

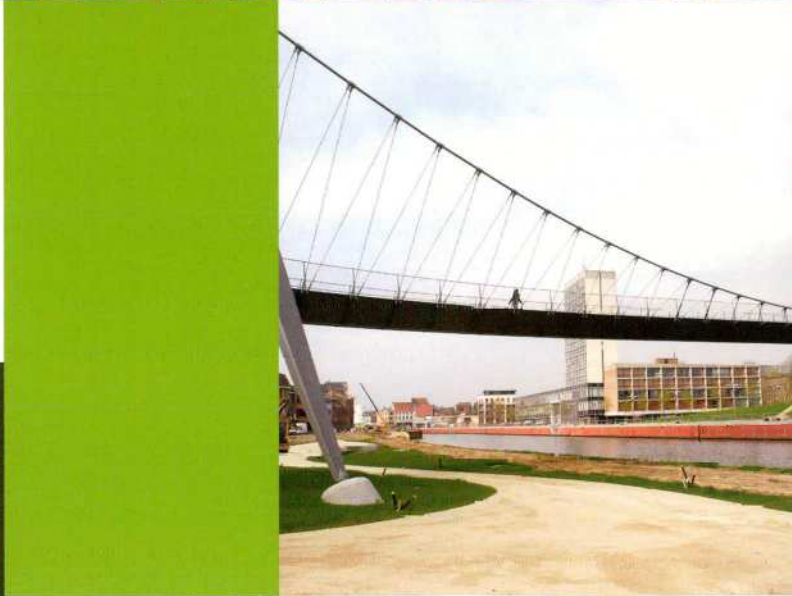
305481



# Masterplan

voor de binnenvaart op de Vlaamse  
waterwegen - Horizon 2020

Focusnota



Waterwegen en Zeekanaal NV  
weg van water

nv De Scheepvaart   
de kracht van de waterweg



# Masterplan

voor de binnenvaart op de Vlaamse  
waterwegen - Horizon 2020

Focusnota

## INLEIDING

Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart geven samen uitvoering aan het Vlaamse beleid inzake waterwegen en binnenvaart, waarvan de krachtlijnen vevat zijn in het Regeerakkoord 2009 en in de beleidsnota Mobiliteit en Openbare werken 2009-2014.

Gelet op hun gemeenschappelijke missie en doelstellingen, hebben beide agentschappen een sterke affiniteit met elkaar. Ze werken dan ook intens samen om het Vlaamse waterwegbeleid continu vorm te geven.

Het **Masterplan voor de binnenvaart op de Vlaamse waterwegen** – Horizon 2020 omvat de investeringen en initiatieven tot 2020 (met doorkijk tot 2030), die volgens beide agentschappen noodzakelijk zijn om met het Vlaamse waterwegennet een antwoord te bieden op de toekomstige uitdagingen inzake logistiek en transport, leefmilieu en een zuinig ruimtegebruik. Logistiek en transport zijn essentieel voor onze economie en vormen een randvoorwaarde voor groei, welvaart en jobcreatie. De voorbije twee decennia is het goederenvervoer enorm toegenomen. Wanneer we de recente voorspellingen in het kader van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen bekijken, stelt de mobiliteitsgroei ons ook de komende decennia voor grote uitdagingen, zoals het beheersen van congestie op de wegen, reduceren van de milieu-impact, verhogen van de veiligheid, ... De binnenvaart kan en moet hier een belangrijke rol in spelen.

Vlaanderen heeft een dicht netwerk van meer dan 1.000 km waterwegen dat is aangesloten op de Vlaamse zeehavens, op de waterwegen van de andere gewesten en op het waterwegennet van Nederland en Frankrijk. Ruim 58% van de Vlaamse waterwegen is geschikt voor schepen van 1.350 ton en meer.

Na de sterke groeicijfers van 1999 tot 2008, kende de binnenvaart in Vlaanderen door de economische moeilijke jaren een consolidatie. Om maatschappelijke redenen, en in het bijzonder om de mobiliteit te beheersen, moet het marktaandeel van de binnenvaart in het goederenvervoer verder groeien.

Waterbouwkundig Laboratorium  
Borgert  
BIBLIOTHEEK

## DE BINNENVAART: EEN DUURZAME TRANSPORTMODUS EN EEN HEFBOOM VOOR DE VLAAMSE ECONOMIE

Uit diverse onderzoeken blijkt telkens weer dat de totale externe kosten van het vervoer via de waterweg veel lager uitvallen dan die van de andere transportmodi. De binnenvaart is niet alleen milieuvriendelijker, maar ook veel veiliger dan het wegtransport, terwijl de congestiekosten verwaarloosbaar zijn. Bovendien blijkt binnenvaart ook vaak goedkoper te zijn. De binnenvaart heeft zowel direct als indirect een grote impact op de Vlaamse werkgelegenheid. De binnenvaart zorgt in Vlaanderen voor een rechtstreekse tewerkstelling van 6.000 personen; onrechtstreeks gaat het om ca. 120.000 personen. Op heel wat plaatsen zijn sites dankzij hun ligging aan de waterweg uitgegroeid tot economische aantrekkingspolen. De resultaten qua toegevoegde waarde en werkgelegenheid tonen het grote economische belang van de waterweg aan. Daarnaast ontwikkelt de moderne binnenvaart zich snel en kan het zijn potentiële klanten een breed scala aan diensten en faciliteiten bieden. Bovendien is er nog voldoende capaciteit op de waterweg, in tegenstelling tot de wegen waar congestie een steeds groter wordend probleem vormt.

De binnenvaart kan, met de nog beschikbare capaciteit op het waterwegennet en zijn gespecialiseerde vloot, onmiddellijk worden ingezet en goedkoop, betrouwbaar en duurzaam vervoer bieden aan tal van bedrijven in Vlaanderen en daarbuiten. De binnenvaart staat klaar om zijn marktaandeel in het goederenvervoer te vergroten en zo aanzienlijk bij te dragen aan het oplossen van verkeerscongestie.

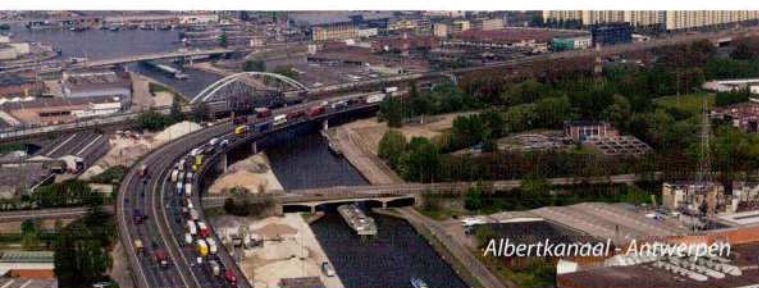
## VLAANDEREN EN EUROPA: OP DEZELFDE GOLFLENGTE

Volgens het Federaal Planbureau zal het BBP de komende jaren stijgen in Vlaanderen. De toename van zowel consumptie als productie zullen in de volgende decennia een toenemende vraag naar mobiliteit creëren in Vlaanderen. De binnenvaart heeft een belangrijke rol te vervullen om aan de vraag naar goede hinterlandverbindingen en naar een duurzame mobiliteit te voldoen.

Het is de ambitie om de trafiek op de Vlaamse vaarwegen te doen toenemen. Tegen 2030 dient het gezamenlijke aandeel van binnenvaart en spoor in het goederenverkeer tot minimum 30% te zijn toegenomen. Deze doelstelling is door de Vlaamse Regering in het Ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen verankerd.

Ook de Europese Commissie beklemtoont in haar Witboek Transport het belang van de binnenwateren. Ze wijst op de beschikbare capaciteit, het belang van binnenhavens, multimodale verbindingen en kwaliteit van hinterlandverbindingen. In het Witboek stelt de EC haar ambitieus plan voor om tegen 2050 de mobiliteit te verzekeren en tegelijkertijd de CO<sub>2</sub>-emissies fors te doen dalen, en dat via hervormingen van het huidige vervoerssysteem in Europa. De Europese visie kreeg einde 2013 concreet vorm in de richtsnoeren voor de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnetwerk voor de verschillende vervoersmodi.

Het realiseren van het potentieel van de binnenvaart - wat betreft haar modale aandeel en haar milieuprestaties - is een prioriteit en een vitaal onderdeel van het mobiliteitsbeleid om het hoofd te kunnen bieden aan de genoemde uitdagingen. De juiste voorwaarden dienen gecreëerd te worden om een modal shift te bewerkstelligen en om de binnenvaart te integreren in de intermodale logistieke vervoersketens. We moeten inzetten op het versterken van de comodaliteit waarbij verschillende vervoersmodi binnen één transportketen worden ingezet en waarbij we de kwaliteiten van iedere modus optimaal benutten.



Albertkanaal - Antwerpen



Ringvaart om Gent - Sluis Evergen

## EEN STREEFBEELD VOOR DE BINNENVAART

De binnenvaart moet slim, sterk en daardoor snel en efficiënt zijn.

Voor een **sterke binnenvaart** zijn investeringen in infrastructuur noodzakelijk. De aantrekkelijkheid van de binnenvaart moet vergroten door in de eerste plaats de kwaliteit van het netwerk te verbeteren. Een binnenvaartnetwerk dat klaar is voor de toekomst, dat beantwoordt aan de vragen en vereisten van de klanten, dat veilig en innovatief is.

Een **slimme binnenvaart** zorgt ervoor dat - door te investeren in intelligente transportsystemen en in te zetten op innovaties - de bestaande capaciteit op de waterwegen optimaal en veilig wordt benut.

Slimme binnenvaart gaat ook op zoek naar nieuwe opportuniteiten. Nieuwe markten aanboren, nieuwe goederenstromen begeleiden, vormen een constante uitdaging.

Bijzondere bekommernis gaat uit naar het bestendigen van het milieuvoordeel van de binnenvaart. Op dat vlak is het duidelijk dat, wil de binnenvaart zijn voorsprong als meest milieuvriendelijke modus behouden, ook inspanningen van de sector, meer bepaald inzake schonere motoren, vereist zullen zijn.

Het bereiken van het streefbeeld van een sterke en slimme binnenvaart, wordt in het Masterplan vorm gegeven in vier actiepijlers:

1. **Het realiseren van een bedrijfszekere waterweginfrastructuur en een betrouwbaar en veilig gebruik**
2. **Het gericht uitbouwen van het waterwegennet**
3. **Het stimuleren van het vervoer via de binnenvaart - Innovatie**
4. **Waterwegen als ruggengraat van economische ontwikkeling**



oven-Schelde - Sluis Asper



Albertkanaal - Duwkanvoel

## ACTIEPLAN VOOR DE VLAAMSE WATERWEGEN

Het actieplan gaat uit van de vier voormelde pijlers van het streefbeeld.

### 1. Een bedrijfszekere waterweginfrastructuur en een betrouwbaar en veilig gebruik

#### 1.1 Het onderhoud van de infrastructuur

Het uitgebreide en steeds groeiende patrimonium van onder andere vaste en beweegbare bruggen, sluisen, stuwen, kaaimuren, ... die de scheepvaart mogelijk maken, heeft nood aan regelmatig onderhoud om het kwaliteitsniveau op een betrouwbaar en veilig peil te houden tot aan de beoogde levensduur.

Uitstel van dit onderhoud leidt tot versnelde degradatie, wat in eerste instantie leidt tot veiligheids- en betrouwbaarheidsrisico's en veel grotere herstelkosten. Vertragingen, wachttijden en verliesuren leiden tot economische inefficiëntie en vermijdbare kosten, en moeten dan ook tot een minimum beperkt worden.

Het is noodzakelijk om het patrimonium in goede staat te houden en de opgebouwde gecumuleerde onderhoudsachterstand weg te werken.

Voor het onderhoud van de waterweginfrastructuur wordt een jaarlijks budget van 230 miljoen euro gedurende de komende tien jaar noodzakelijk geacht. Gegeven de budgettaire beperkingen wordt het wegwerken van de achterstand echter over een langere periode uitgespreid. Daarbij wordt vooropgesteld dat jaarlijks 1,5% van de vervangingswaarde van het patrimonium, of 150 miljoen euro voor onderhoud, beschikbaar moet zijn tot 2030.

#### 1.2 Vernieuwbouw of vervangingsbouw

Elke infrastructuur heeft een bepaalde levensduur die enkel bij goed onderhoud bereikt kan worden. Voor een aantal infrastructuren volstaat onderhoud niet meer en zal moeten overgegaan worden tot vernieuwbouw, omdat ze zo versleten zijn of niet meer aangepast zijn aan de geëvolueerde gebruikseisen.

Rekening houdend met een levensduur van het patrimonium van 100 jaar, is jaarlijks 1% van de vervangingswaarde of 100 miljoen euro, noodzakelijk voor de vernieuwbouw, waarvan 75% van de nood tot vernieuwing door de uitbouw van het waterwegennet opgevangen wordt. 25% of 25 miljoen euro is noodzakelijk voor resterende projecten inzake vernieuwbouw en vervangingsbouw.



### 1.3 Het op diepte houden van de waterweg – het baggeren

Het op diepte houden van de Vlaamse waterwegen blijft ook in deze planperiode een continu aandachtspunt. Dit omvat naast het baggeren zelf, ook de uitbouw van de baggerstortterreinen, het verwerken van de opgebaggerde specie en de desgevallend tijdelijke opslag van de herbruikbare specie.

In de Vlaamse waterwegen treedt een jaarlijkse aangroei van ruim 1 miljoen m<sup>3</sup> specie op.

Om het gabariet van het Vlaamse waterwegennet te behouden, dient dus idealiter jaarlijks meer dan 1 miljoen m<sup>3</sup> aan onderhoudsbaggerwerk uitgevoerd te worden.

De inschatting van de historische achterstand op het Vlaams waterwegennetwerk bedraagt bijna 14 miljoen m<sup>3</sup>.

Bovenop de middelen om de jaarlijkse toevoer aan specie aan te pakken, dienen dus middelen voorzien te worden om gemiddeld jaarlijks ca. 700.000 m<sup>3</sup> historische achterstand te baggeren.

De aanpak van hoger vermelde noden vergt een gemiddeld jaarlijks budget van 55 mio euro.

### 1.4 River Information Services (RIS)

Conform de EU-richtsnoeren voor de ontwikkeling van de trans-Europese netwerken, bouwen we het waterwegennet uit tot een intelligent transportsysteem. Op het waterwegennetwerk laat de uitbouw van telematica een betere en veilige aansturing van de verkeersstromen, een optimalisatie van de infrastructuurbenutting en een verbeterde transportplanning toe. De verdere ontwikkeling van River Information Services (RIS) maakt het scheepvaartverkeer niet alleen veiliger, maar zorgt ook voor een betere gegevensuitwisseling tussen alle betrokkenen bij het vaarproces. Bovendien staat ze mee in voor een verbetering van de logistieke dienstverlening.

Een volgende generatie van RIS-toepassingen zal focussen op het ter beschikking stellen van informatie met toegevoegde waarde voor de vervoerslogistiek.

### 1.5 Automatisering en afstandsbediening

Afstandsbediening laat toe de inzetbaarheid van kunstwerken met eenzelfde personeelsinspanning te vergroten en zo het niveau van dienstverlening te verhogen.

Voor een aantal waterwegen wordt onderzocht welke clusters voor afstandsbediening van kunstwerken kunnen worden gevormd. Dit is o.a. het geval voor de Leie, de Boven-Schelde, het kanaal Bocholt-Herentals en het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten.

De uitbouw van de afstandsbediening sluit maximaal aan bij de modernisering, nieuw- en vernieuwbouw van de kunstwerken. Op een aantal plaatsen zal echter versneld actie ondernomen worden om de automatisatie en afstandsbediening aan bestaande kunstwerken door te voeren.



## 1.6 Bedieningstijden

De bedieningstijden van de sluisen en bruggen zijn belangrijke factoren die mee de maximale transportcapaciteit van de Vlaamse waterwegen bepalen.

Op de waterwegen met een belangrijke transporteconomische functie worden de bedieningstijden verruimd in functie van de noden. Op de vaarassen die gebruikt worden voor het containervervoer en de internationale verbindingen, is een waterweg wenselijk die 24 uur op 24 uur en 7 dagen op 7 beschikbaar is.

## 2. Het gericht uitbouwen van het waterwegennet

Om het goederenvervoer op de Vlaamse waterwegen veilig en vlot te kunnen organiseren, om de modal shift van weg naar waterweg te bevorderen en om de aan de binnenvaart gerelateerde economie en werkgelegenheid op peil te houden en te ondersteunen, is het nodig om over een volledig netwerk van waterwegen te beschikken, uitgebouwd volgens de geldende internationale normen. Er zijn daartoe doelgerichte investeringen nodig om het netwerk te versterken. Alhoewel de waterweg over een grote reservecapaciteit beschikt, is de capaciteit op bepaalde waterwegen of waterweggedeelten onvoldoende, doen er zich bottlenecks of knelpunten voor en ontbreken er zelfs bepaalde waterwegen, de zogenaamde missing links. Daardoor is het netwerk, vooral in zijn relatie naar de zeehavens toe, niet volledig en homogeen uitgebouwd.

Het Masterplan biedt een overzicht van de te realiseren projecten en de hiervoor vereiste financiële middelen.

Voor projecten zoals het Seine-Scheldeproject tussen Antwerpen en Frankrijk, de aanpassingswerken aan het Kanaal Gent-Oostende (doortocht Brugge, de Dammepoortsluis en de brug te Steenbrugge), de afwerking van het Zeekanaal Brussel-Schelde en de opwaardering van het Albertkanaal (verruiming van de sectie Antwerpen-Wijnegem tot klasse VIb, verhogen van de bruggen tot 9,10 meter) gaat het om de uitvoering van genomen beslissingen. De realisatie van deze projecten wordt onverminderd verdergezet.

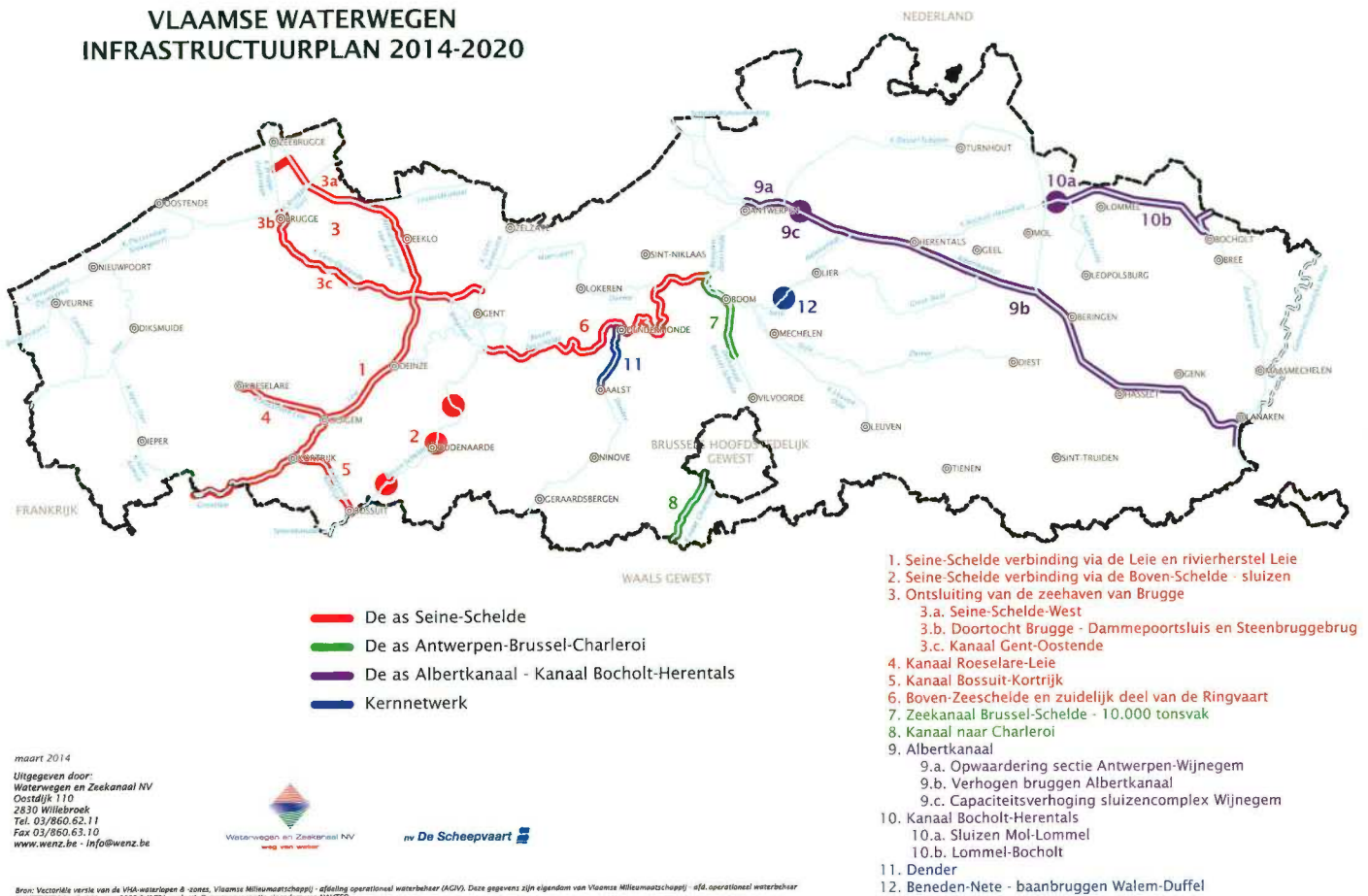
Verder zijn er een aantal projecten waarvan de studies lopende zijn en die op korte termijn (2020) zouden moeten gerealiseerd worden. Dit zijn de verbetering van de bevaarbaarheid van de Boven-Zeeschelde voor schepen van klasse IV, de uitbreiding van de capaciteit van het sluisencomplex te Wijnegem op het Albertkanaal, de aanpassing van het Kanaal Bossuit-Kortrijk en het Kanaal Roeselare-Leie en de opwaardering van het Kanaal Bocholt-Herentals door de vervanging van drie klasse II-sluisen door één klasse IV-sluis.

Voor een aantal projecten zijn de voorbereidende studies in uitvoering, zodat ze op korte termijn (2020) kunnen opgestart worden. Dit zijn het verhogen van de wegbruggen over de Beneden-Nete, de verbetering van de bevaarbaarheid van de Boven-Zeeschelde voor schepen van klasse Va, de bouw van sluisen op de Boven-Schelde, de modernisering van het Kanaal naar Charleroi en de opwaardering van de Dender afwaarts Aalst. De voltooiing hiervan is voorzien op de middellange termijn (2030).

Naast de inspanningen om het netwerk gericht uit te bouwen, maken we werk van een sterkere integratie met de andere modi. Het verknopen van de verschillende netwerken is een noodzakelijke voorwaarde om te komen tot een gecombineerd gebruik van de verschillende modi in de corridor Noordzee-Middellandse Zee. Om de bereikbaarheid van de waterweg verder te blijven verbeteren, wordt geïnvesteerd in laad- en losinfrastructuur met zowel nieuwbouw als de valorisatie van bestaande laad- en loskaaien, en in de creatie van multimodale terminals en van nieuwe, watergebonden zones.

Al deze investeringen zorgen voor economische groei: zowel gebruikers van de binnenvaart, havens en toeleveranciers, consumenten als de maatschappij in haar geheel kennen hierdoor immers economische voordelen.

## VLAAMSE WATERWEGEN INFRASTRUCTUURPLAN 2014-2020



maart 2014  
Uitgegeven door:  
Waterwegen en Zeekanaal NV  
Oostdijk 110  
2830 Willebroek  
Tel. 03/860.62.11  
Fax 03/860.63.10  
www.wenz.be - info@wenz.be



nv De Scheepvaart

Bron: Vectorfile versie van de VSA-waterlopen @ 2008x, Vlaamse Milieumaatshappij - afdeling operationeel waterbeheer (AGV). Deze gegevens zijn eigendom van Vlaamse Milieumaatshappij - afd. operationeel waterbeheer NAVSTREETS (naïve) Vector, 2009 3 (AGV-product). Deze gegevens zijn eigendom van NAVTEQ.

## 2.1 Wegwerken capaciteitsbeperkende knelpunten

### A. De as Seine-Schelde

De opwaardering van de Seine-Scheldeverbinding naar klasse Vb zal de waterwegverbinding tussen Parijs en Antwerpen significant verbeteren. Eenmaal gerealiseerd zullen klasse Vb-schepen, of schepen met een tonnenmaat van 4 500 ton, vanaf de Schelde in Antwerpen tot aan de Seine in Parijs kunnen varen en omgekeerd. Op Vlaams grondgebied gebeurt deze opwaardering via twee assen.

#### A.1 Seine-Schelde verbinding via de Leie en rivierherstel Leie

De realisatie van het Seine-Schelde tracé via de Leie vergt het verruimen van de vaarweg, inclusief het verhogen van de bruggen tot een vrije hoogte van 7,00m en het creëren

van passeerstroken om alternerend varen voor klasse Vb-schepen mogelijk te maken. De sluizen op de Leie in Harelbeke en St-Baafs-Vijve moeten worden aangepast.

Naast een binnenvaartluik voorziet het geïntegreerde project Seine-Schelde in de ecologische, landschappelijke en recreatieve opwaardering van de Leie en haar vallei via het luik rivierherstel Leie.

## A.2 Seine-Schelde verbinding via de Boven-Schelde

De sluizen op de Boven-Schelde in Asper, Oudenaarde en Kerkhove vormen een ernstig knelpunt wat de sluiscapaciteit betreft. Om toekomstige ontwikkelingen niet te hypothekeren dienen deze sluizen dus, net zoals op de Seine-Schelde-as via de Leie, gebouwd te worden op klasse Vb.

Analoog zijn ook de stuwen op de Boven-Schelde dringend aan vervanging toe. In Asper en Oudenaarde is dit reeds gebeurd. De stuw te Kerkhove dient evenwel nog te worden aangepast.

## A.3 Ontsluiting van de zeehaven van Brugge

Een bijzonder gegeven is het ontbreken van een goed uitgebouwde transversale waterwegas.

Een dergelijke transversale oost-west verbinding tussen alle Vlaamse waterwegen kan gerealiseerd worden via de aansluiting van de kusthavens op het waterwegennet, de Ringvaart om Gent en de Zeeschelde.

De vaarmogelijkheden op Zeebrugge zijn ruim onvoldoende voor een performante hinterlandontsluiting van de haven via de binnenvaart.

Om al op korte termijn reeds tot een significante verbetering van de binnenvaartontsluiting te komen en in afwachting van een structurele oplossing voor de ontsluiting voor de binnenvaart van de zeehaven van Brugge voor schepen tot klasse Vb (bvb. via het Afleidingskanaal van de Leie zoals voorzien in Seine-Schelde-West), wordt ervoor gekozen om nu reeds te starten met de uitvoering van de dringendste aanpassingswerken op het Kanaal Gent-Oostende. Het opzet hierbij is dit kanaal op termijn bevaarbaar te maken voor binnenschepen tot klasse Va (2.250 ton).

In eerste orde is het zaak zich te concentreren op de doortocht Brugge:

- het herbouwen van de Dammepoortsluis op klasse Va;
- het bouwen van de nieuwe brug te Steenbrugge.

Parallel hiermee kan de verdere aanpassing van het Kanaal Gent-Brugge op de klasse Va bestudeerd worden met prioriteit op het gedeelte Verbindingsluis – Katelijnepoort. Ook de studies voor de Vb-ontsluiting van de zeehaven van Brugge via het Afleidingskanaal van de Leie worden verder uitgewerkt.



#### A.4 Kanaal Roeselare-Leie en Kanaal Bossuit-Kortrijk

Het Kanaal Roeselare-Leie en het Kanaal Bossuit-Kortrijk kunnen gezien worden als insteeddokken op de Seine-Schelde verbinding

Het Kanaal Roeselare-Leie is grotendeels genormaliseerd volgens de normen voor klasse IV en de sluis van Ooigem voldoet aan de normen van de klasse Va.

Voor het Kanaal Roeselare-Leie wordt een gabarriet van klasse Va vooropgesteld.

Ook het Kanaal Bossuit-Kortrijk is grotendeels genormaliseerd volgens de normen voor klasse IV en de sluisen voldoen aan de normen van de klasse Va. Ongeveer 8,5% van de totale lengte van het kanaal voldoet echter nog niet aan deze karakteristieken, waardoor dit kanaal slechts zeer beperkt kan worden benut. Het betreft de doortocht van Kortrijk, met drie klasse I sluisen ter hoogte van de verbinding met de Leie.

Voor het Kanaal Bossuit-Kortrijk wordt het aansluitende sluisencomplex met de Leie uitgebouwd op de klasse Va.

#### A.5 Boven-Zeeschelde en zuidelijk deel van de Ringvaart

De belangrijkste knelpunten op de Boven-Zeeschelde zijn een beperkte vaardiepte en –breedte, en daarmee samenhangend te scherpe bochten. Bovendien zijn er beperkte doorvaarthoogtes aan enkele bruggen. Dit alles situeert zich binnen een context van tijafhankelijke vaart met dieptebeperkingen in functie van het getij, maar ook met veranderlijke stromingsrichtingen.

Rekening houdend met de trafiektoename verwacht door de realisatie van de Seine-Scheldeverbinding en de verkeerstoename op de verbinding Kanaal Gent-Terneuzen - Westerschelde, wordt de Boven-Zeeschelde als een prioritair knelpunt aanzien. Bijgevolg werd een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om de bevaarbaarheid te verbeteren van de Boven-Zeeschelde en het Zuidelijke deel van de Ringvaart. Op basis van de resultaten van deze studie wordt een vervolgtraject uitgewerkt dat uit twee luiken bestaat:

- het opstellen van een gedetailleerd en onderbouwd plan met nodige ingrepen voor de Boven-Zeeschelde, rekening houdend met de huidige CEMT-klassering (klasse IV). Voor de huidige gebruikers betekent dit een gevoelige verbetering van de situatie.
- het uitwerken van een integrale visie voor de rivier waarbij rekening wordt gehouden met de gewenste opwaardering tot klasse Va.

## B. De as Antwerpen-Brussel-Charleroi

### B.1 Zeekanaal Brussel-Schelde

Om het Zeekanaal Brussel-Schelde aan te passen aan de behoeften van een hedendaags scheepvaartgebruik, werd medio de jaren zestig gestart met een moderniseringsprogramma. Dit project vereist nog de afwerking van het kanaalvak Willebroek-Bornem tot 10 000 ton (klasse VIb).

## B.2 Kanaal naar Charleroi

Hoewel het Kanaal naar Charleroi gecatalogeerd is als een klasse IV vaarweg is het huidige gabariet van het kanaal niet optimaal voor kruisende scheepvaart met klasse IV-schepen.

De doelstelling is om het kanaal minstens op te waarderen tot een volwaardige klasse IV vaarweg (vergroten van sluizen, wegwerken infrastructurele belemmeringen, aanpassen kanaalbreedte en diepte, ...). De eventuele mogelijkheid om op te waarderen naar klasse Va wordt eveneens gedetailleerd onderzocht.

In eerste orde zal het project zich concentreren op de doortocht van Halle.

## C. De as Albertkanaal-Kanaal Bocholt-Herentals

### C.1 Albertkanaal

Het Albertkanaal is vanuit economisch oogpunt de belangrijkste waterweg van Vlaanderen. Ook hier zijn er een aantal infrastructurele knelpunten die de verdere ontwikkeling van de binnenvaart hypothekeren. Het wegwerken van deze knelpunten zorgt voor de vereiste opwaardering die moet garanderen dat voldoende capaciteit beschikbaar is in functie van de voorspelde aanzienlijke groei van de trafiek.

De werken voor de opwaardering van het Albertkanaal omvatten drie projecten:

#### C.1.1 Het opwaarderen van de sectie Antwerpen- Wijnegem tot klasse Vlb.

Met uitzondering van de sectie tussen Antwerpen en Wijnegem (klasse Vb) is het Albertkanaal aan een klasse Vlb-waterweg. Het project voorziet in het voortzetten van de verruiming van het kanaalprofiel tot een minimum breedte van 63 m en een waterdiepte van 6 m, met lokale verbredingen ter hoogte van laad- en losinstallaties en wachthavens (doel 2020).

#### C.1.2 Het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal tot 9,10m

Het project voorziet in het verhogen van de bruggen tot een doorvaarhoogte van 9,10 m, de norm voor vier-lagen-containertransport via de binnenvaart (doel 2020). Begin 2014 beschikken al 21 van de 62 bruggen over het Albertkanaal over een vrije hoogte van 9,10 m. Negen andere bruggen zijn in uitvoering. 15 overige bruggen zullen worden gerealiseerd via publiek-private samenwerking.

Ter hoogte van heel wat bestaande bruggen is het Albertkanaal bovendien plaatselijk vernauwd. Het project voorziet dan ook, naast de aanpassing en herbouw van de bruggen, in het verbreden van het Albertkanaal tot de normale kanaalbreedte.



### C.1.3 De uitbreiding van de capaciteit van het sluisencomplex van Wijnegem

Een verkennend onderzoek gaf aan dat het vergroten van de capaciteit van het sluisencomplex van Wijnegem aan de orde is om te anticiperen op de verwachte toename van de binnenvaart op het Albertkanaal.

Een plan MER en maatschappelijke kosten-batenanalyse voor verschillende uitvoeringsvarianten van het project is in uitvoering, waarvan de resultaten bepalend zullen zijn voor de te maken keuzes.

## C.2 Kanaal Bocholt-Herentals

Het project voorziet in de opwaardering van het Kanaal Bocholt-Herentals tussen Dessel en Bocholt tot klasse IV en omvat drie deel projecten:

- de vervanging van drie klasse II-sluisen op het Kanaal Bocholt-Herentals te Lommel-Mol door één klasse IV sluis (doel 2020);
- aanpassing van het profiel van het kanaalvak tussen Lommel en Bocholt;
- de vervanging van de klasse II-sluisen in Bocholt en Lozen.

## D. Projecten op het kernnetwerk

### D.1 Dender

De opwaardering van de Dender naar klasse IV in eenrichtingsverkeer tot Aalst, voorziet in het realiseren van het vereist vaarprofiel voor klasse IV-schepen (incl. bochtverbredingen), de vernieuwing van de stuwsuis te Denderbelle, het vergroten van de zwaairom te Hofstade en het voorzien van wachtplaatsen.

### D.2 Beneden-Nete en Netekanaal

De brugverhogingen over de Beneden-Nete te Duffel (baanbrug Walem en baanbrug Duffel) en over het Netekanaal moeten de Beneden-Nete en het Netekanaal als vaarweg aantrekkelijker maken en moeten de vaart met drie lagen containers mogelijk maken.

## 2.2 Uitbouw overslagmogelijkheden

### Kaaimuren via publiek-private samenwerking

De huidige regeling inzake publiek-private samenwerking (PPS) voor het bouwen van geschikte laad- en loskaaien voor bedrijven, loopt af eind 2016. Het is aangewezen dat dit succesvolle initiatief op basis van een evaluatie wordt verdergezet.

### Openbare kaaimuren

Afhankelijk van de gebiedsspecifieke noodzaak aan nieuwe publieke kaaimuren, wordt het netwerk uitgebreid.

## Inland terminals

De verdere uitbouw van de inland terminals in Vlaanderen wordt door de waterwegbeheerders gefaciliteerd.

## 2.3 Vergroening netwerk

Volgens de principes van integraal waterbeleid integreren we de verschillende functies van de waterweg en versterken via natuurtechnische milieubouw de landschappelijke en ecologische waarde ervan.

De waterwegbeheerders zullen in de toekomst de nodige acties ondernemen om te voldoen aan de principes van de Europese richtlijn Clean Power for Transport die momenteel nog in ontwikkeling is. De verdere uitbouw van walstrooinfrastructuur maakt daarvan onderdeel uit.

## 2.4 Voorzieningen waterweg

Om de leef- en werkomstandigheden van de binnenvaartsector te verbeteren worden de waterwegen uitgerust met voldoende, aangename en goed uitgeruste aanlegplaatsen, waar niet-actieve binnenschepen veilig en comfortabele kunnen afgemeerd worden, zonder hinder voor het doorgaande scheepvaartverkeer.

## 3. Het stimuleren van het vervoer via de binnenvaart - Innovatie

Belangrijke effecten kunnen bekomen worden door het nemen van specifieke modal shift acties en door het voeren van een specifiek beleid, gericht op het aansnijden van nieuwe markten voor de binnenvaart via:

- het verhogen van de attractiviteit van de binnenvaart door te focussen op het realiseren van een kostenverlaging, het garanderen van een optimale dienstverlening en een doordacht prijsbeleid waarbij de concurrentiepositie van de binnenvaart bewaakt wordt;
- een continue verbetering van de milieuprestaties van de binnenvaart;
- het verbeteren van de bereikbaarheid van de waterwegen door een waterweg-georiënteerd grondbeleid;
- het integreren van de binnenvaart in de deur-tot-deur logistieke keten en in het intermodale transportsegment;
- het faciliteren van het vervoer van nieuwe soorten goederen zoals pallettransport, stadsdistributie, transport van huishoudelijk afval, zware en ondeelbare voorwerpen, ...;
- het ondersteunen van innovatie in de binnenvaartsector;
- het behoud van de fijnmazigheid van het Vlaamse waterwegennet door aandacht te hebben voor de transport-economische functie van de kleine waterwegen;
- het voeren van promotie, gerichte communicatie, marktprospectie en marketing.

Deze derde pijler van beleidsmaatregelen kan voor een substantiële bijkomende verschuiving naar de binnenvaart zorgen en het modaal aandeel van de binnenvaart maximaliseren.



### 3.1 Waterweg georiënteerd grondbeleid

We zetten in op het voeren van een grondbeleid dat erop gericht is de ontwikkeling van regionale overslagcentra te faciliteren, om vestigingsmogelijkheden voor watergebonden ondernemingen te creëren en de potenties van watergebonden bedrijventerreinen zoveel als mogelijk en ruimtelijk wenselijk is, te benutten. In overeenstemming met het gewenste ruimtelijk beleid, herwaarderen we bedrijventerreinen langsheen waterwegen of bakenen we nieuwe bedrijventerreinen af die we watergebonden ontwikkelen.

### 3.2 Integratie van de binnenvaart in de logistieke keten - aanboren nieuwe markten via innovatie

Het aansnijden van nieuwe markten en het faciliteren van het vervoer via de binnenvaart van nieuwe soorten goederen zoals pallettransport, stadsdistributie, huishoudelijke afval, zware en ondeelbare stukken, kringlooeconomie, enz. zal een verdere integratie van de binnenvaart in de logistieke keten in de hand werken.

We zetten verder in op technologische innovaties die gericht zijn op efficiëntieverbetering, vernieuwing van voortstuwingssystemen of nieuwe overslagtechnieken maar ook op het verbeteren van de logistieke organisatie. Innovatie in de binnenvaart wordt gestimuleerd, gefaciliteerd en waar nodig ondersteund.

Vanuit het mobiliteitsaspect werken we, samen met de actoren verantwoordelijk voor het ruimtelijk beleid en het natuur- en leefmilieubeleid, aan geïntegreerde concepten, die inspelen op het bereiken van de doelstellingen inzake mobiliteit, leefmilieu en een zuinig ruimtegebruik

### 3.3 Behoud en revaloriseren kleine waterwegen

Om de bestaande vervoersfunctie op deze kleine waterwegen te behouden en te versterken, moet er, gezien het dreigend tekort aan kleine schepen, aandacht zijn voor een voldoende aanbod aan kleine schepen of alternatieven hiervoor.

Vernieuwingen en innovatieve vervoers- en overslagconcepten en sloopstypen - samen met een daling van de personeelskosten - en aangevuld met nieuwe organisatiestructuren, moeten de binnenvaart op de kleine waterwegen nieuwe impulsen geven.

### 3.4 Vergroenen van de vloot

Innovatie vormt een belangrijk onderdeel van de vergroeningsoperatie

Om innovatie te kunnen bewerkstelligen, gaan de waterwegbeheerders de komende jaren verder onderzoeken welke concrete en betaalbare alternatieven haalbaar zijn in de toekomst. Hiertoe zullen pilootprojecten gefaciliteerd en geïmplementeerd worden. Ook wordt verder werk gemaakt van economische en regelgevende incentives en de uitwerking van steunmaatregelen.



Albertkanaal - Transport ondeelbare stukken



Palletvervoer

### 3.5 Promotie, marktprospectie, marketing

Om potentiële klanten te bereiken en te overtuigen, zetten we de inspanningen op gebied van promotie, gerichte communicatie, marktprospectie en marketing verder met als doel het gebruik van de binnenvaart te promoten.

Een (cijfermatige) analyse van de economische meerwaarde van de waterwegen moet toelaten om gerichte actie(s) te ondernemen zodat de beschikbare vloot efficiënt en optimaal kan ingezet worden.

## 4. Waterwegen als ruggengraat van economische ontwikkeling

Ten slotte kunnen bijkomende trafieken gegenereerd worden via een ruimere economische ontwikkeling langs de waterwegen.

De echte economische kansen van de uitbouw van het waterwegennet liggen in een industriële en logistieke transformatie, die nieuwe geïnduceerde trafieken genereert. Bijkomende trafieken kunnen gegenereerd worden via een ruimere economische ontwikkeling langs de corridor. De waterwegontwikkeling kan de ruimere omgeving tot een meer aantrekkelijke locatie maken voor de vestiging van nieuwe economische activiteiten, die op hun beurt geïnduceerde vervoersstromen zullen genereren. Hiervoor is een industrieel vernieuwingsbeleid nodig en een globale/coherente benadering van de economische opportuniteiten, bv. vastgoeddossiers, concessies, PPS-projecten, ...

Dit alles gebeurt met oog voor multifunctionaliteit door een maximale integratie in het landschap en in het natuurlijk ecologisch systeem.

## FINANCIERING

Het Masterplan 2020 vergt aanzienlijke investeringen, die de huidige reguliere middelen van de waterwegbeheerders overschrijden. Om het Masterplan te realiseren zal het dan ook noodzakelijk zijn om verschillende alternatieven van financiering te benutten: Europese subsidie, publiek-private samenwerking, het doorrekenen van kosten aan de gebruiker.

## EPILOOG

Via de beschreven aanpak evolueert de binnenvaart naar een economisch instrument dat veel meer is dan een loutere transportmodus. Het groeit uit tot een logistiek en structureel concept opgebouwd rond de waterweg. Het is bij uitstek een toekomstgericht instrument vermits het ten volle inspeelt op de acties voor het behoud van het klimaat, de vrijwaring van het leefmilieu en de verbetering van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid. De binnenvaart vergt weinig energie en ruimte en speelt dus ten volle in op het gevoerde Europese en Vlaamse beleid inzake transport, mobiliteit en logistiek. Bovendien is de binnenvaart multifunctioneel, genereert ze veel maatschappelijke baten en legt ze weinig beslag op overheidsmiddelen.

In die zin sluit de finaliteit van een modern waterwegbeheer nog het best aan bij de rol die de zeehavens opgenomen hebben, waarbij havengebieden - met havendokken, zeesluizen en hinterlandverbindingen als basisstructuur - zich stelselmatig ontwikkeld hebben tot echte economische knooppunten.

Modern en toekomstgericht waterwegbeheer heeft nood aan een sterke lokale verankering en inbreng van de economische actoren. Ook de private sector kan hierin een rol opnemen. Er moeten mogelijkheden geboden worden om in te stappen in het waterwegbeheer, gezien de functie ervan in onze economie. Dit vereist wel een aangepaste organisatie waarbij de wijze waarop tot een duurzame financiering kan gekomen worden, een essentieel gegeven is.

Samenwerken zal meer dan ooit het adagium moeten worden waarrond waterwegbeheer zich uitbouwt ten dienste van het Vlaamse Gewest. Op die manier zal de waterweg zich als een unieke grondstof voor de Vlaamse samenleving ten volle kunnen ontwikkelen en meehelpen aan haar welvaart en welzijn. Want in geen enkele andere vervoersmodus zijn welzijn en welvaart meer verweven dan in de waterweg, zoals ook Vlaanderen en de waterweg met elkaar onlosmakelijk verbonden zijn. Hiermee doordacht omgaan is dan ook een primordiale zaak.

## MASTERPLAN 2020 – OVERZICHT INVESTERINGEN

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	investering 2021-2030
<b>1. EEN BEDRIJFSZEKERE WATERWEGINFRASTRUCTUUR EN EEN BETROUWBAAR EN VEILIG GEBRUIK</b>								
1.1	Onderhoud	150,00	150,00	150,00	150,00	150,00	150,00	1.500,00
1.2	Vernieuwbouw en vervangingsbouw	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	250,00
1.3	Baggeren	55,00	55,00	55,00	55,00	55,00	55,00	550,00
1.4	River information Services	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	15,00
1.5	Automatisering en afstandsbediening	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	80,00
<b>SUBTOTAAL</b>		<b>239,50</b>	<b>239,50</b>	<b>239,50</b>	<b>239,50</b>	<b>239,50</b>	<b>239,50</b>	<b>2.395,00</b>
<b>2. HET GERICHT UITBOUWEN VAN HET WATERWEGENNET</b>								
2.1	Wegwerken capaciteitsbeperkende knelpunten							
<b>A. DE AS SEINE-SCHELDE</b>								
A.1	Seine-Schelde tracé via de Leie	37,50	57,60	-41,30	36,50	19,40	19,30	
	Rivierherstel Leie		6,10	6,10	11,00	12,50	5,00	40,20
A.2	Seine-Schelde tracé via de Boven-Schelde	6,80	1,80	0,80	10,20	10,00	10,00	75,00
A.3	Ontsluiting van de zeehaven van Brugge	0,20	0,10	0,00	1,20	1,10	1,10	885,00
	Steenbruggebrug		5,00	5,00	5,00			
	Dammepoortsluis			10,00	10,00	10,00		
	Aanpassingswerken doortocht Brugge	1,00				10,00	10,00	
A.4	Modernisering Kanaal Roeselare-Leie	4,70	4,70	4,70	5,00	9,50	10,00	10,00
	Opwaardering Kanaal Bossuit-Kortrijk		1,70	1,70	9,80	9,50	16,10	32,20
A.5	Boven-Zeeschelde en zuidelijk deel van de Ringvaart	5,00	3,50	5,00	15,00	25,00	25,00	175,00
<b>B. DE AS ANTWERPEN-BRUSSEL-CHARLEROI</b>								
B.1	Zeekanaal Brussel-Schelde	6,50	6,50	1,50	0,50			
B.2	Kanaal naar Charleroi	9,00	9,50	10,50	5,50	6,00	2,00	315,00
<b>C. DE AS ALBERTKANAAL-KANAAL BOCHOLT-HERENTALS</b>								
C.1.1	Opwaarderen sectie Antwerpen-Wijnegem	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	
C.1.2	Verhogen bruggen Albertkanaal (reguliere financiering)	25,00	30,00	30,00	25,00	25,00	10,00	
	Verhogen bruggen Albertkanaal (PPS) <sup>1</sup>	0,00	0,00	2,00	9,00	10,60	10,60	110,00
C.1.3	Uitbreiden capaciteit Sluizencomplex Wijnegem	0,25	0,25	40,00	40,00	20,00		
C.2	Kanaal Bocholt-Herentals opwaardering	0,15	30,00	30,00	20,00			120,00
<b>D. PROJECTEN OP HET KERNNETWERK</b>								
D.1	Dender	0,50	6,00	5,00	7,00	8,00		37,90
D.2	Beneden-Nete			6,00				6,00
2.2	Overslagmogelijkheden	11,00	11,00	11,00	11,00	11,00	11,00	66,00
2.3	Vergroening netwerk	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	18,00
2.4	Voorzieningen waterweg	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	6,00
<b>SUBTOTAAL</b>		<b>126,60</b>	<b>192,75</b>	<b>229,60</b>	<b>240,70</b>	<b>206,60</b>	<b>149,10</b>	<b>1.896,30</b>
<b>3. HET STIMULEREN VAN HET VERVOER VIA DE BINNENVAART</b>								
3.1	Waterweggeoriënteerd grondbeleid	10,00	10,00	10,00	8,00	8,00	8,00	48,00
3.2	bevorderen co-modaliteit - aanboren nieuwe markten	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	30,00
3.3	Kleine waterwegen	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00	6,00	36,00
3.4	Vergroenen vloot	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	18,00
3.5	Promotie, marktprospectie, marketing	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	18,00
<b>SUBTOTAAL</b>		<b>30,00</b>	<b>30,00</b>	<b>30,00</b>	<b>28,00</b>	<b>28,00</b>	<b>25,00</b>	<b>150,00</b>
<b>TOTAAL</b>		<b>396,10</b>	<b>462,25</b>	<b>499,10</b>	<b>508,20</b>	<b>474,10</b>	<b>413,60</b>	<b>4.441,30</b>

<sup>1</sup> De vermelde bedragen zijn beschikbaarheidsvergoedingen. Ook in de periode 2031 - 2049 zijn nog bedragen te voorzien.

## Verantwoordelijke uitgever:

Waterwegen en Zeekanaal NV  
ir. Leo Clinckers  
gedelegeerd bestuurder  
Oostdijk 110  
2830 Willebroek

nv De Scheepvaart  
ir. Chris Danckaerts  
gedelegeerd bestuurder  
Havenstraat 44  
3500 Hasselt

Depotnummer D/2014/12.546/2



Waterwegen en Zeekanaal NV  
**weg van water**

*nv* **De Scheepvaart**   
*de kracht van de waterweg*