

binnenvaart

KENNISMAKINGSNUMMER VOOR BEDRIJVEN

WWW.BINNENVAART.BE



**+DOSSIER
SHORTSEA
SHIPPING**



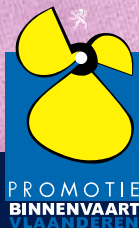
6 soorten klanten

Over het hoe en waarom
van transport over water

Publieke kaaimuur?
Te kleine volumes?
**Zo oordeelt u met
kennis van zaken**

Interview met
transportdeskundige Filip Verbeke
**'Sluit binnenvaart
niet te snel uit'**

Shortsea shipping
**Best practices voor
Europees transport**



+ GRATIS KAART van alle PPS-kades en containerterminals



Beste lezer

Welkom in dit magazine dat u de mogelijkheden van de binnenvaart wil laten ontdekken. De voorbije jaren heeft onze sector zowel kwantitatief als kwalitatief een enorme vooruitgang geboekt. Onze ervaring is echter dat die vernieuwingen – nieuwe schepen, digitale planningsystemen, nachtelijke bediening, enz. – onvoldoende doorsijpelen naar de bedrijfswereld buiten de sector. Daardoor blijven te veel bedrijven blind voor het voordeel dat de binnenvaartsector hen kan bieden.

In de praktijk heeft onze sector zich ontpopt tot een transportmodus die veelzijdig, duurzaam en klantgericht is, tot een sector die voortdurend op logistieke vragen inspeelt. Tegelijk is er een duidelijke politieke wil om de verkeerscongestie in de toekomst nog sterker via binnenvaart aan te pakken. Zo zorgt het Europese project Seine-Schelde voor een opwaardering van verschillende waterwegen; is er budget voorzien voor een boekingsplatform voor containers; wordt er geïnvesteerd in een be-

tere vaarverbinding met de haven van Zeebrugge; enzovoort. Maar we willen hier niet op de toekomst vooruitlopen: dit magazine focust in de eerste plaats op wat onze sector vandaag al voor u kan doen.

Om die reden heeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen de verschillende partijen die bij de binnenvaart betrokken zijn in dit magazine samengebracht, zodat u nog beter weet waarvoor u bij wie terecht kunt. Tenslotte hebben we allemaal één gezamenlijk doel: onze goederenstromen zo efficiënt mogelijk organiseren, door waar mogelijk meer gebruik te maken van de binnenvaart. Veel leesplezier.

Filip Martens
Voorzitter Raad van Bestuur
Promotie Binnenvaart Vlaanderen



**DOSSIER
SHORTSEA
SHIPPING**

inhoud

- 04 Binnenvaart in 2008**
Kennismaking met de troeven en de kritische factoren.
- 06 Interview**
Transportdeskundige Filip Verbeke over de haalbaarheid van binnenvaart.
- 08 6 soorten klanten**
van staalrollen tot mout en sigarettenfilters
- 12 Bewaarkaart**
Alle kaaimuren, sluisen en terminals in één oogopslag.
- 14 Infrastructuur**
Welke binnenvaartprojecten staan er op stapel?

Promotie Binnenvaart Vlaanderen is een onafhankelijke vzw die de verschillende spelers vertegenwoordigt die betrokken zijn bij het vervoer over de Vlaamse binnenwateren. Het is een van de kerntaken van PBV om zo veel mogelijk mensen wegwijs te maken in de sector | **Verantwoordelijke uitgever** Filip Martens, Promotie Binnenvaart Vlaanderen, Armand Hertzstraat 23, 3500 Hasselt, T 011 23 06 06, www.binnenvaart.be | **Redactie en realisatie** Uitgeverij Jansen & Janssen, www.jaja.be

Uw goederen per schip Waarom niet?

Weet u voldoende om te beoordelen of de binnenvaart al dan niet interessant is voor uw bedrijf? Een korte kennismaking met de sterke punten en de kritische factoren van het watergebonden vervoer anno 2008.



5 factoren voor een eerlijke analyse

1

Fijnmazig internationaal net

Vlaanderen beschikt over 1000 kilometer bevaarbare waterwegen die tot quasi gans Europa toegang bieden. Niet onbelangrijk in tijden van toenemende globalisering: van de Noordzee tot de Zwarte Zee en van Parijs tot Berlijn kunt u alle belangrijke industriegebieden en afzetmarkten per binnenschip bereiken. Naast tal van binnenvaarthavens (zie bewaarkaart p.12-13) telt Vlaanderen met Antwerpen, Zeebrugge, Gent en Oostende ook vier zeehavens die via zee- of shortsea schepen (zie ook p.16-23) de verbinding met verdere bestemmingen garanderen.

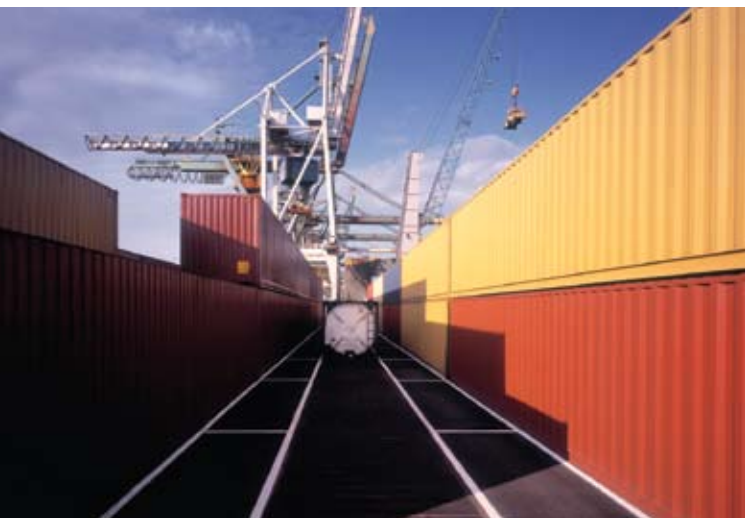
2 *Voor elke vracht een oplossing*

Naast de klassieke bulk- en containerschepen met een uiteenlopend laadvermogen bevat de Belgische vloot een breed aanbod aan duwbakken, roll-on-roll-off-schepen, bunkerschepen, olietankers, gastankers en poedertankers. Het voorbije jaar zagen ook een aantal nieuwe vervoersconcepten het daglicht, zoals zelfladende en -lossende schepen, palletvervoer met duwbakken en estuaire schepen die langs de kustlijn van Zeebrugge naar Antwerpen en verder varen. Voorts garandeert de binnenvaart al langer een goede behandeling van uw goederen dankzij GMP, gekoelde containers, tankcontainers, adnr, tracking- and-tracingdiensten enzovoort.



3 *Logistiek en duurzaam voordeel*

Doordat er geen files zijn op de binnenwateren is de binnenvaart erg goed inplanbaar. Heel wat bedrijven beschouwen hun goederen als voorraad van zodra ze zich op het schip bevinden. Of ze vertrouwen op de binnenvaart omwille van just-in-time leveringen bij afnemers. Tegelijk is de binnenvaart daardoor erg geschikt voor multimodale combinaties met het weg- en spoortransport. Binnenvaarttransport komt trouwens ook de uitstraling van uw onderneming ten goede. U helpt niet alleen bij het aanpakken van de congestie op de weg, u kiest ook de milieuvriendelijkste transportmodus, waardoor u de co²-uitstoot helpt inperken.



4 *Kritische factoren*

Het spreekt vanzelf dat het niet voor alle trajecten haalbaar is om de binnenvaart in te schakelen. Al benadrukte minister-president Kris Peeters onlangs dat voor minstens 20 % van het wegvervoer de binnenvaart een haalbaar alternatief is. De belangrijkste factoren voor die haalbaarheid zijn het aantal en het soort overslagmomenten dat nodig is voor uw traject, het volume en de mogelijkheid tot bundeling van de goederen. Het is onmogelijk te zeggen vanaf welk volume of afstand de binnenvaart nu juist voordeliger wordt dan het wegvervoer. Maar de binnenvaartspecialisten helpen u graag de mogelijkheden onderzoeken.



5 *Zo doe je het*

Het is een mythe dat binnenvaartvervoer te complex is. Heel wat spelers op de markt zorgen ervoor dat u zelf niets moet organiseren. Maar wie dat wil, kan ook zo veel mogelijk zelf doen en rechtstreeks met een schipper afspreken. Wilt u pakweg weten wat de voor u interessante scheepstypes zijn, of wenst u een overzicht van wie wat doet? De medewerkers van Promotie Binnenvaart Vlaanderen maken u graag wegwijs in de sector.

Wegwijzers

Binnenvaartadres nodig?

In de online Goudengids van Promotie Binnenvaart Vlaanderen vindt u de gegevens van alle spelers uit de binnenvaartsector. Bevrachters, containerterminals, goederenbehandelaars, havens, overheden, rederijen, enz. Daarnaast bevat de gratis gids een schependatabank waarin u de contactgegevens van een schip kunt opzoeken op type, naam en/of tonnenmaat.

i www.binnenvaart.be

Scheepsmaten en vrachtcapaciteit

De Vlaamse vloot wordt op basis van de afmetingen ingedeeld in negen scheepstypes. Het kleinste type, de spits, is 38,70 m lang en 2,20 m breed. Het heeft een gemiddelde ruiminhoud van 433 m³, wat overeenstemt met 17,5 vrachtwagens van 20 ton. De binnenschepen die op de grootste kanalen zijn afgestemd, meten vandaag 135 op 17 m en hebben een capaciteit van 470 TEU-containers. Daardoor halen ze maar liefst 235 vrachtwagens van de weg. Voor nog grotere volumes worden duwbakken ingeschakeld, die tot 12.000 ton – het equivalent van 600 vrachtwagens – kunnen meevoeren.

i www.binnenvaart.be

Kaarten, goederen en bedieningstijden

Wilt u weten hoe frequent die ene sluis in uw buurt bediend wordt? Op de kaart nakijken hoe uw vracht tot in Wenen raakt? Of wilt u meer achtergrond over het type goederen dat u wenst te vervoeren? Op de website van Promotie Binnenvaart Vlaanderen vindt u onder meer een overzicht van de bedieningsuren van kunstwerken, diverse kaarten, en praktische informatie i.v.m. GMP, de Grondbank, ondeelbare stukken, of pakweg de afmetingen van containers.

i www.binnenvaart.be

Uw kaaimuur tot 80 % gefinancierd

Bedrijven die een laad- of loskade bouwen, kunnen daarvoor een overheidsbijdrage krijgen binnen het PPS-programma van de Vlaamse regering. Dat bedrag kan oplopen tot 80 procent van de bouwkosten voor watergebonden infrastructuur en toegangswegen, met een maximum van de helft van de totale projectkosten. De voorbije jaren hebben meer dan honderd ondernemingen een aanvraag ingediend en bijna alle vragen werden ingewilligd. In ruil voor de prefinanciering moeten de bedrijven een bepaald volume via de waterweg vervoeren.

i **Download de PPS-folder en handleiding op**
www.binnenvaart.be

Dagelijks vaste containerafvaarten

De voorbije jaren zijn er in Vlaanderen een twintigtal terminaloperatoren opgestart voor de opslag en het transport van containers via de binnenvaart. Via vaste afvaartschema's kunt u uw vrachten vanuit Zeebrugge, Gent, Wielsbeke, Avelgem, Deurne, Antwerpen, Willebroek, Herent, Grimbergen, Brussel, Meerhout, Genk, Beringen en Mol naar binnen- en buitenland verschepen.

i **Voor de schema's of de contactinformatie van de operatoren:**
www.containerafvaarten.be

'Vlaanderen in Actie' voor meer binnenvaart

Het sociaal-economisch forum 'Vlaanderen in Actie' focust sterk op de binnenvaart om onze regio tegen 2020 uit te bouwen tot een van de vijf Europese topregio's. Volgens de werkgroep Logistiek en Mobiliteit geldt binnenvaart als een van de belangrijke oplossingen om de congestie op de weg onder controle te houden. En ook op internationaal niveau heeft binnenvaart de wind in de zeilen. Enerzijds ondersteunt de Europese Commissie ook in Vlaanderen diverse grote infrastructuurprojecten. Anderzijds heeft de Vlaamse overheid zich ertoe geëngageerd om het Europese Naiades-actieprogramma onverkort uit te voeren, en dus betere voorwaarden te scheppen voor het watergebonden vervoer.

i www.vlaandereninactie.be
http://ec.europa.eu/transport/iw/prospect/index_nl.htm

i **Promotie Binnenvaart Vlaanderen**
Armand Hertzstraat 23, 3500 Hasselt
T 011 23 06 06 of pbv@binnenvaart.be
www.binnenvaart.be



Filip Verbeke, transportdeskundige bij Voka / nv De Scheepvaart.

Voka?

Voka is het Vlaams netwerk van ondernemingen, gevormd door het Vlaams Economisch Verbond en de acht Kamers van Koophandel. Het Voka-netwerk vertegenwoordigt 18.000 ondernemingen uit 24 sectoren.

www.voka.be

Unizo?

Unizo, de Unie van Zelfstandige Ondernemers, verenigt ondernemers, zelfstandigen, kmo's en vrije beroepen in Vlaanderen en Brussel. De belangenvereniging telt ongeveer 85.000 leden, van eenmanszaken tot groei-kmo's uit alle sectoren.

www.unizo.be

Sinds het voorjaar van 2006 zijn vier transportdeskundigen actief bij de Vlaamse waterwegbeheerders. Voor wie dat wenst, berekenen zij gratis of binnenvaart een haalbare optie is. Filip Verbeke, transportdeskundige bij Voka / nv De Scheepvaart, legt uit hoe ze dat precies doen.

Transportdeskundige Filip Verbeke

‘Sluit binnen

Waaruit bestaat de job van een transportdeskundige?

Filip Verbeke: ‘Wij onderzoeken voor bedrijven of het haalbaar is om de binnenvaart in te schakelen. Dat kost u als bedrijf niets, dankzij een samenwerkingsakkoord tussen de waterwegbeheerders, voka en Unizo. Voor onze beoordeling bekijken we de volledige logistiek van de goederen: we vertrekken vanuit de goederen en niet vanuit de waterweg. Soms spreken we zelf bedrijven aan of geven we info-avonden, maar we krijgen even goed vragen van bedrijven die doorverwezen zijn of die ergens over ons gelezen of gehoord hebben.

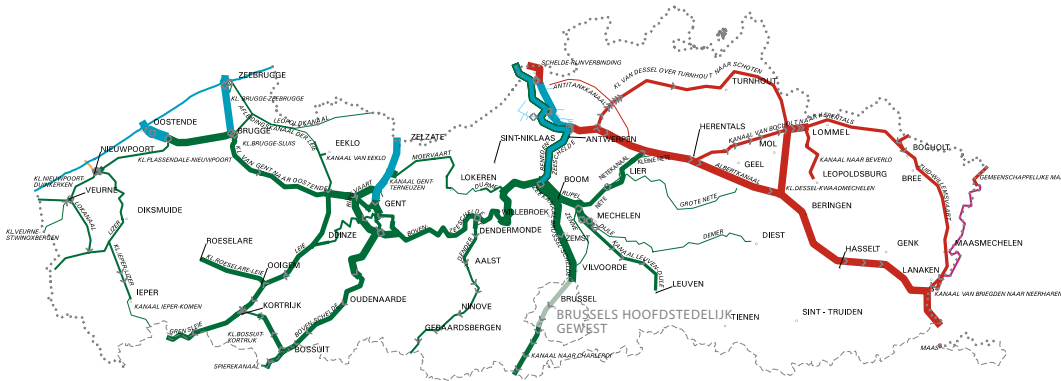
Wat doen jullie precies als een bedrijf jullie contacteert?

We komen altijd langs voor een eerste gesprek dat ongeveer een uur duurt. Daarna beslissen we of we verder gaan. In dat geval vragen we verdere gegevens op van de goederenstromen. Wat komt er binnen en wat vertrekt er? Vanwaar en waar moet het naartoe? Wat zijn de huidige transportkosten? Enzovoort. We kijken ook ter plaatse hoe de goederen worden opgeslagen of verpakt. En of er geen mogelijkheden zijn om dat te optimaliseren of om samen te werken met bedrijven uit de buurt.

Met welke misverstanden wordt u het vaakst geconfronteerd?

Binnenvaart wordt nog te snel uitgesloten. Het klopt niet dat binnenvaart alleen voor lange afstanden het voordeligst is. Of dat binnenvaart met voortransport meteen te duur wordt. Ook onderschatten heel wat bedrijven het aantal mogelijkheden om hun goederen over te slaan. Sommigen zouden het liefst een vrachtwagen op het schip rijden, maar ze realiseren zich niet

Vraag een transportdeskundige om gratis advies



Waterwegen en Zeekanaal nv

- Johan Nietvelt, W&Z,
T 03 860 63 32,
johan.nietvelt@wenz.be
- Carl Verhamme, W&Z,
T 03 860 63 38,
carl.verhamme@wenz.be

Nv De Scheepvaart

- Filip Verbeke,
nv De Scheepvaart,
T 0472 31 88 75,
f.verbeke@descheepvaart.be
- Fons Stulemeijer,
nv De Scheepvaart,
T 0495 22 11 97,
binnenscheepvaart@unizo.be

vaart niet te snel uit'

wat voor impact dat op de kostprijs heeft. Voorts bestaat er nog heel wat onwetendheid over containertransport en de impact van het gebrek aan terugvrachten. En bedrijven denken nog te weinig aan samenwerking, bijvoorbeeld voor toegang tot de waterweg.

Kunt u kort uitleggen wat bepaalt of binnenvaart al dan niet haalbaar wordt?

Er spelen zo veel factoren mee dat dat moeilijk te zeggen is. Daarom ga ik ook altijd een uurtje met geïnteresseerden praten. De overslagmomenten zijn alleszins erg belangrijk, maar ook het

traject, het volume, de mogelijkheid om stromen te bundelen, enzovoort. Soms heb je ook wat creativiteit nodig, zoals we be- wezen met het succesvol project voor gepalletiseerde goederen, die we met een eenvoudige vorklift laden en lossen. Daardoor

'We vertrekken vanuit de goederen en bekijken de volledige logistiek.'

zijn we voor bakstenen al een stukje goedkoper dan wegvervoer. En binnenkort wordt het nog economischer door van een ponton naar een klassiek binnenschip over te schakelen.

voka de kortste weg naar Brussel én het lokale bestuursniveau

Het Voka-netwerk

- vertegenwoordigt 18.000 ondernemingen
- zorgt voor een ondernemingsvriendelijk klimaat en voor het algemeen belang van de ondernemingen,
- staat via de entiteit Vlaams Economisch Verbond voor: standpuntbepaling, belangenbehartiging en netwerking, ondersteund door een sterk kenniscentrum.
- staat via de acht Kamers van Koophandel voor: netwerking, een sterke dienstverlening en belangenbehartiging.

www.voka.be

voka Vlaams
netwerk van
ondernemingen

6 bedrijven in volle vaart Van biermout tot sigarettenfilters

Familiebedrijven, grote multinationals, fabrieken met en zonder kade: er valt geen lijn te trekken in de bedrijven die een beroep doen op binnenvaart. Zes waterklanten leggen uit waarom ze voor binnenvaart kiezen en hoe ze dat organiseren.

1. Cargill Malt in Herent

Vanuit het Vlaams-Brabantse Herent vervoert Cargill Malt zowat 5000 containers per jaar met de binnenvaart. De lokale vestiging levert onder meer mout voor Japanse en Afrikaanse brouwerijen, die via de Haven van Antwerpen wordt geëxporteerd. 'In 2003 zijn we overgeschakeld van de weg naar het water', zegt **Thierry Denis**, logistiek manager bij Cargill Herent. 'De files waren te erg geworden. En we beperken de hinder voor omwonenden. Per jaar sparen we zowat 10.000 vrachtwagenritten uit.'

De site van Cargill is gelegen langs het Kanaal Leuven-Dijle, waar alleen schepen tot 600 ton kunnen varen. Thierry Denis: 'Toch is de prijs niet hoger dan bij het wegvervoer, terwijl we een betere kwaliteitsbeheersing hebben. Voor de praktische organisatie van het binnenvaartvervoer werken we samen met de Batop-terminal die drie vaste schepen inzet. Dat loopt erg vlot: inmiddels wordt zowat 80 procent van onze productie over de waterweg vervoerd.'



Cargill Malt koos voor binnenvaart omwille van de betere kwaliteitsbeheersing zonder meerkost.



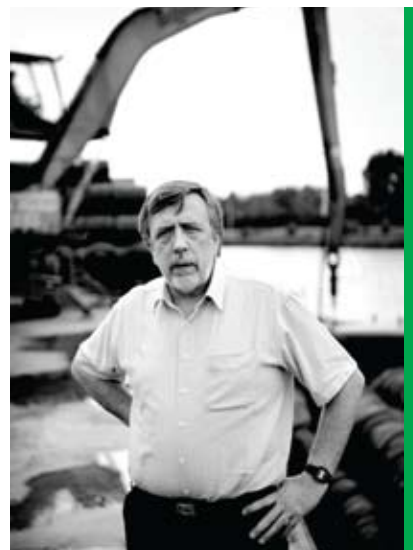
Intersig beschikt niet over een eigen kade maar is al acht jaar een fervent gebruiker van de binnenvaart.

2. Intersig in Dendermonde

De Oost-Vlaamse fabrikant van bouwstaalproducten Intersig beschikt niet over een eigen kade, maar is wel een fervent gebruiker van de binnenvaart. Het bedrijf ontdekte acht jaar geleden de mogelijkheden van een publieke kaaimuur die op een vijftal kilometer van de bedrijfssite gelegen is. 'Wij maken betonstaal op rol, op basis van walsdraad uit Duitsland, Wallonië en Frankrijk,' zegt Technisch Directeur **Luc Van Weyenberg**. 'Vroeger kwam dat via de weg, maar toen konden hier plots tien vrachtwagens tegelijk arriveren, als er tenminste chauffeurs waren gevonden. Vandaag weten we zeker wanneer er 1400 ton op de kaai wordt gelost. Daarna brengen vrachtwagens

die over en weer rijden alles geleidelijk van de kaai tot bij ons.'

Intussen vervoert Intersig per dag gemiddeld al 400 ton via de binnenvaart. Is dat nog vlot in te plannen op een publieke kaaimuur? Luc Van Weyenberg: 'Dat lukt best. Gelukkig zijn wij met voorsprong de grootste gebruiker. De anderen moeten dus meer rekening houden met ons dan wij met hen. Met het oog op de toekomst kijken we wel uit naar mogelijke terreinen langs het water. En aangezien we graag het centrum van Dendermonde links laten liggen, het liefst langs de Schelde in plaats van langs de Dender.'



Luc Van Weyenberg,
Technisch Directeur van Intersig.



BASF vervoert vooral vloeibare stoffen, maar ook gassen en bulkgoederen per binnenschip.

3. BASF in Antwerpen

Chemiereus BASF is sinds jaar en dag een tevreden binnenvaartklant. Het bedrijf vervoert jaarlijks iets meer dan 5 miljoen ton per binnenschip. 'Het overgrote deel daarvan bestaat uit vloeibare stoffen, naast een geringer volume gassen en droge bulk,' zegt **Tom Van Dijck**, Product Related Procurement Manager bij BASF. 'Door de eigenheid van onze productie – de aard van onze producten en de grote hoeveelheden – is watergebonden vervoer voor ons eigenlijk vanzelfsprekend.'

De troeven van de binnenvaart situeren zich voor BASF op het vlak van duurzaamheid, veiligheid en kostenefficiëntie. Tom Van Dijck: 'Het is niet toevallig dat 90 procent van onze aangevoerde goederen per zee- of binnenschip komt. Voor onze outbound goederen ligt dat minder voor de hand: de klant moet per schip bereikbaar zijn en het volume moet voldoende groot zijn.' Voor de organisatie van het binnenvaarttransport maakt BASF zowel gebruik van schepen met jaarcontracten als van de spotmarkt.

4. Geldof Metaal in Harelbeke

De fabriek van Geldof Metaalconstructie is gelegen langs de Leie in West-Vlaanderen. Het bedrijf is gespecialiseerd in drukvaten en andere constructies voor de behandeling en opslag van bulkgoederen voor voornamelijk de petrochemische industrie. 'Voor onze uitzonderlijke transporten zijn we een vaste klant van de binnenvaart,' zegt transportingenieur **Olivier Ramont**. 'Langs de waterweg kun je zwaardere en grotere constructies vervoeren. Dat is niet alleen economischer; het is ook kwalitatief beter dan de verschillende onderdelen ter plaatse aan elkaar te lassen.' Zowat 70% van de Geldof-constructies is bestemd voor export,

meestal via de haven van Antwerpen. Voor de echt grote constructies werkt Geldof samen met het zusterbedrijf G&G International uit Willebroek. 'In Harelbeke kampen we met de beperkingen van de brug van Ooigem,' legt Olivier uit. 'Voor de organisatie van onze uitzonderlijke en vaak unieke transporten doen wij een beroep op een aantal bevrachters die, samen met ons de meest economische en ideale oplossing zoeken. We werken niet met één bevoorrechte partner, omdat wij flexibiliteit, kwaliteit en prijs enorm belangrijk vinden.'



Olivier Ramont van Geldof Metaalconstructie: 'Grotere constructies maken en dan vervoeren is kwalitatief beter én economischer dan iets ter plaatse aan elkaar te lassen.'



Jan Panis van EBR: 'Naast het transport van zand en grind mikken we ook op palletvervoer voor derden.'

5. Ebema Beton Rijkvorsel (EBR)

EBR produceert in Rijkvorsel hoogwaardige bestratingsmaterialen en prefab-elementen in beton. De voormalige Avanti-site is gelegen langs het Kanaal Dessel-Schoten, dat momenteel schepen tot 440 ton kan ontvangen. Eind 2007 opende het bedrijf een nieuwe kaaimuur waarmee het ook laad- en losactiviteiten voor derden wil aantrekken. 'Voor eigen productie vervoeren we tot 85.000 ton per jaar via de waterweg,' zegt **Jan Panis**, afgevaardigd bestuurder van EBR. 'Maar het is onze doelstelling om de komende tien jaar evenveel voor derden over te slaan.'

Als betonfabrikant voert Ebema voornamelijk de klassieke binnenvaartgoederen zand en grind aan. Daarnaast heeft het bedrijf een dochteronderneming 'Havenbedrijf Rijkvorsel' opgericht waarmee het ook op palletvervoer mikt. Jan Panis: 'Doordat we gekozen hebben voor een kaaimuur die recht naar beneden loopt, kunnen we met eigen vrachtwagenkranen palletten in een scheepsruim laden en lossen. Voorts beschikken we over vier silo's, een automatische transportband en voldoende capaciteit om ook voor andere producten opslag te voorzien.'

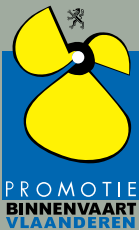
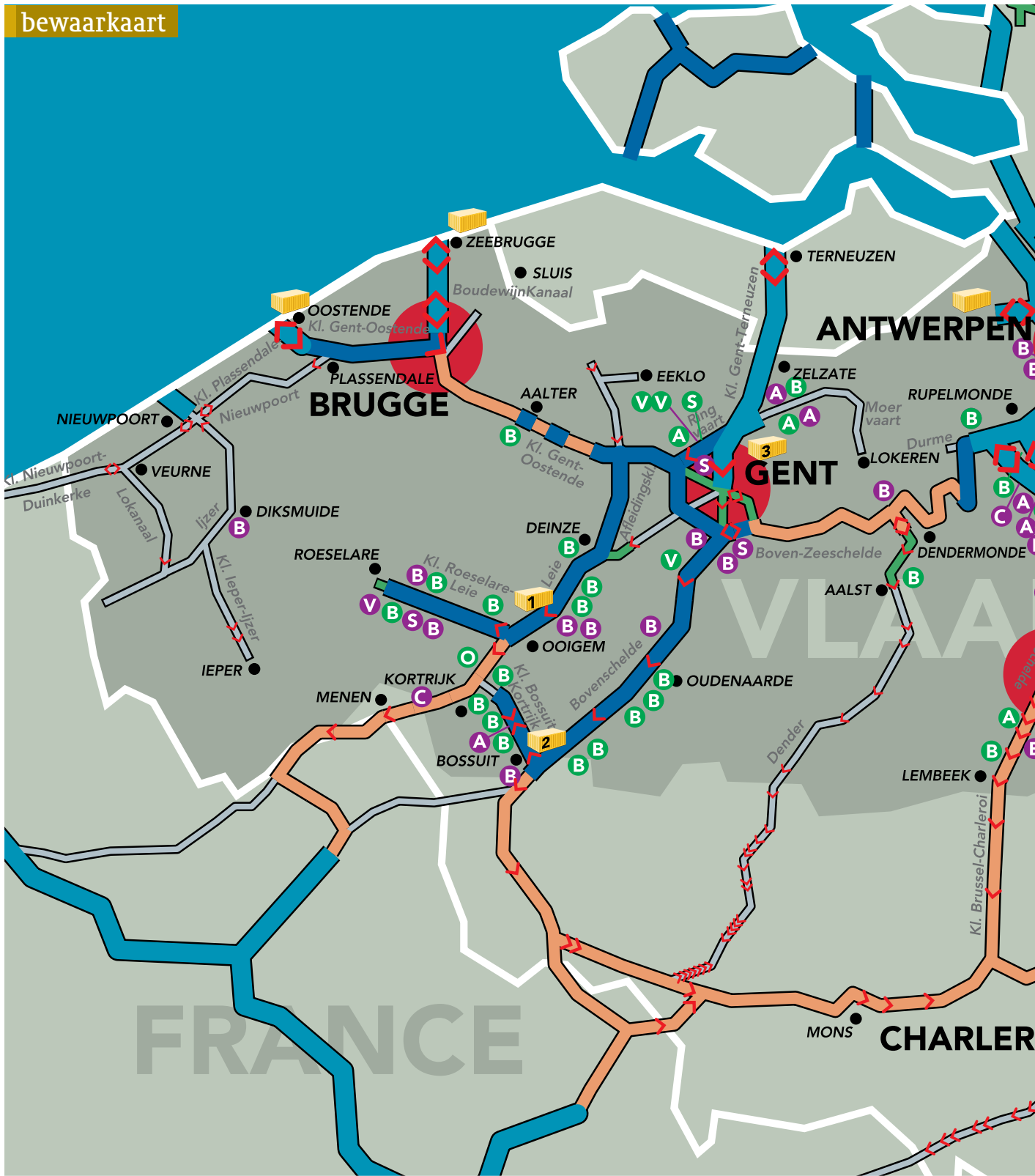
6. Celanese in Lanaken

De voormalige textielfabriek Celanese in Lanaken focust zich sinds 2001 op de productie van filterkabel, de grondstof voor sigarettenfilters. Het bedrijf gebruikt de binnenvaart hoofdzakelijk voor de aanvoer van grondstoffen vanuit de haven van Antwerpen. 'We vervoeren per jaar een volume van 2700 TEU over de binnenwateren,' zegt logistiek verantwoordelijke **Marcel Stevens**. 'In vergelijking met grote bedrijven langs het Albertkanaal is dat vrij weinig, maar wekelijks houden we toch een dertigtal vrachtwagens van de weg.'

Celanese doet een beroep op de Haven van Genk om de grote volumes die per zeeschip worden aangevoerd tijdelijk op te slaan. Vandaar verscheept het chemische bedrijf de containers via een dagelijkse shuttle naar de Lanakense site langs het kanaal Briegden-Neerharen, een korte aftakking van het Albertkanaal. 'Op die manier volgt de aanvoer naadloos het ritme van onze productie,' legt Marcel Stevens uit. 'Voor de afvoer van de acetat filterkabel ligt dat echter helemaal anders. Op basis van het kleinere volume kiezen we daarbij meestal voor wegtransport. Al gaat ook van onze export zowat 35 procent per schip.'

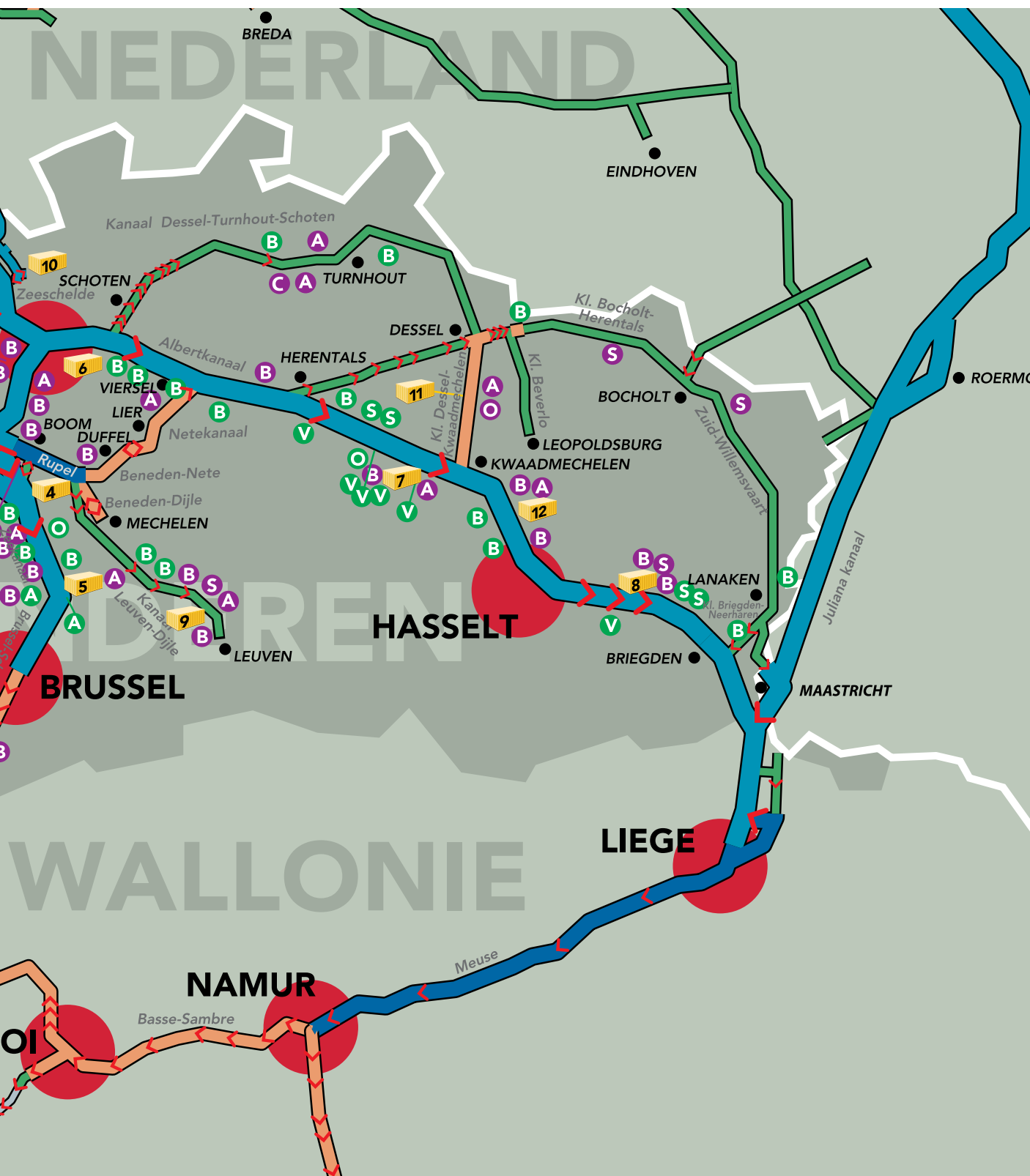


Voor de productie van filterkabel, de grondstof voor sigarettenfilters, verscheept de firma Celanese 2700 TEU per jaar.



- | | | |
|-----------------------|--------------|----------------------------------|
| 1 RTW | 5 CCT | 9 Batop |
| 2 AVCT | 6 GCT | 10 Manuport
containerterminal |
| 3 IPG/volvo logistics | 7 WCT | 11 Groep Gheys |
| 4 TCT belgium | 8 Haven Genk | 12 Euroshoe |

i Adres nodig? U vindt alle binnenvaartspelers in de adressengids op www.binnenvaart.be



	Klasse I	300 T
	Klasse II	600 T
	Klasse IV	1350 T
	Klasse V	2000 T
	Klasse VI	> 2000 T

- Vloeibare producten
- Bulk
- Stukgoed
- Afval
- Ondeelbare stukken
- Containerkade

- aangevraagd
- in bedrijf
- sluis



Erik Portugaels en Leo Clinckers, gedelegeerd bestuurders van waterwegbeheerder nv De Scheepvaart en Waterwegen & Zeekanaal nv

‘We blijven investeren in

Een goede binnenvaartinfrastructuur vormt de basis voor efficiënt vervoer over water. Hoe ziet de toekomst van de Vlaamse waterweg eruit? We vroegen het aan de leidende ambtenaren Leo Clinckers en Erik Portugaels.

Wat zijn de troeven van het Vlaamse waterwegennetwerk?

Leo Clinckers: ‘Vlaanderen beschikt over een zeer fijnmazig waterwegennet, dat toelaat om zowat in het hele gewest een degelijke service te bieden. Er gebeuren bovendien heel wat inspanningen om het netwerk nog verder uit te bouwen en te moderniseren. De Vlaamse waterwegen bieden ook een erg vlotte aansluiting op internationale wateren. Via de Rijn en het Rijn-Main-Donau-kanaal kun je tot de Zwarte Zee varen. Je kunt naar Nederland, naar Noord-Frankrijk of naar onze zeehavens.’

Erik Portugaels: ‘Een andere sterke troef is dat de binnenvaarttrafiek zonder bijkomende investeringen nog ongeveer 20 procent kan groeien. Met gerichte investeringen, bijvoorbeeld in bijkomende capaciteit aan de sluisen, ligt dat percentage nog

hoger. De binnenvaart is in het goederenvervoer aan een enorme inhaalbeweging bezig. De voorbije tien jaar is de trafiek op het kanalenet van nv De Scheepvaart met meer dan 40 procent gestegen.’

Welke belangrijke infrastructuurwerken zijn er de voorbije jaren uitgevoerd?

LC: ‘Ik maak een onderscheid tussen twee soorten werken. De eerste groep omvat de vele, kleine dossiers voor nieuwe kaaimuren via publiek-private samenwerking. Dat gaat om lokale projecten die erg belangrijk zijn voor de trafiek op de binnenvaart. Daarnaast zijn er de grote werken die een lange levensduur hebben, maar ook een lange realisatietermijn vergen. Bijvoorbeeld de werken aan de sluis van Evergem of het Zeekanaal in het val Wintam-Willebroek.’

EP: ‘Het Albertkanaal, de belangrijkste waterweg van Vlaanderen, wordt al sinds de jaren zestig verbreed en aangepast. Momenteel is het overal bevaarbaar voor vierbaksduwkonvoeien, behalve het kanaalvak tussen Antwerpen en Wijnegem. In het kader van het Masterplan Antwerpen zijn er ook afspraken gemaakt dat de BAM tussen 2008 en 2015 de zeven bruggen tussen het Straatsburgdok en Wijnegem zal verhogen, waardoor er vier lagen containers onderdoor kunnen.’

Andere bedrijven ontmoeten die gebruikmaken van de binnenvaart? Ontdek de vzw's W&Z en Netwerk De Scheepvaart



Frans D'Haese, voorzitter vzw W&Z: 'Onze vzw is opgericht in 1982 door 3 industriële bedrijven die hun belangen wilden verdedigen. Eerst focusten we op een nieuwe zeesluis in Wintam. Daarna werden de acties verbreed. Vandaag hebben we een 60-tal leden en richten we ons op alle waterwegen die onder de bevoegdheid van W&Z vallen. We behartigen be-

langen op sociaal, economisch en industrieel vlak, in het kader van haven-, binnenvaart- en zeevaartactiviteiten. We versterken de informatie-uitwisseling tussen leden. En we stimuleren de samenwerking tussen de privésector en de openbare diensten.'

www.verenigingwenz.be, T 09 324 77 57



Armand Daelemans, voorzitter vzw Netwerk De Scheepvaart: 'Begin 2008 hebben we met 8 bedrijfsleiders de vzw Netwerk de Scheepvaart opgericht. We behartigen de belangen van alle binnenvaartgebruikers bij nv De Scheepvaart en andere diensten. We richten ons op een brede doelgroep: ook bedrijven die niet aan het water liggen, watersportclubs, steden en gemeenten, scholen of andere geïnteres-

seerden kunnen lid worden. Onze vereniging telt al een 60-tal leden. Naast belangenverdediging focussen we op informatie-uitwisseling via bedrijfsbezoeken en studiedagen, die tegelijk de mogelijkheid bieden tot netwerken.'

[vzw Netwerk De Scheepvaart](http://vzw.netwerkdescheepvaart.be), Havenstraat 44, 3500 Hasselt, T 011 29 84 00

de waterweg'

Zijn er ook projecten die op korte termijn afgerond worden?

EP: 'Tegen 2015 zal het kanaalvak verbreed worden tot een minimum breedte van 63 meter, zodat het hele kanaal bevaarbaar wordt voor vierbaksduwkonvoeien. Ook op de kleinere kanalen willen we met beperkte ingrepen de toegang voor grotere schepen mogelijk maken. Dat kan door baggerwerken, maar ook door grotere sluisen. Zo voeren we momenteel een kostenbatenanalyse uit voor de vervanging van drie sluisen op het kanaal Bocholt-Herentals, dat erg belangrijk is voor de toegang naar Noord-Limburg.'

LC: 'Volgens onze planning zal de extra sluis in Evergem, het drukste sluisencomplex van W&Z, midden volgend jaar operationeel worden. We werken ook verder aan de opwaardering van het Zeekanaal Brussel-Schelde tot een vaarweg voor schepen tot 10.000 ton. In dat kader zal de Boulevardbrug in Willebroek-Puurs eind dit jaar klaar zijn. En ook op de Leie zijn we volop aan het werk. De bedoeling hier is om de vaarweg tegen 2010 geschikt te maken voor schepen van 110 op 11,40 m (klasse Va).'

En welke verbeteringen zitten er op langere termijn in de pijplijn?

LC: 'We kijken uit naar het project Seine-Schelde, omdat Vlaan-

deren daardoor centraler gepositioneerd zou worden in het Europese waterwegennet. We sluiten dan aan op het nieuwe Franse Seine-Noordkanaal dat Parijs via de binnenvaart dichterbij brengt dan ooit. Dat zou een sterke troef zijn, niet alleen voor de binnenvaart maar voor de Vlaamse economie in het algemeen. Denken we maar aan de logistieke activiteiten waarmee Vlaanderen zich internationaal wil profileren. Al doen wij uiteraard alleen beleidsvoorbereidend en -uitvoerend werk. De beslissingen worden op politiek niveau genomen.'

EP: 'Een ander project is dat we op het Albertkanaal op middellange termijn alle bestaande bruggen op een doorvaarthoogte van 9,1 m willen brengen. Dan zullen alle inland terminals met vier lagen containers bereikbaar zijn. Voorts nemen we verschillende initiatieven om de kunstwerken op de waterwegen te automatiseren en zijn we bezig met River Information Services, waardoor tegen eind 2009 tracking & tracing van schepen mogelijk wordt.'

[Waterwegen & Zeekanaal nv](http://waterwegen.be), T 03 860 62 11, info@wenz.be, www.wenz.be

[nv De Scheepvaart](http://nvdescheepvaart.be), T 011 29 84 00, info@descheepvaart.be, www.descheepvaart.be

Shortsea ship

Op maat van Europa



Vlaams perspectief

Het promotiebureau Shortsea Shipping werd opgestart in 1998, heeft een neutrale niet-commerciële status en fungeert als tussenpersoon die partijen rond de tafel brengt. Door zich op die manier consequent te positioneren en door een uitgebreide netwerking is het promotiebureau het aanspreekpunt geworden voor de vragen in verband met intermodale deur/deur-transporten.

Wij pleiten er voor om de term 'hinterland' ruimer te zien dan Noord-Frankrijk, het

Ruhrgebied en Zwitserland: de landzijde is belangrijk maar vanuit de vier Vlaamse havens kan met regelmatige, frequente en betrouwbare shortsea diensten heel Europa bediend worden. Europa is het hinterland van Vlaanderen via onze havens, zowel voor import als export. Deze visie wordt geïllustreerd door het beeld op pagina 19 en sluit aan bij het Flanders Port Area concept (www.flandersportarea.be).

Op zeer regelmatige basis informeren wij de

markt over nieuwe diensten en illustreren de werking van shortsea shipping aan de hand van praktijkvoorbeelden. De informatie wordt gratis ter beschikking gesteld via de website (www.shortsea.be), een gedrukte nieuwsbrief (4x/jaar), een e-newsletter (2x/maand)... Interesse? Registreren kan via de bovenvermelde website of via e-mail. Wij publiceren ook specifieke brochures (over containerafmetingen, landenspecials, etc.) om u op de hoogte te houden van alle ontwikkelingen.

ping

De wegen slibben al jaren meer en meer dicht en bedreigen een vlot transport van goederen binnen de groeiende Europese economie. Het is evident om naar andere transportmodi te zoeken voor het transport van goederen: maak kennis met shortsea shipping (sss).

Omdat het transport van goederen vaak per definitie grensoverschrijdend is, moet het probleem 'Europees' aangepakt worden. De enorm lange Europese kustlijn en honderden havens boden perspectieven om het maritieme transport langs de Europese kustwateren te promoten als alternatief voor de congestie op de wegen. Eigenlijk bestond deze 'kustvaart' als transportvorm al lang, maar ze was geografisch beperkt tot de West-Europese kust en werd uitgevoerd door schepen met relatief beperkte capaciteit.

Ruimer dan kustvaart

De Europese Commissie lanceerde midden jaren '90 het hippe 'shortsea shipping' in de plaats van de 'oude' kustvaart en gaf het een stevige uitbreiding mee. Geografisch werd het gebied waarin shortsea shipping zich afspeelt uitgebreid tot heel Europa, inclusief Noord-Afrika, de Middellandse Zee en de Zwarte Zee. Bovendien werd de beperking qua capaciteit verlaten. In bepaalde landen kunnen de sss-schepen ('coasters') op de binnenwateren varen: ook deze zee-riviervaart wordt onder sss gerekend. Vaak moeten zogenaamde 'kruiplijncoasters' gebruikt worden die hun stuurhut kunnen laten zakken om onder lage bruggen door te kunnen. Het voordeel van deze zee-riviertrafik is dat de lading landinwaarts kan geladen of gelost worden, dicht bij de klant. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de faciliteiten die voor binnenvaart werden gebouwd.

'Voor elk type lading is een aangepast schip beschikbaar.'

Europa is het hinterland van Vlaanderen geworden: liefst 40 landen zijn via de vier Vlaamse havens bereikbaar met een netwerk van regelmatige, frequente en betrouwbare shortseadiensten. Bovendien is er voor elk type lading een aangepast schip beschikbaar. Verladere en hun logistieke partners vinden in shortsea shipping een duurzame schakel in de transportketting.

Comodaliteit en tendensen

De vrij strikte 'modal shift' die werd 'geëist' bij bepaalde Europese

i Hebt u praktische vragen rond uw transportketting en lijkt shortsea u wel mogelijkheden te bieden? Contacteer ons vrijblijvend op shortsea@shortsea.be of telefonisch op 03 20 20 520.



steunprogramma's is ondertussen geëvolueerd naar een nieuw begrip dat door de Europese Commissie werd geïntroduceerd: comodaliteit. Hierbij worden de verdiensten van elke transport modus berekend en wordt op die manier de logistieke keten samengesteld.

Shortsea shipping evolueert snel: tien jaar geleden amper bekend, nu zeer veel opduikend in de wereld van transport en logistiek. De laatste jaren tekenen zich een aantal specifieke tendensen af:

- Een golf van overnames en joint-ventures bij de rederijen heeft een aantal spelers groter en kapitaalkrachtiger gemaakt. Bovendien werd hun vaargebied sterk uitgebreid binnen Europa.
- De reders geloven in de verdere ontwikkeling van shortsea shipping: zij investeren in nieuwe schepen en verhogen capaciteit en aanbod door extra schepen in te leggen.
- De havens bouwen hun hubfunctie verder uit: grotere 'round the world' spelers kunnen pas aangetrokken worden indien zij ervan overtuigd zijn dat hun lading kan aan- en afgevoerd worden via een netwerk van maritieme verbindingen. De zogenaamde feederdiensten en de pure intra-Europese rederijen bieden een enorm aanbod voor de verladers en hun logistieke partners.
- De belangstelling van wegtransportbedrijven neemt toe: ook zij kampen met problemen om hun contractueel vastgelegde levertermijnen te respecteren. Meer en meer worden zij 'multimodal provider' en zoeken ze naar synergie met shortsea shipping.

Europees Shortsea Netwerk

In 2000 werd duidelijk dat het nationaal of regionaal promoten van shortsea shipping niet voldoende was: logistieke ketens en ook sss zijn per definitie grensoverschrijdend. Bovendien vereiste het wegnemen van obstakels een ruimere 'Europese' aanpak. De nood aan communicatie was aanwezig.

Op 1 december 2000 was het Vlaams promotiebureau één van de grondleggers van het Europees Shortsea Netwerk (ESN), een informeel netwerk. Op dat

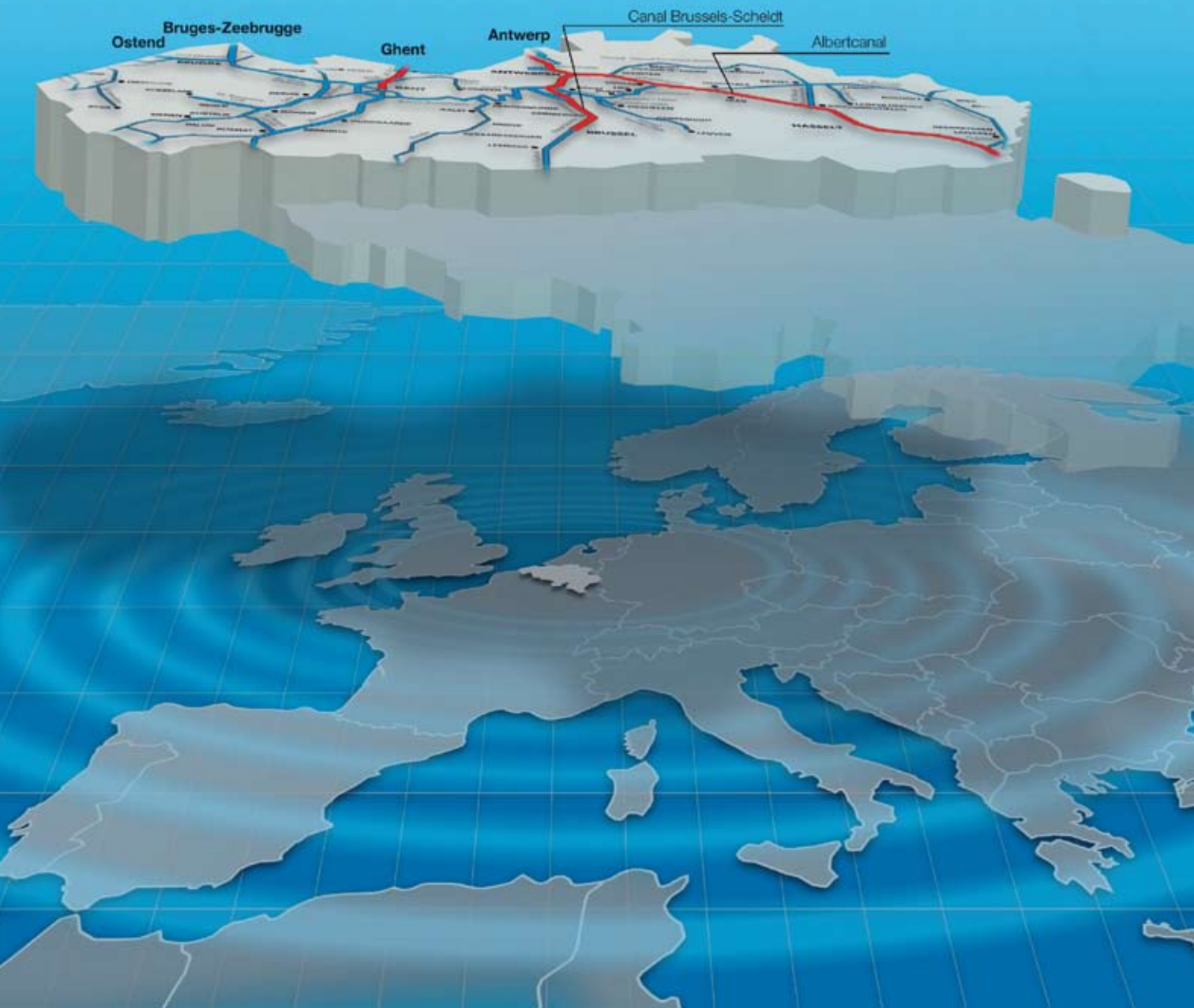
ogenblik waren er zes promotiebureaus actief die het netwerk startten, momenteel zijn er 20 leden.

Enkele promotiebureaus zijn ondertussen al 'intermodaal' aan het werken: Nederland (spoor-sss), Vlaanderen (binnenvaart-sss),... De Europese Commissie heeft in 2007 deze uitbreiding gevraagd.

De missie van het ESN omvat het stimuleren van sss en ontwikkelen van initi-

atieven daarrond. Knelpunten worden aangepakt en de netwerking wordt geïntensifieerd. Vooral het communiceren van goede praktijkvoorbeelden ('best practices') tussen de promotiebureaus is belangrijk. Bovendien is er een zeer grote expertise gebundeld in het ESN waarop door de marktspelers een beroep kan worden gedaan.

Het Europese Hinterland



Het Europese Hinterland van Vlaanderen wordt bediend via de vier Vlaamse havens, gebruik makend van Shortsea Shipping van en naar 40 kustlanden



12 Shortsea shipping best practices

1. Bruhn Spedition kiest voor sss op Denemarken

Sinds de opstart, begin 2005, van de ro-ro lijndienst Zeebrugge-Esbjerg, verkiest Bruhn Spedition die dienst voor een belangrijk deel van haar zendingen naar Denemarken. Er worden wekelijks ongeveer 40 eigen 30' bulkcontainers naar Esbjerg verscheept en er keert eenzelfde hoeveelheid ook weer terug. De wekelijkse afvaart vanuit Zeebrugge voldoet wat de frequentie betreft aan de eisen van de klant. De shortsea-optie biedt de mogelijkheid het laadgewicht te optimaliseren tot 44 ton, wat het competitieve voordeel mee ondersteunt. Vanuit Rotterdam wordt nog een andere Deense bestemming bediend met een soortgelijke hoeveelheid eigen bulkcontainers. Beide mogelijkheden vermijden de impact van de Duitse Maut.

2. Projectlading vanuit Willebroek (kanaal Brussel-Schelde) (G&G)

G&G is een bedrijf gespecialiseerd in projectlading, meer bepaald in de productie van grote en ondeelbare stukken. Voor het transport van de lading naar Europese bestemmingen wordt gebruik gemaakt van coasters die worden beladen op de eigen kade. De lading wordt als afgewerkt geheel getransporteerd en de werkzaamheden op de werf op bestemming worden tot een minimum herleid. Zo waren er verschepingen naar Fawley (nabij Southampton) met stukgewichten van 30 tot 50 ton, Le Havre met een kolom van 120 t/50m lengte en IJsland (360 ton - 23 x 12 x 17 m). Het exceptioneel natransport blijft zeer beperkt in afstand.

3. IJzer en staal behandeld in de All Weather Shortsea Terminal in Antwerpen

Eén- of tweemaal per week brengt een coaster 3.000 ton staal vanuit Oxelösund (iets ten noorden van Norrköping) naar Antwerpen. In drie dagen wordt het traject Oxelösund-Antwerpen afgelegd. Met het oog op de staaltrafiek startte in de haven van Antwerpen de bouw van de all weather terminal (Antwerp Stevedoring International). Van hieruit worden de goederen via de verschillende modi (zeeschip/coaster, binnenschip, wagon, vrachtwagen) afgeleverd bij de klant.



Heel wat verladers kiezen voor intermodaal transport, waarvan shortsea shipping een duurzaam onderdeel is. Er is dan ook voor elk type lading een shortsea schip voorhanden, dat heel Europa en Noord-Afrika kan bereiken. 12 praktijkvoorbeelden om dat te illustreren.

4. **SECU units van Stora Enso** keren niet leeg terug naar Scandinavië

Sinds enige tijd wordt optimaal gebruik gemaakt van de secu-units. Dat zijn speciaal ontworpen laa eenheden voor de papiertrafiek van Stora Enso die in Zeebrugge worden gelost uit de Göteborg-Zeebruggedienst. In plaats van leeg terug te keren naar Scandinavië, worden in Zeebrugge in elke secu-unit 2 Volvo wagens geladen. De shortseadienst brengt die via een transhipment in Göteborg naar Kotka in Finland. Daar worden de Volvo's uitgeladen en naar Rusland verder verscheept. De lege secu's worden in Kotka weer geladen met de Finse Stora Enso papierproductie en richting Vlaanderen gestuurd. Men transporteert op die manier per jaar ongeveer 7.000 wagens naar Rusland.

5. **Aanvoer zand** op de nieuwe zandterminal NHM in Oostende

Eind september 2006 loste het ms 'Swalinger' 2.000 m³ zand aan kaai 608 van de Nieuwpoortse Handelsmaatschappij (NHM). Het schip was het eerste dat op de nieuwe 'state of the art' zand- en grindterminal loste. De terminal vult de al beschikbare locaties aan voor zand en grind in Nieuwpoort en Brugge. De shortseatrafiek voor de haven van Oostende is een belangrijke activiteit binnen de groep De Cloedt.

6. **Huishoudtoestellen** in speciaal ontworpen containers

De ACB-Group verscheept huishoudtoestellen van Bosch/Siemens Household Appliances (BSH), een project gestart met de steun van het Marco Polo-programma. Samen met expediteur Robert Kukla uit München investeerde de groep in 72 palletbrede 45' high cube containers met een speciale hoogte van 3 m, nodig voor deze industriële trafiek. Sinds november 2006 werd de lading vanuit Zuid-Duitsland opgedreven tot 9 containers per dag, wat het equivalent betekent van ongeveer 2.200 vrachtwagens per jaar. De trafiek is een mooi voorbeeld van intermodaal transport naar het Verenigd Koninkrijk met een combinatie van vervoer over de weg, langs het spoor, met de binnenvaart én met shortsea shipping.





© Bridgestone

7. Gekoelde goederen van European Food Transport

Er wordt wel eens gesteld dat shortsea shipping en gekoelde goederen niet samengaan, maar European Food Transport (E.F.T.) bewijst dat een combinatie shortsea-weg perfect haalbaar is. Men maakt gebruik van roro- en ferry mogelijkheden voor het transport van de vrachtwagens en men vervult perfect de afgesproken leveringstermijnen (just-in-time) voor temperatuurgebonden producten als fruit, fruitsap, groenten, medicijnen, ...

De wegtransporteur maakt o.a. gebruik van de shortsea diensten naar Helsinki (5 containers per week), Göteborg (12-15 containers per week), Noorwegen (4 containers per week) en het Verenigd Koninkrijk (10-15 containers per week).

Voor de retourlading is er nog capaciteit beschikbaar vanuit Scandinavië in de eigen koelcontainers. Vanuit het Verenigd Koninkrijk worden al lege pallets en eindproducten zoals fruitsap meegenomen. De temperatuurgebonden goederen vereisen een goede opvolging via tracking & tracing.

8. Gevelstenen op pallets met coaster van Lanaken (Albertkanaal) naar het Verenigd Koninkrijk (Heylen Bricks)

In februari 1999 werd een eerste lading pallets van ongeveer 1.000 ton aan boord van het ms 'Eldor' geladen en rechtstreeks van op de laadplaats van Heylen-Bricks (Veldwezelt, Lanaken) langs het Albertkanaal naar Mistley (100 km ten noordoosten van Londen) gevaren. Ondanks de goede ervaring werd nadien om kosttechnische redenen weer naar het wegtransport overgeschakeld.

Begin 2004 heeft Heylen-Bricks, in aansluiting met de ontvanger in het Verenigd Koninkrijk, opnieuw de berekening gemaakt. In april 2004 werd een eerste zeerivier coaster in Lanaken geladen met 1.300 ton 'handvormgevelstenen' op palletten, met bestemming Shoreham (VK). Na een eerste vlotte operatie werd begin september 2004 een tweede coaster voor Shoreham ingelegd, dit keer met 1.500 ton aan boord. Met die laatste operatie werd een modal shift van een 60-tal vrachtwagens van de weg naar de waterweg en zee gerealiseerd. De laatste 3 jaren werd een tiental verschepingen georganiseerd.

9. Bridgestone (Zeebrugge) opteert voor shortsea voor de Europese distributie van banden

Tot voor enige tijd had Bridgestone in heel wat Europese landen een distributiecentrum dat de Japanse banden verdeelde. Om over- of onderschatting van bestellingen te vermijden en leveringen correct te kunnen afstemmen, werd een nieuw concept voor de distributie ingevoerd. Drie 'super' centra ('Noord' in Zeebrugge, 'Oost' in Tsjechië en 'Zuid' in Spanje) bevoorraden de ongeveer 20 regionale distributiecentra.

De inkomende lading vertegenwoordigt 8.500 x 40' containers op jaarbasis, afkomstig uit Japan (80%), Thailand (15%) en Turkije (5%). De trafiek vanuit Turkije wordt met shortsea aangevoerd.

Wat de export betreft, doet Bridgestone Zeebrugge een beroep op shortseaverbindingen naar Ierland, Finland, Zweden, Denemarken, Noorwegen, IJsland, Spanje en Griekenland. In totaal gaat het om een 80-tal containers (45' en 40') per week.



© A. Condes

10. Gents bedrijf AWS rekent op shortsea voor aanvoer van tienduizenden tonnen grond

Aws is een Gents grondreinigingsbedrijf dat beschikt over twee reinigingscentra: één in Gent gelegen aan het kanaal en één in Sint-Katelijne-Waver met een verwerkingscapaciteit van 350.000 ton/jaar. Aws beschikt ook over een laadkade in Parijs (Nanterre), vanwaar via de binnenvaart verontreinigde grond naar Gent aangevoerd wordt. Vanuit Zuid-Frankrijk rekent men op een shortsea aanvoer van 20 tot 30.000 ton op jaarbasis.

De activiteiten rond de organisatie van de Olympische spelen 2012 in Londen zorgen voor heel wat transport van verontreinigde grond. Aws beschikt als enige grondreiniger in België over een uitvoervergunning vanuit het Verenigd Koninkrijk. Coasters kunnen geladen worden op een terrein gelegen langs de Thames en in de buurt van het olympisch dorp. Hierbij houdt men rekening met een aanvoer van ongeveer 50.000 ton per jaar. Alle aangevoerde gronden worden na reiniging opnieuw gebruikt als secundaire grondstof.

11. Transportbedrijven vinden synergie met shortsea diensten (Halléns)

Transportbedrijven profileren zich meer en meer als 'intermodal provider'. Een bedrijf dat al van bij de start consequent heeft gekozen voor de synergie met shortsea shipping is het Gentse Halléns. Een bewuste keuze, ingegeven door milieuoverwegingen, groeiende congestie op de wegen, etc. Halléns gebruikt de regelmatige roll on – roll off-diensten op verschillende Europese bestemmingen. Naar o.a. Noorwegen, Zweden en Finland samen worden meer dan 43.000 transporten per jaar (heen/terug) op die manier georganiseerd.

Het is belangrijk te vermelden dat de laatste jaren ook pure wegtransportbedrijven de weg naar shortsea hebben gevonden, meestal als gevolg van het verder toeslibbende Europese wegennet.

12. Funderingselementen voor windmolens verscheept naar de Ierse Zee

Smulders, een constructiebedrijf uit Hoboken, maakte gebruik van shortsea shipping om 11.000 ton funderingselementen voor een windmolenpark vanuit Hoboken naar de Ierse Zee te transporteren. Speciaal aangepaste coasters brachten de zware elementen rechtstreeks op de bestemming. Er werd geladen in Hoboken op de Schelde.

i *Het volledige verhaal vindt u in onze digitale nieuwsbrieven. Surf naar www.shortsea.be > nieuws > nieuwsbrieven, of neem contact op met het promotiebureau.*

i *Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen:
Straatsburgdok – Noordkaai 1A,
B-2030 Antwerpen,
T 03 20 20 520, F 03 20 20 524,
shortsea@shortsea.be*



met **binnenvaart**
vaart u gegarandeerd
de juiste koers



Vraag gratis uw abonnement aan:

Surf naar www.binnenvaart.be en registreer u als abonnee.
Of contacteer Promotie Binnenvaart Vlaanderen:
T 011 23 06 06, pbv@binnenvaart.be