevonden. De helft ervaart gelijke toegang, terwijl een groot deel neutraal staat tegenover deze voorzieningen.

Opvallend is het hoge belang dat wordt gehecht aan infrastructuur en vervoer, zoals wegen, parkeerplaatsen, openbaar vervoer en havens, gecombineerd met de grootste mate van ongelijke toegang: 26% ervaart ongelijke toegang. In de interviews wordt dit onderwerp het vaakst genoemd, met klachten over een tekort aan ligplaatsen en auto-afzetplaatsen, terwijl de behoefte hieraan juist toeneemt doordat ook het huis aan de wal bezocht dient te worden. Ook beperkingen in havens, zoals gesloten hekken en veiligheidsbeperkingen, worden benoemd. Geïnterviewden geven bijvoorbeeld aan:

- *“Nee, onze ligplekken verdwijnen uit de stadscentra. Rotterdam Rijnhaven gedumpt. Er wordt geen rekening gehouden met schippers. Bovendien komt stadswacht meteen controleren bij het parkeren van auto. Toen heb ik maar mijn eigen parkeervak gecreëerd, auto in de kraan gehangen een meter boven de grond.”*
- *“Bedrijven zijn afgesloten en je mag niet weg. Ze realiseren zich niet dat het gezin eraf moet kunnen.”*

Daarnaast worden walstroomvoorzieningen en afvalbeheer als struikelblokken genoemd. Een geïnterviewde vertelt:

- *“Aan boord ben je zelfvoorzienend, maar vuilniscontainers zijn in Nederland een drama. Ook wij moeten wel eens een matras vervangen of een ledikant afvoeren, maar die kan ik nergens kwijt. In Duitsland op de kanalen staan bij de sluizen overal containers. Daar kan je zelfs bankstellen kwijt. En op sommige ligplaatsen is het verboden om je generator te laten draaien. Dus dan moet je op de walstroom, maar die doet het vaak niet. Het zou helpen als je zelf in die kast zou kunnen om de zekering om te zetten. Iemand heeft dan gewoon te veel stroom afgenomen, dan moet je een instantie bellen maar dat duurt heel lang.”*

Sociale, publieke en religieuze diensten worden nauwelijks genoemd in de interviews. Deze voorzieningen worden matig belangrijk gevonden, waarbij een groot deel er neutraal tegenover staat en 40 tot 47% gelijke toegang ervaart. Een klein deel meldt ongelijke toegang, vooral vanwege sociale diensten die onvoldoende bekend zijn met de specifieke omstandigheden van binnenvaartgezinnen.

Binnenvaartfamilies investeren in sociale netwerken aan wal, maar worden beperkt door ontoereikende walvoorzieningen.

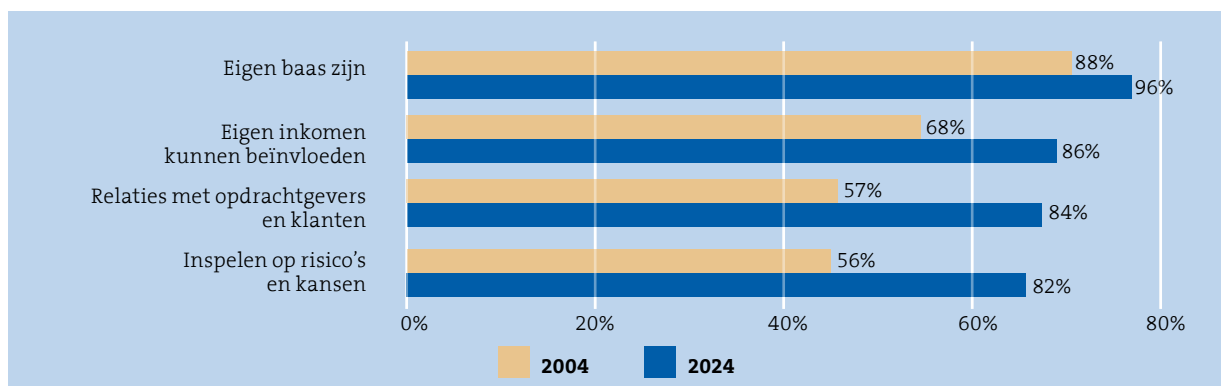
Kinderopvang, waaronder peuteropvang en internaten, wordt matig belangrijk gevonden. Dit hangt samen met het feit dat uitsluitend gezinnen met jonge kinderen hiervan gebruikmaken. Geïnterviewden geven aan dat meer flexibiliteit gewenst is bij het instromen in peuteropvang en kleuterklassen. Ouders moeten vaak grote inspanningen leveren om dit te organiseren. Daarnaast wordt de sluiting van internaten als zorgelijk ervaren.

Samenvattend ervaren binnenvaartgezinnen grotendeels gelijke toegang tot de meeste voorzieningen aan de wal. De toegang tot (online) gezondheidszorg en onderwijs, peuteropvang en internaten leidt soms tot belemmeringen en zou beter kunnen. Infrastructuur en vervoer vormen echter het grootste knelpunt. Er is een tekort aan ligplaatsen, auto-afzetplaatsen en afloplaatsen voor bemanningsledenwissels. Binnenvaartgezinnen moeten werken en leven met veel obstakels in de havens, zoals afgesloten terreinen waar niemand van of aan boord kan gaan. Dit beeld wordt bevestigd door de beoordeling van de omstandigheden op laad- en losterreinen. Een meerderheid van 68% beoordeelt deze omstandigheden als (zeer) negatief. Slechts 14% ervaart de laad- en losterreinen als positief. Dit staat in schril contrast met de overwegend positieve beoordeling van andere aspecten die in relatie staan tot het eigen bedrijf, die in de volgende paragraaf verder worden besproken.

4.5 Ondernemerschap en leefbaarheid

Ondernemerschap in de binnenvaartsector vereist specifieke kwaliteiten en vaardigheden, zoals het werken als eigen baas, het beïnvloeden van het eigen inkomen, het opbouwen en onderhouden van relaties met opdrachtgevers en klanten, en het adequaat inspelen op risico's en kansen. Deze aspecten zijn zowel in 2004 als in 2024 onderzocht, wat een vergelijking mogelijk maakt. Het positief ervaren van deze aspecten kan worden gezien als een indicator voor succesvol ondernemerschap en draagt ook zeker bij aan het welzijn van binnenvaartgezinnen.

Figuur 29. Aandeel van ondernemers die ondernemersaspecten als positief ervaren in 2004 en 2024.



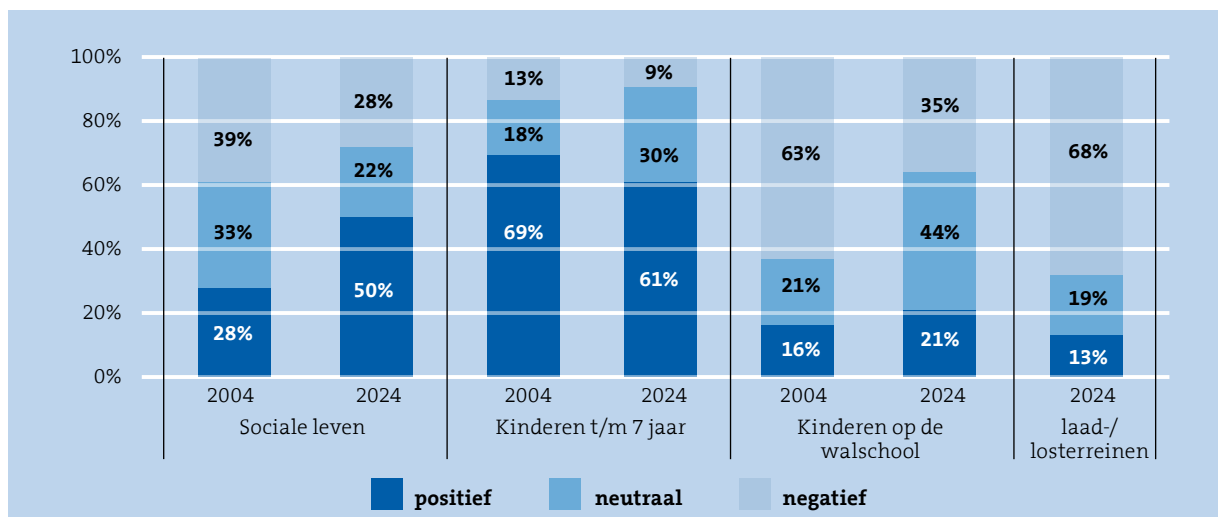
Schippers hebben meer vertrouwen in het ondernemerschap dan ooit.

In 2004 was meer dan de helft van de ondernemers (56 - 57%) positief over het inspelen op risico's en kansen en de relaties met opdrachtgevers en klanten. In 2024 is dit aandeel flink gestegen. Het inspelen op risico's en kansen wordt nu door een grote meerderheid (82%) positief beoordeeld. Hetzelfde geldt voor de relaties met opdrachtgevers en klanten (84%).

Een vergelijkbare ontwikkeling is te zien bij het beïnvloeden van het eigen inkomen. In 2004 werd dit aspect door 68% van de ondernemers als positief ervaren, terwijl dit in 2024 is gestegen naar 86%. Het meest opvallend is echter de beoordeling van het eigen baas zijn. Dit aspect scoorde in 2004 al zeer hoog met 88%, maar in 2024 geldt dit voor bijna alle ondernemers (96%).

In de volgende figuur worden vier aspecten van het varend bestaan belicht: het sociale leven in algemene zin, de aanwezigheid van kinderen tot en met zeven jaar aan boord (inclusief het deels zelf lesgeven in samenwerking met het LOVK), de situatie van schoolgaande kinderen die vaak tijdelijk elders aan wal verblijven, en de omstandigheden op de laad- en losterreinen.

Figuur 30. Oordeel van binnenvaartgezinnen over vier bestaansaspecten in 2004 en 2024.



Uit de figuur blijkt dat in 2024 de helft (50%) van de binnenvaartgezinnen het sociale leven als positief ervaart, een aanzienlijke verbetering ten opzichte van 2004, toen slechts 28% hierover positief was en 39% ronduit negatief. In 2024 ervaart slechts een kwart van de gezinnen het sociale leven als negatief. Deze verbetering kan worden toegeschreven aan factoren zoals de opkomst van online mogelijkheden, meer verblijf aan wal, meer vrije tijd en een bewuste keuze voor het varend bestaan.

Bijna driekwart van de binnenvaartgezinnen beoordeelt de aanwezigheid van kinderen t/m zeven jaar aan boord als positief, een aandeel dat vrijwel gelijk is gebleven ten opzichte van 2004. Er is een lichte daling van 8%, voornamelijk veroorzaakt doordat meer gezinnen dit aspect als neutraal beoordelen. Minder dan 10% van de gezinnen ervaart dit als negatief.

Schippers zijn ook positiever over hun sociale leven en de schoolgaande kinderen.

Een opvallende ontwikkeling is zichtbaar bij het oordeel over schoolgaande kinderen die naar de wal moeten. In 2004 beoordeelde een meerderheid (69%) dit aspect als negatief, terwijl dit in 2024 is gedaald naar 35%. Deze verandering kan deels worden toegeschreven aan factoren die bijdragen aan een beter sociaal leven en meer online mogelijkheden. Tegelijkertijd staat in 2024 de grootste groep gezinnen (44%) hier neutraal tegenover, wat wijst

op meer gewenning aan deze situatie in vergelijking met 20 jaar geleden. Het aandeel gezinnen dat deze situatie als positief ervaart, is licht gestegen, van 16% in 2004 naar 21% in 2024.

Tot slot bevestigt de figuur de grote ontevredenheid over de omstandigheden op de laad- en losterreinen in 2024. Dit aspect werd in 2004 niet bevraagd, maar interviews wijzen erop dat ook toen afgesloten terreinen een belangrijk aandachtspunt waren. In 2024 is deze ontevredenheid verder toegenomen, met een tekort aan afmeervoorzieningen, auto-afzetplaatsen en aflosplaatsen voor bemanningswissels als belangrijke knelpunten.



Binnenvaartgezinnen benoemen in de interviews diverse thema's om het leven en wonen aan boord te ondersteunen. Deze thema's, waarvan de eerste drie al in de vorige paragraaf aan bod kwamen, worden hieronder kort toegelicht:

Ligplaatsen en infrastructuur

Er is een dringende behoefte aan meer en betere ligplaatsen, inclusief veilige en toegankelijke aanmeerplekken met voorzieningen zoals walstroom, afvalinzameling, en plekken om auto's van boord te zetten of de bemanning te wisselen. Vooral in België en op de boven-Rijn worden slechte infrastructuur en gevaarlijke situaties genoemd. Gezinnen wijzen ook op de noodzaak van ligplaatsen waar langer afgemeerd mag worden en speeltuinen in de buurt van ligplaatsen, zodat deze kindvriendelijker worden. Dit toont de noodzaak aan van verbeteringen in de fysieke toegankelijkheid om het varend bestaan te ondersteunen.

Toegang tot onderwijs

Onderwijs blijft een belangrijk aandachtspunt. Gezinnen waarderen de samenwerking met LOVK en internaten, maar wijzen ook op knelpunten, zoals betere communicatie met ouders, flexibelere schooltijden en meer begrip voor de unieke situatie van binnenvaartkinderen. Er zijn zorgen over sluitingen van internaten en er wordt gepleit voor meer mogelijkheden voor thuisonderwijs en online lesgeven aan boord. Gezinnen vragen om deze voorzieningen omdat ze direct invloed hebben op de bedrijfsvoering en de voortzetting van het bedrijf.

Gezondheidszorg

Flexibele en toegankelijke zorg is een terugkerend thema. Er is behoefte aan betere toegang tot online gezondheidszorg en aan boord komende hulpverlening.

Technologie en connectiviteit

Betrouwbaar en snel internet, ook in Duitsland en onder bruggen, is een belangrijke wens. Starlink of andere oplossingen worden genoemd als potentiële verbeteringen om online onderwijs en werk op afstand mogelijk te maken.

Sociaal leven en gezinsdynamiek

Het belang van balans tussen werk en privéleven wordt benadrukt, met meer tijd voor het gezin en minder druk om continu beschikbaar te zijn voor werk. Gezinnen waarderen de gezamenlijke gezinstijd aan boord.

Begrip voor unieke levenswijze

Binnenvaartgezinnen ervaren soms een gebrek aan begrip vanuit de maatschappij voor hun unieke leef- en werkomstandigheden. Dit wordt vooral duidelijk in hun interacties met instanties, zorgverleners en scholen. Meer communicatie, flexibiliteit en bewustwording bij scholen, overheden en andere instanties zouden kunnen bijdragen aan betere ondersteuning van deze gezinnen. Gezien de aanzienlijke economische en sociale bijdrage die mkb-binnenvaartondernemers en hun gezinnen leveren, is het wenselijk dat er meer rekening wordt gehouden met hun specifieke behoeften en omstandigheden.

Samenvattend zijn er positieve ontwikkelingen zichtbaar in het ondernemerschap, waarbij ondernemers hun werk steeds meer waarderen, evenals in het sociale leven en bij schoolgaande kinderen, wat in vergelijking met 20 jaar geleden significant is verbeterd. Echter, binnenvaartgezinnen ervaren soms een gebrek aan begrip vanuit de maatschappij en zouden graag zien dat instanties zich meer bewust zijn van hun specifieke behoeften en deze beter ondersteunen. Daarnaast worden de fysieke infrastructuur – zoals een tekort aan ligplaatsen, auto-afzetplaatsen en aflosplaatsen – en de omstandigheden op laad- en losterreinen als problematisch ervaren. Ook onderwijs, peuteropvang, internaten en gezondheidszorg vragen om verbeteringen, waaronder betere communicatie, flexibelere oplossingen en bredere toegang tot online zorg en onderwijs. Bovendien worden technologie en connectiviteit, zoals snel internet, als essentieel beschouwd.



5. De duurzame toekomst

In dit hoofdstuk staan duurzaamheid en de toekomst centraal. In de eerste paragraaf wordt het begrip duurzaamheid toegelicht en wordt de bestaande kennis hierover besproken. Vervolgens gaat de tweede paragraaf in op kansen en belemmeringen waar mkb-binnenvaartondernemers mee te maken hebben. De derde paragraaf behandelt de toekomstplannen van het bedrijf op zowel de middellange als de lange termijn. In de vierde paragraaf wordt een toekomstvisie geschetst voor de binnenvaart op de lange termijn, met speciale aandacht voor de rol van familiebedrijven. Tot slot worden in de vijfde paragraaf de door binnenvaartondernemers gewenste ambities van belangenorganisaties besproken.

5.1 Kennis over duurzaamheid

Uit de uitgebreide interviews waarin gevraagd wordt om duurzaamheid te beschrijven komen enkele gedeelde begrippen naar voren. Ten eerste zien ondernemers de lange leeftijd van schepen en motoren als een fundamenteel aspect van duurzaamheid. Deze zijn ontworpen om decennia mee te gaan. Zoals een ondernemer stelt: *“Dit schip met 114 jaar heeft de 5e motor.”*

Duurzaamheid begint bij goed onderhoud van bestaande schepen en motoren.

Ten tweede is er brede kritiek op het onnodig vervangen van goed werkende motoren en schepen, wat als niet duurzaam wordt beschouwd. Een ondernemer geeft aan: *“De overheid wil ons aan spullen helpen die helemaal niet lang meegaan. Dat is niet duurzaam.”*

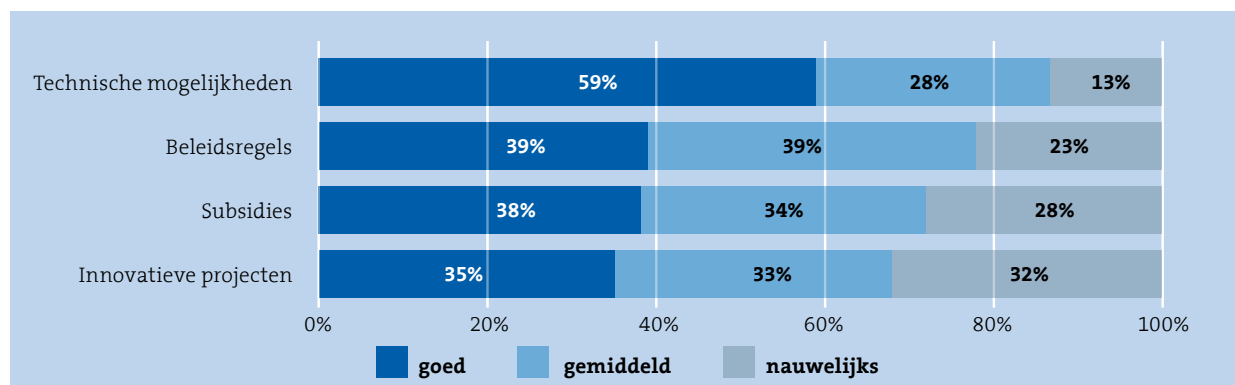
Ten derde benadrukken veel ondernemers de noodzaak van een balans tussen milieuvoordelen en economische haalbaarheid. Een ondernemer vat dit samen: *“Je moet verduurzamen, maar in hoeverre is verduurzamen echt verduurzamen? Het kost mij 2,5 ton om dat te doen, dus financieel is het niet aantrekkelijk.”*

Op basis hiervan komen we tot de volgende definitie van duurzaamheid in de binnenvaart: *“Duurzaamheid in de binnenvaart betekent het optimaal benutten en onderhouden van schepen en motoren, met een focus op het innoveren van bestaand materiaal en het minimaliseren van de impact op het milieu door de reductie van emissies. Het is essentieel dat beleid en maatregelen realistisch en betaalbaar zijn, zodat de binnenvaart een concurrerende transportmodaliteit blijft.”*

In de interviews wordt de leeftijd van schepen en motoren sterk benadrukt als kern van duurzaamheid, dit komt niet expliciet in de definitie over duurzaamheid, zoals die in het onderzoeksvoorstel is opgenomen, naar voren. Ook benadrukken de interviews het belang van betaalbare maatregelen. De interviewdefinitie van duurzaamheid sluit beter aan bij de realiteit van binnenvaartondernemers, omdat deze aspecten benoemt die voor hen praktisch en haalbaar zijn.

Om deze realiteit verder te begrijpen, is het belangrijk te weten in hoeverre ondernemers al kennis hebben van vier onderwerpen rondom duurzaamheid: technische oplossingen voor het bedrijf (zoals schepen en motoren), beleidsregels, subsidies van de overheid en innovatieve projecten. De onderstaande figuur geeft een overzicht van de mate van kennis over deze onderwerpen.

Figuur 31. Mate van kennis van mkb-binnenvaartondernemers over duurzaamheidsonderwerpen.



De kennis over technische oplossingen is het hoogst van de vier onderwerpen: een meerderheid (59%) beoordeelt de eigen kennis als goed, waarvan 20% zelfs als zeer goed. Slechts 13% geeft aan weinig bekend te zijn met technische mogelijkheden. Dit wijst erop dat binnenvaartondernemers goed op de hoogte zijn van opties zoals aanpassingen aan schepen en motoren, wat aansluit bij de focus op lange levensduur, innoveren van bestaand materiaal en efficiëntie.

De kennis over beleidsregels en subsidies is meer verdeeld. Ruim een derde beoordeelt de eigen kennis als (zeer) goed, terwijl een ander derde dit als gemiddeld noemt. Ongeveer een kwart is nauwelijks op de hoogte. Dit wijst op de complexiteit van beleids- en subsidieprogramma's. Uit de interviews blijkt dat beleidsregels vaak als te ingewikkeld en niet afgestemd op de praktijk worden gezien. Ook stelt een ondernemer: *"De regels veranderen zo snel dat het niet bij te houden is."*

Ondernemers kennen de techniek achter duurzaamheid goed, maar minder de bijbehorende regels, subsidies en innovatieve projecten.

Wat betreft subsidies blijkt uit de interviews dat de informatie over subsidies op zich duidelijk is, maar dat het systeem van inloten en de beperkte toegankelijkheid voor weerstand zorgt. Ondernemers waarderen subsidies als hulpmiddel bij verduurzaming, maar noemen vaak een oneerlijke verdeling, bureaucratie en een opdrijvend effect op kosten als knelpunten. Zoals een ondernemer uitlegt: *"Subsidies zorgen ervoor dat prijzen met 60% stijgen, en uiteindelijk blijft je eigen inleg hetzelfde."* Toch zijn er ook

positieve geluiden: sommige ondernemers geven aan dat zij zonder subsidie een investering niet hadden kunnen doen.

Innovatieve projecten scoren het laagst in termen van kennis. Een derde deel van de ondernemers geeft aan goed geïnformeerd te zijn, terwijl een vergelijkbaar deel het gemiddeld of nauwelijks kent. Dit wijst op beperkte bekendheid met vernieuwende initiatieven. Ook in de interviews worden innovatieve projecten zelden genoemd. Wanneer ze wel worden besproken, is de toon vaak kritisch. Bijvoorbeeld: *"Innovaties zoals accu-installaties, zijn niet duurzaam vanwege de hoge milieubelasting bij productie en afvoer."* Tegelijkertijd zijn er ook positieve ervaringen, zoals: *"We hebben zonnepanelen geïnstalleerd en besparen nu duizenden draaiuren."* en *"Hybride varen en alternatieve brandstoffen zoals HVO werken voor ons goed."* Ondernemers omarmen innovaties vooral wanneer ze praktische voordelen opleveren, maar hebben moeite met de strenge eisen en de vaak hoge financiële impact van grote projecten.

Er kan geen significant verband worden aangetoond tussen de mate van kennis over duurzaamheid en relevante scheeps- of bedrijfskenmerken, zoals tonnageklasse, vaartgroep of omzetgrootte. Met andere woorden, de resultaten weerspiegelen de hele binnenvaartsector en gelden zowel voor grote als kleine bedrijven.

Ondernemers in de binnenvaart zijn goed geïnformeerd over technische oplossingen. Beleidsregels en subsidies worden als belangrijk ervaren, maar ondernemers zien obstakels door de complexiteit, beperkte toegankelijkheid en bureaucratie. Innovatieve projecten genieten beperkte bekendheid en enthousiasme, maar worden gewaardeerd wanneer ze praktische voordelen bieden en financieel haalbaar zijn.

5.2 Kansen en belemmeringen van duurzaamheid

Aan binnenvaartondernemers is gevraagd in welke mate zij de eigen bedrijfsvoering als duurzaam beschouwen. Uit de antwoorden blijkt dat 35% van de respondenten hun bedrijfsvoering in grote mate duurzaam vindt, 44% als gemiddeld duurzaam, en 20% als in kleine mate tot niet duurzaam. Deze verdeling komt bijna exact overeen met de resultaten van de CBS-conjunctuurenquête uit 2023 over duurzaamheid bij alle bedrijven in andere sectoren. Ook daar beoordeelt een derde van de ondernemers hun bedrijfsvoering als in grote mate duurzaam, bijna de helft als deels duurzaam, en 17% als in kleine mate of niet duurzaam ²⁷

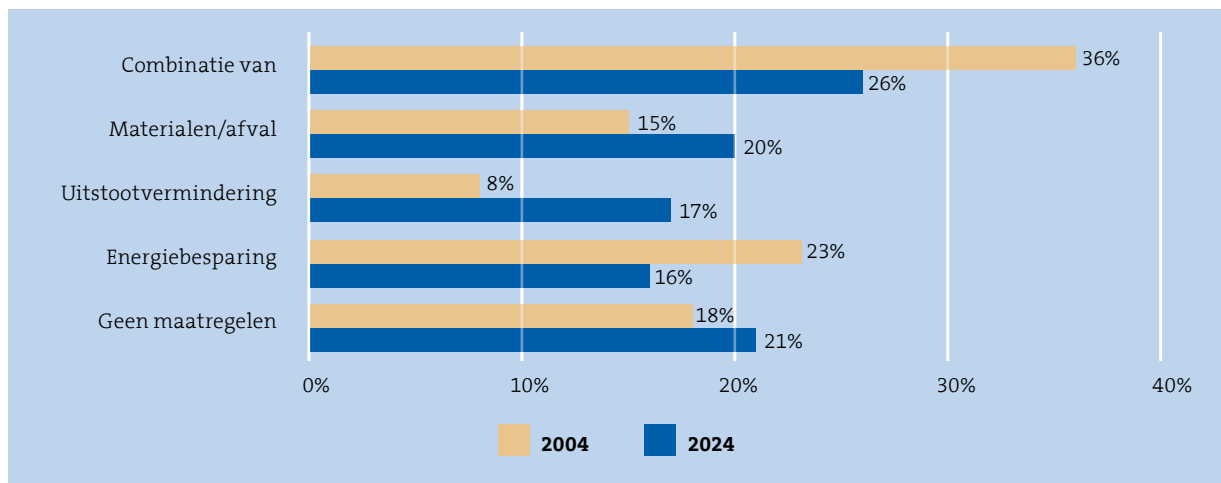
Het is belangrijk op te merken dat deze uitkomsten niet impliceren dat alle economische activiteiten even duurzaam zijn. Ondernemers vergelijken hun prestaties meestal met die van collega-bedrijven of binnen hun eigen sector, in plaats van met (mogelijk duurzamere) andere sectoren. Toch laten de resultaten zien dat binnenvaartondernemers zichzelf qua duurzaamheid in dezelfde mate inschatten als ondernemers in andere sectoren.

²⁷ <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2023/42/groot-deel-van-de-bedrijven-bezig-met-verduurzamen>

Kansen

Naast de zelfinschatting van duurzaamheid is ook gevraagd welke maatregelen ondernemers hebben genomen om hun bedrijfsvoering te verduurzamen, met andere woorden: welke kansen ondernemers zien om te verduurzamen. Uit de CBS-conjunctuurenquête van 2023 blijkt dat 82% van alle ondernemers maatregelen heeft genomen. Dit percentage is onder binnenvaartondernemers zo goed als gelijk, namelijk 79%. In figuur 29 is weergegeven op welke gebieden ondernemers verduurzamingsmaatregelen hebben getroffen.

Figuur 32. Genomen maatregelen voor duurzame bedrijfsvoering door alle ondernemers en binnenvaartondernemers.



De binnenvaart ziet duurzaamheid op dezelfde manier als het Nederlandse mkb.

Uit de figuur blijkt dat 23% van alle ondernemers verduurzamingsmaatregelen heeft genomen op het gebied van energie, terwijl dit percentage in de binnenvaart 16% bedraagt. Voor maatregelen met betrekking tot de circulaire economie - zoals milieubewust omgaan met grondstoffen en afval - is het aandeel in de binnenvaart met 20% hoger dan het gemiddelde van 15% onder alle ondernemers. Op het gebied van uitstootvermindering ligt het aandeel onder binnenvaartondernemers met 17% significant hoger dan de 8% onder alle ondernemers. Dit is logisch gezien de aard van de binnenvaart als vervoerssector. Ten slotte heeft 36% van alle ondernemers een combinatie van maatregelen genomen rond energie, uitstoot en circulaire economie, tegenover 26% van de binnenvaartondernemers.

deel onder binnenvaartondernemers met 17% significant hoger dan de 8% onder alle ondernemers. Dit is logisch gezien de aard van de binnenvaart als vervoerssector. Ten slotte heeft 36% van alle ondernemers een combinatie van maatregelen genomen rond energie, uitstoot en circulaire economie, tegenover 26% van de binnenvaartondernemers.

Binnenvaartondernemers leggen meer nadruk op uitstootvermindering en circulaire economie dan de gemiddelde ondernemer. Tegelijkertijd is het aandeel binnenvaartondernemers dat maatregelen op meerdere gebieden combineert, lager dan bij andere ondernemers. Dit kan erop wijzen dat binnenvaartondernemers specifieke duurzaamheidsmaatregelen prioriteren die aansluiten bij hun sector, terwijl een combinatie van maatregelen (een integrale aanpak) minder vaak voorkomt in de binnenvaart.

Aan de binnenvaartondernemers die maatregelen nemen op het gebied van uitstootvermindering, is doorgevraagd op welke wijze zij dit doen. De opties zijn het toepassen van nabehandeling, het gebruik van alternatieve brandstoffen of de aanschaf van een nieuwe motor. Uit de resultaten blijkt dat de meerderheid (59%) heeft geïnvesteerd in een nieuwe motor. Dit is opvallend, omdat in de interviews geregeld ondernemers aangeven dat zij het vervangen van goed werkende motoren als kapitaalvernietiging ervaren en juist pleiten voor innovatie van bestaande motoren. Daarnaast kiest 36% van de ondernemers voor het gebruik van alternatieve brandstoffen en 31% voor nabehandeling. Het is belangrijk op te merken dat deze percentages geen betrekking hebben op de gehele binnenvaartsector, maar alleen op de ondernemers die specifieke maatregelen hebben genomen om de uitstoot te verminderen.

In de interviews worden de volgende kansen door binnenvaartondernemers benoemd in relatie tot duurzaamheid:

Nieuwe technologieën en innovaties

Biobrandstoffen zoals HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) worden als veelbelovend beschouwd, omdat veel mo-

toren relatief eenvoudig op deze brandstof kunnen draaien. Ook zonnepanelen en hybride aandrijving worden gezien als interessante mogelijkheden, vooral voor kleinere schepen. Een geïnterviewde verwoordt dit als volgt: *“We hebben een hybride Stage V-motor. Dat scheelt zoveel geluid en stank. We kunnen de accu opladen met een kabel. Subsidies helpen innovaties, dat is goed.”*

Lange termijn voordelen

Verduurzaming zorgt voor een betere concurrentiepositie door lagere brandstofkosten en de toenemende eisen van verladers die duurzaamheid belangrijk vinden. Zoals een geïnterviewde zegt: *“Onze klanten moeten ook, dus wij moeten ook.”*

Daarnaast is de jongere generatie binnenvaartondernemers vaak meer bereid om te verduurzamen en ziet dit als een kans om de sector toekomstbestendig te maken. Een geïnterviewde geeft aan: *“We hebben veel kennissen die jong zijn. De jonge generatie, let maar op, versnelt verduurzaming.”*

Mogelijkheden bij kleine schepen

Kleine schepen worden als bijzonder interessant gezien, omdat zij kortere afstanden varen en flexibeler zijn qua laadcapaciteit. Dit sluit goed aan bij duurzaamheidsdoelen zoals het verminderen van vrachtverkeer over de weg. Een geïnterviewde benadrukt dit: *“Juist de kleinere schepen komen zo kort mogelijk bij de bedrijfslocaties, dat scheelt heel veel vrachtwagens. Kijk eens wat je dan aan CO₂ en stikstof bespaart.”* Een ander voegt hieraan toe: *“Kleine schepen liggen beter in de markt en komen beter aan de reis door het brede vaargebied. Juist als je iets voor het klimaat wilt doen, zijn de kleinere schepen interessant.”*

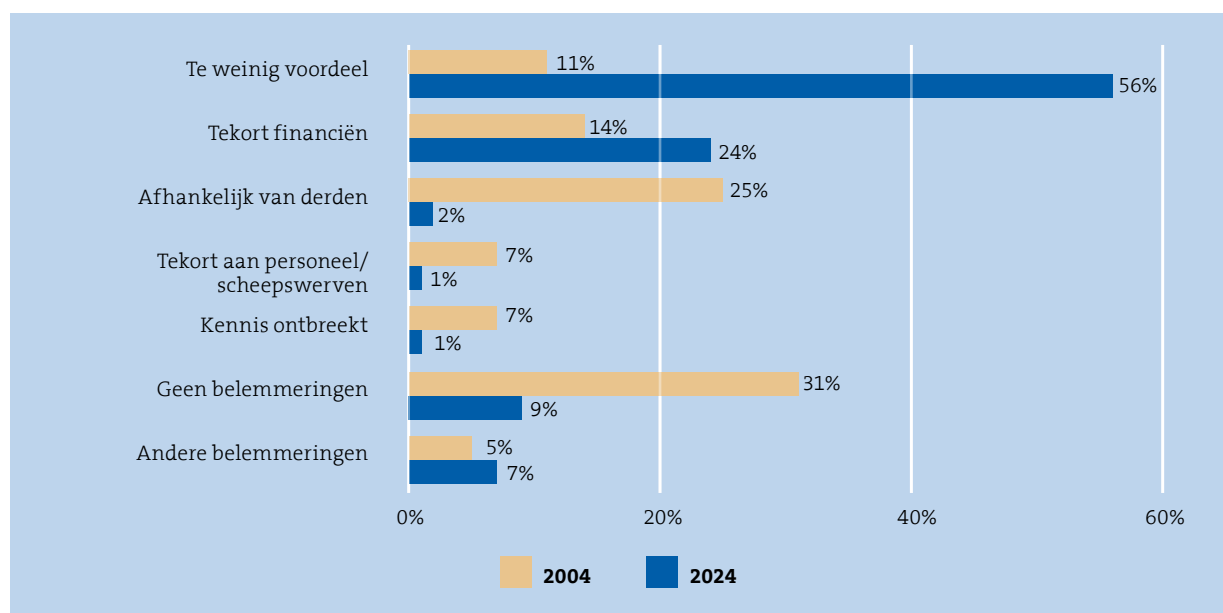
De verduurzaming in de binnenvaart lijkt het klassieke innovatie-adoptiemodel²⁸ te volgen: een kleine groep innovators investeert in zero-emissietechnieken en diesel-elektrische aandrijvingen, terwijl early adopters en de early majority, gestimuleerd door subsidies, vooral kiezen voor Stage V-motoren. Dit derde deel staat er positief tegenover en ziet kansen voor innovatie en groei. Een ander derde deel is sceptisch of afwijzend, vergelijkbaar met de laggards in het innovatie-adoptiemodel. De resterende groep, de late majority, neemt een afwachtende houding aan en erkent zowel de kansen als de uitdagingen van verduurzaming.

Hieronder worden de belangrijkste belemmeringen voor verduurzaming binnen de binnenvaartsector nader geanalyseerd.

Belemmeringen

Ondernemers is gevraagd wat zij als de belangrijkste belemmering ervaren bij het verduurzamen van hun bedrijf. De resultaten hiervan zijn weergegeven in de volgende figuur.

Figuur 33. Belangrijkste belemmering om te verduurzamen voor alle ondernemers en binnenvaartondernemers.



²⁸ https://en.wikipedia.org/wiki/Diffusion_of_innovations

Binnenvaartondernemers halen minder voordeel uit duurzaamheid dan andere ondernemers.

Voor meer dan de helft van de binnenvaartondernemers (56%) is het gebrek aan voordelen, zoals financiële of competitieve voordelen, de belangrijkste belemmering bij verduurzaming. Dit staat in scherp contrast met ondernemers uit andere sectoren, waar slechts een klein deel dit als grootste obstakel ziet. De hoge kosten worden ook in de interviews vaak genoemd als grootste knelpunt. Een ondernemer geeft bijvoorbeeld aan: *“Duurzame schepen krijgen geen voordelen, de vrachtprijs blijft hetzelfde. Waarom zou je dan verduurzamen?”*

Bij ondernemers uit andere sectoren noemt een kwart de afhankelijkheid van derden als grootste belemmering. Dit speelt bij binnenvaartondernemers nauwelijks een directe rol (2%). Toch komt in de interviews indirecte afhankelijkheid naar voren, bijvoorbeeld van verladers en bevrachters, die momenteel geen hogere vrachtprijzen bieden aan schepen die verduurzamen. Een geïnterviewde stelt: *“Verladers moeten ook mee in de transitie. Zonder hun bijdrage wordt verduurzaming voor ons onmogelijk.”*

Een tekort aan financiële middelen wordt door ondernemers in andere sectoren minder vaak genoemd, terwijl dit onder binnenvaartondernemers aanzienlijk vaker naar voren komt, namelijk bijna een kwart (24%). Een ondernemer licht dit als volgt toe: *“Ik heb zelf zitten rekenen om mijn boot duurzaam te maken, maar het is echt te duur. Nu vooral minder verbruiken. We draaien amper de generator aan boord.”*

Opvallend is het verschil in het aandeel ondernemers dat geen belemmeringen ondervindt bij verduurzaming. Bij ondernemers in andere sectoren komt dit voor bij een derde deel (32%), terwijl slechts 10% van de binnenvaartondernemers geen belemmeringen ervaart. Uit de interviews komen nog twee andere veelgenoemde belemmeringen naar voren:

Twijfels over nieuwe technologieën:

Veel binnenvaartondernemers twijfelen aan de betrouwbaarheid en haalbaarheid van nieuwe technologieën, zoals elektrische aandrijving, waterstof en accu's. Ze vrezen dat deze oplossingen in de praktijk niet rendabel of niet werkbaar zijn, zoals geïllustreerd door deze citaten:

- *“Waterstof is veelbelovend, maar de regelgeving is gebaseerd op nieuwbouwschepen. Voor bestaande schepen zie ik dit niet direct gebeuren.”*
- *“Ik volg de ontwikkelingen, maar elektrisch varen is voor onze schepen niet haalbaar. We varen vaak in de losse vaart en hebben geen vaste routes.”*

Onzekerheid door regelgeving:

Ondernemers ervaren veel onzekerheid door complexe en voortdurend veranderende regelgeving, wat het lastig maakt om lange termijn investeringen te doen. Een ondernemer legt uit: *“Het beleid is niet duidelijk en houdt geen rekening met de diversiteit in de sector.”*

De belangrijkste belemmeringen zijn het gebrek aan financiële of competitieve voordelen, de hoge kosten en twijfels over nieuwe technologieën zoals waterstof en elektrisch varen. Daarnaast ervaren ondernemers onzekerheid door voortdurend veranderende regelgeving en onvoldoende betrokkenheid van verladers en bevrachters bij de verduurzamingsdoelen.

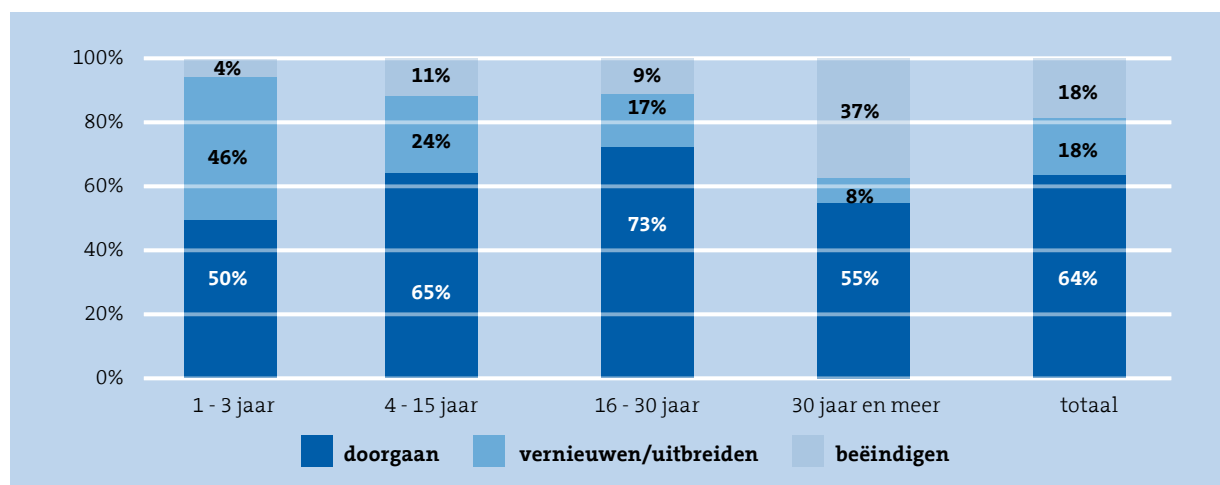
5.3 Toekomstplannen eigen bedrijf

Aan binnenvaartondernemers is gevraagd naar de toekomstplannen voor hun bedrijf in de komende drie jaar, op de middellange termijn. Een ruime meerderheid (64%) wil doorgaan zoals het nu gaat, wat een lichte daling is ten opzichte van 2004 (69%). Bijna een vijfde (18%) wil vernieuwen en/of uitbreiden, wat nagenoeg overeenkomt met de situatie in 2004 (19%). Eenzelfde aandeel (18%) wil het bedrijf de komende drie jaar beëindigen. Dit aandeel is gestegen ten opzichte van 2004, toen dit 12% was.

Zoals te verwachten is er een significant verband tussen het aantal jaren ondernemerschap en de toekomstplannen. Dit is weergegeven in de volgende figuur.

Binnenvaartondernemers gaan door uit tevredenheid, niet uit noodzaak – maar vernieuwing stuit op beperkte financiële haalbaarheid.

Figuur 34. Toekomstplannen naar aantal jaren ondernemerschap in 2024.



Uit de figuur blijkt duidelijk dat ondernemers die net begonnen zijn relatief vaker willen vernieuwen of uitbreiden; dit geldt voor bijna de helft van de startende ondernemers. Bij ondernemers die al langer dan 30 jaar actief zijn, zien we een omgekeerd beeld, waarbij toch nog de helft van hen wil doorgaan.

Een ander significant verband dat hiermee samenhangt, is de tonnagegrootte. Van de ondernemers met schepen kleiner dan 1.000 ton wil meer dan een kwart (26%) het bedrijf beëindigen. Zoals in paragraaf 2.2 is geconstateerd, hangt dit samen met het hoge aandeel ervaren ondernemers (>30 jaar ervaring) die dit type schip exploiteren. Bij ondernemers met een schip tussen de 1.000 en 3.000 ton wil 18% het bedrijf beëindigen, terwijl bij schepen groter dan 3.000 ton nog maar 8% dit plan heeft.

De belangrijkste reden om het bedrijf te beëindigen is pensioen (40%), hoewel dit iets is gedaald ten opzichte van 2004 (47%). Daarnaast speelt voor 35% een combinatie van factoren een rol, zoals kansen aan de wal, personeels tekort of financiële overwegingen. Dit aandeel is duidelijk gestegen ten opzichte van 2004 (18%). Bijna een vijfde (19%) geeft aan dat het leven aan boord niet meer aantrekkelijk is, een lichte daling ten opzichte van 25% in 2004. Het beëindigen van het bedrijf vanwege de kinderen is minder vaak een reden (6%, tegen 11% in 2004). Hoewel pensioen nog steeds de belangrijkste reden blijft om het bedrijf te beëindigen, speelt een combinatie van factoren een steeds grotere rol.

Van de ondernemers die willen doorgaan, doet meer dan driekwart (78%) dit omdat zij tevreden zijn met de huidige situatie. 20 jaar geleden was dit ook de meerderheid (69%), maar het aandeel is sindsdien toegenomen. Een opvallende bevinding is dat in 2004 bijna een vijfde van de ondernemers (18%) wilde stoppen met het bedrijf, maar dat dit destijds niet mogelijk was. In 2024 geldt dit nog slechts voor minder dan 2%. Dit bevestigt dat het leven aan boord aantrekkelijker is geworden. Tegelijkertijd lijkt dit enigszins tegenstrijdig met het feit dat 20% in 2024 wil vernieuwen of uitbreiden, maar dat dit financieel niet haalbaar is. In 2004 was dit aandeel lager (13%).

Bijna een vijfde deel van de ondernemers wil vernieuwen of uitbreiden. Meer dan de helft (52%) wil investeren in een nieuwbouwschip of de aankoop van een ander schip, wat vergelijkbaar is met 2004 (48%). Een groot deel (38%) wil investeren in het bestaande schip, iets lager dan in 2004 (40%). Slechts 2% van de ondernemers wil investeren in faciliteiten aan de wal, zoals een woning, terwijl dit aandeel in 2004 aanzienlijk hoger was (12%). Dit hangt waarschijnlijk samen met het al hoge woningbezit onder ondernemers (zie paragraaf 4.1). Opvallend is dat zowel in 2004 als in 2024 geen van de ondernemers wil investeren in uitbreiding van personeel of een intensievere exploitatiewijze.

De tevredenheid onder binnenvaartondernemers is de afgelopen 20 jaar toegenomen; men gaat door omdat het goed is zo. Noodgedwongen voortzetting is zeldzaam geworden. Er is bovendien een groeiende wens naar vernieuwing en uitbreiding, maar de beperkte financiële haalbaarheid vormt een obstakel.

Lange termijn

In de interviews is gevraagd naar het ideaalbeeld van de ondernemers voor de toekomst op de lange termijn (tien jaar), met betrekking tot werken en wonen aan boord. De belangrijkste thema's die daarbij naar voren komen zijn:

1. Doorgaan zoals nu

Veel ondernemers geven aan tevreden te zijn met hoe hun bedrijf momenteel draait en hopen dit in de toekomst voort te zetten. Eén van hen benadrukt: *“Gezond mogen zijn en blijven en verder niet te veel veranderingen. We genieten iedere dag en gaan lekker door zo.”* Een ander voegt toe: *“Mijn ideaalbeeld is dat ik een beetje mijn ding kan doen en kan blijven varen.”*

2. Familie en balans tussen werk en privé

De combinatie van werk en gezin is een belangrijk thema. Sommigen willen meer tijd voor hun gezin of geven aan dat familiebanden hun keuzes beïnvloeden. Een ondernemer zegt: *“Na een paar jaar hoop ik dat mijn vrouw weer terug aan boord komt en we de vrijheid van vroeger terugkrijgen.”* Anderen denken aan generatieoverdracht: *“Mijn zoon neemt het bedrijf over. We willen nog varen, maar een kleiner schip erbij zou het ideaal maken.”*

3. Verduurzaming

Voor een deel van de ondernemers is verduurzaming een belangrijk toekomstdoel. Toch worden kosten en haalbaarheid vaak als beperkende factoren genoemd. Een geïnterviewde droomt: *“Droom is een nieuwbouwschip. Het lijkt me niet haalbaar, maar het zou verduurzaming veel gemakkelijker maken.”* Een ander kijkt vooruit: *“Over 10 jaar zero-emission, dat we dan een oplossing hebben. Ik wil niet rijk worden, maar wel een fijn schip.”*

4. Afbouwen

Voor sommige ondernemers staat het afbouwen van het bedrijf centraal. Zoals een ondernemer aangeeft: *“We hopen over vier jaar te stoppen. Er is meer in het leven dan varen.”* Voor sommigen speelt leeftijd ook een rol: *“Ik ben 73 jaar, kan niet met een rollator door het gangboord. We hebben alles afgelost en zijn klaar om te stoppen.”*

5. Innovatie

Nieuwe technologische mogelijkheden worden door sommige ondernemers gezien als kansrijk. Het gebruik van automatisering, afstandsbediening en kunstmatige intelligentie wordt vaak genoemd. Een geïnterviewde beschrijft zijn visie: *“Over 10 jaar woon ik aan de wal, stuur mijn schip vanaf mijn zolder via beeldschermen, en ben ik eigenaar, geen schipper meer.”*

6. Vrije tijd

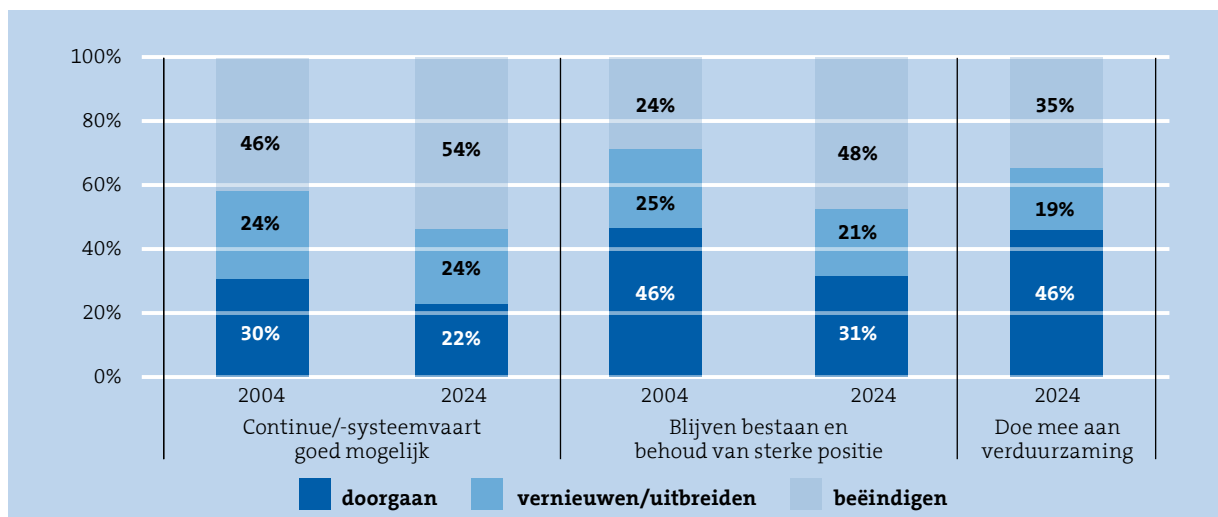
Veel ondernemers dromen van meer vrije tijd of een leven met minder werkdruk. Eén van hen merkt op: *“Veel meer vrije tijd dan nu zou ik wensen. Niet meer 365 dagen varen. Ik hoef niet rijk te worden.”* Een ander ziet dit zo: *“Schip vrij gevaren hebben en een deel van het pensioen veiligstellen, en dan kunnen we kiezen voor meer vrije tijd.”*

Samenvattend tonen de interviews aan dat continuïteit en financiële zekerheid centrale thema's zijn. Daarnaast spelen werk-privébalans, verduurzaming en innovatie een belangrijke rol. Veranderende gezinsfasen en technologische ontwikkelingen blijken hierbij bepalende factoren. Terwijl sommige ondernemers dromen van meer vrije tijd, richten anderen zich op automatisering en nieuwe technologieën.

5.4 Toekomstpositie van familiebedrijven

In deze paragraaf bespreken we de toekomst van de binnenvaart en hoe binnenvaartondernemers deze zien voor het familiebedrijf op de lange termijn (tien jaar). Drie positieve stellingen over de positie van familiebedrijven zijn aan de ondernemers voorgelegd.

Figuur 35. In welke mate ondernemers het eens of oneens zijn stellingen over familiebedrijf in 2004 en 2024.



In 2004 onderschreef 30% van de respondenten de stelling dat continu- of systeemvaart ook mogelijk is binnen een familiebedrijf. In 2024 is dit percentage gedaald naar 22%, terwijl het percentage dat het hiermee oneens is, is toegenomen van 46% naar 54%. Dit sluit aan bij eerdere resultaten waaruit blijkt dat dagvaart in combinatie met weekend- en zondagsrust het meest wenselijk wordt geacht voor familiebedrijven (zie paragraaf 3.3 vrije tijdsregeling). Dit zegt echter nog niets over het voortbestaan van familiebedrijven, waar de volgende stelling op ingaat.

*Opvallend weinig vertrouwen
in de toekomst van familiebedrijven,
ondanks een gemeten stabiele trend
in de afgelopen 20 jaar.*

In 2004 was bijna de helft (46%) van de respondenten het eens met de stelling dat familiebedrijven in de binnenvaart altijd zullen blijven bestaan en hun sterke positie zullen behouden. In 2024 is dit percentage gedaald naar 31%, terwijl het percentage (zeer) oneens steeg van 24% naar bijna de helft (48%). Dit wijst erop dat het vertrouwen in de toekomst en de sterke positie van familiebedrijven sterk is afgenomen. Terwijl in dit onderzoek eerder is geconstateerd en gemeten dat het aandeel familiebedrijven de af-

gelopen 20 jaar vrij stabiel is gebleven, ze in allerlei geledingen voorkomen en het ondernemerschap en het sociale leven positiever gewaardeerd worden.

Een derde stelling, die alleen in 2024 is voorgelegd, gaat over duurzaamheid. Bijna de helft (46%) is het eens met de stelling dat familiebedrijven en/of kleine schepen kunnen bijdragen aan verduurzaming, terwijl 35% het hiermee oneens is. Hoewel veel ondernemers positief zijn over de bijdrage van familiebedrijven aan verduurzaming, is ook een aanzienlijk deel sceptisch.



In de enquête is ook een open vraag gesteld over de toekomst van familiebedrijven. Veel ondernemers vrezen dat familiebedrijven en kleine schepen zullen verdwijnen, met als voornaamste oorzaken de toenemende regelgeving en de financiële druk. Ze geven aan dat onhaalbare eisen en het verdwijnen van voorzieningen zoals ligplaatsen en internaten het bestaan van familiebedrijven zwaar onder druk zetten. Een ondernemer verwoordde dit als volgt: *“Niet heel positief eigenlijk. Particuliere familieschepen zullen in de toekomst sporadisch zijn (begin is er al). De binnenvaart zal hoofdzakelijk uit rederijen met duur personeel bestaan. Subsidiepotten worden leeggetrokken door kansloze projecten, alleen voor eigen financieel belang. Normaal betaalbaar personeel is er niet meer en de toekomstige regelgeving belooft ook niet veel goeds.”*

Toch zien sommige respondenten ook kansen en positieve ontwikkelingen. Zij benadrukken de blijvende noodzaak van binnenvaart voor duurzaam transport, de flexibiliteit en passie van familiebedrijven, en de rol van kleinere schepen in nichemarkten. Een ondernemer merkt op: *“Als iedereen eens ophoudt met overal negatief over te praten, zowel over de gezinsbedrijven als de internaten, en we zorgen dat we positief in het nieuws komen, zou dit de bedrijfstak ten goede komen en zien meer mensen er een toekomst in.”* Er zijn ook ondernemers die van mening zijn dat familiebedrijven kunnen overleven door flexibel in te spelen op veranderingen: *“Positief, zal altijd in een of andere vorm blijven bestaan. Ladingstromen veranderen wel in volume en soort, maar de vervoersbehoefte blijft.”*

Ook in de interviews is specifiek gevraagd naar hoe het aandeel van familiebedrijven zich in de komende tien jaar zal ontwikkelen. Ook hier verwacht een meerderheid van de geïnterviewden dat dit aandeel verder zal afnemen. Een derde denkt dat het aandeel stabiel zal blijven, terwijl een kleine groep gelooft dat er een toename zal zijn.

Afname

Veel geïnterviewden voorzien een afname van familiebedrijven in de binnenvaart in de komende tien jaar. De combinatie van hoge verduurzamingskosten en nieuwe regelgeving maakt het voor familiebedrijven lastig om te overleven, vooral omdat banken en subsidies vaak onvoldoende steun bieden. Daarnaast wordt de concurrentie van grote rederijen genoemd. Ook wordt regelmatig vermeld dat veel vrouwen kiezen voor een leven aan de wal, wat het varen minder aantrekkelijk maakt. Een ondernemer schetst het als volgt: *“De veroudering van schepen gaat door. Nieuwbouw van kleine schepen is er niet, en het aandeel van gezinsbedrijven wordt kleiner.”*

Stabiliteit

Ondanks knelpunten verwachten sommige geïnterviewden dat het aandeel van familiebedrijven in de binnenvaart relatief stabiel blijft. Zij zien kansen voor gezinsbedrijven die zich richten op nichemarkten en profiteren van hun flexibiliteit in vergelijking met grotere rederijen. Hoewel het traditionele model van een gezin aan boord steeds minder voorkomt, ontstaan er alternatieve vormen van familiebedrijven, zoals broers en zussen die samen varen of hybride constructies waarbij slechts een deel van het gezin aan boord blijft. Daarnaast blijven bepaalde vaarwegen en markten afhankelijk van kleine schepen, die moeilijk te vervangen zijn door grotere schepen. *“Man en vrouw aan boord is kostentechnisch beter, dus ik denk dat het aandeel gezinsbedrijven stabiel blijft.”*

Toename

Een kleinere groep geïnterviewden gelooft dat er een kans is op een opleving van familiebedrijven in de toekomst. Deze ondernemers wijzen op de unieke aantrekkingskracht van het leven aan boord en de voordelen die een familiebedrijf biedt op het gebied van samenhang en flexibiliteit. Ze verwachten dat nieuwe oplossingen, zoals hybride onderwijs, meer gezinnen kunnen motiveren om voor het schippersbestaan te kiezen. Daarnaast zijn er signalen dat de jongere generatie weer interesse toont in de binnenvaart. *“Iedereen zegt dat het minder gaat worden, maar misschien komt er een omslag. Het is gewoon een heel mooi leven.”*

Belangenorganisaties hebben werk aan de winkel: onderwijs, infrastructuur, regelgeving, duurzaamheid en imago vragen om actie.

De toekomst van familiebedrijven in de binnenvaart wordt als onzeker ervaren, mede door externe factoren zoals regelgeving, verduurzamingseisen en de beschikbaarheid van faciliteiten zoals internaten. Het merendeel verwacht een afname, waarbij grote rederijen de kleinere bedrijven verdringen. Toch blijven er mogelijkheden voor familiebedrijven die zich weten aan te passen aan nieuwe marktomstandigheden. De sleutel tot behoud of groei ligt in beter beleid dat specifiek rekening houdt met de unieke kenmerken van familiebedrijven. Ondanks de obstakels zijn er ook

perspectieven, die vooral worden herkend door de nieuwe generatie jonge ondernemers en door ondernemers die inzetten op innovatie en aanpassingsvermogen. Dit aanpassingsvermogen blijkt al uit de decennialange geschiedenis van het familiebedrijf in de binnenvaart en wordt ook door de resultaten uit dit onderzoek onderstreept.

5.5 Rol van belangenorganisaties in de toekomst

In deze laatste paragraaf bespreken we wat belangenorganisaties in de komende tien jaar moeten bereiken. Deze inzichten zijn gebaseerd op interviews waarin aan binnenvaartondernemers wordt gevraagd: *“Stel dat u lid bent van een belangenorganisatie, wat wilt u bereiken?”*

Dit zijn de zes belangrijkste thema's die naar voren komen:

1. Behoud van familiebedrijven en verbetering van onderwijs

Ondernemers onderstrepen het belang van het behoud van familiebedrijven als fundament van de binnenvaartsector. Dit vraagt om gerichte maatregelen, zoals beter onderwijs voor de jongere generatie, waaronder hybride onderwijsprogramma's voor binnenvaartkinderen tussen de 7 en 12 jaar. Internaten zijn essentieel, niet alleen vanwege de educatieve functie, maar ook vanwege hun sociale waarde voor varende gezinnen. Daarnaast pleiten ondernemers voor meer praktijkgerichte opleidingen om goed opgeleid personeel te laten instromen.

2. Verbetering van infrastructuur

De staat van infrastructuur, zoals ligplaatsen, afmeergefaciliteiten, auto-afzetplaatsen, aflosplaatsen en het onderhoud van bruggen en sluizen, is volgens de ondernemers cruciaal. Zij wijzen vaak op de slechte staat van vaarwegen, achterstallig onderhoud en het verdwijnen van ligplaatsen, vooral langs de Rijn en in Duitsland. Het gebrek aan voldoende voorzieningen belemmert niet alleen de dagelijkse bedrijfsvoering, maar ook het gezinsleven van binnenvaartondernemers.

3. Hervorming van regelgeving

Regelgeving vormt een aanzienlijke belemmering voor veel ondernemers. Richtlijnen zoals CCR-eisen en bemanningseisen worden vaak als te streng, onrealistisch of niet afgestemd op de praktijk ervaren, vooral voor kleine schepen en familiebedrijven. Ondernemers pleiten voor regelgeving die beter aansluit bij de haalbaarheid en specifieke behoeften van de sector. Dit draagt niet alleen bij aan een veiligere sector, maar ook aan een leefbaardere werkomgeving voor ondernemers en hun gezinnen.

4. Duurzaamheid

Duurzaamheid is een gedeeld thema binnen de sector. Ondernemers pleiten voor realistische stappen richting vergroening, met voldoende financiële ondersteuning vanuit de overheid en ruimte voor maatwerk. Subsidies richten zich niet alleen op nieuwbouw, maar ook op het verduurzamen van bestaande schepen, met extra aandacht voor het behoud van een diverse binnenvaartvloot. Tegelijkertijd benadrukken ondernemers dat de praktische uitvoerbaarheid van duurzaamheidseisen essentieel is, zodat kleine bedrijven niet financieel worden overbelast.

5. Sterkere belangenbehartiging en samenwerking

Het versterken van de belangenbehartiging binnen de binnenvaart is een veelgehoorde ambitie. Ondernemers ervaren regelmatig een gebrek aan slagkracht bij brancheorganisaties zoals KBN en ASV. Eenheid binnen de sector, met één duidelijke stem richting politiek en beleidsmakers, is gewenst. Daarnaast noemen ondernemers samenwerking binnen de sector, bijvoorbeeld in de vorm van coöperaties, als een manier om onderlinge concurrentie op vrachtprijzen te beperken en de binnenvaart sterker en toekomstbestendiger te maken.

6. Verbetering van imago en bewustwording

Ondernemers benadrukken de noodzaak om de binnenvaart beter op de kaart te zetten bij het grote publiek en bij beleidsmakers. De sector wordt vaak onderschat in termen van economische waarde en duurzaamheidspotentieel. Er is behoefte aan positieve beeldvorming en gerichte campagnes die de binnenvaart positioneren als een aantrekkelijk beroep en een belangrijke schakel in het logistieke systeem. Een verbeterd imago draagt bij aan het aantrekken van jongere generaties en het vergroten van de instroom in de sector.

Bijlage 1: Geraadpleegde bronnen

Centrale Commissie voor de Rijnvaart
EBU: European Barge Union
ESO: Europese Schippers Organisatie
EuRis: European River Information Services
<https://binnenvaartcijfers.nl/>
<https://in-cite.nl/>
<https://inland-navigation-market.org/?lang=nl>
<https://lovt.org/>
<https://nprc.eu/duurzame-supply-chain/>
<https://platina4action.iwtprojects.eu/>
<https://rh2iwer.eu/>
<https://sabni.nl/>
<https://wereldvande binnenvaart.nl/overons/>
<https://www.binnenvaart.nl/>
<https://www.binnenvaartkredietunie.nl/>
<https://www.eicb.nl/over-eicb/>
<https://www.elv-transport.com/NL/html/specialisa.html>
<https://www.gelijke-kansen.nl/>
<https://www.ivr-eu.com/expertises/online-schependatabase>
<https://www.nyenrode.nl/faculteit-en-onderzoek/leerstoelen/familiebedrijven/familiebedrijf>
<https://www.ptcba.nl/>
<https://www.refitalliantiebinnenvaart.nl/>
<https://www.synergetics-project.eu/>
IWT: Inland Waterway Transport
Kamerbrief over toekomst binnenvaart (30-11-2022)
KBN: Koninklijke Binnenvaart Nederland
Planbureau voor de Leefomgeving: klimaatneutrale binnenvaart in 2050
Rabobank: Cijfers en Trends
Zero Emissie Binnenvaart: Onderzoekbureau Panteia (8-11-2023)

Bijlage 2: Klankbordgroep

Tijdens het onderzoek functioneert deze groep onder voorzitterschap van Bart Verkade, tevens initiatiefnemer van dit onderzoek. De klankbordgroep adviseert de onderzoeker over de opzet en uitvoering van het onderzoek. In een later stadium worden de eerste ruwe resultaten en de conceptrapportage besproken. In goede samenwerking met de klankbordgroep is het eindrapport vastgesteld.

Leden van de klankbordgroep:

- Bart Verkade – Voorzitter ELV, binnenvaartondernemer en historicus (voorzitter)
- Henk Schipper – Directeur ELV en oud-binnenvaartondernemer
- Jan Veldman – Bestuurslid SWT en oud-binnenvaartondernemer
- Geert Snoeij, beleidsmedewerker KBN
- Kees Bregman – Directeur Limena
- Lauwrens Faasse – Binnenvaartondernemer
- Lienke van Dijk – Directeur - bestuurder LOVK
- Louis Keur – Acquisitie ELV en oud-binnenvaartondernemer
- Wilco Volker – Projectleider Modal Shift NPRC
- Wim Onderdelinden – Bestuurslid SWT en oud-directeur Stichting Abri

Colofon

Tekst: AHA Data, Angelique Hubens, Horm



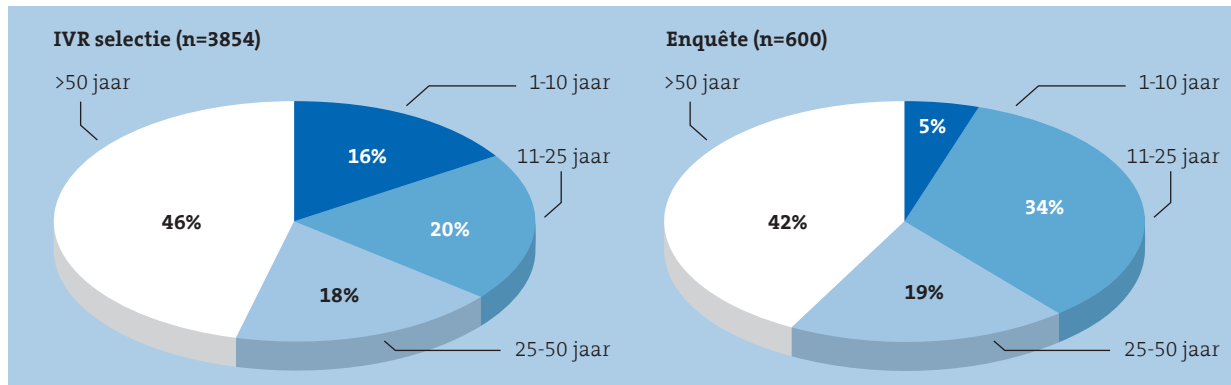
Foto's: Joanke van der Wal (Tenax)

Sarina Ooms (Deo Favente)

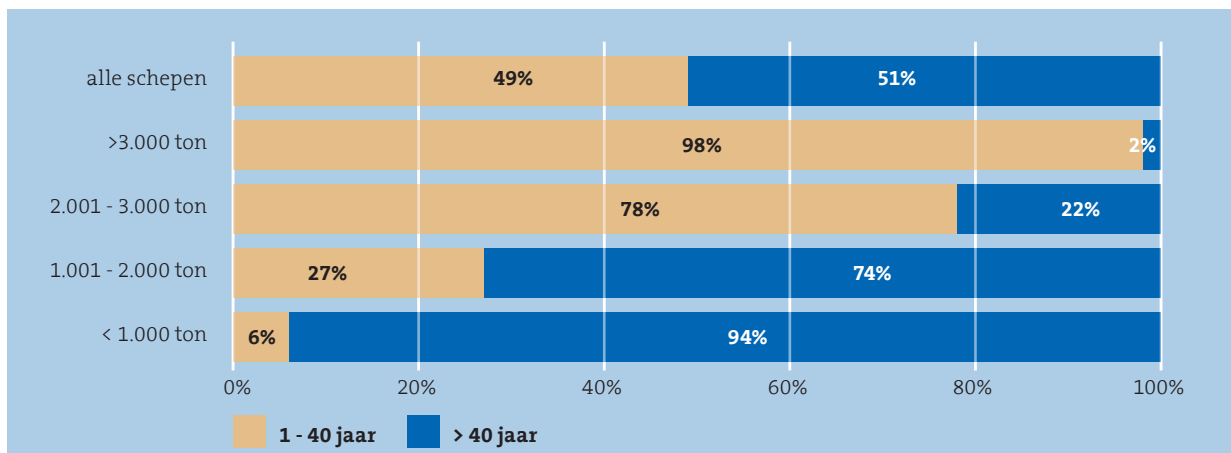
Lay-out: Loods 19, Ad van der Linden, Budel

ERRATA

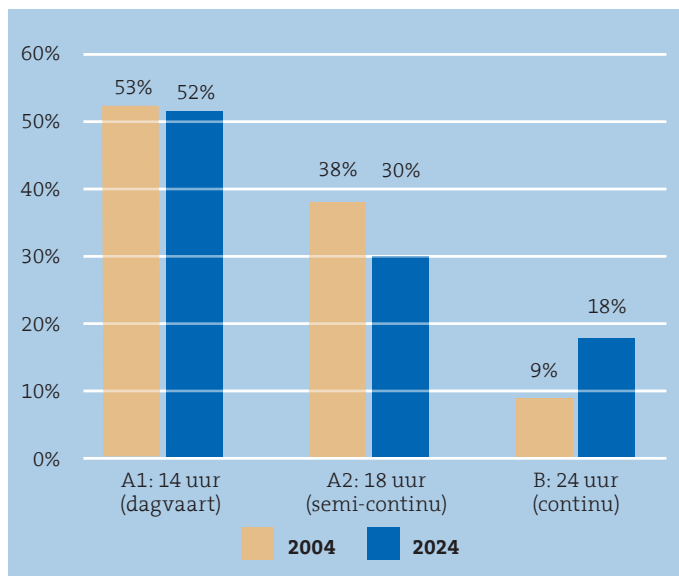
Pagina 28 - Figuur 3: wijziging in de bijschriften



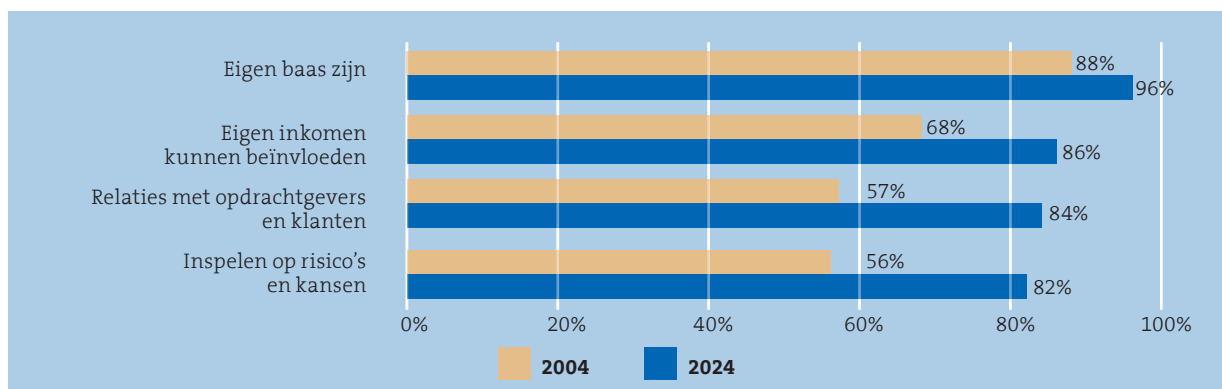
Pagina 29 - Figuur 4: wijziging in de legenda



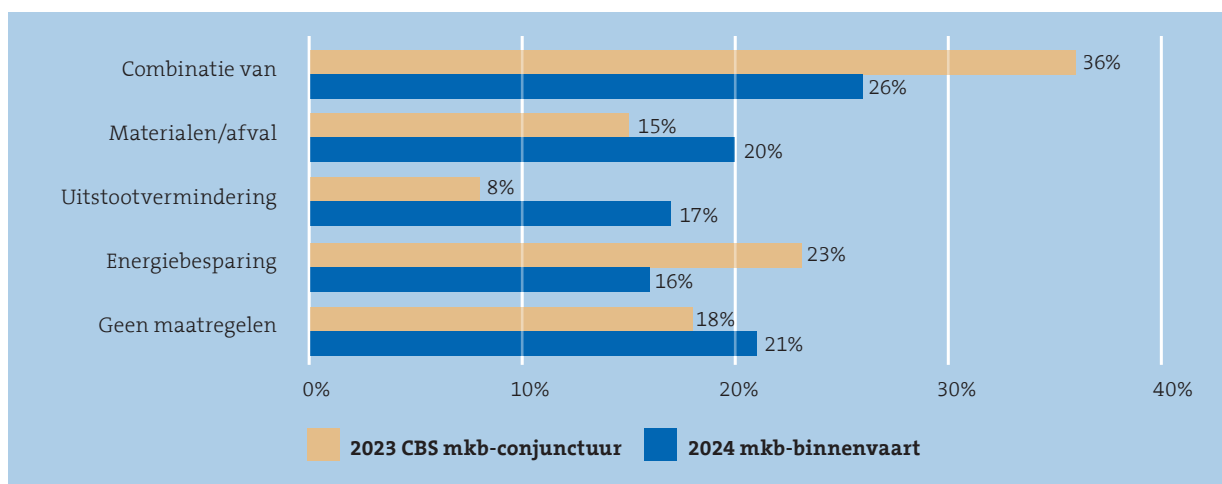
Pagina 47 - Figuur 14: wijziging van de weergave van de percentages



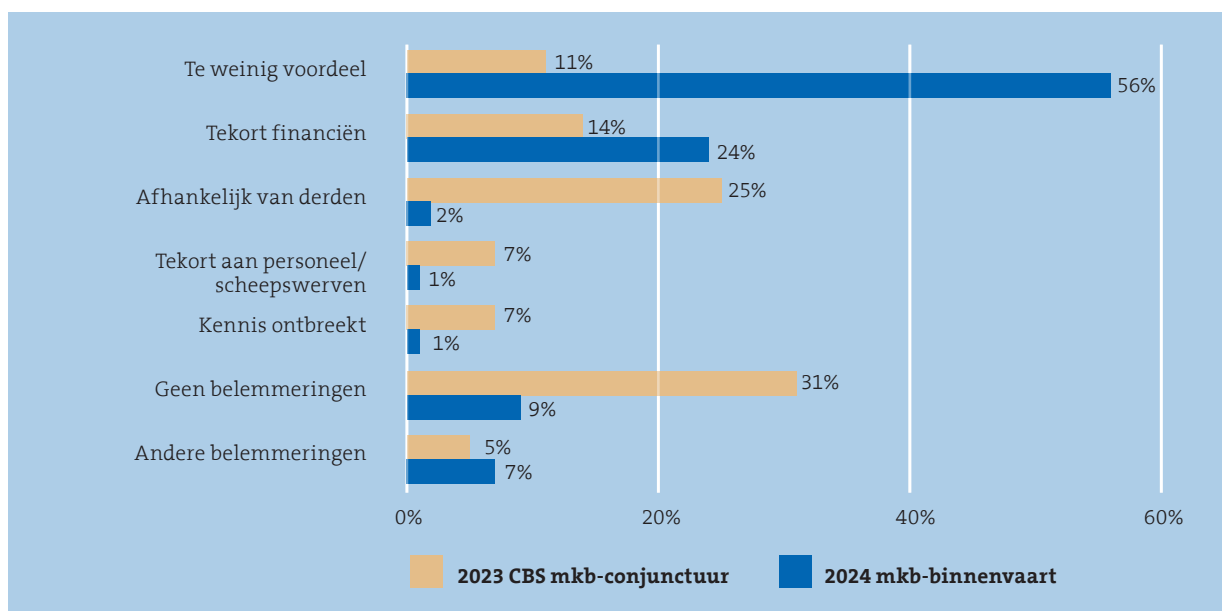
Pagina 67 - Figuur 29: wijzigig van de weergave van de percentages

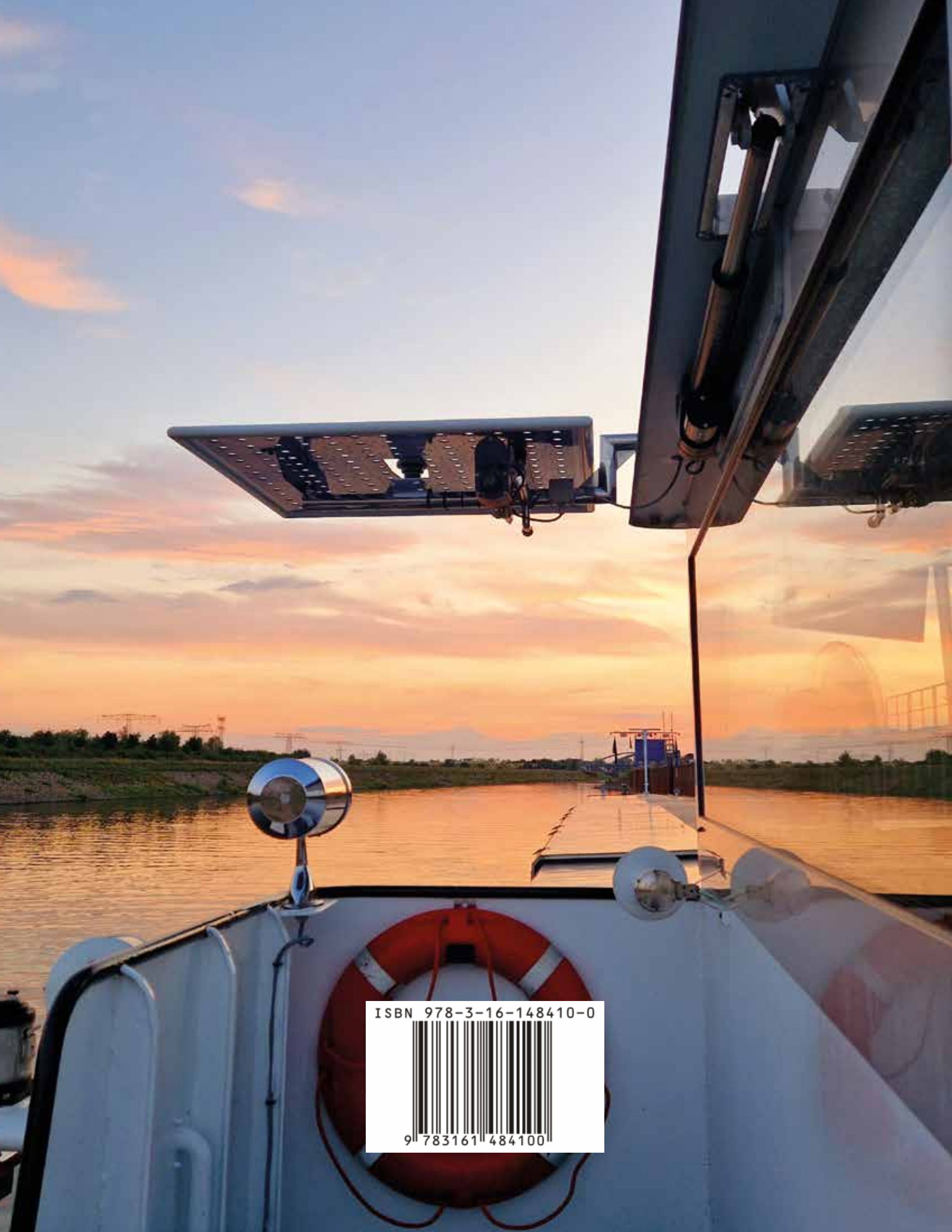


Pagina 73 - Figuur 32: wijziging in de legenda



Pagina 74 - Figuur 33: wijziging in de legenda





ISBN 978-3-16-148410-0



9 783161 484100