

# BINNEN

MAGAZINE VOOR VERVOER OVER WATER | WWW.BINNENVAART.BE | SEPTEMBER 2010

# VAART

#48

Pallets & kleinstukgoed  
Missionariswerk  
op het water'

Radarsimulator  
in de maak  
'Stap voor stap  
naar verkorte  
vaartijd?'

Gebroeders Despriedt

'Duurzame  
oplossingen  
zijn interessanter'

+ Barge to Business, innovatie, emissiearme motoren en veel meer



PROMOTIE  
BINNENVAART  
VLAANDEREN



# Binnenvaart treedt naar buiten

Beste lezer,

De binnenvaart is traditioneel een besloten bedrijfstak. Binnenvaartondernemingen hebben veelal een familiaal karakter en zijn gegroeid door overdracht van generatie op generatie. De gezinnen kennen elkaar: kinderen zitten van jongs af op dezelfde scholen en een groot deel van de sociale contacten ontwikkelen zich binnen de kring van collega's op het water. Vroeger was die beslotenheid groter dan vandaag. Toch bewijzen zowel de praktijk als enquêtes dat dit relatieve isolement ook vandaag soms nog bestaat – en in alle geval als zodanig wordt gepercipieerd door de mensen en bedrijven aan de wal.

Maar binnenvaartondernemers zijn niet wereldvreemd. Zij beseffen beter dan wie ook dat zowel de economische omstandigheden als het imago van de sector in niets meer gelijken op wat ze twintig jaar geleden waren. Binnenvaartondernemers weten dat zij deel uitmaken van een complexe logistieke keten en dat zij hun boterham moeten verdienen in een sterk competitieve onderneming – niet alleen tegenover hun collega's, maar vooral ook tegenover de andere transportmiddelen. Zij weten alleen niet altijd hoe ze concreet moeten of kunnen inspelen op die nieuwe ontwikkelingen.

Laten we de binnenvaart ook eens vanaf de wal bekijken. Bedrijven lezen overal dat de binnenvaart in de lift zit. Ze zien de gevolgen van de klimaatopwarming. Ze horen de politici pleiten om meer gebruik te maken van de waterwegen. Bedrijven beseffen meer en meer dat het in hun eigen belang is om duurzaam te werken, om bij te dragen tot een daling van de uitstoot, om zich niet langer vast te rijden in files. Ze willen graag meedoen met die nieuwe trends. Maar ze weten niet goed hoe ze dat in de praktijk moeten aanpakken.

Het grote event van dit najaar, Barge-to-Business, wil inspelen op deze vragen en noden. Deze prestigieuze conferentie wordt een internationale gebeurtenis, naar aanleiding van het Belgisch EU-voorzitter-

schap. De binnenvaart wil de uitstraling die daarmee gepaard gaat, aangrijpen om zichzelf te presenteren aan bedrijven op de wal, zowel uit binnen- als buitenland.

Barge-to-Business wordt een platform van bedrijven voor bedrijven. We zullen er tonen wat de binnenvaart is, wat wij te bieden hebben en hoe een onderneming haar goederenstromen kan verleggen naar het water. De focus ligt op praktische informatie en oplossingen. Europese, Vlaamse en buitenlandse beleidsmakers zullen er hun visie voorstellen op de binnenvaart, de mobiliteit in de samenleving en de gewenste vergroening.

Dit wordt niet het zoveelste theekransje van en voor ingewijden. Met Barge-to-Business richten we ons op een internationaal gezelschap: op grote bedrijven, multinationals en 'leaders' uit de industrie, de bouw en de sector van de consumentengoederen. Kortom, op professionals die goederenstromen organiseren en ten uitvoer brengen. De nadruk zal liggen op wat de binnenvaart aan vernieuwing te bieden heeft: voor elke behoefte – van ondeelbare stukken tot koelcontainers of zelfs kleinere volumes – kunnen wij oplossingen aanbieden.

Af en toe is het voor onze sector noodzakelijk om even stil te staan bij het grotere plaatje en bij onze plaats in de bredere wereld. Binnenvaartondernemingen zijn er niet omwille van zichzelf, maar omdat zij een meerwaarde betekenen voor de samenleving. Daarom moeten wij naar buiten treden. Daarom moeten wij zelf onze klanten en potentiële klanten gaan opzoeken. Daarom moeten wij blijven vernieuwen en vooral ook die vernieuwingen bekendmaken. Barge-to-Business wordt daarvoor een uitstekend trefpunt.

Filip MARTENS  
Voorzitter Raad van Bestuur  
Promotie Binnenvaart Vlaanderen

**Verantwoordelijke uitgever:**

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

**Redactie en realisatie:**

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



PALLET- EN KLEINSTUKVERVOER



GEBROEDERS DESPRIET



4 x INNOVATIE



10

Het gebruik van simulatoren is een van de prioriteiten van het Belgische CCR-voorzitterschap.

Christiane Vanluchene (FOD Mobiliteit & Vervoer)

## MARKT

### 10 INNOVATIE

Hoe Bart Opsomer met JoGo Shipping concepten zoals pallet- en *kleinstukvervoer* in de markt zet.

### 14 BEDRIJF MET VAART

De Gebroeders Despriet: beginnen met zand en eindigen als allround-verlader.

## BELEID

### 06 RADARSIMULATOR

Christiane Vanluchene van de FOD Mobiliteit en Vervoer over de implementatie van nieuwe technologie.

### 16 BARGE TO BUSINESS

4 redenen om je in te schrijven voor dit prestigieuze binnenvaartevenement in Brussel.

## VLOOT

### 09 TECHNIEK

Wat maakt een emissiearme motor ecologischer dan de vorige generatie motoren?

### 18 VISIE & OPINIE

4 binnenvaartactoren over welke vormen van innovatie zij willen onderzoeken.

## EN VERDER

### 4-5 ACTUEEL EN NIEUWSTELIX

### 14 JOBSPOT

### 20 MIJN SCHIP

## INLANAV -project gaat voor innovatie

Eind juni werd het nieuwe project INNOVATIVE INLAND NAVIGATION (INLANAV) voorgesteld aan de pers. De projectpartners hebben tot doel, als vervolg op Waterslag, de kleine kanalen aantrekkelijker te maken voor vrachtvervoer. Zo streeft men ernaar aan te tonen dat gekoppelde binnenschepen de hele vrachtmarkt kunnen bedienen, inclusief palletten en big bags door middel van een kraan aan boord. Verder zullen ook 'Waterslagcombinaties van de tweede generatie' worden ontwikkeld. Daarbij wordt gewerkt aan innovaties op het vlak van aandrijving, koppeling van de schepen, en het gebruik van nieuwe materialen zoals composiet. Deze nieuwe combinaties zullen niet noodzakelijk uitgerust zijn met een wooneenheid waardoor een groter laadruim ontstaat en schippers niet langer aan boord hoeven te wonen. Als derde doelstelling beoogt het project een harmonisatie van de bemanning- en exploitatieregels in Noordwest Europa. De EU geeft via het subsidieprogramma Interreg IVB NWE steun aan dit project, waarvoor Waterwegen en Zeekanaal NV, nv De Scheepvaart, Voies Navigables de France, Universiteit Antwerpen en twee Nederlandse private partners (Schipco BV en Research Small Barges BV) de handen in elkaar slaan.

### INFO

[www.inlanav.eu](http://www.inlanav.eu) of [www.nweurope.org](http://www.nweurope.org)



## NV Vlaamse Havens effent pad voor zeesluizen

De Vlaamse regering heeft een plan van aanpak goedgekeurd voor de financiering van de nieuwe zeesluizen in Antwerpen, Zeebrugge en Gent. Op voorstel van Vlaams minister van Mobiliteit Hilde Crevits (CD&V) wordt een NV Vlaamse Havens opgericht met daarin een dochtervennootschap voor elke te realiseren sluis. De Antwerpse sluis staat als eerste op de agenda. Als de bouwvergunning tegen midden 2011 wordt verleend, kunnen de werkzaamheden meteen daarna starten. De bouw van de sluisen in Zeebrugge en Terneuzen wordt vanaf 2014 gepland.

## 1,18 miljoen intresten uit sloopfonds vrijgemaakt

De federale overheid en de gewesten hebben een samenwerkingsakkoord afgesloten om 1,18 miljoen euro aan intresten uit het sloopfonds in te zetten ter versterking van de binnenvaart. Het geld zal op projectbasis worden besteed aan die projecten die de grootste baten inhouden voor de schippers. Volgens de persmededeling van minister Crevits wordt gedacht aan 'steun voor opleidingen, examens, certificatie, de uitrusting van opleidingsschepen en nieuwe technieken die bijdragen tot de verbetering van de arbeidsomstandigheden, veiligheid en milieuvriendelijkheid van de binnenvaart.' Binnenkort zal een oproep tot het indienen van voorstellen worden bekendgemaakt.



## agenda

4 november

**Night of the Proms voor verladers**  
PBV-ontmoetings- en bedankingsevent voor alle binnenvaartverladers. Blokkeer de datum alvast! Je uitnodiging volgt binnenkort...

## VPF erkend door Toerisme Vlaanderen

Naar aanleiding van het Vlaams sportdecreet van 2003 werd de watersportsector gedwongen zich te hervormen. De toervaart viel niet meer onder sport, maar moest zich aanpassen om aan het beleidskader voor toerisme te voldoen. De Vlaamse Pleziervaartfederatie (VPF) bleef



# € 4.200.000

Voor dat bedrag werd in 2009 investeringssteun gevraagd binnen het steunprogramma voor kleine schepen. Ondanks de crisis geloven heel wat ondernemers dus in betere tijden... Dit cijfer en veel meer vind je in het nieuwe jaarverslag van PBV, dat je op onze website gratis kunt downloaden of opvragen.

#### INFO

[www.binnenvaart.be](http://www.binnenvaart.be)

#### 16-17 november

##### Goederenvervoer in de stad

Conferentie over duurzame en efficiënte logistieke oplossingen voor Europese steden

[www.mobilit.fgov.be/eu/nl/index.htm](http://www.mobilit.fgov.be/eu/nl/index.htm)

#### 30 november – 1 december

##### Barge to Business

Forum voor logistiek en klanten binnenvaart, met informatiemarkt, toespraken en 'river dating' in Brussel: zie p. 16-17

[www.bargetobusiness.eu](http://www.bargetobusiness.eu)

## aanderen

niet bij de pakken zitten en werd in mei officieel erkend door Toerisme Vlaanderen als 'vereniging van toeristisch belang'. De vereniging beklemtoont dat zij op de ingeslagen weg wil verdergaan om zo, samen met de collega's van de vzw Landelijke Bond voor Waterrecreatie Beoefening (LBWB) een nog breder draagvlak te creëren voor toekomstige toeristisch-recreatieve initiatieven. De VPF kreeg van het kabinet Bourgeois ook subsidies om eind september te starten met de bouw van 22 aanlegplaatsen langs de Ketelvest in Gent.

## Nieuwe jachthaven in Maldegem

In Maldegem werd dit voorjaar een nieuwe jachthaven feestelijk geopend. Op de foto herkent u Robert Frodure, voorzitter van jachtclub Nieuwendorpe, Johan De Roo, burgemeester van Maldegem, en Jan Balduck, voorzitter van de PBV-werkgroep Recreatie en 'peter' van de nieuwe jachthaven.



## Groeicijfers voor binnenvaart- en shortsea

Sinds maart 2010 zit het binnenvaarttransport opnieuw in de lift. Uit de halfjaarcijfers die Promotie Binnenvaart Vlaanderen heeft gepubliceerd, blijkt dat er van januari tot en met juli 2,17 tonkilometer werd gerealiseerd. Het vervoer over water zit nog niet op het peil van voor de crisis, maar het trekt sneller aan dan het weg- en het spoortransport. Ook de shortseatrafiëk heeft zich dit jaar goed hersteld. Tijdens de eerste jaarhelft werd 67,28 miljoen ton via shortsea vervoerd, een stijging met 18,95% ten opzichte van vorig jaar. Daarmee zitten de cijfers nog maar een fractie onder het niveau van de eerste helft van 2008.

#### INFO

[www.binnenvaart.be](http://www.binnenvaart.be) en [www.shortsea.be](http://www.shortsea.be)



## Telex

De Haven van Gent wil tegen 2020 300.000 TEU overslaan via de binnenvaart en shortsea. Dit en veel meer maakte de haven bekend in haar strategisch plan 2020.

In juni is de nieuwe International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals (ISGINNT) voorgesteld. De Engelstalige versie van dit veiligheidshandboek kun je downloaden op [www.isgintt.org](http://www.isgintt.org)

De Europese Commissie heeft het licht op groen gezet voor een nieuwe subsidie van 17,50 euro per container die tot 31 december 2012 in de haven van Brussel wordt overgeslagen (bron: De Lloyd).

Sinds eind mei is, dankzij de aanpassing van de Plaisancebruggen in Mechelen, het Kanaal Leuven-Dijle volledig geautomatiseerd.

Voortaan biedt binnenvaart-operator Rhinecontainer wettelijk 3 afvaarten in beide richtingen aan op de lijndienst tussen de Midden-Rijn en Antwerpen.

In het kader van het Naiades-programma is een 2de editie uit van best practices uit de Europese binnenvaart. Je kunt ze downloaden op [www.naiades.info/downloads](http://www.naiades.info/downloads).

De Vlaamse Regering heeft 11,5 miljoen euro vrijgemaakt voor een nieuw marien onderzoeksschip, de Simon Stevin. Voor de bouw ervan werken het VLIZ en DAB Vloot nauw samen.

Simulatoren inzetten voor praktijktests

# ‘Extra instroom en veiligheidsgaranties’

Bijna twee jaar na de vaarsimulator Lena wordt straks ook een radarsimulator voor de binnenvaart gelanceerd. Hoe passen zij binnen de internationale plannen om de instroom in de sector te verbeteren? We vroegen het aan Christiane Vanluchene, adviseur bij de FOD Mobiliteit en Vervoer, die verantwoordelijk is voor de binnenvaartcertificaten in België.

## Wat betekent de radarsimulator voor de binnenvaartopleidingen en -certificaten?

Christiane Vanluchene: De radarsimulator is een nieuwe realisatie die straks de instroom

in de sector helpt verbeteren. De technologie kan bovendien op korte termijn worden geïntegreerd, zowel in de opleidingen als in onze examens. Anders dan bij de vaarsimulator volstaat het wettelijk dat de radarsimulator volgens de specialisten van de Examencommissie een meerwaarde betekent voor het praktijkexamen. Over een vaarsimulator bestaat er nog geen regelgeving. Dus moeten we daarover met alle leden van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) overleggen en dat vergt tijd. Ik vermoed dat we de vaarsimulator ten vroegste in 2012 in acht zullen kunnen nemen bij de uitreiking van vaarbewijzen. Het gebruik van simulatoren is nochtans een van de prioriteiten die België eind vorig jaar heeft vastgelegd voor ons voorzitterschap in de CCR.

## Simulatoren ook belangrijk EU-thema

‘Navigatiesimulatoren, zoals die ook gebruikt worden in de lucht- en de zeevaart, zijn zeker een belangrijk thema voor de binnenvaart’, zegt Rolf Dieter, medewerker van het Directoraat-Generaal Mobiliteit en Transport (DG MOVE) van de Europese Commissie. ‘Ze kunnen erg handig zijn voor het onderwijs van basisvaardigheden, voor het oefenen van bepaalde, kritieke situaties, en voor het afnemen van examens voor schippers en varend personeel. De centrale uitdaging lijkt me dat het realiseren van een dergelijke virtuele omgeving vrij duur

is. Momenteel wordt de technologie hiervoor nog volop ontwikkeld door de verschillende actoren. Om te vermijden dat er grote verschillen ontstaan tussen de simulatoren, is een zekere coördinatie op Europees niveau wenselijk. Op EU-niveau worden daarom via PLATINA (het platform voor de uitvoering van het NAIADES-programma) en via EDINNA (het netwerk van onderwijs- en opleidingsinstellingen in de binnenvaart) normen uitgewerkt die bij binnenvaartopleidingen en -vorming kunnen worden ingezet.’



**NAAM:** Christiane Vanluchene  
**FUNCTIE:** Adviseur FOD Mobiliteit & Vervoer, Afdeling Binnenvaart  
**DIPLOMA:** Kandidaat in de Rechten  
**LEEFTIJD:** 57 jaar  
**MANDATEN:** Commissaris van België bij de CCR, lid van het Comité en van de werkgroep sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding

## Waarom vordert dat overleg niet sneller?

De CCR heeft als nadeel dat je altijd met 5 landen unaniem moet beslissen: België, Nederland, Frankrijk, Duitsland en Zwitserland moeten akkoord gaan met een wijziging. Een aanpassing van de vaarbewijzen heeft ook een vrij directe impact op de veiligheid op onze binnenwateren, dus is het begrijpelijk dat men daarvoor niet over één nacht ijs wil gaan. Daarbij komt dat de ene simulator de andere niet is. We moeten goed weten over welke functionaliteiten een simulator moet beschikken en wat daarvan de impact is. Toch is de CCR volgens ons de beste weg om de implementatie te realiseren. Voor veel dossiers is het min of meer traditie dat de Europese Commissie de CCR volgt. En anders dan in de CCR heb je binnen de Europese Commissie onvermijdelijk ook beïnvloeding uit andere sectoren dan de binnenvaart, wat de procedure alleen maar bijkomend zou vertragen.

## Welke ervaring hebben andere binnenvaartlanden met vaarsimulatoren?

Er bestaan simulatoren in Nederland, Duits-

land, Frankrijk en Vlaanderen. Die van de Fransen is wat verouderd, maar men is er aan het kijken welke functionaliteiten nodig zijn om een nieuwe te bouwen. In Duitsland lijkt het een remmende factor dat niet alle deelstaten een eigen simulator hebben, waardoor ze niet allemaal even enthousiast zijn. Maar we boeken zeker vooruitgang in het dossier. Eind juni hebben we vastgelegd hoe we over dit thema gaan beslissen. Er komt een ad hoc werkgroep waarin voor elk

Inzake veiligheid willen we niet over één nacht ijs gaan.

land zowel een jurist als een technische specialist zit. Bij ons is dat een jurist van onze FOD en iemand van het waterbouwkundig labo die ook betrokken was bij de uitwerking van Lena. We hebben ook bepaald hoe de werkgroep zal functioneren. Ten laatste eind 2011 en indien mogelijk vroeger zou het kader voor een vaarsimulator in internationale wetgeving vertaald moeten zijn.

## Zullen oefeningen op de vaarsimulator dan als effectieve vaartijd worden erkend?

Dat is een van de mogelijkheden. Op dit ogenblik is voor het Rijnpatent de theoretische kennis van de Rijn zeer belangrijk. Er is geen praktijkexamen, maar je moet wel bijna alles weten over de geografie, hydrografie enzovoort. Bij andere modi, zoals de luchtvaart, zien we dat de simulatoren ook voor praktijktests worden gebruikt. Dat biedt perspectieven. Je zou ook een proef kunnen inrichten voor iemand die een lange periode niet meer gevaren heeft. Nu kan die zomaar opnieuw beginnen en gelet op de snelle technologische evolutie is dat misschien niet altijd even veilig. Maar ook een vermindering van de vereiste vaartijd is zeker een optie. We moeten ons realiseren dat de huidige reglementering verouderd is en op een traditie steunt waarbij de schipper het beroep van vader op zoon leerde. Dat is niet altijd meer zo. We moeten ons aanpassen aan de moderne noden. Je kunt ook de vraag stellen of een apart examen echt op alle stukken van de Rijn nodig blijft, zeker met alle moderne hulpmiddelen die ter beschikking staan. ■■■

- ■ ■ Bepaalde stukken zijn allicht niet moeilijker te bevaren dan sommige delen van de Schelde.

### Biedt een simulator niet sowieso meer garanties dan dat iemand 4 jaar als matroos meevaart?

Zoals gezegd willen alle partners stap voor stap de instroom verbeteren, maar dat mag zeker niet ten koste gaan van de veiligheid. Het klopt dat 4 jaar vaartijd veel is. En je weet ook niet wat een matroos in die periode allemaal op het schip doet. Het is een groot

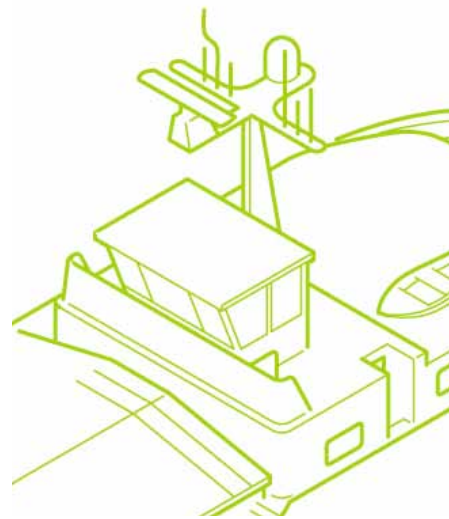
Een vermindering van de vereiste vaartijd is zeker een optie.

verschil of iemand alleen schoonmaakt en helpt bij het aanmeren, dan wel of hij ook in de stuurhut komt. Let op, ik heb er alle begrip voor dat een schipper weinig tijd heeft om personeel op te leiden. In België is de situatie ook anders omdat wij het enige land zijn waar er, sinds eind 2002, een examen voor matroos bestaat. Ook dat zorgt voor een extra instroom en bijkomende veiligheids garanties. Maar het spreekt vanzelf dat we, in de internationale materie die binnenvaart is, goed met alle andere landen moeten overleggen. Als er een akkoord komt over de simulatoren, zullen we dat ook moeten aftoetsen met de Donaulanden, die sinds hun toetreding tot de

EU belangrijker dan ooit zijn – en die trouwens qua binnenvaartkennis niet mogen worden onderschat.

### Hoever staat het met de erkenning van dienstboekjes over de grenzen heen?

Ook daar wordt aan gewerkt. Ik vermoed dat dit tegen eind dit jaar gerealiseerd kan zijn. Het is onbegonnen werk om alle reglementen door één overkoepelende regelgeving te vervangen, maar straks kunnen vaartijden volgens de Donau- en volgens de Rijnreglementen in één en hetzelfde boekje worden bijgehouden. Het blijft mogelijk dat een werknemer voor het ene reglement al matroos is en voor het andere nog deksman, maar zijn werkgever hoeft tenminste niet meer verschillende dienstboekjes bij te houden. Daarnaast hebben we onlangs trouwens de verschillende reglementen over het binnenvaartpersoneel gebundeld in één *Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn*, dat vanaf 1 juli 2011 van kracht wordt naast het Rijnvaartpolitierglement en het Reglement voor Onderzoek van Rijnschepen over de technische voorschriften. Inhoudelijk is er niets fundamenteels veranderd: we hebben alleen zaken aangepast waarover iedereen het eens was, om zo weinig mogelijk vertraging op te lopen. Ook is afgesproken dat de reglementen nog maar om de twee jaar worden aangepast. Dat is makkelijker op te volgen voor de mensen uit de praktijk dan als er om de zes maanden iets verandert. ■



De huidige generatie binnenvaartmotoren zijn een pak milieuvriendelijker dan die van pakweg tien jaar geleden. Waarin verschillen emissiearme binnenvaartmotoren van hun klassieke voorgangers? En hoe willen motorfabrikanten de emissies nog verder beperken?

**N**et zoals voor de andere transportmodi legt de Europese Unie sinds 2003 uitstootnormen op voor binnenvaartmotoren. Daarnaast zijn in 2008 de nieuwe CCR II-normen in voege getreden. Beide reglementeringen leggen beperkingen op voor de uitstoot van vier schadelijke elementen: koolstofmonoxide (CO), koolwaterstoffen (HC), stikstofoxide (NO<sub>x</sub>) en fijn stof (Pm). De door de normen toegelaten uitstoot verschilt naar gelang van het toerental en het vermogen van de motor, uitgedrukt in kilowatt (kW).

### Water in je brandstof

De motorfabrikanten hebben uit-



De vaarsimulator Lena is al een kleine twee jaar in gebruik.



## Emissiearme motoren

# Wat maakt ze groener?

eenlopende oplossingen bedacht om hun aanbod aan de nieuwe normen aan te passen. Voor de reductie van  $\text{NO}_x$  keert volgens Lieven Vervaeke, Technical Manager bij ABC Motoren uit Gent, één basisprincipe terug, namelijk dat men de temperatuur tijdens de verbranding wil verlagen. 'Wij hebben daarvoor twee opties ontwikkeld: een versie met een aangepaste turbo, andere injectiepomp en injectietiming. Die is iets goedkoper en kan ook worden toegepast op bestaande motoren. Dit resulteert wel in een beperkt meerverbruik ten opzichte van de vorige generatie motoren. Bij de tweede optie werken we met een wateremulsie. Het komt erop neer dat je water met diesel mengt. Bij verbranding verdampt het water, waardoor de temperatuur en dus de uitstoot daalt. Om een stabiele wateremulsie te verkrijgen, werd een module ontwikkeld die ook geschikt is voor motoren van andere merken en ombouw. In de tweede optie moet je investeren in de emulsie-installatie, wat de zaak iets duurder maakt, maar als voordeel heeft dat je minder brandstof verbruikt en dat de partikeluitstoot met 50 % afneemt.'

### Schoner dan wegtransport

ABC is zich ook aan het voorbereiden op mogelijke CCR III-normen

waarover de komende jaren zou worden beslist. 'Waarschijnlijk zullen we nog verder gaan in het optimaliseren van de turbo, de injectie en de koeling, al dan niet via wateremulsie', zegt Lieven. 'Voor ons blijft de  $\text{NO}_x$ -grens de na te streven waarde. Voor de andere parameters scoren onze motoren altijd al erg goed. Maar in samenwerking met de UGent en een gespecialiseerd studie bureau zijn we onze motoren op de toekomstige normen aan het voorbereiden. Ook op de zwavelarme brandstof die men nu voorschrijft, zijn de ABC-motoren al afgestemd.' Of de binnenvaartmotoren nu schoner zijn dan die van het wegtransport? 'De motor op zich kun je moeilijk

vergelijken. Vrachtwagenmotoren zijn totaal anders gebouwd dan binnenvaartmotoren, die voor een veel langere levensduur zijn ontworpen. Om te vergelijken moet je niet praten over de emissies per kW maar over het geïnstalleerd motorvermogen voor het voorziene transportvolume. Dat is in de binnenvaart algemeen al zeer laag, wat een lage uitstoot tot gevolg heeft. En als je kijkt naar de uitstoot per vervoerde tonnage heeft de binnenvaart een nog ruimere voorsprong.' ■

### INFO

[www.binnenvaart.be](http://www.binnenvaart.be)

> steunprogramma's

> emissiearme motoren

## 'Ernstige twijfels over brandstofverbeteraar'

Het artikel over de brandstofverbeteraar van Greener Shipping, die in de vorige editie van deze rubriek aan bod kwam, heeft heel wat reactie losgemaakt. PBV wijst erop dat de redactionele tekst van het oorspronkelijke artikel heel wat kritische informatie bevat en dat de citaten voor rekening van de geïnterviewden zijn. Toch geven we hieronder graag de (ingekorte) reactie van Edward Verbergh van het maritiem advies- en expertisebureau MTTC mee: 'Ik hoop dat niemand zich laat vangen aan dit product dat op geen enkele wetenschappelijke

wijze zijn effectiviteit heeft bewezen en ik betreur eigenlijk dat het een forum heeft gekregen. Ik ben intussen bijna 30 jaar werkzaam in de sector en heb al vele gasolieadditieven onderzocht. Geen enkel product vermindert meetbaar het verbruik behalve een paar producten die een slecht onderhoud camoufleren, maar die minder interessant zijn dan je motor goed onderhouden. Bovendien betwijfel ik of het toevoegen van een product zelfs niet in strijd is met de technische eisen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart...'





# Missionariswerk

De binnenvaartsector verkent nieuwe horizonten. Men denkt aan kraanschepen, sleutelt aan zelfvarende duwbakken, en experimenteert met transport van kleinstukgoed dat je met een heftruck op alle soorten kades kunt lossen. Bart Opsomer van JogGo Shipping, een van de voortrekkers van dit soort concepten, over het in de markt te zetten van innovatie.

**T**ot een jaar geleden werkte Bart Opsomer als Supply Chain Manager bij baksteenfabrikant Wienerberger. Hij leerde de binnenvaart als klant door en door kennen en zette JoGo Shipping op: een samenwerking met Gerard Gommers en Peter Joos – die allebei wel in de sector gepokt en gemazeld zijn. Onder de ruimere noemer JoGo Maritime doen deze ondernemers sinds een tiental jaar aan makelaardij, baten ze binnenschepen uit, geven ze transportadvies, en hebben ze zich gespecialiseerd in 'innovatieve *door-to-door* oplossingen waarin de binnenvaart een rol speelt.'

## Van shuttles tot kleinstukgoed

Voormalig verlader Bart Opsomer ziet die innovatie zeer breed. 'In de beginjaren verzorgde JoGo Maritime in de Haven van Antwerpen containershuttles tussen Rechter- en Linkeroever. Ook dat was een nieuwe manier van efficiëntieverbetering in de logistieke keten. We geloven ook sterk in het concept van kleine, zelfvarende duwbakken. Of in het stufen van containers in het schip zelf. Maar de belangrijkste vernieuwing, waar we momenteel al het verst mee staan, is het transport van palletten, bigbags en ander kleinstukgoed dat met een vorklift of mobiele kraan op zo goed als alle kades kan geladen en gelost worden. Met dit concept kunnen we nog veel volume van de weg halen.'

Het voorbije jaar verscheepte JoGo Shipping 100.000 ton aan kleinstukgoed voor zes klanten. Bart Opsomer: 'Dat klinkt misschien niet spectaculair, maar het is het eerste jaar dat we op deze markt actief zijn. Het denkpatroon van verladers verander je niet van vandaag op morgen. Dat weet ik maar al te goed. Ik



De heftrucks laden en lossen makkelijk 200 ton per uur.



Het voorbije jaar verscheepte JoGo Shipping 100.000 ton aan kleinstukgoed voor zes klanten.

# op het water

ken het reilen en zeilen in een magazijn door en door, weet hoe er in een bedrijf wordt geredeneerd. Wel, ik voel dat er bij de potentiële klanten vanalles begint te bewegen. We kunnen hen ook meer en meer voorbeelden tonen. En naarmate de volumes toenemen,

Er komen geen 50 vrachtwagens meer onaangekondigd je medewerkers of klanten storen.

kunnen we zaken zoals het ter plaatse brengen van heftrucks efficiënter organiseren.'

## 1 levering = minder werk

Momenteel rekent JoGo Shipping voor de overslag van palletten op een kost van 0,7 euro per ton, een gelijkaardige kost als die per vrachtwagen. 'We laden of lossen 200 ton per uur, wat betekent dat we 1200 ton makkelijk

op één dag kunnen afwerken. Het ritme, de kost en de kwaliteit zijn OK. We hebben zelfs iets minder schade dan via de weg. Bovendien is het veel efficiënter om een groot volume in één operatie te verwerken. De meeste bedrijven beseffen dat niet, maar binnenvaart heeft een erg positief effect op je interne organisatie en workflow. Er komen geen 50 vrachtwagens meer onaangekondigd je medewerkers of eigen klanten storen. Je administratie wordt makkelijker: je hebt maar één vrachtbrief, één factuur voor 1200 ton. Je wint dus arbeidstijd die je voor andere dingen kunt gebruiken. Het is zeker geen toeval dat 90 procent van de verladings na een testlading overtuigd is.'

Afhankelijk van de locatie zet JoGo Shipping drie soorten oplossingen in voor het kleinstukgoed. Een platform op het gangboord en een heftruck volstaan langs gewone waterwegen. Langs getijdenrivieren zoals de Schelde en de Rupel wordt een mobiele kraan ingezet. Voor een aantal buitenlandse trajecten

laadt en lost men met een havenkraan en palletlethaak. Bij Jogo Shipping zijn intussen drie voltijdsequivalenten dagelijks in de weer met deze concepten. Samen regelen ze het volledige transport: ze maken de planning, zorgen voor een schip, leveren een ervaren heftruckchauffeur en checken alle details.

## Leeggoed en halfabrikaten

Jogo Shipping is erg ambitieus over de markt van het kleinstukgoed: het wil tegen eind 2011 het volume in portefeuille verdubbelen. 'Dat wordt niet eenvoudig, omdat ook het wegtransport momenteel scherpe prijzen hanteert', zegt Bart Opsomer. 'Er blijft veel missionarisch werk nodig. Om een concept in de markt te zetten, moet je dag in dag uit de boer op. Je moet naar de klant en tonen hoe je werkt. Wij organiseren soms testvaarten waar we onze broek aan scheuren. Bij innovatie is het zoals bij de kip en het ei. Men doet niets omdat men denkt dat er geen markt is en er komt geen markt omdat niemand er iets voor doet. Ik weet ook wel dat we met het kleinstukgoed niet over de grote marges

■ ■ ■ praten. Maar ik geloof in de macht van het getal. Als je al die goederenstromen samentelt, krijg je toch een mooi volume. Tot hiertoe zijn we vooral in de bouwmaterialen actief, maar we praten ook over frisdranken en leeggoed, en metalen halfabrikaten.'

Wie een concept in de markt wil zetten, moet de boer op. Praten met potentiële klanten.

Bart Opsomer kijkt uiteraard ook uit naar de goedkeuring van de steunmaatregel voor het palletvervoer die begin dit jaar door de Vlaamse regering bij Europa werd aange-meld. 'Ik voel bij veel bedrijven interesse, maar je voelt dat sommigen een duwtje in de rug nodig hebben om een aantal veranderin-

gen door te voeren. Ik praat niet over grote investeringen aan de kaaiën: bij Wienerberger in Beerse volstaat het gieten van een gewone betonplaat. Maar vaak moet je toch je workflow of de indeling van je site wat herorganiseren. Je maakt het werk efficiënter maar dat merk je vaak pas achteraf. Een klant die de stap zet, heeft in het begin nog niet de optimale schaalgrootte. Of hij begint zelf een depot waar lokale klanten producten kunnen afhalen, terwijl dat eigenlijk nog wat moet groeien. Die stap wordt makkelijker door gebruik te maken van multi-user regionale distributiecentra, zoals die de komende jaren ongetwijfeld zullen worden ontwikkeld.'

### Stromen onder de loep

Naast de activiteiten in het kleinstukgoed volgt JoGo Shipping de ontwikkelingen op het vlak van kleine, zelfvarende duwbakken op de

voet. 'Dat is zeker een idee waar potentieel in zit. Maar ook hier geldt dat je het concept in de praktijk moet tonen. Iemand moet op pad om de markt te ontwikkelen. Moet bij de bedrijven gaan kijken hoe hun stromen in elkaar zitten. Dat gebeurt nog veel te weinig in de binnenvaart. Ik wist vroeger ook niet wie ik moest bellen om iets via het water te vervoeren. We hadden het geluk dat we terecht kwamen bij de transportdeskundigen, die dankzij een samenwerkingsakkoord tussen de waterwegbeheerders en VOKA/Unizo het momentum hebben gecreëerd voor een aantal verladers en bouwhandelaren. Ik vind ook de schippers nog te conservatief. Zelfs in deze moeilijke tijden zijn er maar weinigen die iets nieuws willen proberen. Tijdens de testvaarten voor het palletvervoer deed men nogal schamper, maar stilaan wordt het voor meer en meer mensen duidelijk dat duurzame en kostenefficiënte oplossingen wel degelijk aanslaan.' ■



**MOBITEL**

Draadloze breedband connectie, KINDERSPEL

Surf supersnel op uw schip!

belgacom together with proximus

**Eén aanspreekpunt voor al uw mobiele communicatie vragen.**

**Vragen rond uw Proximus factuur? Bel ons!**

**U wenst**

- **Telefoon?**
- **Internet?**
- **E-mail?**

**aan boord?**

**Bizz Mobile Border**  
Inland shipping tariff

**25€**

- 100 min naar alle GSM's en vaste lijnen (daarna is het 0.15€/min)
- 120 min naar alle Proximus (daarna is het 0.15€/min)
- Gratis gebeld worden in de buurlanden\* (anders 0.19€/min)
- Vanuit buurlanden\* bellen aan 0.25€/min (anders 0.43€/min)

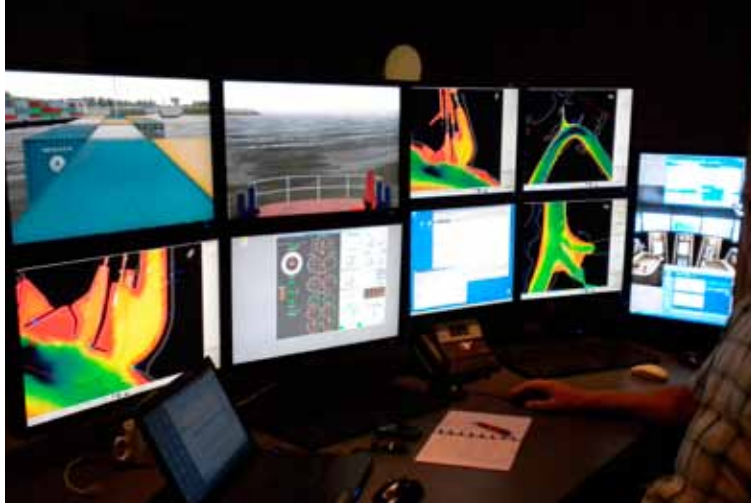
\*Buurlanden : Frankrijk, Nederland, Duitsland en Luxemburg  
Vanuit België naar buitenland aan 0.25€/min en Alle SMS naar Belgische GSM aan 0.11€  
Alle prijzen zijn exclusief 21% BTW

**MOBITEL**  
correcte communicatie

belgacom

together with proximus

Antwerpsstraat 145 2640 Mortsel  
Tel.: 03/444 05 18 • 080099284 • Fax: 03/400 50 50 • e-mail: christophe@mobitel.be • www.mobitel.be



Gezocht:

# docenten/medewerkers binnenvaart

Wegens het uitbreidend aanbod van binnenvaartopleidingen is Syntra Midden-Vlaanderen, campus Sint-Niklaas continu op zoek naar docenten/medewerkers voor deze projecten. Hieronder verstaan we: lesgevers (dag- en/of avondonderwijs), coaches voor de cursussen afstandsonderwijs, cursusbouwers, enzovoort. De samenwerking kan

eenmalig zijn voor één project, of langdurig voor cursussen.

De mensen die we zoeken zijn vertrouwd met de binnenvaart en/of hebben diepgaande kennis van een typisch item binnen deze omgeving. Sommige van onze werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd binnen de eigen tijd, wat dus een flexibele werktijd geeft.

## INFO

Heb je interesse, of ken je iemand die mogelijk geïnteresseerd is? Contacteer ons, bij voorkeur via [jan.lybeert@syntra-mvl.be](mailto:jan.lybeert@syntra-mvl.be), of via T 03 760 08 51

# Op zoek naar een job of opleiding in de havensector?

Surf naar [www.dehavenwerft.be](http://www.dehavenwerft.be)

Dit is een initiatief van VDAB in samenwerking met de havens van Gent, Antwerpen, Zeebrugge en Oostende.

**VDAB**

samen sterk voor werk



Despriet Gebroeders

# ‘Duurzame zijn altijd interessanter’



## Despriet in een notendop

Despriet Gebroeders nv is een familiebedrijf, gelegen in Harelbeke, net buiten Kortrijk, aan het kanaal naar Bossuit. Het biedt container-services voor grote bouwwerven, breekt en verwerkt bouwafval, runt een betoncentrale en doet overslag voor verschillende goederen. De kaaimuur van het bedrijf

is een gezamenlijke realisatie van Despriet en Cantillana en bedraagt in totaal 180 meter. De site is voorzien van 3 mobiele Atlas scheepskranen met diverse grijpers en toebehoren.

INFO

[www.desprietgebroeders.be](http://www.desprietgebroeders.be)

# oplossingen

‘We hebben het kanaal’, zegt Paul Lanckriet. ‘En we hebben de mensen, zoals twee fantastische kraanmachinisten. Waarom zouden we ons dan beperken tot schepen met zand voor onze betoncentrale? We willen en kunnen meer. Het is ons doel om het gebruik van de kade tot vier schepen per dag te optimaliseren.’

**P**aul Lanckriet is getrouwd met een kleindochter van Albert Despriet, één van de stichtende Despriet Gebroeders. De man achter het bedrijf is intussen bijna 90 jaar, maar hij komt nog iedere dag langs. Paul Lanckriet is zaakvoerder sinds mei 2009. Hij heeft grote plannen, onder andere met het kanaal Kortrijk-Bossuit dat achter de bedrijfssite loopt. Tegen het einde van dit jaar moet de verharde weg van

We verladen ook veevoeder voor Dumoulin of houtschilfers voor Electrabel.

de kanaalkade naar het bedrijf klaar zijn. Het kost een pak geld, maar Lanckriet gelooft in de mogelijkheden van het water.

## Het principe van de ijslepel

Onlangs heeft Paul Lanckriet een belangrijke opdracht binnengehaald: 50.000 ton grondverzet via het kanaal. De grond komt per schip uit Wallonië en wordt op vrachtwagens naar een stort in de buurt gebracht. De mensen van Despriet Gebroeders verzorgen de overslag. ‘Het gaat om 50 schepen, die in het totaal 2000 vrachtwagens van de weg houden’, zegt Paul Lanckriet. ‘Zoiets is uiteraard mooi

meegenomen. Duurzame oplossingen zijn altijd interessanter. Daarom zijn we ook niet bang om te investeren in geschikt materiaal. Voor het contract met Wallonië hebben we onze grijpers aangepast, een investering van 5000 euro. Een aantal ingenieurs hebben een systeem bedacht om de kleverige grond uit de grijpers te schrapen, een beetje volgens het principe van een ijslepel. Ik wil niet alleen dat onze mensen met goed materiaal kunnen werken, ik wil ook waarde creëren op lange termijn. Daarom komt er op het einde van het jaar ook een verharde weg en een verharde opslagzone tussen de kade en onze site. Dat zal ons de mogelijkheid bieden om goederen tijdelijk op te slaan vooraleer we ze verladen. Voor onze business biedt het kanaal een pak voordelen. De prijzen zijn scherp en schippers zijn flexibel.’

## Gezocht: derde machinist

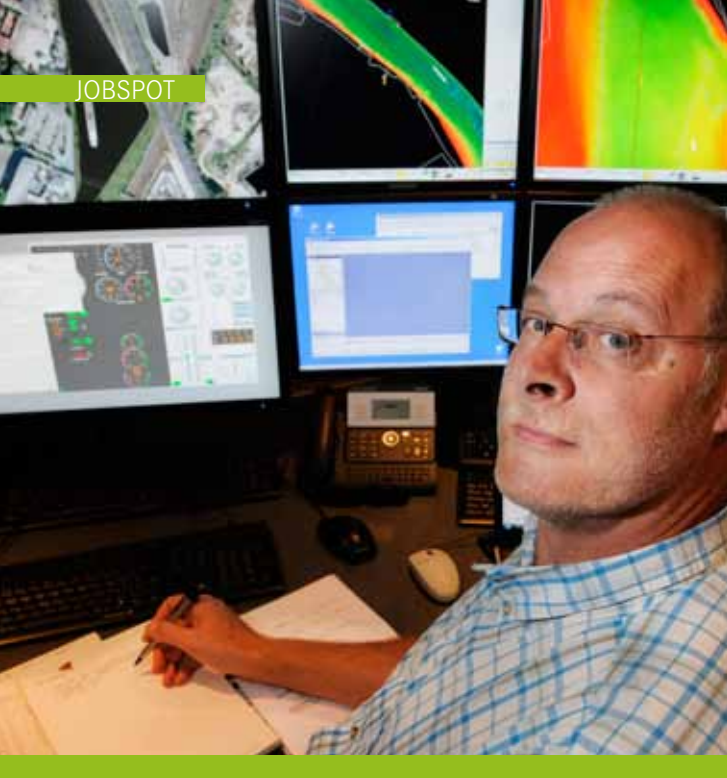
De kaai van Despriet Gebroeders werd gretig in gebruik genomen in 1998. Zandschepen houden geregeld halt om de betoncentrale van Despriet te bevoorraden. Maar Despriet lost ook schepen voor naburige bedrijven. Zand en granulaten voor Cantillana, veevoeder bijvoorbeeld voor Dumoulin, of schepen laden met houtschilfers voor de centrale van Electrabel. ‘We hebben een vergunning om zowel de primaire grondstoffen, als allerhan-

de afvalstoffen te verladen, zegt Paul Lanckriet. ‘Autobanden, schroot of pellets, het zijn zaken waar we actief naar uitkijken. Een tijdje geleden heb ik in dit magazine nog gelezen over het pilootproject voor paletvervoer. Zelfs dat behoort tot de mogelijkheden.’

Ter hoogte van de site van Despriet Gebroeders ligt het kanaal Kortrijk-Bossuit erbij als een plaatje in het groen. Aan de overkant ligt een kanoclub. En als het warm genoeg is nemen de burens graag een duik in het frisse water. Ook de schippers zelf zijn onder de indruk van het propere kanaalwater, zegt Paul Lanckriet. ‘De officiële communicatie verloopt weliswaar via de leveranciers en de bevrachters, maar rechtstreeks hebben we een erg goede verstandhouding met schippers en matrozen. We houden dagelijks contact met de schepen. Hoe het zit met de planning, of we nog een plaats vrij hebben. Of er vertragingen zijn aan de sluisen. Of ze zich al dan niet moeten haasten... Als je goed werk wil verrichten zijn mensen van onschatbare waarde. De schippers stellen zich soepel op. En ook onze twee kraanmachinisten doen hun duit in het zakje. Hier kan gelost worden vanaf 4.30 ’s morgens. Ook op zaterdag. Ons team staat altijd paraat. De zaken langs het kanaal gaan intussen zo goed dat we op zoek zijn naar een derde machinist om schepen te lossen.’ ■



De kade van Despriet Gebroeders langs het kanaal Kortrijk-Bossuit.



NAAM Jan Lybeert | JOB Coördinator binnenvaartopleidingen | ORGANISATIE Syntra Midden-Vlaanderen

## ‘IT met beide voeten in de praktijk’

‘Het grootste deel van mijn tijd gaat naar het in goede banen leiden van onze binnenvaartopleidingen, hoewel ik ook nog lesgeef in de informatica. Het is vanuit die IT-achtergrond, dat ik bij de ontwikkeling van de vaarsimulator en bij de binnenvaart betrokken ben geraakt. Intussen loopt onze online cursus matroos al een tweetal jaar en eind deze maand starten we ook met een e-learningmodule schipper/stuurman. De studenten kunnen alle theorie online vinden en ze leren de basispraktijk op de simulator. Door te oefenen, raken ze vertrouwd met de instrumenten, tegenliggers, nachtzicht enzovoort.’

totaal nieuwe wereld te leren kennen. Het is ook boeiend om met beide voeten in de praktijk bezig te zijn in plaats van achter de schermen. In zekere zin was ik vroeger altijd in de computer bezig, en ligt het accent nu vóór het toestel. Bij alle praktische toepassingen die mogelijk zijn dankzij de 27 computers die hier draaien. Ondanks de economische situatie volgen momenteel een twintigtal studenten onze module matroos. Dat je ook een volledig vernieuwde module binnenvaartondernemer kunt volgen online, is nog niet zo bekend, dus roep ik iedereen in de sector op om dit verder bekend te maken!’ ■

‘Ik vind het zeer verfrissend om de binnenvaart als een

**INFO**

[www.syntra-mvl.be](http://www.syntra-mvl.be)

Wie zoekt, die vindt... klanten?

# Nieuw event

Naar aanleiding van het Belgische EU-voorzitterschap vindt op 30 november en 1 december een groot binnenvaartevenement plaats in Brussel. Promotie Binnenvaart Vlaanderen (PBV) nodigt alle logistieke spelers en zeker de varende ondernemers uit op Barge to Business, een uniek (en gratis) forum dat de kloof tussen wal en schip wil overstijgen.

Zoals de naam verklaart, focust Barge to Business sterk op het stimuleren van contacten tussen de binnenvaart en potentiële klanten. De organisatie voor het internationale event – met Engels als voertaal – heeft hiervoor een origineel en inhoudelijk sterk programma uitgewerkt, dat uit vier luiken bestaat:

## 1 River dating

Op dit marktplatform kan de binnenvaartsector zijn gespecialiseerde dienstverlening, innovatieve technologieën en oplossingen voorstellen aan supply chain managers en andere potentiële klanten. Tijdens (hoofdzakelijk vooraf geboekte) meetings krijgen logistieke providers en bedrijven die belangrijke goederenstromen aanbieden, de gelegenheid om de binnenvaart van de 21ste eeuw te leren kennen. Wie wil deelnemen aan het river daten, kan zich inschrijven via de website [www.bargetobusiness.eu](http://www.bargetobusiness.eu) of via het tel. 0033 146 90 19 01.

## 2 Informatiemarkt

Dit businessforum stelt zeer praktisch gerichte informatie ter beschikking van de verschillende marktspelers. De markt focust op twee aspecten: innovatie en vergroening. Hierbij

# Barge to Business

komen vooral nieuwe trends en oplossingen aan bod, zoals diesel-elektrische voortstuwing, elektrische schepen, hybride motoren, waterstof en alternatieve brandstoffen, palletvervoer, het transport van *consumer goods*, het concept van watertrucks, *multi-modale door-to-door*-oplossingen, toekomstige waterstanden, RIS en *tracking & tracing*, best practices inzake stadslogistiek en afvaltransport, enzovoort. Op de infomarkt kun je voordrachten en panelgesprekken bijwonen.

## 3 Keynote toespraken

Op de openings- en op de slotzitting van Barge to Business zullen korte toespraken worden gehouden door de belangrijkste beleidsmakers van het ogenblik. Onder meer EU-Commissaris voor Transport Sliim Kallas, de Belgische minister van Mobiliteit en Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits lichten hun visie op de toekomst van de binnenvaart en de logistieke sector toe. De toespraken komen op een ogenblik van evaluatie, nu het Europese Naiades programma ter bevordering de binnenvaart halfweg is. De beleidsmakers zullen dan ook een aanzet geven voor een strategie voor het toekomstige Europese binnenvaartbeleid.

## 4 Netwerking

Tijdens het event kun je contact leggen met alle belangrijke Europese binnenvaartactoren. Op dinsdagavond biedt de Vlaamse regering bovendien, ter gelegenheid van de laatste maand Belgisch EU-voorzitterschap, een informele avondactiviteit aan in het Belgisch Stripmuseum. Na de voordrachten, panelgesprekken en debatten kun je allereerste ideeën in een gezellig kader uitwisselen en aftoetsen bij de aanwezigen...

Barge to Business vindt plaats op 30 november en 1 december in het SQUARE Meeting Centre, vlakbij het station Brussel-Centraal. De uitnodiging voor het evenement gaat uit van het Platform for the Implementation of the Naiades Action Plan (PLATINA), een Europese studiegroep die in 2008 werd opgericht door 22 partners en die werkt rond de implementatie van het in 2006 gelanceerde Naiades programma voor de stimulering van de binnenvaart. PBV is een van die partners en staat in voor de volledige organisatie van het evenement.

Het programma van uur tot uur, een registratieformulier en alle andere details vind je op [www.bargetobusiness.eu](http://www.bargetobusiness.eu) ■



## Nieuwe kennismakingsessies 'binnenvaart'

PBV blijft zich ook specifiek op de Vlaamse bedrijven richten en trekt zelfs in samenwerking met VOKA – de Kamers van Koophandel naar hen toe. Net als in het najaar van 2008 krijgen alle 42.000 VOKA-leden uit zowat 16.000 verschillende bedrijven binnenkort een kennismakingspecial van ons Binnenvaartmagazine (zie de bijlage bij deze editie) in de bus. Tegelijk ontvangen ze een uitnodiging voor een van de infosessies die op een tiental locaties worden georganiseerd. De locaties en het programma van de sessies zijn erg praktijkgericht: elke sessie bevat minstens één bedrijfsgetuigenis, en waar mogelijk kan de laad- en loskade van een gastbedrijf worden bezocht. Na een algemene introductie krijgen de verschillende binnenvaartspelers telkens de kans om hun activiteiten voor te stellen: PBV en Promotie Shortsea Shipping, de waterwegbeheerders en de externe transportdeskundigen die sinds de samenwerkingsovereenkomst tussen VOKA, Unizo, W&Z en nv De Scheepvaart zijn aangesteld.

INFO

[www.binnenvaart.be](http://www.binnenvaart.be)





# Inspiratie voor innovatie

Welke vormen van innovatie in de binnenvaart zou jij graag laten onderzoeken, gesteld dat budget geen rol speelt? Die vraag stelden we nu eens niet aan universiteitsmedewerkers of consultancybureaus, maar aan vier actoren die met beide voeten in de praktijk staan.



**Jean Goedgezelschap,**  
binnenvaartondernemer  
ms Wielingen

‘Wij hebben net ons vier jaar oude schip vervangen door een nieuwbouw container- en bulkschip. In die periode zijn er toch weer een paar zaken veranderd. Daaraan zie je dat de scheepsbouw continu vernieuwt. Nu hebben we spudpalen, AIS en CCR II-motoren. Aan wal verandert er echter niets, waardoor heel wat laad- en losinstallaties hopeloos verouderd zijn. Men zou eens kunnen onderzoeken hoe daaraan iets kan worden gedaan. Ook de rol van tussenpersonen vind ik het herbekijken waard. Al weet ik niet wat de oplossing is. Als je een nieuwe coöperatie opricht, wordt dat eigenlijk op termijn ook een bevrachtingskantoor. Misschien moet men bekijken hoe we alle ondernemers een fatsoenlijke kostenberekening kunnen leren maken. Er kan wel verschil zijn tussen een groot, klein, nieuw of oud schip en in functie van je terugreis, maar mocht iedereen kunnen rekenen, dan zouden de vrachtprijzen nooit onder de kostprijs gaan. Voorts kun je wel denken over nieuwe soorten schepen, bijvoorbeeld zoals de maritieme papierschepen die opzij opengaan om te laden en te lossen. Maar in plaats van duur onderzoek moet je gewoon zorgen dat er volume en een contract van minstens 15 jaar is.’



## Everard Straatman, binnenvaartondernemer mts Orinoco

'Ik denk dat er op scheepsbouwtechnisch vlak niet veel onderzoek nodig is. De West-Europese vloot is erg modern, en vaak beter uitgerust dan de laad- en losinfrastructuur die we moeten gebruiken. Sommige tankschepen zijn volautomatisch en kun je vanuit de stuurhut met één druk op de knop laden en lossen. Veiliger kan bijna niet, maar wat baat dat als je aan verouderde meerpalen moet aanmeren? Ik zou vooral laten onderzoeken hoe we de omkadering van de binnenvaart kunnen veranderen. Dan heb ik het over meer geld voor campagnes naar potentiële verladers en over wetgeving en de organisatie van de markt. Bepaalde zaken uit de wet op de bevrachting uit 1936 zijn niet meer van deze tijd. Vaak worden nog altijd vier ligdagen gerekend, maar wie kan zich dat nog veroorloven nu de schepen tien keer duurder zijn? Voor mij kan het ook niet dat een bevrachter meer dan 5 % commissie neemt voor een vracht waar geen risico op zit. Ook ben ik benieuwd naar de impact van een gelijkschakeling van de personeelskosten met de buurlanden. Voorts zou men dringend moeten bestuderen hoe we de invoering van het Afvalstoffen- en het ADN-verdrag zo vlot mogelijk kunnen laten verlopen.'



## Maarten Carron, zaakvoerder Carron Marine

**Wat momenteel al vrij ver staat en waar ik wel iets van verwacht, is de elektrische voortstuwing.** Voor zeeschepen is er al veel onderzoek klaar. De techniek wordt al toegepast bij enkele grote cruiseschepen en kleinere rondvaartboten in stadscentra, onder meer in Amsterdam. Een van de voordelen is dat je het vermogen van je motoren beter kunt benutten, door meer generatorsets in werking te brengen als je tegenstroom vaart. Er zijn ook projecten waarbij de motor direct als schroefaansturing werkt, dus waarbij de schroefaansturing eigenlijk als rotor in de motor ronddraait. Daarbij monteert men kunststofschroeven met het blad op een buitenring naar binnen toe, wat stromingstechnische voordelen zou bieden, maar dat kan ik moeilijker beoordelen. Net als het verhaal van composietschepen. Ik vermoed dat daar toch nog veel meer onderzoek nodig is, niet zozeer technisch, maar vooral om het financieel haalbaar te maken.'



## Paul Maes, zaakvoerder Victrol nv

'Een kleine, praktische vernieuwing zou zijn dat men langs de binnenwateren veel meer roro-kades voorziet, zoals ook in Frankrijk. Weet je dat er in het hele Deurganckdok geen enkele plaats is waar je met rollend materieel aan wal kunt? Alles is uitsluitend met het oog op containers aangelegd. Terwijl je voor containers ook soms een straddle carrier of andere kraan moet vervoeren. Ik pleit ervoor om bij de nieuwe zeeluis een kleine uitsparing in de kade te voorzien met een schuine wand die 1 meter boven hoogwater uitsteekt. **Op het vlak van pontons en duwbotten hebben we de voorbije jaren een paar nieuwe ideeën uitgewerkt waarop verder kan worden gedacht.** Zo hebben we een ponton met een hydraulisch platform, volgens hetzelfde systeem van een zeeschip dat achteraan een klep naar beneden laat om de verbinding met de wal te maken. Ook hebben we een ponton dat half afzinkbaar is, doordat we 1000 ton water in een dubbele bodem kunnen innemen. Voor de rest vraag ik me af waarom de verhoging van de bruggen van het Albertkanaal zo lang wordt uitgesteld, als je ziet dat Nederland op één jaar tijd alle bruggen over het Julianakanaal kan verhogen. Tot slot is ook de wet op havenarbeid aan vernieuwing toe. Hij maakt de markt voor zelfladende kraan- of roroschepen kapot, doordat je dokwerkers nodig hebt die alleen komen toekijken hoe de schipper goederen aan wal zet.'



NAAM	MS SIALIRNO
EIGENAAR	ALOÏS EN MANUELA POPPE-HELLEBOSCH
VRACHTEN	ALLE BULK
AFMETINGEN	82 × 8,2 × 3,02 METER
CAPACITEIT	1439 TON



## 1 **STERKE PUNTEN?**

‘We kunnen veel tonnage meenemen voor hetzelfde, vrij grote vaargebied als 80 meter-schepen. Zelfs als de diepgang beperkt is tot 2,50 meter, kunnen we 1110 ton tarwe laden. Niet dat we in tarwe gespecialiseerd zijn; we vervoeren ook veel kunstmest en eigenlijk alle andere bulkgoederen. Voor de rest is dit een degelijk en normaal binnenschip, en zijn mijn man en ik zeer gedreven en gemotiveerd om onze klanten zo goed mogelijk van dienst te zijn.’

## 2 **TOEKOMSTVISIE?**

‘Stilaan lijkt alles opnieuw normaal te worden. De ene week is al beter dan de andere, maar het aanbod groeit naar mijn aanvoelen van maand tot maand. Minpunt is wel dat de vrachtprijzen nog erg laag blijven. Maar een crisis kan niet blijven duren. Ik hoop dat alles binnenkort weer zijn dagelijkse gang kan gaan, dat iedereen in de binnenvaart opnieuw kan overleven en zijn job doen. Voor de toekomst van de sector hoop ik wel dat we de komende tijd wat vaker aan één zeel trekken. Het is alleen op die manier dat je dingen kunt veranderen en verbeteren.’

## 3 **PASSIE EN PLEZIER?**

‘Mijn man en ik komen allebei uit een binnenvaartfamilie en varen ongelooflijk graag. We varen nu al 13 jaar voor onszelf, nadat we met een kempenaar waren gestart. Vooral in de zomerperiode geniet ik het meest van het feit dat de kinderen twee maanden aan boord zijn. Het is een beetje zoals tot voor hun 6 jaar, voor ze naar school gingen. In september is het altijd moeilijk als ze weer naar het internaat vertrekken, maar dat hoort erbij. Ook nu geniet ik van het dagelijks samenzijn met mijn man, de mooie uitzichten en de vrijheid van het water.’