

Chris Danckaerts

GEDELEGEERD BESTUURDER DE VLAAMSE WATERWEG NV



Wat zijn de grote troeven van de binnenvaart?

“Vlaanderen beschikt over een uitgebreid netwerk van bevaarbare waterwegen, één van de dichtste ter wereld. Een netwerk dat goed is aangesloten op de zeehavens en dus alle kansen biedt voor het hinterlandtransport. Dat maakt dat onze waterwegen al behoorlijk goed gebruikt worden: 15% van het volledige vrachtvervoer in ons land verloopt via binnenvaart. Binnen Europa komen we daarmee op de 2^{de} plaats na Nederland-waterland. Nu de files almaar blijven toenemen, en het Federaal Planbureau aangeeft dat het goederenvervoer in ons land tegen 2030 met bijna 50% zou stijgen, moet het de ambitie zijn om de binnenvaart in de toekomst een nog belangrijkere rol te laten vervullen dan nu het geval is.

Onze waterwegen hebben nog capaciteit en binnenvaart is bovendien de meest milieuvriendelijke transportmodus. Hoe meer we via het water kunnen vervoeren, hoe beter voor onze mobiliteit én het milieu. Een extra troef is de veelzijdigheid. Daar waar binnenvaart vroeger uitsluitend geassocieerd werd met bulkvervoer en later ook containers, stellen we vast dat de sector ook competitief is op het vlak van bijvoorbeeld stukgoed en pallettransport. De sector denkt en werkt duidelijk mee om ook niet-traditionele vervoersniches op het water te zetten.”

Waarom zouden ondernemingen moeten kiezen voor de waterweg?

“Voor bedrijven is mobiliteit almaar vaker een bezorgdheid en een kritische factor in hun bedrijfsvoering. Waterwegen en binnenvaart vormen een sterk alternatief voor de weg. Het vervoerstraject over water is betrouwbaar: als je op een bepaald tijdstip per schip vertrekt, weet je wanneer je zal

arriveren - dat is op de weg al lang niet meer het geval. Bovendien liggen 182 Vlaamse steden en gemeenten langs een waterweg. En je hoeft trouwens niet onmiddellijk langs de waterweg gelegen te zijn om die te gebruiken. Met een beperkt voor- en natraject kan de waterweg vaak dienen als oplossing voor het grootste deel van de vervoersafstand. De Vlaamse Waterweg wil samen met Voka, de POM's en Multimodaal.Vlaanderen meer ondernemingen aanzetten tot een mental shift die moet leiden tot een modal shift. Tal van ondernemingen die bewust kiezen voor vervoer over water, beleving van bouwervaren via water, stedelijke distributie tonen aan dat de waterweg in vele gevallen hét alternatief is. De Vlaamse Waterweg faciliteert overigens actief ondernemen op en langs het water: we beschikken over een aanbod aan watergebonden bedrijventerreinen en bouwen binnen een publiek-private samenwerking kaai- en overslaginfrastructuur op maat. Just in time, milieuvriendelijk en kostenefficiënt: genoeg redenen voor ondernemers en logistieke spelers om de binnenvaart in overweging te nemen.”

Wat zijn de belangrijkste uitdagingen voor De Vlaamse Waterweg?

“We gaan voor een sterk, betrouwbaar, veilig en slim waterwegennet. De Vlaamse Waterweg wil haar klanten waterwegen aanbieden die betrouwbaar, bedrijfszeker zijn én die toekomstperspectief bieden. Onze waterwegen en infrastructuur moeten in de eerste plaats betrouwbaar zijn op het vlak van bediening, kunstwerken zoals sluizen moeten goed onderhouden worden om oponthoud tot een minimum te beperken, diepgangbeperkingen moeten worden vermeden door tijdig baggerwerk,... Kortom: we willen er alles aan doen om vertragingen en rendementsverlies te vermijden. Daarnaast maken we onze waterwegen klaar voor de toekomst door een aantal infrastructurele knelpunten aan te pakken, waarvan de opwaardering van het Albertkanaal en het project Seine Schelde Vlaanderen het meest in het oog springen. Op het Albertkanaal verhogen we de bruggen tot een doorvaarhoogte van 9,10 meter en verbreden we het traject tussen Wijnegem en Antwerpen. Beide projecten zitten in volle uitvoeringsfase. Het Albertkanaal zal na de voltooiing werken in 2021 meer dan ooit een watersnelweg zijn, geschikt voor een vlotte doorvaart van de meest vooruitstrevende binnenvaartschepen. Binnen het project Seine-Schelde Vlaanderen

bouwen we de Leie-as uit voor binnenvaart tot 4.500 ton. Zo zijn de sluizen in Evergem en Harelbeke al aangepast en zijn de sluiswerken in Sint-Baafs-Vijve in juni gestart. Die werken maken onderdeel uit van het Seine-Schelde-project dat, met de aanleg van een nieuw 106 kilometer lang kanaal in Noord-Frankrijk, de waterlink zal leggen tussen het Seine- en het Scheldebekken.” Naast het Albertkanaal en de Leie investeren we ook in andere waterwegen, zoals het kanaal Brussel-Charleroi, de Dender en de Bovenschelde. Naast de uitbouw van het netwerk in functie van de binnenvaart zetten we ook sterk in op veiligheid, wat zich vertaalt in investeringen in waterbeheersing. Het gaat dan zowel om het beheersen van wateroverlast als om het omgaan met de droogteproblematiek, zoals afgelopen zomer. We nemen de uitdaging aan door o.a. de uitvoering van het grootschalige Sigma-plan, dat het Scheldegebied en de steden en gemeentes errond beter zal beschermen tegen overstromingen, en door te investeren in pompinstallaties op de sluizencomplexen op het Albertkanaal om droogteperiodes te overwinnen zonder ingrijpende maatregelen. Last but not least investeren we in de uitbouw van een slim netwerk met de bouw van afstandsbedieningscentrales voor sluizen en bruggen, een versterkt digitaal water- en scheepvaartmanagement en zelfs in het introduceren van autonoom bemanningloos varen.”

Is er sprake van achterstallig onderhoud en hoe pakt de Vlaamse Waterweg nv dit aan?

“De opmaak van investeringsprogramma's vergt telkens weer een afweging waarvoor de beschikbare middelen worden ingezet: nieuwe infrastructuur, onderhoud, waterbeheersing, investeren in kaaimuren en bedrijventerreinen. Ik kan niet ontkennen dat er sprake is van enig achterstallig onderhoud. We stellen vast dat we een inhaalbeweging moeten maken om te vermijden dat een deel van onze infrastructuur versneld moet worden vervangen. Met een gedegen assetmanagement worden thans de prioriteiten inzake onderhoud vastgelegd en vertaald in een onderhoudsprogramma. Tijdige onderhoudsbaggerwerken moeten vermijden dat we diepgangbeperkingen moeten instellen. Met andere woorden: we zullen de volgende jaren grotere onderhoudsinspanning leveren om de waterwegen en kunstwerken betrouwbaar en bedrijfszeker te houden.”

“Op het vlak van onderhoud hebben we in het verleden niet altijd de norm gehaald die internationaal vooropgesteld wordt. Om onze waterwegen betrouwbaar en bedrijfszeker te houden voorzien we in de toekomst grotere onderhoudsinspanningen.”

Chris Danckaerts



Vlaamse Waterbouwers

Vlaamse Waterbouwers

Grootveldlaan 148
1150 Brussel

02/771 00 44
info@vlaamsewaterbouwers.be

www.vlaamsewaterbouwers.be