

# Binnenvaart heeft de wind in de zeilen



Gazet van Antwerpen\* - 20 Jan. 2018  
Pagina 22

\* Gazet van Antwerpen/Metropool Zuid, Gazet van Antwerpen/Kempen, Gazet van Antwerpen/Waasland, Gazet van Antwerpen/Mechelen, Gazet van Antwerpen/Metropool Stad, Gazet van Antwerpen/Metropool Noord

*Het vervoer van goederen over water is vorig jaar in Vlaanderen met 6,5% gestegen. Er werd via de binnenvaart 72 miljoen ton vervoerd: het beste cijfer sinds 2011 en een van de beste cijfers ooit. Volgens Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts (N-VA) moet de binnenvaart in de komende jaren honderdduizenden vrachtwagens van de weg halen. Maar dat is niet zo evident, want binnenvaart is traag en bemanning is heel moeilijk te vinden.*

De economie groeit. Er zijn meer jobs, mensen worden welvarender en kopen meer goederen, waardoor het goederentransport ook toeneemt. Er wordt verwacht dat de economische groei in de komende jaren flink zal aanhouden, waardoor ook de files groter worden.

De binnenvaart kan de aangroei van die files beperken. "Volgens het Federaal Planbureau zal de binnenvaart tegen 2030 elk jaar met gemiddeld 2,8% groeien", zegt Jochen Maes, transporteconoom van het onderzoeksbureau Ecorys. "Maar ook het aantal vrachtwagens zal in die periode toenemen, met gemiddeld 1,8% per jaar. Tegen 2030 is er daardoor een derde meer vrachtwagens dan vandaag." Met andere woorden: de binnenvaart vertraagt de groei van de files wel, maar ze groeien nog altijd.

"De binnenvaart kende in 2017 wel een sterke stijging, maar dat wil niet zeggen dat die in de komende jaren kan worden aangehouden", zegt Jochen Maes. "De binnenvaart zit nu aan het niveau van voor de economische crisis. In 2008 werd er ongeveer evenveel ton aan goederen via de binnenvaart vervoerd als vandaag. Het is daarom te vroeg om al te spreken van een definitieve doorbraak. Bijna zeven op de tien transporten van goederen in België gebeuren vandaag nog altijd met de vrachtwagen. Maar het geeft wel hoop dat de binnenvaart de jongste jaren steeds meer containers vervoert."

**TROEF:** Binnenvaart is goedkoop en stipt

In de Antwerpse haven speelt de binnenvaart een grotere rol dan in de rest van België. Al 37% van de goederen die met de boot in Antwerpen aankomen, wordt met het binnenschip verder tot bij de klant gebracht. Meestal gebeurt dat op het Albertkanaal, of via kleinere kanalen in de Kempen.

Binnenvaart heeft alvast één grote troef: het is goedkoop. Uit een berekening die professor Thierry Vanelslander (Universiteit Antwerpen) voor uw krant maakte, blijkt dat het kostenverschil hoog oploopt als de afstand groter wordt. Een bedrijf dat goederen vervoert van Antwerpen naar Basel in Zwitserland, betaalt met de vrachtwagen 894 euro per TEU (standaardmaat voor containers). Met de binnenvaart kost dat transport 550 euro.

Daar staat tegenover dat de binnenvaart bijzonder traag is. Met de vrachtwagen ben je, ondanks de files, in anderhalve dag in Basel. Met de binnenvaart duurt dat een kleine week.

"Maar de snelheid is niet het belangrijkste", zegt Thierry Vanels-lander. "Een bedrijf wil vooral weten wanneer zijn goederen aankomen. Dan kan het zijn logistieke proces daarop afstemmen. De binnenvaart heeft het voordeel dat het veel stipter is dan de vrachtwagen. Vervoer via de weg is sneller, maar ook onvoorspelbaarder. Je weet nooit op voorhand hoelang de files zijn."

**HANDICAP:** Schepen staan ook in de file

Toch is het niet uitgesloten dat ook een binnenschip bij aankomst in een wachtrij kan staan. "Op piekmomenten moeten binnenvaartschepen in de haven van Antwerpen soms wachten aan de terminals", zegt Tom Verlinden, mobiliteitsmanager bij het Havenbedrijf Antwerpen. "Dat komt door de capaciteitsproblemen bij de grootste containerterminals. We kunnen niet zomaar extra havenarbeiders inzetten om de lading op de binnenschepen te lossen, omdat die extra arbeiders geen plaats hebben om hun werk te doen. Bovendien is er, zeker in de zomer, een tekort aan havenarbeiders. Er worden nu volop nieuwe mensen opgeleid."

"We willen de wachttijden voor binnenschepen beperken door meer ladingen te bundelen. In plaats van vijf schepen met elk tien containers, willen we dertig containers op één schip. We organiseren workshops met de uitbaters van de terminals en de binnenschippers om de bundeling mogelijk te maken. We werken bovendien samen met het platform NxtPort, zodat de gegevens over ladingen transparant worden gemaakt. Dat maakt het bundelen van containers makkelijker."

**HANDICAP:** Personeel is moeilijk te vinden

Niet alleen de wachttijden aan de terminals in Antwerpen zijn een knelpunt. Er is ook een tekort aan bemanning voor de schepen.

De huidige generatie binnenschippers vergrijsd. Meer dan de helft van de zelfstandige ondernemers in de binnenvaart is ouder dan vijftig jaar. Die ondernemers vinden ook zeer moeilijk personeel. En het aantal opleidingen dat je voor binnenschipper of kapitein kan volgen, is beperkt. "Maar we hebben slechts tien à vijftien afgestudeerden per jaar", zegt directeur Roel Buisseret van de Scheepvaartschool Antwerpen, die een middelbare opleiding aanbiedt. Voorts organiseert Syntra-Midden Vlaanderen via het internet cursussen voor volwassenen die zich willen omscholen tot matroos of binnenvaartondernemer.

Veel mensen willen de job niet doen omdat ze dan lang van huis zijn. "Als je van Antwerpen naar Boedapest en terug moet varen, ben je een maand van huis weg", zegt Marc De Decker, directeur van de federatie Belgische Binnenvaart.

Bovendien kan wie afstudeert aan de Scheepvaartschool ook op een cruiseschip gaan werken. Daar moet je geen zware goederen laden en lossen, waardoor het werk er fysiek minder zwaar is.

En dan is er nog een laatste knelpunt. Kleinere kanalen, zoals bijvoorbeeld tussen Dessel en Schoten, dreigen in de komende jaren leeg te lopen. “Veel schepen zijn verouderd en de investering in een nieuw klein schip is te hoog in vergelijking met de opbrengst van dat schip, want je kunt er niet veel goederen op laden”, zegt Marc De Decker.

TROEF: De allerbeste optie voor afval

Maar minister Ben Weyts laat zich niet uit zijn lood slaan. Hij heeft vorig najaar aan Multimodaal Vlaanderen, een onderdeel van het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL), de opdracht gegeven om bedrijven te adviseren bij het zoeken van alternatieven voor de vrachtwagen.

“Wij bellen de bedrijven zelf op en bieden hen voor een kleine prijs ons advies aan”, zegt Peter Lagey van Multimodaal Vlaanderen. “Binnenvaart is bijvoorbeeld heel interessant voor het vervoer van afval, dat als grondstof voor nieuwe producten wordt gebruikt, bijvoorbeeld in de chemie. Bij afval kan het geen kwaad als het enkele dagen onderweg is. Bedrijven moeten het niet heel snel hebben en het heeft te weinig toegevoegde waarde om een duur transport via vrachtwagens te verantwoorden.”

“We overleggen nu met een twintigtal belanghebbenden, zoals transportbedrijven en intercommunales, om afval via het water te vervoeren. Bedrijven zijn bereid om mee te stappen in dat verhaal, omdat ze zichzelf dan een groen imago aanmeten. We zijn hier nog maar enkele maanden mee bezig, dus geef ons nog even tijd”, zegt Peter Lagey.

christof willocx

Copyright © 2017 Concentra. Alle rechten voorbehouden