



# Waarom slimmer samenwerken de toets van de toekomst doorstaat.

Jan Blomme

Gewestelijk havencommissaris

## **Netwerk De Vlaamse Waterweg**

Gosselin Genk

31 maart 2026

# Inhoud

- Terugblik (container)binnenvaart
- “Lessons learned”
- Hoe verder?
- Stellingen

# Vraagstelling

- Discussie rond modal-shift in het goederenverkeer komt telkens terug.

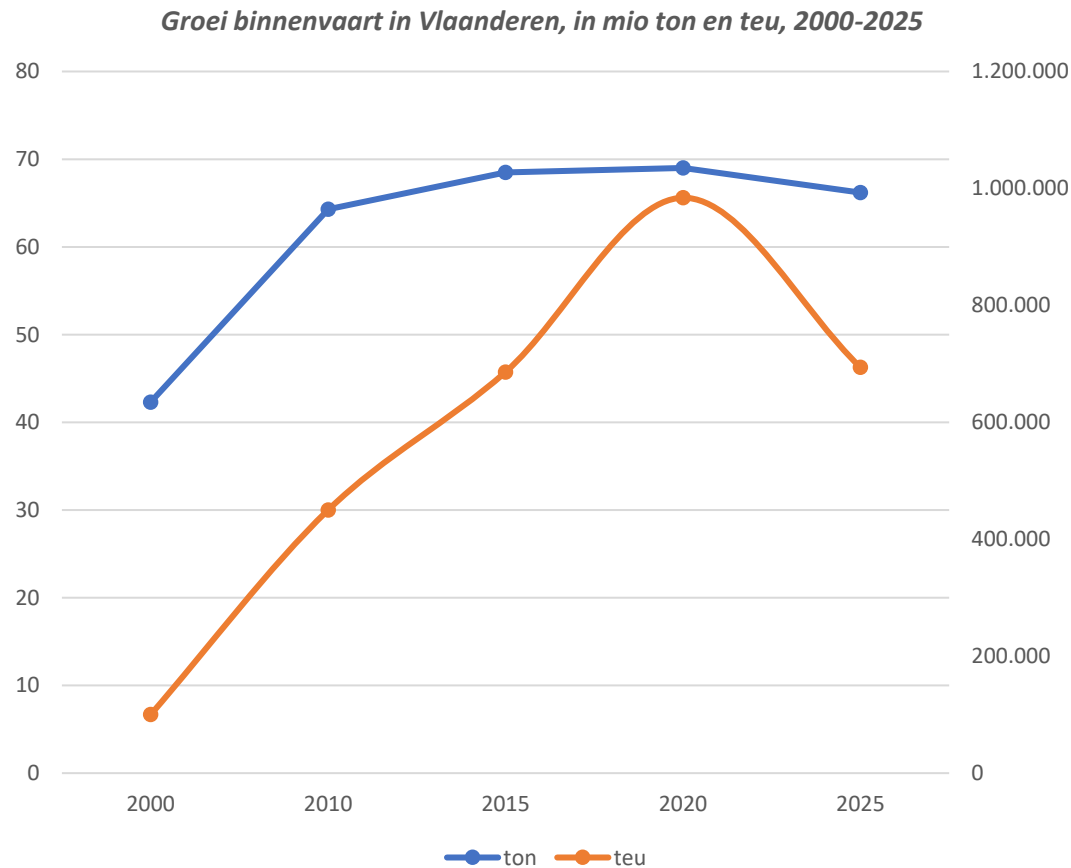
## ***Basisvraag:***

***Kan (intelligent) samenwerken de Modal-shift versterken en de kwaliteit van de logistieke keten verbeteren?***

Drie deelvragen:

- Bestaat er een “panacee” dat de modal-shift in het goederenverkeer kan versnellen? NEE
- Moeten we het MS-beleid verderzetten? JA
- Rol overheid? JA, maar ...

# Het (container)vervoer via de binnenvaart groeide spectaculair gedurende 20 jaar om na 2021 terug te stagneren



- Tussen 2000 en 2010 groeide de binnenvaart sterk.
- Vooral de containervolumes groeiden spectaculair (+/- vertienvoudiging tussen 2000 en 2021!)
- Marktaandeel containerbinnenvaart Albertkanaal is +/- 65% à 70%
- Maar marktaandeel achterlandvervoer containerbinnenvaart in havens blijft na 2009 eerder stabiel!

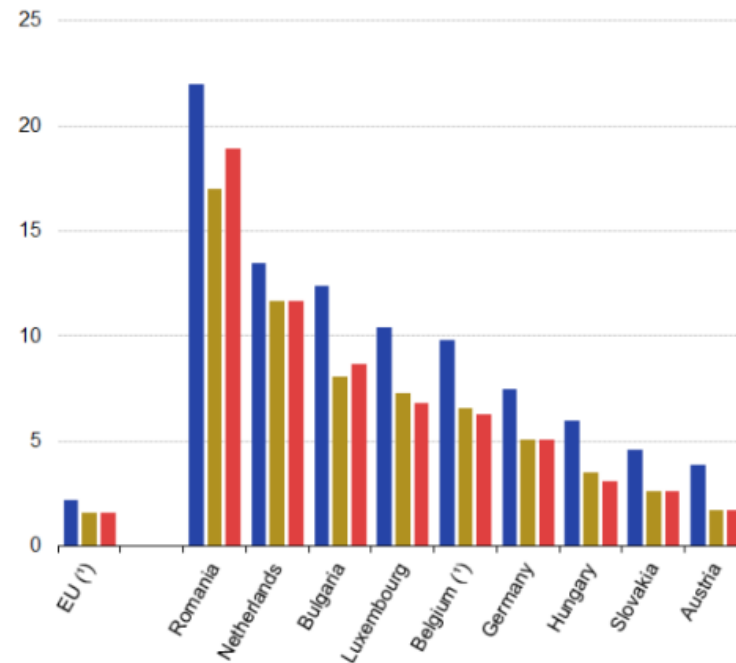
JAAR	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Spoor</b>	11,1	11,2	11,1	10,7	12,3	12,1	11,6	11,8	12,3
<b>Binnenvaart</b>	15,9	15,2	14,7	15,7	11,9	11,3	11,0	11,5	11,2
<b>Weg</b>	73,0	73,6	74,3	73,6	75,8	76,6	77,4	76,8	76,5

Bron: Eurostat (België, %, ton-km)

# Na lang succesverhaal, neemt volume en aandeel van de binnenvaart in Europa en Vlaanderen terug af. Waarom?

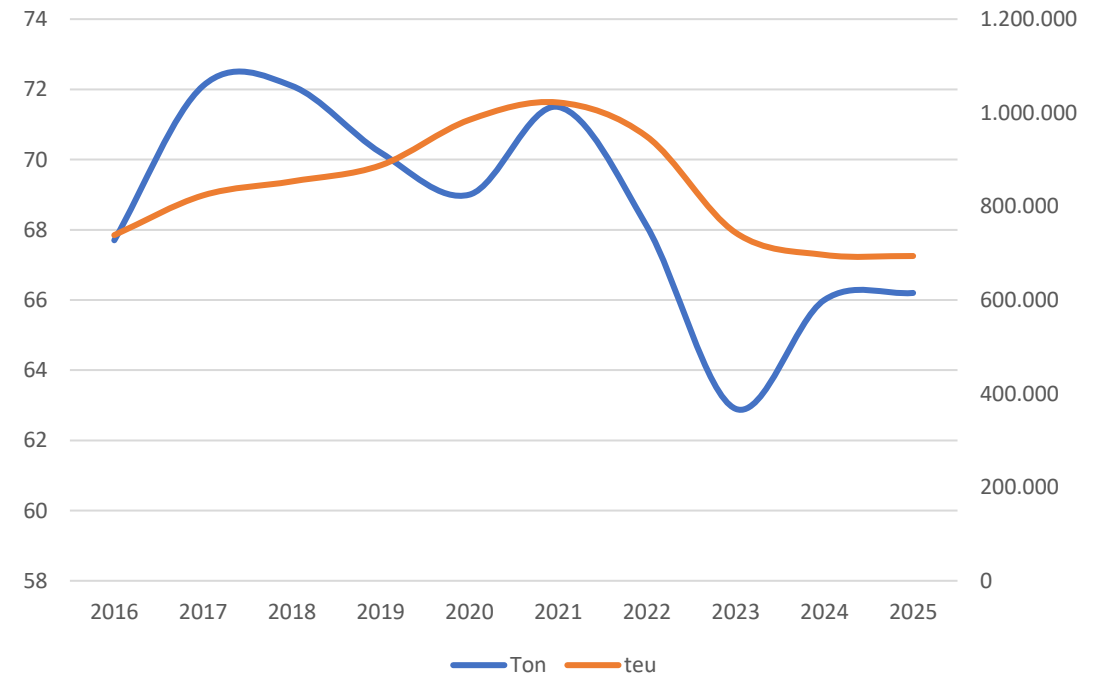
## Aandeel binnenvaart daalt in EU (2013-2022-2023)

Share of inland waterway in total freight transport, % (%, based on tonne-kilometres)



## Vervoer binnenvaart daalt terug in Vlaanderen (2016-2025)

Vervoer Vlaamse waterwegen, in mio ton en in teu (2016-2025)



# Waarom neemt het aandeel van de containerbinnenvaart in het achterlandvervoer terug af?

- Maritieme containeroverslag daalt terug na absolute piek in 2021 (corona)!
- Reverse modal-shift
- Maar, laagconjunctuur = vaak overgang van kwantiteits- naar kwaliteitsdenken

# “Lessons learned”? De balans van een kwarteeuw Modal-shift projecten:

Kernprobleem: te veel fragmentering

- Geen schaal (iedereen zijn project)
- Geen gedeelde visie: velen werken “inside out” (denken vanuit eigen bedrijf of instelling). Projecten werken elkaar soms tegen

Projecten/initiatieven mikken vaak op één groep binnen logistieke keten

- Te weinig aandacht voor het geheel van de keten
- Afgunst en/of botsen op andere knelpunten in keten

Realiteit laat zich niet in keurslijf dwingen door ideologie.

- **Kost en geografie blijven decisief**
- Conjunctuur is vaak bepalend voor succes projecten
- Te weinig wendbaarheid bij uitvoering projecten: rekening houden met veranderende context
- Wantrouwen tussen bedrijven in marktomgeving

Geen (H)LT-visie die concreet genoeg is

- Onrealistische (cf. verdubbeling spoorvervoer tegen 2030?) of te weinig onderbouwde doelstellingen

Het zijn de ondernemingen die de dynamiek brengen. Rol overheid?

# De jaren twintig (21<sup>ste</sup> eeuw): scharnierdecade voor de havens en het achterlandvervoer?



## Havenomgeving verandert snel

Groei vertraagt en/of stagneert

- Regionalisering wereldeconomie (corona)
- Geopolitieke instabiliteit
- Energietransitie
- Meer circulaire economie
- Demografische transitie

Ruimtegebrek

Trafiekstromen rond energie en grondstoffen wijzigen

Competitiviteit havenindustrie in het gedrang

## Nieuwe beleidsprioriteiten?

Grondbeleid (uitgiftebeleid) bijsturen?

- Intensiveren

**Integreren specifieke achterlandcorridors?**

Bijsturen (haven-)industriebeleid?

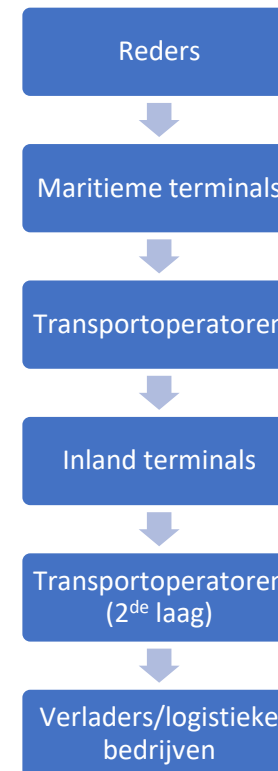
**Intensiveren samenwerking haven-achterland: zowel ondernemingen als overheid**

# De voordelen van samenwerking en integratie in de transportketen kunnen aanzienlijk zijn

## Voordelen integratie

1. Schaalvoordelen
2. Complementariteit
3. Risicomanagement
4. Kwaliteit management
5. Positieve branding/ minder destructieve competitie/meer politieke "goodwill"

## Alle operatoren over de volledige keten



# Rol overheid?

- Nadruk op infrastructuuruitbouw: Albertkanaal uitgebouwd tot Waterweg-autostrade “d’excellence”
- Maar vaak te logge (trage) administratie
- Wat is budgettair haalbaar?
- Niet in de plaats stellen van ondernemingen! Wel ‘wat’ maar niet ‘hoe’!
- Opvolging transportketen verder optimaliseren (cf. nautische keten) + ruimte creëren voor integreren/bufferen havenactiviteiten.  
cf. Steve Stevaert (2007): “*De langste haven ter wereld*” (Antwerpen-Albertkanaal-Luik)

# Stellingen

- *“De ambitie verschuift van tonnen- naar waardegroei, van kwantiteit naar kwaliteit en van conflict- naar samenwerkingsmodel.”*
- *“Klimaattransitie en decarbonisatie is vandaag op middellange en langetermijn uitdaging n°1. Maar op korte en halflange termijn blijft beschikbare ruimte en achterlandconnectiviteit prioriteit n°1.*
- *Samenwerking of concurrentie tussen grote inlandhavens/inlandterminals? Meestal geen van beiden gelet op de geografie en de omvang. Maar wanneer wel en in welke domeinen?*
- *Door de samenwerking en integratie van ketenactoren langs het Albertkanaal wordt schaal en slagkracht gecreëerd om de nieuwe uitdagingen aan te pakken.*

Dan u voor uw aandacht  
Vragen?