

BINNEN

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

VAART #51

Haventopman
Daan Schalck

‘Gent blijft op
groeikoers’

Instappen en doorgroeien
Afstandsleren voor
jong en oud

Oostende zkt. binnenschepen

‘Op naar 3500 ton
per dag?’

+ Soorten pontons, simulator Lara, toekomstdromen en veel meer



Zeehavens bloeien, binnenvaart leeft!

Beste lezer

Na enkele moeilijke jaren is de activiteit in onze zeehavens weer helemaal terug. Dat is goed nieuws voor de binnenvaart, want het is hier dat de meeste trafiek voor onze binnenschepen wordt gegenereerd. En ook vanuit de containerbinnenvaart komen er interessante initiatieven. Als die zich doorzetten, zullen binnenvaartondernemers ook hiervan de vruchten plukken.

Dat de vier Vlaamse zeehavens in 2010 een absoluut trafiekrecord vestigden, zowel voor hun maritieme trafieken als voor het vervoer met binnenschepen, was al bekend. De cijfers die onze zustervereniging voor shortsea shipping zopas publiceerde, en waar wij in dit nummer kort naar verwijzen, versterken dit beeld.

Het belang van shortsea shipping kan moeilijk overschat worden. Bijna 52 procent van alle behandelde goederen wordt in onze zeehavens aangevoerd of verscheept per shortsea shipping. De band met de binnenvaart is vlug gemaakt. In Antwerpen, onze belangrijkste shortsea haven, vertegenwoordigt shortsea meer dan 47 procent van de overslag. Is het toeval dat hier 45 procent van de goederentrafiek van en naar de haven verloopt via de binnenvaart?

Dat Gent met meer dan 26 procent tegenover 2009 de snelste groeier is voor shortsea lading, is maar één manier om het belang van dit Oost-Vlaams kruispunt van waterwegen te benadrukken. In dit nummer bevestigt haventopman Daan Schalck dat Gent op groei koers blijft. De traditionele graantrafieken, de bio-cluster, de havengebonden bedrijven, de Seine-Schelde verbinding en de centrale ligging ten opzichte van de nog in belang toenemende Noord-Franse markten, garanderen de binnenvaart dat het sluisencomplex van Merelbeke nog niet vlug zonder werk zal vallen...

Als de zeehavens nieuwe records breken, zal de binnenvaart niet achterblijven. Expediteurs ontdekken de binnenvaart, mede dankzij initiatieven van onze vereniging die nu al voor de derde keer een introductie-

cursus organiseerde samen met Portilog. Wij zetten onze inspanningen verder om steeds nieuwe doelgroepen te bereiken met onze uitnodiging om eens kennis te maken met de mogelijkheden die de binnenvaart biedt. Dat dit niet altijd even formeel moet gebeuren, bewijst het nieuwste initiatief dat wij in Antwerpen nemen: de Barge Bar. Met Alfaport en het Havenbedrijf brengen wij er enkele keren per jaar geïnteresseerden bijeen in wat in de toekomst wellicht uitgroeit tot een multimodaal trefpunt. Dat het nieuwe initiatief aanspreekt bewijzen de 125 inschrijvingen die de eerste dagen al binnenliepen. De binnenvaart leeft en de interesse voor onze sector groeit!

Dat belangrijke infrastructuurwerken niet alleen nodig zijn om de groei van de binnenvaart mogelijk te maken, maar ook zelf mogelijkheden voor goederenvervoer per binnenschip bieden, blijkt uit diverse voorbeelden waar wij in deze aflevering naar verwijzen: het aanvoeren van stenen voor het verbeteren van de haven-toegang in Oostende, de werken aan het wachtdok in Wijnegem, en de Scheepsdalebrug in Brugge.

Bemoedigende berichten bereiken ons ook over de containerterminal voor de binnenvaart in Vilvoorde waar een nieuwe exploitant, de Zwijndrechtse groep Van Moer Stevedoring, een regelmatig traject inlegt met Antwerpen en Rotterdam. Ook voor de containervaart hoopt onze vereniging een steentje bij te dragen, bij voorbeeld met de volledig vernieuwde website www.containerafvaarten.be. Waar vroeger de plaatsnaam van de terminal moest ingevoerd worden, volstaat het voortaan de locatie van de bedrijfszetel in te vullen om te achterhalen vanuit welke binnenvaartterminal wanneer welke afvaarten plaatshebben. Ga eens kijken op die website, en merk hoeveel gebruiksvriendelijker het allemaal is geworden.

Filip MARTENS

Voorzitter van de 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

POLYVALENTE PONTONS



10

INSTROOM OP MAAT



14

STENEN VOOR OOSTENDE

Gent heeft een mooi huis in de aanbidding, maar ook onze voor- en achterdeur moeten gerestaureerd raken.

Daan Schalck,
directeur-generaal van de Haven van Gent

10

VLOOT

06 POLYVALENTE PONTONS

Welke soorten pontons bestaan er en wat beweegt er op de markt van deze minder bekende vaartuigen?

18 VISIE & OPINIE

Wil varend personeel nog doorgroeien tot het ondernemerschap?
1 vraag, 4 meningen

BELEID

09 TECHNIEK

Hoe werkt binnenvaartsimulator Lara en waarvoor zal dit staaltje spijtstechnologie worden ingezet?

10 INSTROOM OP MAAT

François Williaert en zoon David ontdekten de flexibele binnenvaartopleidingen van Syntra

MARKT

14 BEDRIJF MET VAART

Hoe de projectvennootschap THV Stene Twins meer dan 300.000 ton stenen aanvoert naar de Haven van Oostende

16 INTERVIEW

Daan Schalck, topman van de Haven van Gent, over het Kluizendok, containers en de lokroep van Frankrijk

EN VERDER

04 ACTUEEL EN NIEUWSTELEX

10 JOBSPOT

20 MIJN SCHIP



In beeld

De werkzaamheden voor een wachtdok in Wijnegem (rechts) en het transport van de Scheepsdalebrug naar Brugge leveren ook extra binnenvaarttrafiek op.



Binnenvaart in Beroepenhuis

Op 4 maart is in het Beroepenhuis in Gent een Ontdekhoek haven en binnenvaart ingehuldigd door Vlaams minister van Openbare Werken en Mobiliteit Hilde Crevits. Jongeren tussen 11 en 14 jaar kunnen er kennismaken met de spijstechnologie die anders in de stuurhut van schepen weggestopt zit. De locatie in Gent vervolledigt gelijkaardige initiatieven in het Havencentrum van Lillo en het educatief centrum Hidrodoe in Herentals. De ontdekhoek is een van de vele acties waarmee PBV, het Fonds voor Rijn- en Binnenvaart en andere actoren uit het Platform Opleidingen Binnenvaart (POB) de instroom in de sector willen vergroten.

Expediteurs en bedrijven ontdekken binnenvaart

In maart hebben opnieuw een twintigtal expediteurs en medewerkers van andere bedrijven uit de havengemeenschap kennism gemaakt met de voordelen van de binnenvaart. Door een samenwerking tussen Portilog en Promotie Binnenvaart Vlaanderen werd voor de vierde keer een introductie cursus georganiseerd. De cursus bestond uit twee halve dagen en werd zowel door de marktprospectoren van PBV als door mensen uit de praktijk gegeven. Het programma omvatte een echte kennismaking met het vaarnet, mogelijke schepen en vrachten enzovoort, maar ook een belangrijk luik wetgeving en analyseren van specifieke voorwaarden en clausules bij prijsoffertes met ruimte voor concrete vragen.

Het rijke verleden in het MAS

Op 17 mei opent het langverwachte Museum aan de Stroom (MAS) zijn deuren. In het nieuwe gebouw zijn enkele prominente Antwerpse collecties (Nationaal Scheepvaartmuseum, Etnografisch Museum, Volkskundemuseum) samengebracht. De rode draad door het MAS bestaat uit 4 thema's die even Antwerps als universeel zijn: Machtsvertoon, Wereldstad, Wereldhaven, Leven en dood. In een apart MAS-Havenpaviljoen, dat een unieke 360°-ervaring biedt, staat ook de haven zelf permanent in de kijker.

INFO

www.mas.be

Agenda

10 - 12 mei

Construction and Shipping Industry (Gorinchem)

Kaarten te verkrijgen via:

www.evenementenhal.nl/gorinchem

(> zoeken op Shipping > bezoeker > contact)

10 - 13 mei

Transport & Logistics (München)

Kaarten te verkrijgen via T 011 23 06 06

of pbv@binnenvaart.be

(met vermelding van T&L Munchen + aantal)

25 mei

Maritiem symposium 'People: price vs value' (UGent)

Voor deze 15de editie zijn de spots gericht op de mens achter de maritieme bedrijvigheid.

www.maritieminstituut.be

(> colloquia > geplande congressen)



Shortsea overwint crisis met recordcijfers

Het shortsea transport heeft in 2010, net als de binnenvaart, een aanzienlijke vlucht genomen. De jaarcijfers zijn fors hoger dan die van 2009, toen de crisis volop speelde. Maar met bijna 135 miljoen ton werd ook het record van 2008 met 1 procent overtroffen. Antwerpen blijft de belangrijkste shortsea haven met een volume van 84,1 miljoen ton, maar Gent tekende met 15,7 miljoen ton de grootste groei op. Ook Zeebrugge was een sterke stijger en komt op 30,1 miljoen ton. In totaal is 51,92 procent van alle lading die in de havens wordt behandeld afkomstig van shortsea schepen. Bij de bekendmaking van de cijfers ontving het Antwerpse bedrijf ACB Agencies, een bedrijf dat shortsea concepten ontwikkelt, overigens de tweede shortsea shipping award uit handen van minister Crevits.

INFO

www.shortsea.be



Boeken over erfgoed en Scheldevaart

Hou je van historische scheepswerven, sluisen, watermolens en andere erfgoedplekjes op en naast het water? Dan is het nieuwe boek 'Tussen wal en schip. Erfgoed op en rond het water in Vlaanderen' spek voor jouw waterbek. Het werk koppelt op 167 pagina's praktische toeristische informatie aan achtergrondverhalen en -legenden over de geselecteerde plekken. Uitgeverij Davidsfonds verkoopt het boek voor 16,95 euro.

En nog een boekentip over iets gespecialiserdere nautische geschiedenis. Lannoo geeft een boek uit over de geschiedenis van de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart.

'Laveren om de Schelde' is geschreven door kapitein/loods Marc Claus uit Gent en luitenant ter Lange Omvaart Jacques Leblanc uit Brussel. Zij laten hun licht schijnen over de bouw van de Schelderadarketen, de Scheldeverdiepingen en het Vlaams-Nederlands beheer sinds 1839. Het boek telt 167 pagina's en kost 45 euro.

INFO

www.davidsfonds.be (> uitgeverij > boeken > zoek op 'tussen wal en schip') en www.lannoo.be (> zoek op 'laveren')



Telex

Ook in Frankrijk is intussen een steunmaatregel voor AIS van kracht. Net als in Vlaanderen kun je via de VNF 2100 euro per schip terugbetaald krijgen. (zie ris.vlaanderen.be)

Op dezelfde website kun je sinds kort ook een nieuwe versie (2.0) van de Inland Ecdis kaart van het kanaal Gent-Terneuzen downloaden.

Het Sociaal Fonds Joseph Severyns laat weten dat door ziekte of ongeval getroffen schippers en/of hun gezin nog altijd bij hen kunnen aankloppen. Aanvragen worden vertrouwelijk behandeld en kunnen ingediend worden via info@fondsbbr.be. Info: www.fondsbbr.be/prijzen.html

Het Kanaal Kortrijk-Bossuit is dit jaar 150 jaar oud en dat viert men met een jaar vol feestelijke activiteiten. Het hoogtepunt wordt een spetterende 10-daagse van 2 tot 10 juli. Meer info op www.150jaarkanaal.be

Waterwegen en Zeekanaal NV en de stad Aalst hebben een projectoproep gelanceerd voor de uitbating van een regionaal overslagcentrum in Aalst. De containerterminal in de industriezone Wijngaardveld kan in de toekomst jaarlijks 10.000 vrachtwagens van de weg halen. Kandidaten kunnen reageren tot 30 juni 2011.



Polyvalente pont

Pontons vormen een minder bekend segment van de binnenvaartvloot. Enerzijds voor potentiële klanten, die de mogelijkheden en bestaande soorten vaak niet kennen. Anderzijds voor scheepsbouwers, die pontons nog altijd volgens eerder conservatieve regels bouwen. Een korte verkenning van dit kleine maar veelzijdige marktsegment.

An de universiteit van Gent loopt op dit moment een onderzoek naar de optimalisatie van pontonstructuren. 'Dat is nodig omdat deze structuren nog vaak *overgedimensioneerd* worden,' legt professor Bart Heylbroeck van de vakgroep Civiele Techniek uit. 'Men maakt ze in feite te zwaar, zodat ze zeker sterk genoeg zijn om grote lasten te dragen, ook op plaatsen waar dat eigenlijk niet nodig is.

Nochtans kun je er door het gewicht van een pontonstructuur te beperken voor zorgen dat het ponton een grotere lading kan dragen. Bovendien kan dat de kostprijs drukken.'

Draagstructuren en (duw)bakken

Pontons kun je strikt genomen onderverdelen in twee hoofdcategorieën: draagstructuren en open laadbakken. De eerste categorie dient vaak als draagvlak voor kranen bij

het plaatsen van brucelementen, of voor het vervoer van constructieonderdelen zoals delen van windturbines. Soms vormen ze ook een draagstructuur voor tijdelijke of permanente accommodatie bij werkzaamheden op zee. Beide modellen kunnen in theorie zowel gesleept als geduwd worden. De tweede is in de binnenvaart echter vooral als duwbak gekend. Deze bakken worden voornamelijk gebruikt om ertsen of zwaar materiaal - zoals betonblokken voor de aanleg van kaaien - of containers te transporteren. Ze worden voortgeduwd door duwboten.

In principe zou dezelfde constructie ook gesleept kunnen worden, maar op de binnenwateren is duwen makkelijker omdat je er geen rekening moet houden met de inwerking van golfkrachten. Op zee is het belangrijker dat een ponton onafhankelijk van de boot kan bewegen en wordt er dus gesleept. Daarnaast



ons

inzinking, de aanwezigheid van spudpalen die het ponton op de waterbodem kunnen vastzetten, de koppelbaarheid aan andere pontons, een hydraulische roro-klep, enzovoort.

Een van de bekendste namen in Vlaanderen in de sector van binnenvaartpontons is de firma Victrol nv. Het bedrijf beschikt over een uitgebreide vloot van pontons. Uitbater Leopold Maes heeft de voorbije jaren bovendien een aantal nieuwe nicheconcepten uitgewerkt, waarop nog wordt doorgedacht voor verdere innovatie. Zo biedt hij een ponton aan met een hydraulisch platform, dat zoals de klep van een roro-zeeschip de verbinding met wal kan maken, en een ponton dat half afzinkbaar is doordat het 1000 ton water kan innemen. Een andere grote speler is de nv Sarens die echter voornamelijk zijn pontons inzet in combinatie met zijn kranen en zijn montage afdeling. Naast pon-

tons voor de zeevaart beschikt dit bedrijf met name over een reeks binnenvaartpontons die onder meer werden gebruikt om bruggen te plaatsen aan het Waggelwater in Brugge en over de ringvaart in Gent.

Optimalisatie van pontonstructuren

Omdat pontons in vergelijking met binnenscheepen relatief eenvoudige constructies

Door het gewicht van de pontonstructuur te beperken, druk je ook de kostprijs van de constructie.

zijn, werd er tot nu toe weinig onderzoek gedaan naar nieuwe mogelijkheden. Toch wil men nu aan de universiteit van Gent nagaan hoe je pontonstructuren kan optimaliseren. 'We vertrekken van pontons die al gebouwd zijn,' verklaart Bart Heylbroeck, 'van 48 verschillende exemplaren verzamelen

bestaan er kleinere pontons of duwbakken die apart verplaatst kunnen worden en die elders weer aan elkaar worden gekoppeld. Zo kan er ook op plaatsen die moeilijk bereikbaar zijn een grote oppervlakte gecreëerd worden die dienstdoet als draagvlak.

Verskillende functionaliteiten

In Vlaanderen zijn er meerdere aannemingsbedrijven met eigen materiaal en een paar transporteurs van ondeelbare stukken die over pontons beschikken. Maar een beperkt aantal bedrijven zijn echt in pontons gespecialiseerd. Zij bieden pontons aan met verschillende afmetingen, die op de te gebruiken vaarwegen en de te vervoeren lading zijn afgestemd. Voorts verschillen hun pontons op het vlak van het totale maximale laadvermogen, de dekbelasting per vierkante meter, de aanwezigheid (en de grootte) van een betonnen kraanoppervlak, de diepgang met of zonder



■ ■ we technische gegevens zoals het gewicht, het volume, de afmetingen, de dekbelasting en de spantafstand. Die gegevens gaan we vervolgens statistisch analyseren, we gaan ze vergelijken met de voorschriften van de classificatiemaatschappij en we gaan directe berekeningen uitvoeren op verschillende parameters. Zo willen we een maximale verhouding bekomen tussen sterkte en gewicht, waarbij elk structureel onderdeel zo efficiënt mogelijk wordt belast. In een volgende fase gaan we kijken of we het gewicht verder kunnen beperken door gebruik te maken van andere materialen, zoals hoogwaardige staal-soorten. We onderzoeken ook de invloed van nieuwe bouwstijlen waarbij bijvoorbeeld de structurele indeling wordt gewijzigd.'

Kortere levensduur, grotere dynamiek

Het grote voordeel van zeer grote en zware pontons is dat ze bestand zijn tegen de in-

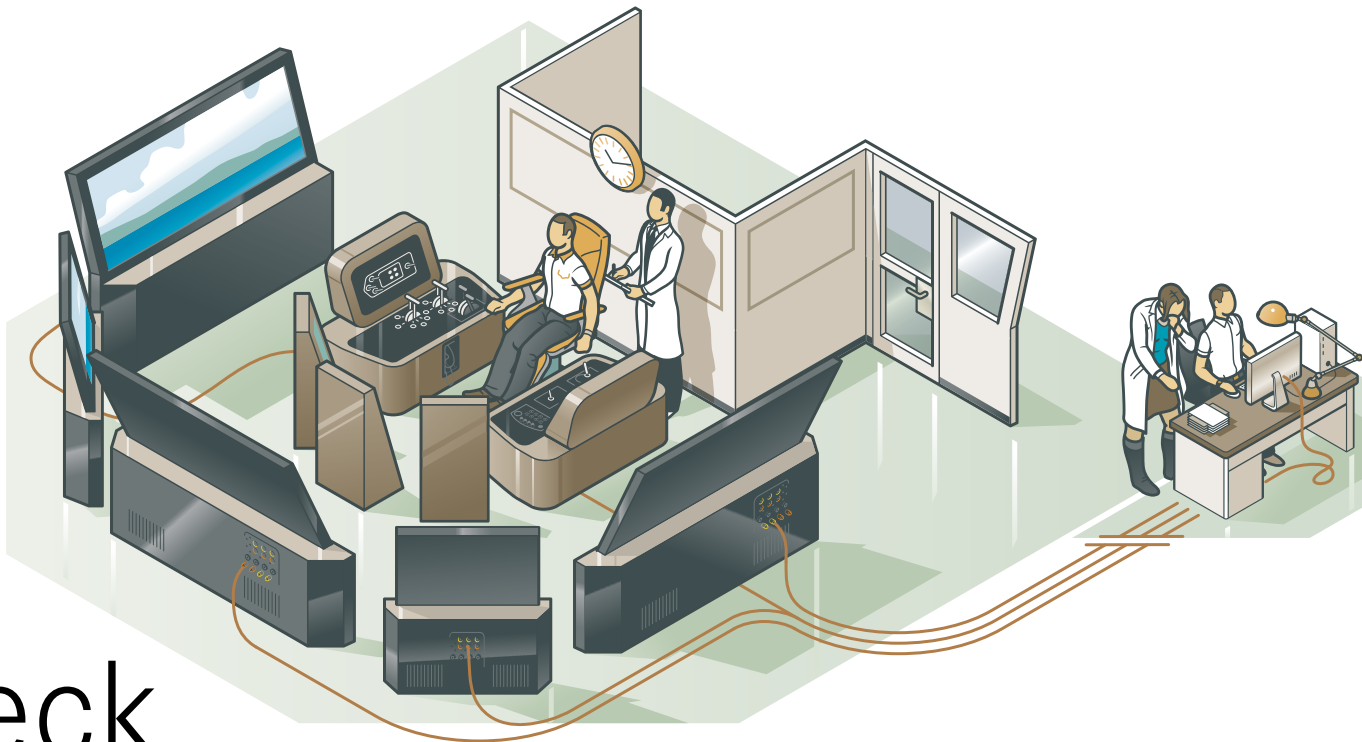


werking van enorme krachten en daardoor een levensduur van tachtig tot honderd jaar hebben. Een optimalisatie van hun structuur zou hun levensduur dus wel eens kunnen inkorten. 'Dat zou je inderdaad kunnen zien als een nadeel,' geeft Bart Heylbroeck toe, 'al denk ik dat het juist zal zorgen voor een grotere dynamiek in de sector. Doordat oude pontons eerder vervangen moeten worden, zal er ook meer geïnoveerd worden en zullen we sneller ontwikkelingen zien op dat vlak.' ■

Simulator Lara Virtuele

De nieuwe vaarsimulator Lara moet een belangrijke rol spelen in de ontwikkeling van Vlaamse binnenvaartinfrastructuur. Katrien Eloot, Coördinator Nautica bij het Waterbouwkundig Laboratorium, legt uit hoe zo'n simulator werkt en hoe dit zusje van de opleidingssimulator LeNa de impact van nieuwe technieken of andere ingrepen kan testen.





check voor vaarinfrastructuur

Binnenschepen worden steeds groter en gebruiken steeds meer innovatieve technieken. Daarmee groeit het belang van een infrastructuur die optimaal is afgestemd op het moderne binnenvaartverkeer. Met de nieuwe simulator Lara kan die infrastructuur nu onderzocht en geëvalueerd worden zonder enig risico. 'Het voordeel van Lara is dat we geen risicovolle manoeuvres hoeven uit te voeren met echte schepen en toch kunnen onderzoeken of infrastructuur aan nieuwe, vaak grotere binnenschepen is aangepast. We gaan na waar er problemen kunnen optreden en hoe die we die kunnen oplossen. Vaak kan dat met relatief eenvoudige ingrepen, bijvoorbeeld door oevers op bepaalde plaatsen verticaal uit te graven.'

Strategische trajecten

De simulator werd ontwikkeld door het Waterbouwkundig Laboratorium op basis van bestaande software. 'Die hebben we zelf aangepast en gecombineerd met andere commerciële programma's, voor de virtuele beelden bijvoorbeeld. Zo heb je vanuit de nabgebouwde stuurhut 210 graden zicht op de omgeving rond het schip. Aan de boeg vooraan en aan stuur- en bakboord zijn nog eens drie extra virtuele camera's bevestigd waar-

mee je een preciezer beeld krijgt van mogelijke obstakels. Op die manier kan je heel precies tussen de oevers of bruggen en langs de kaaimuren en de boeien navigeren. Het systeem beschikt nog niet over de gegevens van alle bevaarbare waterlopen in Vlaanderen, maar de huidige strategisch gekozen punten kunnen nog worden aangevuld met de gegevens van andere trajecten.'

De stuurhut werd met beperkte middelen zo realistisch mogelijk nagebouwd. Ze is virtueel verstelbaar in de hoogte en is voorzien van zaken als een autopilot voor de roerbediening, dubbele boegschroefbediening en een radar en ECDIS met AIS.

Nieuwe concepten testen en beoordelen

'Voor je testvaart begint, kies je de omgeving waarin je wilt simuleren, het getij, met het bijhorende stroomprofiel en de waterstand en het type schip waarmee je vaart. Ook oevereffecten en windvelden kan je ingeven en het is zelfs mogelijk om een verkeerssituatie te simuleren waarbij je een ander schip voorbijvaart. Zo

We bootsen quasi alle factoren na die de koers van een schip en de manoeuvres beïnvloeden.

bootsen we bijna alle factoren na die de koers van het schip en de manoeuvres beïnvloeden.' Terwijl de stuurman in de stuurhut zit, bedient een instructeur in de operatorruimte ernaast de achterliggende software. Zo kan hij de testvaart met bijvoorbeeld gekoppelde binnenschepen of een ander innovatief scheepsconcept bemoeilijken door de zichtbaarheid te verminderen met mist of schemer. 'Alle gegevens van de vaart worden ook opgeslagen in het systeem. Onze ingenieurs gaan die resultaten vervolgens bekijken, evalueren en eventueel aanbevelingen formuleren om de infrastructuur of andere elementen aan te passen.' ■

INFO

Heb jij innoverende ideeën die je op simulator Lara wil uitproberen? Neem dan contact op met pbv@binnenvaart.be, T 011 23 06 06 of surf naar www.ondiepwater.be



NAAM Timothy Van Reeth | JOB Binnenvaartbegeleider |
ORGANISATIE Waterwegen & Zeekanaal NV

‘In de voetsporen van mijn bompa’

‘Met een maritiem diploma kun je alle kanten uit. Ik had mijn middelbare school niet afge maakt, maar om dat goed te maken, heb ik de opleiding matroos bij Levanto gevolgd. Het was wel degelijk mijn bedoeling om te gaan varen, maar toen de cursus gedaan was, wou ik niet stilzitten. Dus reageerde ik op een vacature voor binnenvaartbegeleider bij W&Z. En kijk, sinds januari ben ik hier aan de slag. Het is niet op het water, maar ik sta er wel vlakbij. Dat is iets raars: ik heb het water nodig. Daar voel ik me goed. Ik kan het niet uitleggen. Dat zit gewoon in de genen, denk ik. Mijn bompa is nog kapitein geweest bij het Havenbedrijf Antwerpen.’

‘Ik heb maar een contract van zes maanden. Als het Havenbedrijf vacatures uitschrijft, ga ik

dus zeker solliciteren. Maar ik doe mijn werk hier ook graag. Ik neem de touwen aan, controleer de installaties en zorg voor het onderhoud ervan. Dat vind ik plezanter dan boven op een bureau de sluisbediening te regelen. Je staat hier wel in weer en wind, maar daar kun je je op kleden. Meestal sta ik aan sluis Wintam, al spring ik ook op andere locaties bij. Het boeiendste aan mijn job vind ik het contact met de schippers. Ik ken veel mensen uit de sector. Bij sommigen heb ik nog op school gezeten in het middelbaar, in het Cenflumarin. Ik had het een paar jaar geleden nooit gedacht, omdat men bij sollicitaties tegenwoordig alleen kijkt naar diploma’s en niet naar wat je kunt. Zelfs voor havenarbeider was dat zo. Maar via Levanto heb ik vandaag toch mijn draai gevonden in de sector.’ ■

Instro

De jongste jaren zijn verschillende nieuwe opleidingsmogelijkheden uitgewerkt. De module voor matroos via afstandslernen trekt heel wat werkzoekenden uit andere sectoren aan. Maar ook kinderen of partners van varende ondernemers maken graag gebruik van de nieuwe mogelijkheden.

Even terug in de tijd. Op 11 maart 2009 doopte Vlaams minister van Openbare Werken Hilde Crevits (CD&V) binnenvaartsimulator LeNa – kort voor Leren Navigeren. Lena staat bij Syntra Midden-Vlaanderen op de campus Sint-Niklaas maar wordt door verschillende organisaties gebruikt. Die hebben sinds de doop het aanbod aan binnenvaartopleidingen fors bijgestuurd. Naast de bestaande opleidingen voor middelbareschoolleerlingen en (langdurig) werkzoekenden heeft de organisatie Syntra Midden-Vlaanderen modules van afstandslernen in combinatie met oefeningen op de simulator uitgewerkt. Op de eerste plaats mikt men hiermee op zij-instroom van werknemers uit andere sectoren. Maar de flexibele opleidingsmodules bieden ook mogelijkheden voor binnenvaartpersoneel dat verder wil doorgroeien. Of voor jongeren die het vak liever in de praktijk leren dan op de schoolbanken, zoals dat kan in het systeem van leertijd, het vroegere leercontract.

Praktijk en extra vaartijd

Binnenvaartondernemer François Willaert van ms Chrída en zijn zoon David zijn sinds kort allebei Syntra-leerlingen. David, die

om op maat

in augustus 17 jaar wordt, volgde tot vorig schooljaar de richting Elektromechanica in het KTA in Brasschaat. Sinds september is hij bij Syntra ingeschreven voor de opleiding matroos binnen het systeem van leertijd. Via het stelsel van gecombineerd leren en werken krijgt hij op papier 1 dag les, gevolgd door 4 dagen praktijk aan boord. Om organisatorische redenen wordt de opleiding echter zo georganiseerd, dat hij per maand 3 dagen op de Syntra-campus les volgt en daarnaast drie weken praktijkopleiding krijgt aan boord van het schip van zijn ouders.

‘We hebben het aanbod van Syntra Midden-Vlaanderen twee jaar geleden op de Open Scheepvaartdagen leren kennen,’ vertelt François. ‘Een paar collega’s hadden me er ook al over aangesproken en het leek ons wel interessant. De Syntra-modules bieden de mogelijkheid om het vak met beide voeten in de praktijk te leren. Ik begrijp best dat dat voor David plezieriger is dan de klassieke opleiding op de schoolbanken. Ik heb lang geleden ook Rijn- en Binnenvaart gevolgd en de praktijkuren deed ik veruit het liefst. Een ander voordeel is dat zijn uren aan boord al meetellen voor zijn dienstboekje. En, niet dat het veel uitmaakt voor ons, maar mijn vrouw en ik mogen in principe ook langer varen omdat David als deksman staat ingeschreven.’

De coach gecoacht

In samenspraak met de Syntra-begeleiders schreef ook vader François zich in voor een,

De baggerwereld is een reeks schepen aan het bouwen en niemand weet wie ermee gaat varen.



weliswaar korte, opleiding. Om David zo goed mogelijk te kunnen begeleiden, volgde François de cursus ‘Estafette, coaching van ondernemer-opleiders’. ‘Die vorming bestond uit drie avonden van 19 tot 23 uur. Het was best interessant, ik ben bijvoorbeeld speciaal van tegen Luik naar Sint-Niklaas gereden omdat ik de les niet wou missen. We zaten samen met een 15-tal mensen uit verschillende sectoren, zoals een garagist en een kapper. En we leerden er hoe je het best omgaat met iemand die je moet opleiden. Hoe je smart-afspraken maakt (die specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en meet-

baar zijn, nvdr.). Hoe je feedback geeft, een leertraject plant, een disciplinegesprek voert, enzovoort. Veel dingen weet je wel, maar je leert altijd bij als je hoort hoe specialisten dat aanpakken.’

Zowel David als zijn vader zijn zeer tevreden over hun opleidingskeuze. ‘Waar kun je het vak beter leren dan op het schip van je vader’, vraagt David. ‘Het is niet dat ik schoolmoe ben. Ik moet trouwens ook theorie verwerken. Maar ik vind dat aangenamer op mijn eigen ritme en in kleine groepjes van 4 à 5 studenten zoals bij Syntra. Ik heb natuurlijk het voordeel dat ik stage kan lopen aan boord bij mijn vader. Er zijn andere studenten die geen



■ ■ ■ stageschip vinden of die ermee stoppen omdat ze alleen maar klusjes mogen doen die anders blijven liggen. Op die manier leer je ook niets. Je kunt honderden vaaruren verzamelen, maar als je niet goed begeleid wordt en

nooit iets nieuws mag doen, dan begrijp ik dat je afhaakt.'

Job- en andere kansen

François knikt begrijpend. 'Je zoon als stagiair is een aparte situatie. Die loopt hier al van zijn twee jaar rond en je kunt zijn kennis niet vergelijken met iemand die tot zijn 19 pakweg voor bakker heeft geleerd. Maar ik versta zeer goed de opmerking dat binnenvaartondernemers meer werk moeten maken van de doorstroom in het vak. Iedereen praat over het tekort aan instroom van matrozen. Terwijl we ons personeel ook moeten laten doorgroeien om te vermijden dat ze uit de sector stappen. In die zin zouden meer collega's zich misschien

moeten inschrijven voor de coachingsopleiding die ik gevolgd heb. Al wil ik niemand zeggen wat hij moet doen. Ik had me hiervoor ook nog niet opgegeven als stageschip. En voor hierna weet ik niet wat ik ga doen: ons schip is

85 op 9,5 meter en we zijn gewoon om zonder personeel te varen.'

Net als leerlingen die voltijds binnenvaartonderwijs volgen, krijgt David tijdens zijn opleiding alle kennis mee die hem in staat moet stellen om voor het federaal examen te slaan. 'Dat is uiteraard mijn eerstvolgende doel. Wat ik daarna ga doen, weet ik nog niet', zegt hij. 'Ik heb exact dezelfde mogelijkheden als de anderen: een extra jaar motoraandrijving volgen, beperkte kustvaart, of gewoon blijven varen? Ach, we zien wel welke opties zich aandienen. Dat kan in de binnenvaart zijn, maar ik heb ook familie bij de Antwerpse sleepdienst. Dat lijkt me even goed leuk. En de baggerwereld is een reeks nieuwe schepen aan het bouwen waarvan niemand weet wie ermee gaat varen. En als het echt niet lukt, kan ik altijd nog een andere Syntra-cursus volgen. Mijn broer studeert momenteel ook via Syntra Groothandel en hij doet zijn stage bij Bezemer Coatings aan haven nr 140. Zo zie je maar: er zijn opleidingsmogelijkheden genoeg en als je wat uitkijkt, kun je er evengoed in de binnenvaartsfeer mee aan de slag.' ■■

Vier opleidingscentra

Het KTA- Cenflumarin is een middelbare school met verschillende opleidingen die specifiek op de binnenvaart zijn afgestemd (dek, scheepswerktuigkunde, beperkte kustvaart). De school trekt heel wat leerlingen uit de sector aan maar ook meer en meer leerlingen die niet uit een binnenvaartfamilie komen. www.cenflumarin.be of T 03 570 97 30

SYNTRA heeft verschillende modules voor binnenvaartopleidingen via afstandsonderwijs die zich richten op beroepsactieve volwassenen: een module Matroos binnenvaart (richttijd 6 maanden), een module stuurman (richttijd 6 maanden) en een module Binnenvaartondernemer

(richttijd 1 jaar). Daarnaast bestaat er een module matroos motordrijver binnen het systeem van leertijd voor jongeren tussen 16 tot 25 jaar (waarbij je na 2 jaar het certificaat van matroos binnenvaart krijgt, na 3 jaar het certificaat van matroos-motordrijver). www.syntra-mvl.be, T 03 760 08 51 of jan.lybeert@syntra-mvl.be



organiseert een opleiding matroos binnenvaart voor werkzoekenden. De opleiding duurt 3 maanden, stage inbegrepen, en er worden 2 opleidingen per jaar opgestart. Na de opleidingen krijgen de geslaagde cursisten een getuigschrift. www.vdab.be (> carrière > beroepenfiche) T 03 202 18 47



LEVANTO biedt opleidingen matroos aan voor langdurig werkzoekenden. Deelnemers krijgen extra begeleiding en worden voorbereid op het federaal examen voor matroos op de Rijn- en binnenvaart. www.levanto.be (> werkzoekende > matroos) of T 03 620 17 30

Noot: De opties 2, 3 en 4 bereiden je als cursist voor op het federaal examen voor matroos. Alleen wie daarvoor slaagt, ontvangt het vereiste certificaat.

INFO

Zie ook www.binnenvaart.be (> opleidingen & jobs)



Ook fier op je vakmanschap?

Stel dan je schip open voor stagiairs

De verschillende opleidingscentra kampen met een tekort aan stageschepen. En dat is een probleem, want zonder stageschip komt er geen enkele matroos bij. Dat kunnen we tijdelijk opvangen met buitenlandse werkkrachten. Maar wil onze sector overleven, dan zijn er op termijn ook Vlaamse matrozen nodig die kunnen doorgroeien.

Een extra helpende hand is daarenboven ook handig en plezant! En wie weet, hou je er een goede werkkraft of andere nuttige connecties aan over...

Geef je nu op als stagebegeleider via www.binnenvaart.be (> opleidingen > stageplaatsen).

Wie zijn gegevens heeft ingevuld, zal gecontacteerd worden als er plaatsen worden verdeeld, maar kan dan nog altijd beslissen of het al dan niet lukt. Stagiairs mogen alleen in overtal meevaren. Van een stageschip wordt verwacht dat stagiairs kost en inwoon krijgen in ruil voor een beperkte onkostenvergoeding.

VERNIEUWD!

www.containerafvaarten.be

Ontdek nog makkelijker hoe je een container van de ene terminal naar de andere verscheept!

Klik op de kaart je route aan, check de transittijden en vind contactgegevens van alle containeroperatoren op de Belgische, Nederlandse, Duitse, Franse en Zwitserse binnenwateren.





THV Stene Twins bouwt nieuwe havendammen

Stenen voor Oostende

Een bedrijf kun je THV Stene Twins eigenlijk niet echt noemen. Het is veeleer een consortium van drie ondernemingen die samen aan de haventoeegang van Oostende werken. Hierbij vervoeren ze zo'n 300.000 ton stenen: meer dan het totaal binnenvaartvolume dat jaarlijks in Oostende wordt geladen en gelost.

Zeeschepen worden steeds groter, en daar moeten de havens van vandaag op voorbereid zijn. Dat heeft ook de Vlaamse Overheid begrepen. Het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) investeert 90 miljoen om de haven van Oostende toegankelijk te maken voor schepen langer dan 200 meter (zie ook kaderstukje). Speerpunt van het project is de bouw van twee havendammen aan de vuurtoren. Die zullen samen een rustige zone creëren waar de stromingen nauwelijks voelbaar zijn en waar zeemastodonten veilig kunnen draaien en aanmeren.

Hart van steen

De bouw van de twee dammen werd toevertrouwd aan Stene Twins, een samenwerking tussen de bedrijven Dredging International, Herbosch-Kiere en Depret. In 2009 begon het consortium met het afbreken van de oude, houten staketsels. Daarna kon de opbouw van de nieuwe stenen dammen starten: een oostelijke dam van 783 meter en een westelijke van 694 meter. Dirk Defloor, deputy area manager bij Dredging International, legt uit hoe dat in zijn werk gaat. 'Eerst maken we een ver-

hoging van grind. Daarop komt een zinkstuk, een soort mat van geotextiel. Om de zinkstukken op te juiste plek te krijgen, binden we er wiepen aan vast: bundels van rijshout die de matten laten drijven. Met een soort gps-systeem bepalen we dan waar het zinkstuk moet komen. Op die plek storten we stenen op de matten tot ze zinken naar de zeebodem, zo'n zeven tot acht meter onder water.'

Op de matten worden steeds grotere stenen gestort. De kleinste wegen 15 tot 300 kilo, de zwaarste tot 6 ton. Het deel langs de zee-kant, waar de golven het hevigst op inbeuken, krijgt nog een extra deklaag met robuuste Haro-blokken van beton die 15 ton wegen.

Voor ons is vooral de enorme capaciteit die schepen kunnen aanvoeren belangrijk.



Projectleider Rudy Aelvoet van Deme

26 keer de Eiffeltoren

Alles samen zijn voor het project 10.500 vierkante meter zinkstukken nodig, 140.000 ton grind, 810.000 ton stortstenen (het equivalent van 200 olympische zwembaden) en 5.100 Haro-blokken (gestapeld 26 keer de hoogte van de Eiffeltoren).

Het geotextiel en het rijshout voor de zinkstukken worden aangevoerd per vrachtwagen, het grind ontgint Dredging International zelf in de zee. De stenen tot slot komen aan per vrachtwagen of per schip. 'We halen de meeste van onze stortstenen uit Wallonië: uit steengroeves in Landelies en Doornik', zegt projectleider Rudy Aelvoet. 'Om de stenen tot hier te laten brengen, werken we het liefst samen met de binnenvaart. Niet zozeer vanwege de prijs: we betalen een vast bedrag aan onze leveranciers, waarin het transport inbegrepen is. Voor ons is vooral de enorme capaciteit van schepen belangrijk: ze kunnen tot 1.200 ton in één keer vervoeren. Met vrachtwagens is dat maximaal 200 ton per dag.'

Bang voor vallende stenen

'Het probleem is dat we maar voor een deel van de stortstenen binnenschepen kunnen inzetten: voor de categorie tot één ton', gaat Rudy Aelvoet voort. 'Zwaardere stenen willen binnenschippers niet vervoeren. De meesten zijn bang dat hun schip bij het laden of lossen beschadigd zou raken. De stenen hebben een grillige vorm, waardoor de kranen ze niet zo goed kunnen grijpen. Als een steen van meer dan één ton naar beneden zou vallen, dan zou die het schip eventueel ook kunnen kelderden. Vandaar dat we voor de grote stenen werken met vrachtwagens. Bij gunstig weer laten

we ook grotere stenen komen vanuit Groot-Brittannië. Dat gebeurt dan via zeeschepen, die veel steviger gebouwd zijn dan de binnenschepen.'

Alles bij elkaar is er toch een probleem van aanlevering, vindt Rudy Aelvoet. 'We kunnen tot zo'n 3.500 ton steen per dag verwerken, maar zo'n hoeveelheid krijgen we nooit tot op onze werf. Mochten meer binnenvaarders zware stenen willen transporteren, dan zou ons dat misschien lukken. Maar ik vrees dat we daar onze hoop niet te hard moeten op inzetten.' ■

Nieuwe haventoeegang Oostende

De Vlaamse Overheid investeert momenteel 150 miljoen in de haven van Oostende: 90 miljoen om de haven toegankelijk te maken voor schepen langer dan 200 meter, 60 miljoen om de kust beter te beschermen. Ir. Luc Van Damme, hoofd Kusthavens van het departement MOW (afdeling Maritieme Toegang): 'Onderzoek toonde aan dat de Belgische kust enkele zwakke plekken kent. Oostende is er een van. Via groeistranden willen we de stad beschermen tegen stormen die statistisch gezien één keer per 1000 jaar kunnen voorkomen en tegen het stijgende waterpeil. Tegelijk willen we ervoor zorgen dat haven goed bereikbaar blijft voor de steeds groter wordende schepen. We hebben de vaargeul verbreed, en met de nieuwe dammen wordt het voor grote schepen ook makkelijker om te draaien en aan te meren. De dammen worden tot slot ook een attractiepool voor de toeristen die wandelend op de dammen kunnen genieten van het uitzicht op zee.' De nieuwe dammen zullen te bewonderen zijn vanaf eind 2012.





De Haven van Gent realiseerde vorig jaar een forse groei, en overtrof zelfs de recordcijfers van 2008. Hoe deden de Oost-Vlamingen dat en hoe wil CEO Daan Schalck die lijn de komende jaren voorzetten?

‘Syner

nen aanbieden. De eerste bedrijven in het dok beginnen stilaan tonnage te draaien. Dit jaar werd er 2 miljoen ton gerealiseerd, waarvan 6 à 7 procent binnenvaart. Dit jaar zou dat 10 procent worden en op termijn 20 procent. Een deel van onze groeimarge zit zeker hierin. Een derde factor is onze unieke ligging als multimodaal knooppunt, die een steeds grotere rol zal spelen.

Waarom wordt comodaliteit belangrijker voor Gent?

Die evolutie geldt niet alleen voor ons. Dat is ook wat in het nieuwe Europees Witboek Transport of in de plannen van de Vlaamse regering staat. Voor bepaalde trafiekstromen waarin Gent goed is, zoals granen, bouwmaterialen en liquide, is de combinatie zeevaart-binnenvaart zeker een troef. Je ziet dat ook in de cijfers: de binnenvaart groeit bij ons al een aantal jaar iets sneller dan de zeevaart. Alle sectoren hebben goed gepresteerd in 2010: liquid, bulk, roro en ook containers. In 2010 zijn we voor het eerst boven de 100.000 TEU uitgestegen. Daarbij zit pure zeevaart, maar een deel wordt ook op de binnenvaart overgeslagen.

Straks komt ook het Seine-Nordkanaal eraan. Welke impact zal dat op Gent hebben?

We zijn ambitieus maar realistisch. De realisatie is voorzien voor 2017, zo kondigde de Franse president Sarkozy recent aan. Na jarenlange discussies over de financiering heeft Frankrijk het licht op groen gezet voor de realisatie van het kanaal en dat is een goede zaak. Volgens berekeningen van de Voies Navigables de France zou het hele

Proficiat met de jaarcijfers. Wat is jullie succesformule?

Daan Schalck: ‘We hebben tijdens de crisis geen structurele business verloren. De conjunctuur heeft gespeeld, maar het economisch weefsel bleef intact. Een ander

element is de ruimte die we ter beschikking hebben. Het Kluizendok is voor deze fase grotendeels afgewerkt, waardoor we momenteel voldoende watergebonden terreinen kun-

Het Seine-Nordkanaal wordt heus niet alleen voor de as Gent-Parijs gebouwd.

groeie als sterkte'

project een extra toegevoegde waarde van 2 miljard euro op 15 jaar opleveren. Het aandeel daarvan dat ons ten goede komt, ligt tussen 5 en 7 procent. De impact voor andere havens zal groter zijn, maar ik denk dat er voor alle spelers een grote groei in zit. Het kanaal is heus niet alleen voor de as Gent-Parijs gebouwd. Van onze trafiekstromen verwacht ik dat vooral de agribulk, de liquid en de bouwmaterialen de vruchten zullen plukken.

Dat klinkt relatief voorzichtig?

We moeten nog afwachten wat de tariefzetting wordt om het kanaal te bevaren. Als die te hoog is, kan men ook een omgekeerde modale shift veroorzaken. Als je de investering in het kanaal en de externe kosten doorrekent in de binnenvaart en niet in andere modi, dan is de kans groot dat je een kanaal hebt gegraven dat zijn doel voorbijschiet. Voor ons is Seine-Nord ook gekoppeld aan dat andere project, de nieuwe zeesluis. Als die er niet komt, verschuiven we gewoon de bottleneck van vroeger in Evergem naar Terneuzen. Als havenbedrijf hebben we, met onder meer het Kluisendok, een mooi huis in de aanbieding, maar we moeten er nu voor zorgen dat onze voor- en onze achterdeur gerestaureerd raakt. Als voordeur denk ik aan de zeesluis, als achterdeur aan het Seine-Nordkanaal als link met het hinterland.

Hoever staat het intussen met de zeesluis?

Dat dossier vordert, maar niet snel genoeg. Mag ik even meegeven dat volgens recent onderzoek slechts 58 procent van de binnenschepen er binnen een aanvaardbare termijn

wordt versast? De situatie is zowel voor de zee- als de binnenvaart nijpend. Momenteel lopen er onderhandelingen over de financiële verdeling, die normaal tegen juni van dit jaar rond moet zijn. We weten dat het moeilijk wordt, maar we hopen nog altijd om de sluis eind 2018 in gebruik te nemen. Dan heb je 3 jaar voor de planfase en 4 jaar voor de uitvoering. Het is ambitieus maar haalbaar. Eerder zijn er al een aantal principiële afspraken gemaakt tussen de Vlaamse en de Nederlandse overheid. Zo weten we dat het een sluis van het type grote diepe zeesluis wordt, en dat ze binnen het sluisencomplex komt. We gaan dus geen extra grond inpalmen voor de aanlooproute zoals 15 jaar geleden het idee was.

Welke ambities heeft Gent op het vlak van containerbinnenvaart?

We hebben geen aparte prognose voor het luik containerbinnenvaart, omdat dat te sterk afhangt van de timing van Seine-Nord. Maar er zijn zeker groeimogelijkheden op dat vlak. Enerzijds is het jammer dat een deel van de infrastructuur op 2 lagen containers blijft, dat men niet overal voor 3 is gegaan. Anderzijds is het een goede zaak dat we een groot deel hinterland beter kunnen bereiken. Onze haven heeft niet de ambitie om in het aantrekken van overzeese containertrafiek met spelers als Antwerpen of Zeebrugge te concurreren. Maar we geloven wel in een model waarbij Gent, zoals het project in Grobbendonk, als hub fungeert om de stromen van grotere containerhavens efficiënter te organiseren. Op die manier kunnen we zeker extra volume verzetten. Dat heeft als bijkomend voordeel

Onze terminal kan ook als hub fungeren om containers efficiënter te organiseren.

dat we ook meer lege containers ter beschikking zullen hebben, wat op zijn beurt extra distributiebedrijven kan aantrekken.

Wat is momenteel de modale verdeling in Gent en welke verdeling streven jullie na?

We hebben een deel autonome binnenvaart, dat vorig jaar opliep tot 20,7 miljoen ton. Van het natransport verloopt 42 procent via binnenvaart, 10 procent per trein en 48 procent per truck. Onze doelstelling is om te komen tot respectievelijk 50, 15 en 35 procent, waarbij alle modi in absolute cijfers groeien. Om dat te bereiken, kijk je op de eerste plaats naar het soort bedrijven dat je aantrekt. We hebben ook iemand in dienst die bedrijven met veel aan- of afvoer over de weg begeleidt om te zien hoe ze meer via binnenvaart kunnen doen. Voorts ronden we eind dit jaar een onderzoek af naar de mogelijkheden om via infrastructurele ingrepen de binnenvaart te bevorderen. Dat gaat over bijkomende wachtkaaieën of andere zaken die we willen uitbouwen. Binnenvaart is altijd belangrijk geweest voor ons. Het is geen toeval dat we de enige zeehaven zijn die consequent de binnenvaart meeneemt in haar communicatie, bijvoorbeeld over jaarcijfers. Dat is een bewuste keuze: we spelen de synergie tussen binnenvaart en zeevaart als een van onze sterktes uit. ■



Dromen van een

Welke perspectieven biedt een binnenvaartloopbaan vandaag? Blijft het de ultieme droom van binnenvaartpersoneel om ooit een eigen schip uit te baten? Is die investering nog haalbaar? Of zou die sprong te veel druk op de schouders leggen in vergelijking met de baten ervan?



Daniel Carron,
kapitein mts Charles D

'Ik ben al 17 jaar bewust schipper in loondienst. Ik ben wel afkomstig uit een binnenvaartfamilie maar heb er ooit voor gekozen om aan wal te wonen. Lang heeft dat niet geduurd: het water liet me niet los. Toen heb ik beslist om niet in een eigen schip te investeren maar in loondienst te varen. Dat is min of meer hetzelfde werk. Het is niet zoals aan wal dat een baas op je vingers kijkt. Ik leef ook de hele dag samen met mijn vrouw aan boord. Maar **ik moet me iets minder zorgen maken over dreigende kosten voor reparaties** of andere rekeningen die moeten worden betaald. Nu, iedereen moet zelf weten wat hij het liefst doet. Alles heeft zijn voor- en nadelen. Wij bouwen geen bedrijf uit en onze financiële en andere ambities lijken me beperkter. Ik ben zeer tevreden over de relatie met mijn baas, maar de relatie werknemer-werkgever schept natuurlijk verplichtingen. Al heb je evengoed als zelfstandige verplichtingen tegenover jezelf en je klanten.'



Florian Gessler,
matroos ms Pecunia

'Ik ben niet uit de binnenvaart afkomstig en toch is het mijn droom om pakweg over tien jaar mijn eigen schip uit te baten. Ik heb een diploma kokschoon, maar in die sector zag ik geen toekomst. Toen heb ik rondgekeken wat ik echt wou doen en al snel stond het vast dat ik op het water wou werken. De opleiding matroos van de VDAB was een goede instapmogelijkheid en sinds januari ben ik op de Pecunia aan de slag. Ik voel me goed in dit vak en ben vastbesloten om door te groeien. Tot en met een eigen schip. Ik weet dat het niet evident is voor wie niet uit de sector komt en geen startkapitaal van z'n ouders krijgt. De komende jaren ga ik geleidelijk het nodige kapitaal bijeenprokkel. Via opbrengsteigendommen die ik achteraf kan inbrengen, moet dat wel lukken. Ik weet dat tien jaar vrij kort is, maar ik ben 24 en ambitieus. In mijn opleiding heb ik ook een compagnon ontmoet die dezelfde visie heeft en met wie ik mogelijk een vennootschap zou oprichten. Dat lijkt me werkbaarder dan alleen. We zien wel, veel hangt ook af van hoe de markt evolueert. **Momenteel ben ik misschien een uitzondering, maar ik ben ervan overtuigd dat meer en meer mensen die niet uit de sector komen de stap zullen zetten.** Jongeren worden gewoon meer en beter geïnformeerd en er zijn nu meer opleidingsmogelijkheden dan vroeger.'

eigen schip?



Jonathan De Hertogh,
matroos ms Skyline

'Ik ben nu ongeveer drie jaar als matroos aan boord bij mijn ouders en het is zeker mijn droom om ooit mijn eigen schip uit te baten. Ik ben 18 jaar en ik volg momenteel les in het systeem van leertijd bij Syntra. Ik krijg er de klassieke binnenvaartvakken maar ook theorie om mijn attest Bedrijfsbeheer te halen. Tegen wanneer ik mijn eigen schip hoop te hebben? Geen idee, ik heb nog tijd. Ik moet zeker tot mijn 21 aan boord blijven om voldoende vaartijd en alle nodige papieren te verzamelen. Wat voor schip het wordt, weet ik nog niet. Waarschijnlijk klein beginnen om met iets groter te eindigen? Al weet je niet op voorhand hoe de sector zal evolueren. Een eigen schip zal altijd veel geld kosten. **Met de vraag hoeveel procent eigen vermogen banken tegenwoordig vragen, ben ik eigenlijk nog niet bezig.** Ik heb het voordeel dat mijn ouders me waarschijnlijk wel een duwtje in de rug zullen geven als het zover is. Dat is een voordeel als je uit de sector komt. En je weet perfect waaraan je begint: een droomjob. Ik heb altijd al geweten dat ik ooit zelfstandig wil varen.'



Francesca Ceulemans,
relatiebeheerder binnenvaart KBC

'Het overgrote deel van de kredietaanvragen komen nog altijd uit de sector. Een eigen schip blijft betaalbaar, al spreken we over investeringen van vaak een paar miljoen euro. Voor een nieuwbouwschip vragen we een eigen inbreng van 30 procent van het investeringsbedrag. Voor een tweedehandsschip gaat het om 40 procent. De drempel voor nieuwbouw lag vroeger lager, maar de percentages weerspiegelen het eerder risicovolle karakter van de sector op dit ogenblik. Een andere vereiste is een goed businessplan. **Als schipper-in-spe moet je een correct inzicht hebben in de kosten en opbrengsten van je schip.** Prognoses moet je staven met de exploitatiecijfers van de vorige eigenaar of van een gelijkaardig schip. We vinden het ook belangrijk dat schippers over een bevrachtingscontract en de nodige verzekeringen beschikken, zoals een cascopolis en een P&I-polis om de continuïteit te verzekeren in geval van schade. Daarnaast kijken we of starters een toekomstgerichte visie hebben. Of ze oog hebben voor een goede boekhoudkundige opvolging en kasplanning. In principe moet je in staat zijn om de vijfjaarlijkse classificatiekosten vanuit de normale exploitatie te financieren. Voorts eisen we dat de technische kennis gelinkt is aan managementkwaliteiten die op de kapitaalsintensiviteit van de sector zijn afgestemd.'



NAAM	MS DANNY
EIGENAAR	DANNY VAN GAEVER
VRACHTEN	ZAND EN ANDERE DROGE BULK
AFMETINGEN	73 X 8,24 X 2,50 METER
CAPACITEIT	1003 TON



1 STERKE PUNTEN?

'Mijn schip is zoals alle schepen van deze tonnenmaat niet nieuw. Maar ik heb de voorbije jaren heel wat vernieuwd: de motor, de boegschroef, de pompinstallatie, enzovoort. Het is dus zeker in goede staat. Ik vaar meestal zand voor Flexibeton van Sluiskil naar Noord-Frankrijk. Af en toe neem ik er iets anders bij. Het voordeel is dat er altijd van dit soort schepen nodig zullen zijn. Ik ben ondertussen 20 jaar zelfstandig en voor mij is dit de perfecte scheepsklasse. Het hoeft niet alsmáar groter en ik wil niet de klok rond varen. 's Nachts lig ik het liefst van al in bed.'

2 TOEKOMSTVISIE?

'De sector heeft het niet makkelijk. Er is werk genoeg, maar de vrachtprijzen blijven ondermaats. De concurrentie is keihard, al valt dat voor kleinere schepen nog mee. Ik hoop alvast dat iedereen binnenkort weer zijn boterham verdient. Voor mijn eigen bedrijf heb ik geen bijzondere plannen. Ik ga dit jaar trouwen en dat lijkt me genoeg. Het is niet de bedoeling dat mijn verloofde Sara – en intussen ook de moeder van mijn zoon Dilany – mee aan boord komt. Zij is gewend om aan wal te wonen en we vinden het allebei fijn om in de week ons eigen ding te doen.'

3 PASSIE EN PLEZIER?

'Het is een cliché, maar de vrijheid zou ik nooit kunnen missen. Ik vaar al jaren alleen met mijn stuurman en ik doe wat ik wil. Ik bepaal wanneer ik welk traject vaar. Als zoon uit een binnenvaartfamilie heb ik dat nodig. Ik heb een tijdje bij een baggerdienst gewerkt. En zelfs daar voelde ik me een robot. Elke dag opstaan, naar het werk, uren doen en naar huis. Misschien is mijn grootste probleem dat ik niet aard aan wal. Op een schip heb je elke dag een ander zicht. Je kent ook wel elke boom op je route, maar het voelt gewoon helemaal anders...'