

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1631
van **JAN LAEREMANS**
datum: 4 september 2023

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Kanaal Brussel-Willebroek - Vaarongevallen

De afgelopen jaren waren er verschillende ernstige vaarincidenten op het kanaal Brussel-Willebroek, waaronder het ongeval aan de Budabrug en de brug van Humbeek die daardoor nu al maanden buiten gebruik zijn.^[1] Dergelijke incidenten zijn bijzonder kwalijk. De Brug van Humbeek ligt al maanden in een hersteldok en de inwoners van Humbeek-Sas zitten al even lang in de miserie.

1. Hoeveel personeelsleden waren er in dienst voor het beheer van het kanaal Brussel-Willebroek tijdens de afgelopen 9 jaar (vorige en huidige legislatuur)?
 2. Wat was telkens de jaarlijkse personeelskost?
 3. Vorig jaar waren er heel wat stakingen door het personeelstekort.
Welke onderhandelingen zijn er gevoerd en wat was daarvan het resultaat? Is het tekort nu opgelost, is het ongenoegen verdwenen?
 4. Hoeveel kostten de ongelukken (schepen die tegen een brug voeren) aan de Vlaamse belastingbetaler?
 5. Moest de Vlaamse overheid als gevolg daarvan meer verzekeringspremie betalen? Zo ja, hoeveel?
 6. Betaalt Vlaanderen ook voor de gevolgen van de weggefallen bruggen (veerdiensten, geleden schade bij handelaars, wegomleidingen, wegbeschadigingen daarbij enzovoort)?
 7. De automatische bediening van de ophaalbruggen vanuit de sluizen in plaats van vanop elke brug apart is blijkbaar geen succes.
Welke conclusies trekt de minister daaruit? Is terugkeren naar de manuele bediening per brug nog een optie?
 8. Kan de minister ook aangeven hoeveel vrachtschepen er jaarlijks op dit kanaal varen en welke evolutie daarin waar te nemen valt in de laatste 9 jaar?
 9. Klopt het dat de schepen vroeger absolute voorrang genoten en dat zij nu regelmatig worden opgehouden om het autoverkeer door te laten, waardoor de kans natuurlijk groter wordt op ongelukken (een schip kan immer niet zomaar stoppen)?
 10. Welke maatregelen nam/neemt de minister om die problematiek op te lossen?
-

^[1] Zie <https://www.hln.be/kapelle-op-den-bos/zelfde-containerschip-vaart-voor-derde-keer-tegen-brug-op-kanaal-tussen-brussel-en-schelde-schipper-wist-dat-hij-onnodige->

[risicos-nam~a985c046/](https://www.demorgen.be/snelnieuws/containerschip-ramt-ringbrug-in-willebroek-n16-weer-vrijgegeven-voor-verkeer~bdf20b16/), <https://www.demorgen.be/snelnieuws/containerschip-ramt-ringbrug-in-willebroek-n16-weer-vrijgegeven-voor-verkeer~bdf20b16/>,
<https://www.flows.be/binnenvaart/2023/08/zeekanaal-in-kapelle-op-den-bos-weer-vrij-na-bovenhalen-container/?gdpr=accept>
en <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2023/07/07/veerboot-aan-sas-van-humbeek-helpt-verkeer-over-kanaal/>.

ANTWOORD

op vraag nr. 1631 van 4 september 2023

van **JAN LAEREMANS**

- 1-2. Het is onmogelijk te bepalen hoeveel personeelsleden exclusief voor het beheer van het Zeekanaal Brussel-Schelde (ZBS) worden ingezet.

Het ZBS maakt deel uit van een district 5, dat naast het ZBS ook nog het Kanaal naar Charleroi en de Boven-Zenne (van Zemst tot Brussel) omvat. Het district telt een districtshoofd, drie sectorverantwoordelijken waarvan er twee hoofdzakelijk voor het ZBS worden ingezet, en één administratief medewerker. Deze toestand is de afgelopen negen jaar niet gewijzigd.

Daarnaast wordt een groot deel van het onderhoud, de herstellingen en de interventies aan het beweegbare patrimonium in eigen regie uitgevoerd door zowel mechanische als elektromechanische profielen aanwezig binnen de afdeling Techniek. Negen jaar geleden waren in beide groepen zeven personeelsleden aanwezig, waar dat vandaag respectievelijk vier en vijf personeelsleden zijn. Ook zij voeren werken uit aan de beweegbare kunstwerken op andere kanalen.

Naast mechanische en elektromechanische profielen zijn er nog vijf polyvalente onderhoudsmedewerkers beschikbaar. Negen jaar geleden waren dat er acht. Deze personeelsleden onderhouden en herstellen vooral het bouwkundig aspect op en rond de kunstwerken en gebouwen van DVW, zo ook langs het ZBS.

Om structurele onderhoudswerken uit te voeren aan het beweegbare patrimonium, heeft De Vlaamse Waterweg (DVW) ook hoger opgeleide profielen in huis zijnde elektromechanische of bouwkundige ingenieurs, werftoezichers en patrimoniuminspecteurs.

3. DVW is, bij het uitbreken van een staking, steeds onmiddellijk in overleg met de vakorganisaties gegaan met het oog op het bereiken van afspraken betreffende de gesignaleerde problematiek.

De bezorgdheden betreffende de personeelsproblematiek werden opgelost door de beslissing van de Vlaamse Regering van 25 februari 2022 betreffende een tijdelijke afwijking op het koppenaantal van DVW in de vorm van 40 contractuelen van bepaalde duur.

4. Voor een overzicht van de aanvaringen met bruggen en de daaraan verbonden kosten verwijs ik naar schriftelijke vraag nr. 1517 gesteld door mevrouw Sofie Mertens op 6 juli 2023.
5. DVW is als extern verzelfstandigd agentschap verzekerd voor haar burgerlijke aansprakelijkheid. De waarborgen van deze verzekering treden pas in werking indien de aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder zelf vast komt te staan. Aangezien veruit de meeste incidenten veroorzaakt werden door vaartuigen, is het de verzekeraar burgerlijke aansprakelijkheid van de schipper of de rederij die de financiële gevolgen van de schadevaring dient te dragen. Dit impliceert dat er geen premieverhoging ontstaat in hoofde van de waterwegbeheerder.
6. Die kosten worden verhaald op de verzekeraar van de veroorzaker.

7. Uit de voorlopige resultaten van de onderzoeken naar de recente calamiteiten blijkt dat deze niet veroorzaakt worden door het op afstand bedienen van de bruggen. De bruggen op het Zeekanaal worden immers al geruime tijd op afstand bediend. Dit is bijgevolg geen recente evolutie.

DVW zet dan ook verder in op het op afstand bedienen van de kunstwerken op de Vlaamse waterwegen. Via deze afstandsbediening wordt het mogelijk om de dienstverlening t.a.v. de beroeps- en pleziervaart, alsook de Vlaamse economie, verder te optimaliseren.

8. Voor een overzicht van het aantal vrachtschepen dat jaarlijks op dit kanaal varen, verwijs ik naar onderstaande tabel:

Jaar	Vervoerde tonnage	Aantal samenstellen
2014	11.399.838	15.430
2015	11.394.625	15.467
2016	10.754.836	14.143
2017	11.666.828	14.395
2018	12.837.037	14.364
2019	11.815.123	13.816
2020	11.357.168	13.569
2021	12.636.419	13.802
2022	12.338.940	14.143

9. Een schip heeft bij het passeren van een beweegbare brug geen voorrang t.o.v. het wegverkeer op de brug. Conform de geldende scheepvaartwetgeving, dient de schipper zijn bedoeling om de brug te passeren kenbaar te maken door het geven van hetzij één lange stoot (geluidsein), hetzij via de marifoon. Bij het naderen van een beweegbare brug moet een schip snelheid verminderen. Het moet, ingeval het de doorvaartopening niet mag of wil doorvaren, stoppen.
10. DVW organiseert in samenwerking met het Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen in het najaar een workshop met vertegenwoordigers uit de beroepsvaartsector inzake het voorkomen van calamiteiten en beschikbare technologische middelen om de veiligheid te verhogen en aanvaringsrisico's te verkleinen.