

COLMAR - De derde conferentie die is gehouden tijdens de 'VNF meetings' in Colmar kreeg misschien nog wel meer belangstelling dan de twee voorgaande. Innovatie in de binnenvaart beantwoordt aan de specifieke noden van het vervoer langs de waterweg. Vooral voor de kleine kanalen, die de overveldigende meerderheid betekenen van het kanalenennetwerk in Frankrijk valt heel wat te doen om aan de vragen van het moderne vervoer te beantwoorden. Zimmerman van de Mercurius Groep wekte de grootste belangstelling met zijn voorstelling van de kraanschepen van Mercurius. Geen projecten, maar realiteit.

DOOR THEO FRISON

Ook buiten de conferentie werden heel wat nieuwe ideeën voorgesteld. Zo sprak Guy Bourbonnaud over het project voor een aangepast containerschip om de handicap van de 5,25 meter hoge bruggen te omzeilen, en uit Straatsburg kwam het project voor een containerschip van 5,05 meter breed voor het vervoer van huisvuil containers langs het kanaal van de Marne naar de Rijn aan Straatsburg. Ook de noodzaak van een Freycinet (spits) met een capaciteit van 20 TEU werd geopperd.

Vloot

Kraanschepen van Mercurius zijn blikvanger op 'VNF meetings'

Jean-Paul Weber van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCNR) gaf als inleiding een overzicht van het watergebonden vervoer in Europa. Europa drong sinds 2001 aan op innovatie in de vloot, omwille van de milieuaspecten zoals energieverbruik en CO2 uitstoot. Op dat vlak waren de regels van CCNR strenger dan die van Europa. De Europese Commissie heeft dan ook uiteindelijk de regels van CCNR overgenomen. Momenteel is er in Frankrijk een binnenvaart met twee snelheden. Er zijn vaarwegen met een grote diepgang en met recente infrastructuur, maar daarnaast is er een traditioneel netwerk, zoals het leeft in de geest van de gewone burger, met kleine schepen. Die sector gaat momenteel achteruit. Het is deze sector die veel innovatie nodig heeft.

Oude schepen

De binnenvaart is gekenmerkt door schepen met een lange levensduur, waarvan meer dan 80 procent meer dan dertig jaar oud zijn. Ze zijn

meestal in goede staat door regelmatig onderhoud en modernisering. Van de nieuwe schepen die aan de vloot worden toegevoegd, is er geen enkel kleiner dan 1.500 ton, de meeste hebben meer dan 2.000 ton. Deze schepen kunnen geen gebruik maken van de kleine vaarwegen. Innovatie geldt hier bij de bouw van nieuwe schepen of bij de aanpassing van bestaande schepen. Dat vraagt echter investeringen. De kleine schepen zijn echter te duur in bouw en verhouding met de opbrengst. Spitsen worden dan ook verkocht naar het buitenland of voor bewoning, en niet vervangen. Net die kleine schepen zijn echter het eerste middel voor de overstap van wegvervoer naar binnenvaart.

Studie

VNF is blijkbaar op verscheidene vlakken bezig met studies. Dat is ook het geval voor de innovatie in de binnenvaart. Mevrouw Veron-Benesse van VNF wijddte uit over de studie die in mei begon, en die tot doel heeft het opmaken van de evolutie

van de innovaties in de sector. Er moeten oplossingen gevonden worden om te beantwoorden aan de grote kosten van de binnenvaart. De Franse binnenschepen totaliseren een kleinere capaciteit en een hogere ouderdom dan het Europese gemiddelde. Er is dan ook vernieuwing nodig om de schepen meer presterend te maken. Hierover lopen momenteel 33 studieprojecten, 11 voor de binnenvaart, 9 voor de visserij en 13 voor de maritieme sector. Er zijn studiegroepen die zich bezig houden met het ontwerpen van formulieren over problemen waar de schippers veel sneller antwoorden zouden kunnen geven.

Kraanschip

Voor de belangstellenden, die op dinsdag en op woensdagochtend al kennis maakten met heel wat innovatieve initiatieven, kwam daarop de klap op de vuurpijl wat innovatie betreft. Zimmerman van de Mercurius groep bood de toehoorders geen plannen of studies, maar realisaties. De mogelijkheden

van de twee kraanschepen die al

werden ontworpen en gebouwd, worden niet alleen gebruikt bij het zelf laden en lossen van containers. Bij ongevallen in de haven kunnen ze ook snel ter plaatse zijn om containers en andere voorwerpen uit het water te halen. Het eerste zelfladende container-

schip heeft een capaciteit van 144 TEU, het tweede van 164 TEU. Voor de deelnemers aan de manifestatie in Colmar was het een mooi besluit van deze twee dagen. Ze werden meteen gestimuleerd in de overtuiging dat er ook in de binnenvaart nog heel wat te doen valt.



● Jean-Paul Weber van CCNR gaat er vanuit dat de kleine schepen het eerste middel zijn voor de overstap van wegvervoer naar binnenvaart. Foto T. Frison

Les porte-conteneurs auto-déchargeant de Mercurius impressionnent

COLMAR - La troisième conférence organisée lors des 'VNF meetings' à Colmar recevait encore plus d'intérêt que les deux précédentes. Innovation dans la navigation fluviale répond aux besoins spécifiques du transport par voie fluviale. Surtout sur les petits canaux, qui représentent la grande majorité du réseau fluvial de France, il reste beaucoup à faire pour répondre aux exigences du transport moderne. Mais c'est Mr. Zimmerman qui recevait l'attention des participants avec sa présentation de deux porte-conteneurs auto-déchargeurs de Mercurius. Non pas des projets, mais des réalisations réelles.

PAR THEO FRISON

En dehors de cette conférence sur l'innovation dans le secteur fluvial, pas mal d'idées étaient déjà présentées. C'est ainsi que Guy Bourbonnaud parlait d'un projet pour une barge porte-conteneurs adaptée pour contrer le handicap des ponts de 5,25m de tirant d'air. Strasbourg présentait un projet pour une barge porte-conteneurs, large de 5,05 m, destinée au transport de déchets sur le canal de la Marne au Rhin à Vendenheim. La né-



● Zimmerman enchantait ces interlocuteurs avec une présentations des deux porte-conteneurs auto-déchargeant de Mercurius. Photo T. Frison

cessité d'un Freycinet capable de transporter 20 EVP était également avancée.

La flotte

Jean-Paul Weber de la commission centrale de la navigation

rhénane (CCNR) ouvrait la présentation avec un bilan de la flotte fluviale en Europe. La Com-

mission Européenne a avancé la nécessité d'innovation dans le secteur depuis 2001, à cause des aspects environnementaux comme la consommation d'énergie et le CO2. A cet égard, les règlements de CCNR étaient plus strictes que celles de la Commission, et finalement l'UE a adopté les règlements de la CCNR. En France il existe une navigation fluviale à deux vitesses. Il ya a des canaux avec un grand gabarit et une infrastructure récente, mais à côté de cela il existe un réseau traditionnel, comme il existe d'ans l'esprit des citoyens, avec de petits bateaux. Ce secteur est actuellement en régression. C'est ce secteur là qui a besoin d'innovation.

Vieux bateaux

La navigation fluviale est marquée par des bateaux avec une longue durée de vie, dont plus de 80 pour cent ont plus de trente ans. Mais ces bateaux sont généralement en très bon état, grâce à un entretien régulier et des modernisations. Des nouveaux bateaux qui s'ajoutent à la flotte, pas un seul est plus petit que 1.500 tonnes, la majorité à plus de 2.000 tonnes. Ces bateaux ne peuvent pas utiliser les canaux à faible gabarit. L'innovation doit

donc concerner la construction de nouvelles unités et l'adaptation de bateaux existants. Mais ceci demande des investissements. Mais les frais d'investissement pour la construction ou la modernisation sont trop hautes en comparaison avec le revenu pour les petits bateaux. C'est pourquoi des Freycinet sont vendus à l'étranger ou pour l'habitation, mais sans remplacement. Et pourtant, ces Freycinet représentent le premier moyen pour attirer des trafics de la route vers le fluvial.

Etudes

Il semble que VNF est occupé avec des études à tout échelon. Madame Veron-Benesse (VNF) annonçait une étude, commencée en mai, pour faire un état des lieux des projets d'innovation en cours d'étude. Il faut trouver des solutions pour répondre aux grands coûts de la navigation fluviale. La flotte de la navigation fluviale française a une capacité plus réduite et un âge plus avancé que la moyenne européenne. Il faut donc une modernisation pour rendre les bateaux plus performants. Momentanément 33 projets sont en cours, dont 11 pour le fluvial, 9 pour la pêche et

13 pour le maritime. Il y a aussi des groupes d'études qui s'occupent de concevoir des formulaires sur des problèmes ou les bateliers pourraient donner une réponse beaucoup plus rapidement

Porte-conteneur auto-déchargeant

Pour les participants, qui avaient déjà fait connaissance de pas mal d'initiatives innovatrices, le bouquet au point de vue innovation venait à ce moment. Mr. Zimmerman du groupe Mercurius ne venait pas présenter des projets, mais une réalisation. Les capacités des deux porte-conteneurs auto-déchargeant, déjà conçus et construits, ne sont pas uniquement utilisés pour charger et décharger des conteneurs. En cas d'accident dans le port, ils peuvent se rendre sur place pour sortir de l'eau des conteneurs ou d'autres objets. Le premier porte-conteneur auto-déchargeant à une capacité de 144 EVP, le second de 164 EVP. Pour de nombreux participants à cette manifestation VNF à Colmar, c'était une belle conclusion de ces deux jours. Ils étaient ainsi renforcés dans la certitude qu'il y a encore beaucoup à faire avec la navigation fluviale.

Vlaamse steun voor palletvervoer met binnenvaart

BRUSSEL - Palletvervoer gaat nog te veel langs de weg en te weinig over het water. Om het palletvervoer over de waterweg aan te moedigen, stelde minister Hilde Crevits de Vlaamse regering voor om steunmaatregelen voor dit palletvervoer goed te keuren. Na het ja van de regering, trok de minister 1,5 miljoen euro uit om het palletvervoer via de binnenvaart te ondersteunen.

DOOR THEO FRISON

Voor minister Crevits is deze maatregel één van de initiatieven om het vervoer via de binnenvaart te bevorderen. "Met de invoering van de steunmaatregel wil ik zoveel mogelijk palletgoederen van de weg naar de waterweg halen. De maatregel moet er voor zorgen dat verschillende marktspelers op korte termijn technieken uitwerken voor palletvervoer via de binnenvaart, dat ze die met succes operationeel inzetten en dat ze fungeren als voorbeeldfunctie voor een ruimere groep geïn-

Minister Crevits trekt 1,5 miljoen voor ondersteuning uit

teresseerden en voor andere potentiële goederenstromen. Ik trek hiervoor een budget uit van 1.525.000 euro voor een periode van drie jaar". De minister gaat er vanuit dat het Vlaamse binnenvaartennetwerk na Nederland het dichtste is van Europa. Dat schept de mogelijkheid om via de binnenvaart meer vracht te vervoeren. Een studie heeft uitgewezen dat er een ruim potentieel bestaat voor palletvervoer via de binnenvaart. De minister denkt daarbij aan bouwmaterialen zoals gipsblokken, snelbouwstenen en gevelstenen, en aan 'snelle' consumptiegoederen zoals frisdranken en niet bederfbare levensmiddelen. Alleen al bij de bouwmaterialen wordt voor de



● Vlaamse minister Hilde Crevits ziet voor een modal shift via de binnenvaart van het palletvervoer een jaarlijks potentieel van 7 miljoen ton". Foto T. Frison

modal shift gerekend op een potentieel van 6 tot 7 miljoen ton

goederen per jaar. In vergelijking met het totale palletvervoer

langs de weg, namelijk 61 miljoen ton, is dat geen overdreven schatting.

Infrastructuur

Om het palletvervoer mogelijk te maken zijn echter een reeks investeringen in infrastructuur nodig. Zo moeten schepen, kaden en kranen worden aangepast. Daarbij komt volgens de minister dat de opstartfase steeds een kostenaardeel meebrengt in vergelijking met het wegvervoer. Reders, schippers en verladings zullen bij Waterwegen en Zeekanaal of bij nv De Scheepvaart een dossier kunnen indienen voor investeringsteun. Het gaat dan om een eenmalige financiële tegemoetkoming volgens het gekende PPS systeem (publiek-private samenwerking) tot een maximaal bedrag van 200.000 euro. Er kan ook een exploitatiesteun worden aangevraagd, een degressieve ondersteuning op basis van operationele meerkosten in vergelijking met het wegtransport, berekend per pallet. Bij het beoordelen van de dos-

siers zal ook rekening worden gehouden met de opstart van een palletstroom via de binnenvaart, terwijl ook de veralgemeende inzetbaarheid van het ingediende project op lange termijn belangrijk is. De steunmaatregel zal jaarlijks, en dit geldt voor een periode van vijf jaar na het toekennen van de steun een vooropgestelde tonnage of volume moeten behandelen.

DÉ SPECIALIST
IN SANITAIR
EN KEUKENS IN
DE SCHEEPVAART

WOONING

KEUKENS-BADKAMERS-TEGELS

Gevestigd in:
Bergschenhoek - Den Haag
Naaldwijk - Numansdorp
Rotterdam - Vlaardingen

WWW.WOONING.ORG