



Vlaams
Parlement

stuk **1468** (2011-2012) – Nr. 1
ingediend op 3 februari 2012 (2011-2012)

Gedachtewisseling

over de estuaire vaart

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heer Carl Decaluwe

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Filip Anthuenis, Marino Keulen;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Ward Kennes, Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de dames Annick De Ridder, Lydia Peeters;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Luckas Van Der Taelen.

INHOUD

1. Toelichting door de heer Olivier Crousel van PortConnect.....	4
2. Toelichting door mevrouw Gisele Maes van Victrol NV.....	5
2.1. Estuaire schepen.....	5
2.2. Meerkosten bouw	6
2.3. Meerkosten uitbating.....	6
2.4. Voordelen	7
2.5. Andere goederen	7
2.6. Noden estuaire vaart	8
3. Bespreking	8
Gebruikte afkortingen	25

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 20 oktober 2011 een gedachtewisseling over de estuaire vaart. De commissie hoorde mevrouw Gisele Maes van Victrol NV en de heer Olivier Crousel van PortConnect.

Voorzitter *Jan Peumans* wijst erop dat de gedachtewisseling is georganiseerd in het kader van de debatten rond het Schipdonkkanaal. Het verzoekschrift dat aan het thema gekoppeld is staat al twee jaar on hold¹.

1. Toelichting door de heer Olivier Crousel van PortConnect

De heer *Olivier Crousel* van PortConnect in Zeebrugge, legt uit dat zijn bedrijf, een binnenvaartonderneming, sinds 2003 actief is in het transport tussen de haven van Zeebrugge en zijn hinterland. Men is gestart met binnenvaartschepen over Brugge en het kanaal naar Gent. Later kwamen daar 'kruiplijncoasters' bij. Dat type is te vergelijken met de estuaire vaart, behalve dat het over een volwaardig zeeschipstatuut beschikt waardoor ook short-sea-vaarten buiten het hinterland naar onder meer het Verenigd Koninkrijk of Frankrijk mogelijk waren.

PortConnect is ontstaan uit de activiteiten van Cast (Canada Pacific) dat sinds de jaren negentig in Zeebrugge actief was en toen al een concept hanteerde met twee kruiplijncoasters en twee binnenschepen op de Rijn. In 2003 besliste CP Ships de deinst te staken en werd naar een overnemer gezocht en die is gevonden in PortConnect (een dochter van het Havenbestuur van Zeebrugge) met drie aandeelhouders. Het concept bleef ongewijzigd: men bleef zoveel als mogelijk de haven van Zeebrugge ontsluiten met alle middelen die voorhanden waren. Die waren gering, stelt de spreker. Op zeker ogenblik ging het om tien binnenschepen, waarmee per schip 24 containers vervoerd konden worden. De volumes dienden erover verdeeld te worden. De marktprijs lag toen nog redelijk goed en de klanten waren nog niet zo veeleisend, stelt de heer Crousel en dus was dat nog mogelijk.

In 2008 is in vol enthousiasme met de estuaire vaart begonnen. Daarvoor werkte men doorgaans met kruiplijncoasters met Russisch-Oekraïense bemanning en het was bijzonder moeilijk om dat soort van schepen te vinden. De estuaire vaart verdubbelde de capaciteit van de bestaande kruiplijncoasters en had een Belgische bemanning. Dat laatste aspect blijkt zeer belangrijk ten behoeve van de communicatie bij operaties. Estuaire schepen varen een kort traject over zee en bereiken het hinterland over de Schelde en vice versa. Het klassieke binnenschip vaart over de waterlopen en de kanalen van en naar Zeebrugge, niet over zee.

Met de financiële crisis in 2008 gingen de volumes dalen en werd het moeilijk om de toch dure estuaire schepen te vermarkten. De vaste kosten bleven gelijk, maar de vrachttarieven kelderden. Er zijn nog twee estuaire schepen actief, de *Deseo* en de *Tripoli* (elk met een capaciteit van 450 TEU of 5500 ton). Een klassiek binnenschip (ms *Were Di*, 72 TEU of 1100 ton) werkt aanvullend voor kleinere volumes of naar bestemmingen in Noord-Frankrijk. De schepen zijn gecharterd. Ze worden door PortConnect gehuurd al naar gelang het ladingaanbod voor wisselende periodes.

De heer Crousel wil ook duidelijk maken welke voor- en nadelen van de estuaire vaart men ervaart. Zo is het met dat type schepen niet mogelijk andere vracht dan containervervoer te verrichten, hoewel er veel vraag is naar bulkvervoer van onder meer houtpulp en staalproducten. Ook met verdere ontwikkelingen in de estuaire vaart, waarbij eventueel andere goederen zoals breakbulk of ondeelbare goederen vervoerd moeten worden, zal dat niet kunnen, stelt de spreker. Er kan gedacht worden aan overkappingen of luiken zodat ook droge lading of machines vervoerd kunnen worden. Schepen voor de estuaire vaart hebben 'cell guides', zodat containers niet kunnen schuiven als ze op het zeetraject zitten. Die maken echter ook dat er geen vrije ruim meer is en er dus geen ondeelbare goe-

¹ *Hand.* VI. Parl. 2008-09, plenaire 43, 29 april 2009, p. 21-23.

deren geladen kunnen worden. Als het slecht gaat met de containermarkt, dan is de markt voor die schepen dus plots bijzonder klein. De grote frustratie is dat men niet kan ingaan op de grote vraag van potentiële klanten om bijvoorbeeld houtpulp dat via Zeebrugge wordt aangevoerd naar het hinterland te brengen.

De spreker staat dagelijks met zijn team in voor de planning, neemt opdrachten aan van rederijen en deelt de schepen in met de lading.

2. Toelichting door mevrouw Gisele Maes van Victrol NV

2.1. Estuaire schepen

Mevrouw *Gisele Maes* legt uit dat haar bedrijf, Victrol, estuaire schepen uitbaat, zowel containerschepen als bunkerschepen. In de bunkering bouwde Victrol in 1993 het eerste estuaire schip. Mevrouw Maes geeft mee dat er destijds ook estuaire schepen bestonden voor droge lading. Die waren niet zo succesvol.

De spreekster geeft een overzicht van wat er aan estuaire schepen in bedrijf is. Er zijn vier estuaire containerschepen, vijf estuaire bunkerschepen, en twee autoschepen die nog niet zeer actief zijn. De bunkersector is voor de haven van Zeebrugge van oudsher zeer belangrijk. Er worden massa's bunkergoederen aangevoerd en de grote containerschepen kunnen niet zonder bunkers de zee over. De problematiek van de estuaire vaart en de desbetreffende reglementering loopt in dezelfde lijn. De schepen moeten aan dezelfde strikte voorwaarden voldoen die opgelegd worden in een deel van de zeevaartreglementen.

De spreekster toont een foto zien van het laatst gebouwde containerschip, de Europort, die in 2011 in gebruik is genomen. Het schip is gelijk aan de Ambers en is dus ook actief vanuit Zeebrugge naar het Albertkanaal. Dat kanaal heeft een doorvaarthoogte van slechts 6,50 meter maximum, wat betekent dat de schepen maar met drie containers hoog kunnen varen. Ze hebben 2000 ton ballast in hun dubbele wanden en bodem om onder de bruggen van het Albertkanaal door te komen. Door die beperkingen kunnen de schepen maar drie vijfde van hun natuurlijke capaciteit benutten. Ze kunnen allemaal vijf hoog laden, maar blijven beperkt tot 240 TEU per schip.

De Deseo en de Tripoli zijn zusterschepen die voornamelijk vanuit Zeebrugge naar Antwerpen varen en vijf hoog en vijf breed kunnen laden zodat ze een capaciteit hebben van ongeveer 400 TEU. De Tripoli wordt intussen ook steeds meer ingezet op de Rijn, waarbij het na lossen en laden in Antwerpen het Duitse hinterland bedient.

Een estuaire bunkerschepen zoals de New York is in 2010 in de vaart gekomen. Dergelijke schepen zijn voornamelijk actief tussen de Antwerpse raffinaderijen en de haven van Zeebrugge. Rederijen zoals CMA-CGM en Maersk, die Zeebrugge aandoen, verwachten dat ze daar in grote mate hun bunkers kunnen innemen. De heel beperkte mogelijkheid om dat over de binnenwateren te doen en het langdurige traject, maken dat daarvoor ook estuaire schepen worden ingeschakeld met een gemiddeld laadvermogen van ongeveer 4000 ton. Bunkers van 3000 tot 4000 ton zijn in de grote containerschepen nog helemaal geen grote 'drops'. In Rotterdam zijn er drops tot wel 8000 ton, verklaart mevrouw Maes. Die capaciteit is volgens haar nodig om de haven van Zeebrugge aantrekkelijk te houden voor grote containerschepen.

Over de estuaire roro-schepen weet mevrouw Maes weinig, geeft ze toe. De firma Cobelfret heeft ze gebouwd vanuit de idee om op het Albertkanaal een trafiek te kunnen starten vanuit Ford Genk. Dat is niet gelukt wegens te duur. De schepen zijn weinig actief op Zeebrugge, maar moeten op technisch vlak aan dezelfde voorwaarden voldoen als de andere schepen.

2.2. Meerkosten bouw

De extra kosten bij het bouwen van een estuair schip situeren zich vooreerst in het staalgewicht van het schip. Om te voldoen aan de strenge bijna-zeevaarteisen en om de stabiliteit van het schip te garanderen en dus het buigmoment te beperken, wordt er 120 tot 150 ton meer staal gebruikt. De kiloprijs was in 2010 2,5 euro. De berekeningen aan de basis van het cascogewicht zijn eveneens opgelegd vanuit de zeevaart. Er is een specifiek programma ontwikkeld door professor Marc Vantorre van de universiteit van Gent. Dat berekent hoe sterk en hoe hoog een schip moet zijn om gelet op de golfslag het risico te beperken dat er een volledige golf in een ruim van bijvoorbeeld een open containerschip zou rollen. Ook bunkerschepen moeten aan die norm voldoen, ook al hebben ze een gesloten dek. De berekening op zichzelf is al een dure zaak en daar komt nog bij dat er meestal ook nog onverwachte effecten zijn die maken dat de boeg verhoogd moet worden of dat het schip nog sterker moet zijn om aan de normen te voldoen. Er is intussen heel wat ervaring opgebouwd met vier containerschepen en vijf tankschepen. De Ambers is het eerste schip dat volgens de nieuwe normen is gebouwd en dat met een significante golfslag van 1,70 meter naar Zeebrugge mag. Het was bijzonder verbazend dat het reglement nog in de maak was terwijl het schip al af was. Op 15 oktober was het afgewerkt en toen kwam men nog aan met een bijkomende lijst van zeventig punten waaraan het diende te voldoen. Op zeker ogenblik heeft men de autoriteiten meegedeeld dat als er geen einde aan kwam, men niet op Zeebrugge zou varen.

De reglementen zijn intussen uitgediept, maar toch worden de bedrijven nog met bijkomende zaken geconfronteerd. In de laatste jaren werd een schip in de droge lading niet onder een erkende klasse gebouwd, zoals Bureau Veritas, Germanische Lloyd, Lloyds Register of Shipping. Het volstond om een soort van binnenvaartklasse te hebben. De huidige schepen moeten volledig voldoen onder klasse, wat impliceert dat motoren, uitrusting, veiligheidsuitrusting, reddingsboten en zelfs het glas in de ramen tot het hout in de betimmering, onder de Europees gekeurde klasse voor zeevaart ressorteren. Daardoor is niet alleen het materiaal veel duurder, maar ook de keuring ervan de materialen is heel duur. Bovendien hadden mensen van werven in de binnenvaart er niet veel ervaring mee in het begin, zodat ook daar problemen opdoken.

Bijkomende uitrusting omvat onder meer zeegaande masten. Die zijn heel hoog om er de verlichting van het schip in te voeren zodat het schip ook zichtbaar blijft bij golfslag. Daarnaast zijn er zeeradars en extra reddingsboten en -vloten.

2.3. Meerkosten uitbating

Alles moet jaarlijks gekeurd worden en het schip zelf moet niet elke vijf jaar op de helling, maar om de tweeënhalve jaar. Dat brengt extra kosten mee. Er zijn ook meer controles. Bepaalde personeelsleden aan boord moeten over een beperkte STCW-zeevaartopleiding beschikken. Meer opleiding betekent duurdere mensen. Victrol wordt ook in die zin met veel problemen geconfronteerd. In drie jaar tijd is geen enkele opleiding aangeboden. De binnenvaartschool die ook kustvaartonderwijs geeft, heeft onlangs een cursus opgezet om mensen op te leiden om aan de STCW te voldoen. Het gaat meestal om kapiteins die al een binnenvaartdiploma hebben. De acht weken cursus die ze verplicht moeten volgen, vergt alweer een grote investering voor de reders, stelt mevrouw Maes.

Ook de havenkosten liggen hoger. Dat fenomeen geldt niet als men in het binnenland vaart. Een estuair schip blijft immers een binnenschip, zij het met een beperkt certificaat voor de Belgische kustvaart. Als men in een Belgische binnenvaart, wordt men als binnenschip beschouwd. In Zeebrugge zijn er echter extra aanloopkosten waar de schepen als zeeschepen beschouwd worden.

2.4. Voordelen

Een eerste voordeel is een snellere verbinding met het hinterland. Men vaart veel sneller dan door het kleine kanaaltje dat Zeebrugge met Brugge en Gent verbindt. Die verbinding is zo traag dat ze voor containervaart niet acceptabel is. Elke klant accepteert dat een container vier of vijf weken op zee rondzwalpt, maar zodra men Europese bodem raakt, gaat men ervan uit dat de container ter bestemming is en wil men liefst dat die binnen de paar uur op de eigen terminal staat. Dat kan niet, maar het is wel een feit.

Deze schepen hebben ook een zeer grote capaciteit. Het kanaal waar men met schepen van maximaal 85 meter lang en 9,50 meter breed theoretisch kan doorbaggeren met een diepgang van maximaal 2,20 of 2,30 meter, laat toe maximaal 90 TEU te laden. Naar Meerhout kunnen zelfs met de beperkte doorvaarhoogte 240 TEU en naar Antwerpen 400 TEU geladen worden. Dat maakt de estuaire schepen competitief ten aanzien van de klassieke binnenvaart.

Ook met het spoor werd gewerkt in Meerhout, maar de estuaire schepen bleken efficiënter, sneller en zelfs iets goedkoper, ondanks de zware subsidiëring van de spoorverbinding.

Voor de bunkerschepen geldt hetzelfde probleem: de grote kwantiteit bunkers naar Zeebrugge krijgt men nooit door het kleine kanaal naar Brugge. Bovendien is Brugge een druk bezochte stad. Als men daar een aantal bruggen dikwijls omhoog moet draaien om de schepen door te laten, dan stuurt dat het verkeer daar ook nog eens hopeloos in de war.

Voor beide categorieën van schepen ligt men commercieel gezien redelijk goed in de markt. De grote maar situeert zich vooral bij de containersector die zeer gevoelig blijkt aan schommelingen in het aanbod aan containers in de haven van Zeebrugge. In de zeecontainervaart is het gebruikelijk dat rederijen geregeld hun aanloophaven verleggen. Zeebrugge was totnogtoe een importhaven, die het eerst werd aangedaan en waar iedereen naartoe snelde om zo snel als mogelijk zijn container te hebben. Het is nooit tegelijk een exporthaven, wat een onevenwicht tussen import en export meebrengt: veel lading gaat van Zeebrugge naar het hinterland, maar er komt nooit genoeg mee terug en dat verhoogt de kostprijs. Als bovendien een rederij beslist om haar 'first port of call' te veranderen, is er plots ook een beduidend kleiner aanbod. Dat laat zich des te meer voelen omdat Zeebrugge vooralsnog een klein aantal grote rederijen telt, al groeit dat aantal wel gestaag. Bij voldoende rederijen ontstaat er een zeker evenwicht en maakt er altijd wel eentje de omgekeerde beweging ook.

2.5. Andere goederen

Er zijn behalve auto's geen alternatieve vrachten van droge lading voor de estuaire vaart. Voor alle partijen droge lading, niet alleen bulk, maar ook staal en andere goederen, is er nu geen goede oplossing. Er zijn geen competitieve tarieven over het kanaal via Brugge omwille van de te kleine schepen en het te langzaam varen. Die stromen zijn ook niet regelmatig of groot genoeg om estuaire schepen daarvoor uit te rusten. De spreekster erkent dat daar echter weinig zicht op is en dat een goede marktstudie allicht aangewezen is. Als de stromen belangrijk genoeg blijken, dan blijft nog de vraag of ze in de estuaire schepen kunnen worden geladen. Vanuit het oogpunt van binnenvaartexploitanten is dus in elk geval een betere verbinding tussen Zeebrugge en Gent noodzakelijk. Naast het noordelijke areaal voor Zeebrugge is er overigens ook nog een zuidelijk gelegen hinterland: het zuiden van België en het noorden van Frankrijk. Zeebrugge ligt dicht bij een aantal Noord-Franse bestemmingen dan Le Havre, maar dat natuurlijke hinterland kan nu niet aangedaan worden. Eenmaal het Seine-Noordkanaal is aangelegd, kan men in theorie ook naar de Seine. Of men dan ook competitief is ten opzichte van Le Havre of dat zelfs moet nastreven, blijft weliswaar te bezien.

2.6. *Noden estuaire vaart*

Er is een grote behoefte aan meer mogelijkheden tot opleiding van het personeel. Voorts zou het estuaire reglement zoals het momenteel bestaat, moeten worden voortgezet. De spreker wijst erop dat het hier om een vrij delicate materie gaat. België kan autonoom beslissen wat er in zijn territoriale wateren gebeurt en hoeft dan geen rekening te houden met de IMO-voorschriften, zolang er tussen Belgische havens wordt gevaren. Toch betekent het volgens mevrouw Maes tegelijk dat de zeevaartinspectie zich er zeer goed van bewust is dat er met argusogen naar die kleine uitzondering in de Belgische markt wordt gekeken en dat men zich zal moeten confirmeren aan de meeste zeevaartreglementen en vooral veiligheidseisen. Inzake veiligheid wordt de lat alsmaar hoger gelegd. Dat er veel aandacht naartoe gaat, is normaal, maar daarin mag niet worden overdreven. Dat zou tot een onrealistische kostprijs leiden.

De aanloopkosten in Zeebrugge ziet Victrol liever veranderd. Er zijn al betere tarieven, maar het kan nog beter. De estuaire schepen die er zijn, worden niet ten volle benut, geeft mevrouw Maes nog aan: er is dus behoefte aan meer containers of bunkers om die overcapaciteit te vullen.

3. *Bespreking*

De heer *Pieter Huybrechts* stelt dat voor zijn fractie de estuaire vaart zeker zijn plaats moet kunnen vinden in het kader van de ‘modal shift’. Hij begrijpt dat de estuaire vaart niet volkomen rendabel is. Hoe kan die slagvaardiger en winstgevender gemaakt worden? Is het mogelijk om voldoende engagement te krijgen voor de bevoorradings op lange termijn?

Heeft het lid het goed begrepen dat de estuaire schepen als binnenvaart erkend worden? Hoeveel duurder is een estuaire schip in exploitatie dan een gewoon binnenschip van dezelfde omvang?

Mevrouw *Gisele Maes* antwoordt dat het prijsverschil voor een schip zoals de *Amberes* minimaal een miljoen euro bedraagt. De bouw van een dergelijk estuaire containerschip kost tussen zes en zeven miljoen euro en daarin zitten minstens een miljoen euro extra kosten vervat voor de bouw. Ze kan niet in detail zeggen wat al die extra kosten zijn, maar vermeldt ook als voorbeeld dat een kapitein ongeveer twintig procent meer brutoloon ontvangt.

Door de massa en de snelheid blijft het transport echter nog goedkoper dan een schip dat via het bestaande kanaal Gent-Brugge-Zeebrugge gaat. Het probleem is dat er meer aanbod van containers zou moeten zijn. De *Amberes* heeft een aantal jaren kostendekkend kunnen varen omdat het schip in de import meer dan vol zat. In de export was dat niet het geval. Op dat onevenwicht heeft niemand vat, stelt de spreker. Een schip gaat met geladen containers naar het hinterland en komt met lege containers terug. Het aanbod in Zeebrugge is momenteel echter te klein omdat een belangrijke rederij een aantal verschuivingen heeft doorgevoerd. Er wordt gelobbyd om weer meer aanbod te krijgen, maar de binnenvaart kan dat maar in beperkte mate. De haven van Zeebrugge is daar allicht continu mee bezig en heeft in de crisis trouwens vooralsnog goed stand gehouden.

De heer *Carl Decaluwe* wil weten in welke mate men afhankelijk is van de weersomstandigheden. Is aan het havenbestuur van Zeebrugge ook al concreet gevraagd naar een vermindering van de aanloopkosten? Zo neen, waarom niet? Waarom is er geen estuaire vaart van Zeebrugge naar Noord-Frankrijk? Heeft dat te maken met een andere invulling van het maritieme ten opzichte van Zeebrugge-Schelde-Antwerpen-Albertkanaal? Is er een hogere golfslag en is exploitatie daardoor niet mogelijk? Hoeveel zou men raken als men de verouderde Dampoortsluis aan alle nieuwe afmetingen en behoeften voor de toekomst zou conformeren en de doorvaart van Beernem zou oplossen?

Mevrouw *Gisele Maes* herhaalt dat estuaire vaart een Belgische bevoegdheid is zolang men op Belgisch grondgebied vaart. Men mag dus niet met een estuaire schip van België naar Frankrijk varen. Het kanaal Seine-Noord zal die verbinding maken, maar dan voor de binnenvaart. Het zou absurd zijn om met de duurdere estuaire schepen door een binnenvaartkanaal te varen. Ook Frankrijk heeft een reglement opgesteld voor de estuaire vaart, dat weliswaar nog niet wordt toegepast. De IMO zegt echter dat elk land alleen voor zijn eigen territorium mag beslissen wat voor schepen er varen. Anders moet men aan de IMO-voorwaarden voldoen, wat impliceert dat er een volledig zeeschip komt. Dat betekent nog een veel duurdere klasse.

De heer *Carl Decaluwe* wil weten of het vrije verkeer van goederen in de context van het Europees recht dan niet meespeelt. Proberen de Fransen zo hun eigen markt af te scherpen?

Mevrouw *Gisele Maes* weerlegt dat en legt uit dat de Fransen een beroep doen op het cabotageprincipe, waarbij men maximaal drie maanden in het land mag zijn. Aangezien men met grotere schepen niet van en naar Frankrijk kan varen, kan dat alleen gebeuren door een schip met een sleepboot zeevaardig te maken en overzee naar de Seine of de Rhône te laten slepen. Dat is echter zo duur dat het onmogelijk elke drie maanden kan. Er is dus een soort van natuurlijke afscherming van de markt, maar die vervalt wel met de verbinding Seine-Noord, waarlangs zelfs 3000 tonbinnenschepen kunnen varen. Afwijken van IMO kan alleen voor varen in eigen land wat men dan nationaal kan regelen. Voor het varen van het ene land naar een ander valt met onder de internationale IMO-regels, en daar kan Europa niet tegenop, besluit mevrouw Maes.

Ze verduidelijkt vervolgens dat het niet 1,70 meter golfslag is waarmee men vaart, maar wel 1,70 meter significante golfhoogte, die gemeten wordt van de gladde zee. Als men dat cijfer dan verdubbelt, komt dat op 3,40 meter. In de praktijk is gebleken dat het gaat om nog geen drie tot vier percent. Er zijn op jaarbasis drie tot vier dagen uitval genoteerd in de voorbije jaren. Vroeger ging het om een significante golfhoogte van 1,20 meter, wat maakte dat men 35 percent van de tijd stillag. Nu zijn de eisen aan de schepen veel strenger waardoor men de golfhoogte heeft kunnen verhogen. Het nieuwe reglement heeft zichzelf bewezen en de maritieme overheid blijkt tevreden omdat de schepen het perfect doen. Uitzonderlijk, bij windkracht negen tot tien, liggen ook de containerkranen stil in de haven en komen de containerschepen niet binnen in de haven. Dan is er ook geen beloodsing en dus ook geen probleem. Met de bestaande regelgeving zit men wel goed, oppert de spreekster.

Mevrouw Maes moet het antwoord schuldig blijven inzake de havenkosten in Zeebrugge. Ze houdt zich niet bezig met de commerciële uitbating maar vernam dat er zeker voor de bunkerschepen iets kan gebeuren. Voor containerschepen is er al een tegemoetkoming maar voor die categorie nog niet. Men volgt blijkbaar de redenering dat containerschepen de zeevaartcontainerschepen naar Zeebrugge halen, maar vergeet daarbij dat de containervaart zonder de bunkerschepen ook een probleem heeft.

Behalve de Dampoortsluis vormen ook nog alle bruggen rond Brugge een probleem, verklaart mevrouw Maes. Het verkeer in de stad maakt het onmogelijk om op elke aanvraag van een binnenschip de brug te draaien. Het maakt voor de exploitanten van de binnenvaart niet uit welke oplossing er uit de bus komt. Dat hoeft niet per se een Schipdonkkanal te zijn, maar een reeds bestaand kanaal aanpassen zal allicht minder belasting betekenen voor de gemeenschap. Er is bovendien geen behoefte aan een kanaal waar giganten door kunnen varen, zeker sinds Arcelor dicht is en de bulkkladingen er niet meer zijn. Op een paar uitzonderingen na, is het grootste moderne binnenschip dat momenteel wordt gebouwd 135 meter lang en 15 meter breed. Dat is dus geen duwkonvooi van 186 bij 23 meter. De brughoogte van 9,10 meter is dan wel weer belangrijk, zowel voor de

containervvaart om vier hoog te kunnen varen maar ook voor de lege tankschepen en constructiedelen. Victrol is ook roro-vervoerder naar Zeebrugge en heeft een ponton dat juist naar Zeebrugge kan. Pontons liggen gelukkig niet zo diep als binnenschepen en dus baggert men door het bewuste kanaaltje naar Zeebrugge. De klanten komen echter vaak met roro binnen in Zeebrugge die overzee naar België moet. Dat maakt de operatie tienmaal duurder: een zeegaand ponton, een zeeschip, binnenkomen als zeegaand ponton, ‘lashing and securing’ dat vreselijk duur is als men op zee gaat enzovoort. Het probleem heeft zodoende betrekking op heel wat goederen. Hoe die rond Brugge gaan, is niet van belang, zolang het maar verantwoord is voor de gemeenschap. Het lijkt echter niet realistisch dat de bestaande vaarweg in die mate kan worden aangepast dat een druk verkeer mogelijk wordt van schepen van het kaliber dat Zeebrugge nodig heeft om zijn havenpositie te handhaven.

PortConnect is geen eigenaar van schepen, maar chartert schepen, wat het dus tot een ander verhaal maakt, stelt de heer *Olivier Crousel*. Zij betalen geen havenrecht in Zeebrugge en de schepen worden als binnenschepen beschouwd. In Antwerpen betaalt elk binnenschip binnenvaartrechten. De haven van Zeebrugge heeft die rechten voor de estuaire schepen containervvaart precies laten vallen omdat er geen ontsluiting was.

De heer *Ivan Sabbe* wil graag weten wat de theoretische capaciteit is van alle estuaire vaartuigen samen. In 2010 vervoerde PortConnect 105.000 TEU. Hoeveel was dat voor Victrol?

De afstand overzee loopt grosso modo van de muur van Zeebrugge tot voorbij Cadzand, bij Vlissingen. Hoeveel houdt men daar van afstand aan? De estuaire vaart is een nationale aangelegenheid, heeft het lid begrepen. De Europese regelgeving heeft dus slechts een beperkte invloed op de constructiekosten van een estuair vaartuig. Ook de estuaire vaartuigen van andere landen zijn wellicht niet allemaal aan dezelfde reglementering onderworpen. Is de regelgeving waaraan de schepen moeten voldoen als estuair vaartuig dan Europees, Belgisch of gemengd? Hoe zit het dan met het estuair vaartuig dat Duisburg, Duitsland aandoet? Als er een probleem is om naar Frankrijk te varen, dan geldt dat toch ook voor Duitsland?

Hoe denkt men de doorgang naar Frankrijk op te lossen? Men is nog bezig aan de sluis in Harelbeke en daar zit het al vast. Dan komt de doorgang Kortrijk met een spoorwegbrug en voorts zijn alle bruggen in Frankrijk maximaal 5,4 meter. Ook Duinkerken is belangrijk in het hele verhaal, met het Bethunekanaal dat rechtstreeks toegang geeft tot de containerhaven aan de autosnelweg A1, Rijsel-Parijs. Wat betekent dat voor de concurrentiepositie van Zeebrugge?

De heer *Olivier Crousel* verklaart dat van de 105.000 TEU van PortConnect ongeveer 95.000 TEU estuair transport betreft en 10.000 TEU binnenvaart.

Mevrouw *Gisele Maes* kan de exacte cijfers bezorgen maar wil uit het hoofd geen onjuiste informatie meegeven. De capaciteit kan vrij simpel berekend worden: tweemaal 400 TEU voor de Deseo en de Tripolis en tweemaal 240 TEU voor de Amberes en de Euroports, of in totaal 1280 TEU. Alle schepen kunnen wekelijks minstens driemaal ronddraaien.

De heer *Sas van Rouveroy* merkt op dat in het jaarverslag van de haven van Zeebrugge van 2010 sprake is van 82.000 TEU estuair, terwijl PortConnect alleen al blijkbaar goed is voor 95.000 TEU. Is het mogelijk dat er met ‘transshipments’ wordt gespeeld? De heer *Ivan Sabbe* tekent hierbij aan dat PortConnect met twee schepen 95.000 TEU vervoert en dat Victrol vier schepen heeft.

Mevrouw *Gisele Maes* vermoedt dat in de statistieken de volle, geladen containers vermeld staan. De Amberes is het enige containerschip dat al langer actief is bij Victrol. De Euro-

ports is in 2011 begonnen maar vaart niet op Zeebrugge. Er zijn in de voorbije periode maar drie containerschepen actief geweest, de rest zijn bunkerschepen.

De heer *Sas van Rouveroy* wil weten hoeveel volle en hoeveel lege containers de 95.000 TEU van PortConnect omvat.

De heer *Olivier Crousel* antwoordt dat het gaat om veertig percent lege containers. Voor bijvoorbeeld een Chinese importeur of exporteur is 'empty repositioning' zeer belangrijk. Soms wordt in een zeehaven export achtergehouden om toch de lege containers te verscheppen. Als men die niet in China heeft, valt de stroom daar stil.

De heer *Sas van Rouveroy* berekent dat het voor PortConnect dan gaat om ongeveer 60.000 TEU volle containers. Is het dan redelijk te vermoeden dat Victrol minder dan 25.000 TEU vol heeft? Zo ja, dan gaat het in het jaarverslag om volle containers.

Mevrouw *Gisele Maes* beaamt dat die verhouding kan kloppen, gelet op de verhouding van één schip tegenover twee, en met een capaciteit van slechts 240 TEU tegenover 400 TEU. Ook bij Victrol wordt er veertig percent leeg verscheept.

De spreekster gaat vervolgens in op de vraag over regelgeving en stelt dat het bij IMO om de internationale zeevaart gaat. Elk land mag zeevaart zelf bepalen zolang het aan de eigen kust is. Zo mag er bijvoorbeeld wel naar Duisburg gevaren worden, maar dan via de binnenwateren en zolang dat via een nationale haven gaat. Er wordt dan bijvoorbeeld een deel geladen en gelost in Antwerpen en dan is men eigenlijk alleen met binnenvaart bezig. De reglementering is Europees voor wat het binnenschip betreft. Daaraan moet men sowieso voldoen. Omdat België ook zeevaart wil langs zijn kust, heeft het een extra reglement estuaire vaart gemaakt. Dat geldt alleen voor de estuaire schepen die onder het Belgische regime vallen. Dat blijven echter wel binnenschepen die aan alle Europese regelgeving moeten voldoen en soms zijn er problemen om dat allemaal op elkaar af te stemmen.

De heer *Ivan Sabbe* begrijpt hieruit dat Frankrijk, Groot-Brittannië en Nederland hun reglementering voor estuaire vaart dus minder streng kunnen maken en de lat minder hoog kunnen leggen.

Mevrouw *Gisele Maes* beaamt dat ze inderdaad theoretisch een binnenschip kunnen toelaten om op zee te varen aan een veel lagere norm. Nederland stelt trouwens geen normen, maar heeft verklaard dat de vaart naar de Waddeneilanden tot de binnenvaart behoort. Men mag echter niet met een gewoon binnenschip langs de Nederlandse kust naar Rotterdam of Amsterdam.

Op de vraag van de heer *Ivan Sabbe* of het dan voornamelijk België is dat het moeilijk maakt, antwoordt mevrouw *Gisele Maes* dat, zoals al aangegeven, de significante golfhoogte en de reglementering ter zake wel degelijk werkt. De regelgeving wordt niet als onredelijk ervaren maar er moeten wel grenzen zijn aan het toevoegen van steeds meer en nieuwe regels.

De heer *Ivan Sabbe* heeft daar begrip voor. Daarom informeerde hij naar de afstand van de muur van Zeebrugge tot de toegang van de Westerschelde. Blijkbaar is dat 32 kilometer. Als er regelgeving wordt gemaakt om een schip over 32 kilometer te laten varen, zijn dat dure kilometers als de reglementering niet adequaat wordt gemaakt. Voorts wil hij nog weten hoeveel de operationele kosten bedragen voor het traject Zeebrugge-Meerhout en terug.

Mevrouw *Gisele Maes* kan dat niet exact zeggen. De kosten moeten ook worden opgesplitst. Als eigenaar verchartert men het schip met personeel en alles erop en eraan. Dat

zijn de kosten voor de eigenaar. De exploitant die het schip bevracht moet ervoor zorgen dat hij met de kostprijs die hij krijgt de besomming kan maken. Hij betaalt doorgaans zelf de brandstof omdat hij dan zelf het traject bepaalt. De brandstofkosten wijzigen naargelang van de bestemming: Meerhout, Antwerpen of Duisburg is een heel verschil.

De heer *Olivier Crousel* bevestigt dat PortConnect een dagprijs betaalt. Met de eigenaar wordt een overeenkomst opgesteld. Om de kostprijs van een traject te kunnen berekenen, neemt men het aantal dagen dat men onderweg is geweest, het brandstofverbruik en de havenkosten.

De heer *Ivan Sabbe* begrijpt dat gerelateerd aan de vracht die men vervoert, een estuair vaartuig dus niet duurder is dan een binnenschip.

Mevrouw *Gisele Maes* preciseert dat de dagkosten voor een estuair vaartuig wel hoger zijn door de hogere investering en het duurdere personeel. De meeste estuaire schepen hebben ook meer pk's dan het gemiddelde binnenschip ten behoeve van de veiligheid, omdat ze bij zware golfslag het traject, ook al is dat maar 32 kilometer, zo snel mogelijk willen afleggen.

Aangaande de vraag over de verbinding met Noord-Frankrijk, herhaalt de spreker dat de Seine-Noordverbinding al die problemen moet oplossen. De werken op Belgisch grondgebied zijn naar verluidt intussen al bijna klaar. Op de bedenking van de heer *Ivan Sabbe* dat voor Harelbeke sprake is van 2016, antwoordt zij dat men realistisch moet blijven. Als nu zou worden beslist om een kanaal aan te leggen, dan moet op een minimale looptijd van tien jaar worden gerekend.

De Tripoli, Deseo, Amberes en Euroports zullen wellicht niet via Gent naar Noord-Frankrijk kunnen omdat ze te breed zijn. De sluizen bieden immers slechts een doorgang van 11,4 meter. Wat de hoogte van de bruggen betreft, is de Europese norm voor vier containers hoog 9,10 meter, maar dat betekent niet dat men met vier containers hoog kan varen als daar veel lege bij zijn. Er moeten minstens 60 percent geladen containers zijn om aan het goede gewicht te komen.

De heer *Sas van Rouveroy* merkt op dat voor het traject Zeebrugge-Meerhout, de sluispassage in Zeebrugge een uur zou duren. Een afstand van dertig kilometer tegen vijftien kilometer per uur tot aan Vlissingen maakt twee uur. Dan 120 kilometer tegen twaalf kilometer per uur tussen Vlissingen en Meerhout maakt tien uur. Drie sluispassages tussen Antwerpen en Meerhout vergen drie uur. Het aantal aangerekende uren per traject bedraagt twaalf uur. Dat maakt een totaal van achtentwintig uur. Klopt dat met de ervaring van beide sprekers?

Mevrouw *Gisele Maes* beaamt dat die cijfers dicht bij de realiteit aanleunen. Er is alleen nog een sluis in Antwerpen en dat kan wel eens problemen geven. Haar bedrijf rekent gemiddeld maar vierentwintig uur, maar vaart op de Schelde geen twaalf maar zestien of zeventien kilometer per uur. Een belangrijk aspect is de hoogdringendheid van de aanloop van het schip. In Meerhout komen nogal wat schepen aan en naargelang van de planning moet de kapitein op volle of halve kracht varen. Dat moet ervoor zorgen dat er brandstof wordt bespaard en dat het milieu niet meer dan nodig wordt belast.

Gemiddeld worden zonder problemen drie rondvaarten gedraaid, drie keer heen en drie keer terug. Toch wordt er geregeld een beroep gedaan op de zondagvaart op het Albertkanaal om op maandagmorgen in Meerhout te zijn. Theoretisch zijn zes dagen van vierentwintig uur voor drie rondvaarten mogelijk op voorwaarde dat er zich geen enkele vertraging voordoet. Soms overschrijdt men dus die grens en is de zondagvaart nodig. De schatting van de heer van Rouveroy klopt in grote lijnen, maar de ene keer loopt het wat vlotter dan de andere.

De heer *Sas van Rouveroy* gaat verder met het traject Zeebrugge-Duisburg. De sluispassage in Zeebrugge vergt ook daar een uur. Dertig kilometer met een snelheid van vijftien kilometer per uur tot Vlissingen vergt twee uur. Dan 324,5 kilometer tegen twaalf kilometer per uur tot Duisburg of zevenentwintig uur. De sluispassages tussen Hansweert en Duisburg kosten drie uur. Het aantal aangerekende liguren per traject komt op twintig uur. Dat brengt het totaal op 53 uur.

De heer *Olivier Crousel* zegt dat de sluizen Zeebrugge-Meerhout en Zeebrugge-Duisburg mogen geschrapt worden, omdat alle containerterminals in de voorhaven zitten. Er is dus geen sluis en men vaart rechtstreeks vanuit de terminal het zeegat op. Vanaf de kaai in Zeebrugge tot Duisburg-Ruhrort is men dertig uur onderweg. Daarbij moet dan nog rekening gehouden worden met de congestie op terminals en met wachttijden. PortConnect rekent op één dag ronddraaien om alles geladen en gelost te krijgen in Duisburg. De terugvaart duurt dan ongeveer 22 uur omdat die stroomafwaarts verloopt. De totale vaartijd van ongeveer 53 uur klopt wel maar daar moet nog 24 uur bij voor het laden en lossen op diverse terminals.

Op de bedenking van de heer *Sas van Rouveroy* dat er bij het traject Zeebrugge-Meerhout geen sluispassage in Zeebrugge is, repliceert mevrouw *Gisele Maes* dat er wel een sluispassage is in Antwerpen en dat men die zelden op één uur haalt.

De heer *Sas van Rouveroy* haalt vervolgens de variant Zeebrugge-Neuss, ter hoogte van Düsseldorf, aan. De heer *Olivier Crousel* zegt dat zijn bedrijf dat traject doet en dat men meestal rechtstreeks naar Neuss vaart en over Duisburg terugkeert. Het rechtstreekse traject vanuit Zeebrugge vergt 34 uur. Als er geen lading is voor of in Neuss, stopt men in Duisburg. Tot Neuss is vier uur extra varen. Het totaal van 34 uur is de vaartijd zonder wachttijden en zonder de tijd voor het laden en lossen. De terugvaart van Neuss vergt 24 uur.

De heer *Sas van Rouveroy* vraagt of de sprekers een reden zien om het traject Zeebrugge-Duisburg op te splitsen in twee trajecten: Zeebrugge-Vlissingen en Vlissingen-Antwerpen-Duisburg. Het lid beseft dat er een fundamenteel verschil is omdat het ene geval kustvaart betreft die overgaat in klassieke binnenvaart als men de Westerschelde opgaat in Vlissingen. Voorts wil hij weten of de vaart op het Deurganckdok voor de estuaire vaart belangrijk is als herkomst of bestemming.

De heer *Olivier Crousel* stelt dat de schepen van PortConnect niet via Antwerpen varen, maar onmiddellijk de Rijn opgaan via Hansweert. Vanuit het oogpunt van de exploitanten is er niet echt een reden voor een opsplitsing van het traject. De vaart op het Deurganckdok is inderdaad belangrijk voor de estuaire vaart. De ontsluiting via het spoor is weliswaar nog niet optimaal, maar er wordt aan gewerkt. De estuaire vaart is dan in die zin wel van belang voor het Deurganckdok, zij het afhankelijk van de andere diepzeelijnen in Zeebrugge. Ze voeren ofwel cargo door of brengen overschotten van lege containers of export die in Zeebrugge moet komen. Het is een ideale passage voor de estuaire vaart.

Mevrouw *Gisele Maes* merkt op dat vanuit commercieel oogpunt het spoor het vervoer over de lijn Antwerpen-Zeebrugge enorm subsidieert. Daartegen is concurrentie eigenlijk onmogelijk.

De heer *Sas van Rouveroy* vraagt of er voor estuaire schepen liguren moeten worden aangerekend. Of kan er dag en nacht worden gevaren en ook op zondag?

De heer *Olivier Crousel* zegt dat er bij PortConnect wordt doorbetaald 365 dagen per jaar, de klok rond.

Mevrouw *Gisele Maes* verduidelijkt dat er geen liguren zijn waarop men niet mag varen, behoudens de officiële zondagrast op het Albertkanaal. Het beleid van nv De Scheepvaart maakt echter dat wie dat wil, mits betaling van de kosten van het bedienen van de sluizen, ook op zondag door kan varen. Bijna jaarlijks wordt het cliënteel daarover bevroegd.

De heer *Jan Penris* vraagt of de beide exploitanten zichzelf als zuivere lijnvaarders beschouwen of ook aan ‘tramping’ doen.

Mevrouw *Gisele Maes* stelt dat haar bedrijf vanuit Meerhout aan lijnvaart doet. De heer *Olivier Crousel* zegt dat het bij PortConnect om tramping gaat. Als er vraag is, vaart men, anders ligt men stil. Een groot probleem op de depots in Antwerpen is dat de estuaire vaart die dagelijks de klok rond inzetbaar is, niet altijd behandeld kan worden in Antwerpen op zaterdag en zondag. Er is weliswaar al enige verbetering, maar als men stil ligt, kost dat extra geld omdat er niet geëxploiteerd kan worden.

De heer *Sas van Rouveroy* veronderstelt dat dit niet op het traject Zeebrugge-Duisburg gebeurt, maar de heer *Olivier Crousel* weerlegt dat. Ook Duisburg stopt zaterdagmiddag en dit tot maandagochtend. Het komt erop aan te zien dat het traject van 34 uur gevaren kan worden tussen zaterdagmiddag en maandagmorgen.

De heer *Sas van Rouveroy* vat samen dat de estuaire vaart de facto geen rekening moet houden met ligdagen en continu kan draaien. Vindt men het dan correct dat in de voorgestelde trajecten telkens liguren, waarin niet kan worden gewerkt, worden verrekend?

Mevrouw *Gisele Maes*, daarin bijgetreden door de heer *Olivier Crousel*, geeft aan dat er vanuit werd gegaan dat het bij de vermelde liguren om de laad- en losuren ging. Het schip ligt dan aan de kade, maar er is wel degelijk activiteit.

Op de vraag van de heer *Sas van Rouveroy* hoeveel traditionele binnenschepen per 24 uur moeten rusten, antwoordt mevrouw *Gisele Maes* dat dit volledig afhankelijk is van de bemanning die aan boord is. Het Europese reglement voorziet in verschillende types uitbating waarbij 14, 18 of 24 uur mag worden gevaren. Afhankelijk daarvan moet er ook personeel aan boord zijn en dat bepaalt dan het aantal rusturen.

Iedereen is het ermee eens dat alle bruggen op het Albertkanaal zo snel mogelijk verhoogd moeten worden, stelt de heer *Sas van Rouveroy*. Hoeveel TEU kan dan vervoerd worden?

Mevrouw *Gisele Maes* berekent de theoretische meercapaciteit. Meestal wordt er nu met drie containers hoog gevaren en na verhoging kan men vier hoog varen. Dat betekent een theoretische meercapaciteit van 33 percent. De heer *Olivier Crousel* merkt op dat de Tripoli en Deseo niet op het Albertkanaal kunnen, ook niet leeg.

De heer *Sas van Rouveroy* wil nog weten of het klopt dat estuaire schepen gebouwd worden met het oog op de bestemming. Mevrouw *Gisele Maes* beaamt dat bijvoorbeeld de Amberes volgens dat principe is ontworpen en slechts 134 in plaats van 135 meter meet, omdat hij dan nog in de kleine sluizen van het Albertkanaal past. Zo wordt het schip niet geblokkeerd, mocht er ooit een duwvaartsluis voor lange tijd buiten gebruik zijn. Het concept van het schip is integraal afgestemd op het Albertkanaal. Ook de 2000 ton ballast die het kan nemen, dient om onder de bruggen door te kunnen.

De heer *Sas van Rouveroy* vraagt of containertrafik op de binnenvaart met een vrije doorvaarthoogte van 4,20 meter rendabel en concurrentieel is. Mevrouw *Gisele Maes* vreest dat die nooit rendabel kan zijn, maar staat open voor het bewijs van het tegendeel. Die doorvaarthoogte betekent gewoon weinig meenemen en weinig volume vervoeren en dat is voor de binnenvaart gewoon een probleem.

Er waren ooit klachten over de samenwerking met W&Z en de uitbetaling van de subsidies, weet de heer *Sas van Rouveroj*. Hoe staan de zaken intussen? Mevrouw *Gisele Maes* zegt dat er al verbetering is. Het grootste probleem is van de baan dank zij de inzet van het kabinet en er zijn nog een aantal randproblemen. Zij is het ermee eens dat om de gevraagde stabiliteit op de lange termijn te leveren, W&Z de partner zou moeten zijn, maar blijft toch voorzichtig.

Het spoorvervoer wordt zwaar gesubsidieerd, stelt de heer *Sas van Rouveroj*. Voelt de estuaire vaart dat aan als een expliciete tegenwerking? Tast dat het vervoerspotentieel aan en zo ja, in welke mate?

De heer *Olivier Crousel* weet dat de handling van een container op het spoor, met laden in Zeebrugge en lossen in Antwerpen, gemiddeld 20 tot 25 euro goedkoper is. Men gaat er op de diepzeeterminals van uit dat een spoorkraan minder kost dan een diepzeekraan die zeeschepen belaaft. Dat wordt beslist door giganten als PSA en de Dubai Ports en het is een handicap. Als de handling dichterbij die van het spoor zou komen, zelfs zonder aan de subsidie te raken, zou dat al een groot voordeel zijn, zowel voor estuaire als gewone binnenvaart.

Mevrouw *Gisele Maes* wijst erop dat een binnenschip volgens de wet-Major niet behandeld mag worden zonder dokwerkers. Zolang men daarmee geconfronteerd wordt, blijft er een serieuze handicap voor alle ladingen en op alle gebieden in de zeehavens. De heer *Olivier Crousel* voegt hieraan toe dat PortConnect zelfs lading verliest aan vrachtwagens omdat de terugritten vanuit Zeebrugge naar Antwerpen goedkoper zijn dan het beladen op binnenvaart. Hij geeft een voorbeeld waarbij de handling van een container liefst 130 euro kost en het estuaire vervoer 40 euro.

Mevrouw *Gisele Maes* vermeldt een vergelijkbaar voorbeeld voor de handling van staal. Van het zeeschip via kaai op de vrachtwagen kost dat zeventien euro. Hetzelfde verhaal voor een binnenschip kost 26 euro en de vracht van het binnenschip vier euro. Voor zover zij zich herinnert, zou met de nieuwe subsidieronde die voor het spoor is goedgekeurd, voor 2011 60 euro per container gegeven worden en het volgende jaar 40 euro. Dat betekent een enorme concurrentie voor de binnenvaart. Men heeft ook opnieuw beslist om te focussen op de as Albertkanaal. Boven Genk zou daar een bestaand klein depot gebruikt worden om goederen aan te voeren per spoor en men wil onder alle prijzen door gaan. In Luik speelt zich hetzelfde af. De bestaande terminal van Renory is altijd al gemengd spoor-binnenvaart geweest. Nu Trilogieport in de starblokken lijkt te staan, is het spoor erop gebrand om de gemengde terminal per spoor nog goedkoper te bedienen. Het fenomeen dat het spoor de binnenvaart beconcurrereert, blijft dus bestaan. De spreekster komt daarmee bij haar stokpaardje: waarom moet een gemeenschap investeren in een spoorweg, daarnaast een kanaal en een weg, om dan nog subsidie te moeten geven aan het spoor om de concurrentie aan te gaan met zowel de binnenvaart als het wegvervoer?

De heer *Sas van Rouveroj* erkent deze aanklacht en sluit zich erbij aan.

De heer *Jan Peumans* stelt dat het voor de Trilogieport een duidelijke keuze was om ook bereikbaar te zijn per spoor.

Mevrouw *Gisele Maes* oppert dat ook Meerhout per spoor bereikbaar is. Iemand met gezond verstand zou erop toezien dat containers via de binnenvaart worden vervoerd waar zich goede binnenvaartassen bevinden. Voor transport naar bijvoorbeeld Venetië daarentegen is de binnenvaart een probleem en dan wordt een container op het spoor gezet. Destijds werd beslist om voor het hinterlandvervoer het spoor erbij te halen, maar dat is jammer genoeg mislukt.

Op de bedenking van de heer *Jan Peumans* dat het bedrijf Essers beschikt over eigen bloktreinen die naar Italië rijden, antwoordt mevrouw *Gisele Maes* dat de vrachtwagens van Meerhout naar het depot rijden, waarna de containers op een bloktrein naar Italië worden gezet. De containers worden niet in Rotterdam en evenmin in Antwerpen of Zeebrugge gehaald.

De heer *Ivan Sabbe* bevestigt dat men eigenlijk moet opboksen tegen een zwaar gesubsidieerde organisatie.

De heer *Jan Peumans* vraagt zich af waarom de liberalisering van het goederenvervoer die Europa voor ogen had, niet lijkt te lukken. Het klopt dat het spoor veel te zwaar gesubsidieerd wordt, maar de privésector blijkt evenmin in staat om daarvoor een alternatief te bieden.

Mevrouw *Gisele Maes* stelt daar de vraag tegenover of een spoorwegmaatschappij wel kan concurreren met de binnenvaart als er geen subsidies aan te pas zouden komen.

De heer *Sas van Rouveroi* stelt dat liberalisering een goed concept is, maar niet kan slagen omdat het overheidsoptreden een zuivere liberalisering onmogelijk maakt. De subsidiëring geeft wrijving tussen twee dan nog ecologisch verantwoorde vervoersmodi. De overheid mag wel betrokken zijn, maar niet op deze manier. Tot slot stelt het lid nog een ietwat retorische vraag. Gesteld dat alle externe kosten, zoals voor milieu en infrastructuur, geïnternaliseerd zouden worden en dat de vervoerskosten niet weg worden gesubsidieerd, waar zou men dan de estuaire vaart plaatsen tegenover de weg en het spoor en tegenover het gelijkaardige concept van de binnenvaart?

Mevrouw *Gisele Maes* herhaalt dat binnenvaart en estuaire vaart pas interessant zijn als er grote en regelmatige volumes vervoerd moeten worden. De vrachtwagen blijft interessanter voor een paar containers die van punt A naar B moeten. Het verzamelen van quantums maakt de binnenvaart en ook het spoor interessant. Op de vraag van de heer van Rouveroi of die redenering standhoudt als de kostprijs van het wegvervoer sterk geïnternaliseerd wordt, antwoordt zij dat het volume dat de binnenvaart nodig heeft om te concurreren, in dat geval zal dalen. Men zal dan sneller concurrentieel worden ten opzichte van de weg en/of het spoor. Bij grote volumes zijn de binnenvaart en de estuaire vaart al competitief. Als er een perfect kanaal tussen Brugge en Zeebrugge zou liggen, moet de rekening opnieuw gemaakt, stelt de spreker, want dan kan er meer geladen worden.

De heer *Sas van Rouveroi* waarschuwt dat men de juiste dingen tegen elkaar moet afwegen. Als de kosten geïnternaliseerd worden, dan zijn er infrastructuurkosten. De estuaire vaart heeft als dusdanig geen infrastructuurkosten die bovenop de binnenvaartkosten zouden komen.

De heer *Bart Martens* merkt op dat ook het vrachtverkeer over de weg gesubsidieerd wordt, onder meer via de professionele diesel. Het vrachtverkeer betaalt ook maar een klein deel van de externe kosten, zo wordt geen rekening gepresenteerd voor alle files die dat verkeer veroorzaakt. Het lid vindt het een nuttige oefening om na te denken over wat het effect van een volledige doorberekening van de externe kosten zou zijn op de 'modal split'. Ook hij ziet meer heil in een complementariteit van spoor en binnenvaart dan in rivaliteit. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse rond de Betuwelijn wees uit dat tachtig percent van het vervoer op die lijn van binnenvaart afkomstig zou zijn.

Het lid heeft vragen bij de meerkosten van zowel de bouw als de exploitatie van estuaire schepen. In hoeverre kan men een daling van die meerkosten verwachten, als men ervan uitgaat dat het vooralsnog om een prille industrie gaat? Zullen de bouw- en/of exploitatiekosten afnemen naarmate men meer vertrouwd raakt met het concept? Kan men ervan uitgaan dat ook de opleidingen waarvan sprake in grotere mate zullen worden ingericht

als de estuaire vaart meer succes kent? Zouden dan uiteindelijk ook de meerkosten aan kapiteins afnemen?

Mag uit het verhaal van de mogelijke capaciteitsverhoging met 33 percent op het Albertkanaal door een verhoging van de bruggen afleiden dat dit project absolute prioriteit moet genieten bij het Vlaamse Gewest?

Internationaal regelt de IMO alles. Daarnaast zijn er echter nationale reglementen waarbij Europa weinig in de pap te brokken heeft. Kan Europa hier geen meer centrale rol spelen door onder meer de lidstaten samen te zetten en erop toe te zien dat al de reglementen op elkaar afgestemd raken? Dat zou toelaten dat estuaire schepen ook op andere landen varen. Dat kan al wanneer het om export gaat, maar de heer Martens wil weten of er geen convergentie mogelijk is tussen al die verschillende nationale reglementen. Kan Europa ook de cabotageregels niet onder handen nemen? Dat deed het ook met het vrachtverkeer over de weg. Het vormde een belangrijk onderdeel in de toetredingsverdragen van nieuwe lidstaten. Kortom, kan Europa niet een meer eengemaakte markt opzetten voor de estuaire vaart?

Mevrouw *Gisele Maes* erkent dat er te weinig ervaring aanwezig was en dat dit heeft geleid tot flinke bijrekeningen van werven. Ze stelt dat men echter nooit een rekening heeft betaald die niet terecht was: materialen waren duurder en de regel was bij het maken van het contract niet bekend. De werf kon dat dus ook niet budgetteren. De extra kosten zijn dan ook gewoon betaald en zullen er ook vandaag nog zijn. Met de intussen nog strengere reglementering zullen er allicht nog extra kosten komen.

Inzake exploitatiekosten is ze ervan overtuigd dat hoe meer opleidingen er zijn, hoe minder reders geconfronteerd worden met slecht opgeleide mensen en hoe meer de markt zal spelen. Voor de rest zal er niet echt veel verandering zijn in de exploitatiekosten. Als een kapitein 100 of zelfs een paar 100 euro meer verdient, zal dat niet zwaar doorwegen in de vervoerprijs. Kapiteins dragen ook een grote verantwoordelijkheid en de binnenvaart kampt in het algemeen al met een personeelstekort. Het kan dus alleen maar helpen er meer op te leiden.

De heer *Olivier Crousel* stelt dat het vervelend is als exploitant afhankelijk te zijn van een heel eng aanbod aan estuaire en binnenschepen die Zeebrugge kunnen aanlopen. De exploitatiekosten van de bestaande vier estuaire containerschepen liggen daarbij nog heel hoog. PortConnect kan daardoor momenteel niet concurrentieel in de markt komen tegenover een klassiek binnenschip met dezelfde capaciteit en afmetingen. Maar deze kunnen Zeebrugge door de geografische beperkingen tussen Gent en Brugge niet bereiken. Om de exploitatiekosten het hoofd te kunnen bieden moeten de estuaire schepen grotere volumes vervoeren. De drie estuaire schepen die momenteel actief op Zeebrugge varen (Desseo, Tripoli en Amberes) zijn bezet. De markt kan vooralsnog niet spelen.

Mevrouw *Gisele Maes* herinnert zich dat de werken aan het Albertkanaal begonnen zijn toen zij nog op school zat. Nu zijn ze nog steeds niet afgerond. Het Albertkanaal is een van de hoofdverkeersassen en genereert de grootste trafiek. Het is na meer dan 40 jaar nog niet volledig aangepast. Het gaat dan niet louter over het verhogen van de bruggen, maar ook over de doorgang van Antwerpen naar Wijnegem, die dringend moet worden aangepakt. De directie van De Scheepvaart heeft zeer recent nog duidelijk gemaakt dat daarvoor niet de budgetten voorhanden zijn. Er is ook nog een groot probleem tussen de BAM en De Scheepvaart. Na 1996 besliste de Vlaamse overheid dat het traject Wijnegem-Antwerpen naar de BAM moest. Gezien het debacle met de Oosterweelverbinding zou nu een deel van dat traject terug moeten naar De Scheepvaart. Die kan daar echter niet aan beginnen, ondanks de hoogdringendheid, want de overdracht van dossiers van de BAM is blijkbaar nog niet rond. Mevrouw Maes legt er nogmaals de nadruk op dat de hele binnenvaart de afwerking van het Albertkanaal als absolute prioriteit voorhoudt.

Ze hoopt dat Europa soelaas brengt nu het project voor de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal is opgenomen als prioritair project in het Europese Ten-T fonds ter bevordering van de Europese transportinfrastructuur.

Het lijkt een interessant idee dat Europa zich zou bemoeien met de nationale reglementen, als dat op een eenvoudige manier kan. Er is interesse vanuit het buitenland – Frankrijk, Spanje, Duitsland – om estuaire vaart in te voeren. De Franse autoriteiten hebben intussen aan het technisch reglement her en der iets veranderd zodat geen enkel schip uit België daar nog kan aan voldoen. Als Europa zich daarmee zou bezig houden, zou dat dus zeker goed zijn.

In de jaren 70 kreeg Frankrijk van Europa een uitzonderingsmaatregel inzake de cabotage. Groot-Brittannië vroeg die uitzondering niet en kreeg ze dus niet. Voor een Europese binnenvaartexploitant is het echter toch onmogelijk om een schip Groot-Brittannië binnen te brengen. Groot-Brittannië erkent de Europese certificaten immers niet, hoewel het daartoe verplicht is.

De heer *Bart Martens* vindt het Europese verhaal schrijnend. Men zou toch moeten voorkomen dat in de estuaire vaart hetzelfde fenomeen ontstaat als bij de spoorwegen, waar elke lidstaat zijn eigen spanningsniveau heeft en men een aantal keer van locomotief moet veranderen om van Noord naar Zuid-Europa te rijden. Europa zou moeten beletten dat elke lidstaat een eigen reglement maakt met protectionistische inslag.

De heer *Jan Peumans* herinnert aan de voortgangsrapportage van de BAM waarin ook een inventaris was opgenomen van de werken aan het Albertkanaal. Hij meent ook dat er naar alternatieve financiering wordt gezocht. Het is treffend dat dit kanaal gegraven werd tussen 1930 en 1939, dat aan de verbreding ervan sinds 1964 intussen al ongeveer twee miljard Belgische frank is gespendeerd en dat die werken nog altijd niet voltooid zijn. Ook voor de haven van Luik is dat kanaal overigens belangrijk. In Ternaaien zou men een nieuwe sluis bouwen, om via die sluis dan over Maastricht naar Rotterdam te kunnen.

De heer *Jan Penris* zegt dat hij maritieme wetenschappen heeft gestudeerd en dan ook ten volle beseft welk risico beide bedrijven hebben genomen, zowel in de tramp als in de lijnvaart. Hij waardeert dat zeer. In dit huis wordt overigens constant gepleit voor een gezonde ‘modal shift’. Dat vergt in de markt wel spelers die dat mogelijk maken.

Bestaat er echt een rekruteringsprobleem in de binnenvaartsector in het algemeen en bij de estuaire vaart in het bijzonder? En zo ja, hoe lost men dat op? Kan het parlement in dat verband iets doen, in het licht van de verantwoordelijkheid voor opleiding?

De heer *Olivier Crousel* geeft toe dat ook hij van het probleem hoort op de schepen die PortConnect exploiteert. Vooral kapiteins die zowel zeevaart- als binnenvaartpapieren hebben, blijken dun gezaaid. Wie ze wel kan voorleggen, blijkt dan ook duur uit te vallen.

Mevrouw *Gisele Maes* bevestigt dat er een algemeen probleem van rekrutering van personeel is in de binnenvaart. Sociaal gezien gaat het niet om het meest aangename beroep, maar de tijd van het gezin op de boot en de kinderen op internaat is voorbij. Er is een evolutie in de richting van werken in ploegen: meestal één tot twee weken aan boord en één week thuis. Het was pure noodzaak om dergelijk systeem in te voeren ter motivatie van potentiële kandidaten. De binnenvaart ziet zich daardoor wel geconfronteerd met veel hogere kosten dan vroeger in familiale bedrijven gold en dat maakt het bijzonder moeilijk om competitief te blijven. Het doorberekenen van de externe kosten zou in die zin een grote hulp betekenen.

De bestaande opleidingen zijn niet slecht, maar ze leiden te weinig op tot ondernemer. Mensen krijgen te gemakkelijk het gevoel te kunnen varen eenmaal ze een diploma in

handen hebben. De spreekster waarschuwt daarvoor en stelt dat er nog heel wat ervaring nodig is. Er schort nog heel wat aan het alternerend leren en varen. Er is alleen een basismogelijkheid. Het zou ook helpen mocht de tijd op simulators erkend worden als vaartijd. Men moet immers vier jaar varen om aan een examen deel te kunnen nemen. Het parlement zou daar wel impulsen kunnen geven. De estuaire opleiding is veel te beperkt. Men hoopte dat die ook in Zeebrugge zou worden opgepakt, maar tevergeefs. Waar het nu gevolgd kan worden, willen de leraren overdag lesgeven, maar wie een week aan boord verblijft en een week thuis, wil dat in zijn vrije week doen. Er schort dus nog wel wat aan de opleidingen. Alle input en inspanningen zijn daar welkom.

De sector moet zich ook nog veel actiever profileren in het kader van de keuze voor de binnenvaartsector. Dat zou kunnen met de hulp van bijvoorbeeld Promotie Binnenvaart Vlaanderen. De baggerindustrie mag dezelfde mensen van de scholen en opleidingen gebruiken en kan veel meer betalen dan de binnenvaartsector. Daar vloeien dan ook de meeste mensen naartoe.

De heer *Dirk de Kort* vindt het positief dat de binnenvaart en de estuaire vaart hier opnieuw ter sprake komen. Met een resolutie is er bij de Vlaamse Regering op aangedrongen meer aandacht aan de binnenvaart te besteden. Het lijkt zinvol bepaalde aspecten nog verder uit te diepen. Daarnaast ziet de spreker wel wat in een goede vergelijking, via parlementaire documentatie of via de SERV, tussen de diverse transportmodi en de betoelaging daarvan. Ook de internalisering van kosten moet in kaart gebracht worden.

Is het ten behoeve van de leefbaarheid van de estuaire vaart nodig dat de Vlaamse overheid verder subsidieert? Naar aanleiding van een artikel in de binnenvaartkrant meende de spreker te mogen besluiten dat er geen investerings- of exploitatietoelage nodig zou zijn voor de inzet van de Euroports. Er was ook een lijst met te bouwen schepen. Betekent het probleem van volume dat er geen bijkomende schepen meer worden ingezet voor de estuaire vaart?

De heer *Olivier Crousel* herhaalt dat de sterke punten het volume en de transittijd zijn, waarmee dat volume naar het hinterland verzet kan worden. Destijds werd gevraagd een volwaardig alternatief te bieden voor het spoor ingeval van tekort aan capaciteit, vertragingen, stakingen of gewoonweg wanneer er niet gewerkt wordt tijdens weekends en vakantieperiodes. Estuaire schepen zijn in principe zeven dagen op zeven en het jaar rond inzetbaar. Er was een 'modal shift' nodig voor een grote klant die in 2006 naar Zeebrugge is gekomen. Er waren specifieke volumes vooropgesteld. Op basis daarvan werden berekeningen gemaakt en er werden estuaire schepen op vraag van de overheid gebouwd. Van de 250.000 vooropgestelde TEU's zijn er uiteindelijk 50.000 overgebleven. De schepen zijn er nu echter en ze moeten zo goed mogelijk worden ingezet.

Een grote handicap is momenteel de kostprijs, maar ook de handling op de terminal zit niet mee, evenals de samenwerking met Antwerpen. Daar zag men de estuaire vaart aanvankelijk als een bedreiging, maar enige sensibilisering heeft dat toch al wat verholpen. De estuaire vaart is zeker geen gevaar, maar heeft wel voortdurend moeten optornen tegen vooroordelen.

Het grootste probleem blijft de onderbezetting van schepen. De contracten die gesloten werden met eigenaars zijn langlopend, voor minstens vijf jaar. De markt trappelt echter wat ter plaatse en het is niet haalbaar om nog binnenschepen te charteren voor kleinere volumes als er twee estuaire schepen onderbezet zijn. PortConnect mist dus de wisselwerking met andere types binnenvaartschepen. Het is weliswaar een zaak tussen de eigenaars en Waterwegen en Zeekanaal, maar de chartertarieven in moeilijke tijden laten zakken zou alleen kunnen als de subsidies er waren geweest. Tot nog toe is echter maar iets minder 600.000 euro uitbetaald voor de drie schepen samen, waar het eigenlijk 1,8 miljoen had moeten zijn. De bouwsubsidie heeft men wel ontvangen. PortConnect moet zich intussen

zien te redden met de twee schepen die het ter beschikking heeft en probeert dagelijks nog cargo aan te trekken naar Zeebrugge door de concurrentie in de gaten te houden, ook die op Rotterdam. De rederijen gaan graag shoppen op basis van de prijszetting in de havens, zonder rekening te houden met de estuaire vaart die uiteindelijk voor hen ontwikkeld is. Bij problemen kloppen ze dan wel weer aan. Als bijvoorbeeld de ‘railshuttle’ tussen Duisburg en Zeebrugge uitvalt, komt er plots 200 TEU binnen die zo snel mogelijk ter plaatse moet zijn. Een betere verdeling over de modi is essentieel. Er zijn maar drie estuaire schepen en het kan dus niet moeilijk zijn die te vullen. Misschien kunnen de havenautoriteiten daarin iets meer verantwoordelijkheid opnemen. Het blijft maandelijks vechten om uit de kosten te geraken, besluit de heer Crousel.

Mevrouw *Gisele Maes* bevestigt het verhaal. Voorts legt ze uit dat twee jaar geleden tot de bouw van een tweede schip, de *Euroports*, is beslist. De *Amberes* alleen kon geen continuïteit bieden voor de klanten. Er is drie keer een ernstige uitval van het schip geweest en klanten dreigden af te haken omdat ze tijdelijk geen aanvoer per estuair schip hadden. Het spoor springt immers niet bij op die korte termijn.

Destijds voer de *Amberes* op zich wel kostendekkend. Het potentieel volstond om in de import volledig vol te stoppen en er was overschot. Export bleef altijd een probleem en bestond voornamelijk uit lege containers. Daar kwam dan nog bij dat de exploitant van Meerhout mede-exploitant in Trilogieport werd en daar ook een potentieel voor Zeebrugge zag. Een van de belangrijke reders vroeg om een soort van overslagplatform te worden voor zijn bestemmingen in Duitsland.

Van dat alles is maar weinig in huis gekomen, behalve dat de *Euroports* beschikbaar is als de *Amberes* uitvalt. Door het verschuiven van de aanlopen van de grootste reder van Zeebrugge is het ladingpakket voor de *Amberes* met meer dan een derde en zelfs bijna de helft gezakt en is er dus nog amper voldoende voor de *Amberes*. De oprichting van Trilogieport is om diverse redenen op de lange baan geschoven, maar zal er uiteindelijk wel komen. Normaal had dat nu wel ongeveer klaar moeten zijn.

Dat maakt dat er een groot probleem bestaat. *Victrol* heeft met *Europort* een akkoord gesloten om het schip te bouwen en *Europort* zou dat dan huren. Het schip wordt nu echter ingezet op Rotterdam en is veel te duur. Dat is dus bloeden voor beide partijen. Ook voor de *Amberes* is er zoals gezegd te weinig lading en niemand kan voorspellen hoelang dat duurt. Mogelijk wordt het zelfs nog erger.

Over de inhoud van de subsidieregeling wil de spreker niet uitweiden, maar ze stelt wel dat de problemen levensgroot waren. De hele regeling werkt niet, of soms zelfs contra-productief. De bouwsubsidie was betaald, de exploitatiesubsidie bijna niet. De eerste zou strikt genomen ook terugbetaald moeten worden, omdat niemand aan de voorwaarden kon voldoen. De reders zagen dat te laat omdat er tot de laatste weken voor de ondertekening en reeds tijdens de bouw van de schepen, overleg liep en er nog aanpassingen werden toegezegd. Toen iedereen de schepen had besteld en ze bijna klaar waren, kon er echter niets meer aangepast worden en ging men van start met regels waarvan men wist dat ze een probleem zouden veroorzaken. De oplossing die uiteindelijk uit de bus kwam, was dat de bouwsubsidies niet terugbetaald worden.

Voor de exploitatiesubsidie blijft er een probleem, want die werden slechts mondjesmaat uitgedeeld. Een realistische exploitatiesubsidie zou momenteel meer dan welkom zijn, in zoverre die uitgaat van het principe dat ze aangeboden wordt met de idee dat de gemeenschap het product voldoende belangrijk vindt om het toch in de markt te zetten terwijl er nog niet voldoende markt voor is. Tot nog toe was de regel andersom. De subsidie werd toegekend als men al vervoerde: hoe meer vervoer, hoe meer subsidie. Bij voldoende vervoer is er echter geen subsidie nodig en die regeling is dus absurd. Nog meer bouwsubsidies toekennen terwijl er al een overcapaciteit in de containerschepen is, lijkt net zo

onzinnig. Voor andere typen schepen kan dat mogelijk dan wel weer interessant zijn. Als men bijvoorbeeld zou beslissen een kanaal aan te leggen, zou dat immers zeker tien jaar op zich laten wachten. De ro-ro is een probleem voor Zeebrugge, omdat het blijkbaar niet competitief is.

Victrol wenste de subsidie niet meer voor het tweede project, omdat ze wist dat die niet werkt. Bovendien heeft het daardoor zelfs een veel grotere subsidie gemist. Voor het transport tussen een Vlaamse zeehaven en het Vlaamse hinterland heeft Vlaanderen immers ook subsidie gegeven: twintig euro per TEU, of het vijfvoud van wat maximum voor Zeebrugge kon worden gekregen, maar niet werd toegekend. Andere Belgische zeehavens hadden zelfs een groot voordeel ten opzichte van Zeebrugge en de estuaire vaart doordat ze vijfvoudig kregen wat voor de estuaire vaart was vooropgesteld. Er lopen bankgaranties die meer kosten dan wat het oplevert, stelt mevrouw Maes. Men moet garanderen dat de trafiek tien jaar blijft lopen, men mag het schip niet verkopen en mag zelfs niet naar een andere bestemming varen. Het schip moet op de bij aanvang opgegeven bestemmingen blijven varen. Met de subsidie zit men dus helemaal vast.

De heer *Dirk de Kort* meent dat de commissie moet kunnen uitmaken of de estuaire vaart een toegevoegde waarde heeft en of subsidies nodig zijn. Zoals het nu loopt, is het blijkbaar niet goed, maar de vraag blijft hoe het dan in de toekomst moet.

Mevrouw *Gisele Maes* oppert dat Zeebrugge momenteel niet zonder de estuaire vaart kan. Die moet vanuit maatschappelijk oogpunt in stand gehouden worden. Met de vele problemen bij de reders en exploitanten, moet men zich, zolang er geen alternatieven zijn, richten op oplossingen voor de bestaande schepen. Dat impliceert zeker niets extra doen in containers. De bunkervaart, die nooit subsidies gekregen en blijkbaar ook niet nodig heeft gehad, valt er helemaal buiten. Andere ladingproducten moeten bekeken worden.

De heer *Olivier Crousel* ziet heil in een betere samenwerking tussen de havens van Zeebrugge, Gent en Antwerpen die de estuaire vaart als doel kunnen promoten.

De heer *Dirk de Kort* vraagt of het klopt dat het grootste probleem de hoge subsidies voor het spoor zijn. De heer *Olivier Crousel* beaamt dat. Mevrouw *Gisele Maes* stelt dat met de niet-terugbetaling van de bouwsubsidies toch nog een stuk van het subsidiepakket wordt gebruikt, al staat er nog niets op papier.

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, stelt voor om via de minister aan het Steunpunt Goederenstromen een vergelijking van de diverse modi in dat verband te vragen.

De heer *Sas van Rouveroy* is het eens met het pleidooi voor een betere samenwerking met de andere havens. Klopt het dat de estuaire vaart in de zeehaven van Gent probleemloos tot in de achterhaven kan varen, maar dat er een probleem is even voorbij het kanaal Gent-Terneuzen? Dat klopt, beaamt de heer *Olivier Crousel*. Het vermelde probleem zit in de Ringvaart.

Mevrouw *Mercedes Van Volcem* zegt dat Brugge omweld is door water, met in totaal elf bruggen die vijf uur per dag open staan. De haven wil groeien, maar heeft als enige geen ontsluiting via het water. De N31 is de drukst bereden Vlaamse weg die ondertunneld wordt. De afhandeling van het vervoer van de haven van Zeebrugge bedraagt één percent via het water en men wil dat opdrijven naar twee percent. Het lid wil graag zien dat de haven via het water ontsloten wordt en dat de schepen niet langer door het trage kanaaltje moeten. Hoge bruggen maken is onmogelijk, evenals een verbreding, omwille van de leefbaarheid van de stad. Toch moet er zo snel mogelijk een oplossing komen. Blijkbaar zou de estuaire vaart een alternatief zijn voor de verbinding Seine-Schelde West en kan het probleem worden opgelost met tien estuaire schepen. Die oplossing zou echter geblokkeerd worden omdat het een grote concurrentie zou betekenen voor de haven van

Antwerpen. Klopt dat? De sprekers stelden dat hun schepen momenteel niet vol raken. Is die uitbreiding naar tien schepen dan geen oplossing?

Voorts hoorde het lid dat er een alternatieve mogelijkheid is voor de estuaire vaart. Het Vlaamse Baaienplan voorziet in een kanaal voor de kust dat naar Nederland loopt. Hoe lost men dat op als de estuaire vaart niet naar Nederland mag varen? Kan men op die manier de haven ontsluiten?

Mevrouw *Gisele Maes* herhaalt dat de estuaire vaart een oplossing is voor grote volumes die regelmatig terugkomen. Geen enkele haven heeft echter alleen maar dergelijke vracht. Slechts een deeltje van de trafiek van Zeebrugge is containers en daarvoor kan de estuaire vaart een oplossing zijn. Dat geldt ook voor de bunkers, die zelfs niet in de statistieken van de haven zitten. Het grootste deel van de trafiek kan de estuaire vaart niet oplossen. Het hinterland van Zeebrugge is ook niet alleen naar het noorden, maar ook naar het zuiden gericht. Daar heeft een estuair schip geen zin want het mag niet naar Frankrijk varen en kan niet in de Belgische kanalen naar het zuiden van België. Als er voor de kust een dijk zou liggen, zou van een binnenwater kunnen worden gesproken en dan zou een groot deel van de trafiek via die weg kunnen verlopen. Het blijft wel een grote omweg: van Zeebrugge moet men eerst naar Vlissingen, om dan naar Terneuzen, Gent en dan naar het noorden van Frankrijk of Kortrijk te varen. Er zijn wel minder sluizen, maar het kan in elk geval theoretisch. Het lijkt echter utopisch dat Nederland akkoord zou gaan met een dijk in Cadzand om de Belgische schepen de Belgische havens te laten bevoorraden.

Voor de binnenvaart is het Schipdonkkanaal de beste oplossing: het ontziet Brugge en het bestaat al, al zijn er wel aanpassingen nodig. Om Zeebrugge te ontsluiten is dat de enige valabele oplossing. Aan het maatschappelijk debat over de localisering en de omgevingsfactoren waagt de spreekster zich niet, maar ze garandeert dat de binnenvaart overtuigd is van het nut. In West-Europa is er trouwens nog nooit een kanaal gegraven dat uiteindelijk geen welvaart bracht in de betrokken regio.

De heer *Ivan Sabbe* oppert dat ingeval dat een kanaal zou worden aangelegd de subsidies van de spoorwegen in het niets vervallen tegenover de investeringen die daarvoor nodig zijn. Mevrouw *Gisele Maes* verwijst naar met de kostprijs van de tunnel onder de Schelde. Ze stelt ook dat aan elk kanaal mensen ook recreëren. Elk kanaal wordt bovendien ook gebruikt voor wateropvang, door de voorzieningsindustrie zowel als de industrie in de buurt. Geen enkel kanaal bedient enkel de binnenvaart.

De heer *Filip Watteuw* merkt op dat mevrouw Maes stelde dat de haven van Zeebrugge niet alleen op het noorden, maar ook op het zuiden is gericht. Wat is de verhouding tussen beide? Hij meent dat die ongeveer 80/20 bedraagt.

Voorts las hij in de pers dat het traject Zeebrugge-Meerhout vijftien uur in beslag neemt. Uit het systeem voor de vaaruren, AIS, blijkt dat dit inderdaad in die richting gaat. In de MKBA van het Schipdonkkanaal worden ook liguren bij gerekend, wat nog iets anders is dan laad- en losuren en daar komt men aan 28 uren. Dat is toch een zeer groot verschil.

Mevrouw *Gisele Maes* oppert dat een onevenwichtige verhouding normaal is: zonder ontsluiting naar het zuiden wordt ook geen cliënteel aangetrokken voor die trafiek. Wat de vaaruren betreft, mag duidelijk zijn dat het niet om een exacte wetenschap gaat. Aan een sluis kan er meer dan een uur wachttijd zijn en het maakt een verschil van enkele uren als men met of tegen het tij vaart. Men kan om diverse redenen sneller dan wel langzamer varen. Al die zaken wegen op een kort traject zwaar door. Een duur van 24 uur, inclusief behandeling, is een reële voorstelling. In Meerhout heeft men het grote voordeel dat men niet afhankelijk is van anderen voor laden en lossen. Zeebrugge valt ook goed mee voor

het behandelen van estuaire schepen. Voor de MKBA heeft men nooit om informatie gevraagd, besluit mevrouw Maes haar betoog.

Mevrouw *Griet Smaers* vond het een leerzaam debat. Is het traject Zeebrugge-Meerhout het enige is dat het bedrijf van mevrouw Maes vaart? Is er vraag naar om schepen in te zetten voor andere trajecten?

Mevrouw *Gisele Maes* bevestigt dat, maar herhaalt ook dat de Amberes wegens de subsidieregeling geen andere trajecten mag varen. Anders is men verplicht om ook de bouwsubsidie terug te betalen. Drie exploitanten die de subsidie kregen hebben dezelfde opmerking gemaakt en toch is geoordeeld dat wijzigingen aan het contract oneerlijke concurrentie zouden veroorzaken.

De heer *Olivier Crousel* geeft als voorbeeld dat PortConnect met de Tripoli had ingetekend voor een vast traject op de Rijn, omdat men wegens de crisis halsstarrig bleef zoeken naar meer lading. Ook hij werkt met twee schepen om mogelijke problemen op te vangen. Door het feit dat de Tripoli onder de exploitatie van PortConnect niet naar de Rijn gevaren is, werd een boete van 260.000 euro opgelegd. Die boete zal niet moeten worden betaald, maar subsidies zijn nu wel uitgesloten.

Mevrouw *Griet Smaers* vraagt of er groeipotentieel zit in de estuaire vaart als dergelijke kwesties en hindernissen van de baan zouden zijn. Is er een groot verschil qua subsidiëring van de gewone binnenvaart en de estuaire vaart?

Mevrouw *Gisele Maes* stelt dat de vraag er wel is en dat de Euroports zeker zal worden ingezet als er serieuze mogelijkheden zijn. Er is altijd een groot volume nodig om een hinterlandhaven te kunnen aanlopen. Voor pakweg tien containers kan men niet naar Duisburg varen. De spreester herhaalt voorts dat de estuaire vaart niet heeft kunnen genieten van de Vlaamse subsidies om te varen tussen een Vlaamse haven en een Vlaamse hinterlandterminal. Er was al een subsidiemaatregel die stelde dat men er geen andere meer kon krijgen. Voor de rest worden de schepen gelijkwaardig behandeld, bijvoorbeeld voor subsidie voor milieuvriendelijke motoren.

Mevrouw *Griet Smaers* is blij met de eensgezindheid over de partijen heen met betrekking tot de prioriteit voor het Albertkanaal en inzonderheid de verhoging van de bruggen. Zijn er nog andere zaken die voor een capaciteitsuitbreiding van dat kanaal belangrijk zijn? Hoe ervaart men de zondagsregeling op het Albertkanaal? Is er nood aan verruiming? En tot slot, is er op het Albertkanaal nog een significante groei mogelijk voor scheepvaart?

Mevrouw *Gisele Maes* stelt dat er een flessenhals is in Wijnegem, waar de sluizen volzet zijn. Er zijn al studies die duidelijk aantonen dat op korte termijn een beslissing nodig is voor een bijkomende sluis.

De zondagsregeling volstaat voorlopig, maar 80 percent van de zondagen worden al gevraagd door exploitanten. Dat zal alleen nog toenemen, behoudens een nieuwe crisis. De Scheepvaart is daarmee bezig en houdt geregeld een bevraging. Een ander knelpunt is wel dat daar vijf percent bespaard moet worden op personeel en dat de bediening van de sluizen dan een probleem wordt.

Voor een toename van de vaart op het Albertkanaal is de capaciteit van de sluis in Wijnegem momenteel eigenlijk het enige probleem. Voor de rest kan er nog tot 2040 een serieuze groei verwacht worden. Het permanent invullen van de zondagvaart zou nog iets kunnen helpen. Als er een beslissing getroffen moet worden voor de bouw van een sluis, dan moet dat echter wel op korte termijn want er gaat tien jaar over de bouw. Voor de verbinding Luik-Rotterdam wordt in Ternaaien een nieuwe sluis gebouwd en dat zou wel eens een bedreiging kunnen vormen voor de havens van Antwerpen en Gent.

De heer *Sas van Rouveroy* wil weten wat de referentiesnelheid is voor het stuk van Zeebrugge tot aan de Westerschelde en het stuk erna.

Mevrouw *Gisele Maes* verklaart dat het onmogelijk is om van een referentiesnelheid te spreken. Met of tegen het tij speelt mee, en men kan twintig kilometer met de stroom mee varen zonder de motor ten volle te belasten. In tegenstroom haalt men dat wellicht niet met een vol belaste motor. De heer *Olivier Crousel* geeft aan dat de ideale snelheid met de stroom mee dertien knopen is. In tegenstroom en met brandstofbesparing is dat vijf tot zes knopen.

De heer *Ivan Sabbe* wil nog weten of de sprekers voor het Boudewijnkanaal de trafiek exponentieel zien stijgen, wetende dat in 2010 het gemiddelde 10,35 schepen per dag was en in de wetenschap dat Frankrijk bruggen van vijf meter heeft en dat daarvoor de eerstvolgende twintig jaar geen oplossing in zicht is. Daar komt nog het probleem bij dat Frankrijk een eigen kanaal heeft vanuit Duinkerken en zo België kan blokkeren.

Mevrouw *Gisele Maes* herhaalt dat de Seine-Noordverbinding gebouwd wordt en er zeker zal zijn voor er ooit een Schipdonkkanaal komt. Dat probleem is dan opgelost. Tegen dan zal Zeebrugge echter niet ontsloten zijn.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Carl DECALUWE,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

AIS	automatic identification system
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
IMO	International Maritime Organization (van de Verenigde Naties)
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
ms	motorschip
roro	roll-on-roll-offschip
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
STCW	Standards of Training, Certification and Watchkeeping
TEU	Twenty feet Equivalent Unit
W&Z	Waterwegen en Zeekanaal