

Uitdagingen aangaan Verwachtingen inlossen

ir. Chris Danckaerts
gedelegeerd bestuurder

Fileleed en gebrek aan mobiliteit zijn een gesel voor onze industrie

Over de mobiliteitsproblematiek in België zijn reeds gedurende meerdere jaren, massa's artikelen gepubliceerd en studies uitgevoerd. Helaas moeten we vaststellen dat - ondanks alle aandacht en studies - er in de praktijk buiten vele politieke beloften, tot op heden zeer weinig aan de situatie is veranderd. Eerder integendeel. Dagelijks worden we met nog meer problemen geconfronteerd. De Antwerpse en Brusselse ring zijn de file-hoofdsteden van de Benelux geworden.

VOORSPELLINGEN LATEN HET SLECHTSTE VERMOEDEN

Het Federaal Planbureau voorspelt tegen 2030 een verdere toename van het wegverkeer met 22 procent. Er zijn nu reeds chaotische toestanden maar tegen 2020 mogen we ons aan het ergste verwachten als er niet daadkrachtig ingegrepen wordt. Wordt complete chaos ons lot? Met

als gevolg: een economische impact? Dit gaat zeker ook een impact hebben op toekomstige investeringen vanuit de bedrijfswereld. Wanneer we dan nog horen dat er in Zwitserland nu een project gaat goedgekeurd worden om een ondergronds goederen netwerk van 450 km tussen Harkingen en Zurich aan te leggen dat voor 40% minder vrachtwagens op de Zwitserse wegen zal zorgen, kunnen we alleen nog

meer met de vinger wijzen naar onze overheden. Als de uitbreiding van het Deurganckdok volledig zal afgewerkt zijn, dreigt er een volledige verkeerschaos, zelfs hier slaagt men er niet in een ondergrondse transportband met verbindingen naar het Hinterland te realiseren. We hebben het al eerder in deze krant geschreven: als men lang genoeg wacht om op te treden zal het ooit wel eens echt dringend worden. Zover zijn we vandaag. Daadwerkelijk en met visie optreden tegen het verkeersinfarct dat ons te wachten staat, is de prioritaire boodschap.

ALLEEN DE KILOMETERHEFFING IS GEREALISEERD

Politiek lijkt het hier niet mogelijk om een oplossing te bieden aan onze mobiliteit. Het duurt ettelijke jaren vooraleer

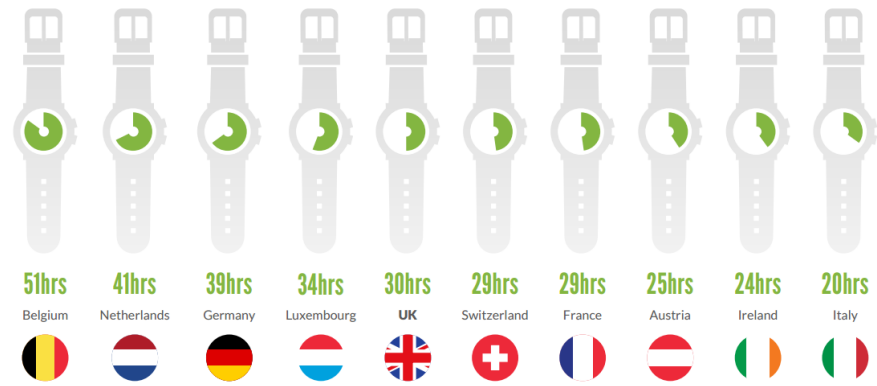
men hier drastische of kan nemen! Ook OTM, als van de verladen zich grote zorgen van drastische r de politiek. We hebben reeds gedrongen op de venstertijden, "duurzaamheids consolideren en derenstromen, tie, waar mogelij voersmiddelen z enkele organisat maar zeker geen onze mobiliteit, alles gekoppeld ficiënte infrastructu lometerheffing is heeft buiten het

milieuvriendelijker voertuigen en het spijzen van de staatskas niet geholpen aan ons mobiliteitsprobleem. In dit chaotisch mobiliteitsbeeld werken de dienstverleners die onze goederen tijdig naar onze klanten moeten brengen. Ze worden niet alleen geconfronteerd met bovenvermelde problematiek maar ook nog met diverse wetgevingen die vertragend en soms zelfs frustrerend werken, zoals de wet op de rij- en rusttijden, het vinden van bekwaame chauffeurs, stijgende loonkosten, parkingproblemen, fraude met buitenlandse chauffeurs, enz. Het heeft allemaal effect op de transportkosten.

VEROORZAKER BETAALT

Men tracht nu allerhande toeslagen te rechtvaardigen zoals toeslagen op wachttijden in de havens, congestietoelagen voor het traject op onze wegen, enz. Toeslagen die te wijten zijn aan politieke onmacht voor het

Europe's ten most congested countries in 2014 (by hours wasted annually):



overleg tussen de beide partijen. Dit is van groot belang om de meest optimale transportafloop vast te leggen.

HET KOST ONS + 600.000 EURO PER I

Tot sl dat de net or kosten port d twee j 600.000 drie k Willen

blijven van Europa dan moeten er ZEER DRINGEND maatregelen genomen worden. Het woord is nu aan onze politici. Zij kunnen zeker op onze medewerking en ons begrip rekenen, op voorwaarde dat er eindelijk ook eens iets ondernomen wordt dat verder uitstel onmogelijk maakt. Hoe langer je iets laat liggen, hoe dringender het ooit wordt.

Nergens zo lang in de file als in België



Voorspelde groei 2030 (Federaal Planbureau)

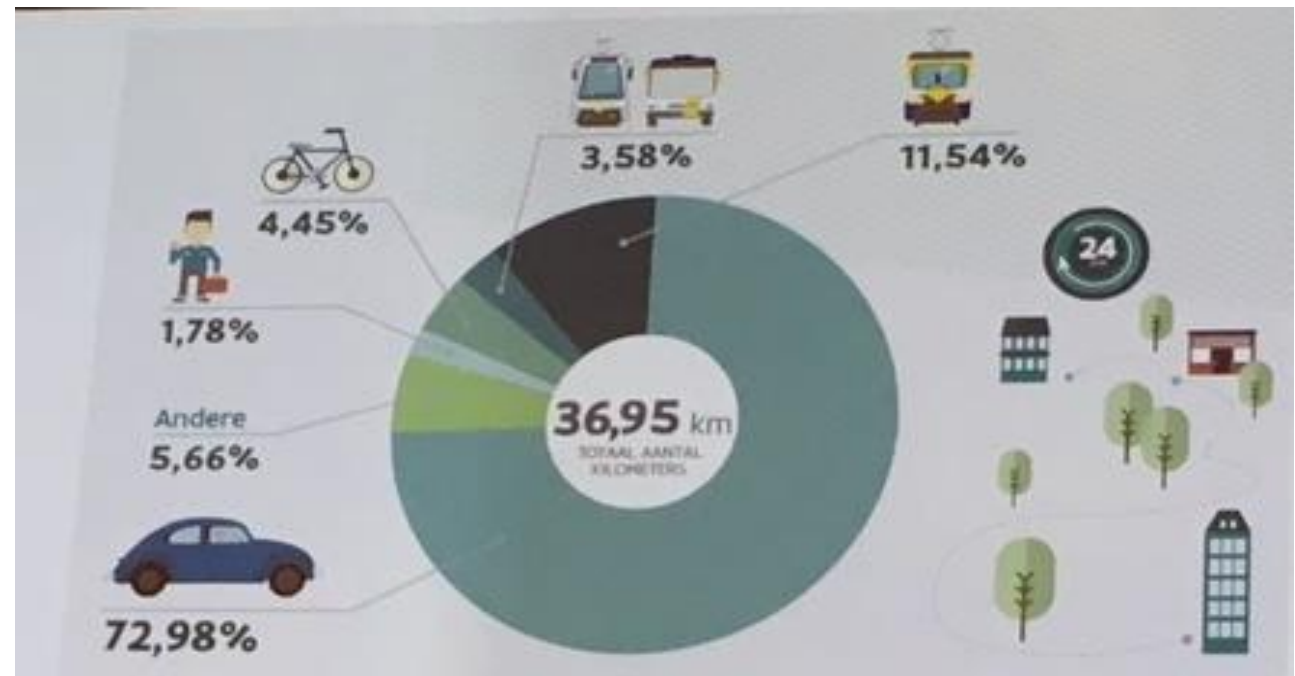
44 % extra vrachtvervoer

19 % personenvervoer



Voka: mobiliteit belangrijkste hinderpaal om te ondernemen in onze steden

Uit een Voka-enquête bij 700 ondernemers blijkt dat mobiliteit en de dure vastgoedprijzen de belangrijkste hinderpalen zijn om te ondernemen in steden. Langs de andere kant biedt de aangroei van steden ook kansen om nieuwe werknemers te recruteren en een grotere afzetmarkt vlakbij te vinden.





SMU - Center for Eurasian
Maritime & Inland Logistics



Container throughput growth 2007-2017 in Europe

Top 10 of best and worst performers



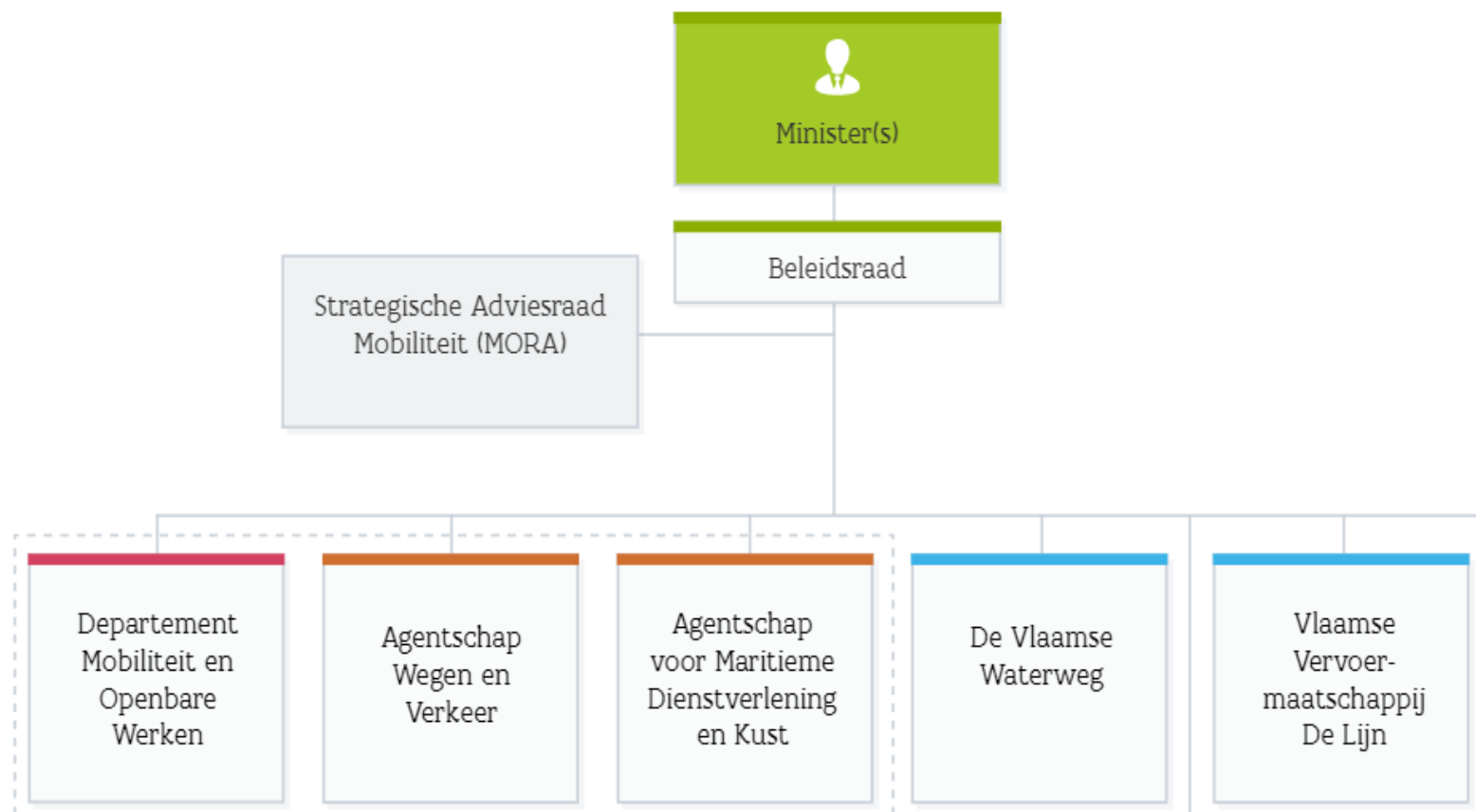
Theo Notteboom
March 2018

PortEconomics

Inhoud

- De Vlaamse Waterweg nv
- Waterbeheersing & multifunctionaliteit
- Waterwegen & Binnenvaart :
hefboom voor mobiliteit en logistiek
- Investeren in ondernemers & innovatie

Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken



De Vlaamse Waterweg nv



nv De Scheepvaart

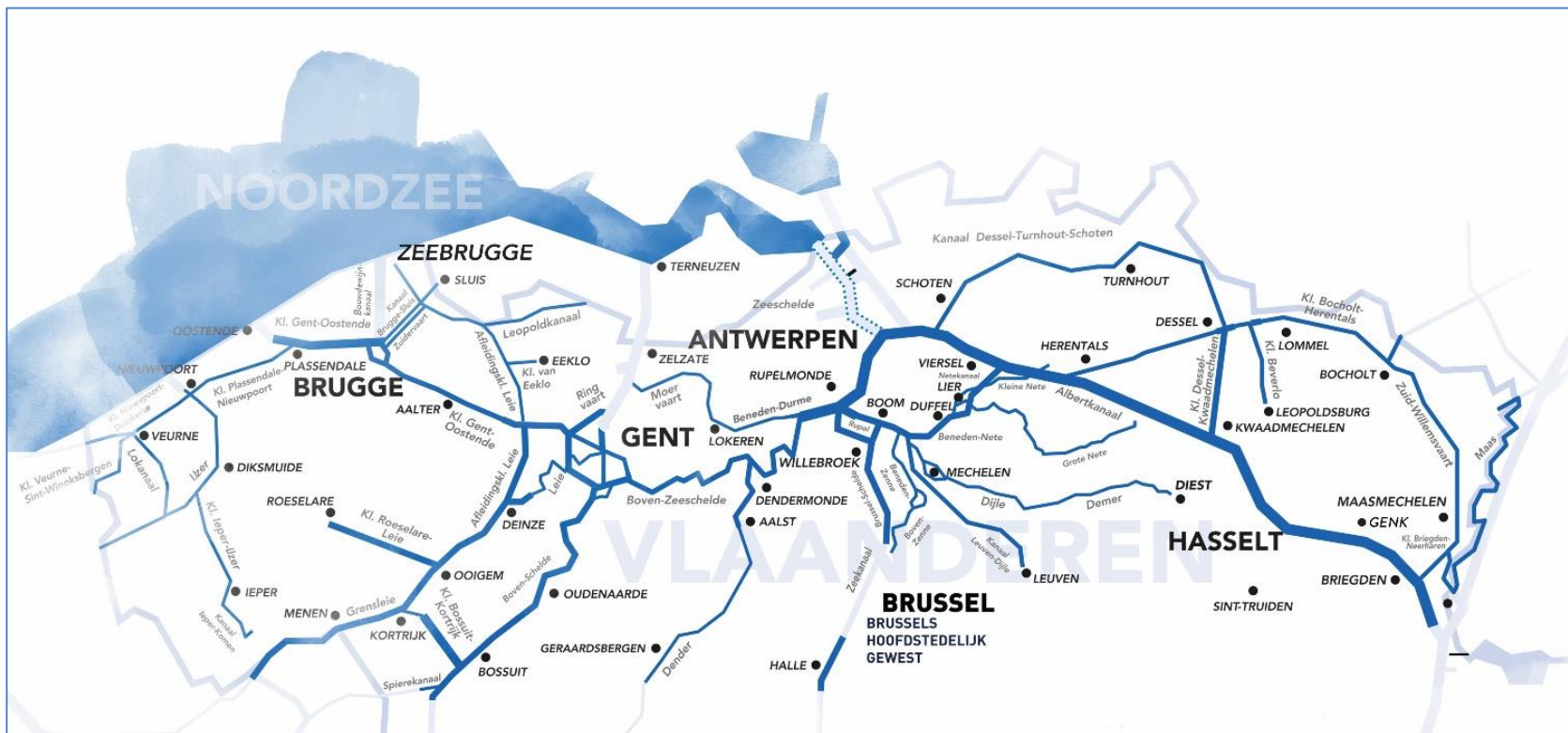


10 februari 2017



Waterwegen en Zeekanaal NV

1 januari 2018



Contact persons, institutions... to enable a French reader to better understand this organization.



Jaarlijks budget:
400 mln euro/jaar
221 mln euro/jaar
Investeringsbudget

182 steden/gemeenten worden
doorkruist door een waterweg

1.365 personeelsleden

6.000 jobs in de binnenvaart
120.000
gerelateerde arbeidsplaatsen

73 stuwen

80% van de Vlaamse bedrijven
bevindt zich op minder dan
10 km van een waterweg

1.076 km
bevaarbare waterwegen

131 sluizen

CO₂-uitstoot:
3 tot 6 maal lager
dan wegvervoer

825.000
containereenheden (TEU)/jaar

Tonnage: **72** miljoen ton/jaar

78 jachthavens

800 bruggen

10.000 vrachtwagenritten
vermeden per dag

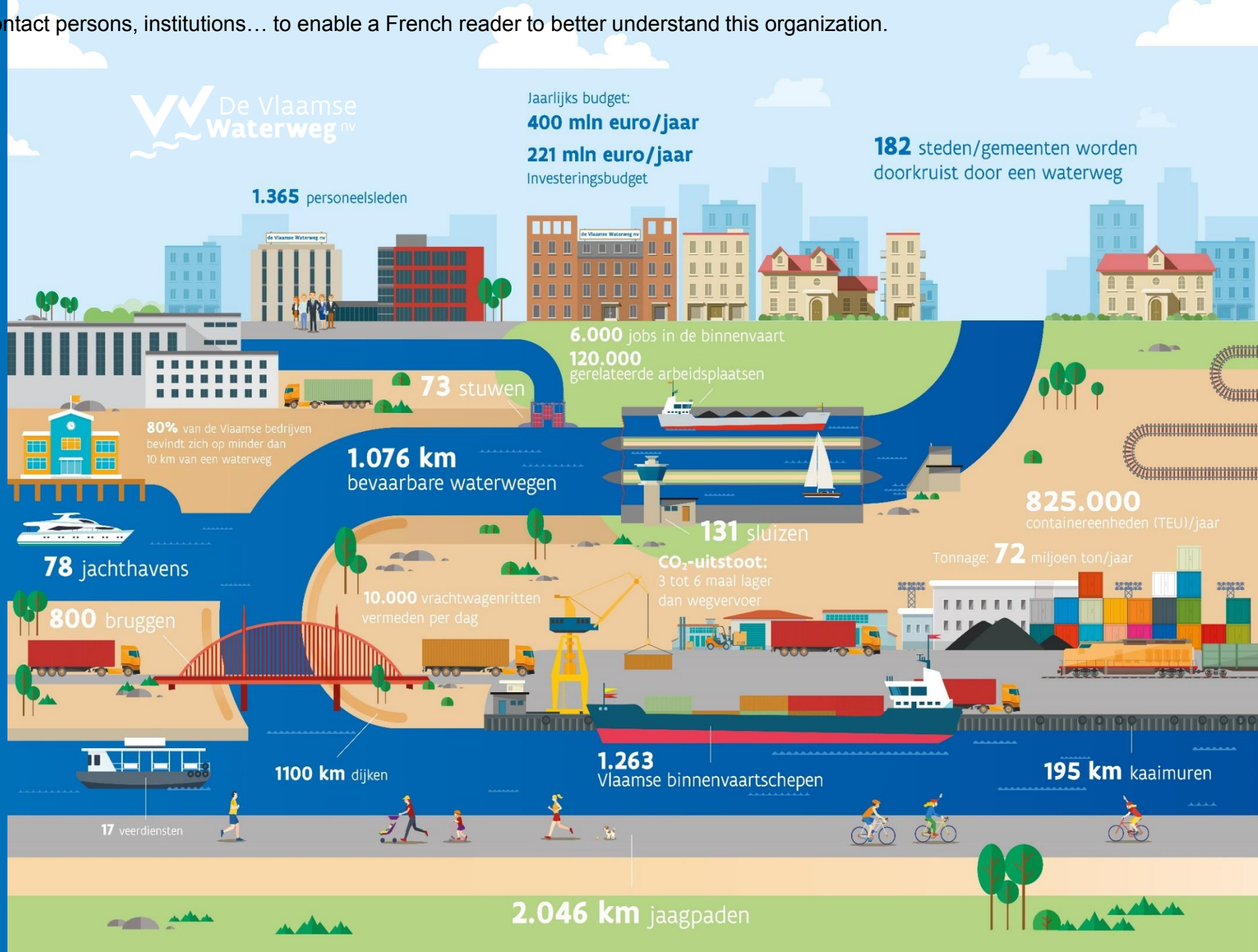
1100 km dijken

1.263
Vlaamse binnenvaartschepen

195 km kaaimuren

17 veerdiensten

2.046 km jaagpaden



WERKINGSGBIED EN ZETELS



1 Maatschappelijke zetel Hasselt

Havenstraat 44
3500 Hasselt
Tel. 011 29 84 00

2 Zetel Willebroek

Goedijk 110
2830 Willebroek
Tel. 03 860 62 11

3 Zetel Merelbeke

Guldensporenpark 105
9820 Merelbeke
Tel. 09 292 12 11

4 Zetel Antwerpen

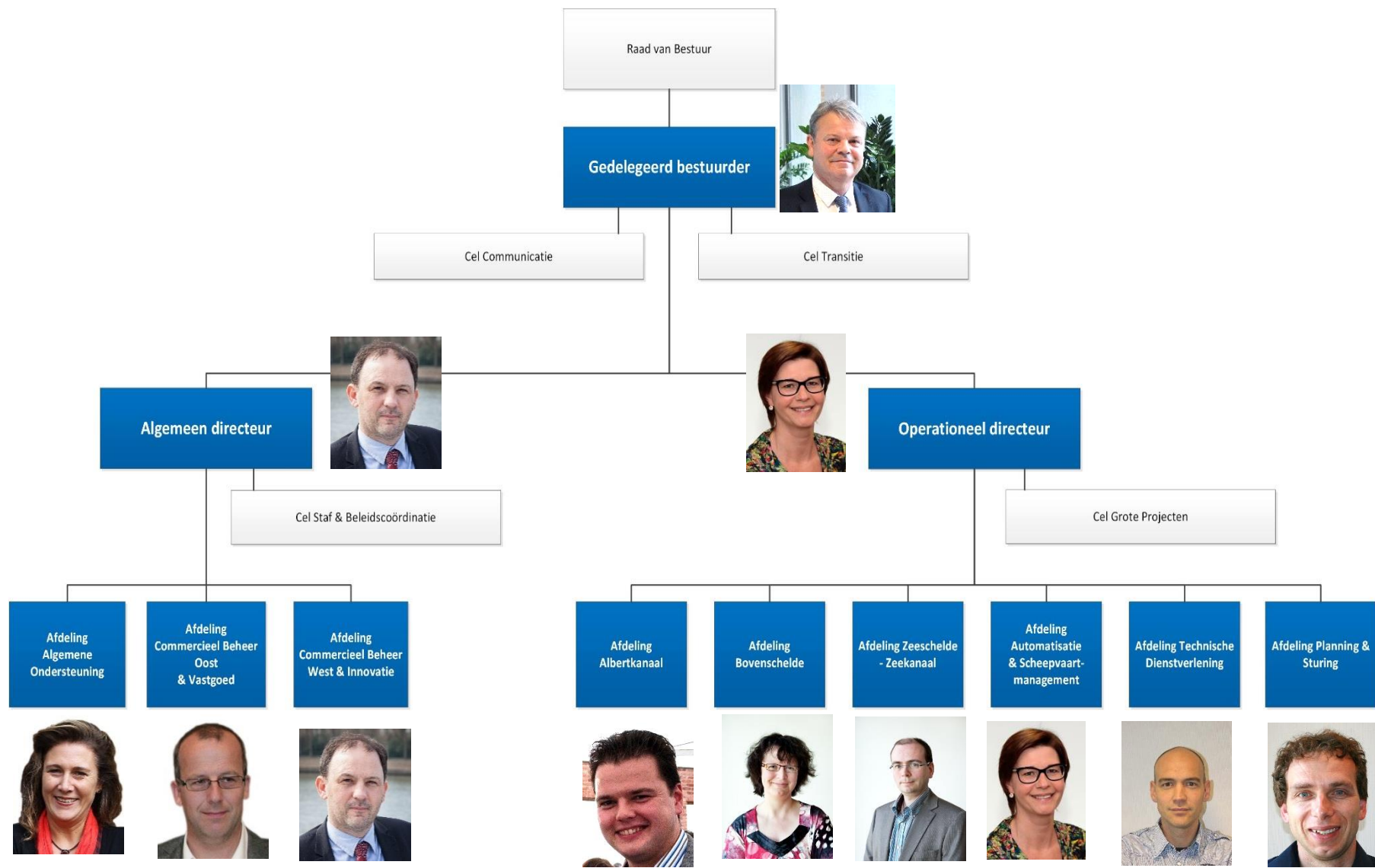
Anna Bijnsgebouw
Lange Kievitstraat 111-113 b44
2018 Antwerpen
Tel. 03 224 67 11

5 Zetel Brussel

Gr. de Ferrarisgebouw
K. Albert II-laan 20 b14
1000 Brussel
Tel. 02 553 77 72

6 Zetel Mol

Donk 120
2400 Mol
Tel. 014 33 76 40





Visie

Uw betrouwbare partner voor een slim, veelzijdig en welvarend waterwegennet



Missie

Het beheren en ontwikkelen van de Vlaamse waterwegen als een krachtig netwerk dat bijdraagt aan de economie, de welvaart en de leefbaarheid van Vlaanderen

Belanghebbenden

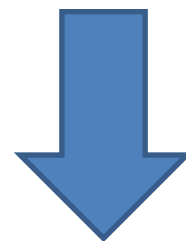


Doelstellingen – Ambities - Acties

- verhogen modaal aandeel binnenvaart : voor een bereikbaar Vlaanderen
- versterkte waterbeheersing : voor een veilig Vlaanderen
- aandacht voor multifunctionele waterwegen



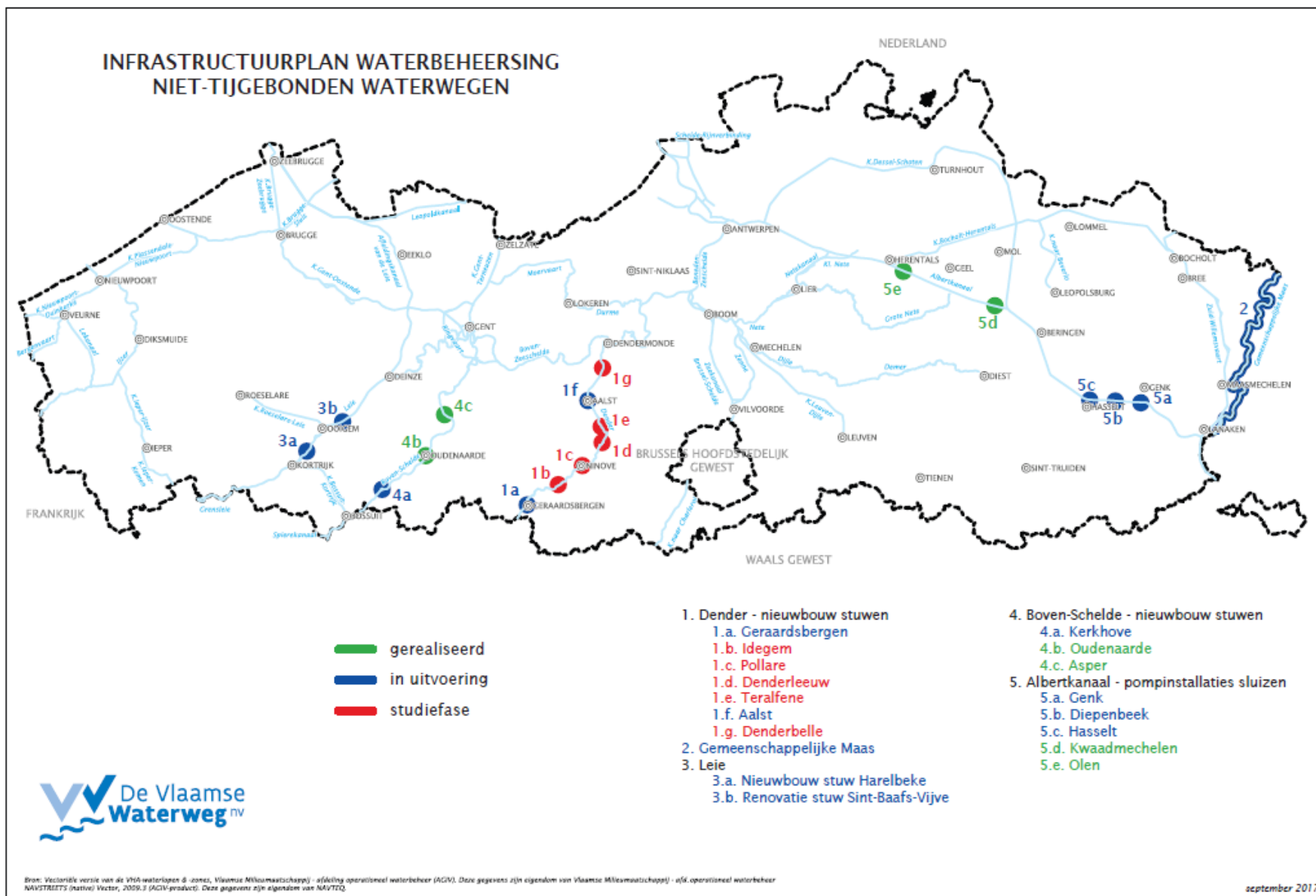
Bedrijfszeker ,
innovatief en sterk
waterwegennet met
toekomstperspectief



- Investeren
- Faciliteren
- Innoveren
- Samenwerken

Waterbeheersing & multifunctionaliteit

Investeren in Waterbeheersing (niet tijgebonden)



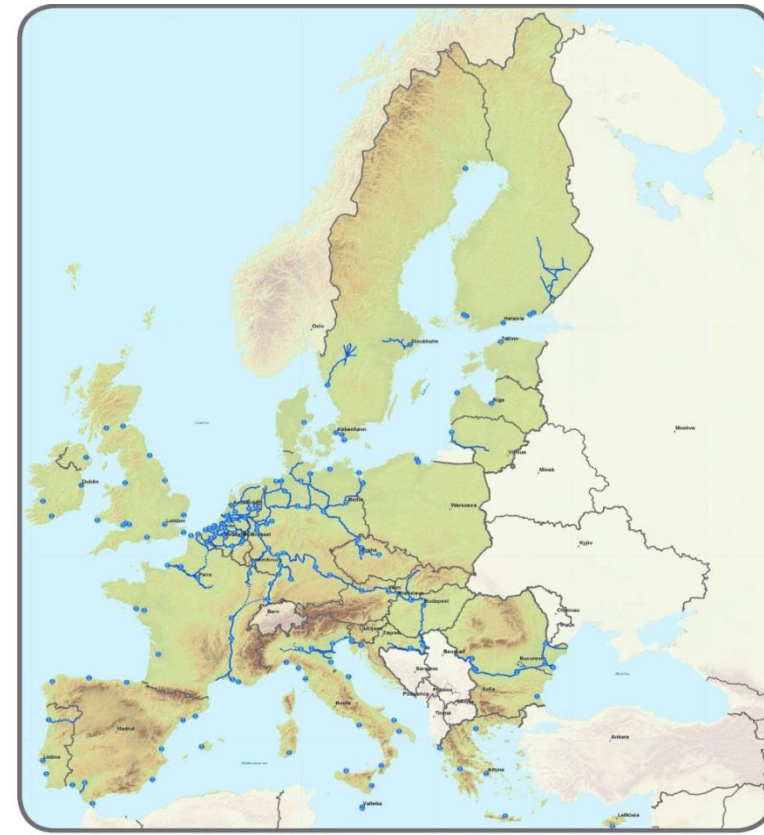
Investeren in waterbeheersing



Investeren in waterbeheersing



Waterwegen & binnenvaart : hefboom voor mobiliteit & logistiek



- 2^{de} dichtste waterwegennet
- 1056 km
- sterke hinterlandverbindingen voor zeehavens
- 182 steden en gemeenten langs waterweg

Vlaams waterwegennet : sterke troef

800.000
700.000
600.000
500.000
400.000
300.000
200.000
100.000

1999 00 01 02 03 04 05 06 07 11 12 13 14 16 2017



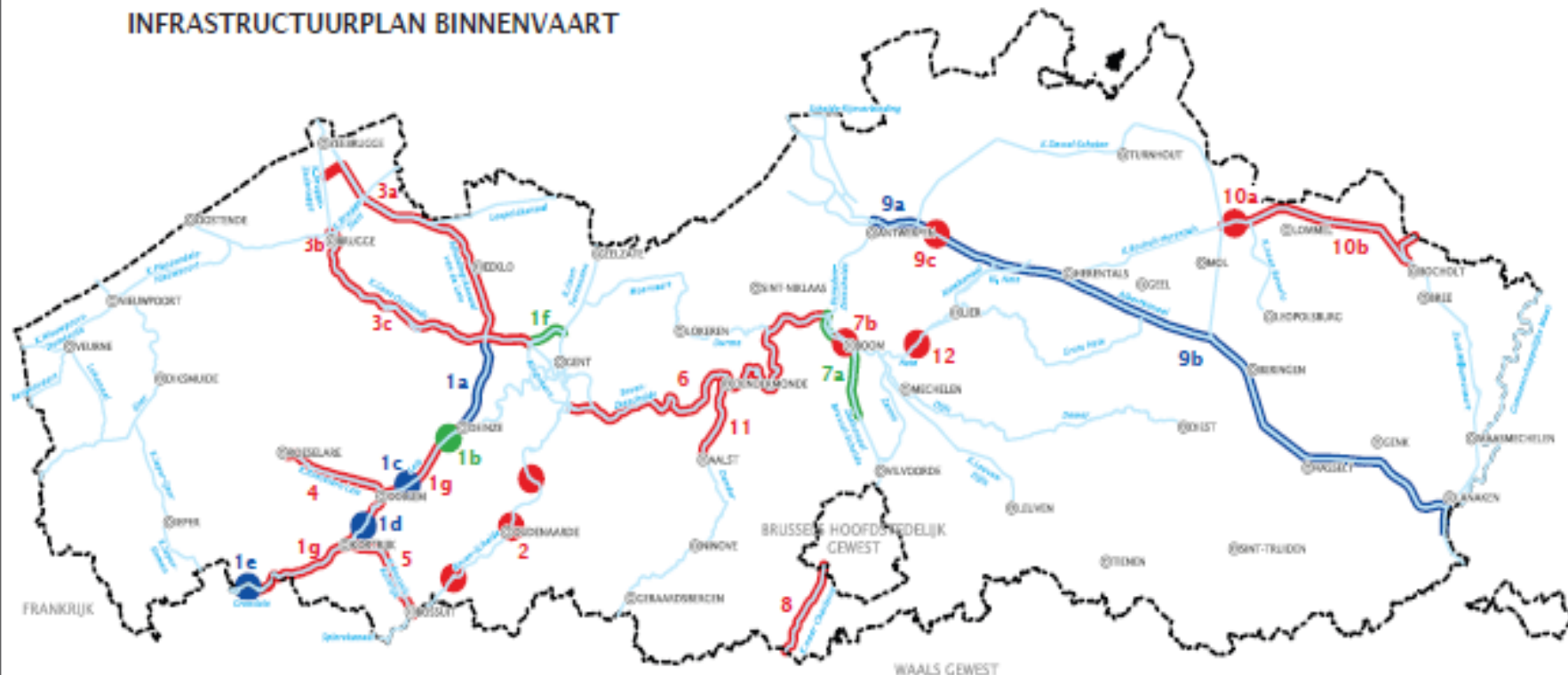
Investeren, faciliteren en innoveren op en langs het water

- **Voldoende onderhoud Uitbouw waterwegennet (Seine-Schelde , Albertkanaal,...)**
- PPS - Bouw van kaaimuren
- Multimodale bedrijventerreinen
- Innovatie in technologie, transport & product

Sterk alternatief bieden voor
het vervoer over de weg

- betrouwbare waterwegen
- met toekomstperspectief voor ondernemers
- faciliteren van ondernemen op en langs het water

INFRASTRUCTUURPLAN BINNENVAART



- gerealiseerd
- in uitvoering
- studiefase

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

- 1.a. Bochtverbreding Afleidingskanaal van de Leie
- 1.b. Passeerstrook Machelen
- 1.c. Sluis Sint-Baafs-Vijve
- 1.d. Sluis Harelbeke
- 1.e. Doortocht Wervik
- 1.f. Sluis Evergem en Noordervak Ringvaart
- 1.g. Kalibrering Leie Deinze-Menen

2. Seine-Schelde verbinding via de Boven-Schelde - sluisen

- 3. Ontsluiting van de kusthavens
- 3.a. Seine-Schelde-West
- 3.b. Doortocht Brugge - Dammepoortsluis en Steenbruggebrug
- 3.c. Kanaal Gent-Oostende

4. Kanaal Roeselare-Leie

5. Kanaal Bossuit-Kortrijk

- 6. Boven-Zeeschelde en zuidelijk deel van de Ringvaart
- 7. 10.000 tonsvak (Zeekanaal van Wintam tot Willebroek)

7.a. Kalibrering

7.b. Rupeltunnel

8. Kanaal naar Charleroi

9. Albertkanaal

9.a. Opwaardering sectie Antwerpen-Wijnegem

9.b. Verhogen bruggen Albertkanaal

9.c. Capaciteitsverhoging sluisencomplex Wijnegem

10. Kanaal Bocholt-Herentals

10.a. Sluizen Mol-Lommel

10.b. Lommel-Bocholt

11. Dender

12. Beneden-Nete - baanbruggen Walem-Duffel



Seine Schelde

- ~ Benelux verbinden met Le Havre, Rouen & Parijs
- ~ klasse Vb (4.500 ton)
- ~ 3 lagen containers



Seine Schelde Vlaanderen

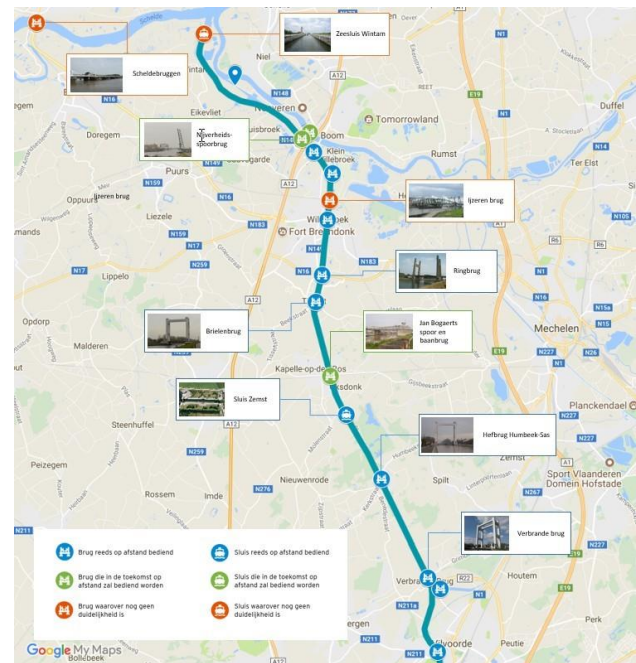
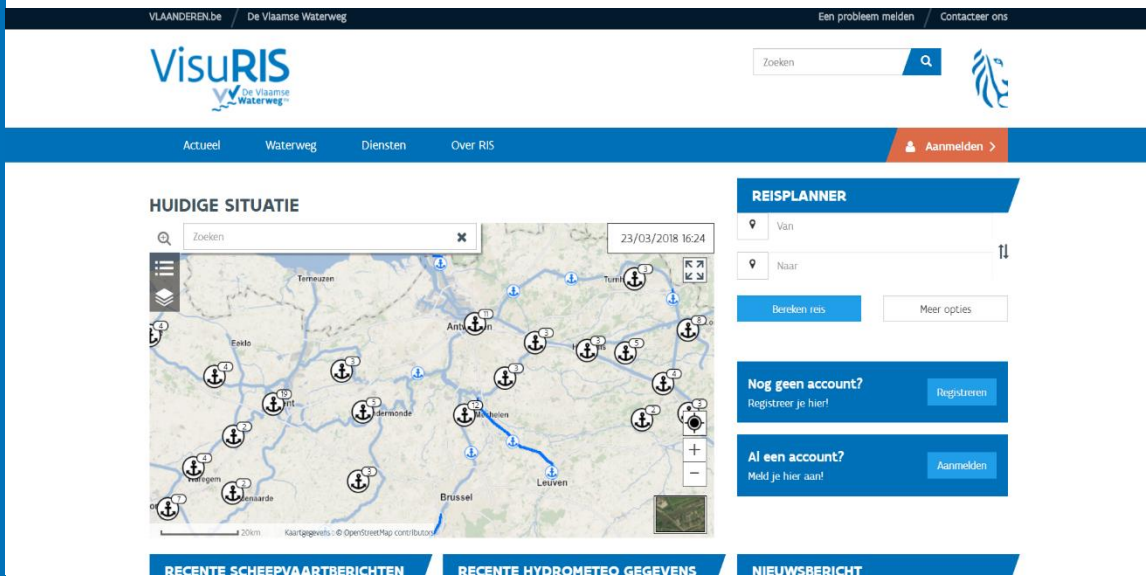
- ~ Leie-as – klasse Vb – bruggen 7m
- ~ opwaardering Kanaal Bossuit-Kortrijk
- ~ opwaardering kanaal Gent-Oostende en doortocht Brugge



Albertkanaal

~ bruggen verhogen naar
doorvaarthoogte 9,1m

~ verruiming vak
Antwerpen-Wijnegem



Investeren in ondernemers & innovatie



PPS bouw kaaimuren

- 105 projecten
- alle types waterweg
- alle types goederen
- infrastructuur : 80% - 20%



Kaaimurenprogramma

1998-2016

PPS-maatregel waarbij de Vlaamse overheid
sinds 1998 tot eind 2016 al voor meer dan

78,1 miljoen euro
investeerde.



Er zijn intussen
105 projecten
operationeel.



10.631.672
vermeden vrachtwagenritten (1998-2016)

Resultaten

1.048.963
vermeden vrachtwagenritten
in 2016

838.900.606,72
vermeden tonkilometer
over de weg in 2016

€ 43.751.330 euro
vermeden marginale externe kosten¹
in 2016²

Tegen 2030 lopen de externe marginale
kosten³ voor de in 2016 vermeden
vrachtwagenritten op tot

€ 80.266.745



Geel



Bree



Willebroek



Meerhout



Multi-/bimodale bedrijventerreinen



Multi-/bimodale bedrijventerreinen

Zoektocht naar partners voor herontwikkeling bedrijventerrein is gestart

Ford-site moet 2.500 nieuwe jobs opleveren

GENK

De Participatiemaatschappij Vlaanderen (PMV) is gestart met haar zoektocht naar partners voor de herontwikkeling van de voormalige Ford site in Genk tot een bedrijventerrein voor maakindustrie en watergebonden logistiek. "Op termijn moet dit 2.500 nieuwe arbeidsplaatsen opleveren", zegt Vlaams minister van Werk Philippe Muyters (N-VA).

ERIC DONCKER

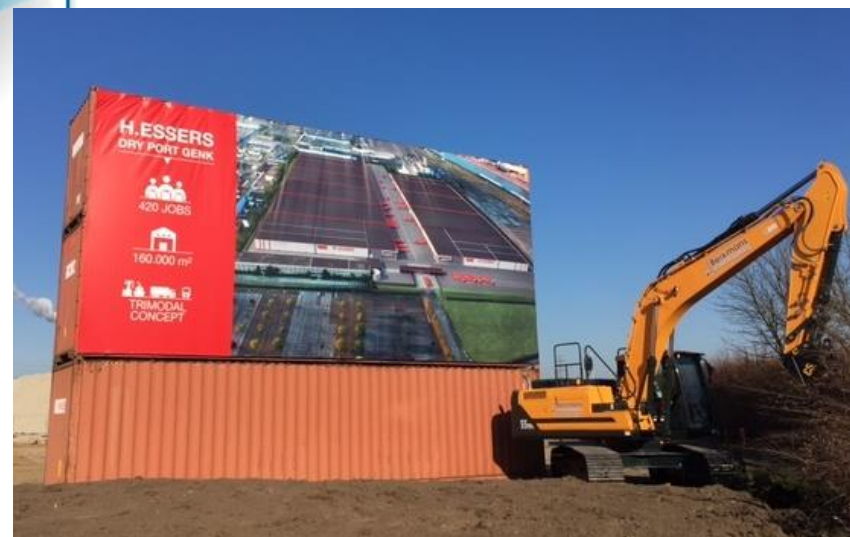
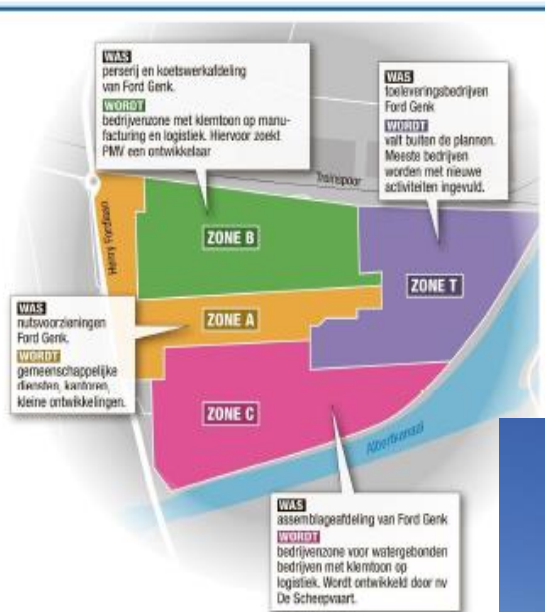
De Vlaamse regering heeft het masterplan voor de herontwikkeling van de Ford-site definitief goedgekeurd. Het werd vastgesteld in samenwerking

met de regio. Ook hier ligt de klemtoon op maakindustrie en logistiek, maar die hoeft niet noodzakelijk watergebonden te zijn.

→ Zone A is 5 ha groot en ligt tussen de zones B en C. Hier komen groen, water, gemeenschappelijke nutsvoorzieningen, gemeenschappelijke gebouwen voor bijvoorbeeld catering en de parking voor de hele bedrijventerrein.

Kandidaten

PMV lanceert vandaag de zoektocht naar een ontwikkelaar voor de Zone B. Eventuele kandidaten moeten zich voor 30 september melden bij de PMV. Daarna volgt het onderzoek van de regio. Te-

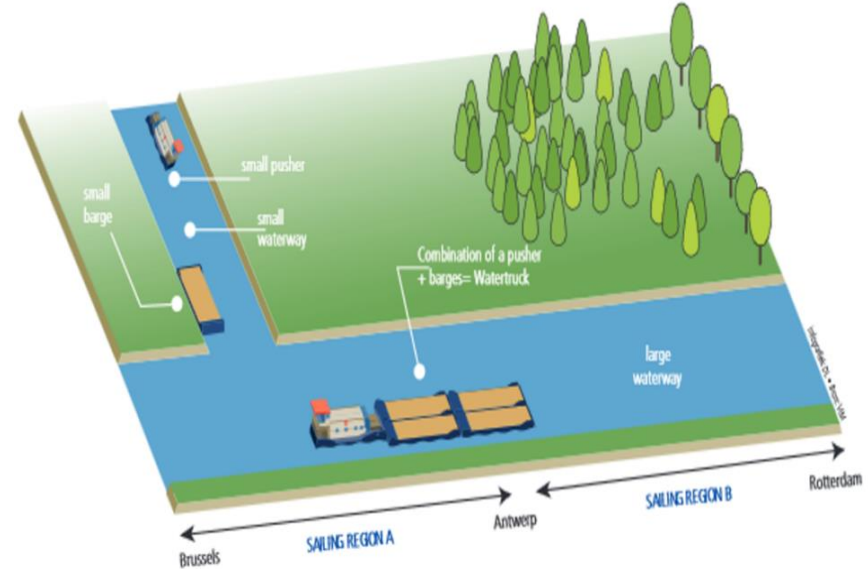




Innovatie in technologie en product

Watertruck+

- concept van duwbotten en standaard duwbakken
- flexibel inzetbaar op grote en kleine waterwegen



Innovatief vervoersconcept



Co-financed by the European Union
Connecting Europe Facility

Watertruck komt er aan



Watertruck+ Vanaf volgend zomer zult u de eerste watertrucks op de Vlaamse waterwegen zien varen. Een Nederlandse scheepsbouwer heeft de opdracht gekregen om 18 duwbakken te bouwen voor 9,5 miljoen euro. De Vlaamse overheid wil met het project het vrachtvervoer op de kleinere binnenwateren - zoals de Kempen kanalen - stimuleren. Dat moet tegelijk een hoop vrachtwagens van de weg halen.

Dominiek CLAES

Watertruck+ is een innovatief Vlaams project waarbij de waterwegbeheerders Waterwegen & Zoekkanalen en De Vlaamse Waterweg samenwerken met het Smart Mobility expertisecentrum. Het hele project kost zo'n 23 miljoen euro, de helft daarvan komt van Europa. Vlaanderen draagt 2 miljoen euro bij. De rest, 9,5 miljoen euro, komt van private spelers die in een eerste fase de watertrucks commercieel zullen inzetten. Het gaat om bouwmaterialengroep André Celis met hoofdkantoor in Lubbeek (bekend van de Bouwput-grootlandse) en de zand- en grindgroep De Cleedt, met hoofdzetel in Brussel.

Duwbakken
Watertrucks zijn kleine duwbakken die eventueel ook autonoom

Watertrucks worden gebouwd aan de kaaien aan kleinere waterwegen, op de grotere vaarwegen varen ze in konvooi verder.

voort te duwen worden duwbotten ingezet." De bouw van een eerste serie van 18 duwbakken is na een Europese aanbesteding ondertussen gegund. Van de 17 kandidaten om de duwbakken te bouwen, trok het Nederlandse Concordia Shipbuilding aan het langste eind. Zij zullen de eerste 18 duwbakken bouwen voor een totale prijs van 9,545 miljoen euro. De helft van de duwbakken zal autonoom kunnen varen. Voor de duwbotten werd het ontwerp dan weer gegund aan het Nederlandse Ingenieursbureau INEC. "Begin volgend jaar volgt dan een aanbesteding voor de bouw van de duwbotten", zegt Geerts, die verwacht dat de duwbotten tegen begin 2019 operationeel zullen zijn.

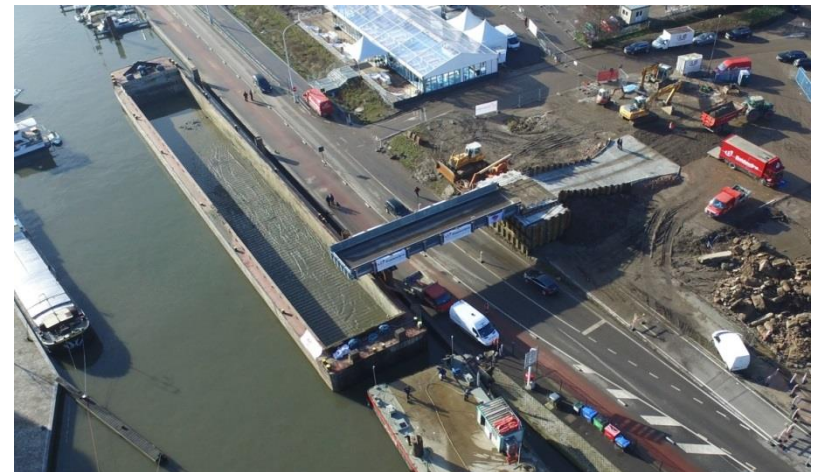
Proefvaarten
De Cleedt en André Celis gaan vanaf volgende zomer tot in 2020 de 18 duwbakken al inzetten op waterwegen in Vlaanderen en Noord-Frankrijk. Gedurende die proefperiode zullen ze naar schat-

ting 300.000 ton vervoeren, goed voor 15.000 vrachtwagenritten per jaar. Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts is alvast enthousiast. "Dit project opent nieuwe perspectieven voor de Vlaamse bedrijven die aan of vlakbij kleinere waterwegen liggen. Die rivier aan de achterdeur van het bedrijf wordt zo nog meer een aantrekkelijk alternatief voor de file aan de voordeur", aldus Weyts. Begin volgende maand komt er een derde marktgroep voor nieuwe trajecten via de waterweg. Maar de ambitie van Watertruck+ reikt nog verder. "Het is de bedoeling om het project na de proefperiode over heel Europa uit te rollen", zegt Geerts. "Daarvoor zal tegen eind 2020 een masterplan ontwikkeld worden om de watertrucks in tien of twintig jaar tijd over alle Europese waterwegen te doen varen. Maar dat zal dan wel zonder subsidies moeten gebeuren. Dat wordt de lakmoesproef."

Evolutie : vervoer eindproducten – belevering werven

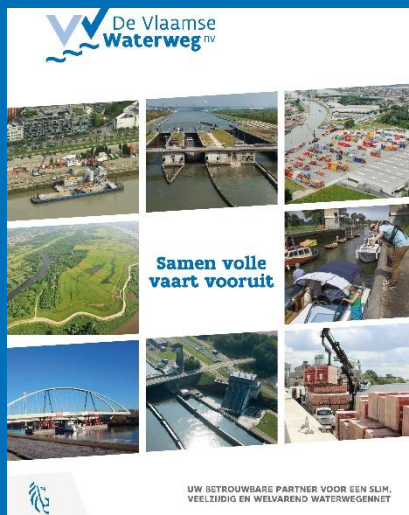


Watergebonden projectontwikkeling



Ons aanbod

- > 1.000 km filevrije waterwegen
- 182 Vlaamse steden/gemeenten ontsloten via water
- watergebonden bedrijventerreinen / concessie
- PPS-regeling bouw van kaaimuren : 80-20 % financiering
- Transportlogistieke scan :
 - Multimodaal.Vlaanderen
 - DVW-transportdeskundigen



Samen volle vaart vooruit
op de Watersnelweg ?



- krachten bundelen, inspanningen afstemmen en informatie delen
- best mogelijke oplossing voor bedrijf in kwestie
- onderlinge doorverwijzing

→ samen inzetten op mental/modal shift !



**HAAL DE BANDEN AAN
MET DE BINNENVAART !**



**18/05
2018
VANAF 12 u.**

Symposium
Lamot – congrescentrum Mechelen
i.s.m.



uitdagingen
aangaan
verwachtingen
inlossen

