



Vlaamse Havenstrategie



Vlaamse
overheid

BELEIDSDOMEIN
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN

De nieuwe havenstrategie is er op gericht om de individuele strategieën van de havens aan te vullen en te versterken en het louter denken in termen van infrastructuur te overstijgen.

1 INHOUD	06
A. INLEIDING	06
B. DOELSTELLINGEN	14
1. De concurrentiepositie versterken	
2. Duurzame groei en ontwikkeling	
3. De toegevoegde waarde verhogen	
C. SPEERPUNTEN	16
1. De logistieke draaischijf verbeteren	
2. Modal shift ontplooiën	
3. Groene transitie realiseren	
D. HEFBOMEN	30
1. Internationale positionering van de havens en regio wereldwijd	
2. Samenwerking tussen havens onderling en tussen havens en de Vlaamse overheid	
3. Strategisch omgevingsmanagement/stakeholder	
4 Hervorming van omgevingsrecht	
5 Innovatie en digitale transformatie	
6 EU-financiering	
7 Bereikbare jobs	
8 Veiligheid en beveiliging	
9 Lessen trekken in functie van weerbare havens	
2 VERDER TRAJECT	39
UITROL VLAAMSE HAVENSTRATEGIE	39
BIJLAGES	41



Voorwoord

Lydia Peeters

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

Beste lezer,

Ik ben trots u de nieuwe Vlaamse havenstrategie te mogen voorstellen. Met deze strategie willen we de blauwdruk voor de komende 10 jaar schetsen, zodat we samen de Vlaamse zeehavens op de wereldkaart blijven zetten. Een strategie als deze ontwikkel je niet alleen. Voorafgaand werden academici, experts, het middenveld en natuurlijk de havenbedrijven betrokken. De havens staan immers niet op zich en hebben ook een belangrijke maatschappelijke rol. Complexe projecten kunnen alleen gerealiseerd worden als er maatschappelijk draagvlak is.

In de eerste plaats willen we de competitiviteit en het marktaandeel van onze havens als maritiem-logistieke industriële clusters behouden en versterken. Daarom blijven we inzetten op onze klassieke kerntaak, met name het vrijwaren van een veilige en vlotte nautische en maritieme toegang tot de havens. Samen met de havens creëren we bovendien bijkomende capaciteit waar nodig. Omdat de havens tussenschakels zijn in de wereldwijde supply chains, is het ook een prioriteit om de aansluiting op het achterland te verbeteren. Onze havens moeten goed ontsloten blijven. Met de uitbouw van een performant en logistiek transportnetwerk met multimodale knooppunten en intermodale achterlandhubs creëren we assen om het goederenvervoer langs te bundelen. Bovendien kan het intensieve gebruik van achterlandhubs ook een aantal knelpunten rond de beschikbare capaciteit in zeehavens opvangen.

Daarnaast ligt de toekomst van een efficiënte en betrouwbare keten in de verdere uitwisseling van data. Dit maakt het mogelijk om de nautische toegang, het vervoer binnen het havengebied, het interne logistieke proces binnen de bedrijfscontext én de connectie op het achterland op elkaar af te stemmen.

Deze strategie ontwikkelden we niet vanuit louter economisch perspectief. We streven naar duurzame groei en ontwikkeling. In het dichtbevolkte Vlaanderen zal verdere havenontwikkeling alleen mogelijk zijn als ze duurzaam is. Havenactiviteiten en -groei zullen steeds (meer) worden geëvalueerd in functie van die duurzaamheid. Daarom grijpen we nieuwe en bestaande kansen om te verduurzamen of om de impact op de omgeving te verkleinen. De Vlaamse havens zijn de ideale ecosystemen om deze veranderingen daadkrachtig in te lanceren. Ze zijn groot genoeg om pilootprojecten met voldoende schaal op te starten. Zo lopen momenteel pilootprojecten om onder andere de productie, de import en het transport van waterstof mogelijk te maken en duurzame methanol te produceren. Er bestaat een groot potentieel voor synergie tussen de deelsectoren (logistiek, transport, industrie en energie), wat leidt tot ecologische schaalvoordelen.

Tot slot willen we de toegevoegde waarde verhogen door de activiteitenmix te verbreden en verder te kijken dan het logistieke aspect en de maakindustrie. Om de havenconomie robuuster te maken en een nieuwe impuls te geven aan de creatie van toegevoegde waarde, stimuleren we innovatie binnen bedrijven, incubatietrajecten, start-ups en scale-ups. Daarnaast zetten we in op ondernemerschap, op het doelgericht aantrekken van internationale investeringen en op het promoten van onze havens in het buitenland. Samen met de havenbedrijven en de private spelers wil de Vlaamse overheid een actieve rol opnemen in havengerelateerde initiatieven op het vlak van digitalisering. Denk bijvoorbeeld aan de optimalisatie van dataplatformen of de automatisatie van binnenvaart en spoor. De Vlaamse overheid zet ook in op nieuwe economische clusters zoals circulaire, biogebaseerde en waterstofeconomie. Samen met de havenbedrijven en de industrie willen we hierin een internationale toppositie uitbouwen.

Onze havens zijn van cruciaal maatschappelijk belang voor Vlaanderen en nemen een toppositie in op wereldvlak. Het is onze ambitie om samen met de Vlaamse havenbedrijven de unieke geografie van Vlaanderen en de maritieme-logistieke-industriële clusters in onze havens duurzaam te valoriseren en verder uit te bouwen. Op die manier creëren we maatschappelijke en economische meerwaarde en wordt de Vlaamse economie in een internationale omgeving versterkt.

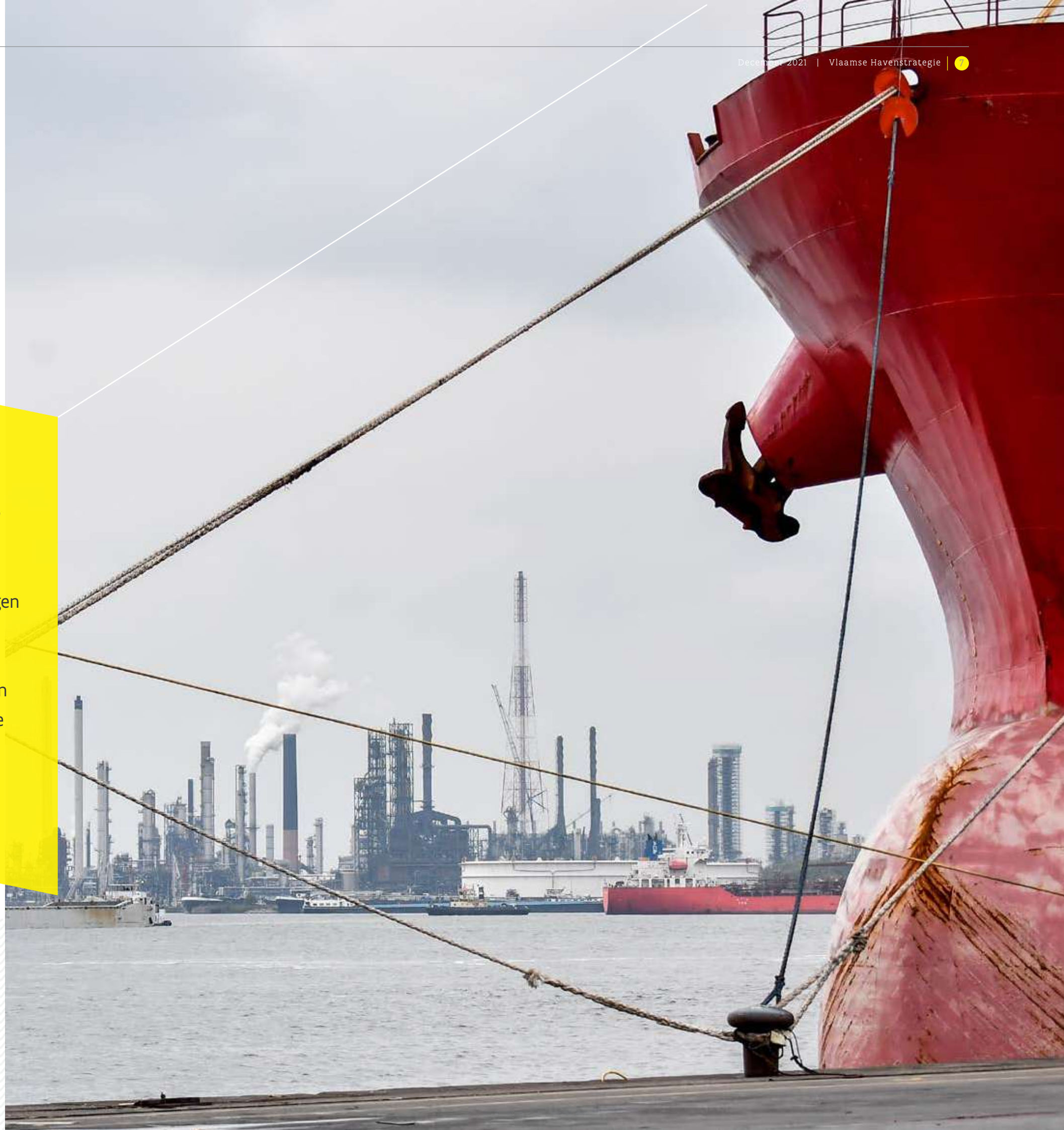
Ik wens u veel leesplezier,

Lydia Peeters

1 INHOUD ▶▶

Inleiding

Met deze havenstrategie zet de Vlaamse overheid in op een verbreding en verdieping van het havenbeleid. De Vlaamse overheid blijft intensief bijdragen aan de haveninfrastructuur en richt het beleid ook op de transitie van de havens. Die staan niet op zichzelf en zijn dé uitgelezen plek om in te zetten op de oplossingen van de toekomst.





Haven Oostende

” Met deze Vlaamse Havenstrategie geven we het havenbeleid van de Vlaamse overheid vorm.

De Vlaamse havens zijn van groot belang voor onze economie. In 2018 waren ze goed voor een directe toegevoegde waarde van 17,2 miljard euro. Samen met de indirecte toegevoegde waarde bedraagt de totale toegevoegde waarde 29,1 miljard euro. Dat is 10,8% van het Vlaamse BBP. De directe werkgelegenheid telde 106.320 voltijdse equivalenten. Met de indirecte werkgelegenheid erbij wordt dit in totaal 224.865 voltijdse equivalenten. Dat is bijna 9,0% van de werkende bevolking in het Vlaamse Gewest.¹

De COVID-19-crisis zal waarschijnlijk leiden tot de diepste wereldwijde recessie sinds de Tweede Wereldoorlog, veel dieper nog dan de financiële crisis van 2008-2009.² Hoelang de crisis zal aanhouden, weet niemand. Waar we wel zeker van zijn, is dat onze Vlaamse havens een maritiem-logistieke industriële draaischijf vormen, die een belangrijke rol zal spelen in de relance van de Vlaamse economie.

Om de competitiviteit en concurrentiekracht verder te versterken, werkt de Vlaamse overheid nog meer samen met de havens. Maar ook onderling slaan de havens de handen in elkaar. De Vlaamse overheid en de Vlaamse havenbedrijven hebben overkoepelende principes voor samenwerking inzake havenbeleid vast-

gelegd in een koepelovereenkomst.³ De thema's uit deze overeenkomst zijn uitgediept in individuele overeenkomsten per haven, waarin we concrete doelstellingen, acties en projecten vastleggen. De samenwerkingsthema's werden samen met de Vlaamse havenbedrijven bepaald met het oog op ingrijpende transitie op het vlak van onder meer energie, klimaat, digitalisering, tewerkstelling, innovatie en mobiliteit.

Met deze Vlaamse Havenstrategie geven we het havenbeleid van de Vlaamse overheid vorm. Deze strategie beslaat een periode van tien jaar en bespreekt de globale doelstellingen, gevolgd door de speerpunten waarop beleidsmatig wordt ingezet. Tot slot komen een aantal generieke hefboomen aan bod.

De Vlaamse overheid stelt drie grote doelstellingen voorop: (1.) de concurrentiepositie versterken, (2.) duurzame groei en ontwikkeling realiseren en (3.) de toegevoegde waarde verhogen. Om deze doelstellingen te halen, zetten we in op drie speerpunten die onlosmakelijk verbonden zijn: (1.) de logistieke draaischijf verbeteren, (2.) de modal shift ontplooiën en (3.) de groene transitie realiseren.

Daarnaast identificeerden we negen hefboomen die essentieel zijn om deze strategie te implementeren: internationale positionering van de havens en regio wereldwijd, nationale en internationale samenwerking tussen havens onderling en tussen havens en de Vlaamse overheid, stakeholdermanagement, implementatie van omgevingsrecht, innovatie, EU-financiering, bereikbare jobs, beveiliging & veiligheid en tot slot lessen trekken in functie van weerbare havens.

De thema's in deze havenstrategie zijn in lijn met de doelstellingen die de Vlaamse overheid in kaart heeft gebracht in Vizier 2030. Hiermee willen we de Sustainable Development Goals (SDG) van de Verenigde Naties realiseren.⁴

Transitieprioriteiten Vlaamse overheid

Sustainable Development Goals (SDG)



De globale doelstellingen en speerpunten van deze havenstrategie concretiseren we volgens het SMART-principe en volgen we op via KPI's. We nemen ook de projecten mee die via de individuele overeenkomsten worden vastgelegd. We maken een roadmap op, waarbij de acties in functie van de doelstellingen worden uitgewerkt en opgevolgd. Tot slot leggen we de link met de Vlaamse vertaling van de SDG's: Vizier 2030.

¹ Zeehavens en luchthavens in Vlaanderen Feiten, statistieken en indicatoren voor 2019, MORA (Mobiliteitsraad, augustus 2020).

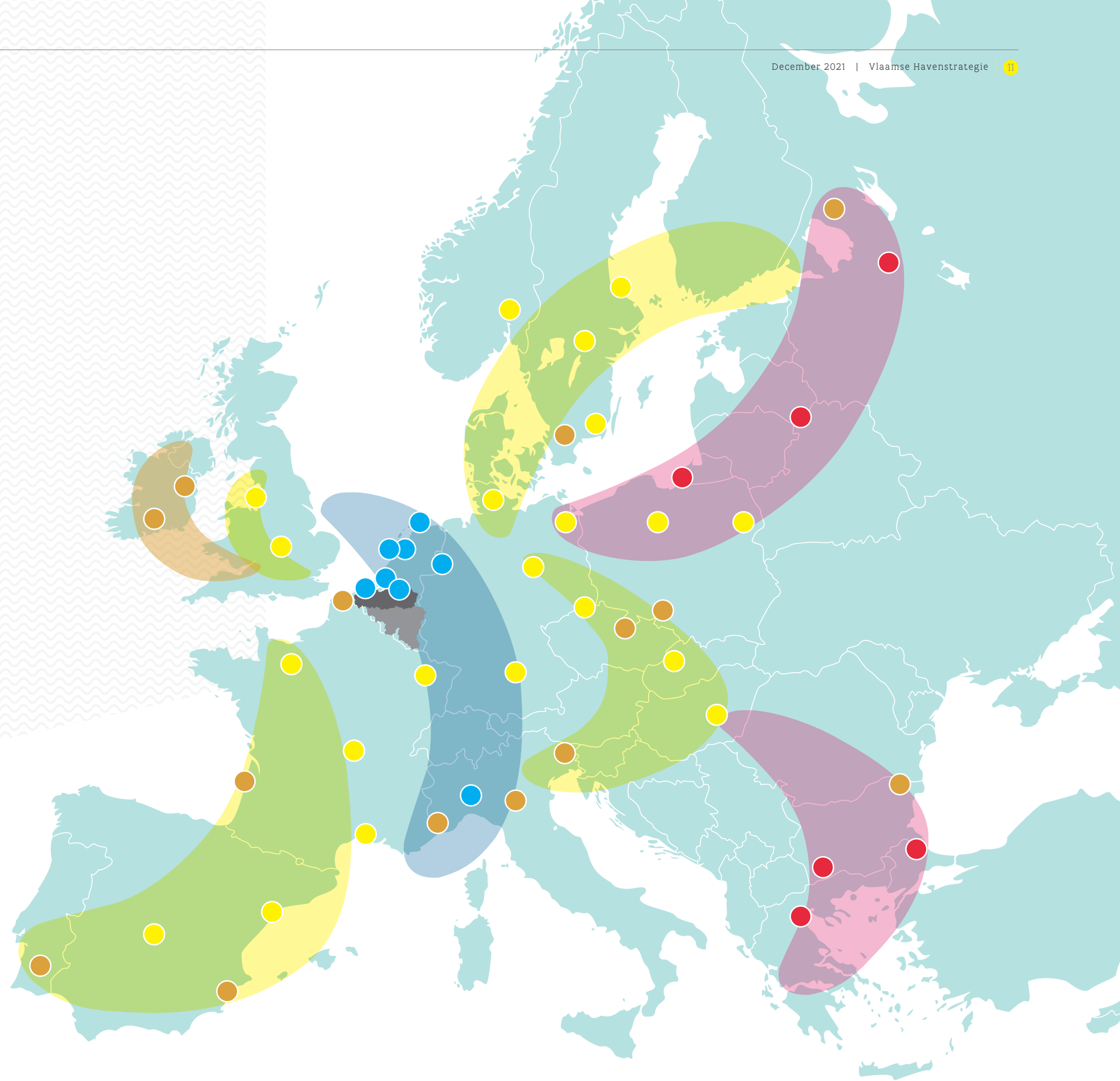
² De impact van COVID-19 op de wereld economie: Kunnen de opkomende economieën de motor aan de praat houden? Economisch Tijdschrift, september 2020.

³ dd. 24 juli 2019.

⁴ <https://do.vlaanderen.be/SDGs-Vizier2030> is het doelstellingskader voor Vlaanderen: de SDG's van de Verenigde Naties werden vertaald in 53 Vlaamse doelstellingen. De doelstellingen die relevant zijn voor de havenstrategie werden in deze nota opgenomen.

De laatste decennia zijn in Vlaanderen belangrijke Europese maritiem-logistieke industriële clusters ontstaan langs de grote transportcorridors van en naar de havens. Die havens behoren tot het economische kerngebied van Europa, dat loopt van Manchester over de Benelux tot Noord-Italië, beter bekend als de Blauwe Banaan⁵.

Onder invloed van infrastructurele ontwikkelingen zijn er de laatste jaren een aantal logistieke corridors bijgekomen en er worden nog verdere evoluties verwacht. Onder andere de aanleg van snelwegen en treinsporen gelinkt aan het TEN-T netwerk dragen hieraan bij. Tot slot bieden onze havens ruimte, schaal, clustereffecten, ondersteunende diensten en connectiviteit om de maak- en grootindustrie te huisvesten en te verankeren (vooral brandstoffenproductie en petrochemie in Antwerpen; staal, biobrandstoffen en automotieve in Gent; gas en roll on/roll off-activiteiten in Zeebrugge en duurzame energie in Oostende).

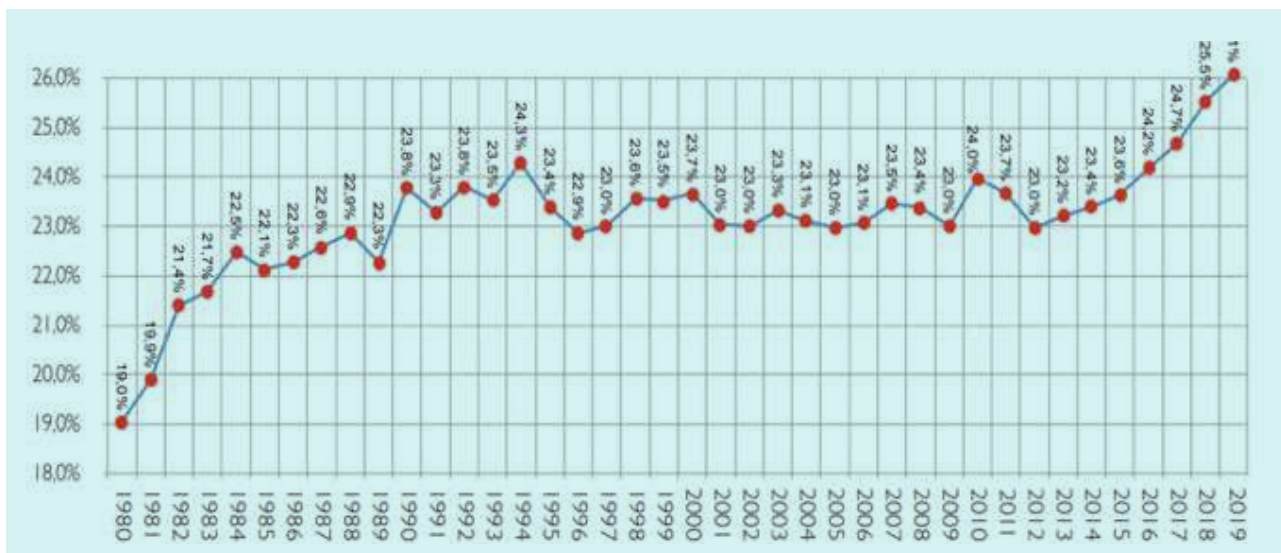


Bron: The changing face of distribution – The shape of things to come, Cushman and Wakefield, 2019.

⁵ De Blauwe Banaan is een ruimtelijk concept uit 1989, dat door onder andere Roger Brunet van het Franse instituut RECLUS verder is uitgewerkt.

- Blue Banana Markets
- New Banana Markets
- 2025 Markets
- 2030 Markets

Marktaandeel Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range



Bron: Zeehavens en luchthavens in Vlaanderen, Feiten, statistieken en indicatoren voor 2019, MORA (Mobiliteitsraad).

Top 15 LPI economies 2007			
Country	Year	LPI Rank	LPI Score
Singapore	2007	1	4.19
Netherlands	2007	2	4.18
Germany	2007	3	4.10
Sweden	2007	4	4.08
Austria	2007	5	4.06
Japan	2007	6	4.02
Switzerland	2007	7	4.02
Hong Kong, China	2007	8	4.00
United Kingdom	2007	9	3.99
Canada	2007	10	3.92
Ireland	2007	11	3.91
Belgium	2007	12	3.89
Denmark	2007	13	3.86
United States	2007	14	3.84

Top 15 LPI economies 2018			
Country	Year	LPI Rank	LPI Score
Germany	2018	1	4.20
Sweden	2018	2	4.05
Belgium	2018	3	4.04
Austria	2018	4	4.03
Japan	2018	5	4.03
Netherlands	2018	6	4.02
Singapore	2018	7	4.00
Denmark	2018	8	3.99
United Kingdom	2018	9	3.99
Finland	2018	10	3.97
United Arab Emirates	2018	11	3.96
Hong Kong, China	2018	12	3.92
Switzerland	2018	13	3.90
United States	2018	14	3.89

Bron: Logistic Performance Index 2007, 2018.

Het marktaandeel van de Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range is, uitgedrukt in tonnen, de laatste jaren verder gestegen van 23% naar 26%. Op de logistieke prestatie-index van de Wereldbank krom Vlaanderen ook op van de 12de positie in 2007 naar een knappe 3de plaats in 2018. Enkel Duitsland en Zweden gingen ons voor. Ook wat betreft het aantrekken van nieuwe investeringen in de havenindustrie werden recent een aantal spectaculaire successen geboekt.

Deze positieve ontwikkelingen zijn het resultaat van de inspanningen van zowel de Vlaamse overheid als de havengemeenschappen. De taak- en rolverdeling tussen havenbedrijven en Vlaamse overheid zijn vastgelegd in het havendecreet.⁶ Dat geeft de havenbedrijven ook een grote vorm van autonomie. Via ondernemingsplannen voeren ze een eigen strategie uit. In de nieuwe individuele overeenkomsten werken de havenbedrijven samen met de Vlaamse overheid aan projecten van gemeenschappelijk belang.

De Vlaamse overheid draagt intensief bij aan strategische investeringen in de havens. In Zeebrugge starten we met de bouw van een nieuwe zeesluis en renoveren we de Vandammesluis. Samen met Nederland wordt ook de bouw van de Nieuwe Sluis Terneuzen gefinaliseerd. In Antwerpen wordt werk gemaakt van extra containercapaciteit en worden de Royerssluis en de Boudewijnsluis gerenoveerd. In Oostende wordt de Blauwe Energie Cluster verankerd. Wat betreft de connectiviteit met het achterland investeren we in de optimalisatie van de capaciteit van de vaarwegen en cofinancieren we verschillende spoorprojecten.⁷

Daarnaast is de Vlaamse overheid verantwoordelijk voor de bereikbaarheid van de havens. Het gaat onder meer over het verzekeren van de nautische

en maritieme toegankelijkheid, scheepvaartbegeleiding en de ontsluiting van de havens naar het achterland.

Tot slot financiert Vlaanderen binnen het havengebied nog een aantal activiteiten, die door het havenbestuur worden uitgeoefend maar die tot de bevoegdheid van de hogere overheid behoren. Gerichte financiering blijft ook mogelijk voor bepaalde essentiële haveninfrastructuur, die vraagt om een aanzienlijke initiële kapitaalinvestering. Deze investeringen worden alleen op lange termijn terugverdiend en kunnen daarom niet op louter commerciële basis gerealiseerd worden.⁸

De Vlaamse overheid heeft dus steeds sterk ingezet op de bereikbaarheid en de uitbouw van (de infrastructuur van) de havens. Die havens en de logistieke sector worden nu geconfronteerd met belangrijke nieuwe uitdagingen.

Er klinkt een steeds luider maatschappelijk debat over thema's als congestie, emissie, geluidshinder en ruimtebeslag. Daardoor wordt de voorbereidingstijd van klassieke investeringsprojecten over een bijzonder lange periode gespreid. De door de havensector gecreëerde toegevoegde waarde groeit trager dan de regionale economie, weliswaar als gevolg van productiviteitsstijgingen door technologische vernieuwing.⁹ De werkgelegenheid in 2018 ligt op hetzelfde niveau als in 2013.¹⁰



“In samenwerking met de Vlaamse havenbedrijven de unieke geografie van Vlaanderen en de bijhorende maritiem-logistieke industriële clusters duurzaam valoriseren, verder uitbouwen en in brede zin aanwenden om maatschappelijke en economische meerwaarde te creëren, de Vlaamse economie te versterken op lange termijn en te excelleren in een internationale omgeving.”

⁶ Decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens, B.S. 8 april 1999, 11.442.

⁷ Uitvoerend samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en het Vlaamse Gewest betreffende de realisatie van prioritaire spoorwegprojecten die genieten van bijkomende financiering van het Vlaamse Gewest, afgesloten in 2018.

⁸ Draagt bij tot doelstelling 53 - Vizier 2030.

⁹ Draagt bij tot doelstelling 31 - Vizier 2030

¹⁰ In 2018 ligt de werkgelegenheid (direct en indirect) op het niveau van 2013. Dat is vooral te wijten aan de indirecte werkgelegenheid die een daling vertoont van 3.1%. De directe werkgelegenheid vertoont een stijging tov 2013 (+2.3%).

Bron: Zeehavens en luchthavens in Vlaanderen, Feiten, statistieken en indicatoren voor 2019, MORA (Mobiliteitsraad).

⁴ Decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens, B.S. 8 april 1999, 11.442.



North Sea Port Gent

Doelstellingen

Met de Vlaamse Havenstrategie willen we de volgende doelstellingen bereiken:

1. de concurrentiepositie versterken
2. duurzame groei en ontwikkeling realiseren
3. de toegevoegde waarde verhogen dankzij nieuwe activiteiten en innovatie.



1. De concurrentiepositie versterken

In een steeds meer volatiele, onzekere, complexe en ambigue wereld, waar er veel en verschillende uitdagingen op ons afkomen, is het niet vanzelfsprekend voor de Vlaamse zeehavens om internationaal koploper te blijven. In de eerste plaats willen we de competitiviteit en het marktaandeel van onze havens als maritiem-logistieke industriële clusters behouden en versterken.¹¹

Daarom benadert de Vlaamse overheid, samen met de havenbedrijven en de brede private havengemeenschap, de samenwerking en investeringen op een geïntegreerde wijze. Door krachten en kennis te bundelen wordt elke geïnvesteerde euro meer waard. We zorgen ervoor dat de havens veerkrachtig en maximaal gewapend zijn tegen de volatiliteit van de markten. De unieke Vlaamse geografie op het vlak van logistiek wordt zo ook verder gevaloriseerd.

¹¹ Draagt bij tot doelstelling 23.30 en 31 - Vizier 2030.



2. Duurzame groei en ontwikkeling

Vlaanderen is een logistiek kruispunt voor heel Europa, maar ook een van de meest dichtbebouwde regio's van het continent. Dat zorgt voor een continu groeiend spanningsveld. In het dichtbevolkte Vlaanderen zal verdere havenontwikkeling alleen mogelijk zijn als ze duurzaam is. Havenactiviteiten en -groei zullen steeds (meer) worden geëvalueerd in functie van die duurzaamheid.

Als we hier geen rekening mee houden, zullen veel van onze maritiem-logistieke industriële activiteiten in Vlaanderen niet meer bestaan in 2050. Groeien kan, maar het zal anders (moeten) gebeuren. Daarom grijpen we nieuwe en bestaande kansen om te verduurzamen of om de impact op de omgeving te verkleinen.¹²

De Vlaamse havens zijn de ideale ecosystemen om deze veranderingen daadkrachtig in te lanceren.¹³ Ze zijn groot genoeg om pilootprojecten met voldoende schaal op te starten. Zo lopen momenteel pilootprojecten om onder andere de productie, de import en het transport van waterstof mogelijk te maken en duurzame methanol te produceren. Er bestaat een groot potentieel voor synergie tussen de deelsectoren (logistiek, transport, industrie en energie), wat leidt tot ecologische schaalvoordelen. Bovendien zijn er grote bedrijven die mee strategisch denken en investeren. De governance en

schaalgrootte van de havenbedrijven laten ook toe om kort op de bal te spelen en projecten resultaatgericht te begeleiden. Vlaanderen ondersteunt de noodzakelijke duurzame transitie direct of indirect. Tot slot omvat deze doelstelling ook een intenser ruimtegebruik in de havens en de zoektocht naar potentiële kwalitatieve (CO2-neutrale) terreinen voor maritiem-logistieke industriële activiteiten binnen en buiten de havens.¹⁴

De Vlaamse overheid trekt volop de kaart van **internationale samenwerking** om de havens te ondersteunen bij de ontwikkeling van de oplossingen van morgen. In de eerste plaats op Europees niveau, mede in het kader van de European Green Deal, maar ook op wereldvlak met andere havens die voor dezelfde uitdagingen staan. Daarom zetten we in op een sterke interactie tussen de havenbedrijven en de Permanente Vertegenwoordiging van Vlaanderen bij de EU.



3. De toegevoegde waarde verhogen

Vandaag is een belangrijk deel van de havenactiviteiten gericht op de logistieke keten en de maakindustrie. Om de haven economie robuuster te maken en een nieuwe impuls te geven aan de creatie van toegevoegde waarde, stimuleren we innovatie binnen bedrijven, incubatietrajecten, start-ups en scale-ups. Daarnaast zetten we in op ondernemerschap, op het doelgericht aantrekken van internationale investeringen en op het promoten van onze havens in het buitenland.¹⁵

Samen met de havenbedrijven en de private spelers wil de Vlaamse overheid een actieve rol opnemen in havengerelateerde initiatieven op het vlak van digitalisering. Denk bijvoorbeeld aan de optimalisatie van dataplatformen of de automatisatie van binnenvaart en spoor.¹⁶ De Vlaamse overheid zet ook in op nieuwe economische

clusters zoals circulaire, biogebaseerde en waterstofeconomie. Samen met de havenbedrijven willen we hierin een internationale toppositie uitbouwen.¹⁷

Door de activiteitenmix te verbreden en verder te kijken dan het logistieke aspect, verhogen de havens hun toegevoegde waarde.

¹² Draagt bij tot doelstelling 25 - Vizier 2030.
¹³ Draagt bij tot doelstelling 30 - Vizier 2030.
¹⁴ Draagt bij tot doelstelling 25 - Vizier 2030.

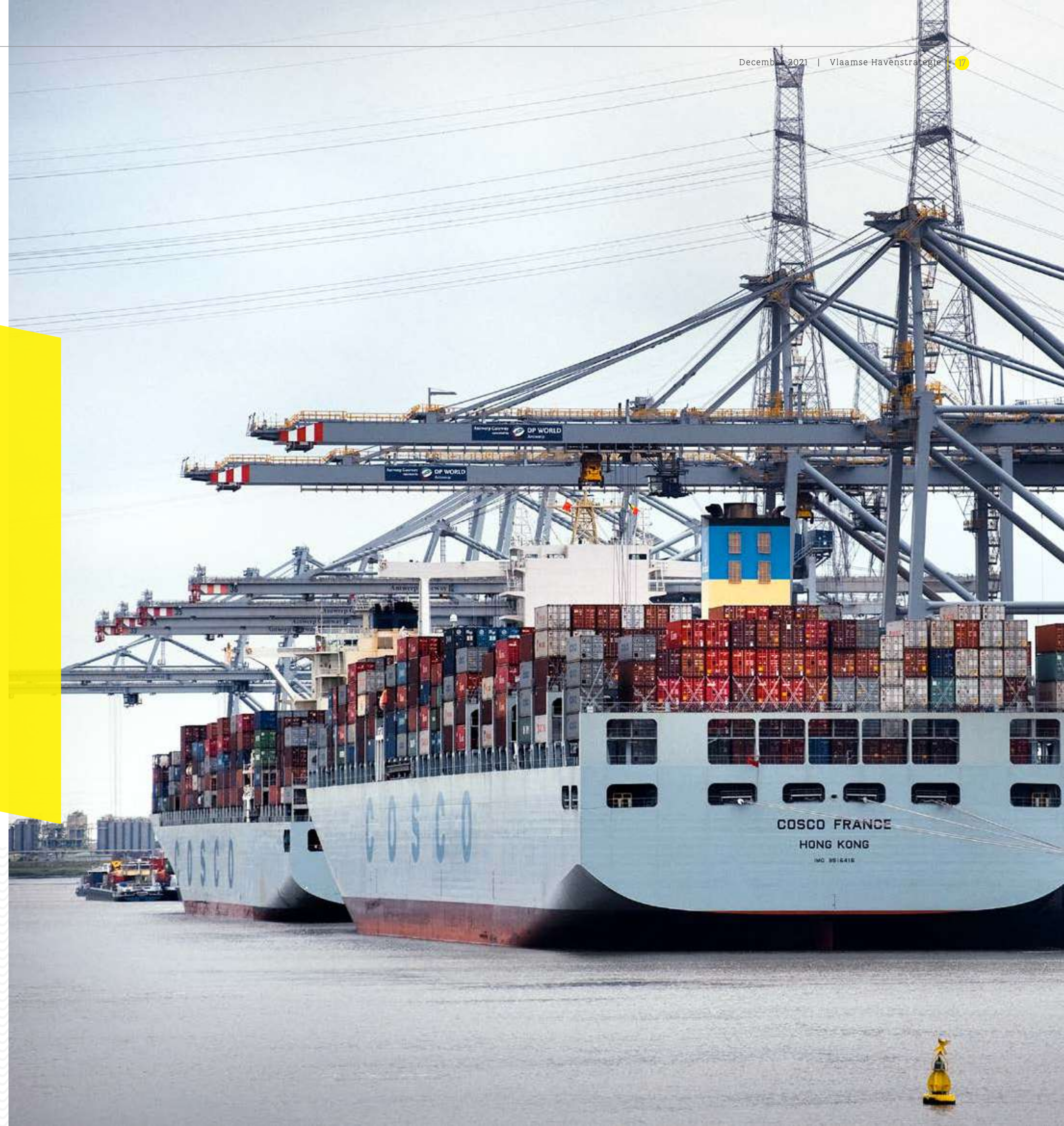
¹⁵ Draagt bij tot doelstelling 26, 27, en 30 - Vizier 2030.
¹⁶ Draagt bij tot doelstelling 28 - Vizier 2030.
¹⁷ Draagt bij tot doelstelling 32.38 - Vizier 2030.

Speerpunten

Om deze doelstellingen te bereiken, identificeerden we de volgende speerpunten:

1. de logistieke draaischijf verbeteren
2. de modal shift ontplooiën
3. de groene transitie realiseren.

Deze speerpunten worden verder besproken.





1. De logistieke draaischijf verbeteren

De Vlaamse overheid versterkt onze havens als maritiem-logistieke industriële clusters door blijvend in te zetten op haar klassieke kerntaak, met name het vrijwaren van een veilige en vlotte nautische en maritieme toegang tot de havens en samen met de havens bijkomende capaciteit creëren waar nodig. Hierbij optimaliseren we voortdurend onze operationele efficiëntie.

Omdat de havens tussenschakels zijn in de wereldwijde supply chains, is het ook een prioriteit om de aansluiting op het achterland te verbeteren. Met de uitbouw van een performant en logistiek transportnetwerk met multimodale knooppunten en intermodale achterlandhubs creëren we assen om het goederenvervoer langs te bundelen. Bovendien kan het intensieve gebruik van achterlandhubs ook een aantal knelpunten rond de beschikbare capaciteit in zeehavens opvangen.¹⁸

Daarnaast ligt de toekomst van een efficiënte en betrouwbare keten in de verdere ontwikkeling van een innovatieve en intelligente infrastructuur. De uitwisseling van data maakt het mogelijk om de nautische toegang, het vervoer binnen het havengebied, het interne logistieke proces binnen de bedrijfscontext én de connectie op het achterland op elkaar af te stemmen. Het doel is om de competitiviteit van Vlaanderen op maritiem, logistiek en industrieel vlak te garanderen.¹⁹

MARITIEME EN NAUTISCHE TOEGANG, INFRASTRUCTUUR EN DIENSTVERLENING

De maritieme toegang tot de Vlaamse havens verzekeren is een van de kerntaken van de Vlaamse overheid. Dat gebeurt zowel door de uitbouw van nieuwe infrastructuur als het onderhoud van bestaande infrastructuur. De invloed van het klimaat op (de toegankelijkheid van) de havens en de schaalvergroting in de zeevaart zijn hierbij belangrijke factoren. We volgen ook evoluties op zoals de energietransitie en autonoom varen en de impact ervan op de schaal van schepen en de toegankelijkheid.

Met onder meer de nieuwe zeesluizen in Terneuzen en Zeebrugge worden de havens toegankelijk gehouden met het oog op de toekomst. Het project Extra Containercapaciteit Antwerpen voorziet dan weer extra containerbehandelingscapaciteit van circa 7,1 miljoen TEU/jaar voor de haven van Antwerpen.²⁰ Met de renovatie van de Royerssluis realiseren we extra sluiscapaciteit, flexibiliteit en een goede doorstroming van de binnenvaart van en naar het Albertkanaal. Dankzij deze ingrepen zal de binnenvaart meer containers van en naar

de haven kunnen vervoeren. We investeren ook in de bedrijfszekerheid van de havens met de renovatie van de Boudewijnsluis in Antwerpen en de Vandammesluis in Zeebrugge.

Onze infrastructuur moet efficiënt en optimaal beheerd en onderhouden worden²¹. We voorzien hiervoor robuuste en duurzame constructies. We ontwikkelen en implementeren ook een strategie voor een gezamenlijk assetmanagement. Daarnaast verwerven we inzicht in de 'total cost of ownership' van de infrastructuur. Zo komen we tot optimale prestaties van de verschillende assets en kunnen we afgewogen keuzes maken met aanvaardbare risico's. En dat tegen beheersbare kosten en met een goede verantwoording naar de diverse stakeholders. Er komt ook een periodieke monitoring en kwaliteitsbeoordeling van de essentiële infrastructuur (o.a. wegen, spoorwegen en waterwegen, bruggen, tunnels, sluisen, infrastructuur op zee en zeehavens).

We blijven investeren in het dagelijks verzekeren van de maritieme toegankelijkheid. De effectieve uitvoering van de onderhoudsbaggerwerken is gebaseerd op toekomstgerichte fundamenten. Hierbij gaat er bijzondere aandacht naar de meest milieuvriendelijke en natuurlijke technieken. De werkmethode die toegepast worden zijn vooruitstrevender dan de huidige milieunormen. We streven ook steeds synergieën na met andere natuurgebonden projecten (opvullen van putten voor de creatie van natuurgebied, strandsuppleties ter bescherming van overstromingen, ...) om win-winresultaten te bekomen.

Tot slot garanderen we de optimale werking van de nautische keten. Met onder meer scheepvaartbegeleiding en het loodswezen zetten we verder in op een veilige en optimale toegang tot de havens. We werken samen met de havenbedrijven aan een geïntegreerd verkeersmanagement waardoor ook vertragingen in het havengebied en het achterland aangepakt kunnen worden. Om de huidige en toekomstige IT-uitdagingen aan te pakken, werken alle belanghebbende partners van de nautische keten samen in het Havenneutraal Platform. Dit samenwerkingsverband beoogt een efficiënte, betrouwbare en duurzame nautische keten.²²

CONNECTIE MET HET ACHTERLAND

Vlaanderen ligt op het kruispunt van drie corridors van het Trans-Europese Transport Netwerk (TEN-T): North Sea – Med, North Sea – Baltic en Rhine-Alpine. De integratie van nationale netwerken in het trans-Europese vervoersnetwerk moet bottlenecks, missing links en technische barrières doen verdwijnen binnen Europa. De haven van Antwerpen ligt op alle drie de corridors. North Sea Port, de haven van Zeebrugge en de haven van Oostende liggen op de North Sea – Med en Rhine – Alpine corridors. Vanuit een Vlaams perspectief is het belangrijk om de met de haven verbonden economische activiteiten in het achterland te behouden en te valoriseren. Daarvoor is een performant multimodaal logistiek transportnetwerk nodig.²³

De connectie met het achterland vertaalt zich in een masterplan dat multimodale knooppunten vastlegt. Deze knooppunten stimuleren en vergemakkelijken een opdeling in transportmodi voor een enkel traject. Daarnaast zijn ze ook erg geschikt om verschillende goederenstromen te bundelen. Via de belangrijkste goederencorridors, nl. het Albertkanaal, het Zeekanaal, het kanaal Gent-Terneuzen en de Seine-Scheldeverbinding, worden goederen buiten de havens gecentraliseerd door middel van intermodale achterlandhubs of "Extended Gateways". Dat zorgt voor een schaalvoordeel en planningsefficiëntie binnen de havens. De intermodale achterlandhubs worden uitgebouwd langs de belangrijke rivieren en kanalen in Vlaanderen, zoals bijvoorbeeld de hub aan het kanaal Roeselare-Leie, de haven van Genk en de containerterminals van Meerhout en Grobbendonk aan het Albertkanaal. De voornaamste corridors

zijn de Oost-Westcorridor in Vlaanderen, die van Zeebrugge/Oostende over het Gentse (inclusief het achterliggende Scheldebekken; inclusief Noord-Frankrijk) tot Limburg en verder naar Luik loopt, en de kleinere Noord-Zuidas via het Zeekanaal. Het knooppunt van deze twee assen is de Antwerpse haven. De intermodale achterlandhubs knopen ook aan op het Trans-Europese Transport Netwerk (TEN-T) en sluiten aan op de binnenhavens van Luik, Athus en Venlo. De tweede havenontsluiting van Antwerpen en het 3RX-project²⁴ dat Vlaanderen met het Duitse Ruhrgebied moet verbinden, passen hier eveneens in.

Bij het aanleggen van nieuwe infrastructuur of het herbekijken van de huidige inrichting moet er aandacht besteed worden aan overslagplaatsen voor duurzame transportmodi (binnenvaart en/of spoor, pijpleidingen). We zetten in op het verzekeren van betrouwbare en toekomstbestendige infrastructuur met voldoende capaciteit. Principieel zetten we hierbij primair in op duurzame transportmodi. Investerings in weginfrastructuur komen pas in beeld wanneer de andere modi onvoldoende capaciteit kunnen bieden.

De overslagplaatsen worden een sterke schakel zodat de multimodale keten aan efficiëntie wint. Op die manier kan er met meer zekerheid ingeschat worden wanneer een (binnen)schip of trein zal aankomen. We houden ook rekening met pijpleidingen als veilig, betrouwbaar en vooral milieuvriendelijk transportmiddel voor de aanvoer en distributie van o.a. chemische producten. Verwacht wordt dat de logistieke keten niet meer opgedeeld zal worden in een nautisch, overslag- en achterlandverhaal, maar een onlosmakelijk geheel zal vormen.

²³ Draagt bij tot doelstelling 29 - Vizier 2030

²⁴ Rijn Ruhr Rail Connection.



Bron: TENtec GIS-module, Europese Commissie.

¹⁸ Draagt bij tot doelstelling 29 - Vizier 2030.

¹⁹ Draagt bij tot doelstelling 25 en 28 - Vizier 2030.

²⁰ Projectonderzoeksnota van het project Extra Containercapaciteit Antwerpen

²¹ Draagt bij tot doelstelling 29 - Vizier 2030.

²² Draagt bij tot doelstelling 28 - Vizier 2030.



Haven Zeebrugge

EFFICIËNTE EN BETROUWBARE KETEN

Niet alleen de verdere uitbouw en het onderhoud van de fysieke haveninfrastructuur en van performante achterlandconnecties zijn belangrijk. De ontwikkeling van een state of the art innovatieve, intelligente infostructuur, die de uitwisseling van data en documenten digitaliseert en vereenvoudigt, is ook essentieel om de competitiviteit van de Vlaamse havens in de logistieke keten te garanderen.²⁵ “Efficiënte logistiek is noodzakelijk voor een weerbare sector in een verkeersveilig en leefbaar Vlaanderen.”²⁶ Bovendien is een efficiënte, betrouwbare keten tegelijk een duurzame keten. Een betere planning biedt namelijk potentieel om minder schadelijke emissies uit te stoten.

De wendbaarheid en het vermogen van havengemeenschappen en overheidsdiensten om (samen) in te spelen op nieuwe ontwikkelingen inzake digitalisering zijn cruciaal voor de competitiviteit van de haven. Om dat mogelijk te maken, zijn er digitale oplossingen nodig die de capaciteit van verschillende modi combineren en realtime oplossingen aanbieden. Deze stap in het kader van de ontwikkeling van het Physical Internet wordt langs overheidszijde gefaciliteerd via flankerend beleid, best practices en een gepast juridisch kader waarbinnen alle partijen in vertrouwen kunnen samenwerken. Dat kader omvat onder meer een open

databeleid voor alle gebruikers, een gepaste governance, databeveiliging en het bepalen van standaarden. We bouwen verder op succesvolle voorbeelden van technologische ontwikkelingen en vormen van samenwerking rond datadeling, zoals NxtPort, RxSeaport, VisuRIS, SWING, Haven Neutraal Platform en Cargo Community System.

De Douane en het Federaal Voedselagentschap (via de Grens-inspectieposten (GIP) in de havens) zijn belangrijke en cruciale schakels in de logistieke keten en het economische gebeuren. We steunen de doelstelling van de federale overheid om de douane-wetgeving en -diensten verder te moderniseren. Zo verhoogt de slagkracht van de bedrijven, neemt de export toe en kunnen de havens hun logistieke troeven blijven uitspelen.^{27 28}

Het openstellen van data van zowel havengemeenschappen als overheidsdiensten maakt het mogelijk om de nautische toegang, het vervoer binnen het havengebied, het interne logistieke proces binnen de bedrijfscontext en de connectie op het achterland op elkaar af te stemmen. Het doel is om wachttijden te minimaliseren en de logistieke keten te optimaliseren. Deze stap is cruciaal op de weg naar een globale aanpak van de hele keten, wat de doelstelling van de modal shift ondersteunt.

2. Modal shift ontplooiën



De verkeerscongestie, in het bijzonder op de weg, hindert de bereikbaarheid van logistieke poorten. Een onderzoek van de Raad van de Europese Unie raamt het verlies voor de Belgische economie in 2013 op 7 miljard euro, ofwel 1,75% van het BBP.²⁹ Het verlichten van de congestieproblematiek op de weg is dus een belangrijke doelstelling.

De Vlaamse overheid zet daarom in op de realisatie van een modaal aandeel van spoor en binnenvaart van 30% voor het Vlaamse Gewest. Hierbij wordt in het goederenvervoer gemikt op een verschuiving van 6,3 miljard tonkilometers van de weg naar alternatieve vervoersmodi (via waterweg of spoorweg) tegen 2030. Daarnaast zetten de verschillende zeehavens sterk in op het gebruik van duurzame modi. Ze streven naar een toename van 5 tot 10% (t.o.v. 2013) in 2030. Dat alles moet bijdragen aan de vooropgestelde daling van het aantal kilometers over de weg tot max. 51,6 miljard gereden voertuigkilometers (een daling van -15% t.o.v. 2015 voor personenwagens en bestelwagens en een beperking van de toename tot maximaal 14% voor vrachtwagens).³⁰ De federale overheid streeft in het bijzonder voor het spoor, wat voornamelijk een federale bevoegdheid is, naar een verdubbeling van het volume van het goederenvervoer tegen 2030.^{31 32} De Vlaamse overheid wil ondersteuning bieden om een echt **synchromodaal beleid** in de havens en de bijhorende logistieke sector in onze regio te helpen

ontwikkelen. Dat betekent dat er een geïntegreerd mobiliteitssysteem voor de verschillende modi wordt opgesteld. We maken een programma dat niet alleen oog heeft voor weg en binnenvaart, maar ook voor spoorinfrastructuur, verkeersmanagement in de havens en pijpleidinginfrastructuur.

Tegelijkertijd volgen we innovatieve concepten op die in de (nabije) toekomst het logistieke landschap kunnen veranderen, zoals autonoom rijden (vrachtwagens, treinen, ...) en varen, ondergrondse logistieke systemen, ...³³

De piekbelasting, onder meer door de combinatie van schaalvergroting van de zeeschepen en gestegen handelsstromen, brengt extra druk op de terminals en de logistieke keten met zich mee. Betere spreiding, voldoende lokale opslagcapaciteit en multimodale ontsluiting zijn dwingende (rand) voorwaarden om verdere congestie op de terminals en in het achterland tegen te gaan. Het opzet is om goederenvervoer maximaal van de weg af te koppelen naar andere modi.

BINNENVAART

Studies tonen aan dat er op het vlak van maritieme (diepzee)volumes nog heel wat modal shift-potentieel is, maar dat het aanboren van dat potentieel moeilijk blijft.³⁴ Samen met de Vlaamse zeehavens is het de ambitie van de Vlaamse overheid om het aandeel van havengerelateerde containerstromen via binnenvaart en spoor op korte termijn substantieel te vergroten. Meer bepaald gaat het om het containertransport van en naar de Vlaamse havens via de belangrijkste goederencorridors in Vlaanderen, namelijk het Albertkanaal, het Zeekanaal Brussel-Schelde, Kanaal Gent-Terneuzen en hun achterland.

Daarnaast zal de realisatie van de Seine-Scheldeverbinding een belangrijke impuls geven aan de binnenvaart en modal shift. Daarom is het belangrijk dat alle Vlaamse havens hier voldoende op aangesloten zijn. In samenwerking met de federale overheid wordt op korte termijn een duurzame estuaire verbinding gerealiseerd.



Bron: Ondernemingsplan 2019, De Vlaamse Waterweg.

” De ontwikkeling van een innovatieve, intelligente infostructuur is essentieel voor de competitiviteit.

²⁵ Draagt bij tot doelstelling 28 - Vizier 2030.
²⁶ Beleidsnota MOW 2019-2024.
²⁷ Federaal Regeerakkoord 2020.
²⁸ Draagt bij tot doelstelling 28 - Vizier 2030.

²⁹ Visie goederenvervoer Vlaanderen MOW, 2020.
³⁰ Vlaams Energie en Klimaatplan en Vlaams Luchtbeleidsplan 2030.
³¹ Federaal Regeerakkoord 2020.
³² Draagt bij tot doelstelling 35 - Vizier 2030.
³³ Draagt bij tot doelstelling 29 - Vizier 2030.
³⁴ Onderzoeksrapport goederenstromen in België: statistische analyse van de goederenstromen aan de hinterlandzijde van de Vlaamse havens, Gewestelijk Havencommissariaat, 2017.

De Vlaamse overheid zet via gerichte maatregelen in op duurzaam goederenvervoer naar het achterland. Het achterlandprogramma van de Vlaamse overheid focust op het versterken van het intermodale aanbod om goederen te vervoeren aan de hand van een systematische corridor- en netwerkbenadering. De kwaliteit van het aanbod op korte afstanden moet verhoogd worden.

Hiervoor worden goederen(stromen) gebundeld en verladingsgroepen³⁵ opgericht. Door goederen van verscheidene verladingsgroepen te bundelen, zullen deze (binnen)schepen aan een hogere bezettingsgraad varen. Dat maakt het aanbod aantrekkelijker en vergemakkelijkt de overslag. Het samenbrengen van verladingsgroepen en het bundelen van de overslag zorgt ook voor een vlottere behandeling van binnenschepen in de haven. Door in het achterland projecten te stimuleren waarbij er inlandse (haven)hubs gecreëerd worden, wordt de weg vrijgemaakt om de vraag naar gebundeld transport vanuit het achterland te laten stijgen. Anderzijds moeten de maritieme containerterminals de afhandeling van containerbinnenschepen tijdig faciliteren. Het komt erop aan in de grote containerterminals capaciteit voor de binnenvaart voor te behouden, zodat de binnenvaartketen vlot kan werken.

Voor een evenwichtige verdeling van goederenstromen vormen inlandterminals cruciale knooppunten die watergebonden stromen omzetten naar andere

modi. Met een weloverwogen inplanting van multimodale terminals kunnen we meerwaarde creëren voor de aan- en afvoer van containers naar en van de zeehavens. Behalve ontwikkelingen inzake containertransport moet er ook een strategische keuze gemaakt worden voor de inplanting van terminals voor andere goederensoorten. Vanuit een logistiek standpunt zijn deze terminals interessant voor bedrijven die via samenwerking goederenstromen willen bundelen om zo het transport te optimaliseren.

Om het gebruik van de waterwegen en de intermodaliteit te stimuleren, moeten doordacht ingeplante kaaimuren voor overslag ook voldoende goed uitgerust zijn. Met het PPS³⁶-kaaimurenprogramma stimuleert de Vlaamse Regering al sinds 1998 de bouw van kaaimuren.

Gezien de waterschaarste en de noodzakelijke diepgangbeperkingen, willen we de continuïteit van de scheepvaart verzekeren met de vele kunstwerken op de belangrijke scheepvaartassen en de maatregelen die we nemen in geval van droogte. Voor wat betreft de laagwaterstanden op de Rijn werken we mee aan de ontwikkeling van een gecoördineerde aanpak via de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR).³⁷

Bij de beoogde stijging van het volume aan binnenvaart vormt haar capaciteit (schepen, bemanning) een uitdaging op zich. Om in te spelen op dit stijgende volume zetten we in op versterkt corridor-scheepvaartmanagement en autonome vaartuigen. Daarnaast zetten we ook in op een verdere

professionalisering van en innovatie binnen binnenvaartondernemingen (bijvoorbeeld autonoom en onbemand varen, innovatieve scheepsconcepten,...). Uiteindelijk wordt de binnenvaart en estuaire vaart een aantrekkelijk, performant en betrouwbaar alternatief voor het wegvervoer.

Vlaanderen wil inzake binnenvaart een voorloper blijven op het vlak van innovatie en duurzaamheid. Daarom zetten we in op een volledige digitale transformatie van de binnenvaart. Op de Vlaamse waterwegen wordt het Smart Shipping-programma verder uitgerold. Hierdoor zullen schepen energiezuiniger en veiliger varen en zal de scheepvaart ook aantrekkelijker worden. De waterweginfrastructuur wordt verder ontwikkeld in functie van geautomatiseerde en autonome schepen. Een eerste proefproject met een autonoom schip dat vaart op de IJzer is lopende. Dat is ook een Europese primeur.

Naast de pijler van Smart Shipping worden nog twee andere pijlers uitgerold. Met Smart Logistics bieden we betrouwbare Synchronmodale Binnenvaartdiensten aan ter ondersteuning van de logistieke keten. Die worden gevoed via geoptimaliseerd verkeersmanagement en een Single Window for Inland Navigation (SWING-platform). Tot slot maakt Smart Administration deze digitale transformatie compleet. Deze pijler omvat een digitalisering op het gebied van operationele, financiële en technische documenten maken. De initiatieven die Europa onderneemt met betrekking tot de technische documenten worden opgevolgd en geïmplementeerd.

Met de uitwerking van deze drie pijlers zet Vlaanderen in op een transparante en betrouwbare binnenvaart.

Daarnaast wordt de binnenvaart ook een volwaardige schakel binnen de synchronmodale transportketen. De ervaringen van deze digitale transformatie worden gebruikt om een gelijkaardig programma voor estuaire vaart op de Noordzee uit te werken.



SPOOR

Door goederenstromen te clusteren in tactisch uitgekozen hubs kan spoorvervoer een beter alternatief zijn dan de andere transportmodi. Spoorvervoer rendeert namelijk het best op corridors die hubs van voldoende schaal verbinden. Vooral voor vervoer tussen havens, om via bundeling schaal te creëren, en langeafstandsvervoer (meer dan 300 km) wordt spoorvervoer een rendabel alternatief. Het achterlandprogramma van de Vlaamse overheid, zoals vermeld bij het luik binnenvaart, wordt ook ingezet voor het vervoer via spoor. Ook hier gaat het om het bundelen van goederen(stromen) en het samenbrengen van verladingsgroepen.

Om het korte- en langeafstandsvervoer te ontkoppelen werken we samen met de havenbedrijven een generieke leidraad uit, waarbij de succesfactoren en valkuilen van een lokale spoorwegbeheerder in de havengebieden in kaart gebracht worden.

We actualiseren de bestaande Vlaamse spoorstrategie op het vlak van goederenvervoer in en tussen de Vlaamse zeehavens. Concreet gaat het om de aansluiting op de rest van het Vlaamse en Europese spoornetwerk, zodat de havens optimaal per spoor verbonden zijn met elkaar. Het gaat onder meer om de aansluiting van het spoornetwerk van North Sea Port op het spoornetwerk van Antwerpen (tweede spoorontsluiting van Antwerpen, met mogelijke verdere uitbreiding richting Vlissingen). Ook de verbinding met de kusthavens kan op die manier geoptimaliseerd worden. Bottlenecks binnen havens, die een belemmering vormen voor de optimale verbinding tussen havens, worden

ook in het onderzoek opgenomen. De Vlaamse overheid blijft een sterke voorstander van de realisatie van het 3RX-project,³⁸ dat de spoorverbinding tussen de Noordzeehavens en het Duitse Ruhrgebied zal heractiveren.

Het project Rail Ghent Terneuzen wil de modal shift verbeteren door middel van een optimale grensoverschrijdende spoorinfrastructuur in het havengebied Gent-Terneuzen. Op die manier faciliteren we een verhoging van het aantal goederen en personen dat op duurzame wijze wordt vervoerd.

De Vlaamse overheid bepleit en stimuleert een activering van de federale spoorinfrastructuurbeheerder door een nieuw beheerscontract tussen de Belgische overheid en Infrabel. Via de samenwerkingsovereenkomst, die in 2018 werd afgesloten tussen de federale overheid en de gewesten, worden spoorprojecten gerealiseerd. De federale overheid streeft naar een verdubbeling van het volume van het goederenvervoer via spoor tegen 2030 en voorziet de nodige middelen om aan de stijgende vraag te voldoen. Voor de toegang van goederenoperatoren tot het spoor worden de drempels zoveel mogelijk verlaagd. Voor de verdere elektrificatie van het spoornetwerk of het gebruik van batterijtrenten wordt een traject ingezet en ook het potentieel van waterstofrenten wordt onderzocht.³⁹ De Vlaamse overheid onderschrijft deze ambities en is pleitbezorger van de spoorambities van de havens op Europees niveau.

WEGEN

De Vlaamse overheid zet in op het terugdringen van de verkeerscongestie. Daarom focussen we met ons beleid op investeringen in degelijke weginfrastructuur, meer bepaald de realisatie van missing links in het wegennet en het wegwerken van de achterstand in onderhoud. De aanleg en verdere uitbouw van veilige fietsnelwegen zijn hier een belangrijk onderdeel van. De veilige fietsbereikbaarheid van onze havens als economische poorten is een prioriteit. Onveilige knelpunten worden weggewerkt en het fiets(snel)

wegennet wordt verder uitgebreid.

Daarnaast optimaliseren we de bestaande capaciteit van ons wegennet door bijvoorbeeld de spreiding van het goederenvervoer te stimuleren.

” Vlaanderen zet in op een volledige digitale transformatie van de binnenvaart.

Bovendien blijven we het verkeer en de infrastructuur slimmer maken. De visie goederenvervoer van het departement MOW stelt dat digitale evolutie en connectiviteit ook in de transportsector een waaier aan kansen bieden. Aan de hand van intelligente transportsystemen (ITS) kunnen voertuigen onderling (V2V) en voertuigen en wegwijzersystemen (V2X) communiceren. ITS zal ook een fundamentele rol spelen in de verbetering van de verkeersveiligheid. Er werd een strategisch ITS-actieplan opgemaakt met volgende zes clusters: Mobility as a Service (MaaS), Physical Internet (PI), CCAM (Verbonden Coöperatieve Geautomatiseerde Mobiliteit), multimodaal verkeersmanagement 3.0, dynamische kilometerheffing met slimme diensten en slimme onderhouds- en activabeheerssystemen.⁴⁰

Ook vraagafhankelijke vervoersdiensten komen steeds meer voor, vaak aangeduid als 'demand-responsive transport'. Vraag en aanbod worden via een smartphone bij elkaar gebracht.



³⁵ Een verlader is een partij in een logistieke keten die wil dat goederen vervoerd worden. In de meeste gevallen is dit de producent van een product, maar ook de ontvanger kan de verlader zijn.

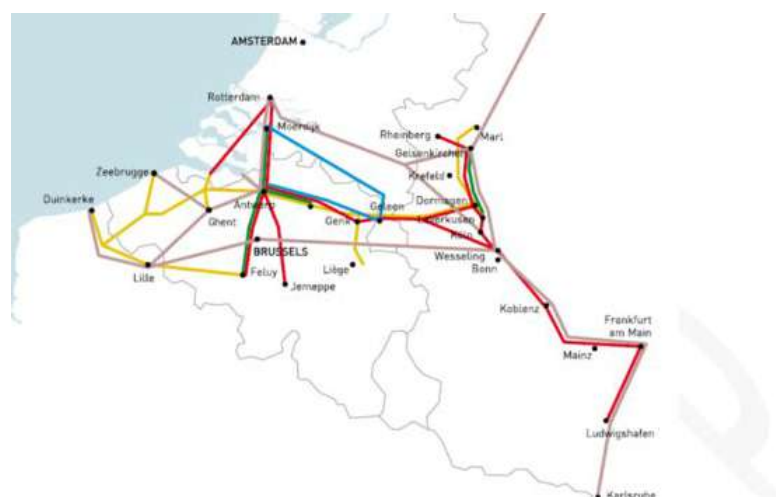
³⁶ Publiek-private samenwerking.

³⁷ Draagt bij tot doelstelling 45 - Vizier 2030.

³⁸ Rhein-Ruhr-Rail Connection.

³⁹ Federaal regeerakkoord 2020.

⁴⁰ Vlaamse Overheid; Opmaak van een Vlaams multimodaal strategisch actieplan intelligente transportsystemen tijdshorizon 2030 met doorkijk 2050. (ITS-actieplan)



Bron: Fetrapci

PIJPLEIDINGEN

Vlaanderen heeft vandaag al een uitgebreid netwerk van pijpleidingen voor tal van producten: aardgas, ethyleen, olie, zuurstof, stikstof, waterstof, stoom, warmte, ...

De Vlaamse overheid werkt een visie en overkoepelend beleid rond pijpleidinginfrastructuur uit. Hierbij wordt in de eerste plaats geëvalueerd welke prioritairere projecten en pilots voor multi-usergebruik ingezet kunnen worden. Zowel connecties tussen de havens onderling als aanknopingen op internationale trajecten vormen hier de leidraad. We ondersteunen deze duurzame transportmodus en bekijken de verbinding met onze buurlanden. Een concreet voorbeeld hiervan is de opstart van het geïntegreerd planproces gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Leidingstraat Antwerpen – Ruhr (Geleen)'.

We pleiten ook voor een maximale ondersteuning op Europees vlak in het kader van de European Green Deal. Bij het uittekenen van ruimtelijke reservatiestroken worden de stakeholders in een vroeg stadium betrokken. Daarnaast worden ook een gepast vergunningsbeleid en reglementair/administratief kader vastgelegd.

Pijpleidingen hebben een onmiskenbare rol in de modal shift voor het

transport vanuit de havens. Stoffen kunnen op deze manier namelijk snel, betrouwbaar en duurzaam vervoerd worden. Hierbij focussen we in de eerste plaats op goederen verbonden met de energietransitie (import/export en transport van groene waterstof), circulaire economie (CCS/CCU) en de duurzame verbinding tussen de havens en andere grote industriële clusters in Europa – zie ook verder bij groene transitie van de industrie.

Het pijpleidingennetwerk kan nog **uitgebreid** worden om grotere volumes (waterstof) en nieuwe producten (CO2) te transporteren. Om de klimaatambities waar te maken, zetten de havens in op het afvangen en gebruiken van CO2. Daarbij wordt CO2 die ontstaat op de plaats van productie opgevangen voor definitieve opslag (CCS) of als basisgrondstof voor chemische processen (CCU). Op termijn zullen via CCU zoveel mogelijk CO2-emissies in een gesloten kringloop blijven. Om die CO2 op de plaats van bestemming te krijgen, moet er pijpleidinginfrastructuur aangelegd worden, zowel in de havens als tussen de havens. Antwerpen, North Sea Port en Rotterdam zijn bijvoorbeeld van plan tot 10 miljoen ton CO2 uit de havengebieden af te vangen en op te slaan in lege gasvelden in de Noordzee. Dit project is door Europa erkend als een Project of Common Interest (PCI) ⁴¹. Dit kadert ook binnen de ambitieuze projecten Antwerp@C ⁴² en North-C-Methanol ⁴³, die van Vlaanderen een koploper in CCS en CCU kunnen maken.

Ook in het kader van waterstof wordt ingezet op heel wat nuttige toepassingen. Zo wordt een pijpleiding bestudeerd die, bijvoorbeeld in Zeebrugge of Oostende, geproduceerde waterstof naar industriegebieden in North Sea Port en Antwerpen (en verder richting Rotterdam/Ruhrgebied) kan brengen.



3. Groene transitie realiseren

De Vlaamse overheid blijft inzetten op de maritiem-logistieke industriële clusters die in de havens gevestigd zijn. Tegelijk groeit het besef van de impact van havenactiviteiten op mobiliteit, lucht, klimaat en leefomgeving. Vlaanderen heeft in de Vlaamse klimaatstrategie 2050 (goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 20 december 2019) het streefdoel vastgelegd om de Vlaamse niet-ETS-broeikasgasemissies (Emission Trading System) met 85% te reduceren tegen 2050 (t.o.v. 2005). De energie-intensieve industrie en de elektriciteitssector beogen via het ETS-systeem een reductie van 43% tegen 2030 t.o.v. 2005. Voor de overige sectoren, met name transport, gebouwen, landbouw, niet-ETS-industrie en afval, is een gezamenlijke reductie van 30% voorzien tegen 2030 t.o.v. 2005.⁴⁴



De Vlaamse havens vormen belangrijke logistieke knooppunten met aanwezigheid van belangrijke bedrijvenclusters, actief in energie-intensieve activiteiten, zoals bv. chemie, petrochemie en staalindustrie.

Belangrijk is deze ondernemingen te verankeren in Vlaanderen. Buiten de logistieke troef, moet er ingezet worden op blijvende verbetering van de energie-efficiëntie om deze ondernemingen binnen de wereldtop op dat gebied te houden. Het Vlaamse beleidsinstrument van de energiebeleidsafspraken speelt hierop in. Met een horizon van 2030 zal niet alleen ingezet moeten worden op blijvende verbetering

van de energie-efficiëntie bij deze energie-intensieve ondernemingen, maar ook op het bewandelen van het transitiepad naar een koolstofarme industrie. Hierbij kan ingezet worden op elektrificatie, waterstofgebruik, CCU/S, restwarmtebenutting, enz.

Een Vlaamse havenstrategie kan een bijdrage leveren aan deze verbreding van de energiebeleidsafspraken met individuele ondernemingen. Bijvoorbeeld in het mee faciliteren van de vertaling van sectorale transitiepaden naar individuele engagementen van ondernemingen die in de haven gelegen zijn.

” Het pijpleidingennetwerk kan nog uitgebreid worden om grotere volumes te transporteren.

⁴¹ PCI Projects in cross-border carbon dioxide (CO2) transport networks, CO2TransPorts.
⁴² Een coalitie van 8 partijen die de grootschalige afvang en opslag van industriële havenemissies beogen in de haven van Antwerpen. Het potentieel van dit project is om tegen 2030 de helft van de CO2-emissies in de haven (18,65 miljoen ton broeikasgasemissies in 2017) op deze manier af te vangen.
⁴³ Het North-C-Methanol project is het eerste project in de realisatie van de North-CCU-Hub Roadmap. Het bestaat uit een electrolyse eenheid met een vermogen van 63 MW, die water splitst in groene waterstof en zuurstof, gebruikmakend van energie van windparken op zee. Zuurstof kan lokaal gebruikt worden in de staalindustrie. Groene waterstof zal gecombineerd worden met afgevangen CO2 afkomstig van industriële puntbronnen in een katalytische methanolsynthese eenheid met een productiecapaciteit van 45.000 ton methanol per jaar.

⁴⁴ Draagt bij tot doelstelling 35 - Vizier 2030.



Haven Antwerpen

GROENE TRANSITIE VAN DE INDUSTRIE

Om bovenstaande trendbreuk waar te maken, zet Vlaanderen de komende tien jaar in op de ondersteuning van innovatie en de voorbereiding van de nodige infrastructuur. Zo kunnen nieuwe, klimaatvriendelijke processen en technologieën breed uitgerold worden.

Binnen de industriële sector zijn verschillende technische opties en innovaties beschikbaar om de transitie naar een lage-uitstootindustrie te realiseren. De Vlaamse zeehavens nemen hierin een leidende rol op.

Vandaag is de industrie een grote verbruiker van fossiele brandstoffen: olie, steenkool en aardgas. De ambitie is om dit verbruik deels te elektrificeren en de industrie deels te laten overschakelen op afvalstromen en klimaatneutrale brandstoffen. Havenbedrijven richten zich nu al volop op verduurzaming. De zeehavens investeren verder in windmolenparken (offshore en binnen het havengebied) en stimuleren het gebruik van zonne-energie.⁴⁵ Binnen de havens is er ook het besef dat verduurzaming niet alleen een maatschappelijke plicht

is. Dat besef vormt een opportuniteit om een voortrekkersrol op te nemen op wereldvlak. Inzetten op (de ontwikkeling van) innovatieve klimaatneutrale oplossingen levert niet alleen een bijdrage aan de samenleving, maar biedt ook nieuwe kansen voor de industrie.

De Vlaamse havens willen via verschillende maatregelen hun afhankelijkheid van fossiele brandstoffen verminderen, wat leidt tot CO₂-reducties. Om deze maatregelen verder aan te vullen en kracht bij te zetten, vormt de afvang en opslag of het hergebruik van CO₂ (carbon capture, utilisation and storage of CCUS) een veelbelovende weg om resterende emissies te elimineren. Om CCUS-toepassingen te faciliteren is de oprichting van een CO₂-pijpleidingennetwerk noodzakelijk: een netwerk voor transport, (tijdelijke) opslag en gebruik van CO₂ ter bevordering van de circulaire koolstofeconomie.⁴⁶ De Vlaamse industrie is sterk geconcentreerd in clusters rond bepaalde maritiem-logistieke industriële knooppunten. Aanwezige installaties kunnen zo stromen, zoals CO₂, H₂, warmte en materialen, uitwisselen en valoriseren. **Deze industriële symbiose in clusters op het vlak van reststromen** vergt

intensieve samenwerking en informatie-uitwisseling tussen bedrijven om de productieprocessen op elkaar af te stemmen. Industriële restwarmte wordt maximaal gerecupereerd tegen 2050. Warmte die niet meer gebruikt kan worden binnen de industrie wordt via warmtenetwerken aangewend voor verwarming (koppeling met steden, gebouwen) en andere toepassingen, zoals stoomrecuperatie.⁴⁷

Aangezien we in Vlaanderen voor een belangrijk deel van onze energiebehoefte in 2050 afhankelijk blijven van import uit andere landen⁴⁸, spelen de havens ook een rol in de nodige **invoer en opslag van klimaatneutrale brandstoffen**. Ook daar nemen havenbesturen en bedrijven vandaag al een voortrekkersrol op door bijvoorbeeld de mogelijkheid naar import van waterstof te onderzoeken. Ook de eigen productie van groene waterstof wordt in verschillende havens onderzocht, zoals in de havens van Zeebrugge en Oostende die elk de bouw van een waterstoffabriek beogen. Het is onze ambitie om van Vlaanderen een **waterstof-topregio** te maken, met onder andere steun voor concrete projecten die op korte termijn gerealiseerd kunnen worden. Dergelijke projecten kunnen een belangrijke impuls geven aan onderzoek en ontwikkeling rond deze materie. We bereiden ons in Vlaanderen nu al maximaal voor op de transitie naar een waterstofeconomie en een eventuele Europese IPCEI⁴⁹ voor waterstof.⁵⁰

Kortom, door de aanwezigheid van industriële clusters zijn zeehavens uitermate geschikt voor de verdere uitbouw van hernieuwbare energie. Ze kunnen zo ook de negatieve effecten van de havenactiviteiten verder verminderen. Daarnaast zal duurzaamheid en energie-efficiëntie in de toekomst een belangrijk concurrentieel voordeel zijn.

GROENE TRANSITIE VAN DE SCHEEPVAART EN HET WEGVERKEER

Om mee te kunnen met de doelstellingen van het klimaatakkoord van Parijs en met

de luchtkwaliteitsdoelstellingen, zal ook de internationale scheepvaart belangrijke reducties moeten verwezenlijken, in lijn met de inspanningen van andere sectoren. Voor de internationale scheepvaart zet de Vlaamse overheid in op samenwerking op EU- en mondiaal niveau (IMO⁵¹, CCR⁵²). De IMO beoogt tegen 2050 een halvering van de uitstoot door internationale zeevaart⁵³. Maar naast ambitieuze 2050-doelstellingen is er ook nood aan een breed scala aan maatregelen, zowel technologische, operationele als marktinstrumenten. Klimaatneutrale brandstoffen ((bio) methanol, waterstof) zullen een sleutelrol spelen in de defossilisering van de internationale lucht- en scheepvaart. Daarvoor is er nood aan betaalbare klimaatneutrale brandstoffen op grote schaal. De zeehavens spelen een belangrijke rol in de transitie van fossiele brandstoffen naar hernieuwbare energiebronnen in de zeevaart. In alle havens lopen initiatieven om samen met privépartners de mogelijkheden van klimaatneutrale brandstoffen te onderzoeken (zoals (bio)methanol, waterstof en elektrische energie).⁵⁴

De emissies in de zeevaart en de binnenvaart kunnen verder gereduceerd worden door het gebruik van schonere brandstoffen en motoren en van walstroom. De Vlaamse overheid en de zeehavens dragen hieraan bij met de vergroening van hun vloot. We zetten in op de verdere uitbreiding van de walstroominstallaties voor de binnenvaart. We bekijken ook wat we kunnen bereiken met de uitrol van walstroom voor de zeevaart, rekening houdend met de internationale positie van onze havens. Het gebruik van walstroom tempert de lokale uitstoot (NO_x, SO_x en fijn stof) van (zeelschepen, wat de lokale luchtkwaliteit ten goede komt. We laten ook ruimte voor andere klimaatneutrale oplossingen.

Naast deze maatregelen bestaat er ook de Environmental Shipping Index (ESI). Meer dan 50 havenbedrijven gebruiken dit vrijwillig internationaal systeem al, dat de milieuperformantie van schepen weergeeft met een score. In Vlaanderen

gebruiken de havenbedrijven de ESI voor differentiatie van havenrechten: minder havengelden bij een betere ESI-score.

Samen met de havens blijven we ook inzetten op efficiënte en emissiearme voertuigen op de weg. De Vlaamse overheid en de havens werken samen om emissiefraude aan te pakken en het gebruik van efficiëntere en emissiearme vrachtwagens aan te moedigen. Hiervoor stimuleren we de voertuigenmarkt, bouwen we de laad- en tankinfrastructuur verder uit (ook in de havens) en bevorderen we innovatie om oplossingen te ontwikkelen voor vrachtovervoer. Op termijn zullen nieuwe technologieën en energiedragers een belangrijke rol spelen (e-trucks, e-highways, brandstofcellen, waterstof, ...).⁵⁵

CIRCULAIRE ECONOMIE

De circulaire economie biedt een antwoord op de grote uitdaging om veel **efficiënter (inclusief hergebruik) om te gaan met grondstoffen**. Het gaat om een veerkrachtige economie die voorziet in onze behoeften, zonder onaanvaardbare milieudruk en zonder uitputting of uitsluiting van hulpbronnen. Door de circulaire economie zullen nieuwe (lokale) ketens ontstaan, wat goed is voor de shortsea shipping en de binnenvaart.

Deze opgave vraagt om veranderingen inDeze opgave vraagt om veranderingen in brede zin. We zullen technische, sociale en systeeminnovaties moeten doorvoeren, wat een impact heeft op ons ruimtegebruik. De circulaire economie haakt ook direct in op het klimaatbeleid,



” De ambitie is om het verbruik van fossiele brandstoffen deels te elektrificeren.

⁴⁵ Draagt bij tot doelstelling 36 - Vizier 2030.
⁴⁶ Draagt bij tot doelstelling 38 en 41 - Vizier 2030.
⁴⁷ Draagt bij tot doelstelling 37 - Vizier 2030.
⁴⁸ Vlaamse Klimaatstrategie 2050.
⁴⁹ Important Project of Common European Interest.
⁵⁰ Draagt bij tot doelstelling 32 - Vizier 2030.

⁵¹ International Maritime Organization, gespecialiseerd agentschap van de Verenigde Naties.
⁵² Centrale Commissie voor de Rijnvaart.
⁵³ IMO strategy on the reduction of greenhouse gas emissions by ships, IMO, 2018.
⁵⁴ Draagt bij tot doelstelling 35, 36, 37 - Vizier 2030.
⁵⁵ Van Lier, T.; Mommens, K.; Vanhulle, A.; Van Winkel, J.; Macharis, C. (2019). Roadmap voor vermindering van klimaat- en luchtmissies van vrachtovervoer. Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

”De transitie naar een koolstofarme economie biedt vooral kansen aan de Vlaamse havens.

onder andere omdat meer dan de helft van de broeikasgasemissies materiaalgerelateerd is.⁵⁶ Circulaire economie is ook sterk vervlochten met biogebaseerde, waterstof-, deel-, duurzame chemie-, post-carboneconomie, enz. Tegelijk kan het ook niet los worden gezien van de in deze havenstrategie geformuleerde speerpunten zoals logistiek, connectie met het achterland en ruimtelijke intensivering, modal shift, of met hefboomen zoals innovatie en digitale transformatie, Europese financiering en tewerkstelling.

De transitie naar een circulaire en koolstofarme economie biedt vooral nieuwe economische kansen aan de Vlaamse havens en de hele Vlaamse regio. Deze uitdagingen krijgen meer en meer een plaats in de strategie van de Vlaamse havenbedrijven en leiden tot de ontwikkeling van allerlei initiatieven en pilots. Dit gaat hand in hand met de veranderende rol van de havenbedrijven. Hierbij worden onder meer nieuwe activiteiten ontplooid om circulaire systemen tot stand te brengen en zo de toegevoegde waarde te verhogen.

Sinds enkele jaren is de circulaire economie aan een internationale en lokale

opmars bezig.⁵⁷ De komende jaren wordt maximaal aangesloten op de Vlaamse Roadmap Circulaire Economie 2020-2030 (die wordt nu opgemaakt in het kader van het Vlaams Klimaatbeleidsplan) en de specifieke veranderaanpak per sector of grondstoffenketen. Concreet gaat het om de prioritaire werkagenda's (chemie/kunststoffen, bouw, water, bio-economie/voedsel, andere productketens) die belangrijk zijn voor de Vlaamse economie en waar al veel maatschappelijk draagvlak voor bestaat. Bovendien sluiten deze werkagenda's aan bij de prioriteiten van de Europese Commissie en het relanceplan Vlaamse veerkracht. Om de doelen te bereiken en goede voorwaarden te creëren, wordt er ook ingezet op hefboomen zoals wet- en regelgeving, kennis en innovatie, ondernemerschap, financiering, vaardigheden en sensibilisering. De uitdaging is groot omdat ze ook complex is: om een lineaire lock-in te vermijden moeten havenbedrijven niet alleen hun rol en kerntaken heroverwegen, maar ze moeten ook hun eigen business model herdenken. Het ontwikkelen van business modellen met gelieerde partners, het initiëren en bevorderen van CE-gerelateerde netwerken, en een intensievere samenwerking met bedrijven en belanghebbenden, zijn de sleutels voor een CE-georiënteerde strategische verandering. De specifieke verschillen tussen de Vlaamse havens maken dat er niet één circulair model overal toepasbaar is en dat **maatwerk noodzakelijk** is.

Belangrijk is dat de CE-transitie niet alleen gericht is op de mogelijke bedreiging van de hoeveelheid behandelde goederen, omdat CE ook kansen creëert voor **nieuwe en andere stromen**. De CE-transitie impliceert verkorte en meer regionale goederenstromen, en mogelijk ook omgekeerde materiaaltransacties, wat ook goed is voor shortsea shipping en de binnenvaart. Daarom zijn samenwerking en data-uitwisseling met belangrijke klanten van havens over hun

veranderende stromen cruciaal om deze kansen te grijpen. In die zin heeft een succesvolle circulaire haven ook een slimme digitalisering en meer datacontrole.⁵⁸

De transformatie van het havensysteem is een continu proces, dat wordt bijgesteld op basis van ervaringen en nieuwe kansen. In het kader van het traject **Circulaire (Stad) Havens** werd samen met verschillende betrokkenen een belangrijke aanzet gegeven voor zo'n continu proces. Maar ook voor een aangepaste werkwijze om de gedeelde vragen scherper te krijgen, strategieën te diversifiëren en samen robuuste oplossingen te ontwikkelen, uit te proberen en te verankeren. In ons streven naar een meer circulaire economie zullen we de data gekoppeld aan de afvalstromen in kaart brengen, waardoor deze potentiële grondstoffen worden samengebracht op transparante wijze, via vraag en aanbod.⁶¹

Terwijl de bewustwording voor een CE-transitie groeit, er steeds meer pilots in de steigers worden gezet, het belang van data en een aangepaste infrastructuur toeneemt, er ervaring wordt opgedaan met nieuwe circulaire businessmodellen, blijven nog veel kennisvragen onbeantwoord. Vlaanderen Circulair zal daarom een **kennis- en onderzoeksagenda** uitwerken voor circulaire havens. Relevante kennisvragen zijn o.a. rond het verwerven van inzicht en transparantie in afval-, materialen- en goederenstromen, het verwerven van nieuwe inzichten in innovatief bestuur en zakelijke kaders, het verder ontwikkelen van de link tussen strategie en commercieel levensvatbare bedrijfsmodellen, het meten en monitoren van de toegevoegde waarde van CE-investeringen en ruimtelijke consequenties van de CE-transformatie.

RUIMTELIJKE INTENSIVERING

In Vlaanderen is de trend naar intensievere ruimtegebruik, ook binnen industriële zones, ingezet. We genereren **een hoger ruimtelijk rendement** in havengebieden

door de ingenomen ruimte beter te benutten en meer activiteiten op dezelfde oppervlakte te organiseren. Dat bevordert ook de leefkwaliteit van de ruime omgeving.

Als gebiedsbeheerder staan de Havenbedrijven in voor het optimaal ruimtegebruik binnen het havengebied. Havenontwikkeling zal nog meer oog hebben voor het verhogen van het ruimtelijk rendement door middel van een **doelmatig grondbeleid** met een gepast uitgiftebeleid (concessieverlening, wederinkoop) en een optimale interactie met de natuurwaarden in en rond de havengebieden.⁶²

Economische activiteiten verbonden aan de havens zoeken steeds vaker ruimte in het achterland. **Goederenstromen maximaal afkoppelen van het wegennet** en meer inzetten op goederenvervoer via spoor, binnenvaart, pijpleidingen of andere innovatieve oplossingen (zoals bijvoorbeeld ondergrondse logistieke systemen), dat draagt bij tot **efficiënt ruimtelijk gebruik van het achterland**. We trekken ook activiteiten die geen rechtstreeks verband hebben met de havens uit het havengebied via achterlandcorridors naar intermodale platformen. Bij efficiënt ruimtegebruik in het achterland wordt er ruimte voorbehouden voor deze bedrijven en activiteiten, maar is er ook nog voldoende economische ruimte voor watergebonden bedrijven en activiteiten. Samen met de verschillende actoren in het achterland werken we aan 'het juiste bedrijf of de juiste activiteit op de juiste plaats', binnen de beleidskaders van het beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Het investeringsprogramma en de voorziene acties uit de beleidskaders bepalen mee de ruimtelijke agenda. We creëren er ruimte (fysiek en institutioneel) om onder meer e-commerce aan te trekken.

Tot slot is het voor de **integratie van de haven en de stedelijke economie** aangewezen om te onderzoeken hoe we

de ruimte in het raakvlak tussen haven en stad duurzamer kunnen invullen en welke functies zich kunnen situeren in de overganggebieden tussen haven en stad. Dikwijls kan in deze zones duurzamer omgegaan worden met de ruimte. Daarnaast kunnen bijvoorbeeld start- en scale-ups, die diensten ontwikkelen voor de haven, hier een plaats vinden.

KLIMAATADAPTATIE

Om ons te wapenen tegen de klimaatverandering vormen samenwerking en kennisdeling met de havens belangrijke hefboomen. De laatste jaren merken we dat de maatschappelijke en economische risico's verbonden aan de klimaatverandering toenemen. Denk aan overstromingsschade, droogte (met impact op de scheepvaart), waterbeschikbaarheid, verzilting en hitteoverlast, hogere frequentie van stormen, ... Al deze factoren kunnen een bedreiging vormen voor de concurrentiekracht van de havens. De invloed van de klimaatverandering op de havens vertaalt zich vooral in gevolgen voor de toegankelijkheid (waterstanden), waterbeschikbaarheid en infrastructuur. Onder invloed van de klimaatverandering valt te verwachten dat er vaker (opeenvolgende) periodes van beperkte neerslag, hoge temperaturen en waterschaarste zullen voorkomen. Toch willen de overheid en

de havenbedrijven transport over water verder blijven stimuleren. Dat leidt tot de ontwikkeling van een geïntegreerd waterbalansmodel.⁶³

Om de impact van de klimaatverandering te verkleinen en de biodiversiteit en milieukwaliteit te verbeteren, wordt er doorheen de klimaatadaptatiestrategie gebruikgemaakt van Nature Based Solutions.⁶⁴ Met de **Blue Deal** pakken we de droogteproblematiek en de waterschaarste op een krachtdadige manier aan. We zetten in op infiltratie om van Vlaanderen opnieuw een spons te maken. Zo geven we water weer ruimte en kunnen we het optimaal benutten.⁶⁵ ⁶⁶

Het Project Kustvisie onderzoekt welke aanpak nodig is om ook onze kust en het achterland op lange termijn te beschermen tegen de zeespiegelstijging, rekening houdend met de meest recente voorspellingen en wetenschappelijke inzichten, en met aandacht voor het behoud van de toegankelijkheid van de kusthavens. De Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie (VNSC) voert studies uit en ontwikkelt een langetermijnperspectief voor natuur en toegankelijkheid. In het kader van de klimaatverandering zetten Vlaanderen en Nederland samen in op de bescherming en ontwikkeling van de natuur en het **waarborgen van de toegankelijkheid** tot het Schelde-estuarium.



Haven Antwerpen

⁵⁶ 7 kernboodschappen over de link tussen circulaire economie en klimaatverandering <https://www.ovam.be/link-tussen-materialenbeleid-en-klimaatbeleid>.

⁵⁷ Belangrijke richtinggevendende kaders zijn de wereldwijde Agenda voor Duurzame Ontwikkeling (SDG's) en meer recent de Europese Agenda voor de Circulaire Economie en de European Green Deal. Met Vizier 2030 geeft Vlaanderen een invulling aan de oproep van de VN om de SDG's uit de mondiale 2030 Agenda voor Duurzame Ontwikkeling te vertalen naar eigen doelstellingen en beleid. Circulariteit is ook ingebed in de Europese Bioeconomy Strategy, Urban Agenda en het regionale en territoriale beleid, en zit in de kern van economische relanceprogramma's als antwoord op de klimaatverandering en de COVID-19-pandemie.

⁵⁸ Draagt bij tot doelstelling 38 - Vizier 2030.

⁵⁹ Special Issue 'Port Strategy for Sustainable Development: circularization and value creation'. In: Sustainability Journal.

⁶⁰ Zie www.circularports.eu (vanaf oktober 2020 online).

⁶¹ Relanceplan Vlaamse Veerkracht 2020.

⁶² Draagt bij tot doelstelling 49 - Vizier 2030..

⁶³ Draagt bij tot doelstelling 40 - Vizier 2030.

⁶⁴ Definitie 'Nature Based Solutions', Europese Commissie: "Solutions that are inspired and supported by nature, which are cost-effective, simultaneously provide environmental, social and economic benefits and help build resilience. Such solutions bring more, and more diverse, nature and natural features and processes into cities, landscapes and seascapes, through locally adapted, resource-efficient and systemic interventions."

⁶⁵ Relanceplan Vlaamse Veerkracht 2020.

⁶⁶ Draagt bij tot doelstelling 44 en 45 - Vizier 2030.



Hefbomen

Op wereldvlak verschuift het economische zwaartepunt richting Azië. China zet in op de versterking van een netwerk over land en zee met het Belt and Road Initiative en strategische havenprojecten. Tegelijkertijd lijkt protectionisme wereldwijd steeds vaker de kop op te steken.

Haven Antwerpen



1. Internationale positionering van de havens en regio wereldwijd

Het is van vitaal belang voor de economie van ons land dat onze havens hun positie in de wereldeconomie behouden en dat die niet in het gedrang komt door machtsverschuivingen in het multilateraal handelssysteem. We staan open voor buitenlandse investeerders, maar zijn niet naïef. In het kader van een economisch veiligheidsbeleid zetten we binnen het nieuwe Europese kader een transparant screenings- en blokkeringsmechanisme op poten waarmee we buitenlandse investeringen met risico's voor de veiligheid en de openbare orde kunnen evalueren en blokkeren wanneer die evaluatie negatief is. We hebben hierbij bijzondere aandacht voor het beschermen van onze strategische infrastructuren waaronder havens. EWI en FIT werken dit verder uit om vervolgens, in een tweede fase, verder af te stemmen met de andere overheden in ons land.⁶⁷

Volgens de Vlaamse overheid zijn regelmatig overleg, vlotte informatiestromen en kennisdeling cruciaal om de positie van de havens in de Vlaamse en Europese economie ten volle te kunnen vrijwaren en ontwikkelen. Bijvoorbeeld bij de standpuntbepaling in internationale handelskwesties of bij het opsporen en wegwerken van handelsbelemmeringen. De Vlaamse overheid wil de terugkoppeling met de havens verder intensiveren, met het oog op de **Vlaamse standpuntbepaling op Europese en internationale fora**.

Voor veel internationale actoren zijn de Vlaamse havens en havensteden het eerste contactpunt met Vlaanderen. De Vlaamse havens zijn dan ook van cruciaal belang voor **Vlaanderens internationale profilering** als een innovatieve, performante handelsregio die een essentiële rol speelt in de wereldhandel. Als maritiem-logistieke industriële clusters maken de havens ook integraal

deel uit van het Vlaamse imago als **"State of the Art"**. Met andere woorden zijn de Vlaamse havens het bewijs dat Vlaanderen in een veranderende wereld een voortrekkersrol speelt op het vlak van industrie, logistiek, innovatie en internationale samenwerking. Gezien het gemeenschappelijke belang van Vlaanderens internationale profilering voor de havens en Vlaanderen in het algemeen, zet de Vlaamse overheid in dit opzicht in op een voortzetting van de nauwe samenwerking met de havengemeenschap.⁶⁸

Om de groei van het Vlaamse havenlandschap verder te versterken, zet de Vlaamse overheid in op **het doelgericht aantrekken van investeringen**. Dat is nodig om enerzijds meer trafiek richting de Vlaamse havens te genereren en anderzijds om de mogelijke lacunes (gaps) in te vullen die nodig zijn om de trends en evoluties te volgen. Onze maritiem-logistieke industriële cluster digitaliseren en verduurzamen

kunnen we namelijk niet zonder internationale kennis en kunde. Samen met de havenautoriteiten begeleidt het Vlaams Agentschap voor Internationaal Ondernemen de **internationalisering** van bedrijven en innovatieve oplossingen (circulariteit, duurzame energie, IT-oplossingen, ...).⁶⁹

Het maritiem trainingsinstituut APEC brengt maritieme experts en professionals samen uit alle hoeken van de wereld via haar seminars en opleidingen. Zo kunnen ze hun competenties en expertise delen, uitbreiden en verbeteren. Op die manier creëren we **een netwerk van havens** om knowhow rond havenmanagement uit te wisselen. Het is een krachtige manier om relaties op te bouwen met maritieme regio's over heel de wereld.

⁶⁷ Vlaams Regeerakkoord 2019-2024

⁶⁸ Samenwerkingsovereenkomst Branding Smart Logistics Havens/FIT/MOW, 5 juli 2018.

⁶⁹ Draagt bij tot doelstelling 26 en 27 - Vizier 2030.

2. Samenwerking tussen havens onderling (nationaal en internationaal) en tussen havens en de Vlaamse overheid

Samenwerking tussen de Vlaamse zeehavens zal leiden tot een sterkere concurrentiepositie op wereldschaal en tot efficiënter gebruik van middelen. Bovendien zijn havens dikwijls complementair en kunnen in de toekomst de strategieën van havenbedrijven bij de ontwikkeling van nieuwe activiteiten beter op elkaar afgestemd worden. Daarnaast speelt de interregionale samenwerking met de andere Belgische havens (in Vlaanderen, Brussel en Wallonië) een belangrijke rol in het bundelen van goederenstromen en de modal shift.



De Stad Antwerpen en de Stad Brugge gaven op 12 februari het officiële startschot voor een eenmakingstraject dat naar verwachting een jaar in beslag zal nemen. De havens versterken op die manier hun positie in de wereldwijde logistieke keten en beogen om de duurzame groei te bestendigen. De eengemaakte haven zal het voortouw nemen in de transitie naar een koolstofarme economie en wil de eerste wereldhaven worden die economie, mens en klimaat verzoent.

In het gezamenlijk plan van beide havens bepaalden beide havens volgende drie strategische prioriteiten: duurzame groei, weerbaarheid en leiderschap in de energie- en digitale transitie. Dit sluit perfect aan bij de doelstellingen, speerpunten en hefboomen van de Vlaamse havenstrategie.

Samen worden de havens van Antwerpen en Zeebrugge in Europa de belangrijkste containerhaven (157 mio ton/jaar), één

van de grootste breakbulkhavens en de grootste haven voor overslag van voertuigen. De ééngemaakte haven is de belangrijkste chemische hub en staat voor 15% van de totale doorvoer van gas in Europa. Tot slot wordt het de grootste cruisehaven van de Benelux. Samen staan de havens sterker en kunnen ze meer realiseren.

Het is in de eerste plaats het doel van de Vlaamse havenstrategie om de positie van onze havens als maritiem-logistieke industriële cluster te behouden en te versterken. De Vlaamse havenstrategie bundelt de krachten en kennis, zodat elke geïnvesteerde euro meer waard wordt en maximaal gewapend is tegen de volatiliteit van de markten. De Vlaamse overheid wil, samen met de havenbedrijven en de brede private havengemeenschap, de samenwerking en de investeringen op een geïntegreerde wijze benaderen. De oprichting van de nieuwe fusiehaven past dan ook perfect binnen deze doelstellingen.

Ook op het vlak van **samenwerking met de federale overheid** neemt de Vlaamse overheid haar verantwoordelijkheid. Bepaalde materies vallen (deels) buiten de bevoegdheid van de Vlaamse overheid, met name douane, voedselveiligheid, spoor, beveiliging/veiligheid en energie. Hier ondersteunen we de havenbedrijven maximaal door op federaal niveau deze zaken te bepleiten, met respect voor de bevoegdheidsverdeling.

Vandaag vindt er al veel overleg plaats en werken de **Vlaamse overheid en de havens** op verschillende domeinen samen. Een mooi voorbeeld hiervan

is de koepelovereenkomst die tussen de Vlaamse overheid en de Vlaamse zeehavens werd afgesloten. Hierin is vastgelegd dat op projectbasis rond bepaalde thema's van strategisch belang wordt samengewerkt. De uitwerking in individuele overeenkomsten concretiseert deze samenwerking verder op maat van elke haven.

De Vlaamse overheid gaat samen met de havenbedrijven na op welke manier ze onderling én met de Vlaamse overheid de samenwerking kunnen verbeteren. In het kader van een efficiëntere Vlaamse overheid onderzoeken we ook in overleg met het departement F&B of het opportuun is om spending reviews op te zetten in het Vlaamse havenbeleid.

De Vlaamse havens zijn natuurlijk gesitueerd in een ruimere geo-economische regio. Zo is bijvoorbeeld de samenwerking met Nederland en Duitsland op het vlak van mobiliteit, energie en circulaire economie primordiaal, ook in het kader van het verkrijgen van EU-financiering. Om de Vlaams-Nederlandse samenwerking te bevorderen, houden de Vlaamse overheid en de Nederlandse autoriteiten regelmatig overleg. Een concreet voorbeeld van grensoverschrijdende havensamenwerking tussen Antwerpen, North Sea Port en Rotterdam is het PCI-project CO2 TransPorts (Project of Common Interest), waarbij samen wordt ingezet op de afvang en opslag van CO2. We werken ook samen met de Duitse deelstaat Noord-Rijn-Westfalen op het gebied van mobiliteit en verkeersstromen tussen de Vlaamse havens en de regio Noordrijn-Westfalen.⁷⁰



3. Strategisch omgevingsmanagement/stakeholdermanagement

Met een samenwerkingsmodel, gebaseerd op permanent overleg met stakeholders in en rond het havengebied, creëren we maatschappelijk draagvlak. Draagvlakcreatie, dialoog en communicatie met alle stakeholders zijn essentieel in het globale proces van strategisch omgevingsmanagement.⁷¹

Het maatschappelijk belang van de havens in de verf zetten via **open en transparante communicatie** vormt een groot onderdeel van deze strategische benadering. Belangrijk is een monitoring die breder is dan de logistieke activiteiten, waar per kwartaal over gerapporteerd wordt. **Gecertificeerde duurzaamheidsrapporten** zijn een sterk instrument om de maatschappelijke meerwaarde van de havengebieden op te volgen. Bij de strategie bepaling van de havens worden, naast de economische motivatie, ook milieu- en sociale overwegingen steeds relevanter. Ook doelstellingen omtrent duurzaamheid en initiatieven op het vlak van Corporate Social Responsibility (CSR) en

stakeholdermanagement winnen aan belang.

De havengebieden regelmatig openstellen voor de omwonenden helpt bij het bijstellen van het beeld dat omwonenden hebben bij het belang, de werking en de inspanningen van havenbedrijven voor klimaat, natuur en het beperken van overlast. **De Vlaamse Havendag, het Havencentrum en de loop- en wandelevenementen in de havens** zijn voorbeelden van concrete initiatieven die de havenbedrijven nu reeds nemen om het brede publiek vertrouwd te maken met de veelzijdigheid van het havengebeuren.

” Bij de strategie-bepalingen van de havens worden de milieu- en sociale overwegingen steeds relevanter.



⁷⁰ Intentieverklaring over samenwerking op het gebied van mobiliteit en verkeer, 2019.

⁷¹ Draagt bij tot doelstelling 51 - Vizioer 2030.



4. Hervorming van omgevingsrecht

Bedrijven, particulieren en overheden moeten sneller een vergunning kunnen krijgen. Daarom willen we minder regeltjes en meer efficiëntie.⁷² Dat betekent verouderde regelgeving schrappen, vrijstellingen van vergunningen uitbreiden, aanbestedingsprocedures versnellen, doorlooptijden van investeringsprojecten verkorten, ... Kortom, een realisatiegerichte aanpak binnen onze administratie.



Zonder afbreuk te doen aan efficiënte en effectieve inspraak laten we het maatschappelijk belang primeren op individuele belangen. Binnen onze regelgeving streven we voortdurend naar regelluwig zijn. Door gebruik te maken van de decretales mogelijkheden van **regelluwe zones en experimenteerwetgeving** creëren we ook ruimte voor duurzame innovaties.

Havenbeleid en -ontwikkeling hangen nauw samen met de implementatie van omgevingsrecht en omgevingsbeleid. Rekening houdend met deze krijtlijnen zou elke haven zijn 'maatschappelijke en milieugebruiksruimte' in kaart moeten brengen. Het doel is om betwistingen van een concreet project te vermijden. Dat doen we door samen met de stakeholders deze ruimte en de bijhorende maatschappelijke invloeden vooraf en algemeen vast te leggen. Hiervoor hervormen we de huidige verplichting van de milieueffectenrapportage.

Bovendien zet de Vlaamse overheid in op juridisch robuuste plannen en snellere vergunnings- en beroepsprocedures. Hoewel de Vlaamse plan- en vergunningsprocedure de afgelopen jaren werd geflexibiliseerd voor grote infrastructuurprojecten, met een verdere facilitering naar havens toe, voorzien we een evaluatie van het decreet Complexe Projecten.

De **VIP-cel** van het departement Omgeving wordt ook versterkt. Zo kan er aan een groter aantal infrastructuurprojecten het VIP-statuuut gegeven worden, met begeleiding op maat. We optimaliseren de omgevingsvergunning door de **dossierlast** te verlagen en beslissingen sneller, beter, oplossingsgericht en op het juiste niveau te laten nemen.

Daarnaast wordt de procedure voor de **Raad voor Vergunningsbetwistingen** herbekeken, met het oog op rechtszekerheid. De bevoegdheid om niet enkel een vergunning te vernietigen, maar eventueel ook aan te passen, wordt onderzocht. Dat komt ook de doorlooptijd ten goede. Tegelijk verhogen we het **aantal rechters binnen dit bestuursrechtcollege** om de doorlooptijd van de beroepsprocedures in te korten tot maximaal negen maanden en de achterstand weg te werken.

Om het wetgevend proces te verbeteren en om bestuursgeschillen nog sneller te kunnen beslechten, worden op federaal niveau ook de procedures bij de Raad van State geëvalueerd en indien nodig herbekeken. Zo willen we de **doorlooptijd verkorten** en de rechtszekerheid bevorderen.

” Verouderde regelgeving schrappen, aanbestedingsprocedures versnellen.



5. Innovatie en digitale transformatie

Innovatie is een belangrijke pijler van de havenstrategie. Dankzij de positie die de havens in Vlaanderen innemen als toonaangevende maritiem-logistieke industriële knooppunten, vormen ze de ideale partners om innoverende projecten in Vlaanderen te lanceren en mee (uit) te dragen. De Vlaamse overheid wil deze troef verder uitspelen door de havens intensief in te schakelen in de kenniseconomie.

Innovatie is een belangrijke pijler van de havenstrategie. Dankzij de positie die de havens in Vlaanderen innemen als toonaangevende maritiem-logistieke industriële knooppunten, vormen ze de ideale partners om innoverende projecten in Vlaanderen te lanceren en mee (uit) te dragen. De Vlaamse overheid wil deze troef verder uitspelen door de havens intensief in te schakelen in de kenniseconomie.

De dynamiek in de havengebieden en clusters vormt de proeftuin bij uitstek voor innovatie. Als Vlaamse overheid ontwikkelen we een kader om regelgevende belemmeringen, verouderde voorschriften of administratieve hinderpalen aan de kant te schuiven. Voor concepten zoals 5G en automatisering worden de havens zo de ideale locaties voor regelluwe zones.

In innovatieve concepten spelen **incubatiecentra en start-ups** een versterkende rol als **katalysator** in samenwerkingsverbanden tussen bedrijven, onderzoeksinstituten en de overheid.⁷³ We zetten verder in op de **clusterwerking** en maken de **regelgeving futureproof**.

Innovatie is een hefboom die in alle onderdelen van de havenstrategie zowel een uitdaging als een opportuniteit vormt. Vooruitstrevende technologieën geven

soms een nieuwe oplossingsrichting aan moeilijke vraagstukken. Onder meer in energietransitie en klimaatadaptatie, modal shift, ruimtegebruik en duurzame groei zetten we volop in op innoverende concepten.⁷⁴

Anticiperen op de digitale evolutie is een grote uitdaging voor havens en overheid. Wereldwijd breken nieuwe projecten door die gebruikmaken van data, artificiële intelligentie, blockchain en ITS-toepassingen (Intelligent Transport Systems). De Vlaamse overheid wil een **koploper** worden in innovatie op het vlak van nieuwe technologieën.⁷⁵

Een kenmerkend voorbeeld van de digitale (r)evolutie is de huidige transformatie van de digitale infrastructuur. Als multimodaal overslagpunt waar

verschillende actoren samenkomen, vormen de havengebieden een ideale plaats om een (lokaal) **5G-netwerk** aan te bieden. De verhoogde capaciteit om data te versturen laat toe om in de eerste plaats de huidige processen te optimaliseren. Zo kan bijvoorbeeld cargo nauwkeuriger in realtime via track & trace gevolgd worden en kunnen bedrijven dit netwerk gebruiken voor hun interne communicatie. Ook de (video)communicatie tussen schip en wal kan via dit netwerk plaatsvinden. Bovendien blijft 5G een sleutelrol spelen in toekomstige evoluties, zoals **automatisering en drones**. Aangezien zo'n voertuigen vanop afstand bestuurd worden, onder, op of boven het water, is de verbinding met deze drones van essentieel belang.



⁷² Draagt bij tot doelstelling 51 - Vizier 2030.

⁷³ Draagt bij tot doelstelling 27 - Vizier 2030.

⁷⁴ Zie hoger.

⁷⁵ Draagt bij tot doelstelling 28 en 32 - Vizier 2030.



6. EU-financiering

De Vlaamse overheid zet maximaal in op het aantrekken van middelen in het kader van het Europees herstelplan en de European Green Deal. We werken hiervoor samen met de federale overheid.

Het **Europees herstelplan** Recovery and Resilience Facility (RRF) vraagt lidstaten om nationale herstelplannen op te maken, met realisatie tegen 31 december 2026. Vergroening en digitalisering vormen de focus van dit herstelplan. Het moet ook aansluiten bij de landspecifieke aanbevelingen uit het Europees Semester. In overleg met de federale overheid zetten we de havens centraal in het duurzaam herstel van onze economie. Toekomstgerichte investeringen in onze havens komen tegemoet aan de doelen “green, digital, jobs” en sluiten dus naadloos aan bij het opzet van RRF.

Programma's zoals het Europese onderzoeks- en innovatieprogramma Horizon Europe en het traditionele infrastructuurprogramma CEF2 worden gelinkt aan de **European Green Deal**. Die wil via tal van (herstel)beleidsinitiatieven de EU op het pad richting **klimaatneutraliteit tegen 2050** zetten. Deze programma's bieden heel wat mogelijkheden voor initiatieven met een grote impact op de havengebieden. We steunen de havens maximaal bij het internationale aspect, dat eigen is aan veel van de programma's. Om te verzekeren dat Vlaanderen en de havens maximaal beroep kunnen doen op de geboden mogelijkheden, zetten we in op een sterke interactie tussen de havenbedrijven en de Permanente Vertegenwoordiging van

Vlaanderen bij de EU.

Een van de financieringsinitiatieven in het kader van de European Green Deal is het nieuwe Mechanisme voor een Rechtvaardige Transitie.

De subsidiecomponent van dit initiatief, het Fonds voor een Rechtvaardige Transitie, voorziet in totaal een bedrag van 17,5 miljard euro. Dat wordt de komende zeven jaar ingezet in de EU-lidstaten om steun te bieden bij de economische diversificatie van de gebieden die het meest getroffen worden door de groene transitie. Om toegang te krijgen tot de subsidiecomponent moeten de lidstaten een **nationaal territoriaal plan** opstellen, waarin de beoogde gebieden en de specifieke plannen uiteengezet worden.

Naast de subsidiecomponent wil het mechanisme ook een **katalysator zijn voor private en publieke groene investeringen**.⁷⁶ De Vlaamse Regering heeft aan de Commissie de intentie overgemaakt om dit mechanisme in te zetten ter ondersteuning van de groene transitie in de Vlaamse havens en hun achterland. Er wordt samengewerkt om groene investeringen te realiseren. Hiervoor wil de Vlaamse overheid maximaal gebruikmaken van de bestaande partnerships en clusterwerking (Blauwe Cluster, Flux50, Catalisti, VIL, ...).



⁷⁶ Draagt bij tot doelstelling 53 - Vizier 2030.



7. Bereikbare jobs

De Vlaamse zeehavens zorgen voor veel directe en indirecte tewerkstelling (bijna 9% van de werkgelegenheid in het Vlaamse Gewest in 2018). Naast de huidige coronacrisis ligt er een grote uitdaging in het vinden en behouden van profielen die de transitie (energietransitie, digitalisering, modal shift, ...) binnen de havens mee kunnen realiseren.

Ook de vergrijzing zal de komende jaren een nog grotere uitdaging worden. Op alle niveaus geraken jobs in de industrie en de logistiek moeilijker ingevuld. We willen hier oplossingen voor zoeken zodat we de werkzaamheidsgraad kunnen verhogen met langere loopbanen en meer werkbare jobs.⁷⁷ Zowel in het **onderwijs als op de arbeidsmarkt** informeren en sensibiliseren we rond het havengebied als potentiële werkgever. Hierbij benadrukken we de troeven van de haven als economische cluster met grote toegevoegde waarde (haven, transport, industrie, logistiek). De maatschappelijke waarde van een haven vormt ook een sterk argument om talent te behouden.

We beantwoorden de competentienoden van de havens met onder meer competentiechecks, screening van opleidingsnoden en een op maat gemaakt aanbod van onderwijs. We blijven ook volop inzetten op opleidingen op maat. De havens hebben nu eenmaal specifieke competentienoden waar gerichte scholing het best aan voldoet. Vooral dual- en werkplekleren zijn belangrijke aandachtspunten.^{78 79}

De VDAB⁸⁰ verzamelt de nodige gegevens over nieuwe doelgroepen op de arbeidsmarkt om zo een proactieve rol te

kunnen spelen, bijvoorbeeld door tijdelijk werklozen en inactieven te bereiken en te fungeren als geanoniseerd dataplatform op macroniveau. Als dataregisseur kunnen deze gegevens dienen om het arbeidsmarktbeleid beter vorm te geven en in te spelen op tendensen, zoals wijzigende competentienoden.

Vanuit een doorgedreven accountwerking naar de havens toe, houdt de VDAB de vinger aan de pols wat betreft de noden en behoeften van de werkgevers. Dat leidt tot specifieke projecten op maat, al dan niet in samenwerking met partners. Een voorbeeld hiervan is de engagementsverklaring Werken in de haven – Zoveel kansen, die door verschillende stakeholders van de Gentse haven werd onderschreven. Het doel is om de duurzame groei en de zoektocht van bedrijven naar personeel te ondersteunen.

De VDAB werkt momenteel aan een digitaal infopakket om de beroepen in de haven in de kijker te zetten op een toegankelijke manier. Hierbij kiest men er bewust voor om niet enkel de traditionele havenberoepen een plaats te geven, maar om ook te tonen dat mensen met een technische achtergrond of administratieve skills en hogeropgeleiden aan de slag kunnen in boeiende havenberoepen.

We onderzoeken ook de oprichting van een samenwerkingsmodel rond tewerkstelling, opleiding en mobiliteit voor het havengebied. We laten ons daarbij inspireren door de gewestoverschrijdende samenwerking in Aviato op Brussels Airport. Een soortgelijke structuur in de havengebieden zal diensten verlenen rond tewerkstelling, stage & opleiding en mobiliteit (ook transnationaal) aan ondernemingen gelegen in het havengebied of daar actief. Daarnaast is het een netwerkfacilitator voor en tussen ondernemingen en werkgelegenheidspartners in de havens of daar actief. Verder helpt zo'n structuur ook om havenbedrijven en werken in de haven in de markt te zetten.

Door te investeren in de renovatie van het gebouw van de Hogere Zeevaartschool benadrukt de Vlaamse overheid het belang van de hogeschool, zowel op het vlak van kwaliteit van de opleiding als op het vlak van internationaal bereik.⁸¹ Verder investeert het Havencentrum in een havenbelevingscentrum en ontwikkelt het Job Discovery Lab een innovatieve tool. Allemaal om de competenties van jongeren te verbinden met mogelijke jobs en knelpuntvacatures.⁸²

Ook de verdere opmars van e-commerce biedt kansen voor onze havens en de dienstverleners die actief zijn in deze sector. De combinatie van zeevracht (via onze havens) en luchtvracht (via de luchthavens van Brussel, Oostende en Luik) opent perspectieven. We kijken samen met de sociale partners welke drempels er zijn voor nachtarbeid en ontwikkelen de nodige voorstellen. Ons doel is om het competitief nadeel dat we op dit vlak opgebouwd hebben ten opzichte van Nederland en Duitsland weg te werken. We volgen samen met de sociale partners de evoluties op vlak van de modernisering van de arbeidswetgeving op de voet op, ook op Europees vlak en ondersteunen die.

Tot slot speelt de vlotte bereikbaarheid van de havens een belangrijke rol bij het aantrekken van werknemers. De Vlaamse overheid en de havens zetten hier samen op in via een multimodaal aanbod van veilige fietsnelwegen, watertransport en collectief vervoer naar de haven- en carpoolingsystemen. De aanknopng op andere vervoersmodi via Hoppin⁸³ helpt om moeilijke hindernissen zoals kanalen, rivieren of grote verkeersassen te overwinnen. We werken ook de ontbrekende schakels weg voor een veilige en vlotte fietsbereikbaarheid van onze havens. Om de mobiliteitskwesaties per omgeving aan te pakken hebben we vervoerregio's opgericht. Elke regio heeft een vervoerregioraad waarin de relevante partijen vertegenwoordigd worden in afstemming met Infrabel en de NMBS. Via dit samenwerkingsplatform blijven we het personenvervoer verder optimaliseren.

⁷⁸ Arbeidsmarktonderzoek Haven Gent 2017, Kamer van Koophandel Oost-Vlaanderen en De toekomst van de arbeidsmarkt in de haven van Antwerpen, Esser Anton, Sys Christa, Vanelslander Thierry, Verhetsel Ann.

⁷⁹ Draagt bij tot doelstelling 10, 11 en 13 – Vizier 2030.

⁸⁰ VDAB is de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding. VDAB is de tewerkstellingsdienst van Vlaanderen.

⁸¹ Draagt bij tot doelstelling 9 en 17 – Vizier 2030.

⁸² Tegen 2024/2025 wordt een state-of-the-art havenbelevingscentrum op de Droogdokkensite in Antwerpen gerealiseerd. Run Your Port wordt een duurzaamheidsspel, waarbij jongeren aan de hand van gamified/interactieve opstellingen inzicht krijgen in internationale handel, logistieke ketens en de draaischijffunctie van havens, met veel aandacht voor digitalisering, duurzaamheid, uitvoerende en regiejobs, controle en veiligheid.

⁸³ Hoppin is het nieuwe Vlaamse mobiliteitsmerk opgestart door minister Lydia Peeters en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Hoppin bundelt alle mobiliteitsoplossingen onder één noemer en heeft een eigen website, een app en een mobiliteitscentrale. Ook de Hoppinpunten, waarvoor Vlaanderen 100 miljoen euro vrijmaakt om er 1.000 te realiseren, vallen onder het mobiliteitsmerk Hoppin.

8. Veiligheid en beveiliging

Omdat onze havens van vitaal belang zijn, groeit ook de nood aan doorgedreven **cybersecurity**. Door digitalisering nemen informatiestromen hun plaats in naast goederenstromen. Veiligheid en beveiliging zijn dan ook dwingende randvoorwaarden bij de ontwikkeling van en samenwerking binnen deze informatiestromen. We gaan voor een sterk flankerend beleid gericht op sensibilisering, opleiding en ethische omkadering.



Via onze havens, in het bijzonder de havens van Zeebrugge en Oostende, proberen transmigranten onder meer het Verenigd Koninkrijk te bereiken. Zo gebeurde 63% van de intercepties van transmigranten door de federale politie in de provincie West-Vlaanderen in 2019-2020 in en rond Zeebrugge. Voor transmigranten op weg naar het Verenigd Koninkrijk vormt de haven van Zeebrugge namelijk het laatste obstakel op weg naar hun bestemming. Dat leidt soms tot incidenten en draagt ook bij aan het onveiligheidsgevoel bij vrachtwagenchauffeurs en het havenpersoneel. Maatregelen dringen zich dus op. In de eerste plaats

infrastructurele maatregelen waarbij onbevoegden de toegang tot de haven ontzegd wordt, bijvoorbeeld door de plaatsing van bijkomend hekwerk of camera's. Daarnaast moeten we streven naar een nog **betere samenwerking** met de spoorweg-, scheepvaart- en federale (weg)politie om transmigranten te onderscheppen op snelwegparkings, in bus- en treinstations of in de omgeving van havengebieden.

In 2019 was België het EU-land met de grootste hoeveelheid douanevangsten van cocaïne en heroïne in heel de Unie. Drugs hebben niet alleen een negatieve impact op de volksgezondheid, maar

brengen ook steeds meer schade toe aan bedrijven actief in de haven. In de haven van Antwerpen was er een stijging van 660% in de inbeslagnames van cocaïne op vijf jaar tijd. De federale overheid zet via de douane in op de bestrijding van drugsmokkel en voorziet de nodige middelen om het project '100% scanning van risicocontainers' te realiseren in de haven van Antwerpen⁸⁴. Daarnaast gaan we samen met de federale overheid voor een maximaal engagement in de multidisciplinaire en agentschapoverschrijdende aanpak van de zware en georganiseerde criminaliteit⁸⁵.

9. Lessen trekken in functie van weerbare havens

De coronacrisis heeft de rol van onze havens als toegangspoort voor essentiële (levens)middelen nogmaals onderstreept. Om de veerkracht van onze havens te waarborgen en te versterken, zetten we samen met onze kennisinstellingen in op onderzoek naar Risk & Resilience.

Door een risicoanalyse te maken en te leren uit de lessen van de recente crisis, ontwikkelen we een actieplan om de

havens te wapenen tegen moeilijk te voorziene gebeurtenissen met een grote impact.

2 VERDER TRAJECT



Uitrol Vlaamse havenstrategie

De globale doelstellingen en speerpunten van de strategische havennota worden vertaald volgens het SMART-principe en gekoppeld aan KPI's. We maken een roadmap op om de acties in functie van de doelstellingen op te volgen. Hierbij leggen we ook de link met de SDG-rapportering op Vlaams niveau.

Samen met de definitieve goedkeuring van de strategische havennota is ook een pakket van individuele overeenkomsten tussen de Vlaamse overheid en de Vlaamse havenbedrijven voorbereid en voor goedkeuring aan de Vlaamse Regering voorgelegd.

Deze overeenkomsten bevatten concrete projecten die invulling geven aan de samenwerking tussen de Vlaamse overheid en de havenbedrijven rond strategische thema's die in de strategische havennota zijn geïdentificeerd. In die overeenkomsten zijn de engagementen van de Vlaamse overheid en de havenbedrijven voor elke actie en project, inclusief de budgettaire impact, in detail omschreven.

⁸⁴ Federaal Regeerakkoord 2020.

⁸⁵ Draagt bij tot doelstelling 51 - Vizier 2030.

Doelstellingen uit Vizier 2030 waar de havenstrategie aan bijdraagt.



9

In 2030 voorzien we een kwalitatief aanbod en zorgen we voor kwalitatieve infrastructuur, leeromgevingen en leerkrachten bij de verschillende onderwijsverstrekkers (op alle onderwijsniveaus).



23

Tegen 2030 is de groei van het BBP per capita in Vlaanderen minstens in stand gehouden en is daarbij een verdere ont koppeling gerealiseerd tussen de economische groei enerzijds en het grondstoffenverbruik en de milieu-impact anderzijds.



25

Tegen 2030 heeft Vlaanderen de transformatie gemaakt naar een polyvalente economie, die op een duurzame en competitieve manier welvaart en tewerkstelling creëert en die ondernemingen aanmoedigt om duurzame praktijken aan te nemen.



10

Tegen 2030 bieden opleidingen op alle onderwijsniveaus een solide basis van kennis, vaardigheden en attitudes waardoor lerenden zichzelf kunnen ontplooiën en op een volwaardige manier aan de samenleving kunnen deelnemen, duurzame ontwikkeling in al haar dimensies kunnen bevorderen en snel nieuwe ontwikkelingen kunnen oppikken. Dat wil zeggen dat het secundair onderwijs, het hoger onderwijs en het volwassenenonderwijs ook voorbereiden op een duurzame inzetbaarheid op de arbeidsmarkt.



11

Tegen 2030 zijn opleidingen bij opleidingsverstrekkers (buiten onderwijs) gericht op zowel levenslang als levensbreed leren door een solide basis van kennis, vaardigheden en attitudes aan te bieden, waardoor (naast de competenties) ook de wendbaarheid en de maatschappelijke participatie van lerenden bevorderd worden.



13

In 2030 volgen drie keer zoveel volwassenen formeel of non-formeel onderwijs of vorming als in 2015.



24

Tegen 2030 komt Vlaanderen tot een volledige tewerkstelling en behoort Vlaanderen tot de top van Europa inzake werkzaamheidsgraad met langere loopbanen en meer werkbare jobs.



26

Tegen 2030 verhoogt Vlaanderen het aantal kennisgedreven buitenlandse investeringen, die ook tewerkstelling genereren, in Vlaanderen. Daarnaast neemt de export, het aantal exporterende bedrijven en het exportaandeel buiten Europa toe.



27

Tegen 2030 is in Vlaanderen de ondernemerscultuur breed gedragen, stijgt het aantal starters en neemt het aantal snelgroeiende ondernemingen sterk toe.



28

Tegen 2030 is Vlaanderen koploper in de digitale economie en maatschappij, ondersteund door een volledig uitgerolde digitale state-of-the-artinfrastructuur.



29

Tegen 2030 versterken we onze economie door de multimodale bereikbaarheid van Vlaanderen te verbeteren. Het vervoersnetwerk is toekomstbestendig met optimaal verknoopte en slimmere infrastructuur. Een sterk netwerk van verschillende modi vormt het mobiliteitssysteem dat de gebruiker gecombineerd aanwendt naar gelang zijn of haar vervoersvraag.



30

Tegen 2030 heeft de Vlaamse industrie een belangrijk aandeel in de economie en is de aanpassing van de Vlaamse industrie, die zich toespitst op innovatieve goederen en diensten met een hoge toegevoegde waarde, een feit.



32

Op korte termijn groeit de besteding aan onderzoek en ontwikkeling naar 3% van het BBP, waarbij het aantal onderzoeks- en ontwikkelingswerkers sterk toeneemt. Daarna verbeteren we onze relatieve positie ten opzichte van de top van Europa.



31

Tegen 2030 is de vertraging van de productiviteitsgroei ongedaan gemaakt en scoren we hoger dan het Europese gemiddelde.



35

Vlaanderen werkt aan de energie- en klimaattransitie. Tegen 2030 willen we broeikasgasemissies in de niet-ETS-sectoren verminderen met 35% ten opzichte van 2005. Tegen 2050 willen we broeikasgasemissies in de niet-ETS-sectoren verminderen met 85% ten opzichte van 2005, met de ambitie om te evolueren naar volledige klimaatneutraliteit. Voor de ETS-sectoren schrijven we ons in binnen de context die Europa bepaalt voor deze sectoren met een dalende emissieruimte onder het EU-ETS. In de periode 2021-2030 wil Vlaanderen voor de LULUCF-sector voldoen aan de no-debit rule, zonder dat de aankoop van bijkomende LULUCF-emissieruimte intra-Belgisch of bij andere EU-lidstaten of het gebruik van de schaarse eigen ESR-emissieruimte ingezet moet worden.



36

We streven naar een grotere bijdrage aan hernieuwbare energie tegen 2030.



37

We streven naar een hogere energie-efficiëntie binnen alle sectoren van de samenleving.



38

Tegen 2030 sluiten we zoveel mogelijk kringlopen in functie van een circulaire economie en zijn de koolstofvoetafdruk en materiaalenvoetafdruk van de Vlaamse consumptie afgenomen in verhouding met de levenskwaliteit en zijn de voedselverliezen in Vlaanderen met 30% verminderd.



42

Tegen 2030 is gegarandeerd dat mensen overal in de mogelijkheid zijn om duurzame keuzes te maken, dat ze daarbij beschikken over relevante en handzame informatie, dat ze zich bewust zijn van levensstijlen die in harmonie zijn met de natuur en dat hun omgeving en de omstandigheden maken dat de duurzame keuze ook de meest logische en eenvoudige keuze is.



40

Tegen 2030 willen we het aantal getroffen en de economische impact, inclusief rampschade aan kritische infrastructuur en ontwrichting van basisdiensten, die veroorzaakt wordt door weersomstandigheden en klimaatgerelateerde rampen, aanzienlijk verminderen. Hierbij ligt de klemtoon op de bescherming van de armen en van mensen in kwetsbare situaties, het responsabiliseren en ondersteunen van de betrokken sectoren en de bescherming tegen armoede veroorzaakt door weeromstandigheden en klimaatgerelateerde rampen.



41

Tegen 2030 komen we tot een milieuvriendelijk beheer van chemicaliën en andere potentieel schadelijke stoffen, alsook van alle afval gedurende hun hele levenscyclus. We beperken ook de uitstoot in lucht, water en bodem aanzienlijk om hun negatieve invloeden op de menselijke gezondheid en het milieu zoveel mogelijk te beperken.



49

Tegen 2030 mag er in Vlaanderen netto geen gedegradeerde grond meer bijkomen.



45

Tegen 2030 is de waterbevoorrading veiliggesteld. Enerzijds door de oppervlaktewater- en grondwatervoorraden te beschermen en voldoende ruimte en opslag voor water te voorzien, anderzijds door verspilling te vermijden, alternatieve waterbronnen maximaal te benutten en waterhergebruik aan te moedigen.



44

Tegen 2030 is de waterverontreiniging verder beperkt en is de hydromorfologie hersteld zodat het behalen van de goede toestand in de meeste Vlaamse waterlopen en grondwaterlagen mogelijk is, als cruciale opstap naar een robuust watersysteem en als bijdrage aan de bescherming van het mariene milieu.



51

In 2030 heeft Vlaanderen op alle niveaus doeltreffende, verantwoordelijke, eenvoudige, slanke en transparante instellingen met oog voor participatieve en representatieve besluitvorming.



53

Tegen 2030 is er een verschuiving binnen de overheidsuitgaven naar investeringen, waardoor Vlaanderen inzake publieke investeringen bij de top van Europa hoort.

Colofon

Samenstelling

Vlaamse overheid - Beleidsdomein
Mobiliteit en Openbare Werken

Verantwoordelijke uitgever

ir. Filip Boelaert,
Secretaris-generaal Departement
Mobiliteit en Openbare Werken,
Koning Albert II-laan 20, bus 2,
1000 Brussel

Foto's

Vlaamse overheid - Beleidsdomein
Mobiliteit en Openbare Werken

Lay-out & druk / realisatie

RCA, www.rca.be

Depotnummer

D/20222/3241/022.

Uitgave

December 2021

