

# Dumoulin Bricks test binnenvaart

Dumoulin Bricks uit Roeselare heeft een eerste testvaart achter de rug om snelbouwstenen per binnenschip bij zijn klanten te brengen. Voorlopig wegen de voordelen niet op tegen de hogere kosten, maar de onderneming blijft wel enthousiast geloven in de kansen van de binnenvaart op (middel)lange termijn.



## 17 vrachtwagens

De jonge onderneming bracht de ladingen snelbouwstenen, in de populaire dubbele palletten met tussenpallet, eerst naar de haven van Roeselare op zowat 5 km van de fabriek. Vandaar gingen ze per binnenschip naar het depot in Herdersem van bouwhandelaar De Rijcke uit Beveren-Waas. De lading van ongeveer 500 ton vertegenwoordigt zeventien vrachtwagenladingen. Omdat de eindbestemming op de Dender enkel bereikbaar is met een Kempenaar mocht het schip geen grotere lading aan boord nemen.

## Verkeersdruk

“Wij geloven in het verhaal achter binnenvaarttransport voor bouwmaterialen, vooral voor een product als snelbouwstenen. Het is een relatief zwaar product, stevig verpakt, en wordt meestal in grote hoeveelheden getransporteerd. Bovendien zijn heel wat handelaars in bouwmaterialen aan het water of in de buurt van een kade gevestigd. Het is ook mogelijk dat een grote bouwplaats aan of nabij een waterweg ligt. In tegenstelling tot de verzadigde wegen kunnen de Vlaamse kanalen en rivieren nog heel wat extra capaciteit hebben. Als we dan via de binnenvaart de verkeersdruk kunnen temperen en het milieu kunnen sparen, willen wij daar als producent van duurzame producten zeker aan meewerken”, stelt Charlotte Vandermersch van Dumoulin Bricks.

## Testvaart

“Deze eerste lading was voor ons een testproject. We wilden aan den lijve ondervinden welke praktische problemen konden opduiken, hoe vlot zo'n trans-

port verloopt, hoe het met de veiligheid zit, of de stenen zonder schade aankomen en hoe de kostprijs zich verhoudt tot het klassieke wegtransport. Op alle punten behalve de kostprijs scoort binnenvaart goed. Zelfs de snelheid is goed, al speelt dat minder een rol bij dergelijke grote ladingen. De boot kwam heel stipt aan op het afgesproken tijdstip”, weet Charlotte Vandermersch. Transport over het water is eigenlijk gebruik maken van de aaneensluiting van verschillende wateren die daar toch liggen en tot op heden zo weinig worden benut.

## Subsidies

Het is o.m. door het combineren van heen- en terugvrachten dat het wegtransport efficiënt en goedkoper is. Een comfortabele overslagzone zou ervoor zorgen dat schepen nooit zonder vracht hoeven te varen zodat boottransport toch interessant wordt. Roeselare bijvoorbeeld heeft de mogelijkheid om de combinatie van de drie vervoermodi 'spoor-kanaal-snelweg' optimaal uit te spelen als overslagzone. Ook het Roeselaarse hinterland kan daarvan zeker mee profiteren, wetende dat nu alle turf-, graan- en zandschepen, zijnde platbodems, leeg terug afvaren.

“Waarschijnlijk zullen we nog wel efficiëntiewinsten kunnen boeken en nog meer kosten kunnen terugdringen, maar toch liggen de kosten voor de binnenvaart zonder subsidies hoger dan bij transport met vrachtwagens. Subsidies zouden kunnen helpen om een kritische massa aan bouwmaterialen naar de binnenvaart te halen, op voorwaarde misschien dat ze niet projectmatig maar structureel worden toegekend”, besluit Vandermersch.

