

[NIEUWS](#) > [ONDERNEMEN](#) > [TRANSPORT](#)

INTERVIEW

## 'Trucktransport is passé'

20 juli 2018 09:34



©Wim Kempenaers

**Het vervoer via binnenschip zit in een stroomversnelling. Steeds meer bedrijven zijn de autofiles beu. 'Over vijf jaar is het rijk van trucktransport voorbij.'**

**H**et is file op de autosnelweg tussen Massenhoven en Antwerpen als we op een bloedhete vakantiedag in de tegenovergestelde richting naar de site van MBS in Geel rijden. De Mechanisch Biologische Scheidingsinstallatie verwerkt er jaarlijks 117.000 ton huisafval van 750.000 gezinnen tot gezuiverde damp en brandstof voor verbrandingsovens. Het afval wordt met binnenvaartschepen aangevoerd vanuit de site van de intercommunale IOK in Mol, een aandeelhouder van MBS. MBS wil de aanvoer van afval via binnenschepen nog uitbreiden. 'Het is absoluut de toekomst', zegt bedrijfsleider Benny Eyckmans.

Op de kade haalt een man met een truck de containers via een haak van het schip en vervangt ze even feilloos door 13 nieuwe containers. De Zulu's van Blue Line Logistics zijn flexibele platbodems die zowel paletten als containers kunnen vervoeren en kunnen zonder

[Maak gratis een account](#)**'Trucktransport is passé'**  
8 MIN LEESTIJD

LEES LATER

**3** REAGEER

kraan worden gelost. Ze vervoeren ook bouwmaterialen voor producenten als Coeck in Niel en Wienerberger in Rumst, en gyprocplaten voor Saint-Gobain in Amsterdam en voor handelaars in Schoten, Sint-Lenaarts, Brussel en Kallo.

**De afgelopen decennia kreeg binnenvaart een industrieel imago. Maar voor de shift van de weg naar de binnenvaart heb je niet noodzakelijk grote schepen nodig.**

**Antoon Van Coillie**  
Blue Line Logistics

'We zien een kentering in het binnenvaartvervoer, zegt Antoon Van Coillie van Blue Line Logistics. 'We krijgen wekelijks prijsaanvragen binnen als gevolg van het fileleed en de behoefte van bedrijven om hun CO2-uitstoot te verlagen.' Maar niettegenstaande 80 procent van de bedrijven op maximaal 10 kilometer van een waterweg ligt, blijft de binnenvaart voor vele onbekend terrein.

'Er bestaat nog een groot perceptieprobleem', zegt Van Coillie. 'Dat heeft de binnenvaart voor een deel aan zichzelf te wijten. De afgelopen decennia werd vooral geïnvesteerd in grote schepen, grote kanalen en grote bruggen. Binnenvaart kreeg een industrieel imago. Maar voor de shift van de weg naar de binnenvaart heb je niet noodzakelijk grote schepen nodig.'

Schipper Johnny: 'Ik zie weer toekomst in de binnenvaart'.

## Traag

[Maak gratis een account](#)

'Trucktransport is passé'  
8 MIN LEESTIJD

 LEES LATER

REAGEER

   

We stappen aan boord van de Zulu II en varen mee naar Mol. Binnenvaart heeft ook de reputatie traag te zijn en dat is niet geheel onterecht. Over het traject Geel-Mol doen we twee uur tegen gemiddeld 10 kilometer per uur. Een truck rijdt gemiddeld 45 kilometer per uur. 'Het grote verschil is dat wij 13 containers vervoeren, een truck één. Grotere binnenschepen van 1.200 ton hebben makkelijk 30 tot 50 containers mee', zegt Van Coillie.

Op het Albertkanaal worden we gepasseerd door enkele grote binnenvaarttankers. Aan de BCTN-containerterminal in Meerhout zien we de Amberes liggen, een door de overheid gesubsidieerd schip dat via de Schelde en een stukje Noordzee van en naar Zeebrugge vaart en 450 containers aan boord kan nemen. Naast die binnenvaartmastodont voelen we ons piepklein.

Het sluisencomplex van Kwaadmechelen doemt op. In een mum van tijd varen we tussen twee gigantische betonnen muren van 12 meter hoog. Iets verder ligt de Tempore te versassen. Schipper Johnny Denboef, de laatste telg van een schippersfamilie uit de 17de eeuw, maakt de Zulu vast aan een drijfbolder die mee met het water omhoog schuift. Na een tiental minuten hebben we het verschil in waterniveau overbrugd en zien we het gras op landniveau. Onze schipper gaat aan land en stapt een gebouwtje aan de andere kant van de sluis binnen. Hij haalt er een papier op met daarop de kanaalrechten die hij moet betalen: 1,32 euro per ton per kilometer. Plots wanen we ons terug in de vorige eeuw. De betaling kan elektronisch, maar niet elk schip is digitaal aangesloten. De sluisdeuren gaan open en we komen in een brede zwaairom.

We nemen de bocht naar het kleinere kanaal Dessel-Kwaadmechelen. Er is amper een schip te bespeuren. We zitten gezellig in de zon op het dek te keuvelen met de kapitein terwijl de Zulu rustig op automatische piloot verder tuft. Alleen fietsers passeren ons. Aangekomen in Mol worden de containers door dezelfde vrachtwagenchauffeur gelost.

Veel bedrijven hebben de omslag naar de binnenvaart nog niet gemaakt. 'Veel mensen die intern met logistiek bezig zijn, zijn amper in binnenvaart geïnteresseerd. Voor hen blijft het oubollig en niet professioneel', zegt Van Coillie. Veel bedrijven denken volgens hem ook te veel op korte termijn. 'Ze pingelen soms af op 10 cent per ton, maar vergeten de rest.'

Of ze houden vast aan oude principes. In het noorden van Antwerpen, tussen het Kempisch Dok en Park Spoor Noord, wordt een nieuw ziekenhuis gebouwd. 'Het ligt aan het water, maar de bouwmaterialen werden niet via binnenschepen aangevoerd. Dat deblokkeren blijft moeilijk.'

Een ander probleem van de sector is het gebrek aan binnenschippers, een knelpuntberoep. 'Het duurt vier jaar voor je een diploma hebt', zegt Mario Van Bael, die met de Zulu meevaart om vaarturen te maken. De cursus is streng. Hij toont een smoezelig schrift waarin hij alle

Maak gratis een account

Trucktransport is passé

LEES LATER

REAGEER

f in  

uren neerpent die hij heeft gevaren. 'Dat is verplicht en het wordt minutieus gecontroleerd.'

## Wetgeving



©Wim Kempenaers

'Autonoom varen - zonder schipper - zal de disruptie vooruithelpen', zegt Van Coillie, die met Blue Line Logistics vanaf 2020 bier en bakstenen met nieuwe zelfvarende schepen hoopt te kunnen vervoeren. 'Technisch is er geen probleem', zegt Ann-Sofie Pauwelyn van De Vlaamse Waterweg, de instantie die het binnenvaartvervoer in Vlaanderen overkoepelt. 'Maar de wetgeving moet nog worden aangepast. Nu is varen zonder schipper niet toegestaan. Minister van Mobiliteit Ben Weyts

(N-VA) maakt zich sterk dat het kan tegen 2020.'

Grote steden als Amsterdam, Rotterdam en Parijs maar ook Antwerpen, Brussel en Gent herontdekken stilaan de binnenvaart voor het vervoer van afval, fietsen en andere stadsbenodigheden.

Maar er duikt een nieuw probleem op: de 'loftisatie' van de waterweg, noemt Van Coillie het. 'Makelaarswater' heet dat in Nederland. Meer mensen willen aan het water wonen. Water is aantrekkelijk voor recreatie en fietspaden. Urbanisten gaven mogelijke overslagsites voor binnenschepen jarenlang een residentiële of recreatieve invulling. Daardoor nam de mogelijkheid voor stadslogistiek over het water af. Maar we zien een kentering.'

## Omslag

'Toch zal die omslag naar de binnenvaart er komen', zegt August Sluyts van de koperproducent Aurubis, die vanaf volgend jaar alle containertransport van en naar de reusachtige fabriek in Olen via binnenschepen wil laten verlopen.

'Truckvervoer wordt in de toekomst onbetaalbaar. Nu moeten onze trucks voor alle containers naar de Antwerpse Linkeroever, door de Kennedy- of de Liefkenshoektunnel. Dat is meteen 20 kilometer verder dan Rechteroever. Over vijf - uiterlijk tien jaar - is het rijk van het truckvervoer voorbij.'

Of hij hetzelfde sentiment ziet bij collega-bedrijven? Sluyts lacht. 'Onlangs hadden we in Mechelen voor 200 mensen een seminarie over onze 'binnenvaartcase'. Nadien was er een walking dinner. We hebben niet kunnen eten. Iedereen klampte ons, 'boerkes van Olen', aan voor meer informatie. Zodra bedrijven beseffen dat binnenvaart ook rendabel is, zal het vlug gaan. Ik mag dat misschien niet zeggen, maar finaal is dat voor de meeste bedrijven het enige wat telt.'

### 'In vijf jaar verdienen we de investering terug'

Langs het Kanaal Bocholt-Herentals in Olen ligt de site van de Duitse koperproducent Aurubis (ex-Cumerio, ex-Umicore). Daar dokterde hoofd logistiek August Sluyts een plan uit om de immense fabriek (omzet 3 miljard euro), die 90 procent van haar producten over de landsgrenzen in- en uitvoert, via binnenschepen te ontsluiten. Dat plan moet vanaf 2019 24.000 truckritten van de weg halen.

'Jaarlijks passeren hier 30.000 vrachten. Daarvan gaan we de 12.000 containerladingen via binnenschepen vervoeren. We gaan ze laten drijven', lacht Sluyts. 'Waarom we dat doen? We willen onze aan- en afvoer veiligstellen. Het truckvervoer wordt door de aanhoudende files alsmaar duurder. Vroeger was onze fabriek van 6 tot 15 uur open en konden we via de weg drie containers per dag met een chauffeur naar de haven van Antwerpen sturen. Nu zijn we vijf uur langer open en halen we er maar twee.'

Aurubis investeert 4,5 miljoen in een overslagterminal langs het kanaal. De helft gaat naar een grote portaalkraan. De overheid subsidieert 80 procent van de kaaimuur.

'Veel geld? In vijf jaar verdienen we dat terug. Onze transportfactuur wordt 900.000 euro per jaar goedkoper. Tegelijk worden we logistiek competitiever - koper is een commodity die je overal kunt krijgen - en stijgen hopelijk onze volumes.'

Maar er zijn nog voordelen. 'Het feit dat we meer dan een derde van ons truckverkeer - toch 60.000 bewegingen per jaar - van de weg halen, zal een positieve impact hebben op de verkeersveiligheid en de leefbaarheid hier in de omgeving. Nu gaan nog veel trucks van en naar de site door woonwijken. Dat zal stoppen. Ooit komt daar een bord waarop staat 'maximaal 3,5 ton'. Wie het eerst een oplossing heeft, zal er als eerste de vruchten van plukken.'

**Marc De Roo**, Redacteur Ondernemen

## LEES VERDER

### TRANSPORT

## Topman De Lijn: 'Van ACOD geen lessen te krijgen in fatsoen'

Roger Kesteloot, topman van De Lijn, haalt uit naar de socialistische vakbond ACOD omwille van de kritiek op zijn nieuw managementcomité.

'Trucktransport is passé'  
8 MIN LEESTIJD

LEES LATER

REAGEER



## Bekaert-baas Taylor is de draad kwijt

Matthew Taylor, de Britse topman van Bekaert, is na zijn laatste winstwaarschuwing alle krediet kwijt. Morgen stelt

### TRANSPORT

## Weyts geeft FlixBus extra munitie om NMBS aan te vallen

De Vlaamse regering liberaliseert de markt van directe busverbindingen tussen Vlaamse steden.

3 van 100

MEER LADEN

### RECENT NIEUWS

### MARKTEN

- 16:21 [Charles Michel verslikt zich in zijn koffie](#)
- 14:10 [Kan Dilly Dilly Bud redden?](#)
- 13:36 [Puigdemont strijdvaardig in Brussel](#)
- 08:54 [Proximus werkt aan Belgische Netflix](#)
- 01:15 [Hoe naïef is België over Chinese overnames?](#)
- 01:05 [Proximus-topvrouw bereidt zich voor op komst concurrent na zomerakkoord regering](#)
- 01:04 ['Het gewoel in mijn hoofd stopt nooit'](#)
- 01:03 ['We zullen de boerenstiel moeten heruitvinden'](#)

[LEES MEER RECENT NIEUWS](#)

### GESPONSORDE INHOUD

PARTNER CONTENT

[Maak gratis een account](#)

'Trucktransport is passé'  
8 MIN LEESTIJD

 LEES LATER

REAGEER

   