

BINNEN

MAGAZINE VOOR VERVOER OVER WATER | WWW.BINNENVAART.BE | FEBRUARI 2011

VAART #50

LSC uit Bree

‘Efficiënter dankzij
het water’

Hongaars staatssecretaris
Pál Völner

Kansen in het oosten

Haven van Antwerpen

‘Duurzame
ontsluiting
is cruciaal’

+ Zuinig varen, multimodale kansen, estuaire schepen en veel meer



PROMOTIE
BINNENVAART
VLAANDEREN



Binnenvaart kruipt uit crisis

Beste lezer

De trafiek die de binnenvaart in Vlaanderen het afgelopen jaar realiseerde, bevestigt wat we sinds enkele maanden op het terrein zien: het gaat weer de goede kant op. Elders in dit blad brengen wij de eerste trafiekcijfers over 2010 die wij verzamelden bij waterwegbeheerders en havenbesturen. De detailanalyse volgt later. Maar nu al zijn de trends zichtbaar. In vergelijking met 2009 is de vervoersprestatie van 2010 als dag en nacht. Weliswaar zegt de spectaculaire herleving van de binnenvaarttrafiek vooral iets over de ongewone duik die het vervoer over de binnenwateren in 2009 heeft genomen. Toch zeggen groeicijfers van 12 tot 14 % voor vervoerde tonnage en voor tonkilometer veel over de snelheid van het herstel en de flexibiliteit van onze sector om hierop in te spelen. Dat komt vooral tot uiting in het containervervoer. Misschien voelt het containervervoer als een van de eersten een terugval van de economie. Maar het is een segment dat ook als een der eerste het herstel van de economie ziet.

Neen, de diepe crisis van 2008-2009 is nog niet volledig verwerkt. Zowel in tonnage als in tonkilometer blijven de zeer goede trafiekcijfers van 2010 nog zo'n 4% achter op het pre-crisisjaar 2007. Bovenal blijft het onevenwicht in de markt aanwezig. Er blijft een structurele overcapaciteit, en er komt zelfs nog scheepsruimte bij als gevolg van bestellingen die nu pas in de vaart komen. Het laadvermogen staat dus niet in verhouding tot de vraag – ook al zagen we vanaf midden januari een tijdelijk ruimtetekort als gevolg van het ongeval met de tanker *Waldhof* op de Rijn. Het gevolg van het onevenwicht in de markt is dat de vrachtprijzen erg laag blijven. Te laag, om een gezonde en winstgevende exploitatie op termijn te garanderen.

Er worden dus meer reizen geboekt, maar de vrachtprijzen volgen niet. Hier moet evenwel herhaald worden dat de binnenvaart geen homogene sector is – niet naar goederensoorten, niet naar vaargebied, niet naar scheepstypes. Sommige ondernemers kunnen nog varen met termijncontracten, anderen verkiezen

of moeten terecht op de spotmarkt. Zelfs in aparte segmenten, zoals bvb. de tankervaart, kunnen aanbod en prijs schommelen naargelang het gaat om grote of kleine schepen. Een andere bedenking dringt zich op. Vandaag zijn wij met zijn allen gefocust op de golven van de conjunctuur – een diepe dip of een krachtig herstel. Maar we verliezen soms uit het oog dat de binnenvaarttrafiek in Vlaanderen reeds in 2004 zijn hoogtepunt kende, en sindsdien hoofdzakelijk consolideerde.

Maar voor alle nuances die kunnen en moeten aangebracht worden, is het vandaag optimisme dat de bovenhand heeft. De ommekeer die zich sinds april 2010 voordoet, blijft ook dit jaar aanhouden. De Duitse locomotief staat onder volle stoom, en trekt ons wagonnetje mee. Waar de productie aantrekt volgt het goedertransport. Als onze zeehavens een goede voorspeller zijn, dan mogen wij met vertrouwen 2011 tegemoet zien. Verder in dit blad herinnert het Gemeentelijk Havenbedrijf van Antwerpen eraan dat ongeveer 45 % van de totale goederentrafieken van en naar de haven van Antwerpen verloopt via de binnenvaart. Die zeehavens hebben in 2010 een absoluut historisch trafiekrecord gevestigd – niet alleen met hun maritieme trafieken maar ook voor de binnenvaart. Het gevreesde verlies van scheepvaartlijnen als gevolg van de crisis heeft zich dus niet gerealiseerd.

Dat alles is goed nieuws voor de binnenvaart en voor de toekomst van onze ondernemingen. De crisis in onze sector begon in augustus 2008 en duurde tot april vorig jaar – 19 maanden die een eeuwigheid leken maar die onze ondernemers zijn te boven gekomen. De binnenvaart zal altijd sterk conjunctuurgevoelig blijven. Maar dat betekent ook dat we in de opgaande cyclus de vruchten mogen plukken van de aantrekkelijke groei.

Filip MARTENS
Voorzitter Raad van Bestuur
Promotie Binnenvaart Vlaanderen

Verantwoordelijke uitgever:

Filip Martens, Vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen, Armand Hertzstraat 23, 3500 Hasselt. | Het magazine Binnenvaart verschijnt 4 keer per jaar. | Voor meer info of vragen over advertenties of een gratis abonnement: T 011 23 06 06, pbv@binnenvaart.be, www.binnenvaart.be |

Redactie en realisatie:

Jansen & Janssen Uitgeverij, www.jaja.be | De meningen die derden in dit magazine vertolken, vallen buiten de verantwoordelijkheid van PBV.



06

HET ANTWERPSE HINTERLAND



14

LSC UIT BREE



16

ZUINIG VAREN

MARKT

06 HAVEN & HINTERLAND

Hoe de Haven van Antwerpen het aandeel van de binnenvaart verder wil uitbreiden

14 BEDRIJF MET VAART

LSC uit Bree over de logistieke en praktische voordelen van binnenvaart

18 VISIE & OPINIE

Kunnen binnenvaartbedrijven uitgroeien tot multimodale transportaanbieders?

VLOOT

09 TECHNIEK

De constructieverschillen tussen een estuaire en een gangbaar binnenschip

16 ZUINIG VAREN

Glenn Ickroth van ms Splendor legt uit hoe hij de CO2-competitie heeft gewonnen

BELEID

10 INTERVIEW

Pál Völner, voorzitter van de Europese raad voor Transport, over zijn binnenvaartplannen

EN VERDER

04 ACTUEEL EN NIEUWSTELEX

16 JOBSPOT

20 MIJN SCHIP

De binnenvaart moet zich verder in de logistieke keten integreren.

Pál Völner, voorzitter van de Europese raad voor Transport

10





Subsidie voor verhoging bruggen Albertkanaal

De Europese Commissie heeft een subsidie van 10 procent goedgekeurd voor het herbouwen van de bruggen van Oelegem en Briegden. In het kader van het Trans-Europese Transportnetwerk wordt 1,57 miljoen euro vrijgemaakt voor de werken aan de bruggen over het Albertkanaal. De werkzaamheden hiervoor starten in de loop van 2011 en moeten zoals voorzien in het Masterplan 2020 op het Albertkanaal een vrije doorvaarthoogte garanderen van 9,1 meter ten opzichte van de waterlijn. Als ook de andere bruggen worden aangepast zullen binnenschepen met vier lagen containers veilig en vlot kunnen passeren en zal ook de shortsea shipping op het kanaal betere kansen krijgen.

Nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek

De Koninklijke Commissie voor de Herziening van het Zeerecht heeft een nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek voorbereid. Het wetboek bevat een nieuw juridisch kader voor scheepvaart- en havenactiviteiten. De komende maanden wordt het op verschillende studiedagen aan verschillende subsectoren voorgesteld, waar belanghebbenden de voorgestelde teksten onder de loep kunnen nemen en commentariëren.

INFO

www.zeerecht.be
(> publieke consultatie)



AIS-subsidie van kracht

Intussen is, naar het voorbeeld van Nederland en Duitsland, ook in Vlaanderen een subsidieregeling voor AIS van kracht. De aanschaf en installatie van een Inland AIS-apparaat wordt volledig terugbetaald met een maximum van 2100 euro (exc. BTW) per binnenschip. De subsidie is van toepassing op transponders die zijn inge-

bouwd tussen 1 januari 2010 en 31 december 2012. Schepen die al in Nederland of Duitsland AIS-steun hebben aangevraagd kunnen geen tweede keer steun ontvangen. Wie een dossier wil indienen, moet dat doen voor 31 december 2011.

INFO

www.binnenvaart.be

Boot Düsseldorf

Op Boot Düsseldorf maakte PBV samen met 18 andere partners promotie voor de Vlaamse waterrecreatie.



Studie concurrentiepositie Belgische binnenvaart

Zijn de exploitatiemogelijkheden voor binnenvaart in Nederland nu wel of niet voordeliger dan die in België? Om duidelijkheid te brengen in het debat heeft het Fonds voor de Rijn- en binnenvaart een onafhankelijke studie laten uitvoeren over die vraag. De specialisten van Pricewaterhouse Coopers kwamen tot de conclusie dat er nauwelijks verschillen zijn op het vlak van loonkost, financie-

ringskost en steunmaatregelen. Inzake fiscaliteit en afschrijvingen zijn er wel voor- en nadelen die het totaalplaatje min of meer in evenwicht houden. De balans verschilt wel naargelang van het soort binnenvaartonderneming (man-vrouwsituatie, man-vrouw met matroos of een vennootschap).

INFO

www.fondsbr.be

Binnenvaartemissies in kaart

Duurzaamheid is een belangrijke troef van de binnenvaart. Om die troef nog beter te onderbouwen en om onze milieuprestaties nog verder te verbeteren, laat waterwegbeheerder W&Z een studie uitvoeren naar de uitstoot van de sector. De studie zal minstens CO₂, CO, NOx, 502, VOS en PM onderzoeken. Zowel operationele activiteiten als emissiewaarden die gerela-

teerd zijn aan infrastructuur – zoals de constructie of de afbraak van sluisen of kaaimuren – komen aan bod. De conclusies en aanbevelingen voor berekeningstools worden tegen het najaar van 2011 verwacht en zullen worden voorgesteld op het Flanders Inland Shipping Network.



4,417 miljoen tonkilometer

Dat is het aantal tonkilometer dat de Vlaamse binnenvaart in 2010 heeft gerealiseerd. Hiermee komt de sector opnieuw op het niveau van voor de crisis begon. Het aantal gepresteerde tonkilometer ligt slechts 4% onder dat van 2007. Ten opzichte van 2009 laten de cijfers een groei zien van 14%. Uitgedrukt in tonnage nam het ladingaanbod het afgelopen jaar met 12% toe. Ook het aantal laad- en losbeurten langs Vlaamse waterwegen ligt op het niveau van voor de crisis, met respectievelijk – 4% en – 2% tegenover 2007. Voor de binnenvaart in de Vlaamse zeehavens zijn de jaarcijfers nog beter: daar zitten we met 111,76 miljoen ton zelfs 3,5% boven het recordpeil van 2007.

INFO

www.binnenvaart.be

Kaaimurenprogramma tot 2016 verlengd

Vlaanderen mag het PPS-programma voor de bouw van kaaimuren tot 2016 verlengen. Dat heeft Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits vernomen van de Europese Commissie. Via de regeling kan de bouw van een kaaimuur en de benodigde vaste laad- en losinfrastructuur voor maximaal 80 procent door de waterwegbeheerder en voor 20 procent door het betrokken bedrijf worden gefinancierd. In ruil voor de overheidsinvestering engageert de aanvrager zich gedurende tien jaar tot een bepaalde trafiekgaran-

tie. Sinds de opstart van het PPS-programma in 1998 werden jaarlijks gemiddeld 10 kaaimuurprojecten voorgesteld. Momenteel hebben 156 bedrijven een goedgekeurde aanvraag ingediend en zijn er 77 projecten operationeel.

INFO

www.binnenvaart.be



Telex

In Amsterdam bij IJburg is de eerste sluis ter wereld met betonnen sluisdeuren in gebruik genomen. De pleziervaartsluis is 6,55 meter breed en schuift open en dicht op een waterfilm.

In de Haven van Gent blijven voor het derde jaar op rij de havenrechten gelijk. Bovendien zijn ze voortaan maandelijks in plaats van jaarlijks te betalen.

nv De Scheepvaart heeft haar website www.de-scheepvaart.be vernieuwd. Om klanten sneller te helpen, kreeg de site ook een duidelijkere structuur.

In de Haven van Antwerpen is het Lillopark, ook bekend als afvalpark kaai 534, tijdelijk gesloten als gevolg van werkzaamheden. Het Havenbedrijf wil zo snel mogelijk een alternatief openen.

In het kader van een proefproject kunnen binnenvaartondernemers gratis walstroom gebruiken in het wachtdok aan de Noordkasteelbruggen in de Haven van Antwerpen. Tegen begin 2012 wordt een nieuw betaalsysteem uitgewerkt.

Watererfgoed Vlaanderen is op zoek naar vrijwilligers die bij haar activiteiten een handje willen toesteken. Heb je interesse? Mail dan naar secr@watererfgoed.be.

‘Er is nog

Vlotte verbindingen met het hinterland: voor de verdere ontwikkeling van de Antwerpse haven worden ze steeds belangrijker. En de binnenvaart speelt daar een grote rol in, zeggen Pascale Pasmans en Chris Coeck van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen.

Havens die vlotte verbindingen hebben met hun hinterland, zonder veel congestie of lange wachttijden, hebben in de huidige markt een duidelijk competitievoordeel. ‘We willen de Antwerpse haven positioneren als een efficiënte schakel tussen voor- en achterland’, zeggen Pascale Pasmans en Chris Coeck. ‘En dat betekent onder meer dat we alle vervoersmodi zo efficiënt mogelijk inzetten.’

De binnenvaart heeft binnen die mix van vervoersmiddelen altijd al een belangrijke rol

gespeeld. Ongeveer 45 % van de totale goederentrafiek van en naar de haven van Antwerpen verloopt via de binnenvaart. ‘Dat is veel, zeker in vergelijking met de concurrerende havens. Maar er is nog groeimarge, met name in de containertrafiek. Daar zit de binnenvaart op 33 %, terwijl we op middellange termijn willen komen tot een verhouding van 40-40-20: 40 % binnenvaart, 40 % wegvervoer en 20 % spoor.’

De klemtoon op de containerbinnenvaart betekent overigens niet dat de haven het bulk- en andere vervoer ziet dalen. ‘Mensen zeggen weleens dat we alleen nog met containers bezig zijn, maar dat klopt niet. Wel is het zo dat we daar nog de meeste groeimarge zien. Het is ook een veel complexer proces: binnenschepen met bulk- of stukgoederen doen gemiddeld één à twee terminals aan. Containervervoer heeft vaak te maken met 8 terminals, waarvan de planning op elkaar moet worden

Binnenvaart rond de Antwerpse haven groeimarge'

afgestemd. Het is bovendien een sector die volop in beweging is, en waar nog efficiëntiewinsten kunnen worden geboekt.'

Efficiëntie

Het hoge woord is eruit: efficiëntiewinsten. 'We hebben een waaier van acties opgezet om de binnenvaart te stimuleren (zie kaderstukje, nvdr), maar de kern van de zaak is toch de doelstelling om de operationele en administratieve processen te optimaliseren. Wat de haven, terminals en bargeoperatoren vragen, is zekerheid en coördinatie, zodat de afhandeling snel en vlot kan gebeuren. Hoe beter dat kan, hoe sterker het aandeel binnenvaart zal groeien.'

'Het jaar 2011 en de volgende jaren worden op dat gebied cruciaal. Het is nu het moment. Als de crisis helemaal verteerd is en de vo-

lumes verder groeien, moeten we klaarstaan, zodat de wachttijden aan de terminals ook dan beperkt kunnen blijven.'

Consolidatie

'We hebben de voorbije jaren onderzocht hoe we de volumes die via de containerbinnenvaart worden vervoerd, kunnen consolideren, zodat de lichters in de haven minder terminals moeten aanlopen en grotere volumes voor elke terminal kunnen aanleveren. Nu is het tijd om die theoretische modellen uit te testen in de praktijk: wat slaat aan in de markt en wat niet?'

Grosso modo zijn er twee opties: consolidatie op een punt buiten de haven, en/of consolidatie binnen de haven. 'Welke kant het zal

45 % van de goederentrafiek van en naar de haven verloopt via de binnenvaart.

uitgaan, wordt vooral door de sector bepaald. Maar het is wel iets dat in 2011 moet duidelijk worden.'

BTS

Ook het project BICOS (Binnenvaart Coördinatie Systeem) is een goed voorbeeld van het streven naar efficiëntiewinsten. Het project werd in 2010 door de containerbinnenvaartactoren gezamenlijk geïnitieerd en vloeit voort uit de werkgroep Optimalisatie afhan-

Goede samenwerking

Dé rode draad doorheen alle acties voor de binnenvaart is de goede samenwerking met de binnenvaartmarkt zelf, zeggen Pascale Pasmans en Chris Coeck. 'Al meer dan tien jaar hebben we het Permanent Overleg met de Voka-binnenvaartcommissie waar we alle knelpunten bespreken, samen oplossingen uitwerken en de

acties ook opvolgen. Dat overleg heeft al heel wat vruchten afgeworpen, en blijft dat doen.'

'De filosofie is vooral dat we als havenbedrijf niet eenzijdig zaken willen beslissen en doordrukken, maar alles in overleg met de sector doen en waar nodig bijsturen. We zien de binnenvaart en andere actoren op

de markt als partners. Alleen zo creëer je voldoende draagvlak opdat de maatregelen ook zouden werken. Dat kan misschien logisch klinken, maar het is vrij uniek. In veel van onze concurrerende havens is het zelfs onmogelijk om stouwers en schippers aan één tafel samen te krijgen.'





Pascale Pasmans van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen: 'Het is tijd om de theoretische modellen uit te testen in de praktijk.'



■ ■ deling containerbinnenvaart. Het behelst een goede opvolging van de lichters in de haven, afstemming van de termijn aanvragen tussen de lichtermaatschappijen onderling en de creatie van een documentmanagementsysteem voor onder meer douanedocumenten en gevaarlijke goederen. Het is duidelijk dat het Barge Traffic System hier een belangrijke rol in te vervullen heeft.

'BTS is een communicatieplatform tussen terminals en bargeoperatoren om de planning van het laden en lossen van binnenschepen aan de containerterminals strikt te organiseren. Dat systeem heeft duidelijke voordelen voor terminals, die beter kunnen plannen, maar ook voor de schippers. Ook zij krijgen meer zekerheid en minder wachttijden.'

Momenteel is BTS alleen toegankelijk voor het containervervoer (en daar is het systeem ook verplicht), maar op termijn wordt het zeker uitgebreid naar alle andere sectoren van de binnenvaart. 'Op dat moment zullen de voordelen van het platform nog beter tot hun recht komen. Vanaf dan kunnen de gegevens van het BTS bijvoorbeeld ook worden gebruikt om de planning van de verschillende sluisen te verbeteren.'

Klokvast bustraject

Om goederenstromen van de weg en op het water te krijgen, heeft de haven tot slot ook

veel vertrouwen in de Premium Barge Service: een 'bustraject' van een binnenvaartschip dat elke dag in vaste tijdstippen vaste containerterminals binnen de haven aandoet. 'De doorlooptijden van de dienst zijn zeer betrouwbaar, en dat is precies het argument om

goederen te verschuiven van wegtrafiek naar binnenvaart. Dat blijkt ook uit de cijfers: de volumes stijgen behoorlijk. Amper zes maanden nadat het project werd opgestart, komt er nu een tweede loop, in de omgekeerde richting.' ■

Masterplan

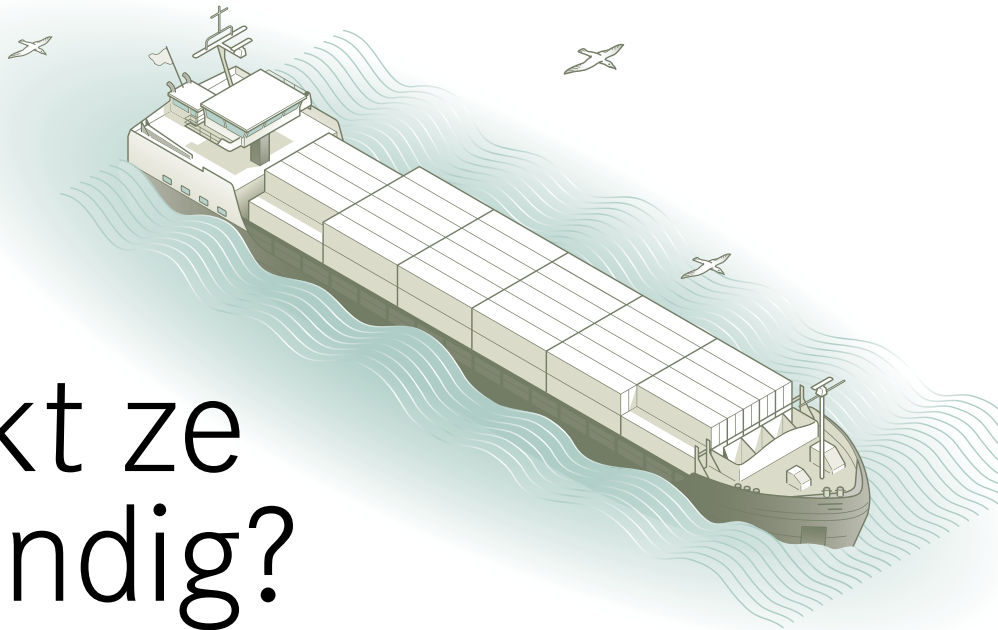
De acties rond efficiëntiewinst en procesoptimalisering zijn slechts één aspect van het Masterplan Binnenvaart dat het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen in 2007 heeft opgesteld. Pascale Pasmans en Chris Coeck: 'Op het terrein van efficiëntie beweegt er het meest, maar uiteraard lopen de acties binnen de andere operationele doelstellingen van het masterplan gewoon door. We blijven aandacht hebben voor infrastructuurverbeteringen en zetten in op een goede dienstverlening aan de binnenvaart binnen de haven. Ook promotie van de binnenvaart en samenwerking is een belangrijke pijler.'

Binnen het luik technologische verbetering zet de haven voluit in op

het Automatic Identification System (AIS). Dat wordt vanaf 1 januari 2012 verplicht in het havengebied. 'AIS verhoogt de veiligheid in de haven, en dat is een van onze basisdoelstellingen. Maar in combinatie met bijvoorbeeld het Barge Traffic System kan AIS ook zorgen voor een goede opvolging van de lichters in de haven, aangezien de AIS-posities van de lichters in het BTS worden gevisualiseerd. Voorts kan AIS bijdragen tot het optimaliseren van de sluisplanning en de planning van wachtplaatsen. Vanaf maart dit jaar starten we het AIS-pilootproject op om de praktische voordelen voor de schippers verder te ontwikkelen.'

Estuaire schepen

Wat maakt ze golfbestendig?



Versterkte binnenschepen mogen langs de Belgische kust van Oostende of Zeebrugge naar de Westerschelde varen. Maar aan welke technische vereisten moet een binnenschip voldoen om dat estuaire traject te mogen afleggen? We vroegen het aan Bart Heylbroeck, professor Maritieme Techniek aan de UGent en federaal ambtenaar bij de dienst Scheepvaartcontrole.

Vier jaar geleden werd de estuaire vaart nieuw leven ingeblazen met een steunprogramma en een KB over *binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt*. Juridisch bestaat het fenomeen al langer: sinds de jaren '60 mogen binnenschepen die afgestemd zijn op een *significante golfhoogte* van 1,2 meter het traject langs de Vlaamse kust afleggen. In 2007 werd in de wetgeving onder meer die golfhoogte aangepast tot 1,7 meter, waardoor de schepen 94 procent van de tijd kunnen uitvaren. Dankzij de nieuwe regeling zijn inmiddels verschillende tankschepen en drie containerschepen met open ruim gebouwd: de Deseo (450 TEU), de Ambers (250 TEU) en de Tripoli (450 TEU).

Gecertificeerd casco

In de praktijk kunnen de schepen onderworpen zijn aan golven van 3,5 meter en hoger. Al drukt Bart Heylbroeck het liever anders uit: 'Wij gebruiken de significante golfhoogte, die gebaseerd is op metingen van de laatste 30 jaar in het vaargebied en kenmerkend is voor

een zeeconditie. Het komt erop neer dat de schepen bestand zijn tegen alle golven uit het spectrum waarbij de 2/3 hoogste golf 1,7 meter is. Volgens de huidige metingen kunnen dat ook golven van 3,5 meter zijn. Al is er statistisch gezien altijd een kans dat er zelfs een nog grotere golf opduikt.'

Estuaire schepen zijn statutair binnenschepen, die over een communautair certificaat beschikken, maar die aan extra bepalingen voldoen. Al bij de bouw van het schip word je met een eerste verschil geconfronteerd, zegt Bart Heylbroeck. 'Anders dan bij een gewoon binnenschip moet de bouw van het casco strikt opgevolgd worden door een classificatiemaatschappij zoals Bureau Veritas. Je kunt dus niet zomaar in China een casco bestellen. Het kan wel, maar het vergt een totaal ander soort projectmanagement om je casco gecertificeerd te krijgen.'

Juridische spitstechnologie

Een ander deel van de meerprijs van een es-

tuair schip hangt samen met het feit dat het structureel zwaarder en conceptueel anders ontworpen is: de boeg is hoger, de accommodatie kan niet worden ontkoppeld aan de romp, de toegang tot het benedenruim heeft een opstapje, de telescopische brug is zwaarder uitgevoerd, de scheepsromp moet bestand zijn tegen het stampen, je bent voorzien op water dat op het dek slaat, de containers kunnen beter worden vastgezet, etcetera. Daarnaast is er, onder meer op het vlak van brandveiligheid, extra uitrusting vereist. Je moet radioapparatuur, aangepaste navigatieverlichting, reddingsgordels en -vloten en elektrische noodvoeding hebben conform de zeevaartnormen, en zo kunnen we nog even doorgaan.

Tot slot is ook in het juridische luik van de estuaire vaart volgens Bart Heylbroeck zeer innovatief. 'Het KB is geen beschrijving van hoe je schip er moet uitzien. De basis is dat je getoetst wordt aan een wetenschappelijk model van risicoanalyse. Dat model is gebaseerd op onderzoeksgegevens die verzameld zijn voor het bouwen van de estuaire roro-schepen Waterways I, II en III van Cobelfret. Enerzijds creëer je hierdoor openheid voor verschillende soorten schepen. Anderzijds is het altijd afwachten hoe je ontwerp in het model zal reageren en of het zal voldoen aan de gestelde criteria. Onze wetgeving heeft alleszins veel aandacht gekregen, onder meer van de Fransen die aansluitend bij het Seine-Nordverhaal Le Havre beter willen ontsluiten.'

Pál Völner: 'We hopen dat de Verklaring van Boekarest een economische boost kan betekenen voor onze regio.'

De Europese binnenvaart kijkt richting oosten. In november keurde de Europese Commissie een verklaring goed over de Donaustrategie (zie kader). En in januari nam Hongarije de fakkel van het EU-voorzitterschap over van België. Hoe ziet Pál Völner, Hongaars staatssecretaris voor Transport, de binnenvaarttoekomst?



Pál Völner 'Een efficiënt en



Als Hongaars staatssecretaris voor Transport zit u tot juni de Europese Raad voor Transport voor. Kunt u zich eerst even voorstellen?

Pál Völner: 'Ik ben jurist van opleiding en ben sinds 2002 politiek actief bij de partij Fidesz, die aangesloten is bij de Europese Volkspartij. Van 2006 tot 2008 was ik president in de *county*, de provincie, waar ik woon. Sinds oktober ben ik parlamentslid en daarna ben ik ook tot Staatssecretaris voor Transport gekozen. Als jurist heb ik veel te maken gehad met het wegtransport, maar ik heb ook een band met het water. Ik heb heel mooie jeugdherinneringen aan reizen op en langs de rivier. Voor Hongarije is de Donau een echte levensader. Ik ben opgegroeid in de wijde regio waar de plannen voor en de bouw van een hydro-elektrische centrale nabij de Gabčíkovo-dam nog altijd voor discussie zorgen tussen Hongarije en Slowakije.

Wat worden de belangrijkste watergebonden uitdagingen voor de Europese Raad voor Transport tijdens uw voorzitterschap?

De promotie van de binnenvaart is een van de prioriteiten in ons voorzittersprogramma. Hiervoor willen we op de eerste plaats verder werken in de lijn die België als EU-voorzitter heeft uitgezet. Het Belgische voorzitterschap heeft aanzienlijk bijgedragen aan een vlotte samenwerking voor de uitbouw van een efficiënt en duurzaam netwerk voor transport en logistiek. Die dialoog over de integratie van watergebonden transport in de logistieke keten gaan we zeker voortzetten. Dat past volledig binnen de Europese transportstrategie, die we willen vorm geven binnen de lopende projecten en structuren.

U spreekt over de integratie van binnenvaart in de intermodale



groen netwerk'

keten. Hoe zal dat het binnenvaarttransport versterken?

De EU streeft, vanuit haar ambitie om de interne markt te versterken, een optimaal gebruik van de verschillende transportmodi na. Daarom is het belangrijk om de competitiviteit van de binnenvaart te vergroten. We moeten de binnenvaart ontwikkelen en promoten als een groen en betrouwbaar transportmiddel, dat een onderdeel van een groter geheel vormt. Hierbij zie ik een centrale rol weggelegd voor de zee- en binnenhavens, als kruispunten tussen wal en water. Ik denk dat een organische integratie van binnenvaart in industriële en agrarische productieprocessen een reële meerwaarde kan opleveren.

Hoe kijkt u naar de internalisering van externe kosten?

Die evolutie, waarbij de echte kosten in een transportprijs zijn inbegrepen, moet zeker

worden aangemoedigd. Ik beseef echter zeer goed dat we met een dergelijke tussenkomst in de economie voorzichtig moeten omspringen. Dit soort ingrepen kan op domeinen als tewerkstelling een invloed uitoefenen. In afwachting daarvan geldt de binnenvaart ook nu als een aantrekkelijke en milieuvriendelijke vervoersmodus, die betrouwbare en kostenefficiënte diensten levert.

Verwacht u nog bijkomende milieuinspanningen van de sector om zijn groene imago te behouden?

De verschillende bevoegde instanties hebben in 2009 een Joint Statement vastgelegd waarin de richtlijnen voor een verdere duurzame ontwikkeling van de binnenvaart zijn vastgelegd. Zolang de sector aan de daarin afgesproken eisen voldoet, kan de binnenvaart bewijzen dat het een transportmodus met de laagste impact op het milieu is. Gelet op die ontwikke-

lingen en uitdagingen, is echter extra aandacht nodig om op de verwachte capaciteitsgroei en duurzaamheidsclaims in te spelen.

Wat is het doel van de NAIADES-conferentie die van 6 tot 8 april in het Hongaarse Esztergom plaatsvindt?

Op de conferentie zullen twee thema's centraal staan: de integratie van de binnenvaart in logistieke processen binnen de interne EU-markt, en de basisprincipes voor een verdere ontwikkeling van NAIADES. De debatten zullen zich focussen op de ontwikkeling van infrastructuur, nieuwe technologieën, en op het uitwerken van allianties tussen productie, handel, transport en logistiek. Ook opleidingen en certificaten zullen ruim aan bod komen, net als het vrijmaken van extra financiële middelen. De conferentie moet voldoende input leveren om aanbevelingen te formuleren tegen de Europese Raad voor Transport, die op 16 juni in Luxemburg plaatsvindt. ■ ■ ■

■ ■ De EU voorziet structurele fondsen voor uw regio voor de periode 2007-2013. Wat is hierdoor gerealiseerd?

Er zijn verschillende verbeteringswerken uitgevoerd aan de Hongaarse infrastructuur. Onder meer het openbare wegennet is op veel plaatsen bijgewerkt. Bijvoorbeeld de ring rond Boedapest is gemoderniseerd. Er wordt ook geïnvesteerd in telematica-oplossingen voor weg- en watertransport. Er zijn heel wat innoverende projecten langs de waterwegen in het kader van river information services en laad- en losvoorzieningen. Dit soort infrastructuurverbetering zal de komende jaren geleidelijk meer resultaten opleveren. Al geef ik gerust toe dat nog heel wat bijkomende inspanningen welkom zijn.

Wat betekent de Verklaring van Boekarest over de Donaustrategie (zie kader) voor Hongarije?

We hopen natuurlijk dat de verklaring een economische boost in onze regio kan bete-

kenen om de cohesie en de interne EU-markt te versterken. De EU-strategie voor het Donaugebied is een complex verhaal waarin verschillende factoren samenkomen: milieu, toerisme, transport en bescherming tegen overstromingen of andere overlast. De strategie noemt de Donau expliciet een belangrijke TEN-T-corridor, een verbinding die toegang geeft tot miljoenen mensen. Hoewel de strategie geen nieuwe middelen of structuren voorziet, zal dit kader het mogelijk maken om bestaande middelen en programma's efficiënter te gebruiken en te investeren in zaken als duurzaam transport.

De Donau beschikt, als verbinding met de Zwarte Zee, over een gigantisch economisch potentieel.

Ziet u tot slot veel opportuniteiten voor Vlaamse binnenvaartspelers in uw land?

De Donau beschikt als verbinding tussen westelijk Europa en de Zwarte Zee over een gigantisch economisch potentieel. Toch blijft onze regio bij veel investeerders relatief onbekend. De voorbije jaren is een inhaalbeweging gemaakt en, zoals ook in de Donaustrategie te lezen staat, liggen er grote kansen in het verschiet. Ik kan iedereen alleen maar aanraden om eigenhandig te komen zoeken naar lokale kansen om je business uit te bouwen... ■■

De Europese Donaustrategie

Op 8 november 2010 heeft de Europese Commissie haar strategie voor de verdere ontwikkeling van oostelijk Europa bekendgemaakt. De strategie bevat volgende pijlers, die elk verschillende mogelijkheden bieden voor de binnenvaart:

1. Verbinding

- Verbeteren van de mobiliteit en de multimodaliteit
- Aanmoedigen van meer duurzame energie
- Bevorderen van cultuur en toerisme, intermenselijke contacten

2. Bescherming van het milieu

- Herstelen en handhaven van de waterkwaliteit
- Beheren van de milieurisico's
- Behouden van de biodiversiteit, landschappen en lucht- en bodemkwaliteit

3. Het scheppen van welvaart

- Ontwikkelen van de kennismaatschappij via onderzoek, onderwijs en informatie-technologieën
- Ondersteunen van het concurrentievermogen van de ondernemingen, inclusief

ontwikkeling van clusters

- Investeren in mensen en vaardigheden

4. Versterking

- Verbeteren van de institutionele capaciteit en samenwerking
- Samenwerken om de veiligheid te bevorderen en georganiseerde en zware misdaad aan te pakken.

INFO

http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/danube/index_en.htm



**Vlaamse
Havendag.be**
Zaterdag 25 juni 2011

Jouw schip op de Havendag?

Op zaterdag 25 juni willen we opnieuw de binnenvaart in de kijker zetten op de Vlaamse Havendag. En hoe kan dat beter dan door in de havens binnenschepen open te stellen voor het publiek? Zo kan iedereen met eigen ogen ontdekken hoe veelzijdig en hoogtechnologisch binnenschepen wel zijn. Boeiende reacties gegaran-

deerd. En wie weet, misschien hou je er ook nuttige zakencontacten aan over...

Interesse?

Neem contact op met PBV via
T 011 23 06 06 of pbv@binnenvaart.be

LSC zet staal op het water

Een van de belangrijkste redenen waarom staalverwerkingsbedrijf LSC zich in het industriepark van Bree vestigde, was de ligging langs de Zuid-Willemsvaart. 'Voor de aanvoer van de staalrollen is de binnenvaart onmisbaar', zegt Edwin Cramer, plant-manager van LSC.

Enkele jaren geleden ging het Duitse Vosta Stahlhandel, dat staalplaat verhandelt, op zoek naar een geschikte locatie voor een nieuw bedrijf. Een bedrijf dat hun staalrollen zou kunnen versnijden. In de eigen regio - Vosta is gelegen in Nordrhein-Westfalen - was geen plek meer, en dus gingen de fabrikanten het iets verderop zoeken. Hun oog viel op het Belgische Bree, waar ze het Limburgs Staalservice Center (LSC) uit de grond stampten. 'Het industriepark van Bree biedt een paar interessante voordelen', legt Edwin Cramer, plant-manager van LSC uit. 'De gronden zijn nog betaalbaar en het stadsbestuur helpt ons waar ze kunnen. In het begin had ons terrein een wat onhandige vorm. Het stadsbestuur heeft mee helpen onderhandelen met onze burens, waardoor we nu een mooier grondgebied

hebben. Maar het belangrijkste voordeel voor ons bedrijf blijft natuurlijk de ligging langs de Zuid-Willemsvaart. Voor de aanvoer van de staalrollen is de binnenvaart onmisbaar.'

Kinderziektes

Het Limburgs Staalservice Center ging van start in januari 2009, in volle crisis dus. 'Op het eerste gezicht lijkt het misschien geen goed idee om een nieuw bedrijf te beginnen in economisch onzekere tijden', legt Edwin Cramer uit. 'Toch had dat zo zijn voordelen. De productiedruk ligt dan een stuk lager, waardoor je meer tijd hebt om kinderziektes te overwinnen.' En die kinderziektes waren er. Hoewel de kaaimuren binnen de oorspronkelijke timing werden afgewerkt, waren ze nog niet operationeel op het moment dat LSC in productie ging.

'Bij het heropbouwen van de oude kades doken onvoorziene problemen op. Zo ontdekte de nv Scheepvaart, de eigenaars van de kaaimuren, nog een oud bruggenhoofd en een duiker die op geen enkele kaart vermeld stonden. Die moesten eerst nog verwijderd worden, wat overigens snel en vlot gebeurde.' De schepen die intussen toch al toekwamen, werden gelost aan de overkant van het kanaal met behulp van een mobiele kraan. Vrachtwagens brachten de staalrollen dan tot bij LSC.





Erwin Cramer: 'Per truck lossen we 5 rollen per uur, via onze losbrug zijn dat er 12.'

gewicht op de weg niet te overschrijden. Ook het lossen gaat veel sneller bij schepen. Ons terrein grenst aan het water en via onze losbrug kunnen we 12 rollen per uur lossen. Bij trucks halen we maar 5 rollen per uur.'

Goede communicatie

'Het transport via het water loopt heel vlot', zegt Edwin Cramer. 'We proberen ook zo goed mogelijk te communiceren met de binnenvaartondernemers, zodat hun schip volledig klaar ligt om te lossen op het moment dat onze rolbrug vrij is. Op die manier verliezen we geen tijd.' Het enige probleem doet zich voor bij hoogwaterstand. 'Door de wateroverlast begin dit jaar hadden de schepen wel wat vertraging. De Zuid-Willemsvaart is een kanaal en heeft dus geen last van een schommelend waterpeil, maar de schepen die van de Maas komen, moesten wachten tot de sluzen opengingen. Gelukkig komt dat maar zelden voor. De achterstand proberen we dan in te lopen door wat langer door te werken bij het lossen.'

Voor de afvoer van de gesneden staalplaten doet het bedrijf bijna geen beroep op de binnenvaart. 'De bedrijven waar we onze staal-

We zijn gestart in volle crisis en dat biedt ook voordelen.

platen aan leveren, liggen meestal niet langs waterwegen. De hoeveelheden zijn ook veel kleiner. Het afvoeren van de platen gebeurt daarom voornamelijk met vrachtwagens. Voor het transport over weg is het industrieterrein van Bree wel minder gunstig gelegen: er is geen snelle verbinding met de snelwegen. Toch zijn we tevreden met onze locatie hier. De ligging aan het water maakt veel goed. We hebben zelfs al een optie genomen op een tweede terrein hier, deze keer voor een bedrijf waar we het staal tot stroken kunnen versnijden. Net als bij ons zal de afvoer verlopen via de weg en de aanvoer via het water. Het terrein grenst helaas niet aan de Zuid-Willemsvaart. De aanvoer zal daarom ook via onze kaaimuren gebeuren. Als de oude sluzen op het kanaal aangepast worden, kan de kade trouwens nog grotere schepen ontvangen. Dan wordt dit terrein voor ons pas echt interessant.' ■

Na een vertraging van vier maanden was de meer dan 200 meter lange -kade volledig klaar. Vandaag meren hier gemiddeld vier schepen per week aan, goed voor zo'n 160.000 ton per jaar. Edwin Cramer: 'Vooral voor de aanvoer van de rollen staal maken we gebruik van het water - tot 95% verloopt via de binnenvaart. Dat komt een heel pak goedkoper uit dan transport over de weg. Eén schip kan namelijk 40 rollen van gemiddeld 25 ton vervoeren. Een vrachtwagen daarentegen mag maar één rol tegelijk transporteren om het maximum-



Limburgs Staalservice Center in cijfers

- Oppervlakte terrein: 35.000 m².
- Aantal medewerkers: 40.
- Aantal ton staal dat jaarlijks verwerkt wordt: 160.000.
- Kade (eigendom van nv Scheepvaart): 256 meter; goed voor 2 schepen van maximaal 1.100 ton.
- Gemiddeld aantal schepen per week: 4, vooral uit Antwerpen en Rotterdam.

Glenn Ickroth, winnaar CO2mpetitie 2010

‘33% bespaard,
dat was

Vorig jaar nam Glenn Ickroth voor de eerste keer deel aan de CO2mpetitie van het Nederlandse platform VoortVarend Besparen. Met een derde minder brandstofverbruik kaapte Glenn meteen de hoofdprijs weg in het particulierenklassement.

Het platform VoortVarend Besparen, een initiatief van het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat, moedigt binnenschippers aan om via hun vaargedrag minder brandstofverbruik te verbruiken en zo minder CO2 uit te stoten. Dat doen ze onder meer door de CO2mpetitie te organiseren, een wedstrijd waarbij de schippers via een website hun reisgegevens en verbruik kunnen bijhouden. De enige Belgische deelnemer, Glenn Ickroth met zijn ms Splendor, was meteen ook de beste in de categorie particulieren. ‘Ik heb altijd al geprobeerd om zo zuinig mogelijk te varen. Dat is niet alleen financieel interessant, je spaart ook het milieu - vandaag toch niet onbelangrijk. Vorig

jaar wou ik nagaan of ik nog meer kon bezuinigen. De wedstrijd was daarbij een goede motivatie.’

Lager toerental

Met zijn containerschip vaart Glenn Ickroth op een vast traject tussen Willebroek en Rotterdam. ‘De grootste besparingen heb ik gehaald door betere afspraken te maken met de terminals. Het gebeurt dat een opdrachtgever je vraagt om zo snel mogelijk naar Rotterdam te varen. Maar als je eenmaal daar bent, moet je soms zes uur wachten. Door constant met de terminals in verbinding te blijven, kon ik mijn vaarsnelheid aanpassen. Als er genoeg tijd was, liet ik de motoren rustiger draaien.’

De ms Splendor, een containerschip van 110 meter lang, 11,40 meter breed en 3 250 ton, is voorzien van een ABC hoofdmotor van 1800 PK bij 1 000 toeren. ‘We proberen de motor een zo laag mogelijk toerental te laten draaien, gemiddeld zo’n 500. Maar af en toe moet je ook wel eens *full speed* varen. Anders is de verbranding te laag en vervuult je motor te sterk.’

Extra trui

Naast een ABC-motor heeft de Splendor vooraan ook nog twee Cummins-boegschroefmotoren van elk 550 pk. ‘Normaal gezien gebruiken we de twee boegschroeven. Deze keer hebben we geprobeerd om er maar één tegelijk te laten draaien.’ Ook op de aggregaten - de Splendor heeft er drie aan boord - wist Glenn te bezuinigen. Door minder verlichting te gebruiken, maar vooral door de verwarming een paar graden lager te zetten. ‘Aan de lagere temperaturen is het toch even aanpassen. Je moet je wat warmer aankleden bijvoorbeeld. Maar uiteindelijk went ook dat vrij snel.’

Alles bij elkaar wist Glenn Ickroth maar liefst 33 % te besparen, een bezuiniging die een pak groter uitviel dan bij de meeste andere deelnemers. ‘Ook voor mezelf was het schrikken dat ik zoveel minder brandstof verbruikt had. Natuurlijk ben ik tevreden met het resultaat. Het klopt dat je wat moeite moet doen. Je moet de terminals constant zelf opbellen bijvoorbeeld. Maar de inspanningen lonen.’

schrikken'



NAAM Peter Scheirlinckx | JOB Scheepvaartinspecteur |
ORGANISATIE Waterwegen & Zeekanaal NV – afdeling Zeekanaal

Nog betere afspraken

Op 17 november vorig jaar werd de prijs van de CO2mpetitie in Amsterdam uitgereikt door Milika Peterzon, presentatrice van Hart van Nederland. Glenn kon zijn trofeeën, een wisselbeker en een dvd-recorder, helaas niet zelf ophalen. 'Ik moest op het moment van de prijsuitreiking een opdracht afwerken. Ik wil volgend jaar wel weer deelnemen aan de wedstrijd.'

Of hij dan nog meer besparingen zal kunnen doordrukken? 'Ik vermoed van wel. Hoe weet ik nog niet precies. Door nog betere afspraken te maken, waarschijnlijk. Dat moet wel haalbaar zijn.' ■

CO2mpetitie

De wedstrijd van VoortVarend Besparen staat open voor alle schepen, ladingen en vaarroutes op de Nederlandse binnenwateren. Er zijn verschillende klasseringen: particulieren, schepen van rederijen (individueel en per team) en schepen van dienstverlenende ondernemingen (individueel en per team). Op www.ikvaarzuinig.nl vind je een handige tool waarmee je al je reisgegevens kunt bijhouden. Ook wie niet deelneemt aan de wedstrijd, kan gebruikmaken van de tool.

INFO

www.voortvarendbesparen.nl

'Elke dag is anders'

'Naast mijn twee collega's die voor een andere territoriale afdeling werken, ben ik bij W&Z verantwoordelijk voor alle waterwegen die beheerd worden door de afdeling Zeekanaal. Dat betekent dat alle problemen die zich op het Zeekanaal Brussel-Schelde en de waterwegen daarrond voordoen, op mijn bureau terecht komen. Dat gaat van signalisatie die verplaatst moet worden, over advies bij nieuwe infrastructuurwerken, tot het uitvaardigen van stremmingen, klachten van binnenvaartondernemers, enzovoort. Vooral het operationele aan de job bevalt me zeer sterk: je merkt duidelijk in de praktijk wat je doet.'

'Als ik 's morgens aankom, weet ik nooit met zekerheid

wat de rest van de dag zal brengen. Dat maakt de job voor mij zo boeiend: elke dag is anders. Soms kom je ook in rare situaties terecht. Ooit blokkeerde een schip de doorgang op het kanaal naar Charleroi, als gevolg van een echte ruzie. Ik heb toen met een schipper van mijn afdeling dat schip terug aangemeerd. Maar de moeilijkste momenten vind ik de onverwachte stremmingen. Ik besef goed dat schippers onder een relatief hoge tijdsdruk staan en probeer hen altijd zo veel mogelijk informatie te geven. Toch verlopen die gesprekken soms moeilijk. Maar we moeten nu eenmaal een duidelijke lijn trekken, anders krijg je gegarandeerd problemen.' ■



Kansen voor co-modala

Kunnen binnenvaartbedrijven zelf uitgroeien tot multimodale transportaanbieders? Veel verladers tonen interesse in 1 aanspreekpunt voor hun waterbonden en niet-watergebonden transport. Hoe kun je als binnenvaartonderneming op die tendens inspelen en waarom gebeurt dat voorlopig zo weinig?



Jos De Wael, ODTB

'Onze klanten zijn niet op zoek naar multimodaal transport maar naar logistieke oplossingen. Bij ons staan geen schepen of vrachtwagens centraal, maar magazijnen. Dat is iets helemaal anders. Ik heb er als oudste zoon van wegtransport Van Dievel voor gekozen om in de logistieke wereld verder te gaan. Er zijn natuurlijk raakvlakken, maar als logistiek aanspreekpunt doe je veel meer. Het lijkt me niet zo simpel om er als transporteur zomaar vanalles bij te doen. **Je zoekt altijd de beste oplossing voor de klant en dus is multimodaliteit een evidentie.** Al onze magazijnen zijn strategisch gebouwd naast auto-, spoor- en waterwegen. Als het mogelijk is, opteren wij erg graag voor binnenvaart, dat gaat zeer vlot. In Willebroek hebben we hiervoor vaste afspraken met TCT. Dat is onze manier van werken en die valt al 25 jaar zeer goed in de smaak. Maar aangezien we niet uit de binnenvaart gegroeid zijn, kan ik niet beoordelen hoe dat soort bedrijven zich kunnen ontwikkelen.'



liteit?



Robert Michon, ms Jaguar

'Ik vind alleszins dat onze varende ondernemers te weinig uit hun stuurhut komen. Of we ook ooit wegtransport kunnen aanbieden, weet ik niet. Maar schippers moeten zichzelf wel meer zien als een bedrijfsleider die vaak een investering van een paar miljoen euro heeft gedaan. Dan moet je niet alleen met het varen, maar ook met klantenwerving etcetera bezig zijn. Wij waren ongeveer het enige schip dat eind vorig jaar op Barge-to-business stond. Wel, we hebben daar zeer veel interessante reacties op gekregen. **Zeker in deze tijden van lage vrachtprijzen wil ik rechtstreeks met de klant praten en meedelen.** Dan kun je uitleggen waarom een schip dat dag-en-nacht vaart duurder is dan een schip met minder personeel dat 18 uur vaart. Ik wil ook met een bevrachter werken – het is makkelijker als je papieren worden geregeld. Maar als de prijzen zijn als vandaag, moet je nieuwe dingen bekijken. Voor- en natransport aanbieden, is een mogelijkheid, maar ik weet nog niet meteen hoe. Het is momenteel alleszins niet evident om als familiale ondernemer extra investeringen te doen.'



Jo Van Moer, Van Moer Group

'Ik ben meer dan 20 jaar geleden gestart met 1 vrachtwagen. Vandaag biedt onze groep een breed pakket van logistieke diensten aan, waaronder multimodale transport- en overslagoplossingen via de vroegere CCT-terminal. Dat bewijst dat je als klein bedrijf sterk kunt groeien en verbreden, maar het is niet evident en het vergt durf en visie. **Wij hebben ons aanbod dikwijls stapsgewijs op vraag van klantenrelaties uitgebreid.** Een eerste stap was dat we naast wegtransport ook een op- en overslagplaats met lege containers depot aanboden in Kallo. Later hebben we in Zwijndrecht een station voor bulk-, food- en chemiereinigingen, een herstelafdeling en heatingfaciliteiten opgestart. Als Seveso bedrijf-fungeren we ook als opslagplaats voor tankcontainers met gevaarlijke- en niet gevaarlijke stoffen. Als antwoord op de fileproblemen waar onze transportafdeling dagelijks mee kampt en op de toenemende tendens van ecologisch ondernemen, hebben we ondertussen de containerterminal in Vilvoorde overgenomen. Momenteel zitten we nog in opstartfase, maar je voelt dat er veel vraag is naar duurzaam en multimodaal transport op maat. Bovendien kan Van Moer Stevedoring natuurlijk gebruikmaken van de naambekendheid en de uitgebreide klanten- en prospectenportefeuille van de Van Moer Group.'



Gisèle Maes, Victrol

'Wij zijn begonnen als familiaal bedrijf met een binnenschip en hebben onze dienstverlening stelselmatig uitgebreid. Het kan dus zeker, maar het is niet evident. **Ik denk dat de grootste drempel is dat je ook een poot aan wal moet hebben.** Wij vormden met een aantal broers van mijn man een familiebedrijf en dan gaat dat natuurlijk makkelijker. Onze eerste verbreding was het rechtstreeks afsluiten van contracten met de industrie. Vervolgens zijn we met duwvaart begonnen en hebben we ons gegroepeerd in een coöperatie. We zijn we dan meer en meer eigen bevrachtingen beginnen te doen. Later hebben we ook de containerterminal van Meerhout mee uitgebouwd, waarin we onlangs ons aandeel verkocht hebben. Parallel met de bovenvermelde activiteiten hebben we ons ook in de tankvaart gespecialiseerd. Intussen beschikt Victrol naast schepen over eigen vrachtwagens, een magazijn en bieden we allerlei nevendiensten aan zoals bunker surveys. Voor onze bedrijvigheid als zware lading vervoerder werken we geregeld samen met andere bedrijven, bijvoorbeeld voor materieel dat we zelf niet hebben. Zo blijven wij het aanspreekpunt voor de klant. Deze strategie was voor ons een bewuste keuze. Persoonlijk denk ik niet dat de crisis schippers ertoe aan zal zetten om extra activiteiten uit te bouwen. De meesten zitten nu juist nog meer vast op het water omdat er geen geld is om met personeel te varen.'



NAAM	MTS LAURANA
EIGENAAR	NICOLAS PERRIN
VRACHTEN	PETROLEUMPRODUCTEN
AFMETINGEN	95 X 9,55 X 3,37 METER
CAPACITEIT	2094 TON



1 **STERKE PUNTEN?**

‘Ons schip is nog enkelwandig en wettelijk tot 2018 toegelaten. Daarom heb ik het in 2009 van mijn vader overgenomen. Het is nog sterker gebouwd dan sommige nieuwe schepen en we investeren continu in nieuwe uitrusting. We moeten wel de laad-losoperaties en de tankmeting nog manueel doen, maar onze kostenlast is normaal gezien ook lager dan die van een nieuwbouwschip.’

2 **TOEKOMSTVISIE?**

‘Geleidelijk aan is er te veel scheepstonnage beschikbaar, en de capaciteit is slecht verdeeld. Het zijn zwarte dagen voor mensen met een enkelwandige tanker. Als dubbelwandige schepen voor min of meer dezelfde tarieven varen, kiezen veel klanten liever een dubbelwandig schip dat meer geautomatiseerde opties heeft. Wij houden onze ogen open om een oplossing te vinden, maar het is moeilijk om nu een bank te vinden die aan een jonge ondernemer wil lenen. Ik heb het wel voor een 110 meter met maximaal 3,40 meter diepgang. Dat werkt vlot en je vermijdt dure opties op het schip die je zelden gebruikt.’

3 **PASSIE EN PLEZIER?**

‘Ondanks de slechte periode doe ik mijn job gewoon zeer graag. Ik vind het heerlijk om de hele dag samen met mijn vrouw aan het werk te zijn. Mijn echtgenote komt ook uit de binnenvaart en we hebben er geweldige genoten dat onze twee kinderen tot hun zes jaar bij ons zijn kunnen blijven. Nu is mijn zoon net zes en mijn dochter elf. Zij wil trouwens dierenarts worden. Geen idee of mijn zoon ooit zal willen varen, laat ons eerst hopen dat wij onze hele loopbaan kunnen uitdoen...’