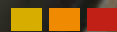


binnenvaart

MAGAZINE VOOR VERVOER OVER WATER #44 | OKTOBER 2009

WWW.BINNENVAART.BE



Minister Hilde Crevits
**'Opportunities
ondanks de crisis'**

Watergebonden opleidingen
**'Werkzekerheid als
gigantische troef'**

Samenwerken
met wegvervoer?
**Zo kan het in
de praktijk**

**'Efficiënter dankzij onze
kaaimuur'**

Mark Desmedt



Vervoerd 09



Expediteurs 10



14 Mark Desmedt bvba



20 Mijn schip

Beleid

- 06 Interview.**
Hilde Crevits (CD&V) blijft minister van Openbare Werken. Wat heeft ze voor de binnenvaart in petto?

Markt

- 09 Vervoerd**
3200 ton Noordzeezand voor Brussel Bad.
- 10 Expediteurs**
Maria Van Meenen (VEA) dicht de vermeende kloof met de binnenvaart.
- 14 Bedrijf met vaart**
Investeren in crisistijd: de nieuwe kade van Mark Desmedt uit Grimbergen.

Vloot

- 16 Instroom**
Terug naar school: hoe populair zijn binnenvaartopleidingen?
- 18 Visie & Opinie**
4 meningen over samenwerking met het wegvervoer.

En verder

- 04 Actueel en nieuwstelex**
- 12 Voet aan wal**
Dankzij vzw Hogerwal hervinden jongeren op zee hun zelfvertrouwen.
- 17 Jobspot**
Jef Van Wichelen over zijn carrière als bevrachter.

06

Minister Hilde Crevits:
'Het is zonde om watergebonden gronden niet optimaal te benutten.'





Continuïteit en verandering

Beste lezer

Terwijl velen van ons van dag tot dag bezig zijn om de huidige economische situatie op te vangen, staat de wereld niet stil. In juli verwelkomden we een nieuwe Vlaamse regering. Zoals u weet, leidt Kris Peeters opnieuw de regeringsploeg en blijft Hilde Crevits op post op Openbare Werken. De nieuwe regering staat voor de binnenvaart dan ook in het teken van continuïteit, naast aandacht voor de impact van de wereldwijde financiële en economische crisis.

Zoals blijkt uit ons interview op pagina 6-8 blijft minister Crevits trouw aan haar aanpak van overleg met alle actoren binnen het Flanders Inland Shipping Network. Dat betekent dat de beleidsvoorbereidende acties die eerder binnen het platform zijn opgezet, niet in een stoffige lade zullen verdwijnen. Ook in enkele andere artikels in dit nummer leest u hoe alle betrokkenen verder werken aan strategische doelstellingen zoals het verbeteren van de instroom in de sector, het optimaliseren van de walschipcommunicatie, het organiseren van een centraal boekingsplatform, en het economischer, ecologischer en efficiënter maken van de binnenvaart, zoals overheden en private partners vorig jaar in het 3E-convenant overeenkwamen.

'We zijn niets met schitterende waterwegen als er geen schepen en schippers meer zijn om erop te varen.' Dit citaat van minister Crevits verwoordt treffend hoe niemand de moeilijkheden onderschat waarmee de sector vandaag wordt geconfronteerd. Overheden en andere betrokkenen houden nauwgezet de vinger aan de pols om te zien welke acties mogelijk zijn. Net als in andere sectoren staat het water bij heel wat varende ondernemers al een tijd aan de lippen. Maar de binnenvaart is geen homogene

markt en dat maakt ingrijpen erg moeilijk. Bepaalde goederen en trajecten blijken geen gevolgen van de crisis te ondervinden, andere des te meer. Opmerkelijk is ook dat de investeringen binnen het steunprogramma voor kleine schepen op peil blijven.

De voorbije maanden wezen gerenommeerde specialisten, zoals Nobelprijswinnaar Paul Krugman, erop dat het dieptepunt van de mondiale economische neergang waarschijnlijk bereikt is. Tegelijk verwacht men echter dat de economie zich maar erg geleidelijk zou herstellen. Dichter bij huis kondigen ook de recentste trafiekcijfers (t/m augustus) voor de Vlaamse binnenwateren zeker nog geen afgetekende hervatting aan. Wel zien we de laatste maanden een stabilisatie tot een lichte verbetering in de vervoerde tonnage. Toch blijkt het herstel in een aantal belangrijke sectoren, zoals het staalvervoer, nog op zich te laten wachten.

Hoe woelig het vaarwater waarin we ons bevinden ook is, we mogen niet vergeten welke bestemming we uiteindelijk voor ogen hebben. Binnen het Europees project *Future of Transport* worden momenteel alle betrokkenen uitgenodigd om mee na te denken over het beleid voor de komende tien jaar. Dat is een boeiende oefening: als grensoverschrijdende materie is transport voor een erg groot deel afhankelijk van de Europese regelgeving. Ik nodig iedereen dan ook uit om naast de zorgen van vandaag, aandacht te hebben voor een langetermijnvisie. Alleen zo kunnen we deze moeilijke periode benutten om structureel versterkt uit de crisis te komen.

Filip Martens
Voorzitter Raad van Bestuur



Verantwoordelijke uitgever
Filip Martens
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.

Specialisatiesessies havenbeheer

Het Maritiem Instituut van de Universiteit Gent start in oktober met een academisch opleidingsprogramma Havenbeheer. De opleiding bestaat uit 6 modules van circa 6 uur per maand over de ruimere context, de randvoorwaarden en de recente evoluties van het havengebeuren. De sessies worden in nauwe samenwerking georganiseerd met het Havenbedrijf Gent en vinden tot maart plaats in de lokalen van de Gentse Rechtsfaculteit.

 www.maritieminstituut.be



Nv Vlaamse havens bouwt sluizen

Er komt een nieuwe nv die de uitbreiding van de maritieme toegangswegen tot de havens van Antwerpen, Zeebrugge, Oostende en Gent zal coördineren. Met deze beslissing bracht de regering Peeters I de realisatie van drie nieuwe sluizen op het einde van haar ambtstermijn een stap dichterbij. De nv zal worden opgericht als privaatrechterlijk extern verzelfstandigd agentschap binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Hij zal instaan voor de financiering van die projecten en ook voor de realisatie van de sluizen via drie aparte dochterondernemingen. Voor de vennootschap is een kapitaal van 60 miljoen euro vereist, waarvan 25% door het Vlaamse Gewest zal worden volgestort.



In de kijker:

De workshop SSS werkt multimodaal lokte op 11 juni meer dan honderd deelnemers naar Gent. De presentaties van de sprekers kunt u raadplegen op www.shortsea.be > *publicaties* > *presentaties*.

De Open Scheepvaartdagen wisten van 11 tot 13 september opnieuw heel wat geïnteresseerden te bekoren met hun unieke combinatie van zaken en plezier.

Onderzoek naar innovatief duwstel

Het Ternatse bouwbedrijf J. Lemaire wil een nieuw type duwbak ontwerpen om efficiënter bouwpuin af te voeren op het Kanaal Brussel-Charleroi. Het bedrijf diende daarvoor een projectaanvraag in bij het Instituut voor de aanmoediging van Innovatie door Wetenschap en Technologie in Vlaanderen (IWT), die intussen is goedgekeurd. In samenwerking met de Universiteit Gent hoopt J. Lemaire om tegen eind dit jaar een bouwplan klaar hebben voor een duwstel zonder woongedeelte. De bouwfirma beschikt over de vergunningen om langs het kanaal in Sint-Pieters-Leeuw een breekwerf voor bouwpuin op te starten. Ook vandaag gebruikt J. Lemaire de binnenvaart om Brussels puin af te voeren naar Charleroi, maar dankzij het kleiner duwstel wordt de omweg via Antwerpen vermeden en wordt de reis van drie dagen naar één dag gebracht.

TELEX

De crisis beïnvloedt nu ook de trafiekcijfers voor SSS in de 4 Vlaamse havens: in vergelijking met de – uitzonderlijk goede – eerste helft van 2008 werden dit jaar 18,7% minder shortsea-

tonnen aan- of afgevoerd. ** Positiever nieuws uit Frankrijk: daar is de binnenvaarttrafiek er tijdens de eerste vijf maanden van 2009 met 7,6 procent ton-kilometer gestegen ten op-

Agenda

9-11 OKTOBER

Open Steiger

Ook dit jaar kun je op de Antwerpse beurs de nieuwste zeil- en motorboten ontdekken, net als de stand van de PBV-werkgroep Waterrecreatie.

 www.opensteiger.be

23-25 OKTOBER

Cap°Okaz

Naar goede gewoonte trek je voor tweedehands watersportmateriaal het best naar Nieuwpoort. Al vind je er dit jaar ook nieuwe vaartuigen en – uiteraard – ook een PBV-stand.

 www.capokaz.be

30 pioniers ontdekken Seine-Noordkanaal

De Franse waterwegbeheerder VNF heeft een aantal betrokken partners op een originele manier laten kennismaken met het Seine-Noordkanaal. In samenwerking met de AAHTP (L'Amicale Automobile Historique des Travaux Publics) werd een avontuurlijke ontdekkingstocht georganiseerd waarbij 15 teams van 2 personen een traject van Duinkerke tot Parijs moesten afleggen. De deelnemers – pioniers, studenten en jonge professionals – werden continu gevolgd door de camera's van een webtelevisiezender en bezochten onder meer de 4 locaties waar logistieke platforms langs het kanaal geïnstalleerd zullen worden.



Slim stadstransport

Een uniek konvooi met bouwpuin van een winkelpand in de buurt van de verkeersvrije en bijzonder drukke Gentse Veldstraat. De pontjes zijn eigendom van de stadsdiensten, die ze ook gebruiken om zwerfvuil af te voeren. Doordat ze zo laag zijn, moesten de bruggen niet geopend worden.



Gratis sticker MRCC

Om de veiligheid op het Belgische gedeelte van de Noordzee nog verder te vergroten, heeft de afdeling Scheepvaartbegeleiding een sticker uitgebracht met het noodnummer en de VHF-kanalen van het Maritieme Reddings- en Coördinatie Centrum (MRCC). Dat is zowat de 100-centrale voor de zeegebruiker in nood. De doelgroep van de sticker is de recreant op en aan zee: surfers, zeilers enzovoort. Wil jij ook zo'n sticker? Zend dan een mailtje naar: eva.descamps@mow.vlaanderen.be en vermeld het aantal en je adres.

Haven van Antwerpen verplicht AIS

In het gebied van de Haven van Antwerpen wordt AIS vanaf 1 maart 2011 ook voor de binnenvaart verplicht. Dat maakte het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen midden september bekend. Het Havenbedrijf wijst erop dat de maatregel zowel het Barge Traffic System als de afhandeling van de goederenstromen moet verbeteren.



zichte van een jaar voordien.
** Chris Danckaerts, voormalig celhoofd Exploitatie, is benoemd tot algemeen directeur van nv De Scheepvaart. Hij zal gedelegeerd bestuurder Erik Portugaels

bijstaan bij de algemene leiding. ** In Antwerpen zijn de werken aan de Kattendijksluis gestart. Ze zullen ongeveer twee jaar duren en omvatten de vernieuwing van de deuren, de renovatie van

de sluishoofden en de bouw van een uniek concept van een draadloos internet aan. Om er te surfen selecteer je gewoon het netwerk Ubizone.

** In september zijn de werken aan de nieuwe Scheepsdalebrug op de Ringvaart in Brugge gestart. De oude brug wordt vervangen door een bredere kantelbrug met rolbasculeconstructie.

Minister Crevits tot 2014 aan het roer

‘Crisis of niet: waterwegen bieden kansen!’



Hilde Crevits begon de voorbije zomer aan een nieuwe ambtstermijn als Vlaams minister van Openbare Werken. Daarnaast is ze voortaan ook bevoegd voor Mobiliteit. Waar liggen de komende vijf jaar haar prioriteiten inzake binnenvaart?

Het nieuwe regeerakkoord zet zwaar in op het uitbouwen van Vlaanderen tot de logistieke draaischijf. Tegelijk kreunt onze binnenvaart onder de gevolgen van de crisis. Plant u bijkomende investeringen of ontbreekt de budgettaire ruimte daarvoor?

Hilde Crevits: Niemand zal ontkennen dat de waterwegen nood hebben aan extra middelen. De vraag is alleen hoe snel we kunnen gaan. En we moeten hoe dan ook keuzes maken. Het Masterplan Antwerpen zegt dat op het Albertkanaal 7 bruggen vervangen moeten worden, om containerschepen met 4 lagen te kunnen toelaten. Maar wat lost dat op als het kanaal voor de rest gewoon bij het oude blijft? Daarom heb ik in de vorige legislatuur laten onderzoeken wat het kost om via een PPS-constructie alle bruggen over het Albertkanaal te verhogen. Als het van mij afhangt, zal het waterverkeer nooit stiefmoederlijk behandeld worden, integendeel. Maar het klopt dat het lang

‘We zijn niets met uitstekende waterwegen als er geen schippers meer zijn om erop te varen.’

niet altijd de aandacht krijgt die het verdient. Als De Lijn een mooie toekomstvisie ontwikkelt, wordt daar in alle mediakanalen uitvoerig over bericht. Als de waterwegbeheerders exact hetzelfde doen, vind je daar in de pers nauwelijks iets van terug. De promotie van de binnenvaart blijft dus een aandachtspunt.

In datzelfde regeerakkoord lezen we dat bedrijven die langs binnenwateren en spoorwegen gelegen zijn, geclusterd moeten worden.

Crisis of niet, ik ben ervan overtuigd dat waterwegen kansen bieden: het is zonde om watergebonden gronden niet optimaal te benutten. Gelukkig is het tijd aan het keren. Ik ontmoet de jongste tijd zeer vaak ondernemers die hun bedrijf willen herlokaliseren. Het lijkt me logisch dat we ondernemingen die bewust voor het water kiezen de nodige ondersteuning geven. Comodaliteit is meer dan ooit de toekomst: de oplossing ligt in een maximale integratie van de verschillende modi. Zij moeten elkaar niet als concurrenten bekijken maar als complementaire krachten.

Het Infrastructuur Masterplan 2014 van de waterwegbeheerders bevat dertien knelpunten die dringend om een oplossing vragen.

Het ene project staat al wat verder dan het andere. In de loop van deze legislatuur moet de Seine-Scheldeverbinding helemaal gerealiseerd worden, daar hebben we ons toe verbonden. Ook moet het Albertkanaal absoluut een klasse Vlb-waterweg worden. Naast dergelijke nieuwe investeringen in de toegankelijkheid heb ik nog twee prioriteiten. Het volstaat niet om missing links weg te werken, we moeten intussen ook het onderhoud van de waterwegen op peil houden, zodat ze hun transportfunctie ten volle kunnen blijven vervullen. Verder wil ik vaart blijven zetten achter de digitalisering.

In dat kader was de recente investering van 60.000 euro in GPRS-transponders voor de Antwerpse containervaar een eerste stap. Gaat u, in het spoor van Nederland en Duitsland, de Vlaamse schippers ook actief steunen bij de invoering van AIS?

Het GPRS-initiatief werd zeer goed onthaald en er wordt zelfs op een vervolg aangedrongen. Ik wacht echter liever de evaluatie binnen het FISN-overlegplatform af: het is nog te vroeg om te bepalen welke maatregelen verder nog mogelijk zullen zijn. ►



Nieuw bevoegdheidspakket

Tot tevredenheid van minister Crevits zijn de bevoegdheden Openbare Werken en Mobiliteit voortaan in één hand verenigd. ‘Dat maakt het veel makkelijker om de binnenvaart een centrale plaats te geven in de algemene verkeerspuzzel.’ Tegelijk benadrukt ze dat duurzaamheid ondanks het doorgeven van haar bevoegdheid Leefmilieu niet minder belangrijk wordt. ‘Milieuvriendelijk transport is en blijft een van mijn topprioriteiten. Op het vlak van schone brandstoffen en motoren zit er nog een hele evolutie aan te komen. Onder meer de evolutie van waterstof als energiebron blijf ik met heel veel aandacht volgen.’

- ▶ Maar op zich draagt het hele Automatic Identification System absoluut mijn interesse weg. Innovatie wordt hoe dan ook cruciaal voor de binnenvaart om de huidige crisis te doorspartelen. Hoe mooi kaaimuurprogramma's en dergelijke op zich ook zijn, we moeten er ook over waken dat de sector kan overleven. In deze tijden van overaanbod aan laadruimte en gekelderde vrachtprijzen is dat voor veel binnenvaartondernemingen allesbehalve evident. We zijn niets met schitterende waterwegen als er geen schepen en schippers meer zijn om erop te varen. Maar laten we positief blijven en ervan uitgaan dat deze crisis tijdelijk is. We moeten dus met zijn allen hard werken zodat de binnenvaart klaar staat als de economie aantrekt.

Het is de bedoeling om de bevoegdheid over de volledige binnenvaartreglementering over te hevelen naar het Vlaamse niveau. Op welke termijn acht u dat haalbaar?

Het zou de efficiëntie sterk ten goede komen als de hele binnenvaartreglementering gewestelijke materie zou worden. Maar we hebben de voorbije legislatuur gezien hoe moeilijk het is om een staatshervorming door te voeren. Inhoudelijk weten we als Vlaamse Regering exact wat we willen. En dit ene dossier staat natuurlijk niet op zich, het kadert binnen veel grotere onderhandelingen.

Uw nieuwe collega van Ruimtelijke Ordening, Philippe Muyters, was als VOKA-topman een groot voorstander van de Seine-Schelde-West-verbinding. Zitten jullie op dat vlak op dezelfde golflengte?

Ik heb altijd gezegd dat we de knoop pas zullen doorhakken als alle facetten van de zaak bestudeerd zijn. We mogen niet blind zijn voor eventuele problemen: als het Schipdonkkanaal verbreed en verdiept wordt, zullen er maatregelen noodzakelijk zijn om eventuele verzilting of watertekort tegen te gaan. Argumenten pro en contra moeten zorgvuldig worden afgewogen. Bovendien maakt de economische crisis het sowieso onmogelijk om een infrastructuurproject van die orde snel op te starten. We kunnen dus de tijd nemen. Zo overweeg ik om

ook een alternatieve studie te laten uitvoeren naar het bruggenprobleem in Brugge. Trouwens, tegenstanders van de Seine-Schelde-West-verbinding verwachten alle heil van de estuaire vaart. Zij vergeten dat die laatste alleen maar bestaat doordat wij haar actief subsidiëren en dat Europa nooit zal toestaan dat wij die steun tot in de eeuwigheid verlengen.

Een andere heikele kwestie is de verdieping van de Westerschelde.

We hebben destijds een helder en gedetailleerd verdrag afgesloten, waar in principe geen speld tussen te krijgen is. En toch blijkt het allemaal niet zo simpel te liggen... Nu goed, de zaak ligt nu met hoge prioriteit op de tafel bij de Nederlandse regering. Eigenlijk moet ze gewoon consequent zijn en uitvoeren wat is afgesproken. De geschillenbeslechtsprocedure is intussen opgestart: we kunnen een neutrale partij vragen om zich over de zaak uit te spreken, maar voor Nederland zou het geen goede zaak zijn dat het zover komt. Ik verwacht dat we er in een sfeer van constructieve dialoog wel zullen uitgeraken. Maar één zaak is duidelijk: we willen eindelijk wel eens wat daadkracht zien.

Tot slot: wanneer krijgen Antwerpen en Gent hun langverwachte nieuwe sluis?

Momenteel zijn er drie vragen naar een ontdebelling van de toegankelijkheid door de aanleg van een nieuwe sluis. Het gaat over een tweede sluis voor de Waaslandhaven, een nieuwe zee-sluis in Terneuzen en een nieuwe snelle zeesluis als onderdeel van het SHIP-project in Zeebrugge. Al deze projecten hebben bewezen rendabel te zijn op basis van een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Maar de totaalsom voor de aanleg van deze drie sluizen is meer dan 2 miljard euro. Op dit ogenblik wordt in dat verband nog volop voorbereidend studiewerk uitgevoerd. De verdere timing is dus onder meer afhankelijk van hoe snel een vergelijk kan bereikt worden over de financiering van deze cruciale projecten met de havenbedrijven en de andere overheden.

'Als het van mij afhangt, zal het waterverkeer nooit stiefmoederlijk behandeld worden.'





Zand voor Brussel Bad

Afgelopen zomer konden de Brusselaars opnieuw op een sfeervol stadsstrand terecht. Maar liefst 3200 ton kustzand werd per binnenschip aangevoerd en op de oevers van het Kanaal Brussel-Charleroi uitgespreid. Goed voor een strandzone van 1000 meter lang, waar ook de Haven van Brussel en het watergebonden vervoer in de kijker werden gesteld.

Het concept van een stadsstrand duikt al een aantal jaar in diverse Europese steden op. In Brussel organiseerde het stadsbestuur tijdens de zomervakantie al voor de zevende keer het evenement Brussel Bad. 'Op de eerste plaats willen we hiermee vakantieplezier bieden aan Brusselaars in hun eigen regio. Ook wie niet op reis kan gaan, kan door ons initiatief van zon en strand genieten', zegt Nicolas Dassonville, woordvoerder van Brussel Bad. 'Op de tweede plaats willen we met onze activiteiten de dynamiek in de wijken rond de haven vergroten. We laten de buurt aansluiting vinden bij het bruisende stadscentrum. Tegelijk versterken we de band die de Brusselaar

met zijn haven heeft en we promoten het duurzaam transport over water.'

Drukke binnenstad

Het stadsstrand wordt op touw gezet door de stad Brussel, die daarvoor nauw met verschillende partners, waaronder de Haven van Brussel, samenwerkt. 'Voor het aanvoeren van het zand ligt het voor de hand om voor binnenvaart te kiezen', zegt Nicolas. 'De site ligt langs het water en het gaat om een aanzienlijk volume. Dan is het absurd om de drukke wegen in de binnenstad verder te belasten. Dit jaar hebben we in totaal 3200 ton zand laten aanleveren uit de Noordzee. De voorbije

'We versterken ook de band die de Brusselaar met zijn haven heeft.'

jaren is het zand na afloop van Brussel Bad telkens afgevoerd naar bouwerven. Maar nu hebben we het voor het eerst gestockeerd, zodat we het volgend jaar opnieuw kunnen gebruiken. Het zand wordt toch niet vuil, want geduren-

de de hele periode kammen schoonmaakkploegen iedere ochtend de site centimeter per centimeter uit.'

Zomercruises

Als bezoeker kon je dit jaar op Brussel Bad weer met de voeten in het zand genieten van zon, water en allerhande exotische hapjes en drankjes. Daarnaast werkte het stadsbestuur samen met een aantal vzw's een goed gevuld animatieaanbod uit. Nicolas: 'Iedere dag stond er wel iets op het programma, gaande van straattheater, muziekconcerten, workshops, sportinitiaties, tot een modeshow, hindernissenparcours en themawandelingen. In samenwerking met de Haven van Brussel werd ook aandacht besteed aan de rijke geschiedenis van het watergebonden transport. Zo werd in het voormalige vrachtschip de Biouel een tentoonstelling opgezet over de manier waarop zeilschepen in stripverhalen aan bod komen. Er waren verschillende activiteiten op de cinemaboort en het aanbod boottochten werd uitgebreid om een zo groot mogelijk publiek de stad vanaf het water te laten ontdekken.'

markt

Maria Van Meenen (VEA)

‘Expeditours hebben



geen watervrees'

Maken de Antwerpse expediteurs, als architecten van het internationale goederenvervoer, voldoende gebruik van de binnenwateren? We vroegen het aan Maria Van Meenen, gedelegeerd bestuurder bij Dissaco NV en sinds februari voorzitter van de Vereniging voor Expeditie, Logistiek en Goederenbelangen van Antwerpen (VEA). 'Wij zijn nog altijd vragende partij om vrachten van de weg te halen.'

Eind 2005 sloten de Antwerpse expediteurs van de VEA een convenant af met de Belgische binnenvaartbevrachters (de BFTB), nadat beide partijen door Promotie Binnenvaart Vlaanderen waren samengebracht. In het convenant werd afgesproken dat de expediteurs en de bevrachtersfederatie nauwer zouden samenwerken en dat er cursussen zouden worden georganiseerd om expediteurs vertrouwd te maken met de binnenvaart. Vandaag zijn we vier jaar verder, en volgens VEA-voorzitter Maria Van Meenen staat het vernieuwde VEA-bestuur nog altijd achter de inhoud van het convenant. 'Wij blijven vragende partij om vrachten van de weg te halen. We weten dat onze wegen dichtslibben en de binnenvaart biedt op dat vlak zeker mogelijkheden. Er moet en kan iets gebeuren, zelfs in samenspraak met het wegvervoer.'

Andere mentaliteit?

De VEA houdt geen cijfergegevens bij van het binnenvaartvolume dat door haar leden wordt behandeld, maar de voorzitter schat dat ongeveer 90 procent van de bulktransporten en 70 procent van de binnenvaartcontainers direct of indirect door een expediteur wordt gerouted. 'Waarschijnlijk is dat iets meer dan een

paar jaar terug. Al is dat niet meer dan een aanvoelen en weet ik niet of het iets met het convenant te maken heeft. Dat hoeft voor mij ook niet: ik zie het convenant eerder als symbool van een mentaliteitsverandering die plaatsvindt, dan als iets wat onmiddellijk concrete resultaten moet opleveren. Als expediteur zijn we modusneutrale architecten van het in-

'Tot vorig jaar zag ik nog een aanzienlijke groeimarge voor de binnenvaart.'

ternationaal – en soms ook nationaal – transport van fabriek tot fabriek. Maar als het vanuit economisch oogpunt en qua timing haalbaar is, kiezen we graag voor transport over water. We hebben geen koudwatervrees om het drukke wegverkeer te ontlasten.'

Wel meetbaar is dat een honderdtal expediteurs sinds het convenant een cursus binnenvaart heeft gevolgd. Maria Van Meenen: 'Dat klopt, en de cursus wordt door de deelnemers positief beoordeeld. Al impliceert dat nog niet dat ze er in de praktijk ook anders door gaan handelen. Een ander gevolg van het convenant is dat offertes transparanter zijn geworden. Er

is afgesproken dat iedere offerte dertig dagen geldig blijft en dat iedere toeslag moet worden vermeld. Daarnaast konden onze leden sinds het convenant vrachtaanvragen naar het BFTB-secretariaat doorsturen, maar dat is in de praktijk niet één keer gebeurd. Waarschijnlijk is dat niet nodig omdat ze, al dan niet sinds het convenant, de bevrachters zo ook wel weten te vinden.'

Centraal Boekingsplatform

De VEA is als initiatiefnemer, samen met Promotie Binnenvaart Vlaanderen, Waterwegen & Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart, een van de oprichters van het Centraal Boekingsplatform voor containers. Het platform kreeg dit voorjaar een aparte juridische entiteit en momenteel wordt er een projectmanager en een projectassistent voor gerekruteerd. 'Je kunt zeggen dat de oprichting traag verloopt, maar ik vind dat logisch omdat het om aanzienlijke investeringen gaat,' zegt Maria Van Meenen. 'De VEA en de waterwegbeheerders zullen elk 250.000 euro inbrengen. Het belangrijkste is echter dat volgens ons marktonderzoek de grote rederijen willen meespelen. Als het erop aankomt, zijn zij het die de wet dicteren. Je kunt je wel richten op het bundelen van eenmalige of minder frequente trajecten. Alles staat of valt afhankelijk van hoe zij hun werk organiseren en of zij *reposition fees* aanrekenen of niet.'

Op langere termijn ziet de VEA-voorzitter ook andere potentiële gevaren voor het platform. 'Het zwakste punt van een dergelijk concept is het risico dat je als expediteur buitenspel wordt gezet. Daarom is het zo belangrijk dat het om een volledig neutraal en onafhankelijk platform gaat, waarbij alle expediteurs op gelijke voet worden behandeld en je op de nodige discretie kunt rekenen. Daarnaast is er nog altijd het probleem van de crisis. ►

- Momenteel zijn er veel minder vrachten, waardoor het voor terminals minder nijpend wordt om via binnenvaart iets aan hun congestieprobleem te doen.'

Groeimarge en crisis

Een andere stelling is dat de crisis voor bedrijven als aanleiding kan fungeren om hun transport te herbekijken en daardoor meer met de binnenvaart te werken. Maria Van Meenen: 'Dat is mogelijk, maar ik zou het belang daarvan niet overdrijven. Tot vorig jaar zag ik nog een aanzienlijke groeimarge voor de binnenvaart. De crisis heeft die groei bruusk beëindigd. Ik zie niet zo veel vrachten op de weg die echt voor binnenvaart geschikt zijn. In alle expeditiekantoren is er wel iemand in binnenvaart gespecialiseerd, en ook bij diens collega's komt er meer en meer aandacht voor transport over water. Dat proces is al een paar jaar bezig, maar ik denk dat het nog een vijftal jaar nodig heeft. Het draait ook niet alleen om de expediteur: vaak moeten we ook de klant heropvoeden en vragen om bijvoorbeeld wat meer tijd voor het transport in te plannen. De expediteur kan altijd suggereren en sturen, maar alleen volgens de wensen en instructies van zijn opdrachtgever.'

Ziet een ervaren expediteur als Maria Van Meenen nog andere praktische punten waaraan de binnenvaart kan schaven om zijn marktpositie te verbeteren? 'Anders dan je soms hoort, denk ik niet dat de complexiteit van de prijsberekening een probleem is. Dat is bij zeevrachten even complex. Maar ik denk wel dat schippers wat flexibeler kunnen zijn of beter meedenken met de klant. Het is voor henzelf misschien wel aangenaam om op vrijdag of zaterdag aan te komen in de Antwerpse terminals, maar ze vergeten dat ze hun vracht wel duurder maken. Een ander punt is dat de rechtstreekse overslag van een binnenschip op een zeeschip minder en minder mogelijk is, hoewel dat een stuk goedkoper was. Misschien kan daar door betere afspraken te maken wel iets aan worden gedaan. En ik hoor ook dat het stilaan een probleem wordt om voldoende grijze boxen, neutrale containers, te vinden.'

Slimme draaischijf

Op beleidsmatig vlak is de VEA tevreden dat volgens het regeerakkoord de inspanningen binnen het actieprogramma Vlaanderen In Actie zullen worden voortgezet. 'Het is een goede zaak dat de Vlaamse regering onze regio verder tot slimme draaischijf van Europa wil uitbouwen. Hoe dat precies zal gebeuren, is nog niet helemaal duidelijk, maar de intenties zijn er alvast en dat is een eerste belangrijke stap. Vanuit onze vereniging blijven we pleiten voor het transparanter maken van juridische reglementen, maar uiteraard zijn we ook voorstander van andere positieve impulsen, zoals subsidies of investeringen in infrastructuur, die de gehele transportsector ten goede komen. Als je hoort dat er tijdens de eerste helft van dit jaar twintig procent minder goederen zijn overgeslagen in Antwerpen, weet je meteen hoe welkom maatregelen zijn om deze harde tijden te overwinnen.'



'Op het water hervinden jongeren hun zelfrespect'

Ex-binnenschipper Guido De Roost biedt met de vzw Hogerwal zeiltochten aan voor mensen die het wat moeilijk hebben: probleemjongeren, maar ook arme gezinnen die geen dure vakantie kunnen betalen.

'Het idee om iets met jongeren te doen ontstond tijdens mijn schipperscarrière. Ik nam ooit een straatjongen mee aan boord en zag welke impact dat had. Uiteindelijk is hij kapitein lange omvaart geworden. Ik ben ook altijd een fervent zeilliefhebber geweest en via Buurtschatten, een project van de dienst Samenlevingsopbouw van Antwerpen, heb ik uiteindelijk deze vzw kunnen oprichten en een basiczeiljacht van 10 meter kunnen kopen. Via sponsoring en subsidies wordt onze werking gefinancierd, zodat mensen met problemen voor een kleine bijdrage een beroep op ons kunnen doen.'

'Een zeiltocht is perfect om jongeren een succeservaring te laten opdoen, wat de basis is om hen een vorm van zelfrespect te doen terugvinden. Je laat hen voelen hoe het is om voor een baas te werken. En ze ontdekken dat ze wel degelijk jobkansen hebben, onder meer in de maritieme sector. Je dompelt hen ook onder in een nieuwe wereld, waardoor ze elkaar anders leren kennen en een betere band met hun begeleiders smeden. Achteraf krijgen we altijd erg goede reacties. Ik was onlangs nog in een instelling en zelfs van jongeren die vorig jaar hebben meegevaren voel je nog altijd veel respect.'

 www.hogerwal.be



zonder logistiek is 't paniek

Kiezen voor logistiek, een logische keuze.

Grondstoffen aankopen, producten samenstellen en afstemmen op de wensen van de klant, ze opslaan en tot bij de gebruiker brengen. Dat is allemaal logistiek, een boeiend proces waar heel wat planning en organisatie bij komt kijken.

Zonder logistiek loopt alles in het honderd en valt de wereld stil: lege winkels, lege huizen, lege handen ... Geen wonder dus dat logistiek een van onze sterkst groeiende sectoren is, met fascinerende perspectieven en een breed aanbod aan opleidingen en jobs.

Blijf niet bij de pakken zitten, maar schiet vandaag nog in actie en kies voor een toekomst boordevol kansen, verbluffende vooruitzichten en spannende ontwikkelingen.

Meer informatie?

Surf naar www.flanderslogistics.be

en ontdek de rijkgeschakeerde wereld van de logistiek.

Mark Desmedt bvba

‘Efficiënter dankzij Onze

Pas tien jaar nadat het bedrijf Mark Desmedt zich langs het Zee-kanaal had gevestigd, ontwikkelde die ligging zich als troef. Van-daag is de Grimbergse producent van mager beton, puingranulaat en gestabiliseerd zand een trouwe binnenvaartklant. ‘Via een nieuw laad- en lossysteem willen we ons binnenvaartaandeel verder opdrijven.’

Al sinds mijn kindertijd ben ik omringd door zand’, zegt Mark. ‘Mijn ouders runden ooit nog een zandgroeve in Diegem. Daar begon ik me al toe te leggen op recyclage. Van bouwafval, afkomstig van gesloopte huizen en wegwerkzaamheden, maak ik materiaal voor funderingen en onderfunderingen. Toen ik na verloop van tijd een groter terrein zocht, viel mijn oog op een oude houtzagerij in Grimbergen, die toevallig langs het Zee-kanaal Brussel-Schelde gelegen was. Ik vond dat zeker geen voorwaarde, eerder een pluspunt. Pas toen we een centrale bouwden die mager beton en gestabiliseerd zand produceert, bleek dat een heel gelukkig toeval.’

Zee- en Schelde-zand

De firma Mark Desmedt nam die cen-

trale in 2001 in gebruik. Naast *stabilisé*, waarvoor gezeefd zand van afbraakmaterialen wordt gebruikt, verwerkt de centrale voortaan ook natuursand tot gestabiliseerd zand van een betere kwaliteit. Mark: ‘Om dat aan te voeren, zijn schepen ideaal. Je kunt op zeer korte tijd – drie à vier dagen – enorme hoeveelheden aanvoeren, tot 3000 ton per schip. Bij grote hoeveelheden ligt de kostprijs bovendien een stuk lager dan bij vervoer over de weg of via het spoor. En door onze ligging langs het Zeekanaal, kunnen we het zand rechtstreeks uit de zee of uit de Scheldemonding laten leveren.’

Voor de afvoer maakt het bedrijf minder gebruik van het water. ‘In mager beton en gestabiliseerd zand zit cement. Het moet dus binnen de vier uur verwerkt

worden, en dat lukt niet bij transport over water. Het puingranulaat voeren we wel gedeeltelijk af via schepen – zo’n twintig tot dertig procent. De rest leveren we met vrachtwagens, want heel wat werven en wegenwerken liggen niet langs een waterweg, en dan wordt vervoer per schip al snel een stuk minder interessant. Om dezelfde reden komt ook het afbraakmateriaal vooral toe met vrachtwagens. Bij afvalmateriaal van werven gaat het bovendien meestal om kleinere hoeveelheden. Maar voor de aanvoer van zand

‘Binnenvaart is perfect om voordelig, snel en in grote hoeveelheden te leveren’

zouden we echt niet meer kunnen zonder de binnenvaart.’

Nieuwe kaaimuur

In 2007 werd op de kade van Mark Desmedt zo’n 100.000 ton verscheept: 60.000 à 70.000 ton aanvoer van natuursand en 30.000 ton afvoer van puingranulaat. Onder meer door de crisis was de

kaaimuur'

vervoerde tonnage vorig jaar wat minder, al kampte het bedrijf ook met de gevolgen van een verzakking in de baan langs het kanaal. 'De weg is negen maanden onderbroken geweest voor herstellingen, en de vrachtwagens moesten drie kwartier omrijden om ons te bereiken,' zegt Mark. 'In die periode zijn heel wat afbraakbedrijven naar andere recyclagefirma's uitgeweken. We hebben daardoor zelfs twee mensen moeten ontslaan. Gelukkig is alles nu weer in orde en kunnen we de komende tijd weer volop draaien.'

In de toekomst wil de bedrijfsleider het binnenvaartaandeel van zijn bvba verder opdrijven. 'Het inzetten van de binnenvaart maakt ons efficiënter dan concurrenten die alleen vrachtwagens gebruiken. We willen dat dus zeker nog uitbouwen in de toekomst. Momenteel vernieuwen we binnen het pps-steunprogramma voor de bouw van laad- en losinstallaties onze kade. De lengte - zo'n 160 meter - blijft gelijk, maar het dek wordt steviger. Het beton is helemaal stuk, de bovenste laag bestaat bijna volledig uit aarde.

Wanneer de vrachtwagens eerst op de kade en daarna over de openbare weg rijden, laten ze vaak zware aardesporen na, wat onveilig is. Bovendien is de kade niet afgesloten, en heel wat truckchauffeurs gebruiken de plek als een soort parkeerplaats. We willen de kade kunnen afsluiten en een nieuw dek van beton aanbrengen. In ruil voor de overheidsbijdrage van 80 procent moeten we wel een bepaald tonnage halen: 100.000 ton aanvoer per jaar en 40.000 ton afvoer.'

Efficiënter lossen

Daarnaast investeert Mark Desmedt momenteel 1 miljoen euro in een nieuw lossysteem voor de kade. Om het zand van het schip naar het bedrijf te brengen, doen we nu een beroep op vrachtwagens. Tussen ons terrein en de kade ligt namelijk een openbare weg. Binnenkort moet een grote transportband die van op ons terrein boven de rijweg naar de kade zal lopen, dat overbodig maken. De band zal de inhoud van de schepen rechtstreeks in acht boxen deponeren. Daardoor zal het lossen van de schepen een stuk snel-

ler lopen. Met de bouw van de boxen zijn we al begonnen in mei, de installatie van het nieuwe transportsysteem is pas opgestart in september. Alles zou dan klaar moeten zijn in oktober 2010. De bedoeling is om met hetzelfde aantal personen een grotere omzet te halen. Momenteel werken we hier met zes man - mijn vrouw Jenny, die de administratie doet, en ik niet meegerekend. Wie weet kunnen we in de toekomst, wanneer de investeringen beginnen te renderen, zelfs nog wat extra mensen aanwerven.'



Mark Desmedt bvba in cijfers

Grootte terrein: 4 hectare
Aantal medewerkers: 6
Lengte kade: 160 meter
Jaarlijkse aanvoer natuurzand
per schip: 60 000 à 70 000 ton
Jaarlijkse afvoer puingranulaat
per schip: 30 000 ton
Jaarlijkse recyclage van bouw-
en sloopafval: 250 000 ton



Ondanks de economische crisis blijft het vergroten van de instroom een belangrijke uitdaging voor de sector. Het doet dan ook deugd om te horen dat de maritieme opleidingen dit schooljaar alweer meer geïnteresseerden weten aan te trekken. Een overzicht van de inschrijvingscijfers van de verschillende opleidingsinstellingen.

Maritieme scholen in trek 'Werkzekerheid en avontuur'

Het wegwerken van het tekort aan varend personeel is een van de zes strategische doelstellingen die het Flanders Inland Shipping Network (FISN) wil aanpakken. Vandaag is het probleem iets minder nijpend door de economische crisis, maar op langere termijn is de situatie nog lang niet verholpen. De gemiddelde leeftijd van het varend personeel is met een derde vijftigplussers nog altijd te oud. En de tendens naar grotere schepen – met bijhorende grotere bemanning – zal zich de komende jaren, ondanks mogelijke vertraging door de crisis, waarschijnlijk doorzetten. Diezelfde crisis zorgt wel voor een aangenaam neveneffect: de werkzekerheid die maritieme diploma's bieden, blijkt de interesse voor watergebonden opleidingen aan te wakkeren.

Polyvalente carrièrekansen

In het KTA Zwijndrecht – Cenflumarin ging het schooljaar op één september met 144 leerlingen van start. Dat is een stijging met 13 procent ten opzichte van vorig jaar, toen het leerlingenaantal licht terugviel. Volgens directrice Zoë Noyen volgen meer en meer leerlingen van aan wal een binnenvaartrichting. 'Ook de zij-instroom is dit jaar merkkelijk groter. Er zijn verschillende leerlingen die in het vierde jaar op onze school arriveren om een vaaropleiding te volgen. De meesten kiezen voor iets wat ze graag doen – varen interesseert hen – maar ze zijn zich ook goed

bewust van de carrièrekansen die ze met hun diploma hebben. Vorig jaar heeft het bedrijfsleven onze afgestudeerden bijna van de schoolbanken geplukt. Al studeren er ook drie leerlingen verder aan de Hogere Zeevaartschool.'

Een gelijkaardig verhaal horen we in het Maritiem Instituut Mercator in Oostende, waar het leerlingenaantal de voorbije drie schooljaren van 105 tot 184 leerlingen groeide. Volgens directeur Jan Denys stimuleert de economische crisis de instroom in het maritiem onderwijs. 'Vorig jaar voerde de baggersector een opgemerkte campagne. Maar ook onze school heeft heel wat promotie-inspanningen geleverd. De centra voor leerlingenbegeleiding kregen een brief, lagere scholen werden uitgenodigd en onze school was op heel wat events aanwezig. Ook werd samen met de maritieme sectoren geïnvesteerd in een ultramoderne brug- en machinesimulatieklas. Het beseft dat maritieme opleidingen volwaardige studierichtingen zijn. De afdeling scheepswerktuigkundige kan perfect naast een richting als elektromechanica staan. Wie hier afstudeert, is technisch polyvalent en kan ook draaien, lassen, frezen, koeltechniek enzovoort. Mocht iemand toch niet in de maritieme sector willen blijven werken, dan kan hij zonder problemen ook in andere sectoren aan de slag.'

Heroriëntering en hoger onderwijs

Aan de Hogere Zeevaartschool neemt het studentenaantal al vijf jaar op rij toe. Ook dit jaar wijzen de voorlopige cijfers opnieuw op een kleine groei met 140 nieuwe inschrijvingen voor Nautische Wetenschappen en 37 voor de Afdeling Werktuigkunde. Het totaal aantal studenten zal daardoor opklimmen tot ongeveer 650.

Daarnaast zorgen verschillende opleidingen voor extra zijinstroom van volwassenen. Sinds juni 2007 kunnen geïnteresseerden bij Syntra Midden-Vlaanderen via afstandsleren op hun eigen tempo de nodige theorie voor het examen tot matroos onder de knie krijgen. Daarna volgen ze een pakket van veertig uur basispraktijklessen op het opleidingsschip de Merdok. Vorig jaar schreven zich 44 geïnteresseerden voor de cursus in. Daarvan zijn er inmiddels 12 voor het federaal examen geslaagd. Een aantal viel af, anderen vervolgden de opleiding verder. Bovendien schreven zich dit jaar zich nog eens 27 starters voor de cursus in.

Ook bij de VDAB blijken meer en meer werkzoekenden geïnteresseerd om een opleiding tot matroos te volgen. 'De voorbije jaren organiseerden we telkens twee cursussen voor een vijftiental deelnemers', zegt Rozemie Lommez van de VDAB. 'Maar dit jaar hebben we op vraag van de sector ook een derde editie op touw gezet. Door de crisis is het aantal werkzoekenden die de opleiding aanvragen sterk gestegen. De garantie op werk is aantrekkelijk. Al spelen ook het beter bekend geraken van de sector en de mogelijkheid van systeemwerk zeker een rol.' Tot slot levert ook de vzw Levanto haar bijdrage met de omscholing van langdurig werklozen tot varende personeel. Net als de vorige

'Wie hier afstudeert, kan ook lassen, frezen, koeltechniek enzovoort.'

jaren leidde de vzw in 2009 tien kandidaten op tot matroos. In het voorjaar sloot Levanto bovendien een overeenkomst af met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, dat kandidaatmatrozen praktijkervaring wil laten opdoen en indien mogelijk naar een job laten doorstromen.

Beroepenprofiel gepubliceerd

In samenwerking met verschillende binnenvaartpartners heeft de Serv de beschrijving van het beroepencluster *be-manning aan dek* gepubliceerd. De tekst beschrijft welke taken een matroos, stuurman en kapitein in de binnenvaart uitvoert en over welke kennis en vaardigheden hij daarvoor moet beschikken. Op basis van die beschrijving kunnen in de toekomst binnenvaartopleidingen en lesinhouden worden bijgestuurd. Je kunt de publicatie nalezen op www.serv.be/Publicaties/1168.pdf



Naam
Jef Van Wichelen
Job
Bevrachter
Firma
RKE

'Veel interesse en de juiste instelling'

'Ik ben in 1979 als loopjongen begonnen in de expeditiewereld en heb alle stadia tot bevrachtingsmedewerker doorlopen. Eerst heb ik een tijdje vrachtwagens bevracht, maar sinds 1999 zit ik in de binnenvaart. Een diploma had ik niet nodig omdat ik als schipperszoon het wereldje kende: mijn ouders waren pas in 1974 gestopt met varen. Nu probeer ik om verladers- en schipperswensen op elkaar af te stemmen en om voor beide partijen een goede service te bieden. Ik werk vooral op de echt vrije markt, onder meer in Duitsland, waar de zaken iets technischer zijn doordat je zaken als waterstanden en dergelijke moet incalculeren.'

'Het leukste aan mijn job vind ik dat ik zeer zelfstandig kan werken. Ik beslis zelf op basis van mijn marktgevoel wat een correcte prijs is. Zonder dat er iemand op mijn vingers staat te kijken. Het is ook een job waarin je je gevoel kunt leggen. Je werkt vooral met familiale ondernemingen, waarmee je al snel een band opbouwt. En elke dag is anders. Je weet nooit welke vragen je zal krijgen of hoe een onderhandelingsgesprek afloopt. Wie in deze sector wil starten, heeft vooral een goede mentor nodig, naast een beetje achtergrond en de juiste instelling. Dat merk je al snel als je iemand opleidt: hij of zij moet geïnteresseerd zijn, goed contacten kunnen opbouwen en zijn mannetje kunnen staan tegenover concurrentie.'

Hoe samenwerken met wegvervoer?

Volgens specialisten biedt comodaliteit grote kansen om naar een duurzamere modal split te evolueren. Maar hoe kan de binnenvaartsector daarop inspelen? Is het een goed idee om als varende ondernemer afspraken te maken met een wegtransporteur? En veranker je die samenwerking het best in een aparte vennootschap?



**Marc Geerts, algemeen directeur
Transport Corneel Geerts NV**

'Het watergebonden transport en het wegvervoer worden nog te vaak als concurrenten tegen elkaar uitgespeeld. Wij doen eigenlijk al van in de jaren '80 aan multimodaal transport. Wat ons interesseert, is een zo goed mogelijke service bieden aan onze klant. Die maakt het niet uit of zijn goederen over de weg of over het water worden vervoerd. Hij wil gewoon een zo vlot en zo concurrentieel mogelijke deur-tot-deuraanpak. We merken dat daar meer en meer vraag naar is. In totaal beschikken wij over een 200-tal trailers, die zowat 60 procent van hun totale afstand over water afleggen. Vooral via shortsea schepen naar Skandinavië & UK. Wij kopen als transportorganisator gewoon scheepsruimte in bij de bestaande operatoren. Dat loopt goed: er is voldoende concurrentie om een redelijke prijs te krijgen. We voelen niet echt de noodzaak om onze samenwerking met het watergebonden transport op andere manieren te verankeren. Als we een eigen schip zouden kopen, zou dat onze aanpak beïnvloeden. Dan zou niet langer de service aan de klant centraal staan, maar zouden we erop aansturen om ons schip vol te laden. Het lijkt me een goede zaak dat de binnenvaart ons meer als partner dan als concurrent ziet: dan kan zij mee profiteren van onze vele commerciële contacten.'



Peter De Kimpe,
binnenvaartondernemer ms Mustang

'Wij werken nu al een tweetal jaar goed samen met een wegtransporteur. Transport Gheys is via via bij ons komen aankloppen omdat zij meer en meer vrachten hadden

die ook een deel over het water konden. Voor ons is er eigenlijk niet veel veranderd: we hebben een termijnovereenkomst, maar de oprichting van een aparte vennootschap of een andere constructie was niet nodig. Zij krijgen veel vragen uit de markt en ze verzorgen het voor- en natransport. Wij varen net als vroeger. Zelfs in deze tijden hebben we door onze samenwerking nog altijd vrij goed ons werk. Andere mogelijkheden om samen te werken hebben we eigenlijk nooit onderzocht. Misschien dat die er wel zijn, maar wij zijn tevreden met onze situatie.'



Guy Cabus, relatiebeheerder
Binnenvaart, Bank J. Van Breda & C°

'Wij hebben nog geen vragen ontvangen van varende ondernemers die, zelf of in samenwerking met een derde, ook wegtransport willen aanbieden. Een dergelijke

omschakeling ligt niet voor de hand voor een sector die uit familiale ondernemingen bestaat. We merken nu al bij de crisis dat het moeilijk is om onderling allianties te sluiten. Schippers hebben een vrij individualistische mentaliteit, maar ik geloof zeker dat er opportuniteiten zijn. Het gebeurt wel eens dat grote maatschappijen een alliantie aangaan met een bestaande binnenvaartondernemer om zo de knowhow binnen te halen om gecombineerd deur-tot-deur-transport te kunnen aanbieden. En ook als individuele schipper zou je dus een samenwerkingsverband kunnen aangaan met een wegtransporteur. Of een familielid kan in het wegtransport stappen en de voor- en natransporten verzorgen. In de praktijk lijkt een aparte vennootschap me de beste garantie op een vlotte samenwerking. Het nadeel is wel dat je voor die vennootschap een boekhouding moet bijhouden en dat je niet meer forfaitair wordt belast. Maar om dat op te lossen, kun je ook alleen het voor- en natransport in de vennootschap onderbrengen. Voor het oprichten van een vennootschap heb je wel wat startkapitaal nodig, wat in deze tijden en in deze kapitaalsintensieve sector niet altijd evident is.'



Prof. Eddy Vandevoorde,
Steunpunt Goederenstromen UA

'De voorbije jaren bestond er te veel rivaliteit tussen de verschillende transportmodi. De binnenvaart en het spoor hebben elkaar in zekere mate gekannibaliseerd. Als langetermijnoplossing geloof ik hard in sectoroverschrijdende samenwerking rond concrete goederenstromen. Op kleinere schaal kun je je, als individuele binnenvaartondernemer, samen met een wegvervoerder op een bepaalde regio richten en een door-to-doorservice opstarten. Ik zou die samenwerking dan wel in een apart bedrijf verankeren om te voorkomen dat de ene de andere vliegen afvangt. Maar ook op grotere schaal zie ik zeker opportuniteiten. Denk bijvoorbeeld aan het wegtransport van en naar de haven. Daarvan kun je een aanzienlijk deel net buiten de haven samenbrengen om het dan op binnenschepen te zetten. Dat zorgt voor een extra overslagkost, maar die kun je volgens onze eerste berekeningen terugverdienen door de snellere rotatie binnen de haven, dankzij de grotere volumes. Om een dergelijk project te realiseren, geloof ik sterk in de kracht van een platform als Flanders Logistics of het FISN, waarin verschillende partners samen aan de kar trekken om te komen tot een versterking van de concurrentiekracht van de Vlaamse logistieke sector.'

1 Sterke punten van dit schip?

‘Dat het afbetaald is. In deze tijden van economische crisis kun je alleen maar blij zijn met het feit dat je geen zware leningen lopen hebt. En dat je schip in perfecte staat is. Drie jaar geleden hebben we de motoren nog vernieuwd en we beschikken over alle moderne navigatieapparatuur. Los daarvan heeft een kleiner schip als het

onze een vrij groot vaargebied. Om sociale redenen beperken we ons vaargebied wel tot voornamelijk Nederland, België en Noord-Frankrijk. Op die manier lukt het beter om af en toe onze kinderen en kleinkinderen te zien. Voorts beschikken we over een ADNR-certificaat voor het vervoer van gevaarlijke goederen.’

2 Hoe ik mijn bedrijf uitbaat?

‘Tot 29 jaar geleden was ik in de tankvaart actief, maar mijn vrouw en ik hebben er bewust voor gekozen om met ons tweeën te gaan varen. Dat is toch een andere sfeer dan met personeel. En financieel lukte dat ook, omdat je een pak kosten vermijdt. We hebben nooit met een vaste bevrachter gewerkt: we kozen onze reizen helemaal vrij.

Nu het aanbod is ingestort, keert dat zich wel tegen ons. Bevrachters werken liever met hun vaste contacten. Terwijl ze ons vroeger ook af en toe nodig hadden en wij altijd op de afspraak waren als we met hen in zee gingen. Nu goed, we liggen ook liever stil dan dat we tegen zo’n lage prijzen moeten varen dat je er niets aan overhoudt.’

3 Toekomstvisie voor de sector?

‘Ik vrees dat de crisis nog lang niet achter de rug is. Momenteel schat ik dat het vrachtaanbod met 15 à 20 procent is ingevallen. Maar het probleem is dat de vrachtprijzen zo erg beïnvloedt dat onze inkomsten met 75 procent zijn achteruitgegaan. De grotere scheepsklassen varen nu ook op onze vrachten. Terwijl we zelf bewust nooit aan nieuwbouw hebben gedaan. De bedragen die werden betaald, kon je **nooit** opvaren. De aantrekkingskracht zat in de handelswaarde van het schip. De banken zagen er echter geen graten in en stimuleren nu om tegen elke prijs te blijven varen. Persoonlijk vind ik dat een aantal van die schepen gewoon een tijd uit de vaart zou moeten verdwijnen. Zoniet dreigt de hele sector verzwakt uit de crisis te komen.’

Schip
Arcadia

Eigenaar
Henk Beerens en
Ria Van Sommeren

Vrachten
veevoeders, ADNR-goederen,
constructiematerialen

Afmetingen
55 x 6,6 meter

Capaciteit
630 ton