

Binnenvaart zit met financiële kater

Banken hadden een nieuwe markt gevonden: de binnenvaart. Nu het crisis is, tellen zij hun knopen.

Door onze redacteur
PIET DEPUYDT

Wim Sakko (55) vaart al bijna een kwart eeuw op de Rijn naar Duitsland, vaak twee keer in de week op en neer, dag en nacht. „Je bent ondernemer, je verdient goed.” Maar er zit ook een schaduwzijde aan. „Een sociaal leven heb je niet.” Dus besloot hij in 2006 een jaartje aan wal te gaan om zijn huis op te knappen. En toen begon de ellende.

De binnenschipper uit Bergen op Zoom had het financieel goed voor elkaar. Hij had zijn vorige schip aan zijn schoonzoon verkocht en een nieuwe Rijnaak besteld voor 4,1 miljoen euro. Bij ABN Amro vroeg hij een hypotheeklening aan van 3 miljoen euro. De rest kon hij uit eigen middelen betalen. Uiterlijk mei 2008 kon het nieuwe schip klaar zijn.

Maar de bank gaf er de voorkeur aan om met een scheepsmakelaar van eigen voorkeur in zee te gaan. Dat weigerde Sakko. „Ik wou bij dezelfde makelaar blijven die mijn vorige twee schepen had gebouwd.” Het dossier bleef sinds 2006 zes maanden slepen. Toen werd ook nog het casco, de ruwe stalen romp, te laat uit China geleverd. Het contract moest worden heronderhandeld, met hogere kosten tot gevolg. Pas afgelopen zomer voor zijn hypermoderne nieuwbouwschip van 105 meter het dok uit, ruim een jaar later dan voorzien. De binnenschipper hield er een financiële kater aan over. „Ik zit nu met een tekort van 100.000 euro”, zegt hij. „De bank weigert met aanvullende financiering over de brug te komen.” Hij zal zijn huis moeten verkopen, zegt hij.

Sakko's tegenslag is door de economische crisis alleen maar verhe-

Saneringsregeling

Een bedrag van 154 miljoen euro, dat is volgens een werkgroep in de binnenvaart de kostprijs om de branche gedurende vijf jaar van zijn verlamende overcapaciteit te bevrijden. Het geld dient om een zogeheten 'oplegeregeling' te financieren die op 1 januari 2010 zou ingaan. De binnenvaartbranche neemt 59 procent van de kosten voor zijn rekening, de banken een derde, de zeehavens en de rijksoverheid de rest. Binnenschippers die hun schip gedurende vier weken of langer willen stilleggen, kunnen aanvragen tegen welke prijs per ton en per dag ze dat willen doen. De gunning gaat naar de laagste bidders. De mededingingsautoriteit NMa is kritisch over het plan omdat het capaciteit uit de markt haalt, waardoor het aanbod afneemt en de prijzen kunnen stijgen. Dit is nadelig voor de consument.

De binnenvaartmarkt voor zowel droge bulk als containers is sinds midden 2008 ingestort (met 50 procent omzetkrimp). In sommige gevallen is de vrachtprijs tot ver beneden de kostprijs gedaald. De Nederlandse vloot, die de grootste is in Europa, zit met een structurele overcapaciteit. „De handelswaarde van mijn nieuwbouwschip is sinds afgelopen zomer met een kwart gedaald tot 3 miljoen euro”, zegt Sakko. Evenveel als het bedrag dat hij met het schip als onderpand heeft moeten lenen. Hij ziet het somber in. Als de bank straks de lening opzegt en het schip onderhands verkoopt, dan is hij niet alleen meer dan een miljoen euro kwijt. „Dan verlies ik alles,” zegt hij.

Scheepsmakelaars en bankiers deden de afgelopen jaren gouden zaken met nieuwbouw. Sceptici spreken van 'wildbouw'. „Er zijn nog 300 tot 400 schepen in aanbouw”, waarschuwde Hans Visser, econoom aan het onderzoeksinstituut NEA, in september vorig jaar in deze krant. „Op korte termijn zie ik geen einde komen aan die toename van nieuwe laadruimte.”

De vraag was in de topjaren 2007 en 2008 zo groot dat meer dan de helft van de nieuwbouw al vóór de oplevering met winst werd doorverkocht. Makelaars die van de bloei profiteerden zoals Nederlandse ondernemers als George Rensen, Peter Versluis (VeKa) en Peter Hendricks (Hendricks Scheepvaart) overspoelden de branche met casco's die in China in serie waren geproduceerd. Door hoge volumes na te streven, zorgden ze voor schaalvoordelen en hogere winstmarges. Alleen al in de topjaren 2007 en 2008 liepen er bij een bedrijf zoals Rensen Shipbuilding een recordaantal van 75 schepen van stapel. VeKa streefde eind vorig jaar nog naar een jaarlijks gemiddelde van 40 vaartuigen.

De scheepsmakelaars zijn in hun honger naar nieuwe schepen op royale wijze gesteund door financiële instellingen zoals ABN Amro, ING en Fortis, die gretig op zoek waren naar nieuw marktaandeel. „Ik ken binnenschippers die benaderd zijn met hypotheekleningen tot 100 procent van de nieuwbouwwaarde van het schip”, zegt Jan Bouwens, hoogleraar accounting aan de Universiteit van Tilburg en zelf afkomstig uit een schippersgezin. „Een praktijk die eigenlijk verboden zou moeten worden.”

Rabobank is in Nederland marktleider in de financiering van binnenvaartschepen: het concern is met een kredietportefeuille van drie miljard euro goed voor een aandeel van 60 procent. En die portefeuille zal in de komende maanden nog wel even blijven groeien, liet Rabo-bankier Dirk Duijzer onlangs in het binnenvaartblad *Schuttevaer* weten. Ondanks de crisis. Want met alle schepen die nog in aanbouw zijn, op een orderboekje staan of die als casco onderweg zijn naar Neder-



Het Belgische binnenvaartschip Koh Lanta is afgelopen week geveld, na het bankroet van de schipper. Zulke veilingen doen de waarde van de binnenvaartschepen verder dalen. Foto NRC Handelsblad, Rien Zilvold

land, groeit de Nederlandse binnenvaartvloot tegen eind 2010 nog met 5 tot 10 procent, zo blijkt uit cijfers van NEA, het onderzoeksbureau voor de sector.

Het zijn de naweëen van de 'varkenscyclus' waaraan de branche onderhevig is: een fenomeen waarbij een schipper net zoals een varkensboer geneigd is meer omzet na te streven als de marktprijs hoog is, met als gevolg dat maanden later door het grote aanbod de prijs in elkaar zakt.

Diezelfde banken en bedrijven die de productie opdreven, zijn nu elkaars gevengene geworden, zegt professor Bouwens. Door de forse waardedaling van de binnenvaartvloot heeft het voor de banken weinig zin om de lening stop te zetten zodra de klant in gebreke blijft. Want het onderpand van het

nieuwbouwschip is vaak te laag in waarde geworden om het risico van de hypotheeklening te dekken. „De bank zal haar verlies niet nemen zolang dat verlies groter is dan het drijvend houden van het onderpand,” zegt hij. Dit zou verklaren waarom er tot nu toe zo weinig binnenschippers bankroet zijn gegaan.

Afgelopen week werd het Belgische motorvrachtschip M/S Koh Lanta in het openbaar geveld, nadat de binnenschipper zijn hypotheeklasten niet meer kon opbrengen. Dergelijke openbare verkopen zijn tot nu toe amper voorgevallen in Nederland. „We proberen dit te vermijden omdat het de waarde van de schepen nog verder naar beneden duwt”, zegt een woordvoerder van Rabobank. Maar de situatie wordt voor de

banken stilaan onhoudbaar. Volgens de Rabo heeft 60 procent van zijn cliëntèle in de binnenvaart de afgelopen maanden al laten weten dat ze moeite heeft met de betaling van rentelasten en kapitaalaflossing. De branche lijkt hoe langer hoe meer in een dilemma klem te zitten. Wankele bedrijven of ondernemers met slechte kredieten worden voorlopig niet uit de markt geweerd, omdat de waarde van het onderpand te laag is. En als er dan toch een faillissement komt, dan verdwijnen wel de ondernemers maar niet de schepen: die laatste worden aan dumpingprijzen opgekocht zodat ze daarna tegen nog lagere vrachtprijzen kunnen worden ingezet.

„Banken weten vanzelfsprekend wie er heeft gespeculeerd”, zegt Erik van Toor, manager van

de branchevereniging Kantoor Binnenvaart. „Vaak gaat het over financieel zeer wankele partijen die met lage vrachtprijzen de markt verzieken. We vragen de banken om deze schepen uit de markt te halen.” Met alle betrokkenen uit de branche is er onlangs een vrijwillige oplegeregeling uitgewerkt om de overcapaciteit te verminderen (zie: Saneringsregeling).

Onderzoeksbureau NEA zegt dat het nog minstens vier jaar zal duren voordat vraag en aanbod weer min of meer in balans zijn. Binnenschipper Wim Sakko is er niet gerust op. „Ik had me drie jaar geleden veel dieper in de schulden moeten steken”, zegt hij cynisch. Dan was het risico voor de bank veel groter geweest. „Nu heeft de bank weinig of niets te verliezen.”

Te veel schepen in Nederlandse binnenvaart

Vervoerd gewicht en laadvermogen Nederlandse motorvrachtschepen index, 2005 = 100

