



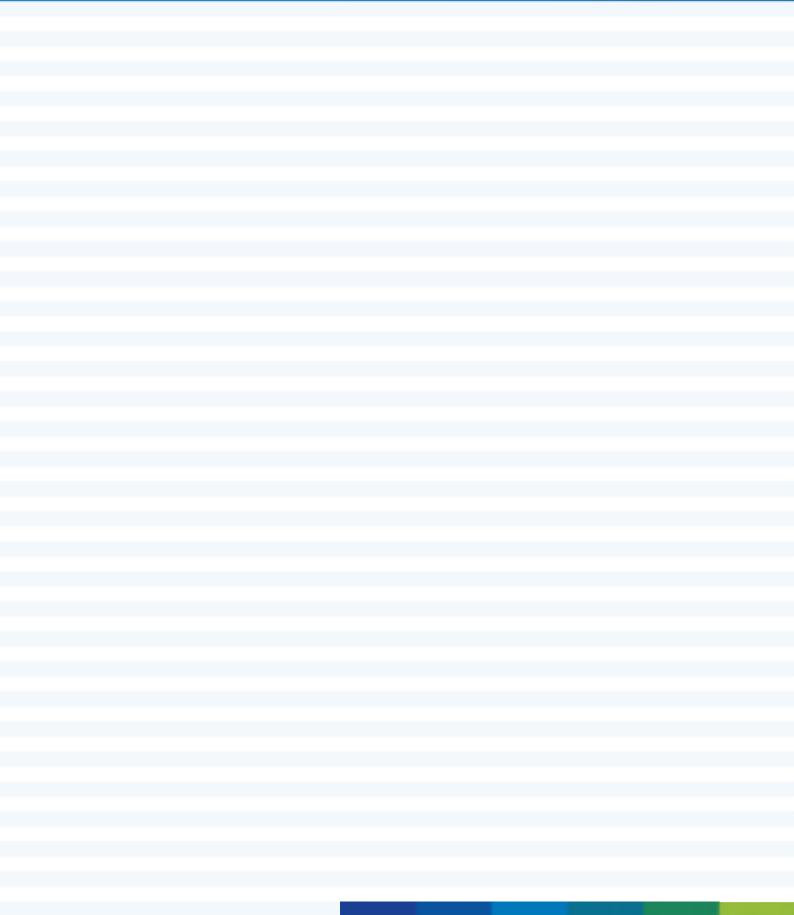
Masterplan

voor de binnenvaart op de Vlaamse
waterwegen - Horizon 2020



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

INHOUD

	Managementsamenvatting	4
	Inleiding	11
1	Het maatschappelijk belang van de binnenvaart	15
	1.1 Binnenvaart: een duurzame transportmodus	15
	1.2 Binnenvaart: een budgettair zuinige modus	20
	1.3 Binnenvaart draagt bij aan de Vlaamse economie	20
	1.4 Binnenvaart is flexibel, met een hoge inzetbaarheid voor allerlei producten	22
	1.5 Het belang van de binnenvaart voor bedrijven	23
2	De internationale en Europese beleidscontext	25
	2.1 Witboek 'Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte'	25
	2.2 Deel van het Trans-Europese vervoersnet	27
	2.3 Naiades	29
	2.4 Het Europese netwerk van waterwegen ontwikkeld door de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (ECE)	30
	2.5 Clean Power for Transport	31
3	De Vlaamse beleidscontext	33
	3.1 ViA en Pact 2020	33
	3.2 Het Vlaamse regeerakkoord 2009-2014	35
	3.3 Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009-2014	36
	3.4 Resolutie Vlaams Parlement i.v.m. de binnenvaart	38
	3.5 (Ontwerp) Mobiliteitsplan Vlaanderen	38
	3.6 Beleidsplan Ruimte Vlaanderen	39
	3.7 Strategische beleidsplannen zeehavens	40
	3.8 Masterplan 2020 Antwerpen	40
	3.9 Strategisch Actieplan Limburg in het Kwadraat (SALK)	41
	3.10 Vlaams Klimaatbeleidsplan en Luchtkwaliteitsplan	41
4	Juridisch / regelgevend kader	45
	4.1 De RIS-richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005	45
	4.2 Kaderrichtlijn Water – decreet Integraal Waterbeleid (en wijzigingen)	45
	4.3 ADN-richtlijn – vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren	46
	4.4 Scheepsafvalstoffenverdrag	47
5	Waterwegen en binnenvaart in vlaanderen	49
	5.1 Het Vlaamse waterwegennetwerk	49
	5.2 De binnenvaart in Vlaanderen	52
	5.3 Het Vlaamse waterwegennet: actuele status en streefbeeld	56
6	Actieplan voor de Vlaamse waterwegen	61
	6.1 Inleiding	61
	6.2 Een bedrijfszekere waterweginfrastructuur en een betrouwbaar en veilig gebruik	61
	6.3 Het gericht uitbouwen van het waterwegennet	66
	6.4 Het stimuleren van het vervoer via de binnenvaart - Innovatie	80
	6.5 Waterwegen als ruggengraat van economische ontwikkeling	86
7	Investerings en Financiering	91
	7.1 Investerings	91
	7.2 Financiering	92

MANAGEMENTSAMENVATTING

Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart geven samen uitvoering aan het Vlaamse beleid inzake waterwegen en binnenvaart, waarvan de krachtlijnen vervat 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 groei cijfers 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.

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 CO₂-emissies fors te doen dalen 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.

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

Een **goed onderhouden infrastructuur**, ook op de kleine waterwegen, is noodzakelijk. 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 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.

Naast onderhoud en vernieuwbouw is het zaak om ook in te zetten op intensieve inspanningen om de vereiste **diepgang** te blijven garanderen.

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.

De efficiëntie van de **bediening** van de beweegbare kunstwerken wordt verhoogd en de bedieningstijden van de kunstwerken op de Vlaamse waterwegen worden naargelang de noden uitgebreid.

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 sluizencomplex 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-sluizen 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 sluizen 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.

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.

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 omvormen tot een meer aantrekkelijke locatie 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.



Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten - Brug 6 Arendonk

INLEIDING

Waterwegbeleid en de waterwegbeheerders

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

Beide agentschappen beheren elk een op zichzelf staand netwerk met sterk verschillende karakteristieken wat maakt dat het beheer afgestemd is op de vereiste specifieke klemtonen inzake infrastructuur, exploitatie en klantenbenadering.

Door de focus op homogene gebieden staan beide agentschappen dicht bij de klant en wordt het waterwegbeheer met de grootste efficiëntie en slagkracht uitgeoefend.

Ondanks deze verschillen in vereiste aanpak en in de te hanteren bedrijfsculturen voortkomend uit de aard van de te beheren materie, zijn de missie en doelstellingen gelijklopend en omvatten ze inzonderheid :

- het duurzaam en dynamisch beheren van waterwegen en (watergebonden) gronden (investeren, onderhouden, exploiteren);
- het stimuleren van het (multifunctioneel) gebruik van waterwegen, inzonderheid het nastreven van een toename van het goederenvervoer via de waterweg.

Gelet op deze gemeenschappelijke missie en doelstellingen hebben beide agentschappen een sterke affiniteit met elkaar en wordt intens samengewerkt om het Vlaamse waterwegbeleid continu vorm te geven. De samenwerking is gericht op het afstemmen van de beleidsuitvoering, het creëren van meerwaarde voor de maatschappij en het verbeteren van de dienstverlening.

De samenwerking krijgt vorm in :

- het ontwikkelen van een gemeenschappelijke visie inzake beleidsvoorbereiding en beleidsuitvoering;
- het op uniforme wijze aanbieden van het Vlaamse waterwegennet aan de gebruiker;
- de afstemming van standpunten en regelgeving;
- het nemen van gezamenlijke initiatieven om het gebruik van de waterwegen te stimuleren.

Het Masterplan voor de binnenvaart op de Vlaamse waterwegen – Horizon 2020 omvat de gezamenlijke afwegingen en concrete voorstellen van beide waterwegbeheerders om in de volgende legislatuur verder vorm te geven aan een toekomstgericht waterwegbeleid en aan het versterken van de rol van waterwegen en binnenvaart voor mobiliteit en logistiek in Vlaanderen.

Verder bouwen

In 2009 stelden Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart het Infrastructuur Masterplan op voor de Vlaamse waterwegen – Horizon 2014. Het Masterplan omvatte het overzicht van de noodzakelijke geachte investeringen in de waterwegen en hun infrastructuur voor de periode 2009-2014.

Enerzijds ging het om investeringen die uitvoering geven aan de beleidsbeslissingen uit het verleden. Anderzijds werden een aantal nieuwe projecten en initiatieven uitgewerkt die de positie van de binnenvaart binnen de logistieke keten moeten versterken, met het oog op het vergroten van het modale aandeel van de binnenvaart in het goederenvervoer.

In het Regeerakkoord “Een daadkrachtig Vlaanderen in beslissende tijden” stelde de Vlaamse Regering dat zij het Masterplan als uitgangspunt neemt voor het Vlaamse waterwegbeleid. In de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009-2014 werden de krachtlijnen van het waterwegbeleid op basis van het Masterplan verder gespecificeerd.

In de periode 2009-2014 gaven beide waterwegbeheerders via hun investeringsprogramma's uitvoering aan het Masterplan. Door de budgettaire beperkingen is het vooropgestelde uitvoeringsschema niet haalbaar gebleken. Het werk is dus nog lang niet afgerond. Naast de voltooiing van de reeds in het Masterplan 2014 opgenomen projecten, staan er nog een aantal projecten op stapel die de toegankelijkheid en capaciteit van ons waterwegennet in de toekomst moeten verzekeren.

Een geactualiseerd Masterplan voor de waterwegen is vereist. Een Masterplan dat de belangrijke uitdagingen aangaat waarvoor binnenvaart en waterwegen staan:

- de inpassing van de Vlaamse waterwegen in het Europees Transportnetwerk en –beleid;
- invulling geven aan de ambities en de streefdoelen van het (ontwerp) Mobiliteitsplan Vlaanderen;
- in het bijzonder het aandeel van de binnenvaart in de modal split van het goederenvervoer verhogen in het belang van de mobiliteit, het leefmilieu en een zuinig ruimtegebruik.

Het Masterplan voor de binnenvaart op de Vlaamse waterwegen 2020 biedt op deze uitdagingen een antwoord.

Horizon van het Masterplan

Gelet op:

- de tijdshorizon van de Europese Commissie voor de uitbouw van het TEN-T netwerk: kernnetwerk 2030 – uitgebreid netwerk 2050,
- de tijdshorizon van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen: streefdoelen voor 2030 – ambitie op lange termijn 2050,
- de nood om een Masterplan aan te reiken voor de volgende legislatuur,

omvat het Masterplan 2020 de concrete investeringsvoorstellen tot en met 2020 met een doorkijk naar 2030.

Een Masterplan ruimer dan investeringen in infrastructuur

Terwijl het vorige Masterplan een duidelijke infrastructuurfocus had, heeft het Masterplan 2020 aandacht voor alle maatregelen en initiatieven die de waterwegbeheerders nemen in functie van het bevorderen van de binnenvaart en de ondersteuning van de economie.

De scope van het Masterplan 2020 is m.a.w. ruimer dan enkel de investeringen in infrastructuur.

Concreet omvat het Masterplan de investeringen en initiatieven in:

- de verdere uitbouw van het waterwegennet;
- het onderhoud en de vernieuwbouw van de infrastructuur;
- het baggeren en op diepte houden van de waterweg;
- River Information Services (RIS), bedieningstijden van kunstwerken, automatisering en afstandsbediening;
- uitrusting van de waterweg (kaaimuren, aanlegplaatsen, faciliteiten voor beroepsvaart);
- het stimuleren van het vervoer via binnenvaart en de economische ontwikkeling, gerelateerd aan de waterweg: waterweg-georiënteerd grondbeleid, versterking binnenvaart binnen logistieke keten, promotie, marktprospectie, aanboren van nieuwe markten, innovatie, ...;
- vergroening van het waterwegennetwerk en de vloot.

Investeringen of initiatieven die louter gericht zijn op waterbeheersing, op de recreatieve functie van de waterweg of op het opwaarderen van de ecologische of landschappelijke functie van waterwegen, zijn niet in het Masterplan opgenomen. Bij de uitvoering van projecten en initiatieven vormt de multifunctionaliteit van de waterweg en zijn omgeving steeds een belangrijk element.

Leeswijzer

Het Masterplan gaat achtereenvolgens in op volgende items:

1. het maatschappelijk belang en de meerwaarde van de binnenvaart voor Vlaanderen;
2. de internationale en Europese beleidscontext;
3. de Vlaamse beleidscontext;
4. het relevante juridisch en regelgevend kader;
5. de 'state of the art' van het waterwegennet en de binnenvaart in Vlaanderen;
6. het actieplan (investeringen en initiatieven) voor de Vlaamse waterwegen;
7. investeringen en de financiering van het Masterplan.



1 Het maatschappelijk belang van de binnenvaart

De waterwegen vervullen een belangrijke economische, ecologische en maatschappelijke rol in Vlaanderen. Vlaanderen ondervindt hinder door de toenemende congestie op het wegennetwerk. Om te komen tot een mobiliteitsmodel dat de ecosysteemgrenzen van onze planeet respecteert en een minimale milieu-impact en gezondheidsgevolgen heeft, maar ook zuinig omspringt met ruimte en andere natuurlijke rijkdommen, is het belangrijk om de vervoersvraag te beheersen en de mobiliteitsontwikkeling brongericht te heroriënteren naar meer milieuvriendelijke, energie-efficiënte en ruimtezuinige modi. De waterwegen bieden hierbij een oplossing.

De binnenvaart heeft het potentieel om een win-winsituatie te creëren voor elke betrokken actor bij het mobiliteitsvraagstuk. De binnenvaart is voor deze actoren een betrouwbare en veilige partner met een kostenefficiënt en duurzaam karakter.

1.1 Binnenvaart: een duurzame transportmodus

Elke vorm van goederentransport heeft in min of meerdere mate impact op de omgeving. Die impact kan uitgedrukt worden in een monetaire waarde. Externe kosten van transport zijn kosten die op heden niet doorgerekend worden in transportprijzen, maar waarvan de kostprijs op de maatschappij wordt afgewend. Voorbeelden hiervan zijn:

- Milieukosten: door de uitstoot van luchtvervuilende stoffen, zoals NO_x, SO_x, fijn stof ... kan er schade ontstaan aan gezondheid, landbouwoogsten, gebouwen, natuur en landschap.
- Klimaatkosten: de uitstoot van broeikasgassen heeft effect op de klimaatwijziging.
- Geluidskosten: geluidsoverlast leidt tot gezondheidsproblemen.
- Ongeval- en veiligheidskosten: omvat herstellingskosten, medische kosten, leed en vertraging.
- Congestiekosten: omvat vertragingen, werkingskosten, hogere brandstofkosten, ...
- ...

Binnenvaart: een milieuvriendelijke modus

Voor binnenvaart zijn de belangrijkste pollutanten fijn stof en NO_x. Dankzij het verplicht gebruik van zwavelarme brandstof in 2011, zijn emissies van SO_x sterk verminderd. Zoals geïllustreerd in figuur 3 wegen de luchtvervuilende stoffen door in de ecoscore van de binnenvaart. De binnenvaart beschikt over een groot potentieel, maar dient dan in te zetten op een gepaste vergroening en modernisering. Door de invoering van de nieuwe EURO6-normen voor vrachtwagens over de weg, zullen in de sector van het vrachtvervoer op zeer korte termijn al verbeteringen op vlak van luchtvervuiling mogelijk zijn. Als gevolg van een langere vernieuwingstijd van de vloot, duurt het bij de binnenvaart langer om tot verbeteringen te komen.

Dit neemt niet weg dat de Europese Commissie ook op korte termijn inzet op de vergroening van de binnenvaart en het terugdringen van emissies. De Commissie zal de emissiegrenswaarden voor nieuwe binnenvaartmotoren herbekijken en nagaan welke strengere emissiegrenswaarden voor bestaande motoren haalbaar zijn. Ook worden de regels bekeken om het veralgemeend gebruik van Liquified Natural Gas (LNG) als brandstof mogelijk te maken.

Binnenvaart: een klimaatvriendelijke modus

Emissies van broeikasgassen, waarvan CO₂ de belangrijkste is, zijn rechtstreeks gerelateerd aan het brandstofverbruik. De binnenvaart scoort wel 2 tot 3 maal beter dan het wegverkeer, afhankelijk van de grootte van het schip. Ook hier speelt het schaalvoordeel (zie figuur 3)¹.

Binnenvaart: een stille modus

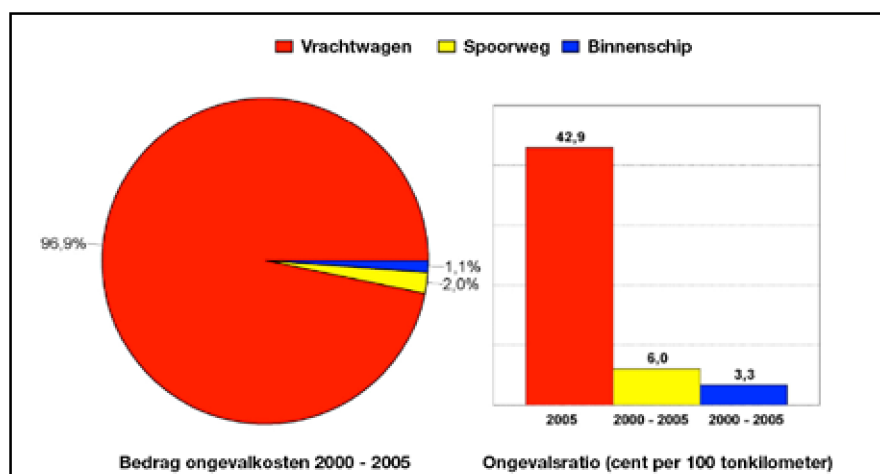
De geluidsemissies door binnenvaartschepen zijn quasi nihil.

Binnenvaart: een veilige modus met weinig ongevallen

In studies wordt de veiligheids- en ongevallenkost voor binnenvaart doorgaans aan '0' gelijkgesteld, waardoor die de meest veilige transportmodus is. Niet alleen kent de waterweg slechts een beperkt aantal ongevallen, bij ongevallen vallen zelden doden en zwaargewonden te betreuen. Uit een Duitse studie (Planco, 2007)² blijkt dat het zwaar wegverkeer 62 maal meer doden veroorzaakt dan de binnenvaart (figuur 1). Verder nam de studie de maatschappelijke kosten van ongevallen, waarin zowel de private als externe kost werd opgenomen, onder de loep. Spoor (2%) en binnenvaart (1,1%) hebben een zeer beperkt aandeel in de ongevallenkosten in vergelijking met het wegvervoer. De binnenvaart scoort 13 maal beter dan het wegvervoer en 1,8 beter dan het spoorvervoer.

Uit de verkeersveiligheidsbarometer van het BIVV blijkt dat er in 2012 106 doden te betreuen vielen in ongevallen waar minstens één vrachtwagen bij betrokken was. Op een totaal van 673 verkeersdoden betekent dit dat bij 15,75%³ van de dodelijke ongevallen in België een vrachtwagen betrokken was. Enkel het aantal geregistreerde doden ter plaatse zijn meegerekend. Vooral voor de zwakke weggebruikers ontstaat door het vervoeren van goederen via de binnenvaart een veiligere verkeerssituatie.

Wat het vervoer van gevaarlijke goederen betreft, is de binnenvaart veruit de veiligste transportmodus. Redenen hiervoor zijn dat het personenvervoer quasi volledig gescheiden is van het goederenvervoer en de binnenvaartvloot een gespecialiseerde vloot is, met aangepaste schepen die voldoen aan strenge voorschriften. Er wordt steeds meer vloeibare bulk via het water getransporteerd.



Figuur 1: Ongevalskosten voor verschillende modi (Planco, 2007)²

¹ CE Delft, 2011. Externe en infrastructuurkosten van goederenvervoer op de corridor Parijs-Amsterdam

² Planco, 2007. Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasserstraße

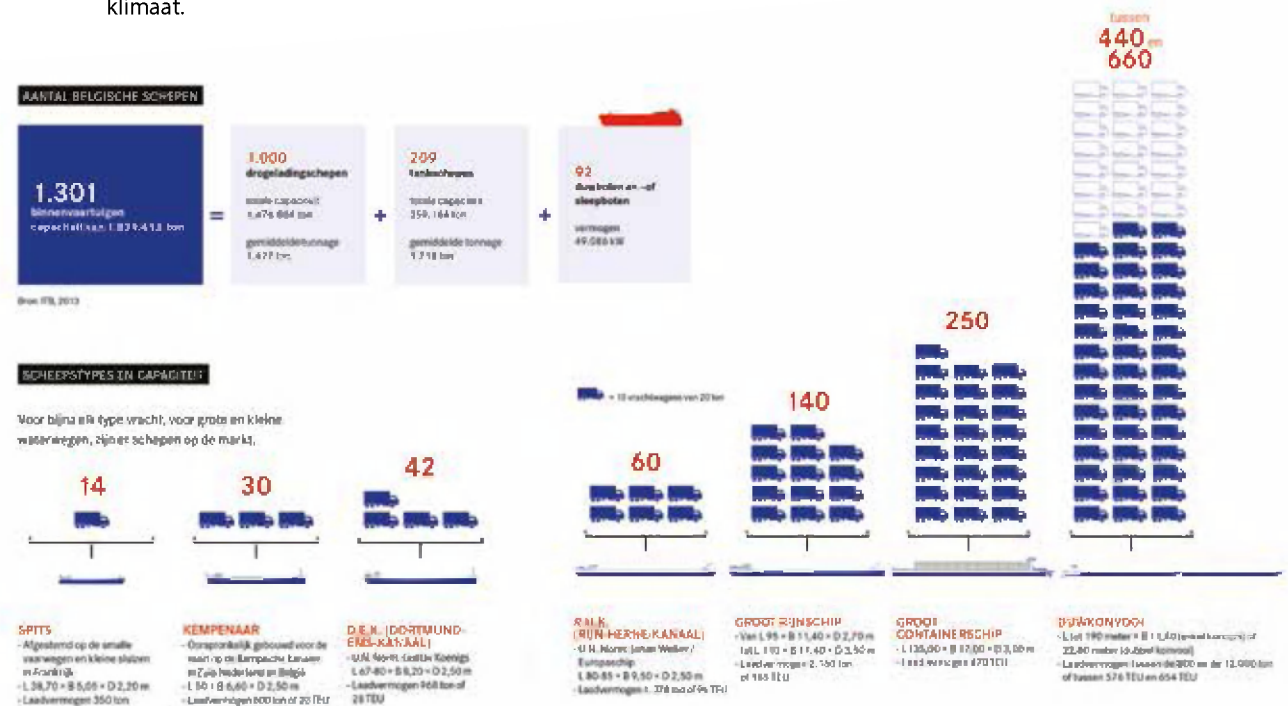
³ <http://bivv.be/nl/pers/verkeersveiligheids-barometer>

Binnenvaart: bestrijder van de files

In Vlaanderen zijn de files op de wegen een steeds groter wordend probleem. Ze leiden tot aanzienlijke economische verliezen. De waterwegen kunnen in dit verhaal een belangrijke rol opnemen. Het vervoer over water kent immers nauwelijks congestieproblemen. Het beschikt zelfs over voldoende capaciteit om extra vervoersvrachten van de voorspelde mobiliteitsgroei op te vangen en dichtslibbende wegen te ontlasten. De binnenvaart heeft mogelijkheden op zowel lange, middellange als korte afstand. Het kleinste type schip kan evenveel vervoeren als 14 vrachtwagens. Voor grotere schepen loopt dit op tot honderden vrachtwagens, zoals geïllustreerd in figuur 2. Voorwaarde is dat capaciteitsbeperkende knelpunten weggewerkt worden.

Binnen het waterwegennetwerk zijn de kleine waterwegen belangrijk in het verhaal van congestiebestrijding, gezien zij voor de fijnmazigheid van het netwerk zorgen. Ongeveer een zesde van de totale hoeveelheid goederen die langs de Vlaamse waterwegen geladen of gelost worden, wordt langs de kleine waterwegen overgeslagen. Dit wijst op hun economisch belang voor de bedrijven langs deze waterwegen. Tegelijk beperken ze de verkeersimpact op aanliggende steden en gemeenten.

Door het verminderen van congestie, draagt een modal shift naar binnenvaart ook bij aan een schoner klimaat.



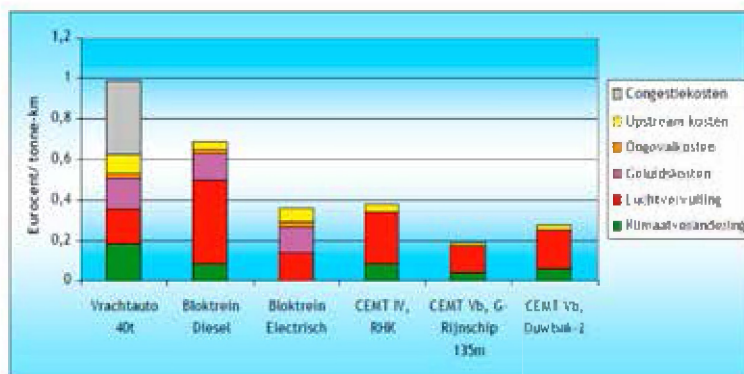
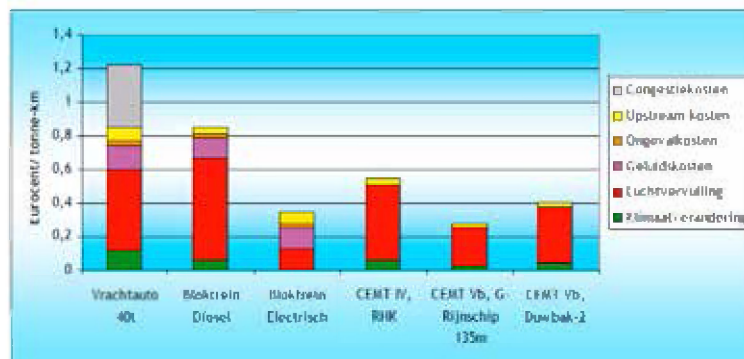
Figuur 2: De verschillende schepstypes en hun capaciteit⁴. 1 vrachtwagensymbool is het equivalent van 10 vrachtwagens van 20 ton.

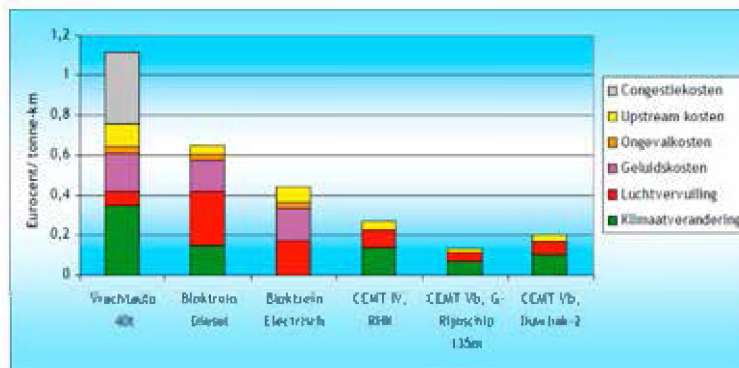
Vergelijking tussen modi

Via een doorrekening van externe kosten (= het internaliseren van externe kosten) wordt een objectieve vergelijking gemaakt tussen transportmodi. Onderstaande figuur 3 vergelijkt de externe kosten van containervervoer door verschillende vervoersmodi op de Corridor Parijs-Amsterdam voor de jaren 2007, 2020 en 2050 (CE Delft, 2011).¹ In de legende zijn ook upstreamkosten opgenomen. Die brengen emissies in rekening afkomstig van de productie van brandstoffen en de opwekking van elektriciteit. Gelijkaardige conclusies zijn te trekken voor bulktransport.

Binnen de categorie van binnenvaart zijn er verschillen waarneembaar; bij grote schepen speelt duidelijk het schaalvoordeel mee. Een Rijnschip van klasse Vb veroorzaakt duidelijk minder externe kosten dan een CEMT ⁵IV schip.

Als conclusie kan gesteld worden dat het vervoer via grotere schepen de meest ecologische manier is om goederen te transporteren. Zowel nu als in de toekomst zal het wegvervoer immers voor een grotere impact blijven zorgen dan de andere modi. Voor 2020 kan afgeleid worden dat de binnenvaart 60 tot 80% minder externe kosten veroorzaakt in vergelijking met het goederenvervoer via de weg. Een modal shift van de weg naar duurzame modi, is dus zeker zinvol en zelfs nodig in het kader van een duurzaam mobiliteitsbeleid.





Figuur 3 Vergelijking van externe kosten van containervervoer voor de verschillende vervoersmodi in eurocent/tonkm op de Corridor Parijs-Amsterdam, voor 2007, 2020 en 2050 (CE Delft, 2011)

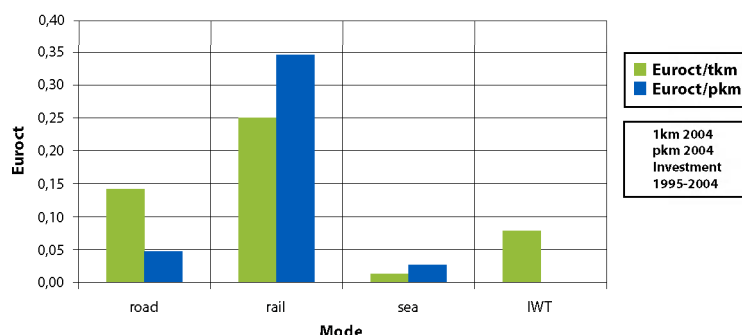
De binnenvaart scoort zowel wat betreft de uitstoot van broeikasgassen, als van geluid per tonkilometer veel beter dan het wegverkeer. Door de invoering van onder meer walstroom voor de aangemeerde schepen en de modernisering van de aandrijfsystemen, worden de externe kosten steeds verder gedrukt. In tegenstelling tot het wonen langs een hoofdverkeersweg, is het wonen en werken langs een waterweg met eenzelfde of grotere vervoerscapaciteit mogelijk, zonder de noodzaak aan bufferzones, wat een zuinig ruimtegebruik toelaat. De waterweg is ook een voorbeeld van meervoudig ruimtegebruik omdat talrijke functies zoals waterbeheer, klimaatneutraal vervoer, recreatie, klimaateffectmildering en economische activiteit op dezelfde oppervlakte gecombineerd worden. In een ruimteschaars gewest is dit een unieke troef.



Kanaal Leuven-Dijle - Kampenhout

1.2 Binnenvaart: een budgettair zuinige modus

Een analyse van het NEA gebaseerd op gegevens van de Europese Commissie⁶ toont aan dat de investeringskost (onderhoud en nieuwbouw) om goederenvervoer via de waterweg⁷ te realiseren de helft bedraagt van de weg en hooguit één derde van het spoor (zie figuur 4)



Source: EU energy and transport in figures, Statistical Pocketbook 2007/2008, page 120, 110 and International Transport Forum data for investment figures

Figuur 4 Vergelijking investeringskost bij verschillende modi voor goederenvervoer (bruin) en passagiersvervoer (groen)

De binnenwateren worden verhoudingsgewijs veel intensiever voor goederenvervoer gebruikt dan andere vervoersmodaliteiten. Intensief gebruik van de infrastructuur resulteert in een veel lagere kost dan bij de andere vormen van goederentransport.

1.3 Binnenvaart draagt bij aan de Vlaamse economie

Vlaanderen telt 1.056 km bevaarbare waterwegen. Deze binnenwateren zijn verbonden met het Europese waterwegennetwerk, met de Noordzee en met de belangrijkste Europese autowegen. In Vlaanderen ligt een groot aantal van de Vlaamse bedrijven op een korte afstand van een bevaarbare waterweg.

Deze ligging, in combinatie met het uitgebouwde infrastructuurnetwerk, geeft de Vlaamse economie de nodige ondersteuning om handel met diverse binnenlandse en buitenlandse partners te drijven.

Het logistieke belang van de binnenvaart neemt toe. Toch wordt de capaciteit van de waterwegen nog onvoldoende benut. In het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt de nefaste weerslag van de slechte bereikbaarheid van de economische knooppunten op de economische welvaart aangehaald. Om deze knooppunten en poorten te ontlasten en zo het vertrouwen in het huidige infrastructuurnetwerk te herstellen, kan de waterweg een belangrijke bijdrage leveren.

⁶ Do modalities get what they deserve?, NEA, februari 2009

⁷ Bij figuur 4 dient opgemerkt te worden dat de kost voor de waterweg ook de investeringen nodig voor de andere functies van de waterweg omvat. In het weergegeven scenario werd de kostprijs van het spoor voor 60% toebedeeld aan passagiersvervoer en voor 40% aan het goederenvervoer. Voor de weg is de opdeling 50% en 50%. Voor de waterweg is 100% aan goederenvervoer toebedeeld. De Plancostudie van 2007 (blz. 60) raamt het aandeel van de andere functies van de binnenvaart op 30% à 50%. Externe kosten zijn in deze analyse niet meegerekend.

Een essentieel punt om de welvaartscreatie te maximaliseren, is het realiseren van een modal shift naar de binnenvaart die het efficiënt gebruik van de beschikbare transportmodi toelaat. Om dit intermodaal transport te initiëren zijn doelgerichte infrastructuurinvesteringen onvermijdbaar. Daarbij moet onder meer geïnvesteerd worden in het wegwerken van de huidige missing links en bottlenecks, opdat de economische groei op lange termijn kan standhouden.

Een efficiënt intermodaal vervoer zal bijdragen tot een daling van de gemiddelde transportprijs. De daling van de transportprijzen kan onrechtstreeks voor lagere consumentenprijzen zorgen, wat de consumptie en de investeringen in de Vlaamse economie kan bevorderen.

De waterwegen en binnenvaart hebben zowel direct als indirect een grote impact op de werkgelegenheid in Vlaanderen.

Deze tewerkstelling situeert zich in het bijzonder bij:

- watergebonden bedrijven;
- rederijen en binnenvaartondernemers;
- binnenvaartterminals;
- bevrachtungskantoren;
- aannemers in waterbouw en baggerondernemingen;
- ondersteunende ondernemingen voor binnenvaart;
- waterwegbeheerders;
- scheepsexpediteurs.

In 2012 waren in de Belgische binnenvaart 1.539 zelfstandige ondernemers en 770 loontrekkenden actief⁸. De totale rechtstreekse tewerkstelling in Vlaanderen kan geschat worden op 6 000.

Hoewel voor Vlaanderen geen concrete gegevens beschikbaar zijn aangaande de totale werkgelegenheid die indirect aan de binnenvaart kan gerelateerd worden, kan een inzicht verworven worden door een vergelijking te maken met gegevens die dienaangaande voor andere waterweggebieden beschikbaar zijn.

Uit een vergelijking met Nederlandse cijfers kan afgeleid worden dat de directe tewerkstellingseffecten in Vlaanderen betrekking zouden kunnen hebben op 41 000 voltijdse equivalenten (VTE's).

Anderzijds vermeldt het actieplan Naiades dat in Duitsland de binnenvaart een direct en indirect tewerkstellingseffect heeft op 400 000 VTE's.

Rekening houdend met de in verhouding vervoerde hoeveelheid via de Vlaamse waterwegen zou dit betekenen dat de binnenvaart in Vlaanderen directe en indirecte tewerkstellingseffecten genereert in een grootte orde van 120 000 VTE's.

Op heel wat plaatsen zijn sites dankzij hun ligging aan de waterweg uitgegroeid tot economische aantrekkingspolen. Voorbeelden hiervan zijn het volledige Albertkanaal en het Zeekanaal Brussel-Schelde. Containerterminals zoals deze te Meerhout en Willebroek hebben bovendien de actieradius van de waterweg vergroot tot bedrijven die niet rechtstreeks aan het water zijn gelegen.

De resultaten qua toegevoegde waarde en werkgelegenheid tonen het groot economisch belang van de waterweg aan.

1.4 Binnenvaart is flexibel, met een hoge inzetbaarheid voor allerlei producten

Het aanbod aan binnenvaartschepen is groot en sterk gedifferentieerd. Dit gedifferentieerd aanbod zorgt voor een ruime inzetbaarheid op de markt, afhankelijk van de vraag van de markt.

De binnenvaart laat toe om vele goederensoorten te vervoeren. Dit kan gaan van grondstoffen tot halffabricaten en afgewerkte producten in hun verschillende verschijningsvorm (vaste bulkgoederen zoals zand en grind, vloeibare producten zoals olie, containers, ondeelbare stukken, palletgoederen zoals bouwmaterialen en Fast Moving Consumer Goods), grondverzet en afvalstromen.

De binnenvaart evolueert en tracht via innovatie het aanbod voor de markt te verhogen. Nieuwe schepstypes worden in combinatie met innovatieve concepten op de markt gebracht. Via deze innovaties worden reistijden verbeterd en worden de kleinere waterwegen beter bereikbaar. Dergelijke ontwikkelingen versterken de concurrentiekracht van de binnenvaart en bieden een bredere waaier van mogelijkheden aan de industrie.



Albertkanaal - Transport ondeelbare stukken



Kanaal Dessel-Kwaadmechelen - Overslag containers

1.5 Het belang van de binnenvaart voor bedrijven

De aan- en afvoer van goederen vormt een belangrijke schakel in het productie- en verkoopproces van een onderneming. Ondernemingen opereren in een dynamische en concurrentiële wereld. Daarbij trachten ondernemingen zich te onderscheiden door zo goed mogelijk aan de behoeften van de klanten te voldoen.

Dit vertaalt zich onder andere in een juiste kostprijs van het product, de betrouwbaarheid van de dienstverlening en flexibiliteit. Hier kan de binnenvaart zijn troeven uitspelen.

Eén van de bepalende factoren van een juiste kostprijs is de logistieke kost verbonden aan een product. Dit kan zowel de bevoorrading van productieondernemingen of distributiecentra, als de toelevering aan de klant inhouden. Omdat in Vlaanderen een groot aantal bedrijven op een korte afstand van een bevaarbare waterweg ligt, kan de binnenvaart een belangrijke troef zijn om de logistieke kost te verlagen. De binnenvaart laat toe om schaalvoordelen te benutten. Met het ruime aanbod aan binnenschepen en de gekende capaciteit van een waterweg, kan een bedrijf op de gewenste manier van deze schaalvoordelen gebruikmaken. Congestiekosten vormen een tweede belangrijke factor in de bepaling van de logistieke kostprijs. Deze kostensoort komt niet voor bij de modus binnenvaart.

Afgesproken levertijden zijn een essentieel onderdeel voor een onderneming. Op basis van de levertijden passen ondernemingen de productie- of verkoopplanning aan. De betrouwbaarheid en flexibiliteit van de modus om de levertijden na te komen, zijn belangrijke variabelen in het beslissingsmodel van de onderneming. Door de betrouwbaarheid en flexibiliteit van de binnenvaart, kunnen 'Just In Time'-modellen ingezet worden voor de bevoorrading van productieondernemingen of distributiecentra, gelegen aan of in de nabijheid van de waterwegen.

Een bijkomende, maar niet te onderschatten troef van de binnenvaart, is het effect op het milieu. In tijden waarin termen als 'Corporate Governance' en 'Corporate Social Responsibility' een belangrijke plaats in het bedrijfsleven opeisen, kan de binnenvaart een grote rol spelen om aan deze tendens te voldoen. Bedrijven kunnen hun ecologische voetafdruk verlagen wanneer ze kiezen voor de binnenvaart. De CO₂-uitstoot is immers lager bij het transport over de waterweg. De milieubewuste eindconsument houdt rekening met de bijdrage van een bepaald bedrijf aan de duurzaamheid. Het duurzame karakter van de binnenvaart ondersteunt dit groene imago.

De binnenvaart levert een grote bijdrage (ca. 70 mio ton/jaar) aan de bevoorrading van bedrijven en de distributie van goederen.

*Albertkanaal - Antwerpen*

2 De internationale en Europese beleidscontext

Het Vlaamse waterwegennet is geen eiland op zich maar maakt deel uit van het grotere Europese net, waarbinnen het een centrale rol vervult die nog sterk zal vergroten wanneer het aangesloten wordt op het netwerk van de Seine. Als deel van dit groter geheel krijgt het Vlaamse netwerk ook te maken met normen en voorschriften die deels verplichtend en deels aanbevelend zijn.

De Europese Commissie geeft in haar verschillende beleidsinitiatieven inzake mobiliteit duidelijk aan dat binnenvaart hoog op de agenda staat. Daarnaast is het binnenvaartbeleid te situeren in een ruimer internationaal kader (Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties – ECE). In dit hoofdstuk worden de verschillende beleidsdocumenten en -initiatieven vermeld rond het internationale en Europese transport- en mobiliteitsbeleid, en wordt voor elk document aangegeven wat de impact ervan is op de binnenvaart en het waterwegennet. Bijzondere aandacht gaat naar het Trans-Europese vervoersnet (TEN-T) en de Europese verplichting om het kernnetwerk, waarvan alle huidige en geplande Vlaamse waterwegen vanaf CEMT-klasse IV deel uitmaken, tegen 2030 klaar te hebben.

2.1 Witboek 'Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte'

In het Witboek Transport – Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte⁹ - werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem - wordt de toekomstvisie van de Europese Commissie op het vlak van transport en mobiliteit toegelicht en worden de maatregelen geschetst om deze visie te realiseren.

Volgende visie wordt in het witboek vooropgesteld:

Visie

De visie voor een concurrerend en duurzaam vervoerssysteem omvat vijf uitgangspunten waarbij als relevante items voor de binnenvaart worden vermeld:

- a. De toename van het vervoer en de mobiliteit verzoenen met een emissiereductie van 60%.

De EU moet een samenhangend beleid voeren om enerzijds economische groei te ondersteunen en anderzijds de emissies en olieafhankelijkheid van het transport te doen dalen. Er moet ingezet worden op duurzame brandstoffen en aandrijfsystemen, multimodaliteit en efficiënter gebruik van de infrastructuur (o.a. door gebruik van intelligente transportsystemen (ITS) waaronder River Information Services (RIS)).

- b. Een efficiënt kernnetwerk voor multimodaal interstedelijk reizen en vervoer.

Op korte en middellange afstand (<300 km) zal het vervoer in grote mate per vrachtwagen blijven gebeuren. Voor vervoer op lange afstand moet overgeschakeld worden op grote volumes en multimodale oplossingen (spoor en water). Daarvoor moeten multimodale knooppunten en specifieke corridors met minimale impact op het milieu ontwikkeld worden. Binnenvaart moet een grotere rol spelen in de ontsluiting van zeehavens en als verbinding tussen Europese zeeën.

⁹ Brussel, 28.3.2011, COM(2011) 144 definitief, Witboek- Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem

- c. Wereldwijde gelijke concurrentievoorwaarden voor reizen over lange afstand en intercontinentaal goederenvervoer.
- d. Schoon stedelijk vervoer en woon-werkverkeer.
- e. Tien doelstellingen voor een concurrerend vervoerssysteem met een efficiënt gebruik van hulpbronnen: stappen op weg naar een reductie van de broeikasgasemissies met 60%. De meest relevante voor de binnenvaart zijn:
 - Tegen 2030 moet 30% van het goederenvervoer via de weg over afstanden van meer dan 300 km per spoor of over het water gebeuren, en tegen 2050 meer dan 50% dankzij efficiënte en groene goederencorridors; om die doelstelling te bereiken, moet een aangepaste infrastructuur worden uitgebouwd.
 - In de hele EU moet een volledig functioneel en gebiedsdekkend multimodaal TEN-T kernnetwerk aanwezig zijn tegen 2030, met tegen 2050 een hoogwaardig netwerk met bijhorende informatiediensten.
 - Tegen 2050 dient ervoor gezorgd te worden dat alle zeehavens goed ontsloten zijn voor het goederenvervoer per spoor en, indien mogelijk, ook de binnenvaart.
 - River Information Services (RIS) moet ingevoerd worden tegen 2020.
 - Er moet werk worden gemaakt van de algemene toepassing van het principe 'de gebruiker/de vervuiler betaalt'.

Maatregelen

Diverse maatregelen worden vooropgesteld om de visie te realiseren. Specifiek voor de binnenvaart wordt ingezet op:

- het creëren van een aangepast kader om de binnenvaartmarkt te optimaliseren en de belemmeringen voor de groei van de binnenvaart op te heffen;
- het bevorderen van hoogwaardige banen en degelijke arbeidsomstandigheden;
- het verhogen van de kwaliteit en betrouwbaarheid van de dienstverlening door het definiëren van de nodige maatregelen voor de verdere integratie van de verschillende vervoerswijzen, met het oog op het naadloos reizen van deur tot deur;
- het voeren van een beleid inzake onderzoek en innovatie om het Europees vervoerssysteem modern, efficiënt en gebruiksvriendelijk te maken door te werken aan drie belangrijke factoren: de efficiëntie van voertuigen dankzij nieuwe motoren, materialen en ontwerpen, een schoner energiegebruik dankzij nieuwe brandstoffen en aandrijfsystemen, een betere benutting van het netwerk en een veiligere exploitatie dankzij informatie- en communicatiesystemen;
- het realiseren van een moderne infrastructuur en slimme tarieven en financiering:
 - Belangrijke verbindingen moeten gewaarborgd worden (steden, economische centra,...), missing links en bottlenecks moeten weggewerkt worden, de capaciteit op het huidige netwerk moet opgewaardeerd worden en multimodale terminals in zee- en binnenhavens moeten ontwikkeld worden.
 - Wat door de EU gesubsidieerde projecten betreft moet de Europese meerwaarde meer benadrukt worden. Er moeten ook voldoende middelen voorzien worden, o.a. via

Publiek-Private Samenwerking (PPS), betere coördinatie van structuur- en cohesiefondsen, nationale begrotingen, internalisering van externe kosten en het creëren van een beter regelgevend kader en innovatieve financieringsinstrumenten (EU-projectobligaties).

- De principes van 'de vervuiler betaalt' en 'de gebruiker betaalt' moeten doorgevoerd worden (internalisering van externe kosten), zodat er een eerlijke concurrentie tussen de modi ontstaat.

2.2 Deel van het Trans-Europese vervoersnet

2.2.1 TEN-T richtsnoeren en Connecting Europe Facility (CEF)

Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk¹⁰ bepaalt de waterwegen die deel uitmaken van het TEN-T waterwegennet en legt de minimale technische kenmerken vast waaraan dit netwerk dient te beantwoorden.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen een uitgebreid en een kernnetwerk. Het kernnetwerk moet ontwikkeld zijn tegen 2030, het uitgebreide netwerk tegen 2050. Het uitgebreide netwerk focust op het verzekeren van de bereikbaarheid van alle regio's; het kernnetwerk focust op de strategisch meest belangrijke delen.

Voor de waterwegen bestaat zowel het uitgebreide netwerk als het kernnetwerk uit alle waterwegen van klasse IV of hoger. Wat binnenhavens betreft is elke binnenhaven met een overslag van minstens 500.000 ton per jaar in het uitgebreide netwerk opgenomen.

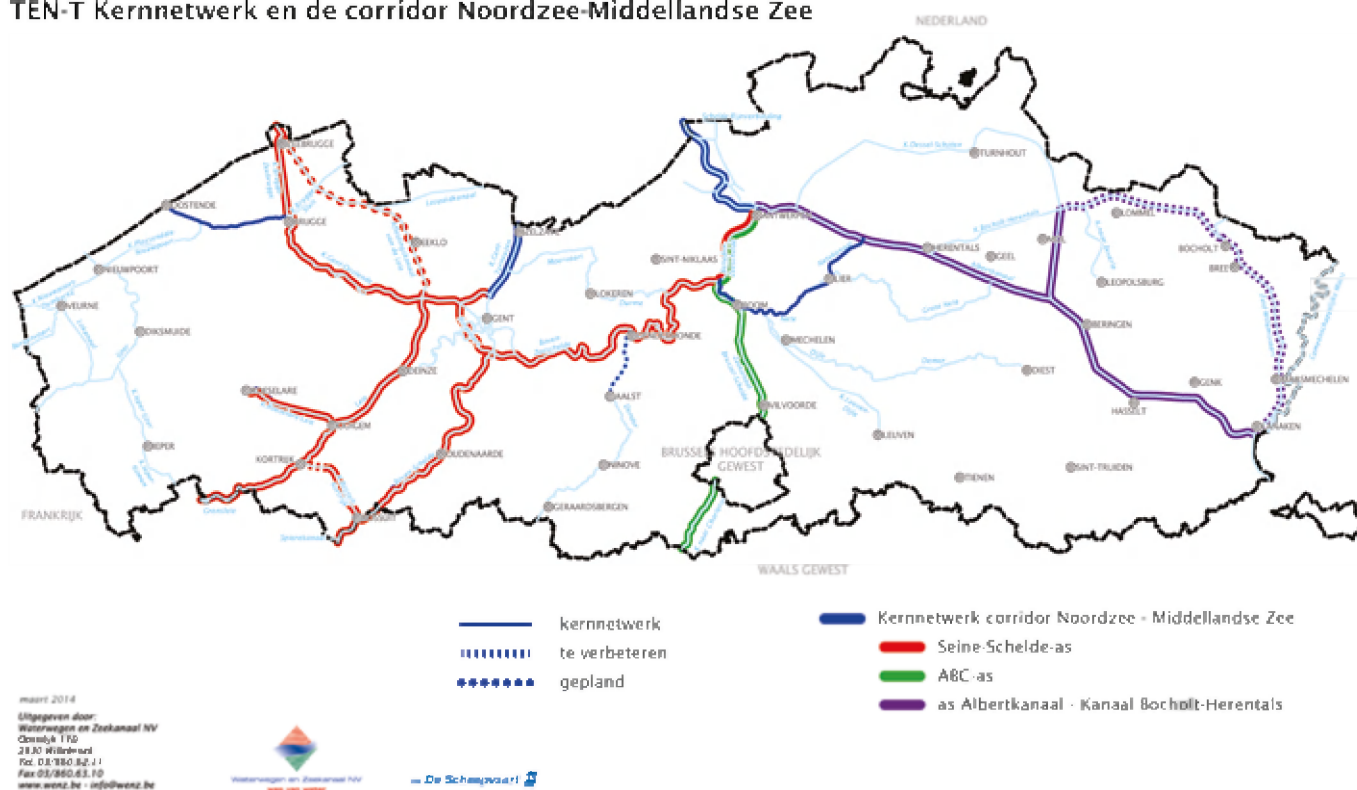
Voor een gecoördineerde realisatie van het kernnetwerk heeft de Commissie ook het concept van corridors van het kernnetwerk ontwikkeld (CNC). Deze CNC's zijn een cluster van projecten over lange afstand waaraan één coördinator door de EC wordt toegewezen. Deze zal binnen één jaar na de inwerkingtreding van de nieuwe TEN-T verordening (1 januari 2014) een 'corridorimplementatieplan' aan de lidstaten voorleggen. In dit implementatieplan wordt onder andere opgenomen:

- een plan om fysieke, technische, operationele en administratieve belemmeringen tussen en binnen vervoerswijzen weg te werken;
- maatregelen die nodig zijn om de uitstoot van broeikasgassen, geluid en, waar relevant, andere negatieve milieu-impacts te verminderen;
- een investeringsplan met inbegrip van de lijst van projecten voor de uitbreiding, vernieuwing of aanpassing van de vervoersinfrastructuur;
- het financiële plan voor de corridor, met de verschillende beoogde financieringsbronnen op internationaal, nationaal, regionaal, lokaal en EU- niveau, alsook privékapitaal.

Binnen deze corridors werden ook vooraf geselecteerde assen opgenomen. Voor Vlaanderen liggen een groot aantal van de waterwegen de kernnetwerkkorridor 'Noordzee-Middellandse Zee'.

¹⁰ Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU Verordening (EU) nr. 1316/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 tot vaststelling van de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen, tot wijziging van Verordening (EU) nr. 913/2010 en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 680/2007 en (EG) nr. 67/2010

TEN-T Kernnetwerk en de corridor Noordzee-Middellandse Zee



Naast de minimale vereisten rond bevaarbaarheid worden voor deze netwerken ook eisen gesteld aan de verkeersbeheerssystemen en de positionerings- en navigatiesystemen.

Op 7 januari 2014 verspreidde de EC een mededeling¹¹ over haar verwachtingen en de steun die ze zal bieden in verband met de ontwikkeling van het TEN-T netwerk, en meer specifiek de kernnetwerkcorridors. In deze mededeling komen de prioriteiten van de EC aan bod. Er worden vijf grote projecten¹² naar voor geschoven die een grensoverschrijdende missing link vormen. Seine-Schelde (de EC ziet deze verbinding van Frankrijk over België tot in Nederland) is daar één van. Voor deze grote projecten bestaat een aparte enveloppe van 5 miljard euro voor de periode 2014-2020. De verhoging van de bruggen over het Albertkanaal is in de mededeling nominatief vermeld als een ernstig knelpunt tussen belangrijke economische centra, havens of stedelijke gebieden. Voor het wegwerken van ernstige knelpunten en enkele andere prioriteiten stelt de Commissie een bedrag van 3,5 tot 4,5 miljard euro uit de CEF-middelen in het vooruitzicht.

2.2.2 Verklaring van Tallinn¹³

Op 17 oktober 2013 ondertekende Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits, samen met Europees Commissaris Siim Kallas, Frans minister Frédéric Cuvillier en

¹¹ COM(2013) 940 final

¹² Evora-Merida (PT/ES), Seine-Schelde (FR/BE/NL), Fehmarn Belt (DK/DE), Brenner Base Tunnel (IT/AT), Lyon-Torino (FR/IT)

¹³ Tallinn, 17 oktober 2013, Verklaring over de tenuitvoerlegging van de TEN-T Kernnetwerkcorridor Noordzee-Middellandse Zee

vertegenwoordigers van Nederlands minister Melanie Schultz van Haagen en Waals minister Carlo Di Antonio de 'Verklaring van Tallinn'. Vlaanderen, Wallonië, Nederland en Frankrijk werken samen voor een maximale Europese cofinanciering tot 40% voor projecten die nodig zijn voor de realisatie van de kernnetwerkkorridor Noordzee-Middellandse Zee, met als belangrijk onderdeel het Seine-Scheldeproject. Het gaat wat de Vlaamse waterwegen betreft onder andere over de projecten op het Kanaal Roeselare-Leie en het Kanaal Bossuit-Kortrijk, de sluizen op de Boven-Schelde en de hinterlandverbindingen via de waterweg van de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge. Naast deze projecten rond de Seine-Scheldeverbinding zijn ook de projecten op de ABC-as (Antwerpen – Brussel – Charleroi), het Albertkanaal en het Kanaal Bocholt-Herentals opgenomen.

De verklaring bevestigt dat de Seine-Scheldeverbinding een belangrijk binnenvaartproject is, dat deel uitmaakt van het Trans Europees Vervoersnetwerk. De vaarweg tussen Seine en Schelde verbeteren, zodat grotere schepen de verbinding kunnen maken: dat is waar Wallonië, Frankrijk, Nederland en Vlaanderen samen aan werken. Door de ondertekening in Tallinn bevestigden ze hun engagement dat ieder op zijn grondgebied alles in het werk stelt om deze belangrijke binnenvaartcorridor volledig te realiseren.

2.3 Naiades

NIAIDES: 2006-2013

Sinds 2006 kan de binnenvaart buigen op een geïntegreerd Europees actieplan voor de binnenvaart 'Naiades'¹⁴. Het eerste actieplan liep over de periode 2006-2013 en bracht de belangrijkste elementen samen in een globale visie op de ontwikkeling van de binnenvaart in Europa. Het bevatte regelgevende, coördinerende en ondersteunende maatregelen in vijf thema's, die essentieel zijn bij de ontwikkeling van de binnenvaart.

1. Markt
2. Vloot
3. Jobs en vaardigheden
4. Imago
5. Infrastructuur

Hoewel het actieplan niet gepaard ging met het toekennen van bijkomende middelen voor de ontwikkeling van de binnenvaart, heeft het er als eerste Europese modusspecifieke actieplan wel voor gezorgd dat publieke en private stakeholders verenigd werden rond een coherente set van prioriteiten voor de binnenvaart. Bovendien heeft het aangezet tot het nemen van concrete maatregelen voor het promoten en ontwikkelen van de binnenvaart.

NIAIDES II: 2014-2020

Het doel van NIAIDES II¹⁵ is het Europees beleid op vlak van waterwegen af te stemmen op de doelstellingen vooropgesteld in het Witboek Transport, in verband met het verschuiven van het goederenvervoer van de weg naar het spoor en de binnenvaart en op de doelstellingen in verband met het verminderen van de uitstoot door de binnenvaart.

14 *Naiades: Brussel, 17.1.2006, COM(2006) 6 definitief, mededeling van de commissie betreffende het bevorderen van de binnenvaart 'NIAIDES'- Geïntegreerd Europees Actieplan voor de binnenvaart.*

15 *Naiades II: Brussel, 10.9.2013, COM(2013) 623 final, mededeling van de commissie aan het Europees parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de regio's- Naar een hoogwaardige binnenvaart- NIAIDES II*

NAIADES II wil voor de binnenvaart voorwaarden scheppen zodat die een hoogwaardige vervoerswijze kan worden: goed beheerd, efficiënt, veilig, geïntegreerd in de intermodale keten, met hoogwaardige banen die door geschoolde arbeidskrachten worden ingevuld en met naleving van strenge milieunormen.

Om deze doelstellingen te bereiken heeft de EC zeven interventiegebieden vooropgesteld met bijhorende specifieke acties:

1. Hoogwaardige infrastructuur
2. Kwaliteit dankzij innovatie
3. Goede marktwerking
4. Milieukwaliteit dankzij geringe emissies
5. Geschoolde arbeidskrachten en hoogwaardige banen
6. Integratie van de binnenvaart in de multimodale logistieke keten
7. Governance

Dit modusspecifiek Europees beleid voor de binnenvaart geeft de binnenvaart een ankerpunt binnen het globale (transport)beleid en dient als hefboom voor nationale en regionale maatregelen. De vooropgestelde maatregelen zijn richtinggevend voor de verdere uitstippeling van het binnenvaartbeleid in Vlaanderen.

2.4 Het Europese netwerk van waterwegen ontwikkeld door de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (ECE)

De ECE stelt normen vast voor het waterwegennet in heel Europa. Zo heeft de ECE de klasse-indeling der waterwegen ontwikkeld en de voorschriften voor de signalisatie langs de waterweg opgesteld. Deze voorschriften worden vervolgens door alle Europese binnenvaartlanden in eigen regelgevingen opgenomen. Op deze wijze ontstaat een homogeen Europees netwerk van waterwegen. Een belangrijk document dat de ECE heeft opgesteld, is het European Agreement on main inland waterways of international importance (AGN)¹⁶.

Het verdrag schept een wettelijk kader dat voorziet in een gecoördineerd plan voor de ontwikkeling en de aanleg van een net van waterwegen van internationaal belang, op basis van overeengekomen infrastructurele en operationele parameters. De verdragspartijen verbinden zich ertoe het plan uit te voeren binnen het kader van hun respectieve programma's. Het net van E-waterwegen bestaat uit de waterwegen en havens die van internationaal belang zijn, en zijn vermeld in de bijlage I en II bij het verdrag. Het ECE-netwerk van waterwegen is fijnmaziger dan het TEN-T waterwegennet. Het ECE-netwerk omvat nog andere internationaal belangrijke Vlaamse waterwegen. De E-waterwegen dienen minimaal te voldoen aan de specificaties van de CEMT-klasse IV en bij modernisering/nieuwbouw moet een opwaardering gebeuren naar klasse Va/Vb. Daarnaast moet er voldoende ruimte zijn voor het gecombineerd vervoer. Er worden ook operationele criteria opgenomen voor het garanderen van een voldoende ruime bevaarbaarheid en bediening.

De ECE heeft een volledige screening doorgevoerd van het Europese waterwegennetwerk. In de resolutie 49 geeft de ECE een inventaris van de knelpunten en missing links die dienen weggewerkt te worden om dit internationaal belangrijke waterwegennetwerk te verbeteren.

¹⁶ European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN), Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, Genève, 16 januari 1996

- Basisknelpunten: die (delen van) waterwegen waarvan de parameters niet conform zijn met de vereisten van een klasse IV-waterweg.
- Strategische knelpunten: die (delen van) waterwegen die wel voldoen aan de vereisten van een klasse IV-waterweg, maar waarvan de modernisering noodzakelijk is om het netwerk te verbeteren.
- Missing links: die delen van het netwerk die ontbreken.

De resolutie heeft tot doel de aandacht van de verschillende lidstaten te vestigen op deze knelpunten. De vernoemde knelpunten en missing links voor het Vlaamse waterwegennet zijn:

Missing links:

1. Maas - Rijnlink
2. Maldegem – Zeebrugge

Basisknelpunten:

1. Kanaal Bocholt - Herentals, sectie Bocholt - Dessel.
2. Zuid-Willemsvaart, sectie Bocholt - Belgisch-Nederlandse grens.
3. Kanaal Gent - Oostende, sectie Brugge - Beernem.
4. Kanaal Brussel - Charleroi, sectie Lembeek - Brussel: verhoging van de doorvaarthoogte onder de bruggen en opwaardering van de waterweg zijn noodzakelijk.
5. Kanaal Bossuit - Kortrijk, sectie Zwevegem - Kortrijk: opwaardering van klasse I naar klasse Va.
6. Dender, sectie Aalst - Dendermonde: opwaardering van klasse II naar klasse IV.
7. Beneden - Nete: verhoging van de doorvaarthoogte onder de bruggen.

Strategische knelpunten:

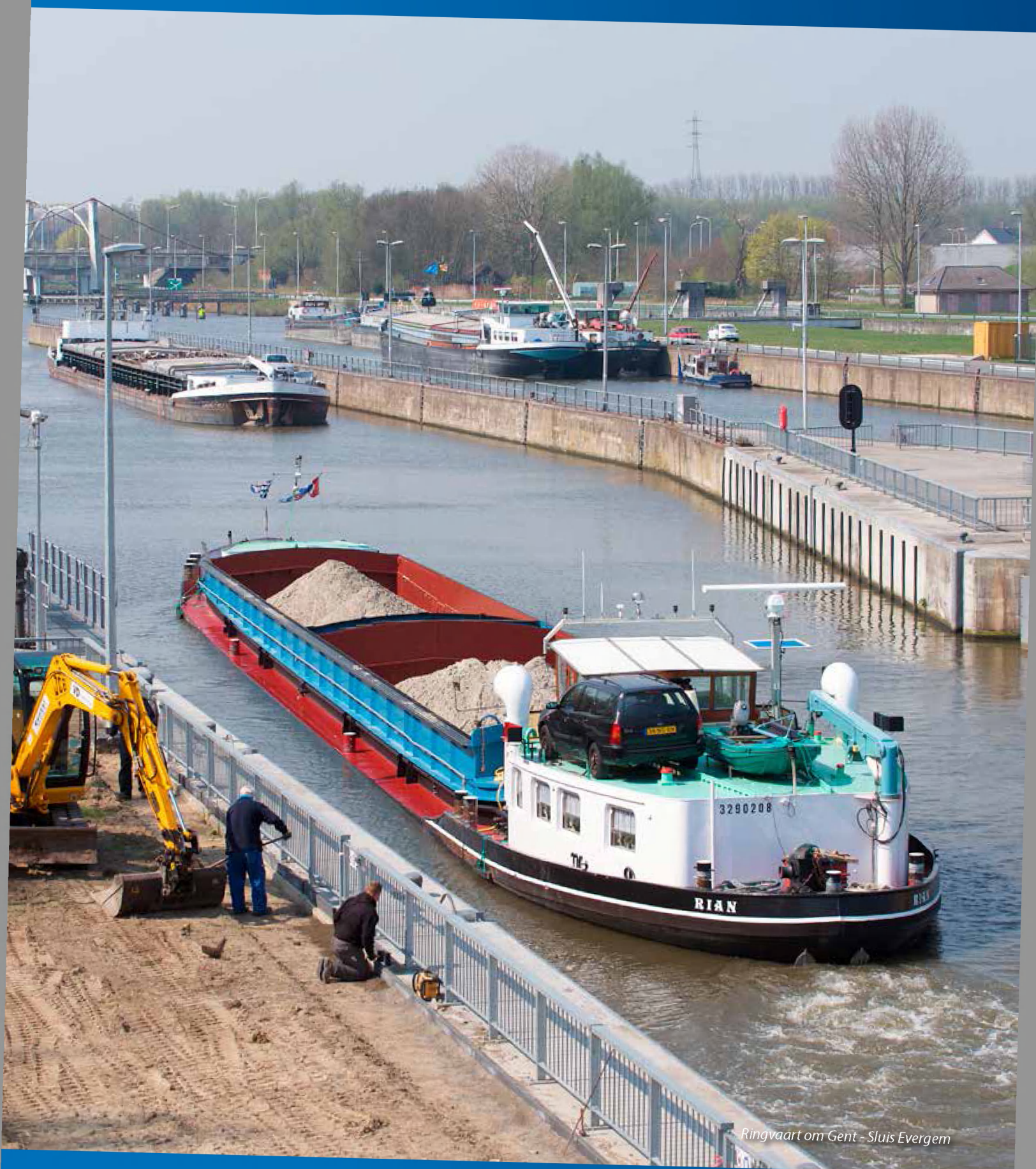
1. Maas van Pont d'Ougrée tot Luik – opwaardering van klasse Vb tot klasse VIb wordt vooropgesteld.
2. Grensleie - Leie (sectie Menen - Deinze) en Afleidingskanaal van de Leie tot Schipdonk: opwaardering van klasse IV tot klasse Vb als onderdeel van de Seine - Scheldelink.
3. Zeekanaal Brussel - Schelde: opwaardering van de sectie Wintam - Willebroek.
4. Albertkanaal: verruiming van klasse Vb naar klasse VIb in de omgeving van Wijnegem en in het vak Riemst - Kanne wordt beoogd.

2.5 Clean Power for Transport

Via het initiatief 'Clean Power for Transport' streeft Europa ernaar om de transportsector te vergroenen en de olie-afhankelijkheid te verminderen. Door onderzoek en technische ontwikkeling zijn er oplossingen op de markt voor alle modi. Via Clean Power for Transport wil Europa net de markt voor alternatieve brandstoffen stimuleren. Dit via minimale infrastructurele vereisten en regels voor harmonisatie.

Voor binnenvaart wordt er ingezet op het voorzien van groene walstroom waar dit milieu- en kostenefficiënt is, en op het voorzien van voldoende bunkerplaatsen voor LNG op het TEN-T netwerk.

De waterwegbeheerders hebben hierin een faciliterende rol.



Ringvaart om Gent - Sluis Evergem

3 De Vlaamse beleidscontext

3.1 ViA en Pact 2020

ViA (Vlaanderen in Actie) is het toekomstproject van Vlaanderen. Vlaanderen wil tegen 2020 uitmunten als een economisch innovatieve, duurzame en sociaal warme samenleving.

Deze ambities staan neergeschreven in het Pact 2020.

Om hierin te slagen, moeten op heel wat vlakken belangrijke stappen vooruit worden gezet. Eén van de doorbraken in ViA is 'Slimme Draaischijf van Europa'. Met deze doorbraak wil de Vlaamse Regering de centrale ligging van Vlaanderen zo veel mogelijk uitspelen en de impact van het verkeer op ons milieu en onze gezondheid tot een minimum beperken.

Doelstellingen 6 en 16 van het Pact 2020 zijn het meest relevant voor de binnenvaart en het waterwegennet:

Doelstelling 6. Logistiek en ondernemerschap

De economische poorten zijn in 2020 vlot bereikbaar via de verschillende transportmodi (weg, spoor, water of lucht) en via de verschillende transportdragers (zowel privaat als openbaar vervoer). Hiermee realiseren we in 2020 minder dan 5% verliesuren (op het totaal aantal gereden voertuiguren) op de hoofdwegen en beperken we de milieu-impact van het goederen- en personenvervoer.

Hiertoe worden tegen 2020 missing links in het transportnetwerk (op de weg, water en het spoor) van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen weggewerkt. De vervoersstromen worden in 2020 dynamisch beheerd teneinde de beschikbare infrastructuur optimaal te gebruiken. Om logistieke activiteiten in 2020 maximaal te valoriseren, trekken we logistieke spelers aan die ten volle toegevoegde waarde en werkgelegenheid creëren.

Doelstelling 16. Mobiliteit

In 2020 heeft Vlaanderen een verkeers- en vervoerssysteem dat tot de performantste van Europa behoort. Hiervoor wordt comodaliteit ondersteund door een gericht locatiebeleid en door het STOP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer en Privé-Vervoer) als hoeksteen van het Vlaamse mobiliteitsbeleid toe te passen, zodanig dat vanuit economisch, sociaal, ecologisch en logistiek oogpunt de meest optimale modus wordt ingezet. We zorgen dat we voldoen aan de milieudoelstellingen die andere Europese landen ook dienen te bereiken tegen 2020 ...

Tegen 2020 is Vlaanderen één van de beste Europese regio's op het gebied van verkeersveiligheid, zowel uitgedrukt in functie van het aantal doden en zwaargewonde verkeersslachtoffers per miljoen afgelegde kilometers als per miljoen inwoners. ...

Gegeven de vele troeven van de binnenvaart, zoals toegelicht in hoofdstuk 1, is het duidelijk dat de binnenvaart een belangrijke rol heeft in het realiseren van deze PACT 2020 doelstellingen.

Flanders Logistics en inzonderheid Flanders Inland Shipping Network

Om de uitdagingen te realiseren die van Vlaanderen een sterke logistieke regio moeten maken, heeft de Vlaamse overheid het strategische project Flanders Logistics ontwikkeld met vier pijlers: Flanders Land Logistics, Flanders Port Area, Flanders Air Transport Network en Flanders Inland Shipping Network.

Flanders Inland Shipping Network (FISN) is een forum dat sinds 2007, onder voogdij van de Vlaamse minister voor Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits, actief is en waarin alle belangrijke actoren van de binnenvaartsector vertegenwoordigd zijn: binnenvaartorganisaties en –ondernemers, bevrachters, promotieorganen, havenbesturen, waterwegbeheerders en terminaloperatoren.

Het FISN stelde zes strategische doelstellingen voorop om de positie van de binnenvaart te versterken:

- de binnenvaart opwaarderen binnen de logistieke keten;
- de binnenvaart beter tot haar recht laten komen als een volwaardige partner binnen de Vlaamse zeehavens;
- innovatie in de binnenvaart faciliteren/ondersteunen;
- het optimaliseren en stimuleren van het gebruik van waterwegen < CEMT-klasse IV;
- de tewerkstelling in de binnenvaart stimuleren;
- de communicatie en het imago van de binnenvaart als transportmodus verbeteren.

Sinds 2007 werden vanuit het FISN tal van initiatieven genomen om deze doelstellingen te bewerkstelligen (www.flanderslogistics.be/fisn).

Op 9 februari 2009 werd het 3E binnenvaartconvenant voor een milieuvriendelijke binnenvaart goedgekeurd door Vlaams minister Hilde Crevits en 25 publieke en private binnenvaartactoren. 3E staat voor ecologisch, economisch en energiezuinig, drie belangrijke troeven van de binnenvaart.

Het doel van het 3E binnenvaartconvenant is het aangaan van een engagement tussen de partijen dat ertoe moet leiden dat de binnenvaartsector in de toekomst op een duurzame wijze zijn potenties beter kan benutten. Dit door tegen 2020 werk te maken van zwavelarme brandstof (wat inmiddels een feit is), een aangepast vaargedrag, verminderen van broeikasgassen en luchtmissies, investeringen in groene technieken en het inzetten van de binnenvaart in stadsdistributie. Ook wil deze convenant dat kleinere schepen verder deel blijven uitmaken van de vloot.

De invulling van de vernoemde engagementen gebeurde in 2011 in een 3E binnenvaart Actieplan dat in onderling overleg tussen de partijen werd opgesteld.

3.2 Het Vlaamse regeerakkoord 2009-2014

Het Vlaams regeerakkoord 2009-2014 stelt:

Betreffende het mobiliteitsbeleid:

“De mobiliteit beheersen en duurzamer maken is voor het dichtbevolkte Vlaanderen een enorme uitdaging. De toename van het personenvervoer en het goederenvervoer doet files aangroeien en vergroot het risico op verkeersongevallen. Het vervoer over water en spoor kan de groei van het goederenvervoer nog niet helemaal opvangen. Ons mobiliteitssysteem moet verbeterd worden om de effecten op onze economie, onze gezondheid en ons milieu te beperken en tegelijk onze logistieke positie in West-Europa te versterken.

Investerings in de havens, de binnenvaart, de openbaarvervoersinfrastructuur, de fietsinfrastructuur en een aanpak van missing links zijn noodzakelijk. We moeten het onderhoud van de weginfrastructuur versterken en dynamisch multimodaal verkeers- en vervoersmanagement uitbouwen.”

Betreffende de waterwegen:

“Als uitgangspunt voor het waterwegenbeleid nemen we het Masterplan 2014 van de waterwegbeheerders. We zetten in op een verbeterde bereikbaarheid via de waterweg, waarbij we prioritair werk maken van:

- Het Seine-Scheldeproject tussen Gent, via Kortrijk en Frankrijk
- De modernisering en de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal

De bereikbaarheid van de waterweg houdt ook in dat we investeren in laad- en losinfrastructuur.

Daartoe zetten we in op de samenwerkingsverbanden tussen de waterwegbeheerder en de investeerders. We nemen ook initiatieven op het vlak van watergebonden grondbeheer.

Ook de bedrijven die langs de binnenwateren en de spoorwegen gelegen zijn, moeten worden geclusterd. Opdat de verdere uitsplitsing van goederenstromen naar het achterland meer per spoor en binnenvaart kan verlopen, worden distributiecentra prioritair geclusterd langs multimodale knooppunten. De clustering en de bundeling van goederen laten een rendabele inzet toe van spoor en binnenvaartshuttles naar het achterland.

We investeren in het onderhoud van de waterweg. Dat doen we onder meer door extra in te zetten op baggerwerken en het vrijwaren van locaties voor het storten van het gebaggerde slib.

Over de Seine-Schelde-West-verbinding zullen we op basis van alle resultaten van het studiewerk een beslissing nemen.

De ontwikkeling van de River Information Services wordt voortgezet. Met het oog op de vlotte afhandeling van de binnenvaart in de Vlaamse havens zullen de automatische identificatiesystemen (AIS) een belangrijk ondersteunend instrument zijn. De via AIS verzamelde informatie zal, met respect voor de privacy van de binnenscheepvaart, ook aangewend kunnen worden om de afhandeling aan te sturen, waarbij alle betrokken partijen ten volle hun verantwoordelijkheid opnemen.

We zetten de inspanningen voort voor de promotie, de gerichte communicatie, de marktprospectie

en de marketing van de binnenvaart in het goederenvervoer. We voeren het 3E-convenant, gericht op duurzaam vervoer te water en innovatie, uit. In dat kader investeren we onder meer in walstroom.”

Betreffende de havens:

“Voor het goederenvervoer zorgen we voor een optimalisatie en een betere benutting van de infrastructuur en de ontsluiting van het hinterland van onze zeehavens en waterwegen.

Investerings in haveninfrastructuur moeten samengaan met investeringen op vlak van mobiliteit, met het oog op een modal shift naar spoor en binnenvaart.”

3.3 Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009-2014

Om invulling te geven aan de strategische doelstellingen (SD) van het Vlaamse mobiliteitsbeleid, stelt de beleidsnota een aantal operationele doelstellingen (OD) voorop die voor de waterwegen vertaald werden naar enkele concrete maatregelen.

Vlot en veilig verkeer (SD)

Kaderend binnen de doelstelling om de bestaande maritieme en waterwegnetwerken optimaal te benutten (OD), wordt een doelmatige, veilige en vlotte binnenscheepvaartafwikkeling gegarandeerd door het ontwikkelen van het RIS (River Information Services), door de invoering van AIS (Automatisch Identificatie Systeem) en door de bediening van de beweegbare kunstwerken efficiënter te maken. Dit onder meer via afstandsbediening en het uitbreiden van bedieningstijden in functie van de noden.

Logistiek Vlaanderen als draaischijf van Europa (SD)

Logistieke ketens worden versterkt en verankerd in Vlaanderen (OD) door de clustering en bundeling van goederen en logistieke stromen. Hiervoor worden multimodale knooppunten ontwikkeld op goed doordachte plaatsen. De inzet van consultants moet bedrijven er toe aanzetten om voor een duurzaam en kostenefficiënt transport te kiezen. Comodaliteit wordt daarbij beschouwd als één van de oplossingen voor zowel bedrijfsinterne logistieke problemen, als voor negatieve maatschappelijke effecten van een te eenzijdig modusgebruik.

Innovatie in de logistieke keten (OD) wordt gestimuleerd door de inzet van moderne telematica- en communicatietechnologie om de logistieke, multimodale vervoersketens door Vlaanderen zo concurrentieel mogelijk te maken. De resultaten van innovatief onderzoek worden vertaald naar concrete proefprojecten om de onderzoeksresultaten uit te testen en vervolgens verdere implementatie te bewerkstelligen. Voor de waterweg wordt het intensifiëren van de inspanningen op vlak van innovatieve overslagconcepten en nieuwe binnenvaartmarktsegmenten (palletvervoer, vervoer van huishoudelijk afval, containers, etc.) vermeld. Tot slot wordt er ingespeeld op het optimaliseren en het rendabel maken van het vervoersaanbod op de kleinere waterwegen, door in te zetten op specifieke vervoerseenheden, die het mogelijk moeten maken om met een beperkte personeelsinzet een maximum aan goederen te vervoeren.

Logistiek Vlaanderen – ‘Samen sterk’ (SD)

Binnen het Flanders Inland Shipping Network, het forum van overheid en Vlaamse binnenvaartactoren, worden specifieke acties opgezet om de binnenvaart te versterken.

Beperking van de impact van de vervoerssector op mens en milieu (SD)

Er zal uitvoering worden gegeven aan het 3E-convenant van de binnenvaart. Dit convenant beoogt een verdere verbetering van de milieuprestaties van de binnenvaart. Er zal ook geïnvesteerd worden in walstroom.

De schakels van het vervoersnetwerk optimaal beheren en uitbouwen (SD)

Het waterwegennet wordt optimaal beheerd en gericht uitgebreid (OD) door te investeren in het vervolledigen van het netwerk van waterwegen. De investeringen die nodig zijn voor het wegwerken van bottlenecks en missing links zijn opgenomen in het 'Infrastructuur Masterplan voor de Vlaamse waterwegen - Horizon 2014', dat stelt dat onverminderd uitvoering wordt gegeven aan de realisatie van volgende projecten:

- doortocht van de Leie in Kortrijk
- de modernisering van het Albertkanaal
- de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal
- de verhoging van een spoorwegbrug over de Beneden-Nete
- de afwerking van het Zeekanaal Brussel-Schelde

Bijzondere aandacht gaat naar de realisatie van het Seine-Scheldeproject.

Voor volgende projecten worden rationele en geobjectiveerde beleidsbeslissingen genomen op basis van beleidsvoorbereidende studies:

- de bouw van sluizen op de Boven-Schelde
- Seine-Schelde West
- de modernisering van het Kanaal naar Charleroi
- de verruiming van de Dender afwaarts Aalst
- de vergroting van de vaar- en schutcapaciteit op het Kanaal Bocholt-Herentals
- de capaciteitsverruiming van het Albertkanaal

De inspanningen op het gebied van verdiepings- en onderhoudsbaggerwerken moeten geïntensifieerd worden en er wordt werk gemaakt van het verwerven en uitbouwen van voldoende stortcapaciteit.

Het patrimonium zal in goede staat worden gehouden en de opgebouwde gecumuleerde onderhoudsachterstand zal worden weggewerkt. Voor sommige infrastructuren zal zelfs onderhoud op zich niet volstaan maar zal moeten overgegaan worden tot vernieuwbouw.

De Vlaamse overheid blijft investeren in laad- en losinfrastructuur en waakt er over dat het areaal aan watergebonden terreinen wordt uitgebreid. Dit door valorisatie van bedrijventerreinen in functie van de waterweg, in combinatie met de bouw van kaaimuren, de creatie van watergebonden bedrijventerreinen, de sanering van verlaten watergebonden bedrijventerreinen en het verbeteren van bereikbaarheid en ontsluiting van watergebonden bedrijventerreinen.

De economische poorten – de zeehavens en de luchthavens – versterken (SD)

Om de economische poorten te versterken worden in het hinterland multimodale terminals of hot spots ontwikkeld (OD). Voor de waterwegen betekent dit een weloverwogen verdere uitbouw van het netwerk van inland-containerterminals en regionale overslagcentra, in functie van de nood aan opslag- en overslagcapaciteit van containers en andere goederen.

3.4 Resolutie Vlaams Parlement i.v.m. de binnenvaart

Op 23 februari 2011 werd de “resolutie betreffende de toekomst van de binnenvaart in Vlaanderen” aangenomen door het Vlaams Parlement. Het Vlaams Parlement vraagt de Vlaamse Regering hierin:

- voluit te blijven inzetten op de binnenvaart als duurzame vervoersmodus vanuit de verschillende Vlaamse zeehavens, en dit op een dicht waterwegennetwerk dat belangrijke industriële centra verbindt;
- met het oog op een samenhangende aanpak van de binnenvaart bij de federale overheid aan te dringen op economische maatregelen om de leefbaarheid van de binnenvaart te garanderen;
- de watergebonden infrastructurele projecten gelijkwaardig aan spoor- en wegprojecten te behandelen, vooral wat de beschikbaar gestelde middelen en uitvoeringstermijnen betreft;
- alle maatregelen uit te werken in nauw overleg met verschillende betrokken maatschappelijke groepen: de binnenschippers, de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen, de waterwegbeheerders, de verladers, organisaties van bedrijfsbelangen en havenbeheerders.

3.5 (Ontwerp) Mobiliteitsplan Vlaanderen

Iedereen wil zich graag vlot en veilig kunnen verplaatsen. Tegelijk wil Vlaanderen de Europese draaischijf voor logistiek en transport blijven. In een dichtbevolkte regio als Vlaanderen is het niet eenvoudig om de verschillende doelstellingen op elkaar af te stemmen. Hoe dit op korte en middellange termijn zal worden aangepakt, wordt aangegeven in het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen is niet zomaar een vrijblijvend toekomstbeeld. Het maakt fundamentele keuzes en legt een concrete streefdoelen (horizon 2030) en ambities (horizon 2050) vast. Deze zijn geënt op de vijf strategische doelstellingen van het Mobiliteitsdecreet voor het toekomstige mobiliteitsbeleid: een bereikbaar, toegankelijk, veilig, leefbaar, milieu- en natuurvriendelijk mobiliteitssysteem.

Het Mobiliteitsplan is de leidraad voor toekomstige mobiliteitsbeslissingen in Vlaanderen. Het informatieve gedeelte lijst de uitdagingen op waar de Vlaamse overheid extra werk van moet maken. Het richtinggevend gedeelte bevat de beleidskeuzes waarmee we de Vlaamse mobiliteit concreet vorm willen geven, en is bindend voor het Vlaamse Gewest en de eronder ressorterende diensten en agentschappen.

Conform het Mobiliteitsdecreet bestaat dit deel uit een beschrijving van de gewenste mobiliteitsontwikkelingen, de operationele doelstellingen betreffende de mobiliteitsontwikkeling en een actieplan.

De operationele doelstellingen luiden:

1. Samenhang en robuustheid van transportsysteem verbeteren.
2. Gebruikerskwaliteit van modale netwerken verhogen.
3. Efficiënt en veilig gebruik van transportsysteem.
4. Milieuvriendelijker en energie-efficiënter maken van het transportsysteem.

Voor de waterwegen en binnenvaart zijn volgende streefdoelen (2030) relevant:

- Op het hoofdwatwegennet bedraagt het aantal uren stremming door technische defecten niet meer dan 1% van het totaal aantal bedieningsuren.
- We beschikken over een fijnmazig netwerk van multimodaal ontsloten inlandse knooppunten voor het goederenvervoer.
- Een verbeterde multimodale dienstverlening.
- Een waterwegennet dat voldoet aan de minimumvereisten voor de TEN-T netwerken en dat is uitgerust met sturings- en informatiesystemen.
- Het gezamenlijk aandeel van spoor en binnenvaart in de modale verdeling neemt toe tot minimum 30% in 2030.
- De gemiddelde beladingsgraad in de binnenvaart neemt toe.
- Het waterwegennet wordt op een milieuvriendelijke manier beheerd.
- De binnenvaart zet in op de vergroening van de vloot en op een daling van het energieverbruik.
- We streven in de binnenvaart naar een toename van het gebruik van alternatieve brandstoffen.

3.6 Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

Op 28 januari 2011 besliste de Vlaamse Regering om, in uitvoering van het regeerakkoord, een proces op te starten tot opmaak van een Beleidsplan Ruimte Vlaanderen als opvolger voor het Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen.

Het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen wordt opgesteld als ruimtelijke visie voor 2050 om een antwoord te bieden op verwachte ruimtelijke ontwikkelingen de komende decennia. De wijze waarop de diverse ruimteclaims finaal hun beslag zullen krijgen, zal ook van invloed zijn op de ruimtelijke ontwikkeling van de Vlaamse waterwegen.

In het kader van het lopende opmaakproces van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, vragen de waterwegbeheerders dat de invulling van de toekomstige ruimtelijke organisatie, de verdere uitbouw van het waterwegennetwerk, de uitbouw van eraan gerelateerde watergebonden bedrijvigheid en noodzakelijke multimodale ontsluitingsmogelijkheden, optimaal zal toelaten. Dit is een belangrijke uitdaging voor het in opmaak zijnde beleidsplan Ruimte Vlaanderen en noodzakelijk voor het realiseren van de opdracht van de waterwegbeheerders (modal shift, vergroening transport e.d.) in opdracht van de Vlaamse overheid.

3.7 Strategische beleidsplannen zeehavens

Het is een duidelijke doelstelling van Vlaanderen om als belangrijke logistieke draaischijf een maximale toegevoegde waarde voor Vlaanderen te creëren. Als internationale economische knooppunten, spelen de vier Vlaamse zeehavens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende daar een cruciale rol in.

De versterking van de concurrentiepositie van de Vlaamse havens op internationaal vlak vereist o.a. dat er verder ingezet wordt op de multimodale hinterlandontsluitingen van de havens, op de mogelijkheden op het gebied van ontwikkeling van multimodale platformen in het hinterland en op het optimaliseren van transportstromen van en naar het hinterland.

In de Vlaamse zeehavens werden in 2011 in totaal 111 miljoen ton goederen geladen en gelost in/ vanuit binnenschepen. Met een aandeel van respectievelijk 87 en 23 miljoen ton nemen de havens van Antwerpen en Gent het leeuwendeel van de ladingen en lossingen door de binnenvaart voor hun rekening.

De haven van Antwerpen is uitstekend aangesloten op het Vlaamse binnenvaartnetwerk. Het is dus niet te verwonderen dat nagenoeg 40% van de totale goederenverkeer van en naar de haven van Antwerpen via de binnenvaart verloopt. In het "Masterplan Binnenvaart" stelt de haven van Antwerpen zich tot doel het aandeel van de binnenvaart in de modal split te verhogen tot 43% in 2020.

Het "strategisch plan 2010-2020" van de haven van Gent ambieert een modal split van 50% via de binnenvaart, 35% over de weg en 15% over het spoor. In 2012 bleek dat de doelstelling voor wat betreft de binnenvaart al werd gerealiseerd. De haven blijft echter werk maken van het verduurzamen van de goederenverkeer met meer binnenvaart en minder wegvervoer.

Bij gebrek aan een degelijke binnenvaartontsluiting bedraagt het aandeel van de binnenvaart in de Zeebrugse overslag slechts 1 %.

Het hoeft geen verder betoog dat de havens een belangrijke partner zijn bij het valoriseren van het potentieel van de binnenvaart in Vlaanderen. Deze zeehavens zetten in op meer binnenvaart. Het is dan ook belangrijk dat een netwerk aan goede binnenvaartwegen bestaat om de ambitie van de zeehavens waar te maken.

3.8 Masterplan 2020 Antwerpen

Om de verkeersproblemen rond Antwerpen aan te pakken, werkte de Vlaamse Regering het Masterplan 2020 uit dat moet zorgen voor vlotter verkeer, veiligere wegen en een grotere leefkwaliteit voor de mensen in de stad en in de rand van Antwerpen. Het Masterplan 2020 is veel meer dan een verzameling wegenwerken. Het gaat om tal van maatregelen die betrekking hebben op de verschillende vervoersmodi en die de verkeersdruk, de ongevallen en het sluipverkeer in en om Antwerpen moeten aanpakken. Zo zal naast de uitbreiding van het wegennet ook het openbaar vervoer verder uitgebouwd worden en komen er nieuwe, veilige fietsnetwerken. Nieuwe sluizen en verhoogde bruggen voor onze waterwegen moeten meer vrachtwagens van de weg halen. Tegen 2020 moet de helft van alle verplaatsingen in de Antwerpse agglomeratie met het openbaar vervoer, te voet of met de fiets gebeuren. Alleen op die manier kan Antwerpen een aangename omgeving voor iedereen worden. Relevante onderdelen van het Masterplan 2020 voor de waterwegen zijn:

- het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal tot 9,10 m;
- de Oosterweelverbinding op rechteroever, inzonderheid de impact op het Albertkanaal;
- de ondertunneling van de R1 onder het Albertkanaal.

3.9 Strategisch Actieplan Limburg in het Kwadraat (SALK)

Na de aankondiging van Ford om haar vestiging in Genk te sluiten, heeft de Vlaamse Regering een groep experts aangesteld om een strategisch actieplan voor Limburg te ontwikkelen, alsook een Taskforce om de relance-acties voor Limburg te coördineren en uit te voeren. Het SALK werd in 2013 door de Vlaamse Regering vastgesteld en formuleert voorstellen en randvoorwaarden om op korte en lange termijn duurzame en inclusieve werkgelegenheid in Limburg te creëren en om het economisch weefsel van de provincie Limburg te versterken.

Op korte termijn wordt een versnelde uitvoering van besliste infrastructuurprojecten beoogd, o.a. verhoging bruggen Albertkanaal. Verder stelt het SALK een verbeterde ontsluiting van Limburg als belangrijke randvoorwaarde voorop. Wat de waterwegen betreft, gaat het om de verhoging bruggen Albertkanaal en de vervanging van de sluizen Mol-Lommel op het Kanaal Bocholt-Herentals. De realisatie van een aantal (watergebonden) ENA-bedrijventerreinen wordt ook als een essentiële randvoorwaarde aanzien.

3.10 Vlaams Klimaatbeleidsplan en Luchtkwaliteitsplan

Klimaatbeleidsplan

Op 28.06.2013 keurde de Vlaamse Regering het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020 goed. Dit bestaat uit een overkoepelend luik, het Vlaams Mitigatieplan en het Vlaams Adaptieplan.

Het Mitigatieplan doelt op de reductie van de uitstoot van broeikasgassen voor alle sectoren.

De transportsector dient volgens het Witboek Transport (COM(2011)) een reductie van 60% broeikasgasemissies in 2050 t.o.v. 1990 te bereiken. In Vlaanderen is het grootste aandeel van transportemissies afkomstig van personenverkeer (45,5%) en goederenverkeer (34,5%) over de weg.

Hoewel het aandeel van de binnenvaart in de emissies beperkt is, is ook voor deze sector een aantal maatregelen weerhouden. Specifiek voor binnenvaart wordt er o.a. gestreefd naar efficiënte verbeteringen zoals het voorzien van een reglementair en logistiek kader voor LNG (vloeibaar gas) en het optimaal benutten van walstroom. Zoals besproken onder hoofdstuk 1, wordt via de modal shift van weg naar water een aanzienlijke bijdrage geleverd aan de reductie van broeikasgassen.

Het Adaptatieplan wil Vlaanderen voorbereiden op de effecten van een veranderend klimaat.

Voor de waterwegbeheerders bestaat de grootste uitdaging erin om, zowel in perioden van verhoogde debieten als langdurige droogte, de waterhuishouding zo accuraat mogelijk te beheren om de verschillende waterwegfuncties maximaal te blijven garanderen.

Momenteel zijn de Vlaamse waterwegen voldoende solide om in periodes van droogte nog gebruikt te worden. Dit belet niet dat het netwerk op middellange termijn (2030) nog robuuster gemaakt moet

worden door gerichte infrastructuraanpassingen, verdere optimalisering RIS, nodige verdiepingen en onderhoudswerken en maatregelen als gemeenschappelijk schutten.

Luchtkwaliteitsplan

Het Vlaams Luchtkwaliteitsplan werd door de Vlaamse Regering goedgekeurd op 30.03.2012. Met dit plan wordt ingezet op een betere luchtkwaliteit door het opleggen van normen voor de uitstoot van NO_x, SO_x en fijn stof. Specifiek voor de binnenvaart ligt de focus hier op het faciliteren van emissiereducerende technologieën, walstroom en LNG.





Kanaal Bochoft-Herentals - Sluis 2 Mol

*Boven-Schelde - Sluis Asper*

4 Juridisch / regelgevend kader

In dit hoofdstuk wordt de meest relevante regelgeving met betrekking tot de binnenvaart en de waterwegen vermeld en wordt kort aangegeven wat de impact ervan is.

4.1 De RIS-richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005

Teneinde de scheepvaartsturing en scheepvaartbegeleiding binnen Europa harmonieus op elkaar af te stemmen, zodat het Europese waterwegennet als één geheel kan ervaren en bevaren worden, hebben het Europees Parlement en de Raad op 7 september 2005 een richtlijn uitgevaardigd, genaamd 'Richtlijn betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (Richtlijn 2005/44/EG)'. RIS is een pakket van geharmoniseerde en vrij toegankelijke diensten en informatiesystemen, die het verkeers- en vervoersproces moeten optimaliseren door het verbeteren van de veiligheid, de efficiëntie en de milieuvriendelijkheid van het vervoer over de binnenwateren.

De richtlijn is van toepassing op binnenwateren van klasse IV of hoger, en die via een vaarweg van klasse IV of hoger verbonden zijn met een vaarweg van klasse IV of hoger van een andere lidstaat, met inbegrip van de havens op zulke waterwegen.

In de richtlijn zijn technische richtsnoeren en specificaties opgenomen waaraan de verschillende RIS-diensten dienen te voldoen. Deze technische richtsnoeren en specificaties houden rekening met de werkzaamheden van de op dat gebied relevante internationale organisaties.

De technische richtsnoeren voor het gebruik van RIS en de technische specificaties voor tracking & tracing en voor de berichten aan de scheepvaart, zijn reeds tijdig en succesvol geïmplementeerd op de relevante Vlaamse waterwegen. Aan de specificaties voor de digitale vaarkaarten moet Vlaanderen voldoen tegen 29 maart 2016.

4.2 Kaderrichtlijn Water – decreet Integraal Waterbeleid (en wijzigingen)

De Europese kaderrichtlijn Water, van kracht sinds 22 december 2000, heeft als doel de watervoorraden en de waterkwaliteit in Europa veiligstellen en de gevolgen van overstromingen en perioden van droogte afzwakken. Aansluitend op deze richtlijn moet de Overstromingsrichtlijn van 23 oktober 2007 ervoor zorgen dat de lidstaten het risico op overstromingen beter kunnen inschatten en dat ze maatregelen nemen om overstromingsschade te beperken.

Het decreet betreffende het Integraal Waterbeleid vertaalt beide Europese richtlijnen in Vlaamse regelgeving en vormt hierbij het juridisch kader voor het integraal waterbeleid in Vlaanderen.

Het decreet betreffende het integraal waterbeleid legt de doelstellingen en beginselen van het integraal waterbeleid vast, waarbij de multifunctionaliteit van de watersystemen sterk benadrukt wordt. Het decreet bepaalt de indeling van de Vlaamse watersystemen in stroomgebieden, bekkens en

deelbekkens, en vertaalt deze fysische indeling door in de formele organisatiestructuur en de planning voor het integraal waterbeleid. Voor de concrete toepassing van het integraal waterbeleid worden een aantal instrumenten aangereikt zoals de watertoets, de oeverzones en de instrumentenmix voor verwerving van onroerende goederen, aankoopplicht en vergoedingsplicht.

De waterwegbeheerders zijn binnen hun beheergebied belangrijke spelers op het vlak van integraal waterbeleid en kiezen ervoor om in de verschillende overlegstructuren hun rol ten volle te spelen.

4.3 ADN-richtlijn – vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren

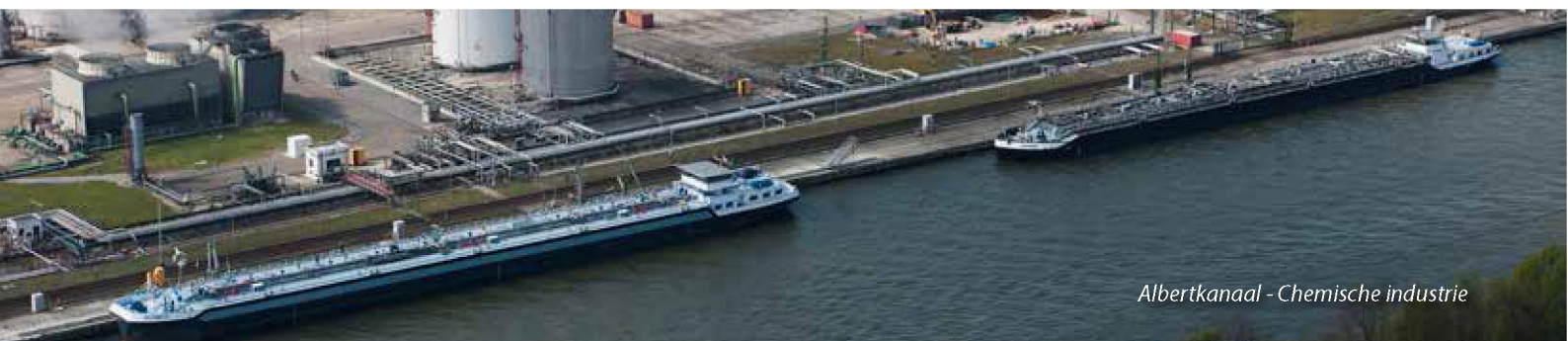
Het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen met vaartuigen over de binnenwateren van de Europese Unie, is initieel geregeld door het Europees verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren, dat door de Economische Commissie van Europa van de Verenigde Naties op 26 mei 2000 werd aangenomen.

In uitvoering van dit zogenaamde ADN-verdrag, vaardigde de Europese Unie nadien richtlijnen uit, waardoor de lidstaten worden opgelegd de regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren in te voeren.

De omzetting van de ADN-richtlijn, en meer bepaald de invulling van de uitvoeringsbesluiten, zal een belangrijke impact hebben op de werking van de waterwegbeheerders en zal een aantal verantwoordelijkheden en taken bij hen leggen. Zo worden er door de waterwegbeheerders ligplaatsen voorzien die specifiek gereserveerd worden voor de kegelschepen.

De ADN-regelgeving zal verder een grote impact hebben op het laden, vervoeren en lossen van deze gevaarlijke goederen.

De waterweg is de meest aangewezen transportmodus om gevaarlijke goederen te transporteren. Daarbij is het essentieel dat gedetailleerde gegevens over de goederen gekend zijn bij de waterwegbeheerder. Deze ladinginformatie geeft de waterwegbeheerder de mogelijkheid het transport van gevaarlijke goederen in alle omstandigheden op de meest veilige wijze te managen.



Albertkanaal - Chemische industrie

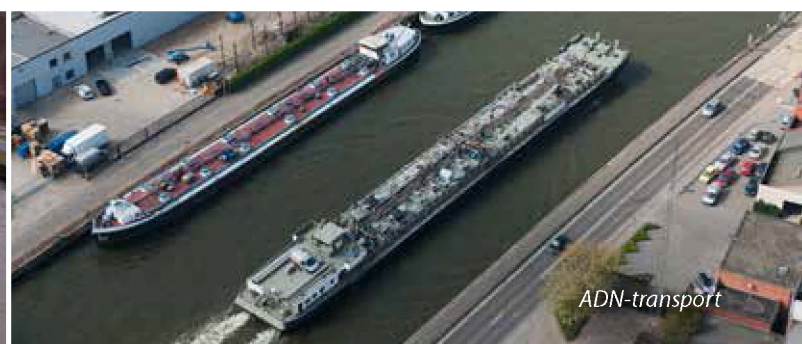
4.4 Scheepsafvalstoffenverdrag

Het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (Scheepsafvalstoffenverdrag) van 9 september 1996, heeft als doelstelling de bescherming van het milieu en de verhoging van de veiligheid van de binnenvaart en de opvarenden.

De algemene principes van het verdrag omvatten:

- het voorkomen van afval;
- het veilig en gescheiden inzamelen en verwijderen van scheepsafval dat niet vermeden kan worden;
- het bij de veroorzaker in rekening brengen van de kosten van inzameling en verdere verwijdering;
- het voorkomen van concurrentievervalsing door het stellen van uniforme regels in alle verdragsluitende landen.

In uitvoering van het Scheepsafvalstoffenverdrag dient een voldoende dicht net aan ontvangstinrichtingen voor het scheepsbedrijfsafval te worden ingericht en moeten regels voor de inzameling, de afgifte en de ontvangst van afvalstromen worden opgesteld. Ten slotte bevat het verdrag bepalingen voor de financiering van de inname en verwijdering van scheepsafval. Deze verplichtingen werden uitgewerkt in het Vlaams afvalbeheersplan voor de binnenvaart.





5 Waterwegen en binnenvaart in Vlaanderen

5.1 Het Vlaamse waterwegennetwerk

Omvang en dimensies

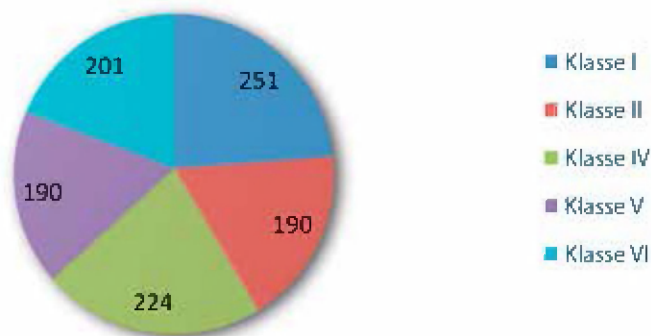
Vlaanderen beschikt over een uitgebreid net van vaarwegen geschikt voor de binnenvaart. De totale lengte van dit netwerk bedraagt 1.056 km.

Dit uitgebreide netwerk, dat bovendien centraal gelegen is t.o.v. de andere Europese landen, waar de binnenvaart een belangrijke rol speelt in het goederenvervoer via de waterweg (Nederland, Duitsland, Frankrijk), vormt een belangrijke troef voor de logistieke functie van Vlaanderen binnen Europa.

De CEMT (Conférence Européenne des Ministres de Transport) deelde de binnenwaterwegen in verschillende klassen in, naargelang het type binnenvaartschepen waarvoor ze toegankelijk zijn¹⁷. Zo is de klasse I gericht op schepen met een laadvermogen van 300 ton (Spits), de klasse II op 600 ton-schepen (Kempenaar), de klasse IV op 1.350 ton-schepen, de klasse V op duwvaart met een laadvermogen van 2.250 (Va) tot 4.500 ton (Vb) (één of twee duwbakken) en klasse VI ten slotte op duwvaart tot 9.000 ton (4 duwbakken).

In volgende figuur is een overzicht gegeven van het Vlaamse waterwegennet en het aandeel in km volgens de verschillende bevaarbaarheidsklassen. 58% van het Vlaamse waterwegennetwerk is bevaarbaar voor schepen met een laadvermogen van minimaal 1.350 ton (klasse IV en hoger).

Vlaamse Binnenwateren - verdeling per klasse (km.)
totale lengte: 1,056 km



¹⁷ Resolution No. 92/2 on new Classification of Inland Waterways [CEMT/CM(92)6/FINAL]

Verbonden met de Vlaamse zeehavens

Het netwerk is aangesloten op de Vlaamse zeehavens, die op hun beurt dankzij dit netwerk over uitstekende hinterlandverbindingen beschikken.

Zo heeft de haven van Antwerpen verbindingen met de Beneden-Zeeschelde en het Zeekanaal Brussel-Schelde voor schepen van klasse VIb (9.000 ton) en met het Albertkanaal voor schepen van klasse Vb (4.500 ton) en binnen afzienbare tijd klasse VIb.

De haven van Gent heeft een directe verbinding via het sluizencomplex van Evergem voor schepen van klasse Vb (4.500 ton). De achterliggende bovenstroomse waterwegen zullen in het kader van Seine-Schelde eveneens toegankelijk gemaakt worden voor klasse Vb.

De haven van Zeebrugge en verderop de haven van Oostende hebben een ontsluiting via het Kanaal Gent-Oostende onder beperkende voorwaarden voor klasse IV (1.350 ton). De aan- en afvoer van containers gebeurt ook via de Westerschelde met estuaire schepen. Deze kunnen op een beperkt aantal trafiekrelaties, zoals naar Antwerpen, ingezet worden.

Goede verbindingen met aangrenzende gewesten en landen

Het Vlaamse waterwegennetwerk heeft meerdere verbindingen met de waterwegen in de andere gewesten, in Nederland en Frankrijk.

Via de Leie, het Spierekanaal, de Boven-Schelde, de Dender, het Kanaal naar Charleroi en het Albertkanaal is er een directe verbinding met het waterwegennetwerk van het Waalse Gewest.

De waterweg in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zit gevat tussen het Kanaal naar Charleroi en het Zeekanaal Brussel-Schelde. De verbinding naar de Haven van Brussel via het Zeekanaal Brussel-Schelde, is mogelijk voor vaartuigen tot 4.500 ton via de sluis van Wintam. Het opwaartse pand van het Zeekanaal van de zeesluis Wintam tot Willebroek is geschikt voor vaartuigen tot 10.000 ton.

Naar het Nederlandse waterwegennetwerk zijn er verbindingen via het Kanaal Gent-Terneuzen, de Beneden-Zeeschelde, de Schelde-Rijnverbinding, de Zuid-Willemsvaart - waar er zowel een grensovergang in het noorden (Bocholt) als in het zuiden (Lanaken) is - en ten slotte de Maas.

Met Frankrijk is er een directe verbinding via het Kanaal Nieuwpoort-Duinkerke. Over 7,7 km is er een gemeenschappelijk beheer met Frankrijk voor wat de Grensleie betreft.



5.2 De binnenvaart in Vlaanderen

Evolutie vervoerscijfers binnenvaart

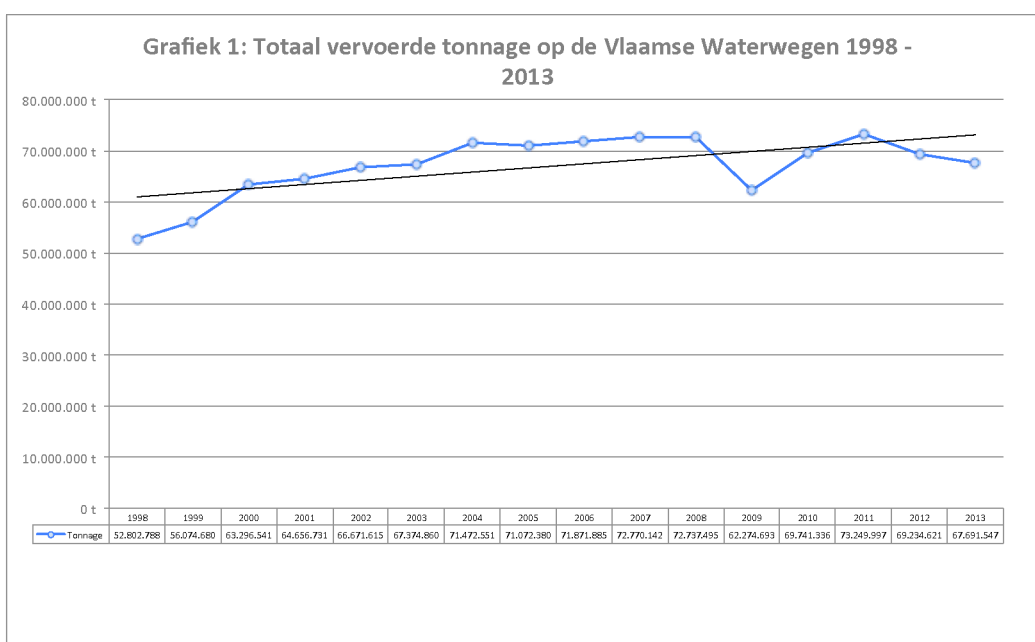
Van 1998 (52,8 mio ton en 3,3 mia tonkm) tot 2004 (71,5 mio ton en 4,7 mia tonkm) heeft de binnenvaart in Vlaanderen een sterke groei gekend (zie grafiek 1 en 2).

Sinds 2004 is de markt gestabiliseerd, met uitzondering van 2009. De sterke daling in 2009 is het gevolg van de economische crisis.

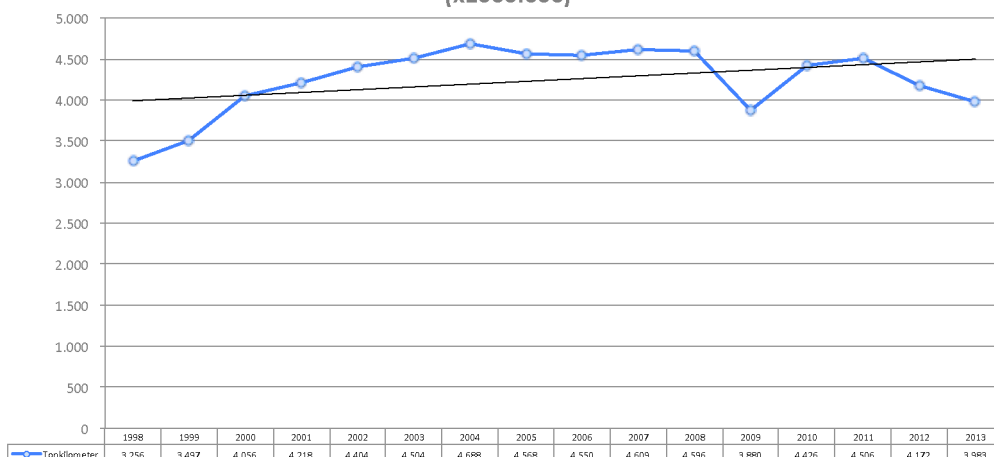
In 2012 laat de sluiting van de staalindustrie in Luik zich voelen.

Het containervervoer kent een gelijkaardige evolutie met een nog steeds stijgende trendlijn (zie grafiek 3).

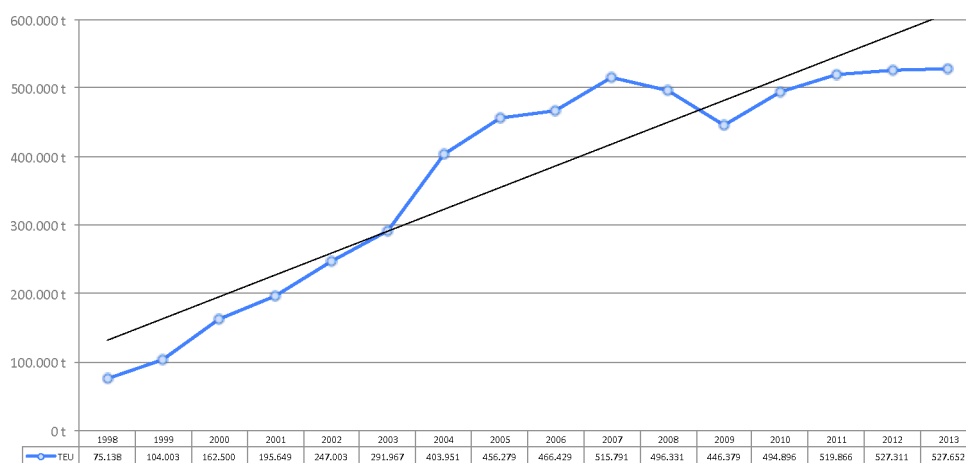
Voor de toename van tonnage aan ladingen en lossingen trekt de aandacht. Het invoeren van het succesvolle PPS-kaaimurenprogramma is hier niet vreemd aan. Deze toename wijst op de creatie van toegevoegde waarde binnen het Vlaams Gewest (zie grafiek 4).

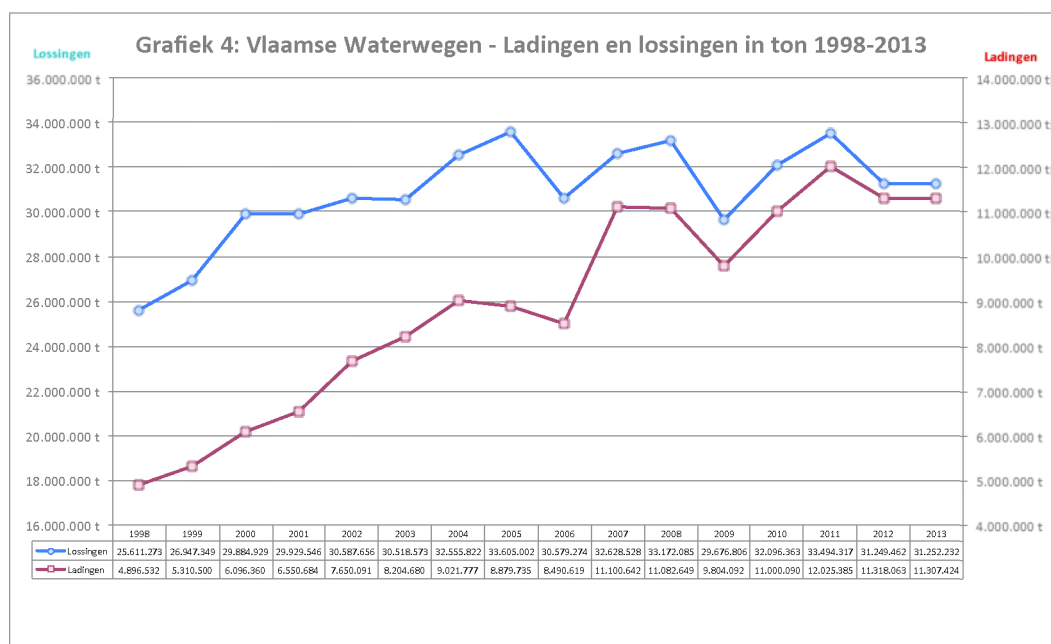


Grafiek 2: Tonkilometer op de Vlaamse Waterwegen 1998 - 2013
(x1000.000)



Grafiek 3: Containerbinnenvaart Vlaamse terminals in TEU 1998-2013





Tendensen, potenties en prognoses binnenvaartvervoer

Algemeen mag gesteld worden dat de vraag naar transport afhankelijk is van de economische activiteit.

Verwacht wordt dan ook dat een economische heropleving zich snel zal doorvertalen in een groei van het vervoerd volume via de binnenvaart.

Bijzondere aandacht verdient het toenemende containervervoer. Ook de komende jaren kan nog een sterke groei van het containervervoer verwacht worden. Op mondiaal vlak blijft het transport van stukgoederen die per container vervoerd worden immers sterk groeien. Steeds groter wordende consortia en groter wordende schepen zullen een performante hinterlandverbinding (binnen Vlaanderen, maar ook internationaal) vereisen.

Dat het aanboren van nieuwe markten voor een fundamentele ommezwaai kan zorgen, wordt ten volle bewezen door de groei in het containervervoer in de voorbije 15 jaar (van 59.700 TEU in 1997 naar 527.652 TEU in 2013).

Nieuwe tendensen tekenen zich af, waaronder:

- de (hernieuwde) belangstelling van de industrie voor palletvervoer via de binnenvaart;
- het tekort aan kleine schepen door een stijgende marktvraag en opwaardering van de kleine kanalen;
- het groeiend milieubewustzijn van de ondernemers en de publieke opinie;
- de vraag naar CO₂-neutrale transportmodi.

Studies toonden intussen het enorme potentieel aan van 'nieuwe markten' voor de binnenvaart zoals:

- palletvervoer, met een potentieel van minimaal 6 mio ton/jaar;
- grondvervoer in het kader van bouwkundig grondverzet, met een potentieel van minimaal 1 mio ton/jaar;
- het vervoer van huishoudelijke afvalstoffen met een potentieel van ca. 1 mio ton/jaar;
- het vervoer van reefer containers met een potentieel van ca. 10.000 TEU/jaar;
- stadsdistributie;
- het vervoer van biomassa;
- ...

Het beleid moet inzetten op drempelverlaging voor deze nieuwe goederenmarkten, waarbij belemmerende factoren worden weggewerkt via gerichte maatregelen.

Volgens het Federaal Planbureau zal het BBP de komende jaren stijgen in Vlaanderen. De toename van zowel consumptie als productie zullen in de komende decennia een sterk toenemende vraag naar mobiliteit creëren in Vlaanderen.

Het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen zet in op comodaliteit als hoeksteen voor de mobiliteitsontwikkeling en stelt als streefdoel voor 2030 een gezamenlijk aandeel van spoor en binnenvaart in de modale verdeling van minimum 30% voorop.

De binnenvaart profileert zich in het ontwerp Mobiliteitsplan als grootste stijger tegenover de andere vervoersmodaliteiten. Voor de periode 2010-2040 wordt er een gemiddelde jaarlijkse groei verwacht tussen 1.85% en 7.32%. Dit is een duidelijke trendbreuk met het verleden waar in de periode 2000-2010 de gemiddelde jaarlijkse groei van de binnenvaart 1% bedroeg.

De groei van het binnenvaartvervoer is te verklaren door zowel de stijging van het BBP als de prijsontwikkeling van het transport. In de verschillende scenario's die in het ontwerp Mobiliteitsplan werden opgesteld, werd immers uitgegaan van een verhoogde efficiëntie van het transport via de binnenvaart met een verlaging van de kosten tot gevolg. Een verlaging van de kosten duidt op een hoge mate van effectiviteit van het beleid dat erop gericht is om de logistieke keten te verbeteren, schaalvoordelen te genereren door de gerichte uitbouw van de infrastructuur, rendementsverbeteringen te realiseren bij het schip en de overslag, en positieve effecten te ressorteren door een bedrijfsvriendelijke regelgeving inzake de binnenvaart.

De binnenvaart heeft een belangrijke rol te vervullen om aan de vraag naar goede hinterlandverbindingen en naar mobiliteit te voldoen.

Deze resultaten tonen in het bijzonder de noodzaak aan van investeringen in het binnenvaartnet om de basiscapaciteit te garanderen.

5.3 Het Vlaamse waterwegennet: actuele status en streefbeeld

Actuele status

In de periode 2009-2014 gaven beide waterwegbeheerders via hun investeringsprogramma's uitvoering aan het Masterplan – Horizon 2014. Het vooropgestelde investeringsniveau, en bijgevolg ook de ambitie van het Masterplan, is evenwel niet haalbaar gebleken. Zo bereikten de investeringen in het onderhoud van de waterweginfrastructuur en in het op diepte houden van de waterweg in de periode 2009-2014, niet het vooropgestelde peil. Om het patrimonium in goede staat te houden, en om de andere functies van de waterweg (de natuur- en de recreatieve functie) op geïntegreerde wijze ten volle tot hun recht te laten komen, moeten jaarlijks voldoende kredieten ter beschikking zijn. De huidige beperkte budgetten voor de binnenvaart leggen een zware hypotheek op de geïntegreerde aanpak.

Bovendien stijgt het belang van de kleinere waterwegen en is hun operationaliteit door het jarenlange beperkte onderhoud ernstig aangetast. Het terug volwaardig operationeel maken en houden van het Vlaamse waterwegennet, zal in de toekomst een belangrijke opdracht vormen.

Wat de infrastructurele knelpunten van het Masterplan Horizon 2014 betreft, werden enkele projecten voltooid en kregen andere projecten verder uitvoering, zij het aan een trager ritme dan in het Masterplan werd vooropgesteld.

De bouw van de tweede sluis in Evergem en de bouw van een tweede brug over de Zeeschelde te Temse, waren anno 2010 gerealiseerd.

Door de realisatie van de tweede sluis in Evergem, zijn de wachttijden voor de schippers fel gereduceerd en is de bedrijfszekerheid verdubbeld. De volledig nieuw gebouwde Scheldebrug te Temse heeft het jarenlange fileleed helpen verzachten.

De laatste realisatiefase van de opwaardering naar klasse IV van de doortocht van de Leie te Kortrijk, werd in 2010 ingezet. Sinds november 2010 (afbraak bestaande Budabrug) kan het maatgevende schip van 1.350 ton zonder beperkingen in één richting doorheen de doortocht van Kortrijk varen. Sedertdien maken beduidend meer schepen met grotere tonnenmaat (zelfs tot 1.500 à 2.000 ton) gebruik van de Leie voor het transport van en naar Frankrijk. Er wordt verwacht dat deze tendens zich zal doorzetten van zodra ook de laatste beperking qua breedte zal zijn weggenomen en tweerichtingsverkeer voor klasse IV schepen mogelijk wordt in de doortocht van Kortrijk (najaar 2014). De doortocht is ook reeds geschikt voor eenrichting klasse Vb en sluit daarmee aan op de uitbouw van de Leie op klasse Vb in kader van het Seine-Scheldeproject.

De verruiming van het Noordervak van de Ringvaart, passend in het Seine-Scheldeproject, nadert haar afwerking (najaar 2014). De werken zullen deze sectie van de Ringvaart in twee richtingen bevaarbaar maken voor schepen tot klasse Vb (tot 4.500 ton), met behoud en zelfs uitbreiding van de huidige laad- en losmogelijkheden.

De afwerking van het Zeekanaal Brussel-Schelde voor 10.000 ton schepen werd continu voortgezet. De bouw van de nieuwe oever tussen Hellegatkaai en de oude kanaalarm te Puurs, en de verdiepingsbaggerwerken op het pand Kraagput-Willebroek en spoorwegbrug-Puurs op het Zeekanaal Brussel-Schelde, zullen na het uitbaggeren van de nu nog ondiepe zones, mee zorgen voor een diepere doorvaart en het toelaten van de 10.000 ton schepen.

Inmiddels werden ook de twee spoorwegbruggen over de Beneden-Nete te Duffel verhoogd (één voor reizigersvervoer (lijn 25) en één voor goederenvervoer (lijn 27) in functie van de verbetering van de bevaarbaarheid voor de containervaart met drie lagen containers en klasse IV-schepen. Maar de opbrengst voor de binnenvaart zal zich slechts effectief doorzetten op het ogenblik dat alle knelpunten voor de containervaart op de Beneden-Nete zijn weggewerkt, met name de geplande verhogingen van de baanbruggen te Duffel en Walem.

Het verruimen van het Albertkanaal in het vak Antwerpen-Wijnegem tot klasse VIb kreeg verder vorm. De Noorderlaanbrug is herbouwd met een vrije hoogte van 9,10 m, de herbouw van de spoorbruggen te Antwerpen is in uitvoering, in Wijnegem is een wachthaven voor de binnenvaart gerealiseerd en een aantal oeveraanpassingen zijn uitgevoerd of zijn in uitvoering.

In de periode 2009-2014 werden verschillende bruggen over het Albertkanaal herbouwd of aangepast tot een vrije hoogte van 9,10 m: Briedgen, sluisbruggen Hasselt, Diepenbeek en Ham, Ham, Oevel-Punt, Herentals-Olen en Grobbendonk. Volgende bruggen zijn in uitvoering: Meerhout-Veedijk, Olen-Hoogbuul, Viersel, E34-bruggen Ranst en Oelegem I. Bij de herbouw van de bruggen werden de kanaalversmallingen ter plaatse van de bruggen verwijderd waardoor een vlottere en veiligere doorvaart mogelijk is. Het effect en rendement van deze investeringen zullen evenwel pas volledig merkbaar zijn, wanneer alle brugverhogingen zijn uitgevoerd.

Voor andere projecten werden de beleidsbeslissingen middels studiewerk verder voorbereid. Het betreft: de ontsluiting van de zeehaven van Brugge, de bouw van sluizen op de Boven-Schelde, de werken aan het Kanaal naar Charleroi, de opwaardering van het kanaal Roeselare-Leie en het Kanaal Bossuit-Kortrijk, de opwaardering van de Dender en de bevaarbaarheid van de Boven-Zeeschelde, de verhoging van de capaciteit van het sluizencomplex Wijnegem (Albertkanaal) en de vervanging van drie 600 ton-sluizen op het Kanaal Bocholt-Herentals.

Er werd dus al heel wat werk verricht, maar gegeven de budgettaire beperkingen is het in het Masterplan Horizon 2014 vooropgestelde uitvoeringsschema niet haalbaar gebleken. Het werk is dus nog lang niet afgerond. Ook voor de infrastructurele uitbouw moet het krediet verhoogd worden, om in overeenstemming te zijn met de economische waarde van de modus en om deze te kunnen voorbereiden op de rol die van de binnenvaart in de toekomst algemeen verwacht wordt.



Albertkanaal - Brug Grobbendonk



Scheldebrug Temse

Streefbeeld

Het streefbeeld voor het Vlaamse waterwegennet en binnenvaart dat de basis vormt voor het actieplan van het Masterplan, moet rekening houden met en wordt bepaald door:

- de voorspelde groei van het goederenvervoer via de binnenvaart zoals aangegeven in 5.2;
- de doelstellingen van het Europese transportbeleid, inzonderheid de richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk;
- de doelstellingen van het Vlaamse mobiliteitsbeleid, met name de streefdoelen (2030) en ambities (2050) van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Toekomstverkenningen die werden uitgevoerd in het kader van het opstellen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, geven aan dat, mits de goede randvoorwaarden worden vervuld, een modaal aandeel van de binnenvaart van minstens 20% over 20 jaar haalbaar is. Deze kans mogen we niet laten liggen. Veel zal afhangen van het beleid dat de overheden op alle niveaus zullen voeren. De mate waarin bv. de externe kosten zullen doorgerekend worden, de infrastructuur wordt uitgebouwd, de klimaatverandering wordt bestreden, ... zullen de modal shift sterk beïnvloeden.

De aantrekkelijkheid van de binnenvaart moet vergroten door in de eerste plaats de kwaliteit van het netwerk te verbeteren. In onze evoluerende samenleving is de kwaliteit van een vervoerssysteem een doorslaggevende factor voor zijn aantrekkelijkheid.

Het binnenvaartnetwerk moet slim, sterk en daardoor snel zijn.

Voor een **sterke** binnenvaart zijn investeringen in infrastructuur noodzakelijk. Een binnenvaartnetwerk dat klaar is voor de toekomst, dat beantwoordt aan de vragen en vereisten van de klanten, dat veilig en innovatief is.

Het netwerk van Vlaamse waterwegen vertoont in dit opzicht nog een aantal infrastructurele tekorten waardoor het netwerk onvoldoende compleet en homogeen is, vooral in relatie tot de zeehavens.

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.

Traditioneel worden er via de binnenvaart bulkgoederen zoals zand en grind vervoerd. In een tweede golf is het vervoer van containers erbij gekomen. Nieuwe markten aanboren, nieuwe goederenstromen begeleiden, is een constante uitdaging. Er zijn immers nauwelijks goederen die niet door de binnenvaart vervoerd kunnen worden.

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, inspanningen van de sector, meer bepaald inzake schonere motoren, vereist zullen zijn.

Het bereiken van het streefbeeld wordt vorm gegeven in vier actiepijlers:

1. Het realiseren van een bedrijfszekere waterweginfrastructuur en een betrouwbaar en veilig gebruik.

Dit veronderstelt een aangepast onderhoudsniveau, het op diepte houden van de waterweg door baggerwerken, het voorzien in River Information Services (RIS) en scheepvaartsturing en bedieningstijden afgestemd op de behoeften.

2. Het gericht uitbouwen van het waterwegennet.

Dit houdt in het tijdig uitbreiden (schaalvergroting) van het netwerk door het verbeteren van de bevaarbaarheid, het verruimen van waterwegen en het wegwerken van capaciteit-beperkende knelpunten, het voorzien in overslaglocaties en faciliteiten voor de binnenvaart.

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

Dit veronderstelt het verhogen van de attractiviteit van de binnenvaart, een waterweg-georiënteerd grondbeleid, het versterken van de positie van de binnenvaart binnen de logistieke keten, het nemen van specifieke modal shift acties en het voeren van een beleid gericht op het aansnijden van nieuwe markten voor de binnenvaart.

4. Waterwegen als ruggengraat van economische ontwikkeling.

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

In het streefbeeld is vooral de nadruk gelegd op de nautische en economische functie van de waterweg. Daarnaast vervullen waterwegen vaak nog tal van andere taken zoals: waterhuishouding en -beheersing, recreatie, watervoorziening en een ecologische functie. De uitdaging voor de waterwegbeheerders is deze verschillende functies van de waterweg te combineren, zonder dat ze elkaar hinderen, en in een duurzaam en dynamisch beheer te voorzien.

Bij de uitvoering van projecten en initiatieven die uitvoering geven aan deze actiepijlers, vormt de multifunctionaliteit van de waterweg en zijn omgeving een belangrijk element. Er dient dan ook voortdurend oog te zijn voor de andere functies die de waterweg vervult. Daarnaast moeten er mogelijke synergiën worden gezocht en benut.



Zeekanaal Brussel-Schelde - Zeesluis Wintam

6 Actieplan voor de Vlaamse waterwegen

6.1 Inleiding

Het actieplan gaat uit van de vier voormelde pijlers van het streefbeeld. Voor elk deelproject wordt, op basis van een beperkte SWOT-analyse, aangegeven welke acties zich aandienen om invulling te geven aan het streefbeeld voor de waterwegen en de binnenvaart. Hierbij wordt – voor zover nodig – onderscheid gemaakt tussen de Horizon 2020 en 2030.

Voor elk deelproject wordt een verwijzing toegevoegd naar (een) actielijn(en) uit het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Voor de investeringen die met de acties overeenstemmen, wordt verwezen naar de overzichtstabel die is opgenomen in 7.1.

6.2 Een bedrijfszekere waterweginfrastructuur en een betrouwbaar en veilig gebruik

6.2.1 Het onderhoud van de infrastructuur

Zie ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen actiedomein 3 – actielijn 15

Het uitgebreide en steeds groeiende patrimonium van onder andere vaste en beweegbare bruggen, sluizen, 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 het einde van de beoogde levensduur.

Sinds eind jaren '90 is de systematiek van de periodieke inspecties ingevoerd, waardoor beheerders een goed inzicht hebben op de toestand van de kunstwerken. Door dit inzicht kunnen de beschikbare budgetten voor onderhoud van infrastructuur doelmatig ingezet worden op die infrastructuur, die het dringendst herstel nodig heeft. Het budget is echter reeds lange tijd ontoereikend om alle vastgestelde gebreken structureel aan te pakken. Hierdoor is er een belangrijke achterstand ontstaan in het onderhoud.

Door de bouw golf aan kunstwerken in de jaren '70 en '80 is het noodzakelijk om een versneld onderhoudsprogramma op te starten om de waterweginfrastructuur terug in goede staat te brengen. Enkel zo kan de beoogde levensduur effectief bereikt worden.

Uitstel van dit onderhoud leidt tot versnelde degradatie, wat in eerste instantie leidt tot veiligheids- en betrouwbaarheidsrisico's en veel grotere herstellkosten. Bij blijvend uitgesteld onderhoud kan dit finaal leiden tot reductie van de levensduur en dus vroegtijdige vervanging. Bovendien zal een grondige herstelling of vervanging van bijvoorbeeld een wegbrug veel meer impact hebben op het verkeer dan het uitvoeren van periodieke onderhoudswerken.

De vervangingswaarde van het totale patrimonium aan waterweginfrastructuur wordt geraamd op 10,2 miljard euro¹⁸. In de literatuur van het levenscyclus-denken (o.a. PIANC-rapporten) wordt gesteld dat jaarlijks 1 à 2,5% van de vervangingswaarde noodzakelijk is om bestaande infrastructuur in goede staat te houden gedurende de beoogde levensduur. Dit komt dus neer op een noodzakelijk jaarlijks onderhoudsbudget van 102 à 255 miljoen euro.

Voor het onderhoud van de waterweginfrastructuur wordt een jaarlijks budget van 230 miljoen euro gedurende de komende tien jaar noodzakelijk geacht. Dit budget zou toelaten om voldoende structureel onderhoud uit te voeren, zodat de achterstand in onderhoud weggewerkt is en de infrastructuur opnieuw in goede staat verkeert. 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.

Na deze periode blijft een minimum jaarlijks onderhoudsbudget van 1% van de vervangingswaarde noodzakelijk ofwel 100 miljoen euro.

6.2.2 Vernieuwbouw of vervangingsbouw

Zie ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen actiedomein 3 – actielijn 15

Elke infrastructuur heeft een bepaalde levensduur die enkel bij goed onderhoud bereikt kan worden. In een aantal gevallen is er echter nood aan de vervanging van de infrastructuur vooraleer de beoogde levensduur bereikt is:

- verhoging van de vaarklasse van een waterweg (bv. Seine-Scheldeproject dat vernieuwing van alle sluizen op de Leie noodzaakt voor klasse Vb-schepen). Dit type projecten komt aan bod in 6.3.1 Wegwerken capaciteitsbeperkende knelpunten;
- versnelde veroudering van de infrastructuur door gebrek aan onderhoud;
- nieuwe eisen inzake gebruik van de infrastructuur;
- nieuwe eisen inzake gabariet van de kruisende infrastructuur.

Algemeen kan gesteld worden dat de gemiddelde levensduur van het huidige patrimonium 50 jaar bedraagt. Bij nieuwbouw van kunstwerken zoals bruggen en sluizen wordt echter een levensduur van 100 jaar vooropgesteld. Ook de beoogde inhaaloperatie inzake onderhoud zal een levensduur-verlengend effect hebben. Een groot deel van de hierboven beschreven aanleidingen tot vernieuwing van infrastructuur, wordt ondervangen door projecten inzake de uitbouw van het waterwegennet (6.3), bijvoorbeeld de vernieuwing van de sluizen op de Leie in



Vervanging sluisdeuren



Baggerwerken

het kader van het grootschalige Seine-Scheldeproject. 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 (6.3) opgevangen wordt. 25% of 25 miljoen euro is noodzakelijk voor resterende projecten inzake vernieuwbouw en vervangingsbouw.

6.2.3 Het op diepte houden van de waterweg – het baggeren

Zie ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen actiedomein 3 – actielijn 15

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.

Op bepaalde waterwegen diende de diepgang in de voorbije jaren beperkt te worden als gevolg van specie die zich heeft afgezet, dikwijls na periodes van afvoer van grote waterdebieten of door het uitstellen van baggerwerken. Hierdoor kunnen de schepen hun laadvermogen niet ten volle benutten, waardoor het kostenvoordeel van het vervoer over water onder druk komt. Ook andere functies, zoals de afvoer van water in wasperiodes, kan in het gedrang komen. Dit laatste vraagt verhoogde aandacht voor onderhoudsbaggerwerken, omdat verwacht wordt dat door de klimaatverandering de wasdebieten nog zullen toenemen (cf. Vlaams Adaptatieplan).

De kost verbonden aan het op diepte houden van de waterwegen, is rond de eeuwwisseling sterk toegenomen, vooral door de prijsstijging van behandeling en berging. De richtlijnen van Vlarea¹⁹ en Vlarebo²⁰ hebben hierin een kostenverzwarende rol gespeeld.

Er kan vandaag gesteld worden dat de kostprijs is gestabiliseerd²¹ voor specie die vervuild is en/of bouwtechnisch moeilijk verder te gebruiken is.

De beschikbare kredieten voor baggeren en ruimen zijn in de loop der jaren weliswaar gestegen, maar blijven onvoldoende om gelijke tred te houden met de toegenomen eenheidsprijzen én om de historische achterstand in baggeren weg te werken.

In de Vlaamse waterwegen treedt een jaarlijkse aangroei van ruim 1 miljoen m³ specie op.

Om het gabariet van het Vlaamse waterwegennet te behouden, dient dus idealiter jaarlijks meer dan 1 miljoen m³ aan onderhoudsbaggerwerk uitgevoerd te worden.

De inschatting van de historische achterstand op het Vlaams waterwegennetwerk bedraagt bijna 14 miljoen m³.

Bovenop de middelen om de jaarlijkse toevoer aan specie aan te pakken, dienen dus middelen voorzien te worden om gemiddeld jaarlijks ca. 700.000 m³ historische achterstand te baggeren.

De beschikbare middelen lieten de voorbije jaren niet toe om de jaarlijkse aangroei weg te werken, waardoor de historische achterstand toenam.

18 Deze vervangingswaarde is gebaseerd op een geactualiseerde en gedetailleerde waardebeoordeling opgesteld van de voornaamste waterwegonderdelen: bruggen, sluizen stuwen, kaaimuren, wegen, sifons, pompstations, oevers, dijken en elektromechanische installaties. Dit betekent een sterke verhoging in vergelijking met het Masterplan 2014. W&Z: 7,8 miljard euro, De Scheepvaart: 2,4 miljard euro

19 Vlaams Reglement voor Afvalvoorkoming en -beheer

20 Vlaams Reglement betreffende de bodemsanering

21 De waterwegbeheerders kenden de volgende evolutie van de gemiddelde eenheidsprijs per m³: 1975-1980: 1,5 euro; 1980-1985: 3,0 euro; 1985-1990: 5,0 euro; 2000: 40 euro; 2006: 60 euro (cijfers Masterplan waterwegen horizon 2014) en is geëvolueerd naar een prijs in de orde grootte van 45 euro per m³ te baggeren specie die als finaliteit bergen heeft. Voor specie die herbruikbaar is, bedraagt de kost voor baggeren tot en met hergebruik ca. 20 euro per m³.

Het Sectoraal Uitvoeringsplan Bagger- en Ruimingsspecie stelt dat de gebaggerde specie zo veel mogelijk moet worden behandeld, toegepast en in laatste instantie geborgen, rekening houdende met de technische en financiële mogelijkheden. Dit impliceert het creëren van voldoende behandelingscapaciteit en reële toepassingsmogelijkheden, gecombineerd met voldoende stortmogelijkheden van de aangevoerde specie.

Voor de planperiode 2020-2030 zullen, uitgaande van de huidige kwaliteiten van specie en hergebruikmogelijkheden, nieuwe bergingsmogelijkheden moeten worden gezocht.

De specie met een milieu- en bouwtechnische kwaliteit, die hergebruik op eenvoudige wijze toelaat, wordt waar mogelijk toegepast in eigen infrastructuurwerken. In tweede instantie worden extern afzetmogelijkheden gezocht.

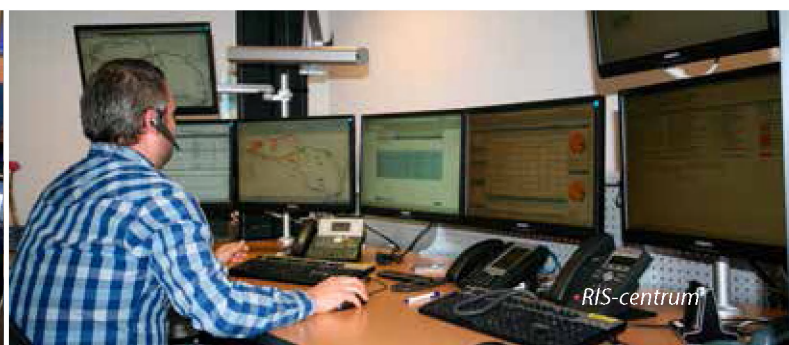
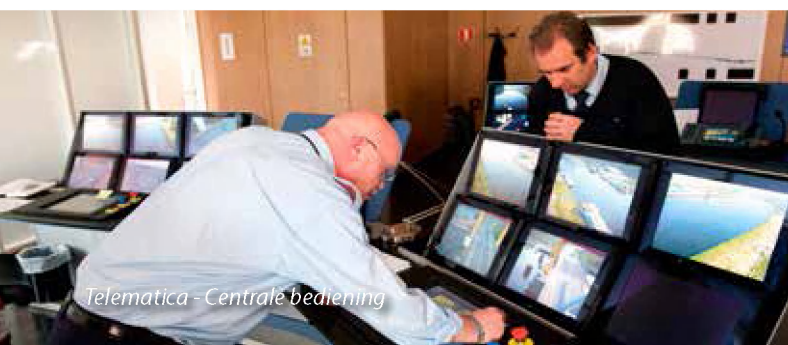
De aanpak van hoger vermelde noden vergt een gemiddeld jaarlijks budget van 55 mio euro.

6.2.4 River Information Services (RIS)

Zie ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen actiedomein 1 – actielijn 2,
actiedomein 3 – actielijn 11 en actielijn 12

Op de Vlaamse waterwegen zijn reeds heel wat RIS-diensten geïmplementeerd:

- de berichten aan de schipperij worden overeenkomstig de Europese specificaties opgesteld en gecommuniceerd;
- de eenmalige inning van scheepvaartrechten op de Vlaamse waterwegen is operationeel;
- twee elkaar aanvullende RIS-centra zijn het volledige jaar 24 uur op 24 en 7 dagen op 7 operationeel; deze centra staan in voor de ondersteuning van de technische applicaties en de controle van operationele processen. Ze fungeren bovendien als een centraal informatiepunt over de waterwegen voor de binnenscheepvaart;
- voor alle waterwegen van klasse IV en hoger, en waterwegen van klasse II met een belangrijke transportfunctie, zijn nauwkeurige digitale vaarkaarten beschikbaar;
- een systeem van elektronisch aanmelden is operationeel, waarbij de schipper zich niet meer fysiek hoeft aan te melden aan het eerste ontvangstkantoor op zijn reis;
- een gestructureerd systeem voor logging, opvolging en afhandeling van incidenten en calamiteiten is operationeel;
- een voor de Vlaamse waterwegen gebiedsdekkend AIS-netwerk van walstations werd uitgebouwd en is operationeel. Binnenschepen beschikken nagenoeg allemaal over een AIS-transponder (Automatic Identification System). Het netwerk maakt het mogelijk om de scheepvaart op de Vlaamse waterwegen continu op te volgen.



Aansluitend op deze elementen, wordt RIS verder uitgebouwd conform de Europese richtlijnen en standaarden. Dit om de verkeersafwikkeling, de betrouwbaarheid, de efficiëntie en de veiligheid op de Vlaamse waterwegen verder te verbeteren. Dit gebeurt met behulp van intelligente en interoperabele basisdiensten voor de vaarweggebruiker voor een snelle, accurate en gebruiksvriendelijke communicatie en informatieoverdracht tussen de waterwegbeheerder en alle partners in de logistieke keten.

Actuele informatie over goederenstromen via AIS, de staat van het netwerk, vermoedelijke vertrek- (ETD) en aankomsttijden (ETA) en actuele vertrek- (ATD) en aankomsttijden (ATA) zal ertoe bijdragen dat goederenstromen volledig opgevolgd kunnen worden. Dit komt een efficiënte werking en opvolging van de logistieke keten ten goede, met een optimale integratie van de binnenvaart binnen deze keten.

Een volgende generatie van RIS-toepassingen zal bovendien focussen op het ter beschikking stellen van informatie met toegevoegde waarde voor de vervoerslogistiek. Op basis van alle beschikbare actuele informatie streven de waterwegbeheerders naar gegarandeerde schuttingsen om op die manier bij te dragen aan een groenere en efficiëntere binnenvaart.

6.2.5 Automatisering en afstandsbediening

Zie ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen actiedomein 2 – actielijn 9

Afstandsbediening van kunstwerken is een vertrouwd onderdeel geworden van de exploitatie van de waterwegen. Afstandsbediening laat toe de inzetbaarheid van kunstwerken met eenzelfde personeelsinspanning te vergroten en zo het niveau van dienstverlening te verhogen.

Na een aantal succesvolle implementaties op verschillende locaties, is de tijd rijp om een systematische uitbreiding te voorzien van de bediening op afstand.

De afstandsbedieningscentrales te Willebroek, Brugge en Kampenhout zijn gekend. De sluizen op het Kanaal naar Charleroi worden sinds begin 2014 vanop afstand bediend vanuit Lembeek. In de loop van 2014-2016 zullen volgende projecten operationeel worden:

- een afstandsbedieningscentrale voor 11 kunstwerken op het Kanaal Plassendale-Nieuwpoort en het Kanaal Gent-Oostende;
- een bedieningscentrale te Bossuit voor de bediening vanop afstand van de sluizen Bossuit, Moen en Zwevegem;
- een bedieningscentrale te Rijkevorsel voor de bediening van 12 bruggen en 1 sluis op het Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten.

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

Bij de bouw van nieuwe of de modernisering van bestaande kunstwerken, worden voorzieningen genomen voor een eenvoudige inschakeling in een afstandsbedieningscentrale. Het gebruik van een afstandsbediening legt strenge eisen op naar ontwerp, veiligheid, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de kunstwerken. In dit kader worden de standaardisatie van de installaties en het preventief onderhoud belangrijker.

Het gebruik van AIS in combinatie met een geïntegreerd en uitgebreid cameranetwerk, vormt een geschikt middel om de scheepvaartbewegingen op te volgen. Dit laat toe de wachttijden aan de kunstwerken te herleiden tot een minimum.

De scheepvaartbegeleiding en de waterbeheersing kan meer gecoördineerd verlopen wanneer dit vanuit één locatie gebeurt. Bij calamiteiten zijn gecoördineerde acties mogelijk.

De investeringskost voor afstandsbediening is mee afhankelijk van de mate waarin de lokale installaties modern en goed onderhouden zijn. 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.

6.2.6 Bedieningstijden

Zie ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen actiedomein 2 – actielijn 9

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

Om de transportcapaciteit van de Vlaamse waterwegen af te stemmen op de noden, dienen de bedieningstijden van kunstwerken dan ook blijvend bepaald te worden in functie van de actuele en verwachte scheepvaartcapaciteit, van de vraag vanuit de globale economie naar voldoende en geschikte mogelijkheden voor het transporteren van goederen en van de kostenefficiëntie.

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.

6.3 Het gericht uitbouwen van het waterwegennet

Om het goederenvervoer op de Vlaamse waterwegen op een veilige en vlotte wijze blijvend te kunnen organiseren, om het modale aandeel van de binnenvaart te vergroten en ten slotte om de aan de binnenvaart gerelateerde economie en werkgelegenheid op peil te houden en te ondersteunen, is het nodig over een volledig netwerk van waterwegen te beschikken, uitgebouwd volgens de geldende internationale normen.

Om het vervoerspotentieel te optimaliseren, is de interne samenhang van het Vlaamse waterwegennet en de mate waarin het geïntegreerd is in het Europese netwerk van waterwegen (TEN-T waterwegen) cruciaal. Het Vlaamse waterwegennet is geen eiland op zich, maar maakt deel uit van het grotere Europese net waarbinnen het een centrale rol vervult, die nog sterk zal vergroten wanneer het aangesloten wordt op het netwerk van de Seine.

Als onderdeel van het Europese TEN-T waterwegennet, en gelet op het overwegend grensoverschrijdend karakter van het vervoer via de waterweg, dient het waterwegennet versterkt te worden in het bijzonder naar de andere gewesten en naar de buurlanden toe.

Om de coherentie op vlak van de vaarkarakteristieken te verbeteren, wordt ernaar gestreefd om het hoofdwaterwegennet (met uitzondering van de op te waarderen kleine waterwegen) uit te bouwen tot het niveau van minstens klasse Va (2.250 t). Het Kanaal Gent-Terneuzen, de Leie en de Boven-Schelde zijn via de Ringvaart om Gent voor 2.250 t schepen met elkaar verbonden. De grote internationaal verbindende assen dienen uitgebouwd te worden tot minstens het niveau van klasse Vb (4.500 t). Het Zeekanaal Brussel-Schelde wordt volwaardig uitgebouwd tot klasse VIb. De sectie Antwerpen-Wijnegem van het Albertkanaal zal ook worden uitgebouwd tot klasse VIb en zo worden afgestemd op de bevaarbaarheid van de rest van het kanaal.

Tussen voormelde twee groepen van waterwegen, die als noord-zuidgericht kunnen beschreven worden, bestaat echter geen transversale voldoende uitgebouwde verbinding meer. Een dergelijke transversale oost-westverbinding tussen alle Vlaamse waterwegen kan gerealiseerd worden via de aansluiting van de kusthavens op het waterwegennet, de Ringvaart om Gent en de Zeeschelde. Het ontbreken van een dergelijke goed uitgebouwde transversale waterwegas, belet het genereren van extra voordelen uit het Vlaamse netwerk.

Plaatsen waar belangrijke goederenstromen vertrekken en aankomen, moeten goed ontsloten zijn via het water. Een goede verknoping tussen de transportnetten is essentieel om de beoogde comodaliteit te bereiken. De zeehavens zijn ongetwijfeld de belangrijkste knooppunten van goederenstromen. We moeten dan ook sterk inzetten op een verbeterde en multimodale ontsluiting van de zeehavens en op het creëren van een voldoende aanbod aan overslagmogelijkheden en watergebonden bedrijventerreinen.

Naast deze investeringen in harde infrastructuur dient een duurzaam waterwegennet ook aandacht te hebben voor vergroening en moet het over gepaste faciliteiten beschikken voor de binnenvaart.

6.3.1 Wegwerken capaciteitsbeperkende knelpunten

Zie ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen actiedomein 2 – actielijn 8

De capaciteit van de waterweg is afhankelijk van verschillende factoren (zoals de diepte en de breedte van de vaargeul, de hoogte van de bruggen, de sluiscapaciteit maar ook de bedieningstijden van de sluisen).

Momenteel is niet alleen de capaciteit op bepaalde waterwegen of waterweggedeelten onvoldoende, bovendien ontbreken er zelfs bepaalde waterwegen, de zogenaamde missing links, waardoor het netwerk, vooral in zijn relatie naar de zeehavens toe, niet volledig en homogeen is uitgebouwd.

De sluiscapaciteit is niet enkel een bepalende factor voor de capaciteit van een waterweg, maar ook voor de verliestijden die worden opgelopen bij het gebruik ervan. Capaciteitsknelpunten doen zich in eerste plaats voor aan sluizencomplexen die onvoldoende vlot het scheepvaartverkeer kunnen verwerken waardoor er (ontoelaatbaar lange) wachttijden ontstaan. Op een aantal plaatsen wordt de comfortcapaciteit al overschreden of dreigt ze overschreden te worden als gevolg van de toename van het scheepvaartverkeer. Een uitbreiding van de bedieningstijden en een betere scheepvaartbegeleiding kunnen hieraan in bepaalde mate verhelpen. Een studie naar de effecten van de toename van de scheepvaart op de capaciteit van de waterwegen (2003) gaf echter aan dat op een aantal waterwegen en locaties enkel een infrastructurele ingreep een oplossing kan bieden. De toestand is op vandaag nog meer precair

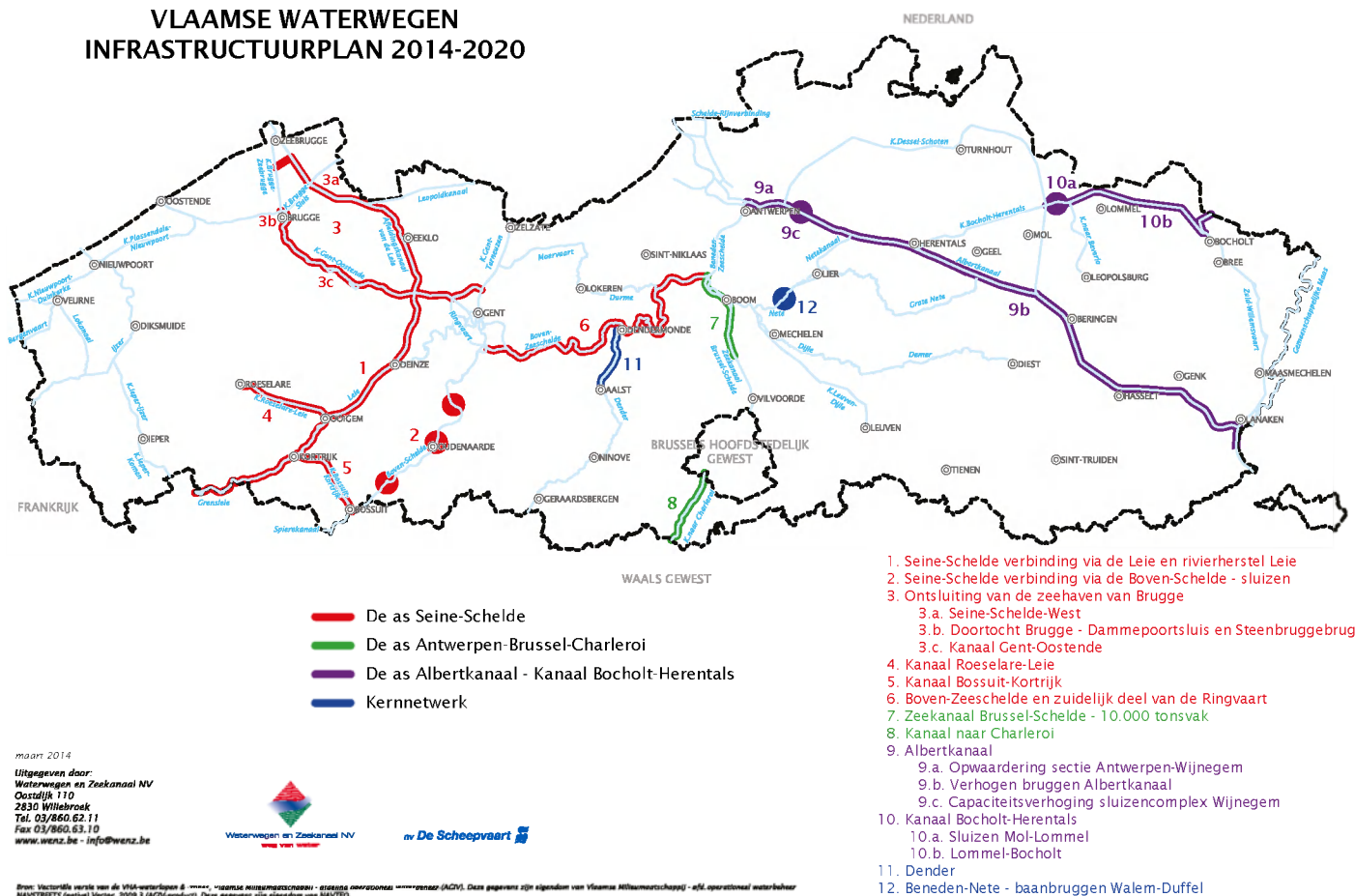
geworden. Gelet op de prognoses inzake de toename van het goederenvervoer zal de situatie er niet op verbeteren.

Om wachttijden aan de sluizen te verminderen, maar ook rekening houdend met de schaalvergroting op niveau van de schepen, dient de capaciteit van een aantal sluizencomplexen te worden vergroot.

De sterke toename van het containervervoer noodzaakt op bepaalde verbindingen tot het verhogen van de doorvaarthoogte onder de bruggen om het varen met drie of meer containerlagen mogelijk te maken. Voorname aandachtspunten hierin zijn al de bruggen gelegen op de waterwegen van het TEN-T kernnetwerk waarvoor een vrije hoogte van 7,00 m of 9,10 m vooropgesteld wordt om containervaart met drie dan wel vier lagen mogelijk te maken.

Een volledige infrastructuur betekent dat deze missing links en knelpunten, die leiden tot het slecht functioneren van het netwerk, systematisch worden weggewerkt. De visie omtrent de verdere uitbouw van het Vlaamse waterwegennetwerk kan ingedeeld worden aan de hand van de verschillende assen zoals aangegeven op de overzichtskaart.

VLAAMSE WATERWEGEN INFRASTRUCTUURPLAN 2014-2020



maart 2014

Litgegeven 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



Bron: Vectorafbeeldingen van de Vlaamse Waterwegen en Zeekanaal NV - Vlaamse Waterwegen en Zeekanaal NV - Vlaamse Waterwegen en Zeekanaal NV (AGV). Deze gegevens zijn eigendom van Vlaamse Waterwegen en Zeekanaal NV - n.v. operationeel beheerder. HANSTREETS (niet) Vector, 2009.3 AGV-product. Deze gegevens zijn eigendom van HANSTREETS.

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:

- enerzijds via de Grensleie en de Leie tussen de Franse grens en Deinze, het Afleidingskanaal van de Leie, het Kanaal van Gent naar Oostende en de Ringvaart om Gent tot aan het Kanaal van Gent naar Terneuzen en via de Boven-Zeeschelde tot Antwerpen;
- anderzijds via de Boven-Schelde tussen de grens met Wallonië en de aansluiting op de Ringvaart om Gent.

Op deze twee assen dienen de sluizen te worden aangepast aan het grotere gabariet.

A.1 Seine-Scheldeverbinding via de Leie en rivierherstel Leie

De realisatie van het Seine-Scheldetracé via de Leie vergt het verruimen van de vaarweg, inclusief het verhogen van de bruggen tot een vrije hoogte van 7,00 m en het creëren van passeerstroken om alternerend varen voor klasse Vb-schepen mogelijk te maken. De sluizen op de Leie in Harelbeke en Sint-Baafs-Vijve moeten worden aangepast. De afmetingen van de huidige sluizen zijn immers niet afdoende voor de klasse Vb. In Harelbeke houdt dit ook de vervanging in van de bestaande stuw.

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. Dit rivierherstelplan, dat past binnen de Europese Kaderrichtlijn Water, omvat verschillende milieutechnische en landschappelijke ingrepen op de rivier (uitbouw natuurvriendelijke oevers, aanleg vispassages, aankoppeling en herwaardering afgesneden meanders), alsook in het valleigebied (ontwikkeling natte, terrestrische natuur).

Het doel is dit project volledig te realiseren tegen 2020.

A.2 Seine-Scheldeverbinding via de Boven-Schelde

De sluizen op de Boven-Schelde in Asper, Oudenaarde en Kerkhove vormen een ernstig knelpunt wat de sluiscapaciteit betreft. De sluizen op de Boven-Schelde behoren tot de drukst bevaren sluizen van Vlaanderen en zitten het laatste decennium aan hun maximale capaciteit. Bovendien betreft het hier kunstwerken van het begin van de twintigste eeuw. De problematiek is nu al groot en een toename van de scheepvaart, zoals te verwachten valt bij de realisatie van het Seine-Scheldeproject, kan hier niet zonder belangrijke wachttijden verwerkt worden. Om toekomstige ontwikkelingen niet te hypothekeren, dienen deze sluizen dus, net zoals op de Seine-Schelde-as via de Leie, gebouwd te worden voor 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. Bij de vervanging van de stuwen worden meteen ook de knelpunten inzake vismigratie weggewerkt.

Het doel is 20% van de nodige werken tegen 2020 te realiseren.

A.3 Ontsluiting van de zeehaven van Brugge

Een bijzonder gegeven is het ontbreken van een goed uitgebouwde transversale waterweg. Het Kanaal Gent-Terneuzen, de Leie en de Boven-Schelde zijn via de Ringvaart om Gent voor 2.250 ton schepen met elkaar verbonden. Ook het Albertkanaal, de Zeeschelde en het Zeekanaal Brussel-Schelde hebben een interne verbinding voor minstens deze tonnenmaat.

Tussen voormelde twee groepen van waterwegen, die als noord-zuidgericht kunnen beschreven worden, bestaat echter geen transversale voldoende uitgebouwde verbinding. Een degelijke transversale oost-westverbinding tussen alle Vlaamse waterwegen kan gerealiseerd worden via de aansluiting van de kusthavens op het waterwegennet, de Ringvaart om Gent en de Zeeschelde.

Een dergelijke goed uitgebouwde transversale waterweg biedt extra voordelen op netwerkniveau en versterkt een op elkaar afgestemde ontwikkeling van de Vlaamse zeehavens.

De vaarmogelijkheden op Zeebrugge zijn ruim onvoldoende voor een performante hinterlandontsluiting van de haven via de binnenvaart, wat zich vertaalt in een zeer laag modaal aandeel van de binnenvaart in de hinterlandtrafiek van de zeehaven van Brugge. Het staat vast dat het potentieel van het waterwegennet onvoldoende gebruikt wordt bij het ontsluiten van de haven. In een nationale/ internationale vergelijking komt duidelijk naar voor dat de zeehaven van Brugge geen volwaardige binnenvaartontsluiting heeft. Een optimale en complementaire uitbouw van diverse transportmodi is noodzakelijk voor een haven, zo ook voor de zeehaven van Brugge.

Er kan geen gebruik gemaakt worden van beschikbare schepen boven klasse IV, waardoor potentiële schaalvoordelen verloren gaan.

Om al op korte termijn 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 (bv. 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).

Het krapste knelpunt bepaalt het gabariet van de waterweg en de kwaliteit ervan. Voor het Kanaal Gent-Oostende is dit in de eerste plaats de Dammepoortsluis en het grootste deel van de sectie tussen de Verbindingsluis en de Katelijnepoort te Brugge. Een ander infrastructureel knelpunt is het segment in Steenbrugge en in het bijzonder de Steenbruggebrug.

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

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

Beide ingrepen zullen de vaarmogelijkheden op Zeebrugge aanzienlijk verbeteren en dienen ook de verkeersafwikkeling in Brugge ten goede te komen.

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

Voor het Kanaal Gent-Oostende afwaarts Schipdonk, wordt een gabariet van klasse Va voorzien. Wat de Dammepoortsluis en de Steenbruggebrug in de doortocht Brugge betreft, wordt vooropgesteld deze volledig afgerond te hebben tegen 2020. Voor de opwaardering van de rest van het kanaal tot klasse Va, wordt enkel het afronden van de nodige studies vooropgesteld.

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

Voor het Kanaal Roeselare-Leie wordt een gabariet van klasse Va vooropgesteld. Voor het Kanaal Bossuit-Kortrijk wordt het aansluitende sluizencomplex met de Leie uitgebouwd op klasse Va.

De ontwikkeling van de waterwegverbinding op klasse Vb tussen Parijs en Antwerpen zal een significante stijging van het gebruik van de binnenvaart met zich meebrengen. Het Kanaal Roeselare-Leie en het Kanaal Bossuit-Kortrijk kunnen gezien worden als insteekdokken op de Seine-Scheldeverbinding. Er liggen namelijk verschillende watergebonden bedrijventerreinen langs deze kanalen die een startpunt of bestemming zijn van trafiek op de Seine-Schelde-as. Bijgevolg wordt ook een stijging verwacht van de trafiek op deze kanalen als gevolg van de realisatie van het Seine-Scheldeproject.

Bijna 50% van de schepen die de sluis te Sint-Baafs-Vijve op de Leie passeert, vaart verder naar het Kanaal Roeselare-Leie. Dit kanaal is grotendeels genormaliseerd volgens de normen voor klasse IV, en de sluis van Ooigem voldoet aan de normen van klasse Va. In eerste instantie werd onderzocht hoe de bevaarbaarheid van het kanaal kan verbeterd worden om maximaal mee te genieten van de trafieken, die door de Seine-Scheldeverbinding via de Leie zullen gegenereerd worden. Er is bovendien een grote vraag van de industrie gelegen langs het kanaal, naar een opwaardering van deze waterweg.

Ook langs het Kanaal Bossuit-Kortrijk ligt een significant aantal bedrijven, dat de waterweg gebruikt. Het kanaal is grotendeels genormaliseerd volgens de normen voor klasse IV en de sluizen voldoen aan de normen van 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 sluizen ter hoogte van de verbinding met de Leie. Voor

een optimale benutting zijn ook verdiepingswerken noodzakelijk.

Vanuit de aan dit kanaal gelegen industrieën bestaat een sterke lokale vraag om het Kanaal Bossuit-Kortrijk aan te sluiten op de corridor Seine-Schelde. Ook zou het kanaal een grotere rol kunnen vervullen in watergebonden ontwikkelingen en het inschakelen van de waterweg als ondersteunend voor de economische ontwikkeling van het gebied.

Anderzijds is ook het specifiek element dat dit kanaal als een bypass zou kunnen fungeren bij een calamiteit of stremming op het vaartraject via de Leie, maar evengoed op het vaartraject via de Boven-Schelde. Door deze bypass-functie wordt de continue bereikbaarheid van de industrieën, die via deze debietvoerende waterwegen worden bevoorrad, verzekerd in overeenstemming met de betrachting om een netwerk zo veel mogelijk in lussen aan te leggen.

Het doel is om 50% van de nodige werken op deze twee kanalen te voltooien tegen 2020.

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

De Zeeschelde is tussen de Ringvaart en Baasrode geklasseerd als CEMT klasse IV waterweg, met tijafhankelijke toegang voor schepen tot 1.350 ton. De Ringvaart en het deel van de Zeeschelde tussen Baasrode en de monding van de Durme, zijn als CEMT klasse V waterweg geklasseerd. 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 tij-afhankelijke vaart met dieptebeperkingen in functie van het getij, maar ook met veranderlijke stromingsrichtingen. Ook het Zuidelijk Vak van de Ringvaart vormt een ondiepe drempel, die enkel in functie van het getij toegankelijk is. Dit maakt deze vaarweg technisch moeilijk bevaarbaar, zelfs voor klasse IV schepen. Hierdoor is er momenteel geen volwaardige transversale oost-westverbinding in het Vlaamse waterwegennetwerk aanwezig.

Rekening houdend met de trafiektoename verwacht door de realisatie van de Seine-Scheldeverbinding, de schaalvergroting en de verkeerstoename op de verbinding Kanaal Gent-Terneuzen - Westerschelde, wordt de Boven-Zeeschelde als een prioritair knelpunt aanzien. Bijgevolg werd een onderzoek opgestart naar de mogelijkheden om de bevaarbaarheid te verbeteren van de Boven-Zeeschelde en het zuidelijke deel van de Ringvaart. Uit de kosten-batenanalyse volgt dat de bescheiden alternatieven, al dan niet in combinatie met een verruiming van de Ringvaart, vrij evenwichtige tot batige kosten-batenverhoudingen laten optekenen. Deze alternatieven bestaan vooral uit baggerwerken die uitgaan van de bestaande rivierdijken, een verdieping van het Zuidelijk Vak van de Ringvaart en een aanpassing/verhoging van een aantal bruggen. Er wordt op basis van de resultaten van deze studie een vervolgtraject voorbereid dat uit twee luiken bestaat:

- Het eerste luik bestaat uit 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 tweede luik omvat het uitwerken van een integrale visie voor de rivier, waarbij rekening wordt gehouden met de gewenste opwaardering tot klasse Va. Dit ontwerp zal ingepast worden in een globale ruimere functionele doelstelling van de waterweg. Deze doelstelling zal op haar beurt ingepast worden in een integrale visie op de inrichting en het herstel van de Scheldevallei en het Schelde-estuarium, rekening houdend met de doelstellingen op vlak van natuur, veiligheid en scheepvaart.

Het doel is om de studies te realiseren tegen eind 2020, alsook 20% van de nodige werkzaamheden.

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). Hier zijn nog een aantal voltooiingswerken nodig, meer bepaald verdiepingsbagger- en oeverwerken, zodat het Zeekanaal Brussel-Schelde volwaardig kan functioneren.

Het doel is deze opwaardering tegen 2020 volledig te realiseren.

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 sluisen, wegwerken infrastructurele belemmeringen, aanpassen kanaalbreedte en diepte, ...). De eventuele mogelijkheid om op te waarderen naar klasse Va wordt eveneens gedetailleerd onderzocht. Naast de aanpassing van de breedte en diepte van het kanaal, is het ook noodzakelijk om bepaalde bruggen te verhogen om het varen met drie containerlagen mogelijk te maken. De bruggen over het Kanaal naar Charleroi zijn op heden in het Vlaamse Gewest zelfs niet geschikt voor containervaart in twee lagen.

In eerste orde zal het project zich concentreren op de doortocht van Halle, waar zowel het aanpassen van de bruggen voor de doorvaart met drie lagen containers, als aanpassingen aan de vaarweg vereist zijn, en waarvoor reeds een gedragen ontwerpstreefbeeld werd opgemaakt.

Er wordt voorzien ongeveer 10% van de nodige werken voor een opwaardering tot klasse IV te voltooien tegen 2020.

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 VIb

Met uitzondering van de sectie tussen Antwerpen en Wijnegem (klasse Vb) voldoet het Albertkanaal aan de karakteristieken van een waterweg van klasse VIb. Omdat precies die sectie tussen Antwerpen en Wijnegem het grootste aandeel in binnenvaarttrafiek te verwerken krijgt, is dit een echte flessenhals: een beperkte kanaalbreedte, de moeilijk te bevaren Bocht van Merksem en een aantal bruggen met doorvaarhoogte kleiner dan 7 m en beperkte doorvaarbreedte (herbouw vervat in C.1.2). Het project voorziet in de verruiming van het kanaalprofiel tot een minimumbreedte van 63 m en een waterdiepte van 6 m, met lokale verbredingen ter hoogte van laad- en losinstallaties en wachthavens. Een deel van de uit te voeren verruimingswerken zal worden afgestemd op de uitvoering van de cut&cover-tunnels van de Oosterweelverbinding.

De opwaardering van het vak Antwerpen-Wijnegem is gestart in 2009. Het doel is het project te realiseren tegen 2020.

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

De norm voor vier-lagen-containertransport via de binnenvaart, veronderstelt een doorvaarhoogte onder bruggen van 9,10 m. Over het Albertkanaal liggen 62 bruggen met een doorvaarhoogte die varieert van 6,70 m (IJzerlaanbrug) tot doorvaarhoogtes groter dan 9,10 m.

Gelet op de sterke groei van het containervervoer, wordt sinds midden jaren '90 bij de herbouw van bruggen over het Albertkanaal geopteerd voor het realiseren



Albertkanaal - Sluis Wijnegem



Albertkanaal - Transport brug Viersel

van een doorvaarhoogte van 9,10 m. Mits de bruggen zijn aangepast, zal de competitiviteit van het containertransport via de binnenvaart verhogen en zal aldus de modal shift naar watertransport bevorderd worden. De verhoging van de bruggen zal tegelijk de toegankelijkheid van het Albertkanaal voor Short Sea Shipping en voor de niche van het vervoer van ondeelbare voorwerpen (met hoge toegevoegde waarde) aanzienlijk verbeteren. Ter hoogte van heel wat bestaande bruggen is het Albertkanaal bovendien plaatselijk vernauwd. Deze vernauwingen vormen echte bottlenecks die een belemmering betekenen voor het scheepvaartverkeer op het kanaal en een potentieel veiligheidsrisico inhouden. Het project voorziet dan ook, naast de aanpassing en herbouw van de bruggen, in het verbreden van het Albertkanaal ter hoogte van de bruggen tot de normale kanaalbreedte. Het wegnemen van deze vernauwingen vergemakkelijkt de doorvaart onder de bruggen en maakt het varen veiliger.

Op dit ogenblik beschikken al 21 van de 62 bruggen over een vrije hoogte van 9,10 m.

Voor negen andere bruggen is de verhoging van de brug in uitvoering of is ze gebudgetteerd binnen de lopende investeringsprogramma's van nv De Scheepvaart. Op 18 oktober 2013 besliste de Vlaamse Regering om voor de herbouw van 15 bruggen over het Albertkanaal, Via-Invest opdracht te geven om deze, in overleg met nv De Scheepvaart, voor te bereiden voor realisatie als PPS-project. Dit maakt een versnelde realisatie van het project mogelijk. De overige 17 bruggen zullen worden gerealiseerd via de reguliere middelen.

Het doel is het project te realiseren tegen 2020.

C.1.3 De uitbreiding van de capaciteit van het sluizencomplex van Wijnegem

De omvang van de trafiek op het Albertkanaal is in de periode tot 2011 sterk toegenomen. Hierdoor traden wachttijden voor de binnenvaart aan het sluizencomplex van Wijnegem frequenter op en namen ze in omvang toe. In de jaren 2012-2013 nam de trafiek weliswaar enigszins af, maar prognoses duiden op een verwachte sterke groei. Een verkennend onderzoek gaf aan dat het vergroten van de capaciteit van het sluizencomplex 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. Het doel is het project te realiseren tegen 2020.

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 deelprojecten. Mits de vervanging van drie klasse II-sluizen op het Kanaal Bocholt-Herentals te Lommel-Mol door één

klasse IV-sluis, wordt de toegankelijkheid van Noord-Limburg via de waterweg sterk verbeterd en zal de binnenvaart in deze regio een belangrijke impuls krijgen. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse is uitgevoerd en een project MER voor verschillende uitvoeringsvarianten wordt opgesteld. De resultaten hiervan zullen maatgevend zijn voor de keuze van de variant. De technische studies kunnen afgerond worden in de periode 2015-2016. De realisatie van het project kan dan in de daaropvolgende jaren gebeuren.

Het Kanaal Bocholt-Herentals is tussen Lommel en Bocholt wel bevaarbaar voor klasse IV-schepen, maar met beperkte diepgang, waardoor het rendement van de binnenvaart niet optimaal is. Mits aanpassing van het profiel van dit kanaalvak, kan deze vaarbepijking worden weggewerkt.

Tot slot is er de vervanging van de klasse II-sluizen in Bocholt en Lozen die de verbinding maken met de Zuid-Willemsvaart in Nederland. Een opwaardering van het vaartraject vanaf Bocholt richting Nederland vergt afstemming met Nederland. Ingeval van opwaardering zouden de twee klasse II-sluizen door één klasse IV-sluis moeten worden vervangen.

D. Projecten op het kernnetwerk

Volgende projecten liggen niet op de kernnetwerkkorridor Noordzee-Middellandse Zee, maar sluiten er wel op aan.

D.1 Dender

Vanaf de monding in de Schelde te Dendermonde tot 2,6 km opwaarts, is de Dender gekalibreerd voor schepen klasse IV (1.350 ton). Verderop tot Aalst (15 km) is de Dender bevaarbaar voor schepen klasse II (600 ton).

Een kosten-batenanalyse gemaakt in de loop van 2007, toont aan dat een opwaardering van de Dender naar klasse IV in éénrichtingsverkeer tot Aalst, in combinatie met het inrichten van een containerterminal te Aalst, zinvol is en de beste garanties biedt voor het bestendigen en uitbreiden van de transportfunctie. De opwaardering van de Dender tot klasse IV voorziet in het realiseren van het vereiste vaarprofiel voor klasse IV-schepen (incl. bochtverbredingen), de vernieuwing van de stuwsluis te Denderbelle, het vergroten van de zwaaihoek te Hofstade en het voorzien van wachtplaatsen.

Er wordt voorzien de studies te voltooien en de werken te Denderbelle af te ronden voor 2020.

D.2 Beneden-Nete en het Netekanaal

Ook de bruggen over de Beneden-Nete te Duffel (baanbrug Walem en baanbrug Duffel) en over het Netekanaal vormen een knelpunt wat doorvaarthoogte betreft. De brugverhogingen moeten de Beneden-Nete en het Netekanaal als vaarweg

aantrekkelijker maken en moeten de vaart met drie-lagen-containers mogelijk maken. Dit betekent dat in de toekomst de verbinding van de Schelde naar het Albertkanaal en de Beneden-Nete en het Netekanaal fundamenteel zal verbeteren, wat resulteert in een kwalitatiever en fijnmaziger netwerk voor de binnenvaart.

Het doel is tegen 2020 minstens één brug te verhogen op de Beneden-Nete.

6.3.2 Uitbouw overslagmogelijkheden

Zie ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen actiedomein 2 – actielijn 10

Om het gebruik van de waterwegen en de intermodaliteit te stimuleren, moeten voldoende goed uitgeruste en doordacht ingeplante kaaimuren voor overslag beschikbaar zijn, omdat kaaimuren de toegangen tot de waterweg zijn.

Het aantal plaatsen langs onze waterwegen waar je goederen kunt laden en lossen, is de laatste jaren sterk toegenomen. Toch blijft het nodig verder in te zetten op de creatie van nieuwe overslagmogelijkheden en de modernisering van bestaande overslaglocaties.

Kaaimuren via publiek-private samenwerking

De bouw van kaaimuren is een financieel zware hinderpaal, die bedrijven ondervinden bij de keuze om de waterweg te gebruiken voor het vervoer van hun grondstoffen en producten. Om hiervoor een oplossing te bieden en het transport over de binnenwateren te bevorderen, voert de Vlaamse Regering sinds 1998 een beleid ter stimulering van de bouw van kaaimuren. In ruil voor een overheidstussenkost tot 80% in de financiering van de infrastructuur, waarbij het bedrag van de tussenkost de 50% van de totale projectkosten echter niet mag overschrijden, garandeert het privébedrijf een vooraf overeengekomen goederenoverslagvolume op die locatie gedurende tien jaar. Wanneer deze overslaggarantie niet wordt gehaald, worden de ingezette overheidsmiddelen terugbetaald. Dat publiek-private samenwerkingsprogramma (PPS), dat de goedkeuring geniet van de Europese Commissie, kent een eclatant succes.

Over de volledige looptijd van de regeling (1998-2013) werden 175 aanvragen goedgekeurd voor het bouwen van een laad- en losinstallatie. Eind 2013 waren reeds 99 private overslaglocaties in gebruik genomen. De jaarlijkse evaluatie toonde aan dat in 2013 982.815 vrachtwagenritten konden worden vermeden dankzij de in gebruik genomen kaaimuren. Dit brengt het totaal op 7,7 miljoen vermeden vrachtwagenritten.

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.



Albertkanaal - Terminal Meerhout



Rupel - Bouw Kaaimuur

Openbare kaaimuren

De waterwegbeheerder verleent ook vergunningen voor het laden of lossen van vaartuigen aan openbare kaaimuren. Publieke kaaimuren zijn voor bepaalde bedrijven een interessante oplossing om zonder grote, eenmalige investeringskost, en vaak binnen een beperkt tijds kader, te genieten van de voordelen van de binnenvaart. Vlaanderen beschikt momenteel over 73 publieke kaaimuren. De meest voorkomende transportproducten zijn bulkgoederen, grondverzet van grote bouwwerven en bulkgoederen voor bedrijven die verder van de waterweg gelegen zijn.

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

Inland terminals

Voor een evenwichtige verdeling van goederenstromen, vormen inland terminals cruciale knooppunten die watergebonden stromen omzetten naar andere modi. Dankzij een weloverwogen inplanting van multimodale terminals, kan een meerwaarde gecreëerd worden voor de aan- en afvoer van containers naar en van de zeehavens. Het succes van het intermodaal transportbeleid hangt dan ook in belangrijke mate af van de synergieën die kunnen gerealiseerd worden met de zeehavens. Daarnaast ontstaan er door een gerichte inplanting van terminals, mogelijkheden voor binnenvaarttransport tussen deze terminals.

Behalve ontwikkelingen voor containers dient ook een strategische keuze gemaakt te worden voor de inplanting van terminals voor andere goederensoorten.

Vanuit logistiek oogpunt zijn deze terminals interessant voor bedrijven, die via samenwerking goederenstromen willen bundelen om zo het transport te optimaliseren.

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

6.3.3 Vergroening netwerk

Zie ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen actiedomein 1 – actielijn 4

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. We geven hierbij prioriteit aan het rivierherstel van de Leie en de Maas, de ontsnippering van de Kempische kanalen en het oplossen van vismigratieknelpunten in het kader van een Benelux beschikking. Zoals voorzien in het Vlaams Adaptatieplan wordt de nodige infrastructuur uitgebouwd om de noodzakelijke watervolumes in periodes van droogte beschikbaar te houden. Bij (ver)nieuwbouw van kunstwerken wordt bij het ontwerp rekening



Fauna uitstapplaats



Paaiplaats

gehouden met de effecten van de klimaatverandering. Deze maatregelen worden bij de nieuwbouw of renovatie van de kunstwerken opgenomen en zijn daar in de budgetten voorzien.

De waterwegbeheerders zullen in de toekomst de nodige acties ondernemen om te voldoen aan de principes van de Europese richtlijn Clean Power for Transport (zie 2.6), die momenteel nog in ontwikkeling is. De verdere uitbouw van walstroominfrastructuur maakt daarvan onderdeel uit.

Walstroom:

Met het Luchtkwaliteitsplan wordt ingezet op een betere luchtkwaliteit door het uitwerken van bijkomende maatregelen om de uitstoot van NO₂ en fijn stof te beperken. Het plan vermeldt de verdere uitbouw van de walstroomvoorzieningen als één van de noodzakelijke maatregelen. Ook in het Vlaams Mitigatieplan, als onderdeel van het Vlaams Klimaatbeleidsplan (2013-2020) dat op 28 juni 2013 werd goedgekeurd, is de uitbouw van walstroom opgenomen als één van de Vlaamse interne reductiemaatregelen.

Walstroominfrastructuur geeft aangemeerde schepen de mogelijkheid om voor hun stroomvoorziening aan boord, gebruik te maken van een aansluiting op het elektriciteitsnet aan de wal, wat hen een milieuvoordeel oplevert ten opzichte van draaiende dieselmotoren.

Begin 2014 is het aantal locaties langs de Vlaamse waterwegen met walstroomvoorzieningen beperkt tot een tiental. Het gericht verder uitbouwen van deze infrastructuur en het zorgen voor afstemming van de gebruiksmodaliteiten, biedt de binnenvaart de mogelijkheid om verder bij te dragen tot het verbeteren van de luchtkwaliteit.

6.3.4 Voorzieningen waterweg

Zie ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen actiedomein 13 – actielijn 14

Het netwerk van Vlaamse waterwegen, dat een optimale drager is voor het goedertransport, impliceert niet alleen infrastructuur voor een optimale afwikkeling van het scheepvaartverkeer, maar moet ook over voorzieningen beschikken die ten dienste staan van de binnenvaartondernemers en het leven op het schip. Om de leef- en werkomstandigheden van de binnenvaartsector te verbeteren, worden de waterwegen dan ook uitgerust met voldoende, aangename en goed uitgeruste aanlegplaatsen, waar niet-actieve binnenschepen veilig en comfortabel kunnen afgemeerd worden, zonder hinder voor het doorgaande scheepvaartverkeer.

Dit netwerk van aanlegplaatsen wordt met voldoende capaciteit en voldoende verspreid over de Vlaamse waterwegen uitgebouwd. Bij de inplanting wordt optimaal rekening gehouden met aanwezige faciliteiten in de omgeving, zodat schippers gebruik kunnen maken van voorzieningen in een bebouwde kom, of worden ze uitgerust met hedendaagse nutsvoorzieningen, zoals walstroom, drinkwatervoorziening, verlichting en afvalvoorzieningen. Ten slotte wordt rekening gehouden met het veiligheidsaspect, waarbij specifieke ligplaatsen aangeduid worden voor schepen die kegels voeren.

6.4 Het stimuleren van het vervoer via de binnenvaart - Innovatie

De binnenvaart presteert traditioneel sterk op het vervoer van grote hoeveelheden. Daar willen we verder op inzetten.

Ook nieuwe markten (o.a. palletvervoer, stadsdistributie, ondeelbare stukken) en 'emerging markets' (bederfbare goederen, biomassa) verdienen de nodige aandacht. Om hiertoe te komen is er op diverse vlakken innovatie nodig. De waterwegbeheerders zetten hier ten volle op in.

Om de uitdagingen voor een duurzame mobiliteitsontwikkeling te kunnen waarmaken zijn in het bijzonder maatschappelijke, organisatorische en technologische innovaties nodig, zowel op niveau van de performantie van vaartuigen als de logistieke organisatie, maar ook om in te spelen op de mogelijke gevolgen van een klimaatsverandering.

Er is immers nog een groot potentieel om de binnenvaart efficiënter, moderner, goedkoper, nog milieuvriendelijker en veiliger te maken door het toepassen van innovatieve concepten en technieken. Kleine waterwegen zijn een belangrijke schakel in het Vlaamse waterwegennet. De vervoerde volumes kunnen een extra boost krijgen door nieuwe logistieke vaarconcepten. Innovatie kan ook bijdragen tot het 'vergroenen van de vloot'.

Ook het waterwegbeheer zelf biedt nog ruimte voor innovatieve ontwikkelingen in afstemming met de gebruikers (schippers en verladers).

Nieuwe ideeën, baanbrekende strategieën en ondernemerschap zijn nodig om de potenties volledig te ontplooiën. Daar waar de instandhouding en het uitbouwen van het waterwegennet en de infrastructuur exclusieve taken zijn van de waterwegbeheerders, spelen wat betreft het stimuleren van de binnenvaart ook andere actoren een belangrijke rol.

Vaak is binnen de sector wel de wil aanwezig om innovatief te denken en te handelen maar vormen externe factoren een drempel die dit tegenhoudt. Innovatie in de binnenvaart dient daarom gestimuleerd, gefaciliteerd en waar nodig ondersteund te worden en dit zowel op het vlak van de scheeps(ver)nieuwbouw en –aanpassing als op het vlak van het ontwikkelen van aangepaste overslag- en goederenbehandelingstechnieken.

De waterwegbeheerders treden dan ook op als initiatiefnemer, facilitator en bemiddelaar. Om tot succesvolle implementaties te komen is een samenwerking met verladers en hun organisaties, lokale en/of provinciale overheden en besturen en logistieke dienstverleners essentieel.



Boven-Schelde - Oudenaarde



Zuid-Willemsvaart - Kaaimuur

6.4.1 Waterweg georiënteerd grondbeleid

Zie ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen actiedomein 4 – actielijn 18

Om een volwaardige rol te kunnen spelen als alternatief voor het groeiende mobiliteitsprobleem op de wegen, is het een absolute randvoorwaarde dat er een voldoende ruim aanbod is aan beschikbare goed uitgeruste en state of the art watergebonden bedrijventerreinen.

Naast het realiseren van overslaggelegenheden (zie 6.3.2) zetten we 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 zo veel als mogelijk en ruimtelijk wenselijk is, te benutten. In overeenstemming met het gewenste ruimtelijk beleid, herwaarden we bedrijventerreinen langsheen waterwegen of bakenen nieuwe bedrijventerreinen af die we watergebonden ontwikkelen.

Efficiëntie in het mobiliteits- en logistiek verhaal is dan ook een zaak van goed doordacht en zuinig ruimtegebruik. Door activiteiten en goederenstromen te clusteren op specifieke locaties die bi- of trimodaal ontsloten zijn, kunnen logistieke stromen gebundeld worden tot grotere stromen die via de binnenvaart kunnen worden getransporteerd. Dit leidt tot een betere benutting van de bestaande capaciteit van de verschillende transportmodi en een toename van de ruimteproductiviteit.

Het beschikken over en het vrijwaren van voldoende terreinen waar waterweg-gerelateerde activiteiten, die dus elders niet of enkel mits verhoogde kosten kunnen ingeplant worden, is een cruciale factor om het gebruik van de binnenvaart verder te stimuleren. Deze principes dienen ook verankerd in het lokale en bovenlokale ruimtelijk beleid en vergen een interdisciplinaire samenwerking.

6.4.2 Integratie van de binnenvaart in de logistieke keten - Aanboren nieuwe markten via innovatie

Zie ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen actiedomein 4 – actielijn 18

De laatste jaren steeg de aandacht voor intermodaal transport door de toenemende congestie-, milieu- en verkeersveiligheidsproblematiek van ons transportsysteem. Intermodaal vervoer kan een belangrijke bijdrage leveren om deze negatieve effecten te verminderen.

Het uitwerken van beleidsmatige acties en projecten, gericht op de inschakeling van de binnenvaart als volwaardige, moderne transportmodus in de totale logistieke keten, is een prioriteit. Het aansnijden van nieuwe markten en het faciliteren van het vervoer via de binnenvaart van nieuwe soorten goederen zoals pallettransport, stadsdistributie, huishoudelijk 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.

Investerings in innovatie en technologie zijn zeer belangrijk voor de toekomst van de binnenvaart en de integratie van intermodaal transport in de logistieke ketens. Er is nog een groot potentieel om de binnenvaart via nieuwe innovatieve (overslag)technieken, scheepstypes (gebruik nieuwe, lichte materialen, nieuwe propulsiesystemen, ...) en logistieke concepten moderner, kostenefficiënter en nog milieuvriendelijker te maken. Innovatie richt zich dan ook op het schip zelf en de wijze waarop het geëxploiteerd wordt. Nieuwe concepten waarbij lichtere materialen worden aangewend en/of waarbij de scheepsruimte modulair wordt opgebouwd, worden bestudeerd. Deze concepten gaan er ten dele ook van uit dat de combinatie van schip met woonst voor de schipper, doorbroken wordt.

Ook innovatie op het vlak van overslagtechnieken biedt nog ruimte tot verbetering. Wetende dat een zeer belangrijk deel van de transportkost via de binnenvaart zich situeert in de overslag, zal door een efficiëntieverhoging op dit vlak, de totale kost voor de modus sterk kunnen vermindert worden. Inzonderheid dienen innovatieve en efficiënte overslagtechnieken én innovatieve marktmechanismen gevonden die de aan de binnenvaart gerelateerde overslagkosten reduceren. Op die manier kunnen ook nieuwe markten aangeboord worden, zoals palletvervoer over de binnenvaart. 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.

Palletvervoer

Een nichemarkt waarin de binnenvaart een belangrijke rol kan spelen, is het vervoer van paletten. De stap van het uitvoeren van proefvaarten naar een duurzame modal shift van palletgoederen, dient gefaciliteerd te worden. Dit kan bijvoorbeeld door het ondersteunen van de clustering van deze stromen, om zo over voldoende kritisch volume te beschikken en het transport op een rendabele wijze te organiseren.

Om het transport van pallets via het water mogelijk te maken, zijn er echter investeringen nodig in aangepaste schepen, kaden of kranen. Hierbij komt dat de kosten in de opstartfase hoog zijn in vergelijking met het transport via de weg omdat voor het wegvervoer de logistieke processen al geoptimaliseerd zijn. Om die hinderpalen uit de weg te ruimen, zijn beperkte steunmaatregelen voorzien. Deze steunmaatregel en innovatieve concepten zoals Build over Water en Distribouw, zijn de katalysator die een aantal producenten, handelaren en vervoerders van bouwmaterialen ertoe aanzet om vervoer van hun gepalletiseerde goederen via de binnenvaart te plannen.

Distribouw

Met het project Distribouw zorgen we via de uitbouw van een netwerk van aan de waterweg gelegen distributie- en consolidatiecentra voor de sector van de bouwmaterialen dat de



Palletvervoer



Overslag isolatiemateriaal

binnenvaart in de sector van distributie van bouwmaterialen op meer rendabele wijze kan worden ingezet. Het project is een initiatief van de waterwegbeheerders Waterwegen en Zeekanaal en De Scheepvaart en de Haven van Brussel, het Vlaams Instituut voor Mobiliteit (VIM), de producenten (Feproma) van en de handelaren (Fema) in bouwmaterialen.

Stadsdistributie

Een belangrijke bijdrage aan de verbetering van de mobiliteit in stedelijke agglomeraties en aan de vermindering van de fijn stofproblematiek, kan worden gevonden in het opzetten van alternatieve vormen van stadsdistributie voor stukgoederen waarbij de binnenvaart als onderdeel van de keten wordt ingeschakeld.

De binnenvaart is een transportmodus die uitstekend geschikt is om goederenstromen te consolideren. Door binnenvaart aan te wenden om zoveel mogelijk goederen te leveren naar een locatie in of nabij het centrum van de stad, is een eerste consolidatie mogelijk. Door het onderzoeken van de mogelijke rol van de binnenvaart om deze goederen te leveren aan of nabij de consumenten (last mile) is een verdere consolidatie mogelijk. Vooral dit laatste is zeer innovatief en concepten zoals drijvende leveringshubs, enz. zijn daarbij mogelijk. Het is precies op het vlak van de 'last mile' dat kleine waterwegen voor de beheersing van de Vlaamse mobiliteit een groeiende betekenis kunnen hebben.

Afval

Ook het vervoer van afval via de binnenvaart biedt nog vele mogelijkheden. Afval kan op verschillende manieren worden gedefinieerd. Momenteel wordt voor diverse types van afvalstromen onderzocht of uitgetest op welke manier de binnenvaart een oplossing kan zijn. Voorbeelden zijn het traditionele huisvuilafval, het afbraakafval, vervuilde gronden en biologische reststromen. Deze stromen hebben als bestemming vaak een recyclage-, verbrandings- of vergistingsinstallatie. Om afvalstromen in de toekomst zoveel mogelijk via de waterweg te laten verlopen is de inplanting van toekomstige installaties langs de waterweg aangewezen. Concrete plannen voor het vervoer van huishoudelijk afval staan er o.a. in de Antwerpse Kempen op stapel.

Watertruck

Watertruck wil vrachtvervoer over kleine binnenwateren verder ontwikkelen en optimaliseren door de introductie van een nieuw navigatieconcept bestaande uit een duwboot en aangepaste duwbakken. Hierbij worden duwbakken ingezet die een grotere flexibiliteit hebben dan klassieke binnenschepen. Ze kunnen blijven liggen tot de gewenste vulgraad bereikt is om dan in konvooi hun traject verder te zetten. Een bijkomend voordeel is dat schippers elke dag naar huis kunnen waardoor de job aantrekkelijker wordt.

Het Watertruck-concept wil afrekenen met de grootste bedreigingen van de huidige traditionele binnenvaart:

- de snelle afname van kleine binnenschepen aan de aanbodzijde in de vervoermarkt,
- en het gebrek aan arbeidskrachten voor binnenvaart op kleine waterwegen.

Geïntegreerde concepten

Comodaliteit moet worden ondersteund door een gericht locatiebeleid, zodat ontwikkelingen die sterke verkeers- en vervoersstromen genereren, gelokaliseerd worden op plaatsen die multimodaal ontsloten zijn, in de buurt van knooppunten of langs waterwegen of corridors van het openbaar vervoer.

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. Onder meer voor producten uit de bouw, afval en recyclage zijn belangrijke synergieën te realiseren door zowel de winning van de primaire grondstoffen, de productie, de distributie tot en met het laatste hergebruik ervan of door de afvalwerking van deze grote volumestromen te concentreren rond onze waterwegen.

Via dit 'cradle to cradle'-vervoersconcept realiseren we grote en meervoudige maatschappelijke baten zoals minder congestie, minder ruimtebeslag, minder milieuvervuiling en een hogere verkeersleefbaarheid.

Toegepast op de bouwsector wil dit zeggen dat alle proceshandelingen, te beginnen van de ontginning en invoer van grondstoffen (zoals zand en grind) tot en met het hergebruik ervan (zoals in funderingsbeton) maximaal langs een waterweg ingeplant worden.

Ook de groeves en de opslagplaatsen van secundaire grondstoffen (zoals baggerstorten) worden volledig aangewend om verschillende maatschappelijke noden tegelijk en/of opeenvolgend in te vullen, zoals onder meer een hogere beveiliging tegen overstromingen en extra ruimte voor bedrijven. Hierdoor wordt de druk op de alsmatig schaarser wordende ruimte en primaire grondstoffen enigszins verlicht. In dit concept "blauwe parelsnoer" vormen de waterwegen de blauwe snoeren waarlangs de bedrijven, de "parels" gelegen zijn.

Met de "waterweg voor de toekomst" kan nog een belangrijke stap verder gegaan door alle procesactiviteiten langs een waterweg in te planten én door de schepen emissievrij en maximaal geautomatiseerd te laten varen zodat er geen noemenswaardige verkeersimpact meer is aan de landzijde. Aangezien het belangrijkste deel van de buurthinder veroorzaakt wordt door de logistiek van en naar een bedrijf, ontstaan er extra inplantingsmogelijkheden en kunnen de actuele bevoorradingsvensters verdwijnen. De bedrijven in kwestie kunnen, zo gewenst, volcontinu actief zijn en weten zich verzekerd van een precieze aan- en aflevering van hun goederen. Aangezien er geen intermodale overslag meer is, de interne en externe vervoerskosten van de binnenvaart nu al beduidend lager liggen dan van het wegvervoer en de personeelskost per tonkilometer nog verder zal dalen door de verdere automatisatie, zal de bedrijfswereld hierdoor over een extra competitieve troef beschikken.

Op deze wijze wordt een gedegen en maatschappelijk sterk gedragen antwoord geboden op onder meer de alsmatig snellere mondiale ontwikkelingen zoals het tekort aan energie en investeringsmiddelen voor vervoersinfrastructuur, de steeds duidelijker wordende gevolgen van de klimaatwijziging en de verder stijgende loonkosten. Dit concept maakt het ook mogelijk om op een rendabele wijze de "kleine" waterwegen in te schakelen omdat zo bijna alle stedelijke en industriële kernen via de waterweg volcontinu zullen kunnen verbonden worden.

6.4.3 Behoud en revaloriseren kleine waterwegen

Zie ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen actiedomein 2 – actielijn 6

De kleine waterwegen zijn bevaarbaar voor de 'kleine' schepen – CEMT klasse I en II (tot 600 ton) - en hebben een belangrijke toeleverende functie voor de hoofdwaterwegen. Ze worden gekenmerkt door vrachtbewegingen over korte afstand.

De kleine waterwegen vormen een vitaal onderdeel van het Vlaamse waterwegennet als een belangrijk element van de economische keten en in het beheersen van de mobiliteitsproblematiek. Langs de kleine waterwegen bevindt zich een netwerk van bedrijfsactiviteiten dat rekent op de kleine waterwegen voor de in- en uitvoer van materialen en goederen. Op de kleine waterwegen dreigt, door het jarenlang beperken van het onderhoud en soms uitstellen van het baggeren, de vervoersfunctie en dus de bevoorrading van bedrijven ernstig in het gedrang te komen. Daarnaast is het vlootaanbod sterk gekrompen de laatste jaren. Het terug volwaardig operationeel maken en houden van deze waterwegen en de vloot van kleine schepen, vormt een belangrijke opdracht en is ook een strategische doelstelling van het FISN. Enkel daardoor kan de capaciteit voor de toekomst worden veiliggesteld en kan tegemoet worden gekomen aan de stijgende vervoersvraag en de nood tot het vergroten van het aandeel van de binnenvaart in de modal split.

Onderhoud, bediening en voldoende diepgang zijn erg belangrijke voorwaarden om de scheepvaart op de kleine waterwegen niet enkel te bestendigen, maar ook uit te breiden.

Voor een aantal kleine waterwegen wordt een opwaardering naar een gabariet van 1.350 ton voorzien, conform hun opname in het TEN-T netwerk. Dit is het geval voor de Dender (tot Aalst) het Kanaal Bocholt-Herentals ter hoogte van de sluizen Blauwe Kei en het resterende klasse I-segment van het Kanaal Bossuit-Kortrijk (zie 6.3.1). Deze waterwegen worden hier verder buiten beschouwing gelaten.

Een opwaardering is niet overal mogelijk, noch economisch zinvol. Kleine waterwegen zullen dus blijven bestaan en voor deze waterwegen is ook een aantal veelbelovende markten geïdentificeerd zoals stadsbevoorrading en -distributie, palletvervoer en afvaltransport. Om deze potenties te realiseren, hebben zij nood aan geëigende vervoers- en overslagconcepten, afgestemd op de 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.

Om het vlootaanbod en de interesse aan te wakkeren bij de (jonge) binnenvaartondernemers, moet de rentabiliteit van de kleinschalige scheepvaart vergroten. Vernieuwingen en innovatieve vervoersconcepten en scheepstypen - samen met een daling van de personeelskosten - en aangevuld met nieuwe organisatiestructuren, moeten de binnenvaart op de kleine waterwegen nieuwe impulsen geven. Daarbij kan mogelijk gedacht worden om vanuit Vlaanderen samen met overheids- en private partners een Europees project te lanceren met een doorkijk naar 2030. Ook uitbreiding van het aantal watergebonden industrieterreinen en overslagcapaciteit specifiek langs of voor de kleine waterwegen, vormt een onderdeel van de revalorisatie. Tot slot dragen gerichte (steun)maatregelen voor de kleine waterwegen bij tot het verzekeren van het vervoersaanbod op de lange termijn, de groei van de binnenvaart en de modal shift in het algemeen.

6.4.4 Vergroenen van de vloot

Zie ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen actiedomein 4 – actielijn 19

Zoals vermeld in het eerste hoofdstuk, is de binnenvaart een duurzame modus. Toch kan de sector niet op zijn lauweren rusten en moet de komende jaren volop worden ingezet op vergroening. Dit is niet vanzelfsprekend gezien de markt voor binnenvaartmotoren relatief klein is, vanuit de sector zelf weinig initiatieven komen en een scheepsmotor vele jaren meegaat en dus minder snel vervangen wordt dan een motor bestemd voor het wegvervoer.

Innovatie vormt een belangrijk onderdeel van de vergroeningsoperatie. Op vlak van brandstoffen en aandrijving bieden LNG, elektrische aandrijvingen of waterstof als energiebron interessante mogelijkheden, net zoals de combinatie van meerdere kleinere motoren.

Een andere manier van vergroening is het inzetten van nieuwe scheepsconcepten zoals het modulair varen, dat meer mogelijkheden biedt tot maatwerk en minder leegvaart, brandstofverbruik en emissies van vervuilende stoffen inhoudt.

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 van de uitwerking van steunmaatregelen.

Het beleidskader waarbinnen dit gebeurt, wordt beschreven in het 3E binnenvaartconvenant (zie §3.1).

De waterwegbeheerders hebben een studie laten uitvoeren over welk concreet actieplan gevolgd kan worden om de vergroening van de binnenvaart volop te laten spelen. Een roadmap wordt hierbij de handleiding voor de vergroening van de binnenvaart in Vlaanderen in de periode 2014-2020. In overleg met de sector zullen de te ondernemen acties verder geconcretiseerd worden. Het is duidelijk dat elke actor, zowel overheden, als de sectororganisaties en de binnenvaartondernemers, deze uitdaging dienen aan te gaan.

6.4.5 Promotie, marktprospectie, marketing

Zie ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen actiedomein 4 – actielijn 18

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. Het is duidelijk dat elke actor, zowel overheden, als de sectororganisaties en de binnenvaartondernemers, deze uitdaging dienen aan te gaan.

6.5 Waterwegen als ruggengraat van economische ontwikkeling

Het verband tussen de economische activiteit van een regio en de ontwikkeling van de transportactiviteiten in die regio, is onmiskenbaar. Hierdoor staat Vlaanderen, gezien de toenemende vraag naar mobiliteit, voor een grote uitdaging om het uitgebreide intermodale vervoersnetwerk optimaal te benutten. Om de industrie zich verder te laten ontwikkelen, dringt een transformatie van het logistieke landschap zich op. Enkel op deze manier kan de maatschappelijke en economische meerwaarde van de Vlaamse economie gemaximaliseerd worden.

Het dichte vervoersnetwerk is één van de voornaamste troeven die Vlaanderen als industriële regio te bieden heeft. De waterwegen doorheen heel Vlaanderen spelen hierin een prominente rol. Dankzij deze waterwegen is Vlaanderen verbonden met heel Europa.

- Met 1.056 km waterwegen gebruikt door de beroepsvaart, en daarbovenop nog een aanzienlijke reservecapaciteit, kan de binnenvaart door het opvangen van een deel van de verkeerstoename op onze wegen, bijdragen tot het verbeteren van onze mobiliteit.
- De Vlaamse binnenwateren liggen op het kruispunt van de grote Europese handelswegen, in het centrum van de noord-zuidverbinding en bij het begin van de west-oostas.
- 80% procent van alle Vlaamse bedrijven ligt daarenboven op korte afstand van een bevaarbare waterweg.
- In vergelijking met andere transportmodi heeft de binnenvaart de laagste externe kost. Dit maakt van de binnenvaart de duurzaamste transportmodus op de markt.
- De binnenvaart genereert in Vlaanderen directe en indirecte tewerkstellingseffecten in een grootte orde van 120 000 VTE's

Dit toont aan dat de waterweg over de gepaste eigenschappen beschikt om zich als dé ruggengraat van nieuwe economische ontwikkeling te manifesteren. Hierbij is het van groot belang dat de binnenvaart volledig in de logistieke keten en in het economisch weefsel geïntegreerd wordt. De afgelopen decennia is men er reeds in geslaagd om nieuwe markten als containervervoer, multimodale transportdiensten en goederenvervoer over korte afstand aan te trekken. Om die evolutie verder te zetten, dient er actie ondernomen te worden waarbij actoren uit de verschillende modi actief betrokken worden.

Historisch gezien heeft de binnenvaart als modus steeds bijgedragen aan de economische ontwikkeling van regio's en zo ook van Vlaanderen.

Er is daarbij nood aan een industrieel vernieuwingsbeleid dat zich focust op het intermodale vervoer, met in het bijzonder de waterwegen, om een antwoord te bieden op de toenemende mobiliteitsvraag. Hierin dient de ontwikkeling van logistieke platformen en regionale overslagcentra centraal te staan. Deze dienen immers als katalysator voor de verdere ontwikkeling van de regio's en kunnen daarbij een toegevoegde waarde creëren.

De finaliteit van een modern waterwegbeheer sluit 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 knopen. De waterwegen zijn dan ook te zien als gedeconcentreerde economische centra zoals de zeehavens

dit in geconcentreerde vorm zijn.

Anderzijds zijn de waterwegen ook een onmisbare schakel om de zeehavens toe te laten hun rol als economische poorten te behouden en verder te versterken en de ambitie van Vlaanderen als logistieke draaischijf van Europa waar te maken.

De evolutie waarbij steeds groter wordende zeeschepen worden ingezet, houdt in dat per aanloop allicht een grotere hoeveelheid containers zal moeten afgehandeld worden. Om de aan- en de afvoer van die containers vlot te laten verlopen dient Vlaanderen te beschikken over een performant multimodaal infrastructuurnetwerk dat naadloos aansluit op de internationale maritieme routes. Dat het fijnmazige infrastructuurwerk van de waterwegen een belangrijke rol speelt om een vlotte doorstroming van goederen te garanderen, staat buiten kijf. De zeehavens zetten dan ook in op meer binnenvaart.

Ook voor andere goederensegmenten (stukgoederen, vloeibare en vaste bulk) is het belangrijk dat de havens kunnen beschikken over een multimodaal goed functionerend infrastructuurnetwerk.

Een vlotte gegevensuitwisseling maakt mee deel uit van een samenwerking tussen havens en waterwegbeheerders.

Modern en toekomstgericht waterwegbeheer heeft ook nood aan een sterke lokale verankering en inbreng van de economische actoren. Ook de private sector kan hierin een rol opnemen en moet de mogelijkheid 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.

Om tot een duurzaam mobiliteitssysteem te komen moet rekening worden gehouden met zowel economische, ecologische als sociale overwegingen. Kritisch hiervoor is niet alleen de integratie van de instrumenten binnen de diverse beleidsdomeinen en bestuursniveaus, maar ook de kennisopbouw van en het overleg en de samenwerking over gerelateerde thema's (vb. milieu, mobiliteit, ruimtelijke ordening, water, gezondheid) waardoor al in een vroeg stadium met mogelijke effecten en verbanden rekening wordt gehouden en naar mogelijke win-winsituaties wordt gezocht.

Samenwerken tussen alle actoren betrokken bij deze geïntegreerde benadering van het waterwegbeheer en de waterwegontwikkeling (overheden, industrie, kennisinstituten, belangengroepen) en met de overheid als regulator, is meer dan ooit aan de orde.

Om de waterweg in het logistieke landschap te verankeren, is het ruimtelijk beleid van groot belang. Via een slim locatiebeleid dat gericht is op een evenwichtige clustering van menselijke, logistieke en industriële activiteiten in de ruimte, kan de vraag naar mobiliteit worden beperkt en het gebruik van duurzame en ruimtezuinige vervoersmodi worden ondersteund. Een doordacht locatiebeleid kan ertoe leiden dat er een modal shift naar het water gegenereerd wordt en dat bedrijven op die manier de voordelen van de waterweg ontdekken. De verdere uitbouw van het infrastructuurnetwerk zal ook resulteren in het ontstaan van economische activiteit langs dat netwerk. Zo kan de economische slagkracht van Vlaanderen versterkt worden.

Europa heeft het ambitieuze plan om tegen 2050 de mobiliteit te vergroten en de CO₂-emissie te doen dalen. Dit is enkel mogelijk wanneer het huidige vervoerssysteem grondig hervormd wordt. Een mobiliteitsbeleid waarbij de nodige incentives in de vorm van prijsmaatregelen gegeven worden, zodat op basis van een correcte doorrekening van de externe kosten duurzame transportkeuzes worden gemaakt, is hier essentieel. Op deze manier kan er een

mentaliteitswijziging tot stand worden gebracht die ertoe moet leiden dat comodaliteit gestimuleerd wordt. Als meest milieuvriendelijke modaliteit heeft de binnenvaart hier een groot comparatief voordeel.

De Vlaamse waterwegbeheerders willen hun verantwoordelijkheid opnemen in de verdere ontwikkeling van zowel de industrie als de mobiliteit in Vlaanderen. Zij willen de comodaliteit ondersteunen en een modal shift naar de waterweg realiseren. Hierbij is het noodzakelijk om bedrijven bewust te maken van de troeven die de binnenvaart als transportmodus te bieden heeft. Er heerst immers nog veel onduidelijkheid over het vervoer via de waterweg bij bedrijven.

Om de waterweg in de logistieke keten te integreren, kunnen bedrijven steeds bij de waterwegbeheerders terecht. De expertise die daar doorheen de jaren is opgebouwd, kan worden aangewend om innovatieve projecten in samenwerking met bedrijven uit te werken en multimodale transportconcepten op te zetten.

De uitdaging voor Vlaanderen is om het vervoersnetwerk optimaal te benutten. Als Vlaanderen hierin slaagt, zal dit tot bijkomende trafieken op de waterwegen leiden. Gezien de beschikbare capaciteit op de waterwegen, kunnen deze nog bijkomende trafieken behandelen en hiermee een oplossing bieden voor de toenemende vraag naar vervoer. De waterweg kan hier dus effectief gezien worden als de ruggengraat van de economische ontwikkeling.

Vertaald naar concrete acties door de waterwegbeheerders voor de periode 2014-2020, houdt dit onder meer in:

- het leveren van een bijdrage aan de ontwikkeling van nieuwe aandrijftechnologie en van nieuwe (duurzame) scheepsrrompen;
- het initiëren van de noodzakelijke aanpassingen aan het regelgevend kader om deze technologie te kunnen toepassen;
- het ondersteunen van bedrijven bij het vinden van watergebonden locaties;
- het actief ondersteunen van bedrijven bij het realiseren van een modal shift naar de binnenvaart;
- het optreden als initiatiefnemer, facilitator en bemiddelaar bij aanboren van nieuwe markten.

Voor deze acties worden geen aparte budgetten voorzien; zij zitten reeds vervat in de budgetten voor de eerste drie pijlers.



Albertkanaal - Overslag Beringen



Albertkanaal - Invaren brug Grobbendonk

7 Investerings en financiering

7.1 Investerings

De bijgevoegde tabel geeft het overzicht van de investeringen die de uitvoering van het Masterplan 2020 vergen. Per pijler uit het streefbeeld en per actie is aangegeven welke de jaarlijks vereiste investeringen (in mio euro) zijn in de periode 2015-2020 met een doorkijk tot 2030.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	investering 2021-2030
1. EEN BEDRIJFSZEKERE WATERWEGINFRASTRUCTUUR EN EEN BETROUWBAAR EN VEILIG GEBRUIK							
Onderhoud	150,00	150,00	150,00	150,00	150,00	150,00	1.500,00
Vernieuwbouw en vervangingsbouw	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	250,00
Baggeren	55,00	55,00	55,00	55,00	55,00	55,00	550,00
River Information Services	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	15,00
Automatisering en afstandsbediening	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	80,00
SUBTOTAAL	239,50	239,50	239,50	239,50	239,50	239,50	2.395,00
2. HET GERICHT UITBOUWEN VAN HET WATERWEGNET							
Wegwerken capaciteitsbeperkende knelpunten							
A. DE AS SEINE-SCHELDE							
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
Seine-Schelde tracé via de Boven-Schelde	6,80	1,80	0,80	10,20	10,00	10,00	75,00
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			
Dammepoortskuis			10,00	10,00	10,00		
Aanpassingswerken doortocht Brugge	1,00				10,00	10,00	
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
Boven-Zeeschelde en zuidelijk deel van de Ringvaart	5,00	3,50	5,00	15,00	25,00	25,00	175,00
B. DE AS ANTWERPEN-BRUSSEL-CHARLEROI							
Zeekanaal Brussel-Schelde	6,50	6,50	1,50	0,50			
Kanaal naar Charleroi	9,00	9,50	10,50	5,50	6,00	2,00	315,00
C. DE AS ALBERTKANAAL-KANAAL BOCHOLT-HERENTALS							
Opwaarderen sectie Antwerpen-Wijnegem	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	
Verhogen bruggen Albertkanaal (reguliere financiering)	25,00	30,00	30,00	25,00	25,00	10,00	
Verhogen bruggen Albertkanaal (PPS) ¹	0,00	0,00	2,00	9,00	10,60	10,60	110,00
Uitbreiden capaciteit Schuizencomplex Wijnegem	0,25	0,25	40,00	40,00	20,00		
Kanaal Bocholt-Herentals opwaardering	0,15	30,00	30,00	20,00			120,00
D. PROJECTEN OP HET KERNNETWERK							
Dender	0,50	6,00	5,00	7,00	8,00		37,90
Beneden-Nete			6,00				6,00
Overslagmogelijkheden	11,00	11,00	11,00	11,00	11,00	11,00	66,00
Vergroening netwerk	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	18,00
Voorzieningen waterweg	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	6,00
SUBTOTAAL	126,60	192,75	229,60	240,70	206,60	149,10	1.896,30
3. HET STIMULEREN VAN HET VERVOER VIA DE BINNENVAART							
Waterweggeoriënteerd grondbeleid	10,00	10,00	10,00	8,00	8,00	8,00	48,00
bevorderen co-modaliteit - aanboren nieuwe markten	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	30,00
Kleine waterwegen	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00	6,00	36,00
Vergroenen vloot	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	18,00
Promotie, marktprospectie, marketing	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	18,00
SUBTOTAAL	30,00	30,00	30,00	28,00	28,00	25,00	150,00
TOTAAL	396,10	462,25	499,10	508,20	474,10	413,60	4.441,30

¹ De vermelde bedragen zijn beschikbaarheidsvergoedingen. Ook in de periode 2031 – 2049 zijn nog bedragen te voorzien

7.2 Financiering

Het ambitieniveau van het actieplan is afgestemd op het beoogde streefbeeld, maar de implementatie ervan zal het uiterste vergen van beide waterwegbeheerders, zowel op operationeel als op budgettair vlak. Bij ongewijzigd beleid zullen de reguliere middelen niet volstaan om het actieplan uit te voeren. Om te kunnen beschikken over de vereiste middelen voor de uitbouw van een duurzaam waterwegennet dat beantwoordt aan het streefbeeld, zal het dan ook noodzakelijk zijn om verschillende alternatieven van financiering te analyseren en waar opportuun te benutten.

De Connecting Europe Facility, het financieringsinstrument voor de uitbouw van het TEN-T netwerk, biedt belangrijke opportuniteiten. Met de Verklaring van Tallinn geeft de Vlaamse overheid aan dat Vlaanderen zijn waterwegen maximaal wil inschrijven in het Europese TEN-T beleid en de hieraan verbonden EU-subsidiemogelijkheden maximaal wil benutten. Met name voor het grensoverschrijdende project Seine-Schelde vormt de Europese steun een belangrijke financieringsbron, maar ook voor het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal dat als belangrijk knelpunt werd benoemd. Voor deze werken wordt een subsidiepercentage van 40% in het vooruitzicht gesteld. Voor de hieraan gerelateerde studies bedraagt dit zelfs 50%. Ook voor de andere projecten uit het Masterplan zal mogelijk op een aanzienlijke Europese bijdrage kunnen gerekend worden. De binnenvaartprojecten op de hoofdwaterwegen hebben een sterke internationale dimensie en genereren een meerwaarde op Europees vlak. Wij kunnen er dan ook van uitgaan dat wij hiervoor in de toekomst kunnen blijven rekenen op de subsidiemogelijkheden die Europa biedt.

Daarnaast zijn er de projecten die zullen gefinancierd worden via Publiek Private Samenwerking (PPS). Voor het verhogen van 15 bruggen op het Albertkanaal, de herbouw van de Dammepoortsluis en de bouw van een nieuwe brug te Steenbrugge op het Kanaal Gent – Oostende is beslist de NV Via Invest te belasten met de voorbereiding ervan als PPS-projecten, dit met het oog op het realiseren van een maximale meerwaarde. Een bijzonder aandachtspunt hierbij vormt de omvang en de weerslag van de beschikbaarheidsvergoedingen gerelateerd aan PPS-projecten op de investeringsprogramma's.

Het onderzoek naar en het gebruik van innovatieve contractvormen zal actief verdergezet worden. Hierbij wordt niet alleen gedacht aan het toepassen van DB(FM)-contracten (bv. sluis te Harelbeke op de Leie), maar kan ook worden gedacht aan de mogelijke toepassing van promotieopdrachten. Hierbij wordt de financiering van de bouwwerkzaamheden aan de opdrachtnemer toegewezen die deze dan, economisch, zal terugverdienen via betaling van huur of annuïteiten.

Het internaliseren van de externe kosten en een betere aanrekening van de gebruikskosten, kunnen als hefboom worden gebruikt tot een verhoogde vervoersefficiëntie en een gewijzigde keuze van vervoerswijze. Om tot een betere aanrekening van de door de gebruiker gegenereerde interne en externe kosten te komen, zal binnen Vlaanderen een gedifferentieerde kilometerheffing voor vrachtwagens worden ingevoerd (streefdatum 2016), uitbreidbaar naar lichte vrachtwagens en personenwagens. Wanneer de bijkomende opbrengsten terugvloeien naar het verduurzamen en innoveren van de ruime mobiliteitssector, kan op een verhoging van de beschikbare middelen gerekend worden en kunnen een aantal noodzakelijke investeringen versneld worden.

Ingevolge de Europese kaderrichtlijn water (KRLW) zijn de lidstaten gehouden rekening te houden met het beginsel van de terugwinning van de kosten van waterdiensten, inclusief milieukosten en kosten van de hulpbronnen, overeenkomstig het beginsel dat de vervuiler betaalt. Dit wijst erop dat er een prijskaartje hoort te hangen aan het gebruik van water. De eventuele extra inkomsten kunnen aangewend worden om de noodzakelijke investeringen te realiseren.

Gelet op de grootschaligheid en complexiteit van het globale Seine-Scheldeproject enerzijds, en de vereiste flexibiliteit en snelheid van implementatie anderzijds, zal naar analogie met binnen- en buitenlandse voorbeelden, onderzocht worden in hoeverre de oprichting van project-specifieke structuren of entiteiten, geheel of gedeeltelijk binnen de bestaande organisaties (o.m. in functie van de ESR-neutraliteit), een meerwaarde kan bieden (projectvennootschap, joint venture, ...). Het aangaan van leningen bij de Europese Investeringsbank of het inzetten van innovatieve financiële instrumenten zoals voorzien in het CEF (bv. project bonds) zouden in voorkomend geval kunnen overwogen worden. Een doorgedreven benchmarking en de opmaak van een specifiek financieel plan moeten hierover uitsluitsel geven.

Voor de financiering van het actieplan zijn bijgevolg verschillende opties te onderscheiden zoals:

- de beschikbare reguliere middelen
- Europese subsidies (o.a. CEF)
- alternatieve financiering
 - PPS
 - promotieopdrachten
- inkomsten genereren door het doorrekenen van kosten aan de gebruiker
 - aanwenden opbrengsten kilometerheffing
 - het internaliseren van externe kosten
 - het toepassen van het kostenterugwinningsprincipe
- geëigende project-specifieke structuren of entiteiten

*Kanaal Leuven-Dijle - Tildonk*

Verantwoordelijke uitgever:

Waterwegen en Zeekanaal NV

ir. Leo Clinckers
gedelegeerd bestuurder

Oostdijk 110
2830 Willebroek

Depotnummer D/2014/12.546/2

nv De Scheepvaart

ir. Chris Danckaerts
gedelegeerd bestuurder

Havenstraat 44
3500 Hasselt



Waterwegen en Zeekanaal NV
weg van water

nv De Scheepvaart 
de kracht van de waterweg