

Cruisen, maar dan heel anders

Flink wat walmensen dromen er van eens met een binnenvaartschip mee te varen. Kriskras door Europa, over rivieren en kanalen. Dankzij Binnenvaartcruises is dat sinds kort mogelijk.

Na een grondige voorbereiding is initiatiefnemer Alex Mutsaars op 1 maart officieel begonnen. De Tilburger, die persoonlijk de charme van de binnenvaart in 2009 ontdekte, regelt cruises waarbij gasten meevaren op een binnenschip. Hij biedt ook praktijkervaringsdagen voor beginnende jachtschippers.

Gastrij ontvangen

Eerlijk is eerlijk: de luxe aan boord is niet te vergelijken met die van een zee- of riviercruise. Maar de belevening is misschien nog wel groter en je wordt aan boord zeer gastvrij ontvangen door de scheepseigenaren. Je beschikt over een eigen cabine en verblijft op basis van volpension. De fietsen mogen kosteloos mee.

Mutsaars weet waar zijn doelgroep naar verlangt. Op de site (www.binnenvaartcruises.nl) staat te lezen: 'Reizen per vrachtschip betekent het ultieme onthaasten, vrij van de dagelijkse besommeringen. Stap aan boord en gooi samen met ons "de lijnen los" en laat je verrassen!' En: 'Reizen per vrachtschip is een unieke manier om de mooiste ri-



Het koppelverband Sjouwer is een van de schepen waarop mensen kunnen meevaren. (foto's Binnenvaartcruises.nl)

vieren en steden van Europa te ontdekken, ervaar het ritme van het leven op een modern vrachtschip en maak kennis met onze schippers en hun partners, die vaak ook de eigenaar van het vrachtschip zijn en onderweg zowel uw kapitein als gastheer/dame zijn.'

Waterfiets

Mutsaars komt zelf niet uit de binnenvaart. Tegenwoordig werkt hij in de gasindustrie, maar vroeger hielp hij bij overzeese jachttransporten en hij is nog opstapper op een Belgisch zeilschip. In 2009 maakte hij kennis met de binnenvaart: 'Om geld in te zamelen voor een goed doel voer ik met een waterfiets van Athene naar Amsterdam. Het eerste deel ging over zee, bij Marseille voer ik de Rhône op en vervolgens binnendoor naar

Nederland. Onderweg zag ik al die mooie binnenschepen en sprak ik heel wat schippers.'

In de zeevaart bestond al de mogelijkheid om als passagier mee te varen op een vrachtschip; in de binnenvaart nog niet. In elk geval niet georganiseerd. Terwijl er wel belangstelling voor is, ontdekte Mutsaars. Vandaar dat hij Binnenvaartcruises heeft opgericht. Hij start met vier schepen maar is met meer eigenaren in gesprek. Hij verwacht dat het aanbod aan het eind van het jaar uit tien schepen bestaat.

Vanaf één nacht

Meevaren kan al vanaf één nacht. Boeken kan op de website van Binnenvaartcruises. Daar staan ook de vaarroutes en beschikbare dagen. Plus zeer uitgebreide beschrijvingen van de schepen. De prijzen

variëren per schip. Eten en drinken aan boord zijn inclusief.

'Het zijn heel verschillende schepen en vaargebieden. Vanuit Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen kun je op een koppelverband naar de Rijn en de Moezel; met een spits kun je naar België en tot diep naar het zuiden van Frankrijk; er is ook een klassieke sleepboot die in mei begint aan een reis die via Rijn en Donau naar Griekenland gaat – gasten kunnen een deel van het traject meemaken.'

Trainingsdagen

Voor recreatievaarders start Mutsaars trainingsdagen om vanuit de stuurhut van een vrachtschip hun nautische kennis en vaardigheden te vergroten. Door een dag mee te varen en de uitleg van de schipper



leren ze hoe de beroepsvaart omgaat met de zeiljachten en motorcruisers en hoe het samenspel veilig kan.

'Deze dagen zijn tevens bedoeld om meer bewustwording en begrip te kweken tussen beroeps- en pleziervaart en zo de veiligheid op het water te vergroten.'

Een andere optie is een training aan boord van een historische sleepboot, waarmee startende én ervaren pleziervaarders hun praktijkkennis kunnen vergroten.



De Alberdina vertrekt binnenkort via de Rijn en de Donau naar Griekenland.



EXPERTPANEL

Wil je reageren op dit artikel? Dat kan via groenervaren.nl

of volg ons via social media



Riviercruisevaart blijft floreren

Het cruiseizoen staat op het punt van beginnen. Ook dit jaar komen er weer meerdere nieuwe riviercruiseschepen in de vaart. Veel daarvan zijn (grotendeels) in Nederland gebouwd. Flink wat rederijen en touroperators hebben een voorkeur voor schepen van Nederlandse makelij. Hoe komt dat? En welke rol speelt de Nederlandse scheepsbouw in het succes van de riviercruisevaart? Groenervaren laat drie experts aan het woord:

Robert Reitsma van Scylla AG, Gerrie van Tiem van TeamCo Shipyard en Maira Helvoirt van het CBRB. Zij beantwoorden drie vragen: 1) Veel van de nieuwe riviercruiseschepen en onderdelen worden in Nederland gebouwd. Wat is de kracht van de Nederlandse scheepsbouw? 2) In hoeverre houdt de riviercruisemarkt zich bezig met duurzaamheid en milieueisen? 3) Hoe lang kan de groei nog doorgaan? Is er geen gevaar voor overcapaciteit?



Robert Reitsma, directeur Scylla AG

1) "De Nederlandse scheepsbouw heeft al vele jaren een leidende rol in de bouw van schepen en dus ook in de bouw van riviercruiseschepen. Er is een ruim aanbod van bedrijven die hierin een gespecialiseerde bijdrage kunnen leveren. Wel blijkt teer een lichtteloorgang van cascobouw te ontstaan door de betere en economischer bedrijven in het buitenland. Zo bouwt Scylla reeds sinds 2007 casco's in Servië om ze vervolgens hier in Nederland af te laten bouwen. Met de bedrijven waarmee we de afbouw volbrengen, werken we al vele jaren samen vanwege hun vak kennis, innovatie en de juiste prijs/prestatie van hun diensten en producten."

2) "De basis van duurzaam ondernemen is de juiste balans van People, Planet en

Profit. We doen er alles aan om onze ecologische footprint zo bescheiden mogelijk te houden. Op de juiste manier afval verwerken aan boord, zuiveren van al het afvalwater voordat het geloofd wordt, toepassen van motoren met de laagste emissienormen, energieretrouw op motoren en energiezuinige apparatuur en verlichting."

3) "De groei is nog niet over. In de riviercruisemarkt is nog altijd een grotere vraag dan dat er aanbod is. Dit komt mede door toenemende bekendheid van het product buiten Europa. Het ontdekken van de highlights van Europa waarbij je hotel met je mee reist, is voor vele toeristen ideaal. De riviercruisemarkt telt tussen de 30.000 en de 35.000 bedden. Amsterdam heeft een capaciteit van 56.000 hotelbedden en een skidorpje als Ischgl heeft er 10.000. Op zee ligt de capaciteit vele malen hoger; de nieuwste cruiseschepen hebben daar tot wel 6.300 passagiersbedden. Hieruit kan men opmaken dat onze markt nog steeds een nichemarkt is en nog veel groei kan verwachten."



Gerrie van Tiem, directeur TeamCo Shipyards

1) "De synergie van de bedrijven en een goede structuur van alle disciplines. Alle bedrijven zijn goed op elkaar ingespeeld waardoor strakke budgetten en plannings worden afgegeven."

2) "Juist de passagiersvaart is bezig met het milieu en duurzaamheid. De sewage-systemen zijn op dit moment aan veel positieve ontwikkelingen onderhevig. De algemene tendens in de samenleving wordt in de passagiersvaart doorgetrokken."

3) "In 2019 is meer dan 50 procent van de Nederlandse bevolking boven de vijftig jaar. Deze trend is in de hele westerse wereld merkbaar. Deze generatie is kapitaalcrachtig. Er ligt dus nog een enorme markt voor de passagiersvaart."



Maria van Helvoirt, CBRB

1) "Veel casco's van riviercruiseschepen worden tegenwoordig, onder regie van Nederlandse werven, in Oost-Europa gebouwd. De afbouw vindt vervolgens in Nederland plaats. De reden daarvan is duidelijk: de hoge kwaliteit van de Nederlandse scheepswerven, de efficiëntie van werken, en de brede ervaring met de bouw van passagiersschepen."

2) "Uiteraard zijn duurzaamheid en milieueisen voor de riviercruisevaart van groot belang. Niet alleen moeten de riviercruiseschepen voldoen aan diverse voorschriften van onder andere de uitstoot van motoren en de afgifte van vuilwater, maar daarnaast is het ook vanuit marketingoverwegingen steeds

belangrijker. Passagiers willen immers over een schone rivier varen! Niet alleen de schepen moeten schoon en duurzaam zijn, ook passagiers dragen hun steentje bij door bijvoorbeeld handdoeken niet dagelijks te laten wisselen."

3) "Hier moet een onderscheid gemaakt worden naar verschillende markten. De laatste jaren worden er inderdaad voortdurend nieuwe riviercruiseschepen opgeleverd, met name voor de veeleisende Amerikaanse, Australische of Aziatische markt. Hier lijkt nog steeds ruimte voor uitbreiding te zijn."

Maar capaciteit toevoegen aan de top van de markt heeft een drukkend effect op de marktsegmenten daaronder, waardoor overcapaciteit zal ontstaan. Een andere vorm van overcapaciteit zien we ontstaan doordat het absolute aantal schepen toeneemt, waardoor er eenvoudig onvoldoende ligplaatsen langs de vaarwegen en bij de bezienwaardigheden zijn om al deze schepen te accommoderen."