



European ShortSea Network

## Editoriaal

NR 13 - JULI 2004

Beste lezer

Er wordt veel gediscussieerd over de verschillende modi en over wie dan wel 'de beste' zou zijn. Meestal blijft het maken van vergelijkingen en het zoeken naar overeenstemmingen beperkt tot studiewerk, maar in Italië nam men de proef op de som met **een echte wedstrijd tussen het schip en de vrachtwagen.**

And the winner is... (zie verder)

Dat SSS nog steeds veel succesverhalen oplevert, zowel wat technologie als trafieken betreft, bewijzen verschillende artikels in deze nieuwsbrief. Er is echter ook nog steeds **werk aan de winkel** en dat verklaart het belang dat aan SSS wordt besteed door Nederland, tijdens hun Europees voorzitterschap in de tweede helft van dit jaar.

We kijken hoopvol uit naar stappen voor, onder meer, de vereenvoudiging van douaneprocedures en het op elkaar afstemmen van de verschillende **controle- en inspectieformaliteiten.** Nederland kan op onze volle medewerking rekenen!



Veel leesplezier!

Ir. Ilse Hoet

Voorzitter Werkgroep SSS

**P.S. Vergeet niet een kijkje te nemen op de vernieuwde website: [www.shortsea.be](http://www.shortsea.be)**

## Alstom kiest voor multimodaal vervoer

### 40 spoorwegwagens van Reichshoffen naar Helsinki via Zeebrugge

Een Franse logistiek adviseur in Parijs, overtuigde Alstom om met PortConnect en Finnlines te kiezen voor de voor hen gunstigste intermodale transportcombinatie. Het project omvat het vervoer van 40 metrostellen van Lauterbourg aan de Rijn via Zeebrugge naar Helsinki. Het eerste traject wordt met binnenvaart afgelegd, aansluitend met Shortsea Shipping. De eerste metrostellen zijn ondertussen veilig in het Finse Pasila (nabij Helsinki) aangekomen.

Het betreft hier gelede voertuigen, met elkaar verbonden door middel van een harmonica-doorgang, die twee per twee worden verscheept. De wagens, die tussen 56 en 58 ton wegen, worden vervaardigd bij Alstom in het Franse Reichshoffen. Het 30 km lange traject van Reichshoffen naar Lauterbourg wordt als uitzonderlijk transport over de weg afgelegd. Daar worden ze in het ruim van het binnenschip Deseo geladen: ontkoppeld worden beide rijtuigen (27,62 m lang en 3,20 m breed) naast elkaar geplaatst op een nuttige breedte van 8,3 meter.

In Zeebrugge wordt gelost op de Sea-Ro Terminal aan het Wielingendok. Voor het lossen zet de stouwer Sea-Ro twee mobiele kranen in die de metrostellen op mafi's plaatsen. De mafi's werden door Finnlines speciaal voor dit project ontworpen. Door een trekker worden de mafi's op hun plaats in het ruim van een roro-schip van Finnlines gemanoeuvreed. De uiteindelijke bestemming is de metro van Helsinki. De waarde van een metrostel bedraagt circa 5,5 miljoen euro.

Het logistieke schema ziet er als volgt uit:

- Laden bij Alstom in Reichshoffen op woensdagavond
- Vervoer over de weg van Reichshoffen naar Lauterbourg
- Binnenvaarttransport naar Zeebrugge op vrijdag
- Aankomst van barge in Zeebrugge op dinsdag
- Vertrek naar Helsinki op zaterdag
- Aankomst in de haven van Helsinki op dinsdag



Met vriendelijke toestemming van Finnlines

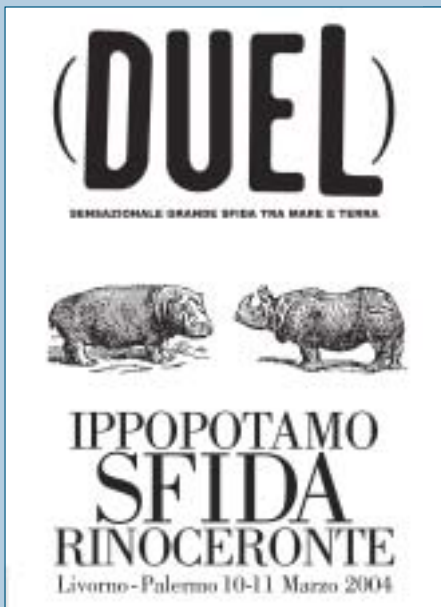
Meer informatie vindt u bij:

Finnlines - Land Van Waaslaan 1213 - B-9130 Kallo - Tel.: +32-3-570 95 30 - Fax: +32-3-570 95 50  
[www.finnlines.be](http://www.finnlines.be) - contact: Dirk Elinck - [dirk.elinck@finnlines.be](mailto:dirk.elinck@finnlines.be)

Sea-Ro Terminal - Alfred Ronsestraat 100 - B-8380 Zeebrugge - Tel.: +32-50-55 71 00 - Fax: +32-50-55 71 09  
[www.searo.be](http://www.searo.be) - contact: Evelyne Duthieuw - [evelyne.duthieuw@searo.be](mailto:evelyne.duthieuw@searo.be)

## De winnaar van een 'duel' tussen shortsea en de weg, is SHORTSEA!

### Een uitdaging tussen Nijlpaard en Neushoorn



Het initiatief was een idee van de Groene Partij van de Toscaanse regio in samenwerking met FITA (Road Hauliers Association), de rederij Grandi Navi Veloci en anderen. Het Italiaanse Shortsea Promotion Centre steunde dit initiatief volledig: onze Italiaanse collega Paola Lancellotti was door de organisatoren

uitgenodigd om aan boord van het schip het 'duel' te volgen.

Het doel van dit 'duel' was aan te tonen wie de afstand Livorno-Palermo op de snelste, de veiligste en de goedkoopste manier aflegde. De uitdaging eindigde op 12 maart. Toen reed in Palermo een vrachtwagen van het Grandi Navi Veloci's schip 'Majestic' af, én arriveerde een andere vrachtwagen die hetzelfde traject over land had afgelegd.

De zee"weg" werd genomen door vrachtwagen 'Nijlpaard' op het schip 'Majestic'. Deze vrachtwagen arriveerde 1 uur vroeger, hoewel zij haar tegenstander 2 uur voorsprong had gegeven, omwille van de slechte weersomstandigheden. Met windkracht 6 op zee en een tegenwind van 35 knopen, legde vrachtwagen 'Nijlpaard' de afstand van 350 nautische mijl (ongeveer 560 km) in 19 uren en 10 minuten af.

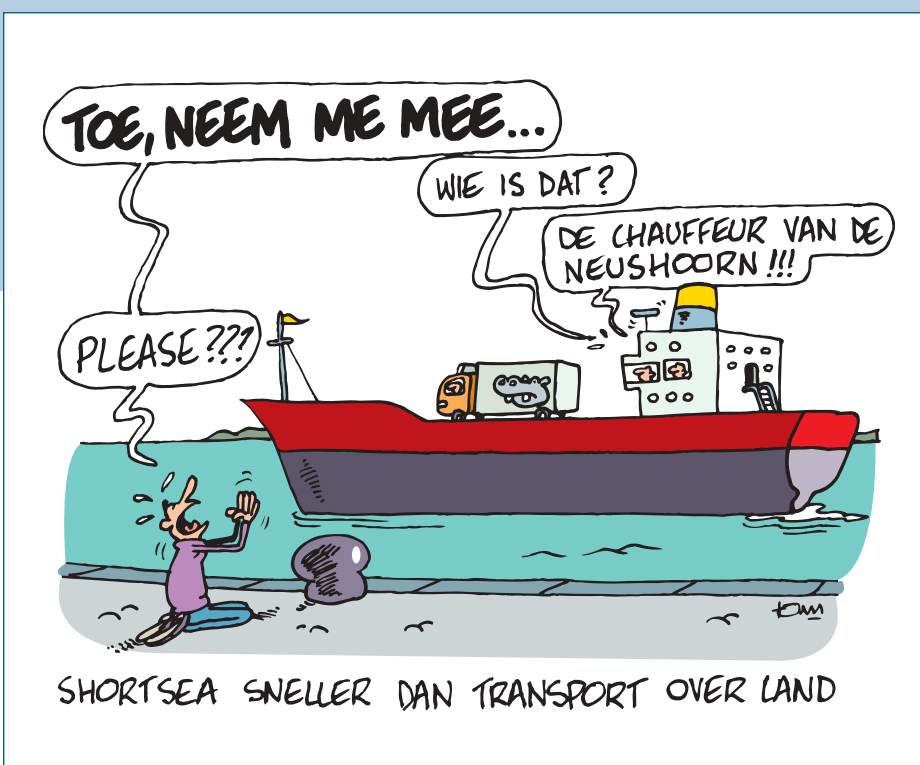
De 1260 km lange reis van de vrachtwagen 'Neushoorn' over de weg werd vertraagd door wegenwerken, file en een veroordeling door de wegpolitie. Deze vrachtwagen had 21 uur nodig om de eindbestemming te bereiken.

Nota: volgens de Wet mag een chauffeur enkel voor een maximum van 4,5 uur aan één stuk door rijden, met een dagelijkse limiet van 9 uur. Deze limiet mag opgetrokken worden tot 10 uur/dag, met een maximum van twee dagen per week. Om aan de wettelijke normen te voldoen, waren twee chauffeurs nodig.

Ook het kostenplaatje was opmerkelijk:

- de kosten van het Nijlpaard bedroegen respectievelijk € 641, inclusief vracht, consossement en ticket chauffeur (kajuit + maaltijden).
- in het geval van de Neushoorn bedroegen de kosten € 825, inclusief brandstofverbruik van 450 l diesel, wegentaks, Villa S. Giovanni - Messina Ferry; operationele kosten zoals banden- en olieverbrij, eerste en tweede chauffeur.

Deze cijfers bevestigen duidelijk de voordelen van het watertransport voor goederentransport.



### Citaat:

Joachim Coens, Chairman MBZ (Haven Brugge-Zeebrugge):

"Net zoals dat bij nieuwe auto's het geval is geweest, trekken de intra-Europese trajecten en de concentratie ervan deepsea-trajecten aan, die gebruik maken van en lading genereren voor het shortsea-netwerk. In de containersector kan hetzelfde gebeuren."

## Sidmar Gent: 1 626 967 ton in 2003

Reeds in onze vorige edities lichtten we de shortsea-inspanningen van Sidmar toe.

Een kort overzicht van de EXPORTcijfers:

2000: 465 000 ton  
2001: 653 000 ton  
2002: 846 617 ton  
2003: 845 013 ton

De Gentse shortsea-gebruiker behandelde vorig jaar in totaal 1 626 967 ton shortsea-vracht (import & export). Dit cijfer werd grotendeels behaald door import en export via Gent en een klein gedeelte export via de Haven van Antwerpen.

In 2001 werden vooral staal, slakken, slakkenzand en vast ruwijzer verscheept richting Turkije (52 165 ton), Spanje (75 707 ton) en het Verenigd Koninkrijk (342 809 ton).

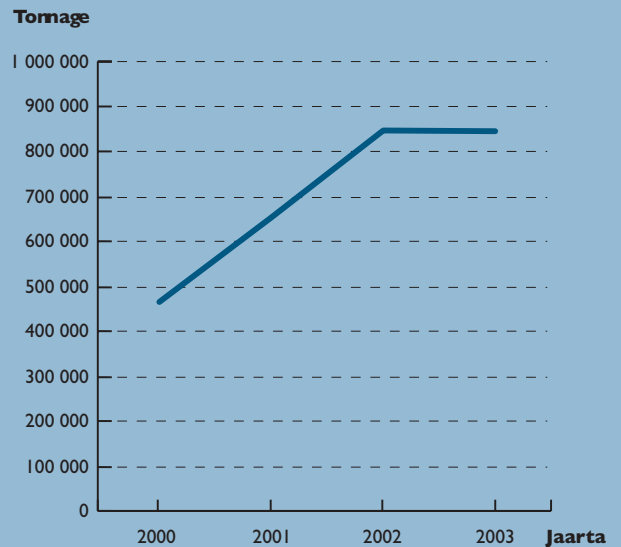
In 2002 haalde Spanje het Verenigd Koninkrijk in met 509 703 ton, terwijl er naar het Verenigd Koninkrijk 419 116 ton werd verscheept. Rusland volgde met 280 108 ton.

Spanje bleef in 2003 voor Sidmar het grootste afzetland: de export naar Spanje was namelijk goed voor 493 035 ton. Rusland stond op de tweede plaats met 237 633 ton, gevolgd door Duitsland met 176 300 ton.

Meer info vindt u bij:

Sidmar N.V. - Willemien De Best - tel: +32-9-347 37 17 - e-mail: [willemien.debest@sidmar.arcelor.com](mailto:willemien.debest@sidmar.arcelor.com)

### Exportevolutie



## Vernieuwde website

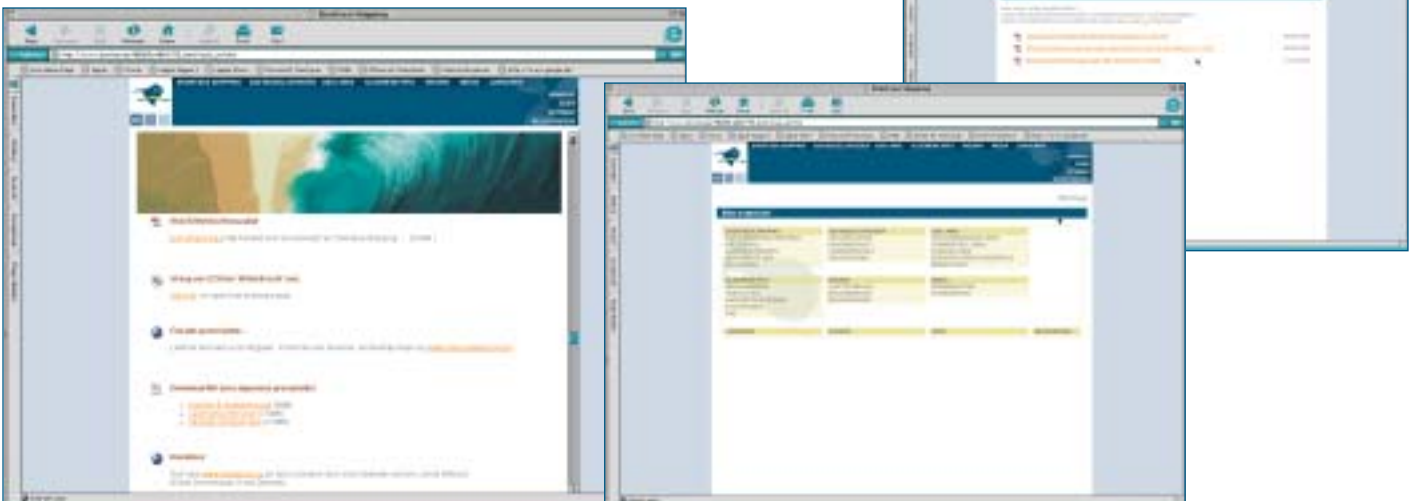
Een vernieuwde look, meer transparantie en gebruiksvriendelijker. Dat waren de 3 doelen die aan de grond lagen van onze verfrissende look. Niet alleen springen de laatste nieuwtjes onmiddellijk in het oog, ook hebben we aandacht besteed aan een mediarubriek waar pers en journalisten persberichten en allerlei ander nieuws kunnen raadplegen.

Daar jongeren de 'organisers' van morgen zijn, hebben we voor hen eveneens een aparte rubriek voorzien. Hier vindt u ons stripverhaal over Shortsea Shipping, een shortsea-spel, nuttige links voor een job

op het water en onze algemene presentatie die regelmatig in scholen wordt gebruikt.

Probeer het uit en surf naar [www.shortsea.be](http://www.shortsea.be)

Hou ons op de hoogte van uw bevindingen!



## Deelname Promotie Shortsea Shipping aan evenementen ...

### 'High Level Meeting' Rotterdam (17-19 mei 2004)

De bevordering van Shortsea Shipping staat hoog op de agenda tijdens het Nederlandse voorzitterschap van de Europese Unie in de 2e helft van dit jaar. Op de Informele Transportraad van 9 en 10 juli te Amsterdam wil minister Peijs van Verkeer en Waterstaat de Europese beleidsprioriteiten voor de komende jaren vastleggen. Ter voorbereiding hierop vond van 17 tot en met 19 mei in het World Trade Center te Rotterdam een 'High Level Meeting' plaats.

Op deze bijeenkomst waren hooggeplaatste maritieme ambtenaren aanwezig van de 25 EU-lidstaten en de Europese Commissie. Ook Noorwegen, Bulgarije en Roemenië waren als gastlanden aanwezig. Nederland, als volgende voorzitter van de EU, zat de vergadering voor. Tijdens de bijeenkomst is de concepttekst voor de Informele Transportraad voorbereid.

Er werd overeengekomen om in deze concepttekst de volgende onderwerpen op te nemen:

- Vermindering van douaneprocedures door het correct uitvoeren van de communautaire maatregel 'Authorised Regular Shipping Service' (Geregelde Lijndienstregeling). De uitvoering van deze regeling - die voorziet dat er geen douaneverplichtingen vervuld moeten worden voor communautaire lading op een geregelde lijndienst tussen twee EU-havens - laat momenteel in de diverse lidstaten nog te wensen over;
- Ontwikkeling van een kwaliteitslabel 'Motorways of the Sea' voor hoogwaardige 'shortsea corridors' aan de hand van een aantal kwaliteitscriteria. Dit label is onafhankelijk van eventuele subsidies, zoals een bijdrage uit het TEN-fonds;
- Inrichten van 'one-stop-shops' voor 'electronic reporting' in havens en bevorderen van

samenwerking tussen de diverse inspectiediensten in havens;

- Bekrachtiging van het actieplan van het Europese Shortsea Netwerk;
- Aandacht voor verbetering van de milieuprestatie van Shortsea Shipping;
- Oproep tot aandacht voor vermindering van de inspectiedruk bij shortsea-schepen van hoge kwaliteit in het komende proces van herziening van de 'Port State Control'-richtlijn (Erika 3 pakket);
- Een verzoek aan de Europese Commissie om de mogelijkheden op langere termijn te bekijken voor verdergaande vereenvoudiging van procedures, o.a. met betrekking tot de voortschrijdende technische mogelijkheden zoals 'tracking en tracing'. Tevens wordt de Commissie verzocht de mogelijkheden te bestuderen om een multimodaal aansprakelijkheidsregime te creëren.

### Ambassadeursbezoek Roemenië (26 mei 2004)

Op woensdag 26 mei 2004 organiseerde de Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland een officieel bezoek van de ambassadeur Ion Jinga aan Antwerpen. Het doel van deze ontmoeting was meer tijd uit te trekken voor de bedrijven van de regio. Tijdens een werklunch kregen de aanwezige bedrijven waaronder ons Promotiebureau de gelegenheid zich voor te stellen aan de ambassadeur en zijn team.

Roemenië is kandidaatlidstaat van de EU, maar zal ten vroegste in 2007 kunnen toetreden. Sedert 2001 noteert Roemenië economische groei-

cijfers rond 5% per jaar en onze handel met Roemenië is duidelijk in opwaartse lijn.

Bij de invoer uit Roemenië zijn de goedkopere lonen niet onbelangrijk. Naast de commerciële relaties bestaat er een uitgebreide samenwerking tussen Vlaanderen en Roemenië, van officiële samenwerkingsprojecten tot vele, soms zeer lokale, initiatieven.

Voor meer informatie:

Voka - Kamer Van Koophandel - Antwerpen-Waasland - [www.kvaw.voka.be](http://www.kvaw.voka.be)

### Opening van het vernieuwde Havencentrum in Lillo

Begin juni werd het vernieuwde Havencentrum geopend in Lillo: een zeer gediversifieerde tentoonstelling, waarbij uiteenlopende aspecten van de haven en de industrie in en rond de haven worden toegelicht.

De tentoonstelling is gericht op groepsbezoeken, vooral van scholen (14-17 jaar). In het verleden haalde men vlot 45 000 bezoekers; met de vernieuwde tentoonstelling rekent men op 65 000 per jaar.

Het Vlaamse Promotiebureau voor SSS heeft er, samen met Promotie Binnenvaart Vlaanderen en het Office de Promotion des Voies Navigables, een interactieve stand opgezet waarbij de aspecten van shortsea en binnenvaart op een zeer attractieve manier worden voorgesteld: foto's, statistieken, een interactief spel, ...

Met deze stand wordt de doelgroep "scholen en jeugd" aangesproken. Dit is tenslotte de doelgroep waaruit de toekomstige architecten van het vervoer zullen komen.

Er zijn verschillende bezoekformules mogelijk.

Meer informatie:

Havencentrum Lillo - Tel.: +32-3-569 90 12

[www.havencentrum.be](http://www.havencentrum.be)



## ... en nog meer conferenties en beurzen

### RoRo 2004 Göteborg (25-27 mei 2004)

Het Vlaams Promotiebureau nam deel aan de roro-conferentie in Göteborg en bezocht de gelijktijdig georganiseerde roro-beurs en de logistiek- & transportbeurs.

Tijdens de conferentie werden heel wat onderwerpen aangesneden. Het was opvallend hoe sterk roro-shortsea shipping aan bod kwam, hoewel de conferentie zowel deepsea als shortsea behandelde.

Ook in de USA wordt meer en meer aandacht besteed aan SSS ([www.shortsea.us](http://www.shortsea.us)). Een aantal case studies (StoraEnso) werden belicht. De laatste jaren wordt de traditionele wegtrailer verdrongen door de container, o.a. door de mogelijkheden van tracking & tracing en het optimaler gebruik van ruimte door het 'stacken' (stapelen) van containers. De verdere schaalvergroting van de round-the-world carriers (8 000 TEU en meer) gaat het aantal aanloophavens in Europa verder beperken: hier groeien de opportuniteiten voor shortsea feederdiensten voor aan- en afvoer naar de 'grote' schepen, maar ook voor het pure intra-Europa shortsea-gebeuren, dat deze lading ook kan meenemen. Er werd ook gepleit voor een nieuwe vorm van standaardisatie op het gebied van de containers en een aantal nieuwe projecten (innovaties) werd voorgesteld: de 'Automated Guided Vehicle' voor het automatisch laden van containers en cassettes op roro-schepen en een ontwerp voor een roro-coaster die ook op rivieren en kanalen kan varen. De volgende roro-conferentie zal in 2006 plaatsvinden in Flanders Expo te Gent.

#### De AGV ('Automated Guided Vehicle')

De AGV is een lang, plat voertuig dat van op afstand bestuurd wordt en gebruikt kan worden om 2 containers, gestapeld op een cassette, aan boord van een roro-schip te rijden. Het systeem kan uitgebreid worden tot een konvooi van bijvoorbeeld 20 AGV's dat zonder directe manuele manipulatie de containers aan boord brengt. AGV's worden reeds gebruikt op o.a. de ECT-terminal (Rotterdam) maar worden nog verder ontwikkeld.

Tijdens een demonstratie aan boord van een Cobelfret schip werd een gesofistikeerder systeem voorgesteld. Momenteel zijn het nog prototypes, maar men is ervan overtuigd dat dit systeem (laden met een snelheid van 20 km/u) in de toekomst zal toelaten de schepen sneller en efficiënter te laden/lossen. De ontwikkeling van deze AGV ressorteert onder een 3-jarig 'Integration' project met een kostprijs van 10 miljoen euro, waarvan de Europese Commissie ongeveer de helft voor zijn rekening neemt. De andere helft wordt gedragen door een consortium van 25 bedrijven uit 13 landen.

De coördinatie van het project gebeurt door de firma CETENA (contact: [carlo.camisetti@cetena.it](mailto:carlo.camisetti@cetena.it), tel. +39-010 599 54 83). Binnen het 'Integration' project werkt men ook aan nieuwe roro-scheepsontwerpen die op 'Automated' roro terminals zullen worden gelost.

## Evenementenkalender

<b>Antwerp Tall Ships' Race:</b>	21-24 juli 2004	Are you Waterproof-campagne
<b>Wista-conferentie:</b>	7-8 september 2004	Women's International Shipping and Trading Association
<b>Missie naar Noorwegen:</b>	20-24 september	Haven van Gent - Interesse? Contactpersoon: Kaat Verslype E-mail: <a href="mailto:k.verslype@havengent.be">k.verslype@havengent.be</a>
<b>Workshop Road Transport Lissabon:</b>	26 oktober 2004	

#### Intermodeship: een ontwerp voor een roro-zeerivierschip

Op de conferentie werd het 'Intermodeship' project toegelicht. De bedoeling van het project was een schip te ontwerpen dat zal worden ingezet op het traject Duisburg (Duitsland) – Lake Vänern (Zweden). Dit laatste meer is bereikbaar via een systeem van sluisen met een aantal beperkingen qua breedte, lengte en diepgang van het schip. Het ontwerp houdt rekening met deze afmetingen. Men richt zich op het pure trailervervoer als alternatief voor het wegtransport (met o.a. de in te voeren Duitse wegentol in het achterhoofd).

Het voorgestelde scheepsontwerp heeft een maximale lengte van 88 m, heeft 3 dekniveaus en kan 48 tot 50 trailers laden. De round trip (heen/weer traject) zou 6 dagen duren, de snelheid zou 15 knopen (ongeveer 24 km/u) bedragen en de schepen zullen 'ice-class' worden. Ze werden ook milieuvriendelijk ontworpen, o.a. door een reductie van 50% voor CO<sub>2</sub>.

Info over dit project: [www.kockumseng.se/intermodeship](http://www.kockumseng.se/intermodeship)



Prototype van de AGV ('Automated Guided Vehicle')

## Binnenvaart buiten alle concurrentie



De binnenvaart zit in de lift, en terecht ook. Om één ton vracht over 100 km te vervoeren, verbruikt een binnenschip vijfmaal minder brandstof dan een vrachtwagen. De Vlaamse overheid zet daarom alle zeilen bij om de binnenvaart te bevorderen. De vaartrechten zijn zo goed als afgeschaft en bedrijven die investeren in kaaimuren krijgen 80% van de kosten terugbetaald. Momenteel zijn 91 kaaimuurprojecten gerealiseerd of in uitvoering, waarvan 43 reeds operationeel zijn. Samen zullen ze één miljoen vrachtwagens van de weg houden. Dat betekent ook dat er heel wat minder van het broeikasgas CO<sub>2</sub> in de atmosfeer terecht komt, wat ons zal helpen om de Kyoto-norm te halen.

Meer informatie vindt u op [www.binnenvaart.be](http://www.binnenvaart.be)

## Transit door België

In onze vorige nieuwseditie hebben we u trots onze transitbrochure voorgesteld. Het heeft ons bloed en zweet gekost om voor u een overzichtelijke brochure samen te stellen.

Toch is er in de grafiek op de eerste pagina een niet onbelangrijk foutje binnengeslopen. U vindt hierbij dan ook een sticker met de oorspronkelijke en correcte grafiek. U kleeft deze gewoon op pagina 1 over

de andere grafiek. Zo bent u er zeker van dat u de juiste gegevens heeft. Onze excuses voor dit ongemak.

Ook kan u voortaan IBO - Hessenatie Logistics (Cargovil Container Terminal, p. 44-45) bereiken op het telefoonnummer +32-3-216 59 19 en faxnummer +32-3-216 59 92.

## Brevet bootman

Een bootman heeft als taak de meertouwen goed te plaatsen, vrij van andere trossen. Hij tracht het schip ook van schade te vrijwaren door 'fenders' (stootkussens) tussen kaaimuur en schip te plaatsen. Indien nodig zal hij de ligplaats voor aankomst vrij laten maken. Bij grotere schepen, die de kaaimuur niet dicht kunnen naderen, haalt de bootman met behulp van een motorboot de trossen op aan de voor- en achtersteven van het schip. Dit laat de bemanning toe het schip, met behulp van scheepslieren, zo zacht mogelijk langs zij te hieuwen. De bootman moet steeds de orders van de loods of de kapitein stipt uitvoeren om het meren of het ontmeren vlug en oordeelkundig te laten verlopen. Een bootman heeft meer verantwoordelijkheden dan men op het eerste gezicht zou denken en daarom heeft de Vlaamse Regering besloten om van bootman een gebrevetteerd beroep te maken.

Meer info vindt u bij: Brabo CVBA - Sint-Aldegondiskaai 36-42 - B-2000 Antwerpen  
Tel. +32-3-205 94 30 - E-mail: [brabo.cleaning@brabo-cv.be](mailto:brabo.cleaning@brabo-cv.be) - [www.brabo-cv.be](http://www.brabo-cv.be)

## Inhuren van schepen wordt een dure zaak...

Het inhuren of 'charteren' van schepen is een flink stuk duurder geworden. Schepen van 1 100 TEU (twenty foot equivalent unit) kosten nu meer dan 14 000 USD per dag. Een jaar geleden was dit nog minder dan 9 000 USD per dag. Een schip van 2 000 TEU zit al boven de 26 000 USD/dag, een jaar geleden kostte dit iets meer dan 14 000 USD. De cijfers werden begin mei opgetekend.

Tegen 2010 verwacht men dat er 1 700 nieuwe (feeder) containerschepen van 500 tot 1 500 TEU nodig zullen zijn. De huidige schepen zullen verouderd zijn, men verwacht een groei van de shortsea-traffic in Europa (7 % per jaar volgens bepaalde studies) en round-the-world carriers zullen het aantal aanlopen in Europa blijven beperken omwille van de (stijgende) grootte van hun schepen (8 000 TEU en meer).



**Promotie Shortsea  
Shipping Vlaanderen**

c/o Promotie Binnenvaart Vlaanderen

### Antwerpen

Verbindingsdok  
Oostkaai 13 B10  
2000 Antwerpen

Tel.: +32-3-202 05 20

Fax: +32-3-202 05 24

e-mail: [shortseashipping@sssbe.com](mailto:shortseashipping@sssbe.com)

website: [www.shortsea.be](http://www.shortsea.be)

### Hasselt

Kempische Kaai 57  
3500 Hasselt