

'Estuaire vaart kan breder kanaal niet vervangen'

- woensdag 13 januari 2010

Uitbater estuaire schepen ziet vooral tijdelijke oplossing



Olivier Crousel begrijpt niet waarom de beslissing over het Schipdonkkanaal zo lang op zich laat wachten. 'Na twee jaar moet nu toch genoeg bestudeerd zijn?'
mvn © michel vanneuville

DAMME/BRUGGE/KNOKKE-HEIST - 'In plaats van het Schipdonkkanaal te verbreden, moeten we de estuaire vaart uitbreiden.' Zowat elke politicus haalt dat argument aan als het over de omstreden kanaalverbreding gaat. Maar wat is dat eigenlijk, die estuaire vaart? 'Wij zijn een tussenoplossing tot er een breder kanaal wordt gegraven', zegt Olivier Crousel van PortConnect. Tom Le Bacq

Op dit ogenblik varen drie estuaire schepen tussen de haven van Zeebrugge en het hinterland. Het gaat om binnenschepen die zijn omgebouwd, zodat ze ook op zee kunnen varen. Sinds 2008 zijn er drie zulke schepen: de Amberes, de Tripoli en de Deseo.

Het Zeebrugse bedrijf PortConnect vaart met die laatste twee. 'Vanuit Zeebrugge varen we via de Noordzee en Vlissingen de Schelde op. Zo geraken we in Gent en in Antwerpen. In principe kunnen we ook tot Brussel varen, als we het kanaal van Willebroek zouden nemen', zegt Olivier Crousel, verantwoordelijke bij PortConnect.

'Onze twee schepen kunnen elk ongeveer 350 twintigvoetcontainers meenemen', zegt hij. 'Ieder schip doet drie rondvaarten per week, heen en terug van Zeebrugge naar het hinterland. Per jaar vervoeren we zo'n 100.000 teu (*100.000 containers die twintig voet lang zijn, red.*). In principe kunnen we meer. In het begin was de verwachting dat we 165 of 170.000 teu zouden vervoeren. Maar de crisis speelt uiteraard ook onze sector parten.'

Hoe snel sta je met zo'n schip op je bestemming?

Crousel: 'Op acht uur staan we in Antwerpen, naar Willebroek varen duurt twaalf uur.'

En kan het concurreren met het vervoer over de weg, met de binnenvaart of het spoor?

'Het probleem is dat heel veel afhangt van het type schip dat je bouwt. Je kunt een groot estuair schip laten bouwen, dat dus meer en goedkopere vracht kan meenemen. Maar daar geraak je bijvoorbeeld het Albertkanaal niet mee op, omdat je niet onder de spoorwegbrug in Merksem kan. Een alternatief is dan om een kleiner schip te maken, maar dat jaagt de kostprijs en exploitatieprijs enorm de hoogte in. Dan kun je niet concurreren met een gewoon binnenvaartschip. En dat is het grote risico aan zo'n estuair schip: je moet het een heel specifieke taak kunnen geven. Met een gewoon binnenschip kun je alle kanten uit.'

Maar is de estuaire vaart een succes tot nu toe?

'Ik vind het een prachtig initiatief en het concept draait goed. Maar het is een tussenoplossing, een noodgreep tot er op termijn misschien een betere binnenvaartoplossing komt.'

'Ik geef een voorbeeld: de haven van Rotterdam krijgt containers uit Azië binnen. Die kan het direct doorsturen op de Rijn met binnenvaartschepen, die zo bijna tot in Basel in Zwitserland kunnen raken. Daar kan een estuair schip niet tegenop. Een estuair schip heeft extra bemanning aan boord, moet gemaakt worden volgens extra normen, en is in exploitatie 40 tot 50 procent duurder dan een gewoon binnenschip van die omvang.'

Wat zijn de voordelen?

'Wij zijn veel flexibeler dan bijvoorbeeld het transport per trein. Wij kunnen 24 uur op 24 uitvaren, zeven dagen op zeven. Een goederentrein rijdt al niet in het weekend, en als er dan nog eens een staking uitbreekt... Op die momenten komen heel veel klanten aankloppen bij ons.'

'Wij varen in acht uur van Zeebrugge naar Antwerpen, een goederentrein doet daar maar twee of drie uur over. Maar de geluidsoverlast die zo'n goederentrein veroorzaakt, is groot. Dan bieden wij met onze estuaire schepen veel minder overlast voor de omwonenden. Zo zou het met binnenschepen ook zijn, trouwens. Wij storen niemand, en we kunnen het equivalent van vijf goederentreinen meenemen.'

Maar jullie worden ook zwaar gesubsidieerd.

'Integendeel. Wij hebben nog geen subsidies gezien. De subsidies golden voor de ombouw van de binnenvaartschepen naar estuaire schepen. Er zijn ook exploitatiesubsidies, maar die worden alleen uitbetaald als je bepaalde doelstellingen haalt. Maar die liggen bijna onmogelijk hoog.'

Waarom ziet u de estuaire vaart als een tussenoplossing?

'Omdat het ook altijd zo is opgevat. Grote containerbedrijven gebruiken nu tijdelijk die estuaire vaart, omdat ze ervan uitgaan dat er later een breder Schipdonkkanaal komt.'

'De estuaire vaart zal altijd duurder zijn dan het vervoer uit havens die een goede binnenvaartaansluiting hebben, zoals Rotterdam. Als er een breder Schipdonkkanaal komt, kan je goederen veel goedkoper en massaler wegvoeren uit de haven. Het zou een grote extra troef worden voor Zeebrugge, en dat maakt anderen misschien jaloers.'

'Heel West-Europa heeft een enorme vloot liggen aan binnenvaartschepen, maar ze komen voorlopig niet naar hier. Een paar wel ja, maar dat zijn kleintjes, en ze raken vast in de *bottleneck* die de Brugse ringvaart is.'

Er wordt nochtans vaak gepleit om meer schepen op die ringvaart rond Brugge te sturen.

'Ik hoor dat inderdaad vaak zeggen, maar je moet goed zot zijn om de ringvaart rond Brugge nog meer te laten gebruiken. Dat is een echte flessenhals voor boten. Nu eens is er een brug kapot, dan gaat er een sluis dicht. Het is altijd wel iets. En meer schepen 's nachts langs de ringvaart sturen, dat is al helemaal te gek. Dan moet je dus extra bemanning meesturen op zo'n schip, want elke schipper moet zich houden aan zijn vaar- en rusttijden. Dat betekent een berg extra kosten, terwijl je geen kilo extra vracht kunt meenemen. Varen op de ringvaart, dat is een binnenvaartontsluiting onwaardig. En de ringvaart uitbreiden is blijven prutsen.'

Begrijpt u waarom het zo lang duurt voor er beslist wordt over de mogelijke kanaalverbreding?

'Ik begrijp dat niet. Ik zou denken dat er na twee jaar genoeg gestudeerd is.'

'Er moet duidelijkheid komen over de ambitie van de haven. Als er geen breder kanaal komt, zal iedereen zich bij estuaire vaart moeten neerleggen, hoewel dat altijd als tussenoplossing was bedoeld. Dan moeten we goed nadenken over hoe we de estuaire vaart slagvaardig en winstgevend kunnen maken. Want op dit moment zijn onze estuaire schepen amper rendabel. En ook voor de mensen langs het kanaal is het belangrijk dat die beslissing er zo snel mogelijk komt.'

Zij vrezen een catastrofe voor het milieu.

'Wat is er storend aan een binnenvaartschip dat passeert? Het gaat hier niet om reusachtige containerreuzen, maar om schepen die maximaal 4.000 ton met zich zullen meedragen, en via dat kanaal naar Kortrijk, Gent en Roeselare zullen varen. Is dat storend? Als je dat vergelijkt met een denderende goederentrein die passeert... Is zo'n breder kanaal een aanslag op het polderlandschap? Integendeel, je kunt er de omgeving net mee verfraaien. Je kan een magnifiek fietspad langs het traject leggen, de bomen kunnen worden herplant. Als er wat over nagedacht wordt, kunnen ze daar iets heel moois van maken. Maar dan moet de *heethoofderij* rond al die plannen wel dringend eens stoppen.'