

**Symposium nv De Scheepvaart  
31 maart 2014, Brug van Vroenhoven  
75 jaar Albertkanaal**

**De toekomst van het Albertkanaal  
Toespraak door WILLY CLAES  
voorzitter RvB nv De Scheepvaart**

Dames en heren

Dit symposium staat in het teken van de viering van '75 jaar Albertkanaal'. De vorige sprekers gingen elk op hun beurt al in op zowel het verleden, het heden als de toekomst van de binnenvaart in het algemeen en het Albertkanaal in het bijzonder.

Sta mij toe op mijn beurt - en vanuit de positie van nv De Scheepvaart als waterwegbeheerder - even bij elk van deze drie invalshoeken stil te staan.

Wie immers op gereede wijze naar de toekomst wil kijken, moet zeer goed weten wat er voordien is gebeurd. En van uit dat standpunt is de toelichting van auteur Marcel Grauls bij het

boek over de geschiedenis van 75 jaar Albertkanaal de gedroomde inleiding.

Inderdaad, de plannen voor de bouw van een nieuw kanaal, betekenden op vele vlakken een enorme uitdaging. In de eerste plaats op technisch en bouwkundig vlak: men wilde een kanaal bouwen met afmetingen die tot dan toe nog niet of nauwelijks waren gerealiseerd.

Maar ook op financieel vlak: ook in die tijd lagen de kosten voor de bouw van het nieuwe kanaal zeer hoog. Maar het waren ook andere tijden, waar de nodige onteigeningen zonder meer konden gebeuren, en waar van vergunningen en andere rapporteringen nog geen sprake was, om nog maar te zwijgen over de organisatie van een referendum onder de bevolking. Nochtans is de rode draad in de 75 jarige geschiedenis van het Albertkanaal: 'Het was nooit gemakkelijk'.

Zeker, zowel in de aanvang werd door het Belgische Koningshuis en de opeenvolgende Belgische regeringen, en later ook de Vlaamse regering, de realisatie en uitbouw van het Albertkanaal altijd ten volle gesteund. Onze vennootschap werd echter in de loop van de geschiedenis steeds met andere problemen geconfronteerd:

Zo was er het uitbreken van de 2<sup>de</sup> wereldoorlog en de vernielingen die toen ook aan de infrastructuur van het Albertkanaal werden aangericht;

De sterke groei van de binnenvaart noodzaakte vanaf de jaren zestig al een uitgesproken modernisering van het Albertkanaal met de bouw van de duwvaartsluizen als exponent;

Een moderniseringsproject dat startte onder een zeer gunstig economisch gesternte, maar dat later af te rekenen kreeg met de economische terugval van de jaren '70 en de opeenvolgende besparingsrondes;

En verder was er de voortdurende concurrentie van het wegvervoer en de terugval en latere stopzetting van enkele traditionele economische sectoren zoals kolen en staal;

Maar hindernissen zijn er om overwonnen te worden en dat gebeurde ook telkens weer met als resultaat een Albertkanaal dat na 75 jaar tot de modernste waterwegen van Europa behoort en in 2011 de beste vervoersresultaten ooit kon voorleggen.

Wat niet betekent dat we na 75 jaar op onze lauweren mogen rusten.

Ondanks een beperkte terugval in 2012 en 2013 wijzen de prognoses immers op een uitgesproken groei van de binnenvaart die vraagt om een verdere infrastructurele modernisering.

Met genoegen stelde ik ook vast dat de auteur het belang en de aanwezigheid van een sterk lokaal beheer en management sterk benadrukt.

De 75-jarige geschiedenis van het kanaal is inderdaad ook onlosmakelijk verbonden met de geschiedenis van onze organisatie en met de economische ontwikkeling in de provincies Antwerpen en Luik.

De Dienst der Scheepvaart/Office de la Navigation werd in 1928 opgericht om in te staan voor de aanleg van het Albertkanaal maar ook voor het latere beheer ervan.

In 1976 volgde de hervorming tot een Vlaamse Dienst voor de Scheepvaart en in 2004 volgde de omzetting in een verzelfstandigde nv De Scheepvaart.

In het verhaal van De Scheepvaart, van 1928 tot vandaag, ontwaren we altijd actieve en representatieve raden van bestuur en sterke leidende ambtenaren, velen met een lange staat van dienst. Bij het beheer dient permanent een grote betrokkenheid van klanten en gebruikers van de binnenvaart

genoteerd.

Onder de vele persoonlijkheden die de ontwikkeling van het Albertkanaal altijd hebben gesteund en gestimuleerd, wil ik in het bijzonder wijlen Herman Dessers vermelden. Herman Dessers was gedurende vele jaren bestuurder en voorzitter van de Raad van Bestuur van De Scheepvaart. Van uit zijn functie als directeur van de Kamer van Koophandel was hij zich maar al te goed bewust van het belang van goede logistieke verbindingen en van de mogelijkheden die een modern kanaal kon bieden voor de economische ontwikkeling van een regio. Lang voor het woord was uitgevonden was Herman al bezig met netwerken om de nodige kredieten los te krijgen voor de noodzakelijke modernisering van het Albertkanaal.

Hij was ook één van de eersten die de troeven van het vervoer via de waterweg onderkende en die het belang inzag van de uitbouw van de economische functie. Een voldoende aanbod aan watergebonden bedrijventerreinen voor het aantrekken van nieuwe activiteiten was één van zijn voortdurende bekommernissen.

Zelfs na zijn afscheid als voorzitter van de Raad van Bestuur bleef hij binnen De Scheepvaart nog vele jaren actief als bezieler van de promotiecommissie die ijverde voor de verdere

uitbouw van de watergebonden economie.

Want ook dat had hij begrepen: de heropleving van de binnenvaart zou niet vanzelf gebeuren. Bedrijven moesten met argumenten overtuigd worden om terug te keren naar de binnenvaart. In die periode werden trouwens ook de eerste prijzen van de Dienst voor de Scheepvaart uitgereikt, een traditie die we vandaag nog steeds verderzetten.

Dames en heren,

De geschiedenis van 75 jaar Albertkanaal laat zich kort samenvatten:

- de bouwfase van het kanaal tussen 1930 en 1939, met de plechtige ingebruikname door Leopold III, (vergezeld door zijn moeder, koningin Elisabeth)
- 1940 - 1946: tijdens wereldoorlog II wordt heel wat kanaalinfrastructuur (vooral bruggen) vernietigd. De heropbouw (vooral noodherstellingen) gebeurt redelijk snel en vanaf 1947 is het Albertkanaal opnieuw volledig bevaarbaar.

Vanaf 1947 publiceert de 'Dienst der Scheepvaart - l'Office de la Navigation' jaarlijks zeer gestructureerde trafiekcijfers. In 1949 worden er al 12,6 miljoen ton goederen vervoerd over het kanaal.

- tot op het einde van de jaren zestig breekt een gouden tijd aan voor de binnenvaart op het Albertkanaal. De trafiek stijgt tot 38 miljoen ton. Bij het ontwerp van het kanaal in 1928 hielden de ingenieurs rekening met een jaarlijkse trafiek van 10 miljoen ton.

- vanaf het einde van de jaren zestig wordt een grootschalig moderniseringsproject gestart, dat binnen een tijdsbestek van 15 jaar moet worden afgerond.

Voor uw informatie: we zijn nu, anno 2014, nog altijd bezig met moderniseren, en dit proces zal ook niet meer stoppen. We zullen het Albertkanaal moeten blijven aanpassen aan de eisen van de moderne logistiek.

- vanaf de jaren zeventig krijgt de binnenvaart het echter moeilijk. Dit wordt voornamelijk verklaard door de enorme opgang van het wegvervoer, mede mogelijk gemaakt door de ongeziene expansie van het snelwegennet in ons land en in de buurlanden. Begrippen als 'rijdende magazijnen' en 'just-in-time delivery' doen hun intrede.

De binnenvaartsector krijgt te kampen met overcapaciteit: teveel schepen voor te weinig vrachten. De mogelijke afschaffing van de schippersbeurs resulteert in de langdurige schippersstaking van 1975.

Tot de jaren negentig blijven de trafiekcijfers dalen, tot

ongeveer 22 miljoen ton.

Als gevolg van de economische crisis en de opeenvolgende zware besparingsrondes worden er slechts in zeer beperkte mate kredieten ter beschikking gesteld voor de modernisering.

- vanaf 1990 wordt de mobiliteit op onze wegen een dagelijks probleem. Ons wegennet kent een dermate succes dat we - het weze gezegd met enige zin voor overdrijving - meer stilstaan dan vooruitgaan. Het 'Just-in-time'-principe verliest steeds meer credibiliteit. Het inzicht en de overtuiging groeien dat steeds nieuwe wegen geen oplossing bieden voor het mobiliteitsvraagstuk.

De Vlaamse Regering, die in 1988 de bevoegdheden kreeg voor Openbare Werken en Mobiliteit, zag toen de nog beschikbare reservecapaciteit op de kanalen als een mogelijk alternatief voor het toenemende vrachtvervoer op de wegen.

- daarna is de trafiek op het Albertkanaal steeds in stijgende lijn blijven gaan, weliswaar in nauwe samenhang met het verloop van de economische conjunctuur.

Met 40 miljoen ton en 400.000 containers noteren we in 2011 onze hoogste cijfers ooit, cijfers die we de voorbije 2 jaar, precies omwille van de economische teruggang niet hebben kunnen evenaren.

Ondanks een lichte terugval sindsdien zijn de lange termijn



prognoses voor de binnenvaart uitgesproken positief. Ik herhaal dan ook de ambitieuze objectieven die we geponeerd hebben tijdens het symposium van 2012: het Albertkanaal zal in 2025 75 miljoen ton trafiek en 1 miljoen containers (TEU) verzetten.

Het begrip trafiek heeft in de loop der jaren, letterlijk en figuurlijk ook een andere lading gekregen.

Binnenvaart in 1939 betekende het vervoer van steenkool, ertsen, bouwmaterialen en landbouwproducten, voornamelijk in bulk.

Binnenvaart in 2014 houdt veel meer in: alle mogelijke producten, onder gelijk welke vorm - bulk, pallet, stukgoederen, ondeelbare stukken, vloeibare stoffen, gekoelde- of diepgevroren producten: de binnenvaart kan voor elk van hen een gepaste vervoers- en overslag oplossing bieden.

De exponentiële groei van containervervoer via binnenvaart speelt hierbij uiteraard een zeer belangrijke rol.

Het moge eveneens duidelijk zijn dat de toegevoegde waarde van de vervoerde goederen dankzij het ruimere vervoersgamma, een enorme evolutie heeft doorgemaakt: 1000 ton grind, of 1000 ton stookolie, of 1000 ton consumergoederen hebben niet dezelfde economische representativiteit.

De aanleg van het Albertkanaal betekende een revolutie voor Limburg en de Antwerpse Kempen. In 1930 waren de doelstellingen zeer duidelijk afgelijnd: het Albertkanaal moest zorgen voor een snellere verbinding tussen de Antwerpse haven en de Luikse industrie : ertsen moesten zo snel mogelijk van Antwerpen naar Luik worden vervoerd, kolen moesten van de Limburgse mijnen rechtstreeks, en zonder oponthoud aan de sluizen, naar de Luikse staalindustrie.

De doelstelling van een snelle verbinding werd door het Albertkanaal ingelost, maar sindsdien heeft het kanaal een veelzijdige betekenis gekregen. In de loop van de voorbije decennia is het Albertkanaal geëvolueerd van een hoofdzakelijk transitwaterweg naar een zelfstandige economische groeipool waar alsmear meer ondernemingen hun plaats hebben gevonden. Chemische industrie, bouwproducenten en containerterminals hebben er gaandeweg voor gezorgd dat alsmear meer ladingen en lossingen van goederen bij bedrijven op de oevers van het Albertkanaal plaatsvonden. Dit maakt dat de verhouding tussen ladingen-lossingen en transit intussen 60%/40 % bedraagt en dat de waarde van de eerst geciteerde factor alsmear groter wordt.

Dit heeft alles te maken met de inspanningen die de Vlaamse overheid en de waterwegbeheerders doen om het vervoer via de waterweg te stimuleren en zo het modale aandeel van de binnenvaart in de mobiliteit te laten toenemen.

Het is één van de belangrijkste aandachtspunten van onze raad van bestuur om de economische functie van het Albertkanaal verder te ontwikkelen en om nieuwe trafieken aan te trekken. En niet zomaar gelijk welke trafieken. Onze schaarse watergebonden bedrijfsterreinen kunnen en zullen geen vergaarbak worden voor bedrijven die elders nergens terecht kunnen. Een bedrijf dat zich vestigt op één van onze bedrijfsterreinen moet uiteraard voldoende tonnage aan- en/of afvoeren via het kanaal, maar het bedrijf moet eveneens zorgen voor economische activiteit, voor kwalitatieve en kwantitatieve werkstelling en dit liefst met toekomstgerichte producten.

nv De Scheepvaart wil met deze bedrijven een lange termijnrelatie aangaan.

Dat houdt ook in dat wij aan deze bedrijven de best mogelijke klantgerichte dienstverlening willen aanbieden: de bedrijfszekerheid van onze kanalen en het garanderen van een vlotte doorstroming staan voorop.

Ten gunste van alle gebruikers van de binnenvaart blijven we ijveren voor een verdere uitbouw en modernisering van het Albertkanaal, een werk dat nog lang niet af is gelet op de belangrijke uitdagingen die zich qua mobiliteit in Vlaanderen aandienen. Het lijkt geen twijfel dat het beheersen van de mobiliteitsproblematiek de binnenvaart een nog belangrijkere rol gaat vervullen in de toekomst.

Dit vergt niet enkel inspanningen van de overheid maar ook van alle andere binnenvaartactoren. 'Versterken door samenwerken' is hierbij de boodschap.

Beide waterwegbeheerders hebben hun toekomstplannen klaar: nv de Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal lanceren straks hun nieuwe masterplan voor de waterwegen in Vlaanderen, een plan dat de prioriteiten aangeeft van beide waterwegbeheerders voor de komende jaren. Daarover hoort u later op de middag meer. Wij reiken dit Masterplan alvast aan alle betrokkenen aan als raamwerk voor samenwerking.

Dames en heren

De binnenvaart is vooral sterk ontwikkeld in Nederland, Duitsland en België.

Andere Europese landen, die nu ook worden geconfronteerd

met de limieten van hun wegennet, bekijken onze waterweginfrastructuur met enige afgunst.

De Europese Commissie is er van overtuigd dat de binnenvaart een efficiënte partner is in de uitbouw van een multimodaal Europees vervoerbeleid.

In Frankrijk wordt het Albertkanaal, en dan vooral de economische impact ervan, als een na te volgen voorbeeld gezien voor het Seine-Nord-kanaal. De voorbereiding voor de aanleg van dit nieuwe kanaal verloopt ook daar met de nodige moeilijkheden, maar ik ben er van overtuigd dat de mogelijke voordelen van de nieuwe kanaalverbinding uiteindelijk de doorslag zullen geven, en dat het kanaal effectief zal worden gerealiseerd. Ook in Italië, in de Po-vlakte, is er bijzondere interesse voor de Vlaamse aanpak van het waterwegenbeleid. Meerdere studies wijzen uit dat het goederenvervoer de komende jaren nog aanzienlijk zal toenemen. Ik ben er dan ook van overtuigd dat het Albertkanaal, met een rijk verleden van 75 jaar achter de rug, nog een mooiere toekomst tegemoet gaat.

Investeren in de verdere uitbouw van het Albertkanaal is een must en onze prioriteiten zijn genoegzaam gekend.

Het programma inzake de brugverhogingen over het Albertkanaal is in volle uitvoering : 21 bruggen beschikken al over een doorvaarhoogte van 9,10 m en 9 projecten zijn in uitvoering. Ons streefdoel is om het ganse project uiterlijk in 2020 af te ronden. De verbreding van het vak Wijnegem-Antwerpen zit op schema. Ook voor dit cruciale project beogen wij de voltooiing in 2020, al zal afstemming met de uit te voeren werken voor de realisatie van de Oosterweelverbinding aan de orde zijn.

De verwachte groei van het vervoer te water vraagt vooruitziendheid wat de sluiscapaciteit betreft. Momenteel is een planMER en maatschappelijke kosten-batenanalyse in opmaak voor het vergroten van de capaciteit van het sluisencomplex in Wijnegem. Bedrijfszekerheid van het Albertkanaal wordt voor een groot stuk bepaald door een voldoende beschikbaarheid van water. Het lopende investeringsprogramma voor de installatie van pompinstallaties op elk sluisencomplex is in uitvoering en moet de bedrijfszekerheid van het Albertkanaal in periodes van beperkt Maasdebiet in hoge mate vergroten.



De beslissing van nv de Scheepvaart om pompinstallaties te bouwen die ook als waterkrachtcentrale kunnen functioneren biedt een uitgesproken meerwaarde in het kader van een politiek van duurzame mobiliteit.

Inzake infrastructuur, en dus ook inzake het verzekeren van een vlot en veilig scheepvaartverkeer zetten we dus belangrijke structurele stappen voorwaarts.

Maar ook inzake de toepassing van moderne digitale technieken en communicatietechnologie gaan we snel vooruit. Dankzij de uitbouw van River Information Services beschikken we thans over een digitaal platform dat wij aan ondernemers willen aanbieden om hun logistieke organisatie te versterken.

Dit zal de positie van de binnenvaart in de logistieke keten op belangrijke wijze versterken.

Laat ik tenslotte ook de andere gebruikers van onze waterwegen geruststellen. De focus van het symposium van vandaag mag dan zeer sterk op de economische functie van het Albertkanaal liggen, ik kan u verzekeren dat nv De Scheepvaart, gelet op zijn missie en zijn maatschappelijke opdracht, ook voortdurend aandacht opbrengt voor de multifunctionaliteit van



de waterweg. Ook andere aspecten zoals recreatie, het versterken van natuurwaarden en de landschappelijke inpassing van waterwegen en hun infrastructuur zullen blijvend onze aandacht krijgen. Ook voor deze aspecten wil nv De Scheepvaart graag met andere actoren blijven samenwerken om meerwaarde voor maatschappij en burger te creëren.

Dames en heren

2014 betekent niet alleen 75 jaar Albertkanaal. Het is eveneens het jaar waarin er er voor De Scheepvaart andere, belangrijke gebeurtenissen zullen plaatsvinden.

Bij nv De Scheepvaart is er de wisseling van de wacht. Na meer dan 43 jaar trouwe dienst neemt gedelegeerd bestuurder Erik Portugaels binnenkort afscheid van nv De Scheepvaart. Maar als scheepvaartman in hart en nieren zal hij zijn organisatie allicht nooit helemaal achter zich kunnen laten, en met zijn allen rekenen we er dan ook op dat we op hem een beroep kunnen blijven doen.

Dank ook aan de Vlaamse Regering dat ze tijdig hebben gezorgd voor de nodige continuïteit met de benoeming van ir. Chris Danckaerts die vanaf 1 mei de fakkel zal overnemen.

2014 is ook een verkiezingsjaar, wat inhoudt dat er in de loop van dit jaar een nieuwe Vlaamse Regering zal worden





samengesteld, en aansluitend daarop ook een nieuwe raad van bestuur van nv De Scheepvaart.

Ik ben ervan overtuigd dat in het programma van de nieuwe regering de mobiliteitsproblematiek, met bijhorende belangrijke rol voor de binnenvaart, bij de topprioriteiten zal fungeren.

Voor het beheer van het Albertkanaal wil ik pleiten voor een sterke lokale verankering en voor een representatieve raad van bestuur, waarborg voor een verder succesvol beheer van het Albertkanaal en van de Kempense kanalen.

Dames en heren

Voor het succes van het jarige Albertkanaal zijn we aan velen dank verschuldigd: aan de Vlaamse Regering, aan de vele gebruikers van het kanaal, aan de binnenvaartondernemers, aan de ondernemingen die zich in de omgeving van het kanaal hebben gevestigd en aan de vele organisaties die ijveren voor een betere mobiliteit in Vlaanderen en dank het bekwame en ijverige personeel van nv De Scheepvaart. We zijn dankbaar dat dit project door zovelen wordt gedragen. Daarom ook kijken we met veel vertrouwen naar de toekomst.