

MEDEDELING AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Conceptnota: “Vlaamse havenstrategie”

1. SAMENVATTING

De Vlaamse overheid heeft steeds sterk ingezet op de bereikbaarheid en de uitbouw van (de infrastructuur van) de havens. Het Havendecreet heeft hier een belangrijke rol in gespeeld.

De havens en de logistieke sector worden nu geconfronteerd met belangrijke nieuwe uitdagingen. De uitdagingen zijn van die aard en omvang dat zij niet door één of meerdere havens of de overheid afzonderlijk kunnen worden aangepakt, maar vragen om een bundeling van krachten en het uitwerken van oplossingen op maat waardoor de troeven van onze havens optimaal kunnen worden benut. Bovendien zijn zij dermate complex dat zij binnen de Vlaamse overheid meer gecoördineerd en beleidsdomein overschrijdend moeten worden benaderd.

Daarom is gewerkt aan een nieuwe havenstrategie. De nieuwe havenstrategie stelt de huidige decretale kaders niet in vraag. Zij blijven een belangrijk en essentieel element in het Vlaamse havenbeleid voor een gestructureerde en transparante samenwerking tussen Vlaamse havens en de Vlaamse overheid op het operationele en infrastructurele vlak. De nieuwe havenstrategie is er vooral op gericht om de individuele strategieën van de havens aan te vullen en te versterken en het louter denken in termen van infrastructuur, hoe belangrijk ook, te overstijgen.

De conceptnota ‘Vlaamse havenstrategie’ legt de missie van de Vlaamse Overheid met betrekking tot de zeehavens in Vlaanderen vast. Zij benoemt de globale strategische doelstellingen en speerpunten van het Vlaamse havenbeleid en de hefboomen die kunnen worden aangewend om hiermee aan de slag te gaan. Voor de opmaak van de conceptnota is een horizon van 10 jaar gehanteerd.

De conceptnota wordt nu eerst in de vorm van een mededeling aan de Vlaamse Regering voorgelegd en zal vervolgens aan een adviesronde worden onderworpen om dan opnieuw aan de Vlaamse Regering te worden voorgelegd voor definitieve goedkeuring.

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 vastgelegd 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 transities 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

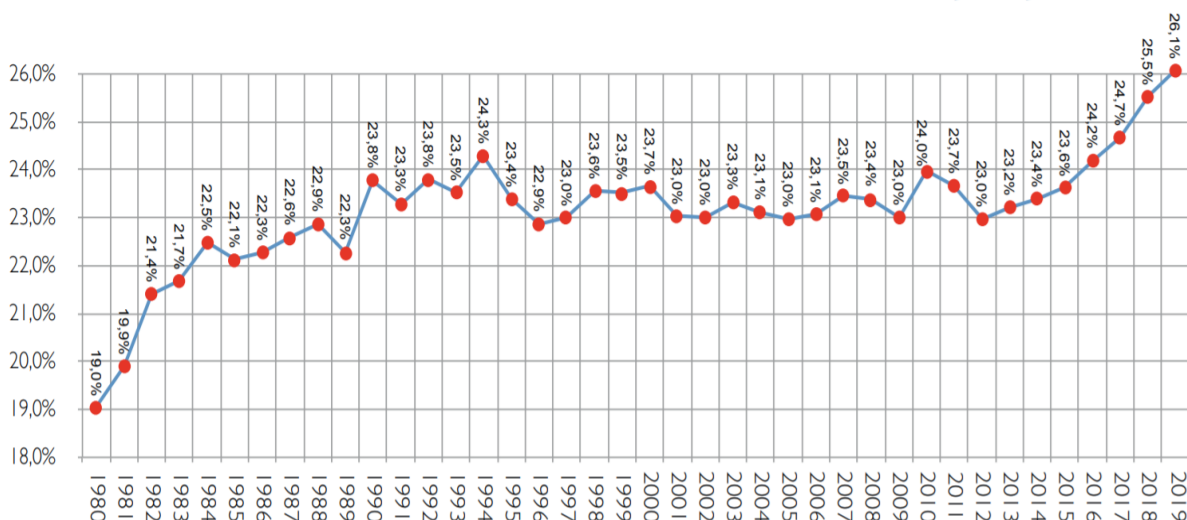


³ dd. 24 juli 2019.

⁴ <https://do.vlaanderen.be/SDGs> - Vizier 2030 is het 2030-doelstellingenkader 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.



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.

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

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



De Vlaamse overheid stelt volgende missie voorop:

“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.”

Met de Vlaamse Havenstrategie willen we de volgende doelstellingen bereiken: (1.) de concurrentiepositie versterken, (2.) duurzame groei en ontwikkeling realiseren en (3.) de toegevoegde waarde verhogen dankzij nieuwe activiteiten en innovatie.

B. DOELSTELLINGEN

a. 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.

b. 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

¹¹ Draagt bij tot doelstelling 23, 30 en 31 – Vizier 2030.

¹² Draagt bij tot doelstelling 25 – Vizier 2030.

¹³ Draagt bij tot doelstelling 30 – Vizier 2030.



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 uitgebreid 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-Zuid 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.



Bron: TENtec GIS-module, Europese Commissie.

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

²³ Draagt bij tot doelstelling 29 – Vizier 2030.

²⁴ Rijn Ruhr Rail Connection.



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.

III. 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 Grensinspectieposten (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 douanewetgeving 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.

b. 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

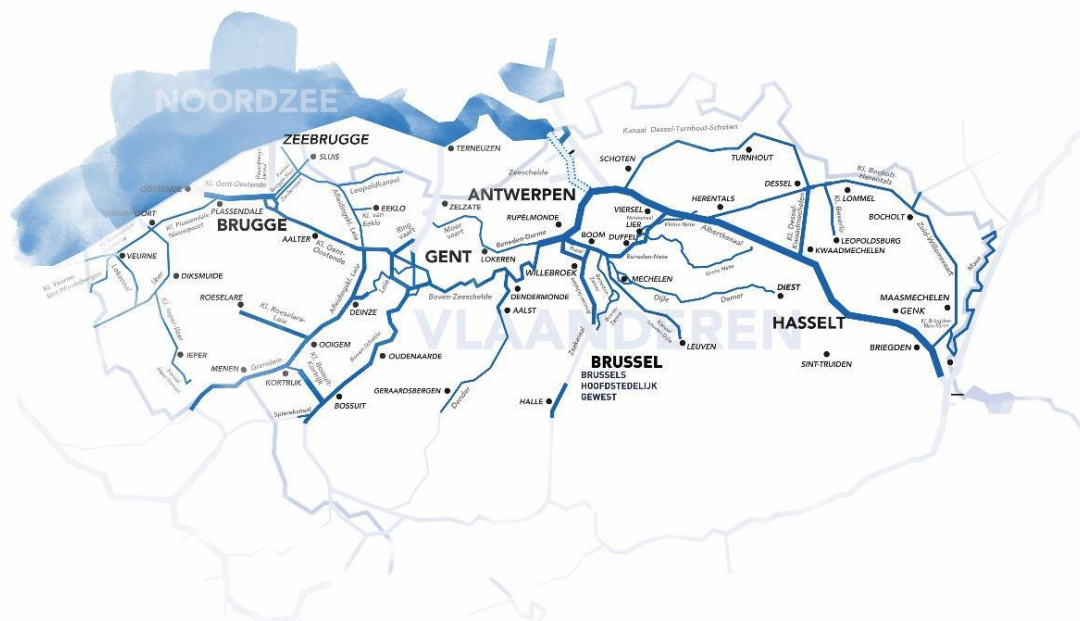
²⁵ Draagt bij tot doelstelling 28 – Vizier 2030.

²⁶ Beleidsnota MOW 2019-2024.

²⁷ Federaal Regeerakkoord 2020.

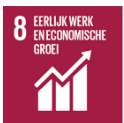
²⁸ Draagt bij tot doelstelling 51 – Vizier 2030.

////////////////////////////////////



Bron: Ondernemingsplan 2019, De Vlaamse Waterweg.

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 verladersgroepen³⁵ opgericht. Door goederen van verscheidene verladers te bundelen, zullen deze (binnen)schepen aan een hogere bezettingsgraad varen. Dat maakt het aanbod aantrekkelijker en vergemakkelijkt de overslag. Het samenbrengen van verladers 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 eropaan 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.

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.





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 Synchronomodale 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 synchronomodale transportketen. De ervaringen van deze digitale transformatie worden gebruikt om een gelijkaardig programma voor estuaire vaart op de Noordzee uit te werken.

II. 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 verladers.

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



³⁷ Draagt bij tot doelstelling 45 – Vizier 2030.



(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-project³⁸, 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 batterijtreinen wordt een traject ingezet en ook het potentieel van waterstoftreinen wordt onderzocht.³⁹ De Vlaamse overheid onderschrijft deze ambities en is pleitbezorger van de spoorambities van de havens op Europees niveau.

III. 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 fietssnelwegen 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.

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 wegwantsystemen (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.

IV. Pijpleidingen

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

³⁸ Rhein-Ruhr-Rail Connection.

³⁹ Federaal regeerakkoord 2020.

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

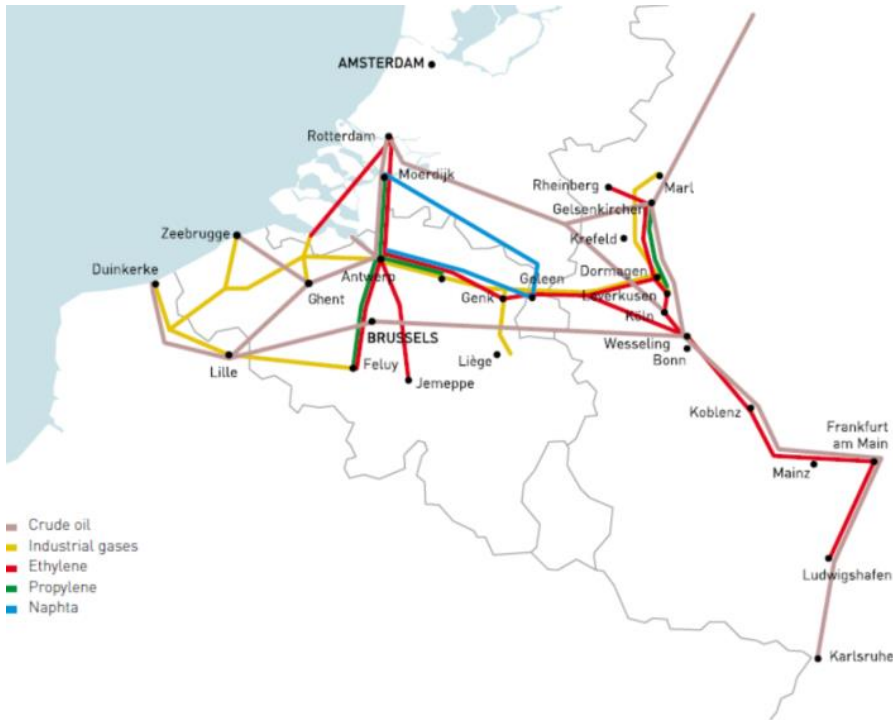
////////////////////////////////////



De Vlaamse overheid werkt **een visie en overkoepelend beleid** rond pijpleidinginfrastructuur uit. Hierbij wordt in de eerste plaats geëvalueerd welke prioritaire 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.



Bron: Fetrap

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

⁴¹ PCI Projects in cross-border carbon dioxide (CO₂) transport networks, CO₂TransPorts.



ook binnen de ambitieuze projecten Antwerp@C⁴² en North-C-Methanol⁴³, 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.

c. De 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 bedrijvencusters, 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 energiebeleidsovereenkomsten 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 energiebeleidsovereenkomsten 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.

I. 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 **transformatie naar een lage-uitstootindustrie** te realiseren. De **Vlaamse zeehavens nemen hierin een leidende rol op.**

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.





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 zeevaart.⁵³ 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 (NOx, SOx en fijn stof) van (zee)schepen, 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 vrachtvervoer. Op termijn zullen nieuwe technologieën en energiedragers een belangrijke rol spelen (e-trucks, e-highways, brandstofcellen, waterstof, ...).⁵⁵

III. 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.

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 Winckel, J.; Macharis, C. (2019). Roadmap voor vermindering van klimaat- en luchtmissies van vrachtvervoer. Departement Mobiliteit en Openbare Werken.



Deze 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, 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 prioritare 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.⁵⁸

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 ⁵⁹.

⁵⁶7 kernboodschappen over de link tussen circulaire economie en klimaatverandering

<https://www.ovam.be/link-tussen-materialenbeleid-en-klimaatbeleid>.

⁵⁷ Belangrijke richtinggevend 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 Vizioer 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 – Vizioer 2030.

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

Sustainability Journal



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**⁶⁰ 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.

IV. Ruimtelijke intensivering

In Vlaanderen is de trend naar intensiever 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 overgangsgebieden tussen haven en stad. Dikwijls kan in

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

⁶¹ Relanceplan Vlaamse Veerkracht 2020.

⁶² Draagt bij tot doelstelling 49 – Vizier 2030.



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.

V. 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 overstromingschade, 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 Complex 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 Scheldecommissie (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.

D. HEFBOMEN

a. Internationale positionering van de havens en regio wereldwijd

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.

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

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.

////////////////////////////////////

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 **Vlaanderen 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 Vlaanderen 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 seminaries 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.

b. 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.

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

⁶⁷ Vlaams Regeerakkoord 2019 -2024

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

⁶⁹ Draagt bij tot doelstelling 26 – Vizioer 2030.



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 regelluw zijn. Door gebruik te maken van de decretale 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.

e. 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.

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.

⁷² Draagt bij tot doelstelling 51 – Vizier 2030.



In innovatieve concepten spelen **incubatiecentra en start-ups** een versterkende rol als **katalysator** in samenwerkingsverbanden tussen bedrijven, onderzoeksinstellingen 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.

f. **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

⁷³ Draagt bij tot doelstelling 27 – Vizier 2030.

⁷⁴ Zie hoger.

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



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, ...).

g. 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 duaal- 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 geanonimiseerd 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

⁷⁶ Draagt bij tot doelstelling 53 – Vizier 2030.

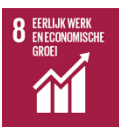
⁷⁷ Draagt bij tot doelstelling 24 – Vizier 2030.

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 17 – Vizier 2030.

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

////////////////////////////////////



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 fietssnelwegen, watertransport en collectief vervoer naar de haven- en carpoolingsystemen. De aanknoping 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.

h. 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**.

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

⁸² Tegen 2024/2025 wordt een state-of-the-art havenbelevingscentrum op de Droogdockensite 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 mobipunten, waarvoor Vlaanderen 100 miljoen euro vrijmaakt om er 1.000 te realiseren, vallen onder het mobiliteitsmerk Hoppin.



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 Antwerpen.⁸⁴ Daarnaast gaan we samen met de federale overheid voor een maximaal engagement in de multidisciplinaire en agentschapoverschrijdende aanpak van de zware en georganiseerde criminaliteit.⁸⁵

i. 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.

4. VERDER TRAJECT

A. ADVIESRONDE

Nadat het ontwerp van strategische havennota in een mededeling aan de Vlaamse Regering is voorgelegd zal zij het voorwerp uitmaken van een adviesronde waarbij in een eerste stap de mogelijkheid zal worden gegeven aan experts om een laatste advies uit te brengen over het eindresultaat. Het ontwerp zal ook voor advies worden overgemaakt aan de MORA. In een laatste stap wordt een toelichting georganiseerd voor de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement.

B. DEFINITIEVE GOEDKEURING













Na de adviesronde zal de strategische havennota opnieuw voor definitieve goedkeuring aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd.

⁸⁴ Federaal Regeerakkoord 2020.

⁸⁵ Draagt bij tot doelstelling 51 – Vizier 2030.

////////////////////////////////////

BIJLAGE: DOELSTELLINGEN UIT VIZIER 2030 WAAR DE HAVENSTRATEGIE AAN BIJDRAAGT

 	<p>9 In 2030 voorzien we een kwalitatief aanbod en zorgen we voor kwalitatieve infrastructuur, leeromgevingen en leerkrachten bij de verschillende onderwijsverstrekkers (op alle onderwijsniveaus).</p>
 	<p>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.</p>
	<p>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.</p>
	<p>13 In 2030 volgen drie keer zoveel volwassenen formeel of non-formeel onderwijs of vorming als in 2015.</p>
	<p>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.</p>
	<p>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.</p>
 	<p>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.</p>
	<p>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 exporttaandeel buiten Europa toe.</p>
	<p>27 Tegen 2030 is in Vlaanderen de ondernemerscultuur breed gedragen, stijgt het aantal starters en neemt het aantal snelgroeïende ondernemingen sterk toe.</p>
 	<p>28 Tegen 2030 is Vlaanderen koploper in de digitale economie en maatschappij, ondersteund door een volledig uitgerolde digitale state-of-the-artinfrastructuur.</p>
	<p>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.</p>
	<p>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.</p>

////////////////////////////////////

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



