
OPSCHRIFT

Vergadering van 8 maart 2018

Nummer: 2018_MV_00082

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Greet Riebbels: Vervoer over water van bouw- en werfmateriaal.

Raadslid(-leden):

Greet Riebbels - sp.a

Bevoegd:

Filip Watteeuw

OMSCHRIJVING VAN DE VRAAG

Toelichting:

Om het zwaar transport te verduurzamen wordt er in Gent nagedacht over de opportuniteit om goederen over het water van en naar het hart van de stad te brengen. Dat idee speelt onder meer in het kader van Gent Levert.

Specifiek betreffende grotere bouwwerven zien wij vaak de hoeveelheid vrachtwagens sterk toenemen. Wat is de stand van zaken qua inspanningen van de stad en haar dochters om bij de eigen werven te proberen om traffic te verschuiven van de weg naar het water?

Vraag:

- Bij de grondwerken voor de Krook zijn er platbodems ingezet. Hoeveel ton is daar ongeveer over de Waalse Krook aan- en afgevoerd en met hoeveel vrachtwagens kwam dit overeen?
- In welke mate zijn er nog andere werven waar de waterwegen daadwerkelijk zijn gebruikt?

- Zijn er in de nabije toekomst nog werven (in openbare handen) gepland waar de nabijheid van een waterweg kansen voor duurzamer vervoer zou bieden? Welke en Wanneer?
- Welke zijn de belemmerende factoren? Zijn er reeds firma's die deze mobiliteit faciliteren? Zijn er al kostenbaten vergelijkingen?

Behandeld door de commissie openbare werken, mobiliteit en stedenbouw in openbare vergadering van 8 maart 2018.

ANTWOORD

8 maart 2018

Het klopt dat we het potentieel van het water nog niet ten volle benutten als het gaat over het aan- en afvoeren van materiaal voor bouwerven. Het zal u niet ontgaan zijn dat we ook in onze nota "Water in de Stad" veel aandacht schenken aan die functie van het water en dat we dus met ons partner De Vlaamse Waterweg op zoek gaan naar nieuwe opportuniteiten. Maar er is ook al wel wat gebeurd. Bij de werf van de Krook is het water inderdaad al goed benut geweest. Voor de bouwput en sanering van de werf De Krook werd ongeveer 22.400 m³ grond afgevoerd via het water. De aannemer was verplicht om minstens 90% van de grond af te voeren via de Schelde. Meer dan 40.000 ton grond werd afgevoerd per boot. Daarmee hebben we meer dan 1.600 vrachtwagenritten in de binnenstad vermeden. En voor de sloopt werd nog eens 4.000 ton puin per boot afgevoerd, waarmee nog eens 135 vrachtwagenritten werden uitgespaard. Voor de bouw zelf was de aannemer verplicht volgens het bestek om 80% van de bouwmaterialen (staal, predallen,...) aan te voeren en 80% van grond en werfafval af te voeren via het water. De precieze tonnage daarvan ken ik niet, maar dat heeft er alvast voor gezorgd dat het voornamelijk het beton was die nog door vrachtwagens is geleverd. Ook voor een aantal andere bouwprojecten is de waterweg al ingezet. Bij de renovatie van enkele handelspanden in de Langemunt werd het gros van de materialen via de Leie aan- en afgevoerd. Ook de geluidspanelen voor de E40 in Sint-Denijs-Westrem werden vanuit Limburg aangevoerd via een watertransport, net als verschillende bruggen over de Ringvaart: de nieuwe Parkbosfietsbrug, de trambrug naar Zwijnaarde en destijds ook de brug aan de Ghelamco-arena. We zetten die inspanningen ook verder. Een aantal fiets- en voetgangersbruggen zullen in de nabije toekomst via het water aangevoerd worden zoals de Steve Bikobrug (tussen Brabantdam en de Krook), de Zuiderpoortbrug en de Fabiolabrug. Ook de havenkranen voor de Oude Dokken zullen in mei via pontons worden aangevoerd. Daarnaast loopt nog het onderzoek voor een aantal andere projecten. Voor de renovatie van het Technicum en restaurant De Brug onderzoekt UGent momenteel, op onze vraag, samen met De Vlaamse Waterweg, de technische en financiële haalbaarheid van werftransporten via de Muinschelde. En ook voor de bouw van de provinciale sporthal aan de Henleykaai is pas een technische haalbaarheidsstudie uitgevoerd door De Vlaamse Waterweg. Mogelijks kunnen daar de spanten en wanden voor de sporthal via de Leie worden aangevoerd. U hoort in mijn opsomming, Mevr.

Riebbels, maar een goede kosten-batenanalyse inderdaad steeds cruciaal. Voor elk van de genoemde projecten, is die ook gemaakt. De baten zijn overduidelijk: - veel minder hinder door vrachtwagens, die uiteraard ook de verkeersveiligheid in de stad sterk vergroot; - minder inname van de ruimte in de stad wanneer er werfzones kunnen worden ingericht op het water in plaats van op de openbare weg; - een sterke reductie van de uitstoot, enzovoort. De knelpunten op vandaag zijn om te beginnen de kostprijs. De transportkost per ton ligt gemiddeld 10% hoger dan bij vervoer via de weg. Dat heeft voor een deel te maken met de schaarste op de markt die er vandaag nog is. Weinig binnenvaartoperatoren zijn hierop georganiseerd en die rekenen daarvoor dus begrijpelijk hogere prijzen aan. Maar wat bijvoorbeeld ook meespeelt, is dat vaak bij leveranciers van bouwmaterialen de levering via de weg is inbegrepen, maar niet via de het water. Dat zijn dan extra kosten. Maar ook de organisatie van de werf op zich, vormt vandaag nog een belemmering. Het is verre van evident om bouwerven zo te organiseren dat ze kunnen worden beleverd via het water. Overslagmogelijkheden, de breedte van de waterweg, de hoogte van bruggen in de binnenstad... zijn ook allemaal praktische belemmeringen die moeten worden overwonnen om distributie van bouw- en andere materialen via het water mogelijk en rendabel te maken. Gelukkig zijn er inderdaad wel voorlopers. In de eerste plaats is de Vlaamse Waterweg natuurlijk onze partner in vervoer over water. De Vlaamse Waterweg is ook toegetreten tot het stadsdistributieplatform Gent Levert, waarmee ze duidelijk aangeven dat ze op het vlak van distributie over water hoge ambities hebben in Gent. Samengevat, Mevr. Riebbels, kan ik concluderen dat het groeipotentieel voor het transport van bouwmaterialen over het water zeer groot is en dat we er samen met de Vlaamse Waterweg in de volgende jaren hard aan zullen werken om de belemmeringen weg te werken. En om aannemers, projectontwikkelaars, transporteurs en andere te verleiden of zelfs te verplichten meer en meer materialen via de waterweg aan- en af te voeren.
