



● Een blauw-geel geschilderde boot met op de kop in wit de letters RPA, gevolgd door een nummer neemt vanaf 1 juli de plaats in van de zwart-crème dienstboot van het Havenbedrijf Dordrecht.

Brugbediening blijft taak van gemeente Dordrecht Havenbedrijf Rotterdam aan het roer van Dordrechts haven

ROTTERDAM - De zeehaven Dordrecht valt onder 1 juli onder het beheer van Rotterdam. De zwarte havendienstboot met crème opbouw verdwijnt uit beeld. Daarvoor in plaats komt een blauw-gele terug met op de kop de letters RPA, gevolgd door een nummer. Het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) neemt de exploitatie van de haven en het nautisch beheer in Dordrecht, Zwijndrecht en Papendrecht. Het (HbR) int ook het havengeld. Dordrecht ontvangt een jaarlijkse vergoeding in ruil.

Door Lida Saaij

Aan het begin van dit jaar maakten de beiden havenbedrijven bekend dat Rotterdam en Dordrecht een vergaande samenwerking zijn aangegaan. Zestig hectare grondgebied van de zeehaven zijn door de gemeente Dordrecht in erfpacht gegeven aan het HbR. Het HbR neemt de exploitatie van het terrein, inclusief de bestaande huur- en erfpachtcontracten, voor haar rekening. Het HbR moet er voor zorgen dat het gebied verder wordt ontwikkeld. Alleen de wegen en bruggen blijven onder de verantwoordelijkheid van de gemeente vallen. De haven brengt voor Dordrecht niet voldoende op. Het HbR weet als geen ander hoe een haven te ontwikkelen, kent de markt op zijn duimpje. Dordrecht is bovendien een geschikte 'hub' voor Rotterdam, op de kruising van de Oude Maas, Beneden-Merwede en Dordtse kil. De haven is bereikbaar voor schepen tot 210 meter lang en 9,45 meter diepgang. Voor- en natransport van goederen kan via binnenvaart worden aan- en afgevoerd. Terwijl ook de A15 en A16 naast de deur liggen. Jaarlijks lopen 750 schepen de haven aan. De overlas bedraagt rond 2,5 miljoen ton goederen. Er is nog tien hectare grond beschikbaar voor nieuwe bedrijven. Dat wil niet zeggen dat het HbR ongeremd haar gang kan

gaan, Dordrecht blijft invloed uitoefenen via bestemmingsplannen. Wordt de samenwerking ook financieel een succes dan stijgt de jaarlijkse vergoeding. Voor de eerste vijf jaar zijn er afspraken gemaakt. De vergoeding groeit van 1,8 miljoen nu naar 2,7 miljoen in 2016. Daarna wordt de vergoeding jaarlijks geïndexeerd.

Veranderingen

Voor de werknemers van het Dordtse havenbedrijf brengt de overeenkomst de nodige veranderingen met zich mee. "Het nautisch beheer is overgegaan naar Rotterdam en dat betekent dat ook onze mensen overgaan naar het HbR", zegt Nico Ooievaar, die nog enkele dagen hoofd Nautische Beheer is.

Op 30 juni om 15.00 uur gaat de boel op zwart en op 1 juli 2011 is alles weer operationeel onder de vlag van RPA.

De medewerkers hebben al meegepraat met de Rotterdammers. Die hebben op hun beurt ook al rondgevoerd in hun nieuwe werkgebied. De mannen wisselen van uniform en van boot. "Waarschijnlijk wordt de Dordtse boot verkocht. We hebben er nog maar een, en een drinkwaterboot en een vuilnisboot. Maar die zullen vermoedelijk ook wel verkocht worden", denkt Ooievaar.

Hij ziet de wisseling van de wacht niet als iets negatiefs. "Het



WWW.VETH.NET
Tel. +31 (0)78 8152288

VETH PROPULSION
SPEEDS YOUR PERFORMANCE

is belangrijk voor Dordrecht dat de functie van de zeehaven veilig wordt gesteld voor de toekomst. Zijn baan vervalt. Hij lijkt er niet erg mee te zitten.

"Ik krijg een andere baan bij het HbR. Ik ga daar iets heel anders doen. Vijf mensen blijven nog in dienst van de gemeente Dordrecht. Het zijn de mensen die de bruggen bedienen. Dus niet alle vertrouwde gezichten verdwijnen uit de haven van Dordrecht. Aan de overdracht wordt op 1 juli een officieel tintje gegeven.

Un caboteur bloque la navigation sur la Seine

PARIS - Pendant le weekend de Pentecôte een caboteur fluvio-maritime, large de 11,93m se coince dans l'écluse de Poses sur la Seine. La navigation a été bloquée quelques jours, le bateau a aussi détérioré l'ouvrage. Quand le bateau a su se délivrer, il est reparti sur Rouen sans plus d'ennuis.

Par Theo Frison

Jacques Delhay, secrétaire national de 'La Glissoire', réagit dans 'Cap à l'amont' parce que le bateau n'a pas respecté le gabarit autorisé, mais est reparti ensuite 'sans plus d'ennuis' à Rouen. Selon Jacques Delhay, ceci contraste avec le comportement des autorités 'pourtant tellement tatillonnes pour délivrer nos permis de navigation ou pour immobiliser nos bateaux. Ici un navire qui n'a pas respecté le gabarit autorisé vogue librement vers les eaux lointaines!

Jacques Delhay se demande si les préjudices, causés aux transporteurs fluviaux seront compensés. "VNF ou le ministère ont-ils

pris des garanties dans ce sens? Rien n'est certain."

Delhay s'attend à 'autres problèmes. "D'autres épreuves nous attendent aussi avec nos canaux en mauvais état que le Ministère

décrit comme 'en fin de vie'. Selon lui d'autres épreuves attendent les bateliers avec les négociations sur les contrats types dans lesquels les donneurs d'ordre refusent toute avancé.



● Jacques Delhay se demande si les préjudices, causés aux transporteurs fluviaux seront compensés.

Vuistdik fotoboek over Rotterdamse haven



ROTTERDAM - In een vuistdik fotoboek toont luchtfotoograaf Dick Sellenraad en beschrijft journalist Peter de Lange hoe de haven kon groeien dankzij het innovatieve denken van ondernemers en ingenieurs.

Onder de grond en onder het wateroppervlak bevinden zich imponerende constructies die samen met wegen, spoorlijnen en bruggen een complexe, efficiënte infrastructuur vormen. Dit boek toont en beschrijft hoe de haven kon groeien dankzij het innovatieve denken van ondernemers en ingenieurs. De gunstige ligging ten opzichte van het Duitse achterland wordt vaak genoemd als voornaamste verklaring voor het succes van de Rotterdamse haven. Maar dat is slechts het halve verhaal. Ook de techniek speelt een voorname rol. Dick Sellenraad is als luchtfotoograaf al ruim 35 jaar actief boven het havengebied. Peter de Lange schreef er als Rotterdamse journalist duidelijke, verklarende teksten bij.

Het boek is te koop bij Uitgeverij Scriptum, telefoon 010 427 10 22, www.scriptum.nl

Foto UITGEVERIJ SCRIPTUM

Encore cinq ans de dragages pour rattraper le retard

Un large public pour la journée Wallonne du transport fluvial

RAGNIES - Dans la salle de conférence de la Distillerie de Biercée à Ragnies (Thuin) la journée du transport fluvial et de l'intermodalité en Wallonie a mobilisée 292 personnes, en grande majorité des chargeurs et autres professionnels du transport fluvial. Le ministre de la mobilité Philippe Henry y recueillait beaucoup d'attention pour sa présentation des initiatives au profit de la voie fluviale.

Par Theo Frison

Ragnies se trouve dans la région de Thuin, 'autrefois une capitale historique de la batellerie et un centre de production navale reconnu'. Selon le ministre, la Haute Sambre est un des plus beaux tronçons navigables en Belgique. C'est aussi à Hourpes que fut mis en place pour la première fois la technique du filtre-presses pour le séchage des boues de dragage. Le ministre mentionnait aussi l'expertise qu'il a commandée et qui vise à évaluer le potentiel des terrains situés le long des voies navigables, et de l'évolution du dragage du réseau. En avril le comité de concertation de la navigation intérieure c'est réuni pour la première fois. Cette nouvelle structure rassemble l'ensemble des acteurs du secteur: la batellerie, les entreprises utilisant la voie d'eau, l'affrètement fluvial, la manutention portuaire, les ports autonomes et l'administration, ainsi que les délégués des ministres Benoît Lutgen et Philippe Henry. La mission principale est d'éclairer le gouvernement Wallon sur les aspects liés au développement du transport par voies navigables. Le ministre veut améliorer l'accès au réseau fluvial, répondant aux demandes des entreprises qui souhaitent s'installer le long de la voie navigable. Il faut veiller à ce que les terrains disponibles soient affectés de bon escient. Le ministre défend l'idée qu'il faut réserver ces surfaces aux entreprises qui justifient d'une utilisation de la voie navigable. Une expertise à ce sujet doit être finalisée dans le courant du mois de juillet.

Dragages

Après l'arrêt des dragages pendant une période de 15 ans, il faut



● Le ministre wallon Philippe Henry pendant son allocution devant un public de chargeurs et d'autres spécialistes du transport fluvial. Photo Theo Frison

rattraper un grand retard. A cela s'ajoute un cadre légal plus exigeant qui a eu pour conséquence le renchérissement du traitement des boues. Le niveau atteint par les boues risque d'affecter à court terme la navigabilité du réseau. Sur les 451 km de voies navigables en Wallonie, 112 représentent un risque pour la navigabilité, par une diminution du tirant d'eau, par un rétrécissement de la passe navigable, par d'éventuelles réductions de la vitesse, parfois par une impossibilité de manœuvrer, ou dans le pire cas par une interruption totale de la navigation.

En tenant compte de l'intérêt économique des zones, les 25 pour cent du réseau doivent être ramenés à 13,78 pour cent, soit approximativement 54 km. Le passif dû à l'absence de dragage est estimé à approximativement 6 millions de m3. A cela vient s'ajouter les plans de rattrapage du passif: 342.000 m3 en 2010 et 334.000 m3 en 2011. Pour les années 2012 à 2016, le volume annuel oscillerait autour de 460.000 m3.

En 2010 les dragages étaient concentrés sur la Basse Sambre et le canal Nimy-Blaton. En 2011 le dragage sur la Basse Sambre se terminera, et celui de la Haute Sambre va commencer. Toujours dans le Hainaut, les canaux Blaton-Ath, Blaton-Péronnes et Charleroi-Bruxelles ainsi que le Haut-Escaut. Enfin, le dragage de la Meuse entre Ivoz et Monsin ainsi que sur le canal Albert sera entamé.

Pour 2012, les prévisions portent sur la poursuite des travaux sur le canal Charleroi-Bruxelles, le Haut-Escaut, le canal Albert, la Meuse et Nimy-Blaton, mais également le canal du Centre historique et le canal du Centre à grand gabarit. Pour le rattrapage du passif, le ministre choisit pour une approche globale, raison pour laquelle il travaille à un plan exceptionnel de rattrapage du passif. Les opérations pourraient s'étaler sur 5 ans de 2012 à 2016, afin de remettre à niveau une navigabilité optimale du réseau wallon. Dès 2017, le dragage d'entretien pourrait reprendre sans autre enjeu financier que les

budgets traditionnellement consacrés à l'entretien normal.

Le ministre Philippe Henry rappelait finalement que le réseau wallon prend place dans un réseau fluvial européen totalisant plus de 30.000 km.



WWW.VETH.NET
Tel. +31 (0)78 8152288

VETH PROPULSION
SPEEDS YOUR PERFORMANCE