



Onderwerp: Zeerivier trafieken op het Albertkanaal en het Zeekanaal Brussel-Schelde

Inleiding.

Shortsea shipping in Europa omvat het transport van goederen (en passagiers) waarbij gebruik wordt gemaakt van de kustwateren, zeeën en oceanen, zonder de oceaan te kruisen. Deze technische definitie van de Europese Commissie omschrijft het SSS-territorium als een gebied van Scandinavië / Sint-Petersburg over West-Europa en IJsland tot de Middellandse Zee (inclusief Noord-Afrika en de Zwarte Zee). In bepaalde regio's, waaronder Vlaanderen, kunnen coasters ook varen op kanalen en rivieren, volgens de kenmerken van deze laatste wat diepgang, breedte, sluisafmetingen en hoogte van de bruggen betreft.

De zeerivier trafieken vertonen sinds 1999 een stagnerende tot dalende tendens, terwijl het shortsea gebeuren in de vier Vlaamse havens sinds 1999 met 21% steeg (88,5 miljoen ton tot meer dan 107 miljoen ton (2004)).

Zeerivier trafieken op Albertkanaal en Zeekanaal

Albertkanaal (in ton) :

1999 : 746 421
2000 : 772 410
2001 : 591 610
2002 : 591 449
2003 : 567 914
2004 : 532 165

Zeekanaal (in ton) :

1 012 834
967 668
919 792
921 809
870 798
907 101

Voor het feit dat de zeeriviertrafieken de groei van shortsea shipping in het algemeen niet volgen, kan verwezen worden naar een aantal infrastructurele knelpunten als de lage brughogtes op het Albertkanaal en de situatie van de Boulevardbrug in Boom op het Zeekanaal. Het Promotiebureau Shortsea Shipping Vlaanderen besloot een aantal gebruikers van de beide kanalen te contacteren en te peilen naar eventuele andere knelpunten, bemerkingen... (juli 2004-april 2005)



Er werden 18 bevrachters en agenten gecontacteerd (respons 5/18), 2 terminals (respons 1 op 2), 6 verladere (respons 1/6), 1 operator/rederij (respons 1/1), 1 expediteur (respons 1/1). Na verschillende opvolgingen op de uitstaande antwoorden werd afgesloten op een respons van 9/28 of 32 %.

Het is belangrijk te stellen dat deze studie werd opgezet als een situatieschets en momentopname met de bedoeling een aantal knelpunten te inventariseren. Het oplossen van deze knelpunten zal bijdragen tot het stimuleren van de zeeriviervaart, wat op zijn beurt de mobiliteit bevordert doordat ladingen verder landinwaarts geladen en gelost worden. Tussen het starten van de studie en het afsluiten werden maatregelen genomen die in de tekst werden verwerkt, aansluitend op de opmerkingen die werden gemaakt door de gebruikers van de kanalen.

1. De totale kosten

De eerste benadering gebeurde aan de hand van de 'Vessel disbursement account' (VDA), waarbij vooral het hoge % van de loodsenskosten (zee, rivier en kanaal) in het totale kostenplaatje opviel.

Enkele voorbeelden :

a) Albertkanaal

Totaal VDA euro 3424
Diepgang 3.4m
Pilotage (zee – rivier – kanaal) 42%
Dues (haven – kanaal) 15%
Shipping/Signalling niet inbegrepen

b) Albertkanaal

Totaal VDA euro 2992
Diepgang 3.4m
Pilotage (zee – rivier – kanaal) 46.4%
Dues (haven – kanaal) 34.4%
Shipping/Signalling niet inbegrepen

c) Zeekanaal

Totaal VDA euro 10436
Diepgang in 7.4m / out 5.0 m
Pilotage (zee – rivier – kanaal) 46.4%
Tugs 22.4%
Dues (tonnage-berthing) 12.9%
Shipping/Signalling niet inbegrepen

d) Zeekanaal

Totaal VDA euro 13612
Diepgang in 7.7m / out 5.7 m
Pilotage (zee – rivier – kanaal) 40.43%
Tugs 22.4%
Dues (tonnage-berthing) 12.9%
Shipping/Signalling niet inbegrepen
Waste disposal niet inbegrepen

e) Zeekanaal

Totaal VDA euro 5098
Draft in 2.8 m / out 3.1m
Pilotage (zee – rivier – kanaal) 33.3%
Tugs geen
Dues 23.8%
Shipping/Signalling niet inbegrepen

2. Gemelde externe problemen

De marktspelers en gebruikers van de kanalen wezen op een aantal externe factoren die de zeerivier trafieken beïnvloeden. De schepen worden ouder (gebouwd voor 1980) zodat stilaan een schaarste qua schepen opduikt. Er is te weinig nieuwbouw om de schaarste op te vangen. Door de sterke groei van de economie in China en India, schuiven een aantal scheepstypes op naar deze trades. Door de 'cascade' die plaatsvindt, wordt de nodige scheepsruimte in onze gebieden ook schaars : hierdoor moeten meer kleinere schepen worden gezocht. De gestegen charterprijzen maken de schepen een flink stuk duurder.

3. Tendenzen bij zeeriviertrafiek

De verladers streven naar verschepingen van grotere partijen. Ook de reders en operatoren prefereren 1 grote reis boven meerdere kleine trips (qua kosten). Deze voorkeur staat tegenover de relatieve onbeschikbaarheid van het gezochte scheepstype en –capaciteit (cfr 2). Bovendien staat de vraag naar grotere schepen en optimale belading tegenover infrastructurele knelpunten als vrije doorvaarthoogte van de bruggen (Albertkanaal), diepgang, afmetingen van de sluizen... De verladers opteren vaak ook voor contract cargo met voor hen lagere tarieven. De spotmarkt daarentegen is voor de reders vaak qua prijs echter interessanter, waardoor hun belangstelling voor zeerivier daalt.

4. Weggevalen trafieken

Soms is de verklaring van de terugval van bepaalde trafieken ook eenvoudig. Een rederij stopt een dienst (Zeekanaal MCL (Portugal)) of een trafiek valt weg (Zeekanaal (boomstammen), Albertkanaal (houtpulp)). Soms verschuift de cargo van zeerivier naar binnenvaart (al dan niet tot de haven).

5. Portconnect

Portconnect had een dienst met een coaster opgezet tussen de terminal van Willebroek en Zeebrugge op basis van een voldoende ladingsaanbod. Sinds enige tijd is het aanbod gedaald, waardoor de duurdere coaster werd vervangen door een binnenvaartverbinding ('op afroep').

6. Aanmeldingen en douaneformaliteiten

De bevrachters vermelden hier een opvallend verschil tussen de procedure voor het Albertkanaal en voor het Zeekanaal.

Zeekanaal : Beloodsing : zeeloods – rivierloods tot Antwerpen rede – bovenloods tot Wintam – Kanaalloods tot Ruisbroek, Vilvoorde... Tot Wintam opereren de loodsen DAB, nadien een privé loods. In theorie moeten de douaneformaliteiten effectief worden uitgevoerd op Antwerpen rede

(Loodsgebouw), in praktijk gaat de agent op de ligplaats van de klant aan boord en regelt nadien de formaliteiten met de Sectie van Meteren. Ook voor de provisielijst van de bemanning : de telling gebeurt op de ligplaats van de klant en wordt nadien met de douane geregeld. Gegevens over de lading worden reeds elektronisch uitgewisseld.

Albertkanaal : Beloodsing : zeeloods – rivierloods tot (Royer)sluis – nadien dokloods Brabo (soms), vervolgens eventueel kanaalloods (privé). Theorie : elk schip moet aanleggen op kaai 105 (in half uur / uit 2 uur) om de douaneformaliteiten te vervullen, uitzonderlijk wordt tot de ligplaats van de klant doorgevaren. Doel van het aanleggen is de provisielijst van de bemanning checken, inwisselen van vaarcognossementen door zeecognossementen. Formaliteiten naar het kanaal toe worden aan de sluis van Wijnegem gedaan (kantoor Straatsburgdok is opgeheven).

Ladinggegevens naar de douane gebeuren al elektronisch, enkel de provisiekast vereist een fysieke check.

Binnen de haven van Antwerpen mag een coaster 18 uren vertoeven zonder havenrechten te moeten betalen, vanaf 18 uren betaalt men havenrechten (zoals een zeeschip). Er moet opgegeven worden dat men 'in doorvaart' is en de route volgen door de havencommandant opgelegd.

Bij het doorvaren van de haven moeten wel altijd doorvaartrechten betaald worden nl 0,148 euro per BT + 5 euro administratiekosten (binnenschepen betalen 0,00025 euro per geladen tonkm).).

Vaststelling : de formaliteiten in verband met de lading gebeuren al elektronisch, eigenlijk vormt enkel een provisiekast het probleem dat een fysieke stop "vereist".

7. Genoteerde opmerkingen en verzuchtingen

Tijdens de contacten werden een aantal verzuchtingen genoteerd :

Voor het Albertkanaal :

De verzuchting die het meest voorkwam en ook bekendst is, is het probleem van de lage doorvaarthoogte onder de bruggen, een obstakel voor een optimale containervaart, project lading... Ook de verdieping van het kanaal werd gemeld om grotere schepen mogelijk te maken. De schaalvergroting blijkt een noodzaak om rendabel te kunnen werken. Eigenaardig genoeg werd niet over 'verbreding' van het



kanaal gesproken, dit blijkt een grotere verzuchting voor de binnenvaart (duwbakken).

De verplichte stop op kaai 105 wordt als een ongemak ervaren, ook al is de verloren tijd beperkt.

Voor het Zeekanaal :

De gebruikers van het Zeekanaal (bevrachters en scheepsagenten) vermeldden dat de basistarieven voor de beloodsing niet duurder zijn dan elders maar wel oplopen door de vele wachturen en het tekort aan loodsen en boatmen, evenals de wachturen aan sluizen, bruggen en spoorbruggen. Zo werd gesteld dat vanaf een diepgang van meer dan 6 meter, de situatie wordt “misbruikt” om slepers in te leggen (tot 5,8m vrij), waarbij die slepers dan soms niet beschikbaar zijn en weer wachttijd creëren. Te weinig transparantie qua tarieven en het “meten” met “2 maten en 2 gewichten” werd als opmerking genoteerd bij de start van de enquête. Eén gebruiker stelde voor om 1 tarief voor de bruggen en 1 tarief voorbij de bruggen in te voeren. Deze opmerkingen werden genoteerd in het begin van de enquête (juli-augustus 2004).

Waterwegen en Zeekanaal anticipeerde hierop met een nieuwe tariefstructuur (gebaseerd op forfaitaire tarieven) op 1 augustus 2004. Recent (april 2005) werden toch nog een aantal bezwaren vastgesteld omdat bovenop de forfaitaire tarieven toch nog ‘supplementen’ werden gerekend. WenZ meldt dat dit enkel nog mogelijk is bij een foute melding van de ETA (estimated time of arrival) of bij technische problemen van het schip op de los/laadterminal.

Het aantal loodsen (4 loodsen nodig voor een coaster vanaf zee tot de laad/losplaats op het Zeekanaal) wordt als hoog ervaren. De vraag werd geopperd of het met minder loodsen kan, bvb met een (uitbreiding van de) vrijstelling op het kanaal. Op het Zeekanaal is er een loodsplicht, tenzij men een vrijstelling heeft. In dit laatste geval moet er toch nog een verminderd tarief betaald worden.

Vermits de kosten voor de loodsen een belangrijk deel van de totale kosten vormen, zou een soepeler systeem van vrijstelling van loods op het Zeekanaal een mogelijke oplossing zijn. Een praktisch probleem hierbij vormt het ontbreken van een ‘admiralty chart’ voor het Zeekanaal.

In tegenstelling tot het Albertkanaal moet er uitzonderlijk toch nog gestopt worden op de rede van Antwerpen om douane-technische redenen. Bij nader onderzoek bleek dit toch maar zeer sporadisch te gebeuren, zodat de situatie “gebruikersvriendelijker”



dan richting Albertkanaal werd ervaren. Ook het feit dat op het Zeekanaal geen havenrechten moeten betaald worden (in tegenstelling tot richting Albertkanaal) wordt als positief bestempeld.

De verlader wordt geacht zelf te baggeren om de diepgang aan zijn kade te vrijwaren omdat verondersteld wordt dat hij lading in het water heeft doen belanden. Sommigen gaan er eerder vanuit dat dit een taak is van de waterwegbeheerder “omdat mijn klant toch concessie betaalt”. Ook op het Albertkanaal moet de verlader instaan voor het baggeren aan zijn kaai.

Op het Zeekanaal werd ook nog gewezen op het probleem van de taalbarrière aan de sluis van Wintam.

Eén gebruiker wees op de te hoge snelheid van voorbijvarende schepen, wat soms schade aan de romp van ladende/lossende coasters veroorzaakte, vooral als deze laatste tegen houten fenders liggen.

Voor het Albertkanaal en Zeekanaal :

Er wordt gepleit voor meer reducties voor regelmatige aanlopen. De waterwegbeheerders houden te weinig rekening met ‘regelmatige lijndiensten’, aldus de gebruikers.

8. Potentieel

De maatregelen die de grootste budgettaire weerslag hebben, zijn diegenen die op het infrastructurele gedeelte slaan : verhoging van de bruggen (Albertkanaal), vernieuwing Boulevard bruggen (Zeekanaal)... Deze werden reeds opgenomen in de investeringsplannen van de respectievelijke waterwegbeheerders en voor het vak haven Antwerpen – Wijnegem sluis in het BAM plan. Deze maatregelen hebben vooral een grote inpakt op de binnenvaart (momenteel is het pakket binnenvaart veel groter dan de zeerivier trafiek van 1,5 miljoen ton voor beide kanalen). Het is echter evident dat de geplande infrastructuurwerken na uitvoering ook faciliterend zullen werken voor de zeeriviertrafiek, zowel voor niet-gecontaineriseerde lading als voor containers. Er blijkt een potentieel aan lading te zijn die naar bvb VK, Spanje, Portugal en Scandinavië gaat en momenteel via de havens wordt verscheept. Het gaat hier in zeer grote mate over containertrafiek. Voor een belangrijke bestemming als het V.K., levert regio Meerhout vlot 300 containers per week naar het



V.K. (hoofdzakelijk 40'/45' met consumentengoederen, maar ook chemicaliën, derivaten in zwaardere containers).

Rond Willebroek kan voor dezelfde bestemming per week 75 containers gevonden worden. Stel een gemiddeld gewicht van 12 ton per container x 375 containers = 4500 ton X 52 weken = 234000 ton, dit zou een potentiële stijging van 15% van de zeeriviertrafiek op Albertkanaal en Zeekanaal kunnen betekenen, enkel al voor het V.K..

Uiteraard zijn ook de terugladingen cruciaal voor het opstarten van een regelmatige lijndienst.

9. Matrix

In de bijlage werd de problematiek in een matrix gegoten. In de laatste kolom werden een aantal actiepunten opgenomen die door het Promotiebureau zullen gestart en/of opgevolgd worden.

10. Opvolging

De eerste resultaten van de studie werden in de werkgroep Marktprospectie (waarin Promotie Binnenvaart Vlaanderen, Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen en de waterwegbeheerders zijn vertegenwoordigd) besproken. De bedoeling was om ook de standpunten van de waterwegbeheerders te kennen. De basistekst werd ook een aantal keer aangevuld en geactualiseerd.

Zoals in de tekst vermeld heeft Waterwegen en Zeekanaal een nieuwe forfaitaire tariefstructuur ingevoerd, die door zijn transparantie de vroegere problemen moet opvangen. W&Z is ondertussen ook aangesloten op het LIS (Loodsen Informatie Systeem).

Als een ander actiepunt werd door het Promotiebureau Shortsea Shipping al contact genomen met de douanediens in Antwerpen om het probleem van de stop op kaai 105 (naar Albertkanaal) aan te kaarten. Dit wordt samen met De Scheepvaart verder opgevolgd.



In september zal het Vlaams Overlegplatform Waterwegbeheerders (VOW) een bespreking aan het havendecreet wijden voor de opname van binnenvaartbevorderende maatregelen. In deze context en gelet op het gemeenschappelijke belang van de drie waterwegbeheerders op vlak van zee-rivier kan dit meegenomen worden in de bespreking van het havendecreet.

Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) werkt aan een nieuwe loodsgeldtarievenstructuur die reeds aan de Nederlandse collega's werd voorgesteld. De nieuwe tarievenstructuur is gebaseerd op een bedrijfseconomische kostenanalyse van de DAB Loodswezen en heeft als belangrijk voordeel dat de parameter ter berekening van de loodsgelden vervangen wordt door de blokmaat (zomerdiepgang x lengte x breedte). Deze is ten allen tijde gekend, zodat de klanten op voorhand de verschuldigde loodsgelden kunnen berekenen.

11. Suggestie

Voor het item (privé)loodsen en het occasioneel probleem met tekorten, kan nagegaan worden of een synergie/samenwerking mogelijk is met de loodsen in de Antwerpse haven, dit op het gebied van tarieven en mankracht. Transparantie en éénvormigheid zou een positief signaal naar reders en gebruikers zijn.

Het is duidelijk dat een aantal reeds ingevoerde of geplande maatregelen op korte termijn nog niet onmiddellijk een sterk stimulerings-effect op zeerivier zullen hebben, omwille van de infrastructurele knelpunten op langere termijn. Het is echter belangrijk om al signalen over de actuele aanpak te sturen naar reders, agenten en gebruikers. Een gezamenlijk perscommuniqué, de SSS nieuwsbrief en website, de websites van de waterwegbeheerders... zouden dit aspect al in de verf kunnen zetten.

Het Promotiebureau Shortsea Shipping heeft zich ook geëngageerd i.v.m. problemen die niet direct gerelateerd zijn naar de 2 kanalen, maar wel SSS en zeerivier in hun ontwikkeling hinderen : de documentenstroom (in vergelijking met de CMR voor het wegtransport), de mogelijkheden van de vereenvoudigde douaneprocedures voor SSS die worden tenietgedaan door een aanloop in een niet-EU haven ("geïnfecteerd" schip)... Dit engagement werd aangegaan binnen het Maritime Industries Forum (MIF).

Juni 2005



Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen

Verbindingsdok Oostkaai 13 B10, B 2000 Antwerpen
Tel : + 32 3 20 20 520, Fax : + 32 3 20 20 524, E-mail : shortsea@shortsea.be

