



De Vlaamse Waterweg

'1 + 1 = ~~2~~

Met hun fusie tot De Vlaamse waterweg nv bouwen waterwegbeheerders nv De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal NV aan een nog sterkere, efficiëntere en toekomstgerichte organisatie. Gedelegeerd bestuurder ir. Chris Danckaerts over het hoe en waarom achter de fusie.

Hoever staat de fusie-operatie?
Chris Danckaerts: 'Het management en de Raden van Bestuur van de twee vennootschappen hebben een intens en positief voorbereidings-traject achter de rug. In december 2016 keurden het Vlaams parlement en de Vlaamse Regering het decreet goed dat de fusie bekrachtigt. Daarna werd nv De Scheepvaart op 10 februari 2017 herdoopt tot De Vlaamse Waterweg nv. Nu werken we aan het verdere fusieproces, waarbij we de processen en de onderlinge samenwerking op elkaar afstemmen. Uiterlijk op 1 januari 2018 sluit Waterwegen en Zeekanaal NV aan en vanaf dan vormen wij samen De Vlaamse Waterweg nv: een organisatie waarvan de output op alle vlakken groter moet zijn dan louter de som van beide.'

meer dan 2'

'Wat verandert er voor binnenvaart-ondernemers en voor bedrijven langs het water?'

CD: 'De Vlaamse Waterweg heeft nauwelijks dezelfde bevoegdheden en opdrachten als de vroegere organisaties. De uitstekende samenwerking tussen beide waterwegbeheerders, die we ook zagen bij de uitbouw van River Information Services, zorgde er al voor dat de verschillen voor binnenvaartondernemers en bedrijven voor heel wat aspecten beperkt waren. Met de fusie willen we die uniformiteit verder vergroten. We willen zorgen voor meerwaarde op en langs het water met één duidelijk aanspreekpunt en een organisatie die efficiënter, slagkrachtiger en klantgerichter is.'

Welke andere voordelen biedt de fusie?

CD: 'Een grotere organisatie betekent ook dat we over nog meer knowhow beschikken en dat we die efficiënter kunnen inzetten. Of het nu is op het vlak van HRM-, aankoop-, infrastructuur- of waterbeheer: de schaalvergroting zal onze

werking versterken. Tegelijk wordt ook de slagkracht op het terrein gewaarborgd. We verzekeren de sterke lokale verankering die eigen is aan onze operationeel gerichte organisatie. Onze maatschappelijke zetel bevindt zich in Hasselt, maar andere vestigingen, zeker Willebroek, maar ook Merelbeke, Antwerpen, Brussel en Mol blijven bestaan zodat we op het terrein dicht bij de belanghebbenden blijven.'

Wat zijn de belangrijkste uitdagingen voor De Vlaamse Waterweg?

CD: 'Er is uiteraard de uitdaging van de fusie op zich, die een omvangrijk veranderingsproces is. Zoals elke verandering brengt dat onzekerheden en soms zelfs weerstand met zich mee. De fusie vergt veel van de circa 1400 medewerkers van beide vennootschappen. Het is onze grootste zorg om bij hen voldoende draagvlak te creëren en om hen zo goed mogelijk te begeleiden zodat we samen dit verhaal op alle vlakken laten slagen. Het feit dat van beide entiteiten heel wat medewerkers hun standplaats

zullen kunnen behouden, is op dat vlak een positief gegeven. We maken ook werk van een gezamenlijke bedrijfscultuur en van een toekomstvisie waar onze medewerkers zich uit eigen beweging achter scharen.'

En naast die interne zaken?

CD: 'Ook op het terrein zijn er talrijke uitdagingen. We willen waterwegen aan-

'Binnenvaartondernemers en verladers hebben voortaan één duidelijk aanspreekpunt.'

bieden die betrouwbaar en bedrijfszeker zijn, én die toekomstperspectief bieden. Voldoende investeren in onderhoud van wat er is, is dus een eerste vereiste. Daarnaast zijn er omvangrijke infrastructuurprojecten die knelpunten op het netwerk verhelpen en het beter toegankelijk maken: het Seine-Scheldeproject, de verde-

2 mijlpalen op weg naar 1 organisatie

nv De Scheepvaart 
de Analoog van de waterweg



Waterwegen en Zeekanaal NV
weg van water

is op **10 februari 2017**
herdoopt tot

sluit op **1 januari 2018**
aan bij

 **De Vlaamse Waterweg** NV



re verhoging van de bruggen over het Albertkanaal, een betere bevaarbaarheid van het kanaal Brussel-Charleroi, van het kanaal Bossuit-Kortrijk en van de Dender. We streven ook naar een voldoende aanbod aan ruimte en overslagfaciliteiten voor watergebonden ondernemers. De Vlaamse Waterweg zal zich actief inzetten voor het ontwikkelen van watergebonden sites. Tech Lane in Gent, het Economisch Netwerk Albertkanaal en de ontwikkeling van de Ford-site zijn hiervan mooie voorbeelden.'

Ook innovatie blijft een speerpunt?

CD: 'Absoluut. De Vlaamse Waterweg wil toekomstgericht investeren in automatisering, digitalisering en innovatie. Zowel binnen de eigen organisatie, als ondersteunend voor de binnenvaart. De introductie van palletvervoer via de binnenvaart, Watertruck+ en het Centraal Boekingplatform zijn initiatieven die zonder de waterwegbeheerders niet zouden bestaan.

En naast de waterweg als economisch gegeven zijn er tal van uitdagingen op het vlak van waterbeheersing en het versterken van de belevingswaarde van onze waterwegen. We plannen ook heel wat investeringen die zich richten op het

voorkomen van wateroverlast en water tekorten, en op het aantrekkelijker maken van de waterwegen voor recreatie en toerisme.'

Klopt het dat De Vlaamse Waterweg nu stevig gaat inzetten op een marketingcampagne voor de binnenvaart?

CD: 'Zeker. We willen het aandeel van de binnenvaart in de transportketen beduidend vergroten in het belang van de mo-



'Omwille van de sterke lokale verankering blijven vestigingen in Hasselt, in Willebroek, Merelbeke, Antwerpen, Brussel en Mol bestaan.'

biliteit in Vlaanderen. We mikken op een jaarlijkse groei van de binnenvaart met 3 procent. Om die ambitie waar te maken, moeten nog meer ondernemingen overtuigd worden van de mogelijkheden

en vooral van de voordelen die vervoer via de waterweg biedt. Onze voogdijminister Ben Weyts verwijst er terecht naar dat, dankzij het uitgebreide Vlaamse waterwegennet, meer dan 80 % van onze ondernemingen op minder dan 10 kilometer van een waterweg ligt. Een bedrijf hoeft bovendien lang niet altijd vlak langs een waterweg gelegen te zijn om die waterweg te gebruiken.'

Julie willen ook de samenwerking in de logistieke keten verbeteren?

CD: 'De binnenvaart kan voor heel wat vervoerstrajecten dé schakel zijn die een groot stuk van het transport van A naar B faciliteert, waarbij enkel de zogenaamde last mile via de weg wordt afgelegd. Binnenkort wordt er een Synchronodaal Platform opgericht dat hieraan zal bijdragen. Het platform zal ondernemers en logistiek op neutrale wijze informeren over de mogelijkheden van de verschillende vervoersmodi en het zal begeleiding aanbieden bij die keuzes. In ieder geval willen wij het momentum van onze fusie ook aangrijpen om niet alleen De Vlaamse Waterweg als organisatie in de markt te zetten, maar om ook de binnenvaart als een sterk product aan te prijzen. We willen bij ondernemingen een mind shift teweegbrengen, die tot een modal shift leidt.'

Heeft u tot slot nog een laatste boodschap?

CD: 'In de missie van onze nieuwe organisatie omschrijven we onszelf als: uw betrouwbare partner voor een slim, veelzijdig en welvend waterwegennet. Die ene zin vat perfect samen waar wij voor staan en gaan: betrouwbaarheid, samenwerking met anderen en een waterwegennet met toekomst voor gans Vlaanderen. >