



Vanaf 1 januari 2008 zorgen estuaire schepen voor een betere ontsluiting van de haven van Zeebrugge.



# Estuaire vaart komt eraan

In het kader van de steunmaatregel voor estuaire vaart moeten uiterlijk vanaf 1 januari 2008 twee estuaire schepen tussen Zeebrugge en het hinterland varen. Wie zijn de ondernemers achter de schepen? Halen ze de vooropgestelde datum en hoe zien zij de toekomst van de estuaire vaart?

Om de estuaire vaart te stimuleren maakte de Vlaamse regering, met toestemming van de Europese Commissie, in totaal 6,2 miljoen euro vrij, gespreid over een periode van drie jaar. De geselecteerde dienstverleners zullen

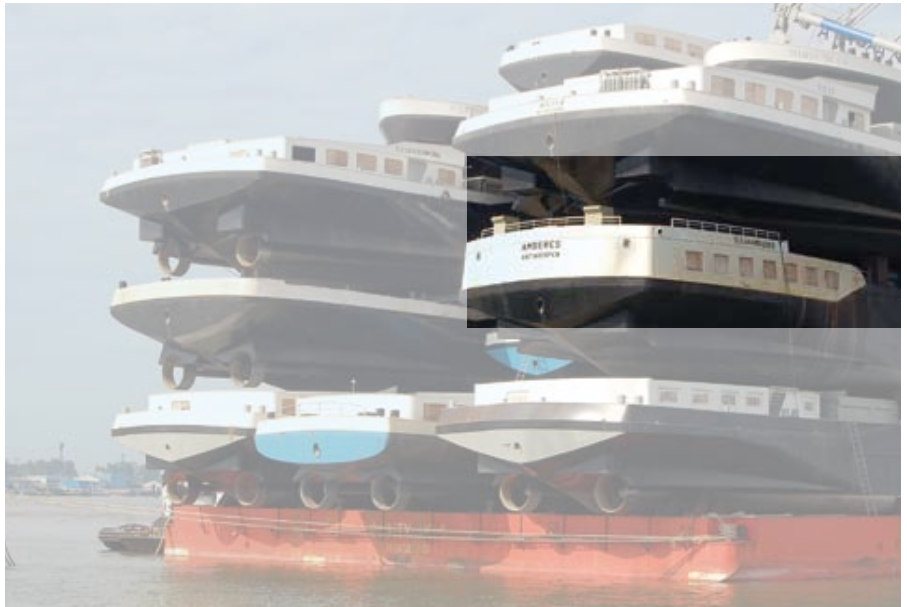
een deel steun voor de bouwkosten van een estuaire schip ontvangen en krijgen de eerste jaren ook een afnemende subsidie voor de exploitatiekosten. Voor beide contracten samen is een bedrag van 900.000 euro vrijgemaakt. De geselecteerde kandidaten zijn het echtpaar Patrick Hermans & Chris Troch, en de tijdelijke vereniging Stecy die aan de firma Victrol nv gelieerd is.

**Deseo: 'een nieuw concept'.** 'Lang voor er sprake was van subsidie speelde ik al met het idee van estuaire vaart,' zegt Patrick Hermans. De binnenvaartondernemer kent de haven van Zeebrugge als zijn broekzak. Van 1987 tot 1996 deed hij internationale transporten, maar de laatste elf jaar vaart hij uitsluitend op de kusthaven met containerschepen. Dat is wellicht een doorslaggevend argument in zijn dossier geweest, denkt hij, al is hij ook bijzonder trots

op zijn estuaire schip. Hermans: 'De nieuwe Deseo – ze draagt dezelfde naam als mijn vorige schepen – is een totaal nieuw concept, volledig in eigen huis bedacht en ontworpen. En ze voldoet aan alle voorwaarden.'

Om via de Scheldemonding en een kort zee-traject naar Zeebrugge te kunnen varen, moet een estuaire schip bestand zijn tegen golven van 3,50 meter hoog. De romp en de voorsteven zijn daarom steviger en hoger dan bij een gemiddeld binnenschip. Voor de berekeningen deed het echtpaar Hermans-Troch een beroep op professor Vantorre van de Gentse universiteit. De plannen werden samen met GSK getekend en het casco werd gebouwd op een scheepswerf in het Russische Astrakan. Tegen half

**'De Deseo heeft een maximumcapaciteit van 450 TEU.'**



**Linksonder: Patrick Hermans van de Deseo. Boven: de casco's van de Deseo en de Ambères.**



september zou de Deseo, 110 meter lang en 17,10 meter breed, in Antwerpen moeten liggen, waar G.S.P Projects het schip afbouwt.

Vanaf 1 januari 2008 wil Hermans met de Deseo, die een maximumcapaciteit van 450 TEU heeft, jaarlijks ongeveer 100.000 TEU verschepen tussen Antwerpen en Zeebrugge. Om steun voor de exploitatiekosten te krijgen, moet de dienstverlener de levensvatbaarheid van de transporten kunnen verzekeren tot 2017. Daarom nam Hermans PortConnect uit Zeebrugge onder de arm. Het bedrijf zal een deel van de

exploitatie managen en de Deseo zal voor hen onder charter varen. Maar Hermans is ook nog in gesprek met andere gegadigden.

**Met de Ambères naar Meerhout.** De Ambères, het tweede estuaire schip dat met overheidssteun gebouwd wordt, zal worden ingezet door de nv Stecy, een zusterbedrijf van WCT. Stecy gaat het schip, dat een maximum capaciteit van 250 TEU heeft, inzetten op het traject Meerhout-Zeebrugge. Zodra de steunmaatregel van kracht werd, liet de tijdelijke vereniging Stecy een bestelling voor een gewoon containerschip omzetten in een order voor een estuaire schip. Door de samenwerking met de containerterminal van Meerhout kon het Stecy-project garanties bieden op trafiek.

De Ambères werd zo ontworpen dat het schip niet alleen via de kust naar Zeebrugge kan

varen, maar ook door de kleine sluizen op het Albertkanaal. Ze is 124,5 meter lang en 14,5 meter breed, de maximale afmetingen waarvoor de vereniging Stecy naar eigen zeggen toestemming kon krijgen op het Albertkanaal. De verantwoordelijken van het bedrijf betreuren ook dat de eerste en laagste bruggen over het Albertkanaal nog niet verhoogd zijn hoewel dit aanvankelijk voor 2007 gepland was, waardoor de Ambères flink wat ballast zal moeten meenemen.

**Bemanning gezocht.** Het casco van de Ambères werd gebouwd in China, C.A.S.C.O Hemiksem verrichte de onderwaterwerkzaamheden →

**Doordat de bruggen nog niet verhoogd zijn, moet de Ambères flink wat ballast meenemen.**

**'Kandidaat-bemanningsleden mogen altijd contact opnemen.'**

en de Nederlandse firma Smit Machinefabriek BV zorgt voor de verdere afbouw. Het schip zal ongeveer eind oktober klaar zijn en het is de bedoeling om meteen te gaan varen, als men tenminste bemanning vindt. Volgens de nieuwe wet moeten er namelijk twee bemanningsleden aan boord zijn met basis STCW-kennis, en volgens de verantwoordelijken van Stecy knelt daar het schoentje. Patrick Hermans heeft alvast een oplossing gevonden. 'Ik heb alle vereiste documenten om zelf te varen,' zegt hij. Hij voorziet wel een continudienst, 365 dagen per

jaar, dus zal hij in een ploegenstelsel moeten varen. 'Wie interesse heeft, mag altijd contact opnemen,' laat hij weten.

**Voordelen en toekomst.** Hermans, die vorig jaar zijn containerschip verkocht, vaart momenteel aan boord van een cruiser via de Noordzee op het traject Zeebrugge-Antwerpen. Nu al merkt hij de voordelen die de estuaire vaart via deze kortere weg zal bieden. Hermans: 'Wij zijn gisterenavond in Zeebrugge vertrokken met 220 TEU. Het is nu drie uur in de namiddag. Wij liggen in Antwerpen, zijn al lang leeg en opnieuw aan het laden. Het binnenschip dat met 48 TEU gelijktijdig met ons vertrokken is via de binnenwateren

is nog niet eens in Antwerpen aangekomen.'

Of de estuaire vaart een succes wordt, blijft voor de verantwoordelijken van de nv Stecy onzeker en sterk afhankelijk van de concurrentie met het spoor in Zeebrugge. Het feit dat er momenteel nog een derde estuaire schip gebouwd wordt – zonder subsidies –, laat nochtans vermoeden dat de sector gelooft dat er toekomstmuziek in zit. Patrick Hermans neemt een afwachtende houding aan. 'De drie schepen die in de vaart komen zijn samen goed voor 260.000 TEU op jaarbasis. Daarmee zal de markt voorlopig wel verzadigd zijn. Maar als het echt goed loopt, sluit ik verdere investeringen niet uit,' besluit hij. ←

**Joachim Coens: 'Na korte stagnatie volgt een nieuwe stijging'**



**Joachim Coens**, de voorzitter van de haven van Zeebrugge, is zeer tevreden met de komst van de estuaire vaart. 'In afwachting van het project Seine-Schelde-West, waardoor binnenschepen met een capaciteit tot 250 TEU via de binnenwateren naar Zeebrugge zouden kunnen varen, biedt estuaire vaart de beste oplossing om het aandeel van de binnenvaart in onze gestadig groeiende containertrafik op te

trekken zonder extra druk te leggen op de Brugse ringvaart,' zegt hij. Zeebrugge is altijd voorstander geweest om het project te subsidiëren, maar de sector zelf moet ervoor zorgen dat de estuaire vaart rendabel is, meent Coens. Daarom vindt hij het een goede zaak dat er aanvankelijk maar twee of drie schepen in de vaart komen. 'Om de trafik van containers via de binnenvaart naar twintig procent te brengen en een modal shift te realiseren, heb je zes of zeven schepen nodig. Maar het is toch afwachten of er voldoende engagement voor bevrachting gevonden wordt.' De havenvoorzitter verwacht dat de impact van de estuaire vaart op de traditionele binnenvaart miniem zal zijn. 'De traditionele binnenvaart in Zeebrugge is de laatste jaren verdubbeld, maar het aandeel containerschepen daarin is nog altijd klein. Wie geen containers vervoert, ondervindt geen effecten van de estuaire vaart. De groei van de binnenschepen voor containervaart zal op korte termijn wellicht stagneren. Maar door de spontane groei van de sector verwacht ik binnen drie jaar weer een gevoelige stijging'.

