

Hip met het schip

Intermodaliteit kan mobiliteit redden

Justin Gleissner
journalist

"Hip met het schip". Die titel is niet van ons, maar is gepikt uit het schoolopstel van een drietal meisjes die een boodschap schreven aan 'al de bazen van de fabrieken in Vlaanderen' waarin ze pleitten om meer over water te vervoeren dan over de weg omdat het zo veel veiliger is, zuiniger, milieuvriendelijk en minder files veroorzaakt. Dus: Hip met het schip! Die boodschap werd midden juni van vorig jaar, bevestigd aan een paar honderd ballonnen, opgelaten bij de opening van de Cargovil Container Terminal (CCT) in Grimbergen.

De grootwarenhuisketen Carrefour, die in het vlakbij gelegen industriepark een verdeelcentrum heeft, maakte al meteen gebruik van de CCT en laat jaarlijks circa 1.300 deepsea-containers (komende van over-zee) vanuit de haven van Antwerpen per binnenschip naar Grimbergen overvaren. Het betekent evenveel trucks minder op de E19.

Intermodaliteit en modal shift

Meteen komen twee begrippen in beeld die in verband met de verkeersproblematiek ook 'hip' zijn geworden: intermodaliteit en *modal shift*. Schepen zullen wel nooit kunnen afmeren aan de achterdeur van de supermarkt om daar hun vracht te lossen en dus blijft de vrachtwagen onontbeerlijk om de afstand van de waterweg naar de 'ingang voor leveranciers' te overbruggen, maar dankzij deze intermodaliteit wordt het traject over de weg wel aanzienlijk ingekort. Daartoe moet er echter eerst een 'modal shift' plaatsgrijpen: het goederenvervoer moet zich, geheel of gedeeltelijk, verplaatsen van de weg naar het water (of het spoor). Wie dat perfect hebben begrepen zijn Alain Zielens van de containerterminal in Avelgem en Peter Vierstraete, die in Wielsbeke een gelijkaardig initiatief uitbouwt (zie verder).

Promotie Binnenvaart Vlaanderen

Intermodalisme en modal shift zijn ook de twee belangrijke denkpistes die worden gevolgd door Promotie Binnenvaart



■ *Betere vaarwegen maken vervoer over water attractiever*

Vlaanderen (PBV) die in 2002 haar tienjarig bestaan vierde. Deze vzw, waarin afgevaardigden van de binnenvaartsector, de vakbonden, de industrie, de tussenpersonen en de administratie zitting hebben, besefte al vrij spoedig dat eerst de middelen moesten worden gecreëerd om deze modal shift mogelijk te maken. In de eerste plaats moest de binnenvaart performanter worden wat een sanering inhield van de vloot: oud voor nieuw; een actie die trouwens op punt werd gesteld door de Europese Commissie. Onder impuls van PBV kwam daarbovenop een ondersteuningsprogramma voor binnenvaarders die modernisering en technische verbeteringen aanbrachten aan hun schip. Het ministerie van Economische Zaken maakte daarvoor budgetten vrij.

Inmiddels (1998) was ook de liberalisering van de binnenvaartmarkt - Europees opgelegd - een feit geworden en organiseerde PBV managementscursussen om de binnenvaarders beter voor te bereiden op de vrije markt. PBV startte eveneens initiatieven met het oog op de introductie van informatica en telematica in de binnenvaart en beide initiatieven kenden grote bijval. Verder werd bij de overheid - met wisselend succes - aangedrongen op een beter onderhoud van de vaarwegen (lees baggerwerken om de oorspronkelijk gegarandeerde diepten terug op peil te brengen) en op een modernisering van sluizen en bruggen. PBV sprong eveneens in de bres om een drastische verlaging (90%) van de vaarrechten te bekomen. Vanaf 1 januari 2000 werd het tarief herleid tot 0,01 BEF/tonkm'....

Publiek-private samenwerking

Tenslotte propageerde PBV de bouw van kaaimuren en goederenoverslagplaatsen langsheen de waterwegen volgens de formule van de publiek-private samenwerking (PPS) waarbij de overheid 80% van de investering van de superstructuur (meergelegenheid) ophoest. De privé-investeerder neemt de overige 20% voor zijn rekening, bouwt de superstructuur (bevloering, loodsen, behandelingstuigen enz.) en garandeert een bepaalde omvang aan trafiek - afhankelijk van de hoogte van de investering - aan de binnenvaart toe te vertrouwen. De formule werd ook op diverse plaatsen in West-Vlaanderen toegepast (zie tabel 1).

Parallel daarmee stuurde PBV drie vrachtprospectoren op pad om de bedrijven en de *traffic managers* te wijzen op de mogelijkheden en de voordelen van een modal shift. Zij begeleiden eveneens de ondernemingen die overwegen met de PPS-formule in zee te gaan.

Gans dit programma heeft zijn effect niet gemist. Toegegeven, het ging vooraf gestadig bergaf met de binnenvaart in België. In 1970 bedroeg inzake goederenvervoer het aantal gepresteerde tonkilometer door de binnenvaart nog 24%. In 1997 was dit aandeel geslonken tot slechts 10%. Maar vanaf 1997 trad een kentering op. Op het totale waterwegennet van 1.100 km werd er afgelopen jaar 4.403.775.060 tonkilometer vervoerd; een nieuw record. Dat is 4,4 procent meer dan in 2001 en maar liefst 40,7 procent beter dan vijf jaar geleden. Om de totale economische impact van de binnenvaart in te schatten moet daarbij nog worden rekening gehouden met de trafiek, gegenereerd door de Vlaamse zeehavens. Die kan geschat worden op 90 tot 100 miljoen ton per jaar. Alleen al in de haven van Antwerpen werd afgelopen jaar 74 miljoen ton gelost of geladen op binnenschepen. In de haven van Gent was dat circa 12 miljoen ton. En om in hetzelfde turbo-taaltje te eindigen: het schip is hip, modal shift is keitof!

Tabel 1

Binnenvaartterminals langsheen West-Vlaamse waterlopen optredend als bouwheer voor het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap

Waterweg	Aanvrager	Aard	Opmerking
Kanaal Bossuit-Kortrijk	NV Desiré Stadsbader-Flamand	Bouwmaterialen	In bedrijf sinds mei 2001
Kanaal Bossuit-Kortrijk	NV Despriet	Bouwmaterialen	In bedrijf sinds mei 2001
Kanaal Bossuit-Kortrijk	NV Devamix	Bouwmaterialen	In bedrijf sinds mei 2002
Bovenschede	AVCT	Containers	In bedrijf sinds juni 2002
Leie	RTW	Containers	In bedrijf einde 2003
Kanaal Roeselare-Leie	WIER	Containers/Bulk	In bespreking
Kanaal RoeselareLeie	NV Spano - Oostrozebeke	Houtspaanders	In bedrijf medio 2003
Kanaal Bossuit-Kortrijk	NV Dumoulin - Kortrijk	Landbouwgrondst.	Werken starten voorjaar 2003
Leie	Geldof	Ondeelbare stukken	Werken starten voorjaar 2003
Kanaal Roeselare-Leie	Delvaza	Zand	Werken starten voorjaar 2003

Bron: NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer, grafische verwerking: WES Onderzoek & Advies

Binnenvaart in de lift

Een betrouwbare barometer voor de binnenvaartactiviteiten in het algemeen vormen de trafiekcijfers van de **Dienst voor de Scheepvaart**, die het Albertkanaal en de Kempische kanalen beheert.

	2001	2002	%
Vervoerde tonkilometer	2.757.990.242	2.953.780.260	+ 7,10%
Vervoerde tonnage	35.929.817	37.786.004	+ 5,17%

Op de hoofdwaterwegenas Antwerpen-Brussel-Charleroi, die voor wat het Vlaams gedeelte betreft door de **NV Zeekanaal** wordt beheerd, evolueerde de vervoerde tonnage als volgt (afgerond):

	2001	2002	%
Vervoerde tonnage	9,45 miloen ton	9,90 miljoen ton	+ 4,7%

Hoe zit het met West-Vlaanderen?

Ook in West-Vlaanderen hield de binnenvaart gelijke tred met de algemene tendens. In 1995 werden aan de sluisen op de West-Vlaamse waterlopen 49.469 geladen schepen geteld met een globale tonnage van 19.306.67. Op 31 december 2000 bleef de teller stilstaan op 51.703 schepen die 23.809.872 ton vervoerden.

Inzake waterwegen-infrastructuur in West-Vlaanderen werd op 27 april 2001 in Zwevegem, op het kanaal

Bossuit-Kortrijk, een nieuwe sluis ingewijd, waardoor gans het kanaal bevaarbaar werd voor schepen van 1.350 ton (voorheen 350 ton). In de loop van vorig jaar werd opnieuw gebaggerd op de Leie en op de Ringvaart om Gent; niet onmiddellijk op West-Vlaams grondgebied, maar binnenvaart is grensoverschrijdend bij uitstek en deze baggerwerken verhogen ook de bereikbaarheid van de West-Vlaamse regio. De diepgang op Gent-Oostende werd er verhoogd tot 2,70 m met een onmiddellijk gunstig resultaat op het rendement van de schepen, op de vrachtprijzen en dus op de competitiviteit van de binnenvaart. Op de Ringvaart werd zelfs 3 m diepgang in het vooruitzicht gesteld. Positief was ook invoering van de 24-uur bediening van de sluis van Evergem, die zowat geldt als de poort op onder meer West-Vlaanderen. Daar werd vorig jaar ook de eerste spadesteek gegeven voor de ontdebelling van de sluis. Evergem II moet in 2007 operationeel worden. Vermelden we ook de bochtafsnijding Beernem op Gent-Oostende, begonnen in november van vorig jaar en deel uitmakend van de optimalisering van het kanaal Gent-Brugge/Oostende.

Maar ondanks alle verbeteringswerken blijven de beperkingen van deze vaarweg een grote handicap voor **de ontwikkeling van de haven van Zeebrugge**.

De Maatschappij voor de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ) propageert de volgens haar ideale oplossing: een nieuwe waterwegverbinding die Zeebrugge rechtstreeks met het kanaal Gent-Terneuzen zou verbinden; het zogenaamde Noorderkanaal. In tweede orde wijst men ook op de noodzaak van een verbetering van het wegen- en spoorwegnet rond Zeebrugge, samen met de verbeterde aansluiting op het hoofdwatwegennet door middel van een gegarandeerde kust- en estuaire vaart en de optimalisatie van het Kanaal Brugge-Gent. Dit laatste zou onder meer kunnen door kruisingsplaatsen te voorzien waar duwkonvoeien elkaar kunnen passeren. MBZ vraagt dat de overheid zonder verwijl de voorgestelde kustvaartverbindingen met het hinterland zou ondersteunen.

Een hoofdstuk apart is **de doortocht van Kortrijk**, die wordt verbreed tot 32 m en aangepast opdat schepen van 1.350 ton elkaar zouden kunnen kruisen. De volledige Leie-doortocht moet tegen 2007 zijn gerealiseerd. Verwacht wordt dat de scheepvaart van en naar Frankrijk dan tot tien miljoen ton per jaar zal verdubbelen. De doorvaarhoogte onder de bruggen - na vernieuwing - zal dan zeven meter boven het normale waterpeil bedragen zodat schepen met drie lagen containers er onderdoor zullen kunnen.

Het Leie-programma liep aanzienlijke vertraging op door de onverwachte ontdekking van bodemverontreiniging bij de vernieuwbouw van de Groeningebrug in Kortrijk.

Hierna belichten we twee projecten uit de provincie: **River Terminal Wielsbeke** en **Avelgem Container Terminal**.



DAIKIN
AIR CONDITIONING
REFRESHES YOUR LIFE

Airconditioning speelt vandaag meer dan ooit een sleutelrol in ons leven. Op de werkplaats, in winkels en thuis beïnvloeden de omgevingstemperatuur en luchtkwaliteit onze prestaties, onze gezondheid en ons welzijn in het algemeen. Daikin biedt u een brede waaier aan innovatieve en energiezuinige systemen, ontworpen om gemakkelijk geïnstalleerd te worden. Bovendien zijn zij niet alleen gebruiks- en milieuvriendelijk, maar ook zuinig. Uw Daikin-verdeler bezorgt u graag meer informatie. Of surf naar www.daikineurope.com

River Terminal Wielsbeke in beeld

De binnenvaart zal maar effectief doorbreken naarmate de overheid erin slaagt het goederenvervoer over de weg terug te dringen. Dit is geen financiële kwestie maar daar zijn wel beleidsdaden voor nodig die enige politieke moed vergen.

Zo luidt de no-nonsense diagnose van het mobiliteitsprobleem zoals verwoord door **Peter Vierstraete van Katoen Natie/Seaport Terminals**. En wat voor het land telt, geldt uiteraard ook voor West-Vlaanderen. De heer Vierstraete is projectleider van River Terminal Wielsbeke (RTW) die oktober/november van dit jaar operationeel wordt. Het betreft hier een initiatief van Katoen Natie met de groep-Ideal als medeaandeelhouder. Die nieuwe infrastructuur kan een belangrijke bijdrage leveren in de beheersing van de mobiliteit in de West-Vlaamse regio.

RTW krijgt een kadelenkte van 255 m bij een waterdiepte van 2,30 m. In het totaal verwierf het consortium aan de Leie 8 ha. Daarvan wordt in een eerste fase 1,6 ha operationeel gemaakt, waarvan 4.000 m overdekt. De kade wordt mits een bedrag van 80 miljoen frank gebouwd volgens de formule van de publiek-private samenwerking (PPS) waarbij 80% van de investering wordt gedragen door de overheid. Voor de bevoering, gebouwen, behandelingstuigen enz. trekt de private investeerder nog eens een budget uit van 35 miljoen frank. Spoor aansluiting is niet voorzien.



■ De bouwsite van de River Terminal Wielsbeke aan de Leie. Vanaf oktober/november worden hier containers geladen/gelost en overgeslagen op vrachtwagen (situatie op de foto dateert van begin februari 2003)

Op de 16.000 m² van de eerste bouwphase kunnen tot duizend teu (containereenheden van twintig voet lengte) worden opgeslagen. De jaarlijkse overslagcapaciteit van de terminal bedraagt 50.000 teu die men hoopt te bereiken binnen de vier jaar. RTW zal een dagelijkse afvaart aanbieden op Antwerpen, en twee- tot driemaal per week een schip inleggen op Rotterdam. De plaatselijke industrie, tot 20 à 25 km in de omtrek van Wielsbeke, wordt het voor de hand liggend cliënteel van RTW en dit zowel voor import als voor export. Een marktstudie heeft uitgewezen dat de regio jaarlijks een container-pakket kan genereren van circa 50.000 containers, die thans nog via de weg van en naar de zeehavens transiteren en die voortaan langs de waterweg zullen kunnen worden aan- en afgevoerd. Peter Vierstraete wil geen prijsenslag aangaan met het wegvervoer: "Als er een *modal shift* ontstaat moet dit om een duurzame reden zijn. Goedkoper varen kan een tijdelijk voordeel zijn dat vlug ongedaan kan worden gemaakt en waarbij trafieken telkens worden geheroriënteerd in afwachting van de volgende prijsvoolutie enz. Daar doen wij niet aan mee!"



■ De NV Zeekanaal treedt op als bouwheer voor de River Terminal Wielsbeke.

Avelgem (AVCT) demonstreert gecombineerd vervoer

De Avelgem Container Terminal werd in 1990 operationeel en sindsdien evolueerde het aantal "moves" (havenjargon voor behandeling van containers) van 2.500 teu in het eerste boekjaar tot circa 68.000 teu vorig jaar. Begonnen in een eerste fase met een kadelenkte van 120 m en één containerkraan werd de infrastructuur in 2001 uitgebreid tot 200 m kadelenkte in de tweede bouwphase waarin ook een tweede kraan werd geplaatst. Er kunnen schepen meren tot 1.350 ton met drie lagen containers. AVCT is begin- en eindpunt van zes afvaarten per week Rotterdam-Avelgem en driemaal per week wordt op Antwerpen gevaren. De terminal heeft thans een opslagcapaciteit van tweeduizend teu op 19.000 m² terreinoppervlakte waarvan 2.400 m² overdekt. Het initiatief voor deze binnenvaartterminal werd genomen door twee Nederlandse baantransportondernemingen (Groenenboom en Overbeek) die evenwel ook ervaring hadden met Rijnvaart. Derde partner werd Alain Zielens, tevens bestuurder-directeur van AVCT.

95% van de import-containers die in Avelgem worden overgeslagen, zijn bestemd voor Noord-Frankrijk. De export in containers uit de Noord-Franse regio via Avelgem bedraagt 75%.; slechts 25% van de export is afkomstig uit het West-Vlaamse hinterland: Kortrijk, Waregem, Ronse, Doornik, Oudenaarde enz...

Om West-Vlaamse industriëlen tot de waterweg te bekeren helpt Alain Zielens vooraf het fabeltje uit de wereld dat de binnenvaart traag zou zijn. De vaartijd tussen Avelgem en Rotterdam bedraagt slechts 18 uur. Over het traject Avelgem-Antwerpen vaart een schip slechts 13 uur en in beide gevallen gaat het dan om



■ *Schip in lossing bij AVCT. Aan de overkant van de Schelde begint Wallonië.*



■ *Alain Zielens, bestuurder-directeur van de binnenvaart-terminal in Avelgem (AVCT): "Continue openstelling van de vaarwegen kan tot 50% meer binnenvaarttrafiek genereren."*

transporten van circa dertig laadkisten. Maar de heer Zielens betreurt wel dat er op de Vlaamse binnenwateren nog altijd zondagvaarverbod geldt. Daardoor ontstaat op maandag filevorming aan de sluis in Evergem en duurt het doorgaans een hele dag om de vertraging bij het schutten op te halen.

Als deze kunstmatige belemmeringen worden opgeheven, kan nog meer trafiek van de weg naar het water worden overgeheveld. Wat AVCT betreft zou daardoor alleen al de trafiek op Avelgem met 30% kunnen toenemen; aldus Zielens. De binnenvaarders zelf krijgen van de terminaloperator een open doekje: zij werken bijzonder flexibel en geven met moderne vaartuigen ten alle tijde vervoerszekerheid.

■ *De auteur is als beroepsjournalist met specialisatie 'haven en scheepvaart' onder meer verbonden aan het tijdschrift NV Binnenvaart van Promotie Binnenvaart Vlaanderen.*

1 Een tonkilometer is het vervoer van één ton over een afstand van één kilometer