

BINNEN

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

VAART #54

Jong, vrouw en bevrachter

Marissa Coupé
over een gezonde markt

Zo werkt een
half-afzinkbaar ponton
Brug te laag?
Lading ook
omlaag!

Steun voor palletvervoer
Ontdek hoe
je ervan
gebruikmaakt

+ Expediteur verkent binnenvaart, Belgen op de Moezel en veel meer



Innoveren & aanpassen

Het is met gemengde gevoelens dat veel binnenvaartondernemers dit jaar het laatste blad van de kalender omslaan. Alles samen was 2011 geen slecht jaar – rekening houdend met de catastrofale situatie waarin de binnenvaart anderhalf jaar geleden nog verkeerde. Maar de onzekerheid blijft groot. Overal is het besef aanwezig dat het herstel broos blijft en dat verdere groei niet vanzelfsprekend is.

Nadat we ‘de diepste inzinking sedert de Tweede Wereldoorlog’ achter ons lieten, heeft de spectaculaire trafiekgroei van 2010 zich ook afgelopen jaar verder gezet. In het eerste semester noteerden we recordcijfers die 2008 en 2009 helemaal deden vergeten. Ook de vrachtprijzen leken enigszins op te veren – zij het vanaf een absoluut dieptepunt. Positief is ook dat een toekomstgerichte tak als het containervervoer het zeer goed heeft gedaan. Maar twee aspecten mogen hierbij niet vergeten worden: in het totale vrachtvolume blijft bulk (ertsen, brandstoffen, bouwmaterialen, landbouwproducten) veel belangrijker dan containers. En zoals de crisis van 2008-09 bewees: containertrafiek is het kwetsbaarst voor op- of neergaande trafiekbewegingen.

Vanaf midden 2011 stelden veel bedrijven een aarzeling vast in de markt. In de haven van Antwerpen lag de maritieme trafiek in het derde kwartaal lager dan een jaar eerder – een belangrijk teken aan de wand (volgens het Havenbedrijf verloopt 45 procent van de goederentrafiek van en naar de haven van Antwerpen per binnenschip). De relatieve verbetering van de vrachtprijzen zwakte af – hoewel er opnieuw een bescheiden herstel kon verwacht worden als gevolg van de lage waterstanden op het einde van het jaar. In welke mate de gemengde signalen uiteindelijk een

effect zullen hebben op de jaarcijfers en op de winst- en verliesrekening van onze binnenvaartbedrijven, valt nog even af te wachten.

Risico's nemen en ze beheersen behoort, zeker in de binnenvaart, tot de kern van het ondernemerschap. Onze ondernemingen zijn onderhevig aan schommelingen als gevolg van de economische conjunctuur en van de natuur. Die maken de bedrijfsvoering onzeker: de vaste kosten lopen door, maar zowel volumes als prijzen gaan op en neer. Hoe we daarmee omgaan is bepalend voor succes of mislukking. Ook volgend jaar blijft het onzekerheid troef. De groeivertraging zet zich door. De inflatie in België blijft hoger dan in andere landen wat, samen met de aangekondigde bezuinigingen, zal vreten aan de koopkracht.

Laat u echter niet ontmoedigen. Ook in 2008 is de wereld niet ineengestort, zoals sommigen voorspelden. Goederentransport zal altijd blijven bestaan, zolang er goederen worden geproduceerd en verbruikt. Binnen de transportsector zit de binnenvaart aan de goede kant, zowel op het gebied van mobiliteit als van emissies. De toekomst is aan wie kan leven met onzekerheid, en zich kan aanpassen aan op- en neergaande bewegingen. Namens onze vereniging bied ik alle binnenvaartondernemers mijn beste wensen aan, voor uzelf en voor uw gezin. Geniet van de eindejaarsdagen. Profiteer van een beetje rust. Maak plannen voor uw bedrijf. Neem initiatieven voor volgend jaar. Formuleer doelstellingen voor binnen één jaar, en voor binnen vijf jaar. En droom van een toekomst op het water – het mooiste beroep dat er bestaat.

Jaak Tielens, ondervoorzitter
Promotie Binnenvaart Vlaanderen

Verantwoordelijke uitgever:

Vzw Promotie Binnenvaart
Vlaanderen, Armand
Hertzstraat 23, 3500 Hasselt.
| Het magazine Binnenvaart
verschijnt 5 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.



Scan deze QR-code met
je smartphone en volg
ons online



10

BELGEN OP DE MOEZEL



16

STEUN VOOR PALLETVERVOER



18

KLEINE SCHEPEN

Meer open communicatie kan de binnenvaart een pak extra lading opleveren.

Geert De Cuyper, expediteur
Trans Ocean Shipping Transportagentur GesmbH

14



MARKT

06 BEVRACHTING EN MARKTWERKING

Dubbelinterview met bevrachtster Marissa Coupé en varend ondernemer Rene Goedgezelschap.

14 BEDRIJF MET VAART

Expediteur TransOcean Shipping Transportagentur GesmbH verkent mooie maar onbekende binnenvaartalternatieven.

VLOOT

09 TECHNIEK

De werking van een half-afzinkbaar ponton in 3 stappen.

10 BELGEN OP DE MOEZEL

Blik over de grens: hoe vergaat het de vele Belgen die op de Moezel varen?

BELEID

16 STEUN VOOR PALLETVERVOER

Ontdek hoe je gebruikmaakt van de investerings- en exploitatiesteun.

12 VISIE & OPINIE

Hoe ziet de toekomst van het kleine schip eruit? 4 stemmen, 4 meningen

EN VERDER

04 ACTUEEL EN NIEUWSTELEX

11 JOBSPOT

20 MIJN SCHIP



OP DEZE EVENTS VIND JE PBV BINNENKORT



21-29/1 **Boot Düsseldorf**
Voor de grootste watersportbeurs van Europa slaat PBV al voor de 10de keer de handen in elkaar met de andere Vlaamse partners. Je vindt ons aan stand 14H 15 in hal 14.



11-13 en 17-19/2 **Belgian Boat Show**
Een vaste afspraak in Vlaanderen: PBV heeft dit jaar stand nr. 2136 in hal 2.



6-11/3 **Hiswa Amsterdam Boat Show**
Ook onze Noorderburen ontdekken graag de Vlaamse binnenwateren. PBV maakt hen naar jaarlijkse traditie wegwijs in onze regio.

OP DEZE EVENTS VOND JE ONS



4/10 **Barge Bar in Antwerpen**
Onder meer PBV liet tijdens de 2de Barge Bar in Antwerpen logistieke en industriële bedrijven in een informele sfeer kennismaken met de binnenvaart.



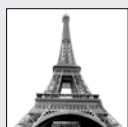
21-23/10 **Cap°Okaz Nieuwpoort**
Tweedehands materiaal hadden we niet in de aanbieding. PBV stelde wel verschillende nieuwe pleziervaartpublicaties voor op Cap°Okaz.



25-27/10 **Studenten expeditie ontdekken de binnenvaart**
330 studenten expeditie kregen tijdens een rondvaart in de Haven van Antwerpen uitleg over de binnenvaart. Het initiatief vond voor de derde keer plaats op uitnodiging van PBV.



7-9/11 **Edinna, Algemene Vergadering in Venetië**
PBV helpt binnen het Europees platform voor binnenvaartonderwijs mee de lijnen uitzetten.



7-8/12 **River Dating in Parijs**
Met de nieuwe Seine-Nordverbinding in het achterhoofd stond PBV ook heel wat Franse bedrijven te woord over de Vlaamse binnenvaartmogelijkheden.



Koeltransport op binnenschip

Koekjesfabrikant United Biscuits uit Willebroek verscheepte begin oktober als eerste in Vlaanderen een reeks koelcontainers op een binnenschip naar de Antwerpse haven. Het binnenschip Macoma stond in voor de primeur en bracht de lading van de TCT-terminal naar het Deurganckdok. Van daaruit gingen de koelcontainers – ook wel reefercontainers genoemd – met elk 12 ton koekjes naar de VS en Canada. Op jaarbasis gaat het om 600 twintigvoetcontainers (TEU) die van de weg worden gehaald.

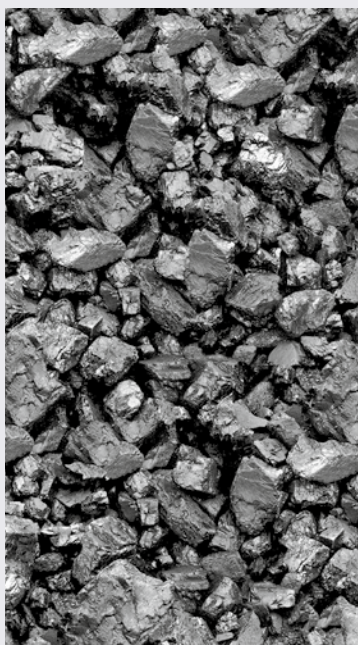


Nu al ligplaats boeken voor

Wie komende zomer graag met zijn pleziervaartuijg naar de Olympische Spelen in Londen wil, kan maar beter nu al een ligplaats boeken. Er zullen slechts beperkte ligplaatsen en voorzieningen zijn in (jacht)havens en op binnenwateren aan of bij de Theems. Wie zonder vooraf geboekte aanlegplaats aankomt, krijgt geen toegang tot geschikte anker- en ligplaatsen. De aanleiding voor de stringente maatregel is dat de riviermond van de Theems een bijzonder druk gebied is voor commerciële scheepvaart en tijdens de Olympische Spelen nauwelijks ruimte kan bieden aan onverwachte pleziervaartuigen.

INFO

www.boatingonthethames.co.uk



Index van vrachtprijs

De nieuwe online tool NaviDry Index zoekt varende ondernemers die meer inzicht willen krijgen in de evolutie van de marktprijzen. Wie zelf vrachtgegevens deelt, krijgt gratis toegang tot de prijs per ton op de trajecten van (anonieme) collega's en informatie over de gemiddelde vrachtprijzen in eurocent per ton. Tegelijk willen de initiatiefnemers de index gebruiken om de overheid, de onderzoeksweld, de banken en (potentiële) verladers op een objectieve manier over de binnenvaartmarkt te informeren. Correcte cijfers moeten zo-

Groeivertraging overschaduwde recordtrafiek

De binnenvaart zette het eerste halfjaar van 2011 recordcijfers neer. Het eerste semester werd 37.339.177 ton goederen vervoerd over onze rivieren en kanalen. Dat is 10,45 % meer dan het eerste halfjaar van 2010. Ook de shortsea shipping noteerde ten opzichte van de eerste zes maanden van 2010 een stijging van de trafiek met 4,7 % tot 70.437.327 ton.

Ondanks de mooie cijfers blijft het

voor de binnenvaart uitkijken naar het totaalbeeld voor 2011. Na het eerste semester is de economische situatie ook in ons land gekanteld, nadat onze buurlanden verslechterende groeicijfers optekenden. Het is nu al duidelijk dat de trafiekcijfers over juli, augustus en september afzwakten. Ook de aangekondigde sluiting van de twee laatste hoogovens bij ArcelorMittal in Luik zal allicht een impact hebben op de jaarcijfers.



Londen

ijzen gelanceerd

wel overheidsmaatregelen verbeteren, als het varen onder de kostprijs tegengaan. Voorlopig worden alleen droge lading, prijs per ton, blokvracht of huur per dag opgenomen. NaviDry berekent onder meer een tonprijs en een prijs in centimeters per tonkilometer. De site is net opgestart en bevat momenteel gegevens van een twintigtal schepen. Door meer ondernemers te bereiken, moet de index nog betrouwbaarder worden.

INFO

www.navistats.be of info@navistats.be

Gezocht: kleine duwbakken

In het kader van het project Watertruck is het Vlaams Instituut voor Mobiliteit (VIM) op zoek naar kleine duwbakken met volgende specificaties:

- laadbak met voldoende breedte voor laden (keren in de bak) met heftruck ,
- diepgang: maximum 2.30m,
- breedte: minimum 5 m, maximum 8 m.

Ondernemers die dit type duwbakken tijdelijk willen verhuren, kunnen het VIM contacteren via info@watertruck.eu.

Ook tips zijn uiteraard welkom.



Telex

Wie nog een steunaanvraag voor AIS wil indienen, moet zich reppen: de huidige steunmaatregel loopt af op 31 december. Surf naar www.binnenvaart.be voor meer info.

Pleziervaarders kunnen sinds kort een officieel Internationaal vaarbewijs (ICC) aanvragen. De aanvraagformulieren en werkwijze vind je op de websites van de pleziervaartfederaties of via www.mobiliteit.fgov.be

Op het historisch gedeelte van het Canale du Centre is de scheepslift in Houdeng-Goegnies opnieuw in gebruik genomen. De lift werd begin 2002 zwaar beschadigd en wordt voortaan enkel voor pleziervaart gebruikt.



Van marge tot meerwa

Bevrachting & gezonde marktwerking

De binnenvaartmarkt ondervindt nog altijd druk van een te traag heroplevende economie. Toch richtte Marissa Coupé afgelopen zomer een nieuw bevrachtingskantoor op: MC Barcing. Wij vroegen haar en binnenvaartondernemer Rene Goedgezelschap hoe zij de rol van een moderne bevrachter zien.

Waarom was er nood aan een nieuw bevrachtingskantoor?

Marissa: 'Nood is een groot woord, maar ik denk dat er zeker ruimte voor een nieuwe speler is. Ik heb zeven jaar gevaren met ms de Oxbow en heb dan door familiale omstandigheden gedurende zeven jaar



arde

kennis opgedaan bij twee bevrachtingskantoren. Ik ken de sector dus door en door en ik kan op een ruim netwerk terugvallen. Mijn aanpak is niet totaal anders dan die van andere kantoren, maar ik streef naar een beter evenwicht tussen de belangen van de binnenvaartondernemer en die van de verlader. Nu is er vaak te weinig openheid. De verlader

weet niet hoe groot de kosten van de schipper zijn of wanneer een prijs dus te scherp is om op langere termijn gezond te zijn.'

Merk je als varende ondernemer verschillen met andere bevrachtingskantoren?

Rene: 'Ik heb nu één reis gedaan voor Marissa en dat is heel vlot gelopen. Ik ben echter ook over andere bevrachters meestal tevreden. Wat ik van een bevrachter verwacht? Gewoon dat hij of zij alles correct regelt en dat ik bij wijze van spreken alleen van punt a naar punt b vaar. Het tijdstip van laden en lossen moet duidelijk zijn, de papieren, de connossements en de afhandeling achteraf. En voor je met elkaar in zee gaat, moet hij of zij uiteraard een interessante reis voorstellen. Iets wat past bij je schip en je vaargebied op dat moment, en liefst tegen een degelijke vrachtprijs.'

Wat is voor verladers de meerwaarde van een bevrachter anno 2011?

Marissa: 'Ook dat alles perfect geregeld is. Voor telkens hetzelfde traject zijn er wel bedrijven die rechtstreeks met een schipper werken. Maar ook dan biedt een bevrachter de garantie dat je altijd op andere schepen kunt terugvallen of dat je beter tegen onvoorziene omstandigheden gewapend bent. We geven ook scheepsgarantie: we beloven dat er een schip zal zijn voor de afgesproken prijs. En we zorgen dat alle verzekeringen en papieren in orde zijn. Voorts maken we bedrijven die nog nooit met binnenvaart gewerkt hebben wegwijs in de sector. We zoeken wat de beste oplossing is, rekening houdend met hun wensen en met technische factoren zoals scheepscategorieën, bruggen, waterstanden et cetera. We leggen ook uit wat een kleinwatertoeslag of gasolietoeslag is, en ga zo maar door.'

In crisistijd verwijten binnenvaartondernemers bevrachters vaak dat ze te hoge marges nemen...

Rene: 'Dat is inderdaad vooral in crisistijd.

In een gezonde binnenvaartmarkt kunnen zowel verladers, bevrachters als binnenvaartondernemers elk hun boterham verdienen. Een goede bevrachter moet zijn commissie waard zijn. Het zal wel dat er soms te grote marges worden gerekend maar als varende ondernemer of verlader kies je zelf welke reizen je aanvaardt en welke niet. Ik heb ook in de bevrachting gezeten en ben 17 jaar geleden weer gaan varen. Of een bevrachtingscommissie niet beter een vast bedrag zou zijn in plaats van de 5 procent die meestal wordt gerekend? Goh, waarschijnlijk heb je als bevrachter niet aan elke reis evenveel werk, maar het risico neemt ook toe naarmate het over grotere volumes gaat. Ik lig eerlijk gezegd niet wakker van bevrachtingscommissies.'

Hoe motiveer je als bevrachter dat je je geld waard bent?

Marissa: 'Mochten bevrachters geen meerwaarde hebben, dan zouden ze al lang niet meer bestaan. Wij zijn bedrijven die in een vrije markt actief zijn. Het zal wel dat som-

De verlader weet niet hoe groot de kosten van de schipper zijn of wanneer een prijs te scherp is.

mige bevrachters af en toe te grote marges aanrekenen. Maar als je een langetermijnrelatie wilt uitbouwen, doe je dat niet. Ik vind openheid en transparantie zeer belangrijk. Liever dan van de onwetendheid van sommige verladers te profiteren, leg ik uit hoe ik mijn prijs bereken. Wat de vaartijd is, welk deel naar gasolie gaat, wat de minimale onkosten voor een schipper zijn, et cetera. Als eenmansbedrijf heb ik ook het voordeel dat ik weinig overheadkosten moet doorrekenen. Toch heb ik niet de ambitie om de goedkoopste op de markt te zijn. Ik wil de kerk in het midden houden voor alle partijen en een goede service garanderen. Zowel de verlader, de schipper als ikzelf moeten later opnieuw willen samenwerken. Ik ben niet uit op persoonlijk gewin: *wie kan delen, kan ook vermenigvuldigen.*'



■ ■ ■ Een bevrachter die gevaren heeft, handelt dus niet automatisch zoals de stroper die boswachter wordt?

Rene, grijnzend: 'Ik heb alleszins geen klachten. Een bevrachter met kennis van zaken is voor alle partijen interessant en voorkomt misverstanden. Ik blijf erbij: je kunt je bevrachter proberen uit te schakelen. Dat kan drie reizen goed gaan, maar dan hapert er een lossing, is het schip er niet en begint de miserie. Als de verlader dan weer naar een bevrachter gaat, eist hij dat het even goedkoop kan als rechtstreeks, waardoor je als binnenvaartondernemer in je eigen vingers snijdt. Iedereen doet natuurlijk wat hij wil, maar ik zie bevrachters niet als remmende factor. Wat wel nadelig is voor de sector, is dat iedereen nu per e-mail in een paar klik-

ken tien prijzen vraagt en dan zonder oog voor service of langetermijnsamenwerking de laagste prijs kiest.'

Blijkt uit je eerste resultaten dat er plaats is voor een extra bevrachtingskantoor?

Marissa: 'Het loopt veel beter dan verwacht. De eerste twee maanden heb ik 35 transporten geboekt. Veel klanten die ik van vroeger ken, hebben er blijkbaar vertrouwen in. Er is ook geen overaanbod aan bevrachters: je hebt zes à zeven grotere kantoren en een aantal kleinere zoals ik. Of de schippers zich hierdoor niet in een zwakke positie bevinden? Dat denk ik niet. Bevrachters gaan de markt waarvan ze leven niet kapotmaken. We weten dat je onder een bepaalde prijs niet

kunt varen. Al houden we wel in het achterhoofd dat verladers transport als een kostenpost bekijken.'

Is de rol van bevrachters door de jaren veranderd?

Rene: 'Dat denk ik niet. Ze moeten nog altijd zorgen dat het laden en lossen goed geregeld is, dat de charters, connossementen en dergelijke in orde zijn. De afspraken tussen de schipper en de verlader moeten duidelijk zijn. Dat schuilt soms in details, zoals nu tijdens de overgangperiode vermelden welke wetgeving in verband met liggelden wordt toegepast, enzovoort. Misschien dat

Bevrachters gaan de markt waarvan ze leven toch niet kapotmaken?

bevrachters nu wel meer dan vroeger ook voor- en natransporten regelen en wat meer aan prospectie doen, maar dat weet Marissa beter dan ik.'

Investeren bevrachters voldoende in het werven van nieuwe binnenvaartklanten?

Marissa: 'Toch wel. Ik deel mijn kantoor met twee jonge bedrijven die actief zijn in de expeditie en in de zeevaart. We spelen al wat interessant is naar mekaar door en daar zitten ook nieuwe verladers bij. We hebben het voordeel dat we de klant het hele concept van begin- tot eindpunt kunnen aanbieden, inclusief voor- en natransporten op de weg of via binnenvaart. Ik investeer zeker ook in prospectie. Ik ben bijvoorbeeld betrokken bij een werkgroep rond een nieuw watergebonden industrieterrein in Waregem en ik heb de eerste isolatieboot geregeld voor Recticel. Voorts onderhoud ik contacten met de transportdeskundigen van verschillende organisaties en ik werk mee aan projecten zoals het opstarten van palletvervoer.' ■

Brug te laag? Lading omlaag!

Wie zoekt, die vindt voor elke vracht een geschikte binnenvaartoplossing. Voor ondeelbare stukken die niet onder elke brug kunnen, werd het half-afzinkbaar ponton ontworpen. Naar aanleiding van het transport van windmolenonderdelen van Balen naar Hoboken onderzochten we hoe dat precies werkt.



1. HET VRAAGSTUK

Voor Willems Staalconstructies nv uit Balen, een onderdeel van Smulders Group, was het een moeilijke kwestie: hoe konden ze 48 ondeelbare stukken met afmetingen van $16 \times 14 \times 6,7$ en een gewicht van 108 ton meter naar Hoboken vervoeren? Het traject is 110 kilometer lang en de doorvaarthoogte bedraagt slechts 5,2 meter. 'We

konden de delen kantelen, zodat ze omgekeerd in een duwbak liggen', zegt Benny Loots, managing director bij Willems Staalconstructies. 'Maar dat betekende een extra belasting voor de constructie, alsook extra handling in Balen en in Hoboken. Omdat het geen kwaad kan dat de lading tijdens het transport deels onder water staat, zijn we dan bij een half-afzinkbaar ponton beland.'



2. GECONTROLEERD ZINKEN

Half-afzinkbare pontons vind je al lang in de zeevaart. De kolossale pontons worden bijvoorbeeld onder water gezet, zodat een aantal oorlogsschepen erop kunnen varen. Zo kunnen een aantal schepen tegelijk ter plaatse worden gebracht of worden constructies voor booreilanden vervoerd. 'Het binnenvaarttransport werkt op dezelfde manier', zegt Jacco Wakker van transportbedrijf Deliver. 'Als het onderdeel is geladen, bevestigen we het aan het ponton. Daarna varen we naar het midden van het

kanaal om af te zinken. Om het ponton op de gewenste diepte te krijgen, worden acht ballasttanks onder het ponton met water gevuld. Op die manier kan het ponton gecontroleerd zinken tot een diepte van drie meter. Terwijl het ponton (het eigenlijke 'middenstuk' van het schip) zakt, blijft het voor- en achterschip boven water. Indien de lading nog niet diep genoeg is gezakt, kunnen we ook een kleine ballasttank in het voor- en achterschip vullen om nog meer af te zinken. Twee drijvende pontons zorgen mee voor stabiliteit.'



3. REISBEGELEIDING

'Het ponton wordt voortbewogen door een duwboot en behaalt een maximumsnelheid van 16 kilometer per uur. Er gaat ook een hulpvaartuig mee dat de duwboot bij aankomst assisteert om de lading zorgvuldig op zijn plaats te manoeuvreren. Eenmaal het ponton de hindernissen genomen heeft – dus vanaf het Albert-

kanaal -, perst een compressor het water uit de ballasttanks.' Na een reis van drie dagen – inclusief laden en lossen – arriveert het transport in Hoboken. 'Daar worden de fundaties geassembleerd op de voormalige Cockerill-terreinen', legt Benny Loots uit. 'Vandaar gaan ze per zeeschip naar de Thorntonbank in de Noordzee.' ■

Belgen op de

De Moezel is een van die buitenlandse regio's waar binnenschepen onder Belgische vlag in groten getale voorkomen. Hoe komt dat eigenlijk? Herstelt het transport zich er stilaan van de economische crisis? En hoe zien de Belgische Moezelvaarders de toekomst?

De Moezelsluizen versassen jaarlijks om en bij de 12.000 binnenschepen, die gezamenlijk zowat 15 miljoen ton vracht aan boord hebben. Ter illustratie: dat is ongeveer evenveel als wat er in dezelfde periode in het drukste binnenvaartknooppunt van Vlaanderen, het sluisencomplex van Evergem, passeert. Tegelijk zijn riviercruises in de Moezelregio sinds jaar en dag zeer geliefd en varen er dus ook heel wat passagiersschepen rond. Heel wat activiteit is er bovendien van Belgische makelij: schepen met onze driekleur

Moezel

wapperend op het achterdek horen er als vandoord bij het romantische Moezellschap.

Erts, kolen en graan

Ronny Rykebusch, binnenvaartondernemer van ms Mistral, is al 26 jaar een Belgische Moezelvaarder. Hij vervoert met zijn schip van 2937 ton voornamelijk erts en kolen aan voor de lokale staalindustrie. Op de terugweg neemt hij, zoals de meeste van zijn collega's, doorgaans een lading graan aan boord. De reden waarom zo veel landgenoten op de Moezel varen, is volgens hem eenvoudig: 'Dat komt vooral door de kinderen, onze talenkennis en contacten. Als je met je gezin op de Moezel vaart, kun je nog net in het weekend over en weer rijden om de kinderen

Als je op de Moezel vaart,
is het nog net te doen
om over en weer te rijden
om de kinderen.

van het internaat te halen. Als Belg kun je je ook verstaanbaar maken in de regio en op den duur ken je er genoeg mensen die reizen kunnen regelen.'

Zoals het merendeel van de varende ondernemers op de Moezel vaart Ronny vooral op de spotmarkt, en die is volgens hem verre van hersteld van de economische crisis. 'Zoals in de meeste regio's gaat het hier nog niet zo goed als een paar jaar geleden. Misschien is het vrachtaanbod opnieuw beter – je ziet tenslotte dat iedereen vaart. Maar het moet allemaal voor te lage prijzen. Ik krijg de indruk dat sommige bevrachters ons geen gezonde minimumprijzen gunnen. Akkoord, elke binnenvaartondernemer kiest zelf welke reis hij aanneemt. Maar zelfs al heeft iedereen

een cursus bedrijfsbeheer gevolgd, ik zie nog altijd mensen onder de kostprijs werken. Ik vermoed dat sommigen zo wanhopig zijn, dat ze redeneren *ik wil goedkoop naar een andere plaats varen waar het vrachtaanbod hopelijk beter is.*'

Magere en vette jaren

Ook Fabian De Wachter en zijn gezin varen al jarenlang de Moezel op en af. In tegenstelling tot Ronny vaart hij samen met zijn schoonbroer voor Cargill onder contract met een koppelverband met luiken, de Vera Cruz. Hij schat de toekomst iets rooskleuriger in. 'Ik heb het gevoel dat de volumes stilaan op peil raken maar dat de prijzen achterop hinken. Met een contract heb je daar iets minder last van dan op de spotmarkt, al hebben we ook een jaarlijkse herziening. Ik zeg altijd: we hebben nu drie magere jaren gehad, nog vier en het is zagezegd weer tijd voor zeven vette jaren. De binnenvaart zal hier niet snel verdwijnen. Sommigen hebben schrik voor het

sluiten van de hoogovens, maar zelfs dan heb je nog altijd het vele graan dat hiervandaan komt.'

Onder meer door laagwaterstanden, waardoor hetzelfde vrachtvolume over meer schepen gespreid wordt, was de eerste helft van 2011 voor de meeste Moezelschippers een relatief goede periode. De tweede jaarthelft lijkt helaas iets wisselvalliger. Ik weet dat er altijd pieken en dalen zullen zijn', zegt Ronny Rykebusch. 'Dat hoort bij het ondernemerschap. Maar ik versta niet dat de binnenvaartsector er niet in slaagt om gezonde vrachtprijzen af te dwingen. De bakkersfederatie kan toch ook een minimumbroodprijs doordrukken? In vergelijking met de andere vervoersmodi is de electorale waarde van de binnenvaartsector te klein. Ik vrees dat weinig politici hun slaap laten voor een paar binnenvaartondernemers meer of minder.'

Nieuwe sluizen

In 2002 werd in het hart van het Moezelgebied, in de Duitse deelstaat Rijnland Palts,

Fabian De Wachter van ms Vera Cruz: 'Als je stress krijgt van een versassing, moet je hier niet varen.'



De gezelligheid van tien jaar geleden heeft plaats gemaakt voor een verhoogde prestatiedruk.

een investeringsprogramma opgestart om bottlenecks op de vaarweg weg te werken. De Duitse overheid maakt tot 2030 een budget van 400 miljoen euro vrij voor de bouw van nieuwe sluisen tussen Trier en Koblenz. In Zeltingen is de tweede sluis inmiddels klaar, in Fankel bij Cochem zijn de werkzaamheden volop aan de gang. Dit jaar zou men ook starten met de bouw van een bijkomende sluis in Trier, maar begin november raakte bekend dat dit project twee jaar vertraging zal oplopen. Door besparingsmaatregelen zou de

sluis ten vroegste in 2016 in gebruik worden genomen.

De Belgische Moezelvaarders kijken uit naar de verbeterde infrastructuur, maar ze liggen niet wakker van het uitstel. Fabian De Wachter: 'De Moezel zal nooit een snelweg zoals de Rijn worden. Als je stress krijgt van een versassing, moet je hier niet varen. Al heeft de gezelligheid van tien jaar geleden ook hier plaats gemaakt voor een hogere prestatiedruk. Niet dat je hier intussen al veel lijndiensten of containertrafiek ziet. Sporadisch passeer je eens een schip met lege containers bovenop een lading kolen, maar ik zou niet al mijn geld op een uitbreiding van containers op de Moezel zetten. Dat neemt niet weg dat hier zeker nog onontgonnen markten zijn voor de binnenvaart. Ik ben nu 31 jaar en ik ben benieuwd welke ontwikkelingen mij de komende jaren te wachten staan ...'



JOBSPOT



NAAM Joke Lievens | JOB celhoofd | ORGANISATIE Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Afdeling Haven- en Waterbeleid

‘Simulatiemodel optimaliseert containerstromen’

‘De opdracht van onze afdeling Haven- en Waterbeleid is beleidsvoorbereidend werk. Vooraleer minister Hilde Crevits een beslissing neemt over het haven- of waterbeleid, zorgen we ervoor dat we overleg hebben gepleegd met alle betrokken partijen en dat elk dossier degelijk onderbouwd is. Als celhoofd ben ik sinds anderhalf jaar verantwoordelijk voor het team havens en logistiek. Eerder was ik zelf medewerker voor Haven- en Waterbeleid. Een van de dossiers die ik mee opstartte en dat nu in volle ontplooiing is, is de uitbouw van een simulatiemodel om de containerstromen tussen het hinterland en de verscheidene haventerminals te optimaliseren.’

‘Heel wat containertransporteurs starten hun werkdag allemaal op hetzelfde tijdstip met als gevolg dat ze ook samen in de file staan van en naar de havens. Daardoor raken echter ook de andere schakels in de logistieke keten gestremd. Het simulatiemodel toonde al snel aan dat je heel wat (tijds)winst kunt genereren door containerstromen te verschuiven naar een vroeger of later tijdstip. Het model kunnen we aanvullen met up-to-date filegegevens, extra haltes, enzovoort. Op termijn moet het dan ook een handige tool worden voor logistieke spelers die hun containerstromen willen optimaliseren.’

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.



Varen in 
Vlaanderen
WWW ■ VARENINVLAANDEREN ■ BE

BOOT DUSSELDORF 2012

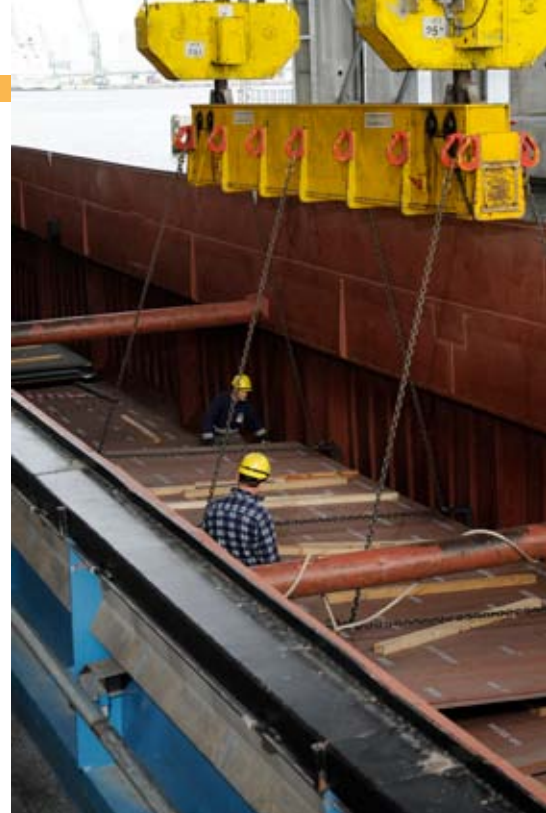
- **Waar vind je ons?** Op de standnummers 14H15 en 14H16 in hal 14 (aan de doorgang naar hal 13)
- **Wanneer?** Van 21 t.e.m. 29 januari 2012

www.waterrecreatie.be

www.boot.de

GEZAMENLIJKE
10
jaar
DEELNAME

De binnenvaart is voor vele expediteurs nog een blinde vlek. Dat ervaart Geert De Cuyper, managing director bij de Antwerpse tak van TransOcean Shipping Transportagentur GesmbH. Hij zocht enkele jaren geleden zijn weg in de binnenvaart en ontdekte er de voordelen van. ‘Toch is er nog ruimte voor verbetering: meer open communicatie kan de binnenvaart een pak extra lading opleveren.’



Expediteur verkent binnenvaart ‘Mooie maar onbekende



Geert De Cuyper is al ruim 20 jaar actief in de expeditie. Als managing director bij TransOcean Shipping Transportagentur GesmbH in Antwerpen zoekt hij geschikte transportoplossingen voor zijn klanten, zowel via de weg, het vliegtuig als op het water. Sinds enkele jaren zoekt Geert die oplossingen ook gericht in de binnenvaart. ‘Toen er enkele jaren geleden gigantische werken op stapel stonden aan de Antwerpse ring heb ik bij mijn vorige werkgever alternatieven gezocht voor de klanten’, vertelt hij. ‘We hadden toen heel wat wegcontainertrafiek vanuit Limburg en die dreigde vast te slibben. Na wat zoekwerk ben ik onder meer bij de binnenvaartcontainerterminals van Meerhout en Genk beland. Tot mijn grote verbazing kreeg ik er te horen dat ik de eerste expediteur was die ze daar ooit over de vloer kregen. Na wat gesprekken had ik mooie alternatieven voor het wegvervoer op zak, maar in het bedrijf waar ik toen werkte, werden die plannen volledig afgeschoten’, lacht Geert groen. ‘Die anekdote geeft goed weer hoe expediteurs

naar de binnenvaart kijken: ze kennen die wereld en de mogelijkheden nauwelijks. Vraag een expediteur wat een spits is en hij haalt zijn schouders op.’

Ruggensteun

‘Ik heb me toen voorgenomen om me gaandeweg in de binnenvaart te verdiepen’, vertelt hij. ‘Ik kwam tot de vaststelling dat we in België *gesandwicht* zitten tussen twee landen die hun binnenvaart al veel langer en beter koesteren dan wij. Je ziet in Nederland en Frankrijk dat niet alleen grote bedrijven gebruikmaken van de binnenvaart maar ook héél veel kleine ondernemingen. Bovendien heb ik de indruk dat de binnenvaart in Nederland en Frankrijk meer ruggensteun van de overheden krijgt. Een andere vaststelling is dat in België de afstanden voor nationaal transport heel klein

‘Voor projectladingen en breakbulk overwegen we altijd het transport via de binnenvaart.’



Geert De Cuyper van TransOcean Shipping Transportagentur.

alternatieven'

zijn. Als je een container oplaadt in Luik, los je die met een vrachtwagen nauwelijks twee uur later in Antwerpen. Als je in Luik een container oppikt met een binnenschip reken je het best op een dag vooraleer hij in Antwerpen is. Je moet beter plannen en rekening houden met de handlingkosten.'

Waar aankloppen?

'Binnenvaart vind ik vooral interessant voor langere afstanden binnen Europa. Er worden in Vlaanderen heel wat projectladingen geproduceerd die je perfect van de weg kunt halen', zegt Geert De Cuyper. 'Maar wie schakel je daarvoor in? Dat is soms een enorm zoekwerk, ook omdat niet alle bedrijven aan het water liggen. De grootste handicap in de binnenvaart is dat er te weinig open wordt gecommuniceerd. Expediteurs weten nauwelijks waar of bij wie ze moeten aankloppen. Het is dus een goede zaak dat PBV voor expediteurs infosessies over de binnenvaart organiseert.'

'Voor de deepsea en shortsea bestaan er bovendien websites waarop je een up-to-date

overzicht vindt van alle rederijen met al hun lijnen tussen alle havens in de wereld. Ik krijg dagelijks updates van de locaties van die schepen, hun bestemming en hun agenda voor de komende weken. Ook voor het wegtransport bestaat er zo'n systeem. Als je via tracking and tracing een gelijkaardig systeem voor de binnenvaart kan opstarten op Europees of lager niveau dat voortdurend wordt geüpdatet, dan heb je een fantastische tool in handen. Da's niet alleen interessant voor de binnenvaartondernemers die minder blank zullen varen en voor de klanten die hun transport makkelijker kunnen inplannen, maar ook voor de promotie van de binnenvaart in het algemeen.'

Projectladingen en breakbulk

'Omdat België zo klein is en in het hart van Europa ligt, passeren hier veel schepen waarvan we geen benul hebben of ze halfleeg of vol zijn. Zo'n schip zou bijvoorbeeld een stop kunnen doen in Gent of Antwerpen om een extra lading mee te nemen. De binnenvaart mag dan wel elk jaar mooie groeicijfers voorleggen, toch is er nog veel ruimte voor verbetering.'

Sinds de oprichting van het moederbedrijf in Wenen in 2003 – ondertussen telt het bedrijf een paar honderd werknemers met kantoren in Europa en Canada – focust TransOcean Shipping Transportagentur GesmbH naast het klassieke containertransport vooral op projectladingen. 'Recent hebben we voor een grote staalklant binnenvaarttransporten opgezet. Onze leuze is nog steeds: als je geen geschikt transport vindt of het gaat om complexe materie: geef het dan maar aan ons. Ook concullega's kloppen soms voor ingewikkelde transporten bij ons aan. Het organiseren van transport voor projectladingen en breakbulk vergt veel tijd, maar levert ook heel veel kennis op, wat in onze branche primordiaal is', zegt Geert De Cuyper. 'Voor projectladingen en breakbulk overwegen we steeds het transport via de binnenvaart als het tenminste qua timing en bereikbaarheid haalbaar is en binnen het budget van de klant past. Voorlopig maakt de binnenvaart slechts een klein deel uit van ons totaaltransport, maar ik zie dat stapsgewijs groeien. Het leeuwendeel van al ons transport gaat nog via de weg, en dat wordt stilaan onhoudbaar door de files.' ■



Steun voor

Het transport van palletten werd al veelbelovend ‘de derde golf’ van binnenvaartgoederen genoemd, na de bulk en de containers. Met de goedkeuring van de eerder aangekondigde steunmaatregel staat dit transport nu echt voor de deur. Ontdek hoe je gebruikmaakt van de investerings- en exploitatiesteun!

De binnenvaart wordt vooral geassocieerd met het transport van bulk en containers. Uit een haalbaarheidsstudie blijkt echter dat er een groot potentieel is voor palletvervoer via de waterwegen. Onder andere voor makkelijk stapelbare bouwmaterialen zoals gipsblokken en snelbouwstenen. In het segment van de bouwmaterialen alleen al zou er een potentieel zijn van 6 à 7 miljoen ton goederen per jaar dat in aanmerking komt voor een modal shift van de weg naar de waterweg. Daarnaast is er een potentiële markt van niet-bederfbare *fast moving consumer*

goods, zoals frisdranken en niet-bederfbare levensmiddelen.

25.000 vrachtwagenritten

Om het transport van palletten via het water mogelijk te maken, zijn er echter investeringen nodig in aangepaste schepen, kaden of kranen. Hierbij komt dat de kosten in de opstartfase hoger zijn in vergelijking met het transport via de weg omdat voor het wegvervoer de logistieke processen al geoptimaliseerd zijn. Om die hinderpalen mee uit de weg te ruimen, maakt minister Hilde Crevits ruim 1,5 miljoen euro vrij voor steunmaatregelen. Die zorgen ervoor dat er minimaal zo'n 25.000 vrachtwagenritten kunnen worden vermeden.

De subsidies bestaan uit een deel exploitatiesteun en een deel investeringssteun. Het luik investeringssteun omvat een eenmalige tegemoetkoming volgens een 80/20-verhouding: 80 procent inbreng van de overheid en 20 procent privé. De tegemoetkoming van de overheid heeft een plafond van 200.000 euro per geselecteerde kandidaat en dient voor aanpassingen aan schepen, kaden of kranen.

Daarnaast voorziet de Vlaamse overheid in exploitatiesteun: een premie die deels de

operationele meerkosten dekt (totale logistieke meerkost, door-to-door, dus inclusief voor- en natransport) ten opzichte van palletvervoer via de weg per overgeslagen pallet. Die exploitatiesteun loopt drie jaar en bedraagt het eerste jaar 80 procent van de meerkost, het tweede jaar 60 procent en het laatste jaar 40 procent van dat bedrag. In ruil voor de ontvangen subsidies wordt van de geselecteerde kandidaten gevraagd gedurende vijf jaar (vanaf de start van het eerste pallettransport) jaarlijks een bepaald volume aan palletten te vervoeren. Tijdens de twee laatste jaar moet het dus mogelijk zijn om ook zonder ondersteuning de palletstroom via de binnenvaart operationeel te houden.

Handleiding

Binnenvaartondernemers, verladers, reders en anderen die met het idee spelen om palletvervoer per binnenschip te organiseren, kunnen een dossier indienen bij de waterwegbeheerders Waterwegen en Zeekanaal NV of nv De Scheepvaart. Een commissie buigt zich over welke dossiers interessant genoeg zijn om in aanmerking te komen voor steun. Dossiers worden getoetst aan een reeks criteria: rendement en volumegarantie, reali-

Voor bouwmaterialen en niet-bederfbare levensmiddelen ligt er een grote markt open.

teitswaarde en uitvoeringsgarantie, modal shift (het percentage van de palletstroom dat naar de binnenvaart vloeit), maatschappelijke meerwaarde (aantal ton per kilometer op Vlaams grondgebied) en algemene inzetbaarheid (is het een generieke oplossing die ook voor andere actoren toepasbaar is?).

Er is een handleiding beschikbaar over het subsidieproject waarin je alle gedetailleerde info over de steunmaatregel vindt, de toelatingscriteria en de stappen die je moet ondernemen om een dossier samen te stellen. ■

INFO

—Waterwegen & Zeekanaal nv

Linda Spies: T 03 860 63 38,

Linda.spies@wenz.be

—nv De Scheepvaart

Joël Bijmens: T 011 29 84 00,

j.bijmens@descheepvaart.be

—www.binnenvaart.be > steunmaatregelen

palletvervoer



Mpro al jaren vertrouwd met pallettransport

Mpro, de marktleider voor bouwmaterialen in Brussel, heeft al heel wat ervaring in huis met het transport van palletten via de binnenwateren. 'Het principe is eenvoudig', zegt Nicolas du Parc van Mpro. 'Vanuit het laadruim plaatst een vorkheftruck de palletten op een platform dat zich aanpast aan de hoogte van het schip. Aan wal neemt een andere

vorkheftruck de palletten dan over.' 'Na een eerste minder geslaagde test (veel steenbreuk) zes jaar geleden, probeerden we het drie jaar geleden opnieuw', vertelt Nicolas du Parc van Mpro. 'Dat verliep wel heel vlot en sindsdien lossen we hier om de twee à drie maanden zo'n 700 tot 1.000 ton bouwstenen. Voorlopig is transport via de weg

iets goedkoper, maar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voorziet in een tegemoetkoming voor het kostenverschil. We willen op termijn nog meer via de binnenvaart doen. Voorwaarde is dan wel dat ook andere leveranciers op de kar springen en dat het lege schip hier in de buurt zijn laadruim kan hervullen of andere klanten kan bedienen.'



Toekomst voor kleine schepen?

Onder het credo *hoe groter, hoe beter* neemt het aantal kleine schepen al enkele jaren af. Nochtans blijft er een grote vraag naar binnenschepen die kleinere waterwegen bedienen of beperktere vrachten meenemen. Welk vooruitzicht hebben onze spitsen, kempenaars en andere kleine binnenschepen?



Jan Byl,
commercial manager
transport & logistics Aleris Duffel

‘Voor het transport van aluminium langs de Beneden-Nete doen wij vooral een beroep op kempenaars. Grotere schepen kunnen we hier moeilijk inzetten omdat de Beneden-Nete een getijdenrivier is en er onvoldoende tijd is om te laden of lossen. Ons transport via de binnenvaart staat of valt met de beschikbaarheid van kleine schepen. **Voor de crisis van 2008 waren kleine schepen al moeilijk te krijgen, nu tekent het tekort zich nog duidelijker af.** En dat is een probleem dat ons zorgen baart. De toekomst van kleine schepen ziet er niet positief uit. Daarom staan we als bedrijf open voor alle alternatieven, al denk ik dat een systeem met bijvoorbeeld duwbakken alleen kan slagen als ook de lading op tijd kan worden geleverd. Het dalende aantal kleine schepen is een probleem dat een meervoudige aanpak vergt: banken staan niet te springen om de aankoop van kleine schepen te financieren, de vaste kosten zijn verhoudingsgewijs groter, er is een gebrek aan instroom ... Dat zijn zaken waarover de hele binnenvaart en de overheid zich moeten buigen.’



Geert Van Overloop, CEO De Grave-Antverpia

‘Het structureel tekort aan kleine schepen zoals kempenaars en spit-
sen – de meesten catalogeren schepen van 85 meter eigenlijk ook
al als klein – is iets wat ook ons zorgen baart. Door onze ervaring
en stevige verankering in de binnenvaart vinden we nog voldoende
kleine schepen voor onze klanten, maar we voelen wel al druk. Onze
onderneming heeft sinds meerdere jaren twee kleine, gespecialiseer-
de citernes schepen in eigen portefeuille. Die gebruiken we voor een
specifieke niche, namelijk het transport van granulaire producten.
Om de terugval van het aantal kleine schepen af te remmen, kan het
inderdaad een piste zijn om als vervoersonderneming zelf kleine sche-
pen op te kopen. **Ik denk dat de globale toekomst van de kleine
schepen er alvast rooskleuriger zou uitzien mocht men meer
op niches focussen.** Projecten met kleine duwbakken vind ik mooi
op papier, maar ze lijken me voorlopig nog niet rendabel genoeg om
er zwaar op in te zetten.’



Hilde Bollen, coördinator Promotie Binnenvaart Vlaanderen

‘De Vlaamse overheid heeft er enkele jaren geleden resoluut voor
gekozen om de inzet van binnenschepen op kleine vaarwegen te
stimuleren en te optimaliseren. Er is immers nog veel capaciteit
beschikbaar en vrij veel bedrijven zijn niet goed ontsloten aan de
droge kant, maar wel aan de natte kant. Overheidsingrijpen is no-
dig omwille van de maatschappelijke noden: **het is veel leefbaar-
der om kleine vaarwegen te gebruiken, dan alle transport door
de spreekwoordelijke Dorpsstraat te jagen.** De overheid draagt
haar steentje bij door steun te verlenen aan de ontwikkeling en
implementatie van nieuwe concepten (Watertruck, Inlannav, ...).
Ook op korte termijn (2009 en 2010) deden we inspanningen om
mee de levensloop van de huidige vloot te verlengen en die beter
af te stemmen op de noden van de industrie. In 2009 kregen we
hiervoor 76 steunaanvragen en in 2010 70. Dat is erg veel als je
weet dat het aantal kleine schepen van minder dan 1.000 ton in
België in 2009 478 bedroeg en in 2010 451. We begrijpen ook dat
velen schrikken van de kostprijs om hun schepen te laten voldoen
aan de nieuwe CCR-eisen. Daarom ligt er nu een voorstel op tafel
om de overgangsfase nog uit te stellen.’



Oswald de Volder, kapitein kempenaar ms Libra

‘Ik vind dat er nog voldoende of zelfs te veel kleine schepen in de
vaart zijn. Er zijn er in elk geval voldoende die op een koper wacht-
ten. De concurrentie tussen kleine schepen is momenteel te groot
om van een tekort te kunnen spreken, laat staan van de nood aan
een toename. Mocht de vraag naar kleine schepen groter zijn, dan
zou hun aantal toch niet afnemen, als we de vrije markt van vraag
en aanbod zijn gang laten gaan? Uiteraard speelt vooral de vergrij-
zing en de geringe instap van nieuwkomers een rol. Bij een ongewij-
zigd beleid zullen veel (oudere) eigenaars van oudere en kleinere
schepen op termijn niet aan de nieuwe CCR-eisen kunnen voldoen,
en dat zou het afbouwproces kunnen versnellen. **In de toekomst
verwacht ik een verschuiving van de klassieke binnenschepen
naar kleine vaarmodulen met duwbootjes.** De bedrijven zouden
zo’n modulen kunnen kopen, en voor het eigenlijke transport een
beroep kunnen doen op een schipper met een duwboot, naar ana-
logie van het wegtransport, waar de containers van de bedrijven
door transportfirma’s worden vervoerd. Een tussenstap om het
vervoer met kleine schepen veilig te stellen, en jongeren aan te
trekken, zou kunnen zijn dat bedrijven in goede, bestaande sche-
pen participeren.’



NAAM	MS SEMPER FI
EIGENAARS	WENDY HERMANS EN KRISTOF SACRÉ
VRACHTEN	BULK (GRANEN, KUNSTMEST)
AFMETINGEN	62 × 7,04 × 2,4 METER
CAPACITEIT	682 TON



1 STERKE PUNTEN?

‘We hebben ons schip zelf aangepast aan de huidige normen en het in oktober 2010 in gebruik genomen. De relatief kleine tonnenmaat maakt het makkelijk om vlot en snel te manoeuvreren. Voor ons is dit perfect. Ons werkterrein behelst voorlopig alleen België, Nederland en Noord-Frankrijk en daar voelen we ons heel goed bij. Ook het cijfermatige is voor ons belangrijk. Als ondernemer hou ik mijn boekhouding strak in de gaten. Op het einde van de maand moeten alle cijfers kloppen. Mijn man en ik zijn allebei twintigers, en we weten precies wat we willen. Een binnenschip beheren is veel meer dan alleen maar varen.’

2 TOEKOMSTVISIE?

‘De binnenvaart is vaak een van de eerste slachtoffers als het economisch minder gaat. Gelukkig zijn wij in 2010 gestart onder een relatief goed economisch gesternte. Ondanks de forse druk op de prijzen hoeven we ons geen boterham uit de mond te sparen. Ik denk dat we de juiste keuzes hebben gemaakt: op het juiste moment gestart, de juiste tonnenmaat gekozen en met de juiste ingesteldheid aan de slag gegaan. Voor ons is het belangrijk dat we de eerste jaren zo veel mogelijk ervaring en kennis opdoen als zelfstandig ondernemer. Er is zeker nog plaats voor kleine schepen op de binnenvaarten. Waarom wordt de bouw van nieuwe kaaimuren anders zo sterk gestimuleerd?’

3 PASSIE EN PLEZIER?

‘Ik ben een echt schipperskind. Zowel mijn vader Patrick als mijn grootvaders waren schippers, en op hun beurt waren zij ook afstammelingen van schippersfamilies. De binnenvaart zit mij dus helemaal in de genen. Mijn man werkte tot voor kort als schrijnwerker bij Elft Interieur. Maar hij heeft de smaak van de binnenvaart wel al te pakken! Ik merkte als jonge meid al dat studentenjobs aan wal niet aan mij waren besteed. Geef mij maar het leven op de Semper Fi, da’s een mooiere uitdaging dan van 9 tot 5 op kantoor *wortel te schieten*. Semper Fi is trouwens een verwijzing naar de Latijnse uitdrukking *semper fidelis*, wat “altijd trouw” betekent.’