

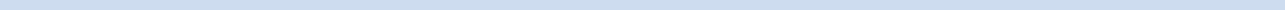


Netwerk  
De Vlaamse  
Waterweg



# Verkiezings memorandum

naar aanleiding van de  
Vlaamse verkiezingen  
van 9 juni 2024



## Voor u ligt het memorandum van Netwerk De Vlaamse Waterweg (NDVW) naar aanleiding van de Vlaamse verkiezingen van 9 juni 2024.

**NDVW verenigt op vandaag 267 leden**, allen bedrijven die lading op het water hebben of interesse hebben om meer lading naar het water te krijgen. Wij **connecteren** onze leden-ondernemers, **inspireren** hen om business met elkaar te doen en **faciliteren** deze ontmoetingen. Ook op vlak van ESG, is vervoer via het water voor vele bedrijven een toegevoegde waarde.

Door te connecteren, te inspireren en te faciliteren ontstaan inzichten in diverse problematieken zowel op regionaal als op niveau van Vlaanderen, België en Europa. Op vraag van onze leden-ondernemers heeft NDVW dan ook de intentie om **de belangen van alle gebruikers van de binnenvaart te behartigen en op die manier de binnenvaart in Vlaanderen te bevorderen**.

Onze doelstellingen passen in de Vlaamse ambitie om **'de logistieke draaischijf van Europa'** te worden. Ondanks de geplande en reeds uitgevoerde infrastructurele ingrepen, zijn er een aantal factoren die de status van **'Vlaanderen als logistieke draaischijf van Europa'** bedreigen.

Zo kan iedereen dagelijks vaststellen dat onze wegen overvol zijn en het kleinste incident volstaat om urenlange files te veroorzaken. Op de Vlaamse Waterwegen is er nog voldoende capaciteit om just-in-time te vervoeren. Daarenboven is binnenvaart een **economische en milieuvriendelijke transportmodus**. Het is de verantwoordelijkheid van de ondernemer om niet meer vrachtwagens de weg op te sturen dan strikt noodzakelijk.

U kan in dit Memorandum 12 thematische vragen terugvinden.

De (on)geplande stakingen in 2022 en 2023 hebben voor heel wat hinder gezorgd. Het absolute dieptepunt werd bereikt op 8 december 2023, na 5 opeenvolgende stakingsdagen. Door deze lange aaneengesloten duurtijd werd productie teruggedraaid en liepen de verliezen voor de watergebonden industrie op tot miljoenen euro's. Een productie stilval was nog nooit zo dichtbij met sommige bedrijven op nauwelijks 1 dag van dit scenario verwijderd. In dat geval zouden de kosten oplopen tot tientallen en zelfs honderden miljoenen euro's.

Deze situatie heeft stevig ingehakt op het imago van de waterweg als betrouwbare vervoersmodus in de bevoorrading van de bedrijven. Eén en ander resulteerde in een reverse modal shift naar andere modi.

Om opnieuw volumes aan te trekken is het cruciaal om de waterweg te positioneren in de bevoorradingszekerheid van de industrie. De uitwerking van een wet op minimale dienstverlening waarbij de bediening van bruggen en sluizen gegarandeerd wordt in alle omstandigheden is hierbij een cruciale factor. Daarbij is het essentieel dat de organisatie van de Vlaamse Waterweg NV verder professionaliseert en moderniseert op vlak van centrale bediening van de beweegbare delen.

**NDVW vraagt de uitwerking van een wet op minimale gegarandeerde dienstverlening voor sluizen en bruggen om de bevoorradingszekerheid van de industrie te waarborgen**



## Ontwikkeling van bijkomende watergebonden industrieterreinen

De nood aan voldoende industrieterreinen is een groot aandachtspunt voor de bedrijven actief in Vlaanderen. Een recente studie toont aan dat er de volgende 20 jaar maar liefst 7.025 ha extra ruimte voor de industrie nodig is om zich verder te ontwikkelen. Het economisch netwerk rond kanalen en bevaarbare waterlopen is daarbij een essentieel onderdeel van de oplossing. Files fnuiken economische groei en net daar biedt de waterweg een efficiënt alternatief.

Echter op vandaag worden watergebonden industrieterreinen per opbod aan de hoogste bidder verkocht, waarbij het type ontwikkeling (residentieel vs industrie) bepalend is in de snelheid en de prijs die gehaald kan worden. Hierbij is de industrie dikwijls het 'kneusje van de zalm' en gaan talloze mogelijkheden om meer volumes naar het water aan te trekken onherroepelijk & definitief verloren.

Op vandaag is het prioriteit om voldoende middelen vrij te maken om interessante terreinen in portefeuille te nemen en op gepaste momenten aan te bieden aan ondernemers met watergebonden ambities. Zo moeten bedrijfszones langsheen het Albertkanaal (ENA) en de Seine-Scheldeverbinding (ENES) aangeduid worden en verankerd worden als watergebonden industriegebied.

**NDVW pleit ervoor om de aanleg van een grondenbank aan industrieterreinen te faciliteren en extra volumes naar het water aan te trekken door het matchen van vraag en aanbod. Het in kaart brengen en activeren van bestaande gronden en kades met onvoldoende gebruik is een wezenlijk onderdeel hiervan.**

## Versterken van de commerciële dienstverlening ter promotie van lading via water

Transport over water biedt tal van voordelen voor het vervoeren van vrijwel alle producten: het is betrouwbaar, kosteneffectief, efficiënt en geeft een forse emissiereductie per vervoerde eenheid. Het past bovendien in de klimaatdoelen van de bedrijven.

Om deze voordelen in praktijk te brengen, is het noodzakelijk om de waterweg in te bedden in de supply chain van de lading. Dat vergt inspanningen en ook voldoende beschikbare ruimte. Want een schip is al gauw equivalent aan 50 vrachtwagens en dat vertaalt zich in ruimte.

Op vandaag heeft de waterweg nog capaciteit om meer lading over water te vervoeren en is groei mogelijk. Echter zijn de mogelijkheden van het schip nog onvoldoende gekend in de markt en ontbreekt het aan overtuigingskracht van de aanbieders om het potentieel te verzilveren.

Het is hierbij van primordiaal belang dat ondernemers mee hun schouders zetten onder genomen initiatieven. Netwerking van watergebonden bedrijven met wervende uitzettingen, en de belangenbehartiging van de 'klanten van de binnenvaart' versterken de initiatieven ter zake.

**Om de beschikbare capaciteit van de vaarweg in te vullen en meer lading naar het water te brengen stuurt NDVW aan op een doelmatige invulling van een doorgedreven marketing en commerciële aanpak in de sector.**

## Inzetten op onderhoud van infrastructuur voor bestaande en nieuwe volumes

Met het aantrekken van volumes komt ook een verantwoordelijkheid van goed functionerende, betrouwbare & future proof infrastructuur. Dit betekent permanent onderhoud van de vaarweg op vlak van diepgang, beschikbaarheid & toegankelijkheid om bestaande lading op het water te behouden. Op deze manier wordt het imago van de vaarweg als een betrouwbare transportmodus versterkt.

Daarnaast kunnen specifieke onderhoudswerken als tool ingezet worden om bijkomende volumes naar de vaarweg te loodsen waarbij voorrang gegeven moet worden aan projecten met groot economisch potentieel. Een oplistings van het potentieel met identificatie van quick wins per deelbekken, samen met de oplistings van de bagger- en andere onderhoudswerken die daarvoor nodig zijn, vormt de startbasis om nieuwe industrie aan te trekken.

**NDVW wenst voorrang te geven aan onderhoudswerken om de bestaande volumes op het water te behouden en uit te breiden. Om bijkomende volumes via het water aan te trekken is het vanuit economisch & maatschappelijk standpunt aangewezen om de projecten die het meeste slaagkans & volumes hebben, te prioriteren met inbegrip van de daarbij horende bagger- en andere onderhoudswerken.**



De jaagpaden zijn in de eerste plaats een dienstweg voor het beheer en onderhoud van de waterwegen én voor het transport en de overslag van goederen. Dit noemen we het hoofdgebruik. Daarnaast is er ruimte voor medegebruik niet alleen voor ontspanning, maar ook voor woon-werkverplaatsingen van actieve weggebruikers. Daarbij is er een grote diversiteit aan gebruikers, met verschillende verwachtingen en gebruikswensen.

Het verschil tussen enerzijds hoofdgebruik voor economische activiteiten van bedrijven en anderzijds medegebruik in het kader van ontspanning en woon-werk verplaatsingen is niet altijd voor iedereen even duidelijk en leidt dagelijks tot onveilige situaties. Zo worden verbodsborden verplaatst en genegeerd waarbij het risico op menselijk leed verhoogd aanwezig is.

Dit risico is samen met het medegebruik de afgelopen jaren fel toegenomen. Het is van belang om in de toekomst mogelijke calamiteiten zorgvuldig in te dijen waarbij het voor de medegebruiker steeds visueel duidelijk moet zijn wanneer een economische zone met hoofdgebruik betreden wordt. Daarbij is het essentieel dat de medegebruiker zich bewust is van de type zone waarin hij zich bevindt en dat het hoofdgebruik hier prioriteit heeft. Op die plaats is op dat moment het jaagpad 'niet' van iedereen. Bij gebrek aan respect is handhaving door de ordediensten aangewezen.



**NDVW vraagt een duidelijke visuele aanduiding van zones waar hoofdgebruik van toepassing is om het economisch belang van de overslagactiviteit en de veiligheid van de medegebruiker te borgen**

## Future proof houden van de vaarweg door vergroening te ondersteunen

Duurzaamheid speelt een steeds belangrijkere rol binnen bedrijven. Door de vele belanghebbenden (werknemers, klanten, opdrachtgevers en leveranciers) wordt het ook een belangrijk onderdeel van bedrijfsinvesteringen. Dat de steeds hogere duurzaamheidseisen een aanjager zijn van bedrijfsinvesteringen bij Belgische bedrijven, wordt ook door de nationale bank van België bevestigd. Zij omschrijft bovendien de bedrijfsinvesteringen als de belangrijkste economische groeimotor van ons land.

Transportdiensten via het water kunnen op vandaag met de huidige vloot reeds een duurzame bijdrage leveren door de goederen te shiften van weg naar water en de binnenvaart in de supply chain in te passen. Echter dit volstaat niet. Vergroening van de vloot is noodzakelijk om future proof te blijven en de concurrentie vanuit de buurlanden te doorstaan. Vooral grote verladers met high exposure naar consumenten hebben interesse om deze evolutie op korte termijn mee vorm te geven. Bij dit type bedrijven wegen naast de meetbare financiële ook de meetbare, niet financiële elementen en niet meetbare elementen mee door in de business case. Op vandaag kloppen deze bedrijven aan in Nederland en Duitsland.

De beleidsmakers in Vlaanderen moeten op zoek gaan naar middelen (intern, federaal & Europees) om de inhaalbeweging in te zetten. Een duidelijk framework voor het internaliseren van externe kosten is hierbij noodzakelijk en het opzetten van een fonds met bijdrage voor vergroening kan hierin een rol van betekenis spelen. Fiscale incentives vervolledigen het plaatje. Dit zal toelaten om toonvoorbeelden te creëren en cases te belonen die op hun beurt anderen inspireren.

**NDVW pleit voor de uitwerking van financieringsmodellen voor de betaalbaarheid van de vergroening van de binnenvaart, aangevuld met fiscale stimulansen zodat de inhaalbeweging tov onze buurlanden wordt ingezet.**



## Leiderspositie in smart inland shipping behouden

De markt voor geautomatiseerd varen groeit snel, reden hiervoor de legio voordelen. Ten eerste biedt geautomatiseerd varen een oplossing voor een permanent tekort aan schippers. Daarnaast heeft de technologie een positief effect op de veiligheid door het uitsluiten van menselijke fouten en risico factoren zoals vermoeidheid en stress. Tot slot triggert het onbemand varen een vernieuwing en vergroening van de vloot.

Om ervoor te zorgen dat Smart Inland Shipping en de bijhorende technieken vlot en veilig getest en ontwikkeld kunnen worden in Vlaanderen, werd aan een juridisch kader gewerkt waar meer plaats is voor innovatie.

Dit houdt o.a. tijdelijke vrijstellingen van regels en voorschriften betreffende de bemanning, de besturing van het schip, de technische aspecten of de uitrusting van het schip, de regeling van het scheepvaartverkeer en de voorschriften met betrekking tot de werkzaamheden aan boord en aan wal. Op deze manier werden testen met innovatieve concepten mogelijk gemaakt en kon Vlaamse technologie uitgroeien naar een leiderspositie in Europa.

**NDVW ijvert ervoor om de bestaande innovatieve omgeving te continueren en vóór einde 2026 om te zetten in een wetgevend kader dat geautomatiseerde vaartuigen voor commercieel gebruik toelaat.**

07



## Vergunningsbeleid vereenvoudigen

De complexiteit en tijdrovendheid van vergunningstrajecten is vandaag een grote frustratie voor vele ondernemers. De aanzienlijke economische kosten en de ermee gepaard gaande juridische onzekerheid verhogen de drempel om te investeren aanzienlijk. Klachten over verschillen in doorlooptijd en slaagkans te wijten aan regelgevingscomplexiteit en specifieke lokale kenmerken zijn veel gehoord. En daarbij komt nog : hoe meer bijkomende adviezen en openbare onderzoeken, hoe lager de slaagkans op een vergunning.

Er zijn geen grote economische analyses nodig om het potentieel van geoptimaliseerde vergunnings- en beroepstrajecten aan te tonen en aanzienlijke financiële meerwaarde voor de sector te genereren. Zelfs een bescheiden vermindering van de doorlooptijd kan miljoenen euro's aan economische waardevermeerdering opleveren.

**NDVW pleit ervoor om vergunningsprocedures voor watergebonden investeringen te vereenvoudigen en doorlooptijden tot een minimum te herleiden. De beleidsmakers moeten over de beleidsdomeinen heen zich bewust zijn van de sense of urgency om dit te realiseren.**

## De bouw van nieuwe kaaimuren versnellen

Bedrijven die voor de aan- of afvoer van goederen de waterweg willen gebruiken zoeken een locatie waar ze kunnen laden of lossen, met in de meeste gevallen de noodzaak aan een nieuw aan te leggen watergebonden overslaginstallatie met integratie van de binnenvaart in de logistieke keten.

Op vandaag is er in de markt een grote vraag naar dergelijke investeringen via een Publiek Private Samenwerking (PPS). Deze samenwerking houdt in dat De Vlaamse Waterweg nv 80% van de infrastructuur financiert en de betrokken onderneming 20% aangevuld met de uitrusting van de kade en de laad- en losinstallaties. Tegenover die investering staat het engagement van het bedrijf om over een periode van tien jaar een vastgelegde hoeveelheid goederen via de waterweg te transporteren.

**Om gelijke tred te houden met de vraag van de ondernemers ijvert NDVW ervoor de bouw van nieuwe kaaimuren te versnellen en hiervoor bijkomende kredieten te verschaffen aan de Vlaamse Waterweg NV.**



## De toekomstige Scheldebrug zet de nautische bereikbaarheid van bedrijven stroomopwaarts onder druk

De operationele planning van de scheepvaart, een complex gegeven op een tijrivier met variabele waterpeilen en variabele drempel- en streefdieptes, wordt bijkomend bemoeilijkt ten gevolge van de nieuw te bouwen fietsbrug ter hoogte van de Kennedy tunnel. Als gevolg hiervan worden bedrijven stroomopwaarts geconfronteerd met significante extra kosten voor nautische beschermingsmaatregelen (zoals o.a. standby sleper, loodsen, enz ...), hetgeen zorgen doet rijzen bij de economische leefbaarheid van de zeescheepvaart op Zeeschelde-Zeekanaal. Tot op heden werden geen gepaste oplossingen uitgewerkt voor de diverse betrokkenen.

Ook de impact van de nieuwe brug op het zeescheepvaartverkeer is groter dan initieel ingeschat. De afgelopen jaren is het aantal zeeschepen bij de geïmpacteerde bedrijven stroomopwaarts significant toegenomen. Zowel de stijgende vrachtvolumes bij deze bedrijven als de tendens naar steeds groter wordende schepen zorgt voor relevante nieuwe inzichten. De eerder uitgevoerde studies zijn ondertussen gedateerd en aan vernieuwing toe. Het zou dan ook bijzonder jammer zijn mocht de investering in een iconische fietsbrug - die als infrastructureel landmark een uitstraling zal hebben op de regio - in de praktijk alternatieve mobiliteitsoplossingen in de weg staan.



**NDVW vraagt om de nieuw te bouwen Scheldebrug tegen het licht te houden en ijvert ervoor om het scheepvaartverkeer stroomopwaarts een verdere toekomst te geven.**

## Inzetten op Kanaal Seine-Nord Europe ter bevordering van modal shift van en naar Frankrijk

Seine Schelde is een grensoverschrijdend binnenvaartproject. Vlaanderen, Wallonië, Frankrijk en de Europese Unie werken samen aan een betere verbinding tussen de Seine en de Schelde zodat hedendaagse binnenvaartschepen tot 4.500 ton duurzame transporten kunnen uitvoeren in dit gebied.

De Benelux - en bij uitbreiding de Rijndelta - wordt zo verbonden met de regio's van Le Havre, Rouen en Parijs. Kernstuk van de verbinding is het kanaal Seine-Nord Europe, een gloednieuw aan te leggen kanaal tussen Compiègne en Cambrai, dat 107 kilometer lang zal zijn.

Het nieuw te bouwen kanaal faciliteert aldus een belangrijke modal shift, die naar verwachting zal leiden tot een vermindering van het aantal vrachtwagenritten met 760.000. Daarnaast zal het project de logistieke en industriële activiteit langsheen de betrokken vaarwegen stimuleren met creatie van werkgelegenheid en welvaart als resultaat.

**NDVW ijvert ervoor om snelheid & budget in het dossier aan te houden zodat de vooropgestelde doelstellingen tegen 2030 gerealiseerd worden.**

## Een oplossing voor binnenvaart vanaf 3 lagen containers tijdens de constructie van de damwanden (kanaaltunnels) en mogelijks ook in de periode daarna

De Kanaaltunnels verbinden het Oosterweelknooppunt dat gelegen is op de Antwerpse rechteroever ter hoogte van het Noordkasteel met de Ring. De vier tunnelkokers starten aan het Amerikadok en lopen onder het Albertkanaal.

De tunnelementen voor de Kanaaltunnels worden ter plaatse gemaakt en noodzaken een halvering van het Albertkanaal over een afstand van 2 km, waarbij op sommige stukken de doorvaarbreedte beperkt wordt tot 24 meter. Concreet betekent dit dat vanaf juni 2024 gedurende 9 maanden stalen damwanden in het Albertkanaal worden getrild. In Q1 2025 wordt dan het water tussen de damwanden weggepompt en opgevuld met zand. Op de damwanden wordt vervolgens een stijve geleideconstructie aangebracht om schepen glijdend langs heen de constructie te laten passeren.

Tijdens de periode van installatie (juni 2024 – maart 2025) zijn deze damwanden niet versterkt en fragiel, en mogen in geen geval geraakt worden door een schip. Op momenten van windkracht > 5bft is dit voor bepaalde type schepen zo goed als onmogelijk, waaronder schepen vanaf 3 lagen containers. Extra begeleiding is noodzakelijk voor deze schepen, maar op vandaag niet voorzien. Mogelijks blijft ook na de voltooiing van de constructie met stijve geleidingswanden deze extra begeleiding noodzakelijk.

Zeker nu de laatste brug over het Albertkanaal recent werd verhoogd en een investeringsprogramma van tientallen miljoenen werd afgerond, is het onaanvaardbaar om beperkingen in te stellen op het aantal lagen containers, terwijl andere oplossingen mogelijk zijn.

**NDVW ijvert ervoor om tijdens de maanden oktober 2024 t/m maart 2025 de nodige voorzieningen te treffen om een veilige doorvaart te garanderen voor schepen & konvoien vanaf 3 lagen containers. Ook na de voltooiing van de constructie met stijve geleidingswanden moeten deze voorzieningen gecontinueerd worden indien een veilige doorvaart dit vereist.**



# Netwerk De Vlaamse Waterweg

Heeft u nog vragen?

Roel Peeters (Algemeen Directeur)  
T. +32 477 20 51 51 - [roel@ndvw.be](mailto:roel@ndvw.be)