



DE
WATER
WEG

Verkeersmodus van de 21^{ste} eeuw

INTRO

Traag, ouderwets en alleen geschikt voor bulk? Dat imago heeft de binnenvaart van zich afgeschud. Tegenwoordig profileert de binnenvaart zich als een moderne transportmodus. Helaas wordt die nog onderbenut. Nochtans zijn er heel wat voordelen verbonden aan het gebruik van de waterwegen.

1 – VLOT, VEILIG EN BETROUWBAAR

Vergeleken met het vervoer over de weg, waar de gemiddelde snelheid steeds verder daalt door de congestie, verloopt het vervoer via water vlot en veilig. Bovendien is de binnenvaart betrouwbaarder dan ooit, dankzij de digitalisering van zowel het beheer als de exploitatie. De River Information Services, de automatisatie van bruggen en sluisen en de afstandsbediening vanuit centrale bedieningsposten dragen daartoe bij.

2 – VOOR ALLERLEI SOORTEN GOEDEREN

Onder meer door gebruik van containers en palletten kan de waterweg ook ingezet worden voor fast moving consumer goods, stadsdistributie, bouw- en recyclagematerialen en afval.

3 – MAATWERK MOGELIJK

Dankzij de opkomst van logistieke dienstverleners die een op maat gemaakt multimodaal concept van deur tot deur aanbieden, doen nieuwe bevrachters een beroep op de binnenvaart. Door verschillende transportmodi te combineren, kunnen ze optimaal worden ingezet. Dat laat bovendien toe om de beladingsgraad van zowel vrachtwagens als van schepen te verhogen, met een positief effect op de congestie op de weg.

Jammer genoeg heeft Vlaanderen de laatste jaren een achterstand opgebouwd wat betreft het onderhoud van de waterwegen - net als bij andere transportmodi trouwens het geval is. De situatie moet dringend veranderen als we onveilige, onbetrouwbare en bedrijfsonzekere infrastructuren willen vermijden. In deze brochure doen we enkele voorstellen om daarop te anticiperen.

Veiligste transportmodus voor gevaarlijke stoffen

Het vervoer over het water staat bekend als de veiligste transportmodus, waardoor deze het meest geschikt is voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De gevolgen van ongevallen op de weg en op het spoor zijn doorgaans wel minder erg dan bij transport via het water, maar de kans op ongevallen is bij weg- en spoorvervoer veel groter. Daardoor ligt het uiteindelijke risico bij binnenvaart significant lager dan bij de andere modi.

Dat werd recent opnieuw aangetoond in een Zwitserse studie naar het vervoer in de regio Basel, waar een hoge concentratie van chemische en petrochemische industrie aanwezig is. De binnenvaart bleek de veiligste vervoersmodus voor transport van gevaarlijke stoffen door dit dichtbevolkte gebied.

VEILIGHEID

MOBILITEIT

Oplossing voor een blijvend knelpunt

Ondanks maatregelen van de diverse regeringen in ons land zijn de mobiliteitsproblemen de afgelopen decennia verder toegenomen. De filezwaarte stijgt en legt een hypotheek op de economische ontwikkeling in deze logistiek zeer belangrijke regio.



Nu al brengt die congestie aanzienlijke economische verliezen met zich mee, bovenop de milieuvervuiling en het mislopen van investeringen. Het is dan ook cruciaal dat het aandeel van de binnenvaart in het totale goederentransport stijgt. Op dit moment bedraagt het 14%. Tegen 2030 wil de Vlaamse regering dat laten stijgen tot 20%. Een ambitieuze doelstelling, want in absolute termen betekent dat een verdubbeling van het vervoer over water. Dat zal ongetwijfeld gedurfde en creatieve beleidsmaatregelen vragen - niet alleen voor de binnenvaart, maar voor alle vervoersmodi.

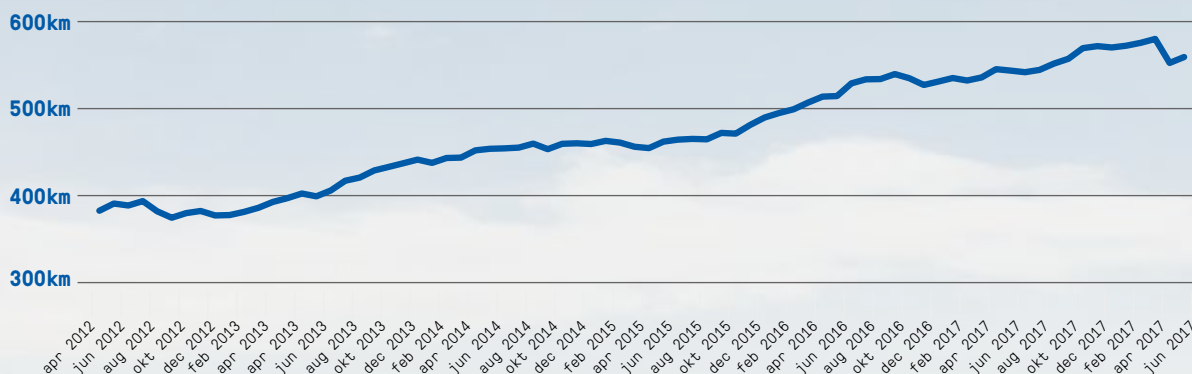
De Vlaamse regering bestudeert momenteel de invoering van een intelligent en gediversifieerd systeem van rekeningrijden voor alle voertuigen, ter vervanging van de huidige kilometerheffing voor vrachtwagens. De definitieve beslissing daarrond zal echter niet meer in deze legislatuur worden genomen. Voor het transport via het water stellen we in deze brochure een aantal maatregelen voor om het aantrekkelijker te maken.

40%

**De stijging van het
goederentransport
in België tegen 2030**

— *Bron: Federaal Planbureau*

Evolutie van de filezwaarte in Vlaanderen



Bron: Vlaams Verkeerscentrum

Evolutie van de totale vervoerde tonnage over de weg, per spoor, via binnenvaart en SSS* volgens het type stroom

	Miljoen ton	Wijziging in procent ten opzichte van 2008				Gemiddelde jaarlijkse groeivoet
	2008	2015	2020	2025	2030	2008-2030
Nationaal	404,3	11,5	22,9	35,4	48,4	1,8
Afvoer	202,4	18,7	40,1	68,4	103,3	3,3
Aanvoer	211,7	5,2	19,7	38,1	59,3	2,1
Doorvoer	57,4	10,5	20,9	33,6	46,1	1,7

*Short Sea Shipping
Bron: Federaal Planbureau & FOD Mobiliteit en Vervoer

“Heel wat bedrijven grijpen terug naar wat ze kennen. Transport over de weg is heel flexibel, maar dat is de binnenvaart ook. We moeten bedrijven laten proeven van de mogelijkheden.”

— Goedele Sannen - senior adviseur logistiek en mobiliteit Voka

“De sector denkt mee om ook niet-traditionele vervoersniches op het water te zetten. De ruimte op de waterwegen vertaalt zich in een grote betrouwbaarheid.”

— Chris Danckaerts - gedelegeerd bestuurder De Vlaamse Waterweg nv

“Het totale transportvolume zal de komende jaren alleen maar toenemen. Alle capaciteit, op alle modi, moeten we dan ook maximaal benutten.”

— Thierry Vanelslander - Research Professor Universiteit Antwerpen

“Ongeveer 80% van onze capaciteit is aangesloten op een kanaal. Als je geen voor- en natransport moet organiseren, is de keuze snel gemaakt.”

— Johan Van Der Biest - CEO Wienerberger nv

De meest milieuvriendelijke oplossing

De shift van een deel van het wegverkeer naar de binnenvaart heeft natuurlijk ook een positieve impact op het milieu. De laatste jaren leverde de sector in het kader van het Vlaams Klimaatbeleidsplan (de ‘vertaling’ van het klimaatverdrag van Parijs) trouwens aanzienlijke inspanningen om de uitstoot van de scheepsmotoren te verminderen.

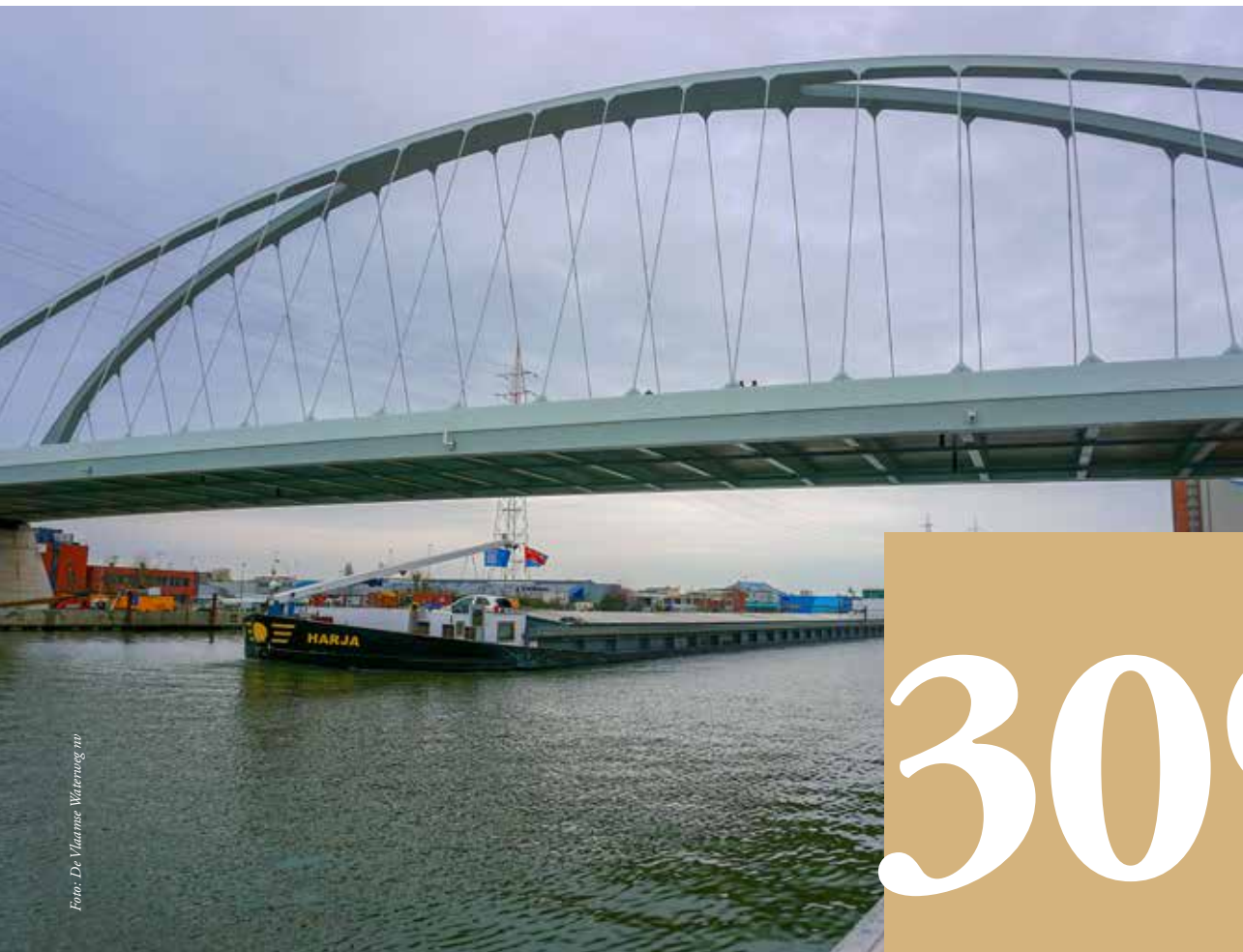


Foto: De Vlaamse Waterweg nv

30%

De CO₂-uitstoot van binnenvaart per tonkilometer (het vervoer van 1 ton over 1 kilometer) vergeleken met die van het wegverkeer

De binnenvaart kan met 5 liter brandstof een vracht van 1 ton over 500 kilometer vervoeren. Dus hoe meer goederen over het water getransporteerd worden, hoe minder vrachtwagens over de weg rijden en hoe minder fijn stof. Via subsidieprogramma's van de overheid werden oudere schepen de laatste jaren gemoderniseerd. Motoren kregen een upgrade en werden vervangen door zuinigere en milieuvriendelijkere exemplaren. Daarnaast werd meer en meer een beroep gedaan op alternatieve brandstoffen zoals waterstof, methaan en LNG.

De klimaatverandering veroorzaakt ook extreme weersomstandigheden zoals neerslag, droogte, intense stormen,... Naast hun vervoersfunctie hebben de waterwegen in Vlaanderen dan ook een belangrijke functie op het vlak van waterbeheersing en waterafvoer.

Gevolgen van klimaatverandering counteren

De klimaatverandering brengt nieuwe situaties met zich mee, zoals extreme wateroverlast, zware stormen en waterschaarste. Ook om daarop in te spelen zijn infrastructurele ingrepen nodig aan onze Vlaamse waterwegen.

Een aantal stuwen moet vernieuwd en eventueel ont dubbeld worden. Een combinatie van dijkverhogingen en overstromingsgebieden moet kwetsbare zones bescherming bieden. En met tijdige onderhoudsbaggerwerken kan de afvoercapaciteit op peil gehouden worden.

1. Bescherming tegen overstromingen

De volledige afwerking van het geactualiseerde Sigmaplan, dat tot stand kwam na de grote overstromingen van 1976, is prioritair om het Zeescheldebekken voldoende te kunnen beveiligen.

Daarnaast blijven er nog knelpunten over op de niet-tijgebonden waterwegen, in eerste instantie op de Dender. Het Waalse Gewest heeft eind 2017 het programma voor de herbouw van de 5 stuwen op zijn grondgebied voltooid, waardoor een veel groter debiet kan worden afgevoerd naar het Vlaams Gewest dan voordien. Aangezien de werken voor de herbouw van 6 stuwen op Vlaams grondgebied nog maar in een beginfase verkeren,

loopt het Denderbekken op dit moment een verhoogd risico op overstromingen.

Vlaamse Waterbouwers stellen voor om de herbouw van de stuwen in Idegem, Pollare, Denderleeuw en Denderbelle versneld te realiseren en de bouw van de stuwen in Geraardsbergen en Aalst zo snel mogelijk te hervatten.

2. Kustverdediging

De klimaatopwarming en de zeespiegelstijging die daarmee gepaard gaat, brengen de veiligheid van de kustzone in gevaar. Er moeten op tijd maatregelen worden genomen om dat economisch en toeristisch zeer belangrijke gebied goed te beveiligen. Dat wordt bemoeilijkt door de sterke verstedelijking en de gewijzigde inzichten als het gaat over kustverdediging. Het beleid ziet steeds meer af van harde structurele maatregelen en opteert eerder voor duurzame ingrepen door het concept “werken mét de natuur”. Het is een goede zaak dat de krachten van de natuur positief aangewend worden, maar we wijzen er wel op dat er ook andere ingrepen mogelijk en nodig zijn. Naast zandsuppleties blijven ook het onderhoud en het versterken van bestaande strandhoofden, dijken en glooiingen noodzakelijk.

Naast die langetermijnaanpak blijft het ook prioritair dat de bestaande infrastructuur in een goede gebruikstoestand worden gehouden. Het versterken van de jaarlijkse onderhoudsinspanning in de kustzone is op dat vlak essentieel.

“Een bedrijf kan individueel het verschil niet maken, maar als iedereen bereid is om voor de meest congestiegevoelige trajecten in te zetten op de alternatieven van o.a. water en spoor, zijn we al een stap vooruit.”

— Peter Lagey - Manager Multimodaal.Vlaanderen

“Enerzijds geloof ik in de groei van het containervervoer via de waterweg, maar anderzijds ook in het gebruik ervan voor minder traditionele producten.”

— Goedele Sannen - senior adviseur logistiek en mobiliteit Voka

“De binnenvaart heeft voor de Zeebrugse haven nog heel wat verbetermogelijkheden. Daarvoor is een versoepeling nodig in de regelgeving rond binnenvaart op zee én moet de infrastructuur in Brugge aangepakt worden.”

— Joachim Coens - Gedelegeerd bestuurder MBZ

“De sector en de overheid moeten nieuwe technologieën ontwikkelen. Daarnaast is het ook belangrijk om in te zetten op grensoverschrijdende infrastructuur, want de binnenvaart is in grote mate internationaal.”

— Thierry Vanelslander - Research Professor Universiteit Antwerpen

BEDRIJFSZEKERHEID

Vlaamse Waterbouwers vragen actie

Vlaamse Waterbouwers vragen enkele maatregelen om de bedrijfszekerheid van het waterwegennetwerk te verzekeren en onveilige situaties te vermijden.

Een aantal infrastructuren moeten op korte termijn vervangen worden; van andere kan de levensduur verlengd worden via adequaat onderhoud.

De maatschappelijke gevolgen van het falen van waterweginfrastructuur kunnen hoog oplopen, bijvoorbeeld door wateroverlast, verkeersonderbrekingen, de beperking van het scheepvaartverkeer en een negatieve impact op de mobiliteit in het algemeen. De klimaatwijziging, de stijging van de zeespiegel en de toenemend extreme weersomstandigheden vergen een grotere en bedrijfszekere afvoercapaciteit van onze waterwegen. Die mag niet bedreigd worden door een gebrek aan onderhoud. Daarom vragen Vlaamse Waterbouwers dat de overheid maatregelen neemt.

De voorstellen van Vlaamse Waterbouwers

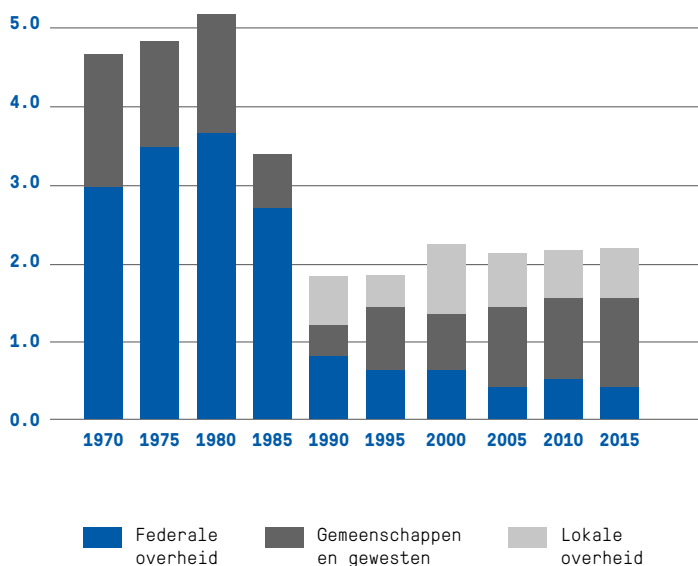
1. Verdere uitbouw en aanpassing van het Vlaamse waterwegennet

- Het Vlaamse deel van de corridor Noordzee-Middellandse Zee moet prioritair voltooid worden: het Seine-Scheldeproject, de binnenvaartontsluiting van de haven van Zeebrugge en de verhoging van de bruggen op het Albertkanaal. Deze corridor vormt immers de economische ruggengraat van West-Europa.
- Het waterwegennetwerk moet fijnmaziger gemaakt worden. Dat kan door een upgrade van de kleine waterwegen. Die kunnen door het inzetten van kleine, innovatieve vaartuigen een feederfunctie krijgen voor de grote vaarassen. Zo kunnen nieuwe klanten aangetrokken worden voor de waterweg.
- Daarnaast moeten voldoende middelen vrijgemaakt worden voor het kaaimurenprogramma. Daarbij investeert de overheid mee in de overslaginfrastructuur voor bedrijven die de waterweg willen inschakelen in hun logistieke keten. Het huidige budget is echter onvoldoende om de aanvragen binnen een redelijke termijn te honoreren, wat een rem zet op de shift naar de binnenvaart.

2. Verhoging van de bedrijfszekerheid van de waterweg

- Er moet een inhaalprogramma opgestart worden op het vlak van onderhoud. De bedrijfszekerheid van de infrastructuur moet absoluut garan-

Verloop van de overheidsinvesteringen in België (in % BBP)



Bron: INR, NBB

deerd worden, net als de veiligheid ervan. Defecten moeten dus vermeden worden.

- De bruggen, sluisen en stuwen moeten versneld geautomatiseerd worden. Er moet ook een afstandsbediening worden ingevoerd vanuit een beperkt aantal centrale bedieningsposten. Op die manier kunnen de infrastructures de klok rond worden bediend én kunnen de personeelskosten teruggedrongen worden. Uiteraard moeten alle constructies eerst en vooral in een optimale gebruikstoestand worden gebracht.

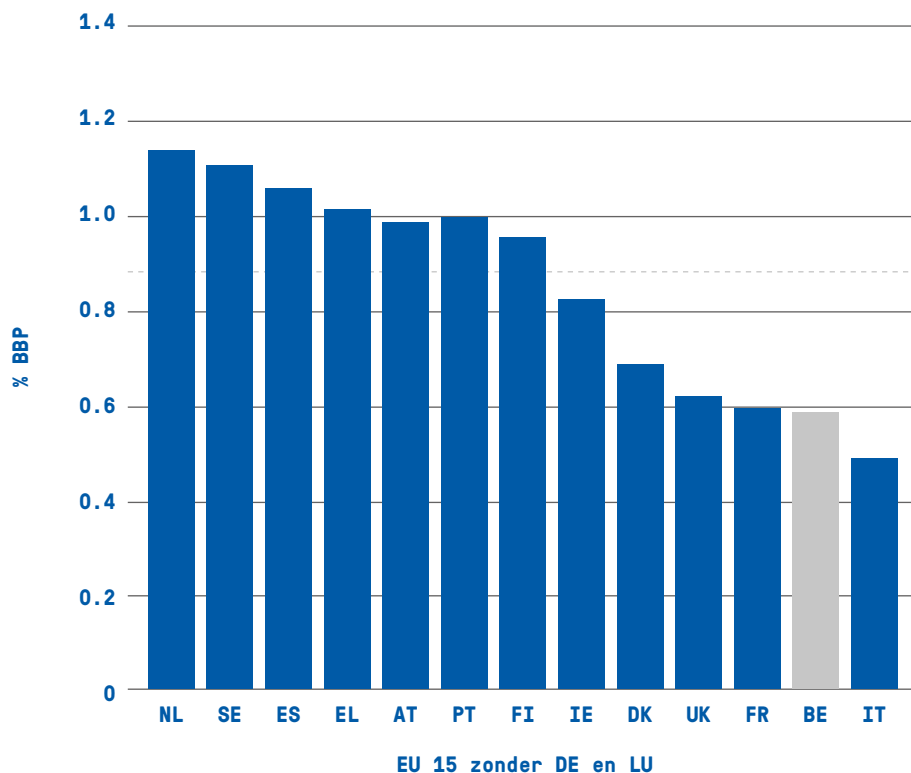
3. Andere voorstellen om de waterwegen te optimaliseren

- Het verplicht inplanten van nieuwe industriezones langsheen de waterwegen.
- Het stimuleren van stadsdistributie, vervoer van afval en bouw- en sloopmaterialen via de waterweg.
- Het opzetten en implementeren van innovatieve projecten in de binnenvaart.
- De geleidelijke introductie van autonoom varen.
- Het vermijden van congestie op de containerterminals in de zeehavens, waardoor de vlotte afwikkeling van de binnenvaart in het gedrang zou kunnen komen.

“Op het vlak van onderhoud hebben we in het verleden niet altijd de norm gehaald die internationaal vooropgesteld wordt. Om onze waterwegen betrouwbaar en bedrijfszeker te houden, voorzien we in de toekomst grotere onderhoudsinspanningen.”

— *Chris Danckaerts - gedelegeerd bestuurder De Vlaamse Waterweg nv*

Overheidsinvesteringen in transportinfrastructuur (gem. 2010-2013)



Bron: VBO

Dringend verhoging van budgetten nodig

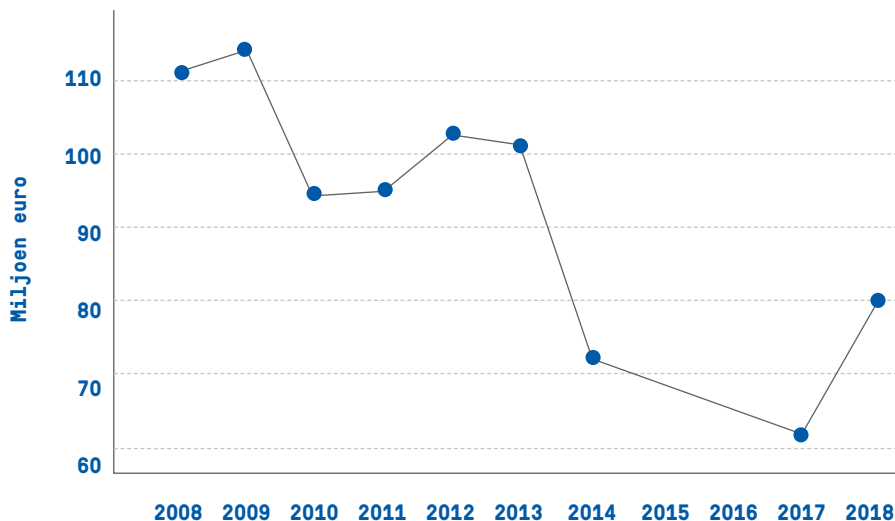
Sinds de regionalisering van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken is het globale investeringsbudget in België steeds verder gedaald, tot amper 2,30% van het BBP. In de jaren 1980 was dat bijna 5%.

De Vlaamse en lokale overheden zouden dat percentage moeten optrekken tot minstens 3% van het BBP, naar analogie met de innovatienorm. De investeringen in infrastructuur moeten minstens 1% van het BBP vertegenwoordigen, in plaats van 0,6% nu.

De budgetten voor onderhoud volgden dezelfde neerwaartse trend. Ze blijven structureel ver onder de internationale norm van 1 à 2,50% van de waarde van het patrimonium, afhankelijk van de staat waarin het zich bevindt.

Rekening houdend met de huidige achterstand in het onderhoud, moeten we voor de Vlaamse waterwegen uitgaan van 2,50% van een patrimoniumwaarde die circa 10 miljard euro bedraagt, dus 250 miljoen euro per jaar. Bij De Vlaamse Waterweg nv bedroeg de gemiddelde onderhoudsinspanning gedurende het laatste decennium circa 0,75% van de waarde van het patrimonium, zodat de onderhoudsachterstand jaar na jaar toenam.

Evolutie van het onderhoudsbudget voor de Vlaamse waterwegen 2008-2018





Vlaamse Waterbouwers

Grootveldlaan 148

1150 Brussel

02/771 00 44

www.vlaamsewaterbouwers.be

info@vlaamsewaterbouwers.be