



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.<sup>4</sup>



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.

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 Banaan<sup>5</sup>. 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 automotive in Gent; gas en roll on/roll off-activiteiten in Zeebrugge en duurzame energie in Oostende).

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

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

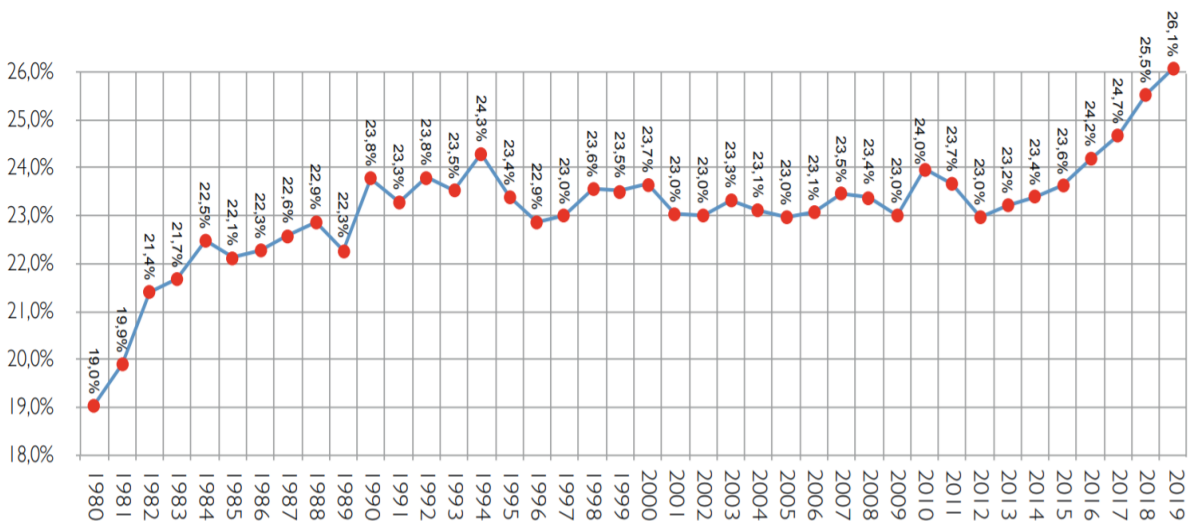




Bron: The changing face of distribution – The shape of things to come, Cushman and Wakefield, 2019.

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.

### 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
<b>Belgium</b>	2007	<b>12</b>	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
<b>Belgium</b>	2018	<b>3</b>	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.<sup>6</sup> 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 zeeluis 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.<sup>7</sup>

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.<sup>8</sup>

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

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

<sup>7</sup> 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.

<sup>8</sup> Draagt bij tot doelstelling 53 – Vizier 2030.





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.<sup>11</sup> 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.<sup>12</sup>

De Vlaamse havens zijn de **ideale ecosystems** om deze veranderingen daadkrachtig in te lanceren.<sup>13</sup> 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 (CO<sub>2</sub>-neutrale) terreinen voor maritiem-logistieke industriële activiteiten binnen en buiten de havens.<sup>14</sup>

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.

**c. De toegevoegde waarde verhogen**

Vandaag is een belangrijk deel van de havenactiviteiten gericht op de logistieke keten 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.<sup>15</sup>

<sup>11</sup> Draagt bij tot doelstelling 23, 30 en 31 – Vizier 2030.

<sup>12</sup> Draagt bij tot doelstelling 25 – Vizier 2030.

<sup>13</sup> Draagt bij tot doelstelling 30 – Vizier 2030.

<sup>14</sup> Draagt bij tot doelstelling 25 – Vizier 2030.

<sup>15</sup> Draagt bij tot doelstelling 26, 27 en 30 – Vizier 2030.



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.<sup>16</sup> 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.<sup>17</sup>

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

Om deze doelstellingen te bereiken, identificeerden we de volgende speerpunten: (1.) de logistieke draaischijf verbeteren, (2.) de modal shift ontplooiën en (3.) de groene transitie realiseren. Deze speerpunten worden hieronder verder besproken.

## C. SPEERPUNTEN

### a. 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.<sup>18</sup>

Daarnaast ligt de toekomst van een efficiënte en betrouwbare keten in de verdere ontwikkeling van een innovatieve en intelligente infostructuur. 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.<sup>19</sup>

#### i. 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

<sup>16</sup> Draagt bij tot doelstelling 28 – Vizier 2030.

<sup>17</sup> Draagt bij tot doelstelling 32, 38 – Vizier 2030.

<sup>18</sup> Draagt bij tot doelstelling 29 – Vizier 2030.

<sup>19</sup> Draagt bij tot doelstelling 25 en 28 – Vizier 2030.

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

Antwerpen.<sup>20</sup> 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 worden<sup>21</sup>. 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, sluizen, 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 werkmethodieken 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.<sup>22</sup>

II. 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.<sup>23</sup>

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

<sup>20</sup> Projectonderzoeksnota van het project Extra Containercapaciteit Antwerpen.

<sup>21</sup> Draagt bij tot doelstelling 29 – Vizier 2030.

<sup>22</sup> Draagt bij tot doelstelling 28 – Vizier 2030.

<sup>23</sup> Draagt bij tot doelstelling 29 – Vizier 2030.

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





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-project<sup>24</sup>, 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 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

<sup>24</sup> Rijn Ruhr Rail Connection.



te garanderen.<sup>25</sup> "Efficiënte logistiek is noodzakelijk voor een weerbare sector in een verkeersveilig en leefbaar Vlaanderen."<sup>26</sup> 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.<sup>27 28</sup>

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 ontplooien

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.<sup>29</sup> 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).<sup>30</sup> 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.<sup>31 32</sup>

<sup>25</sup> Draagt bij tot doelstelling 28 – Vizier 2030.

<sup>26</sup> Beleidsnota MOW 2019-2024.

<sup>27</sup> Federaal Regeerakkoord 2020.

<sup>28</sup> Draagt bij tot doelstelling 51 – Vizier 2030.

<sup>29</sup> Visie goederenvervoer Vlaanderen MOW, 2020.

<sup>30</sup> Vlaams Energie en Klimaatplan en Vlaams Luchtbeleidsplan 2030.

<sup>31</sup> Federaal Regeerakkoord 2020.

<sup>32</sup> Draagt bij tot doelstelling 35 – Vizier 2030.

//

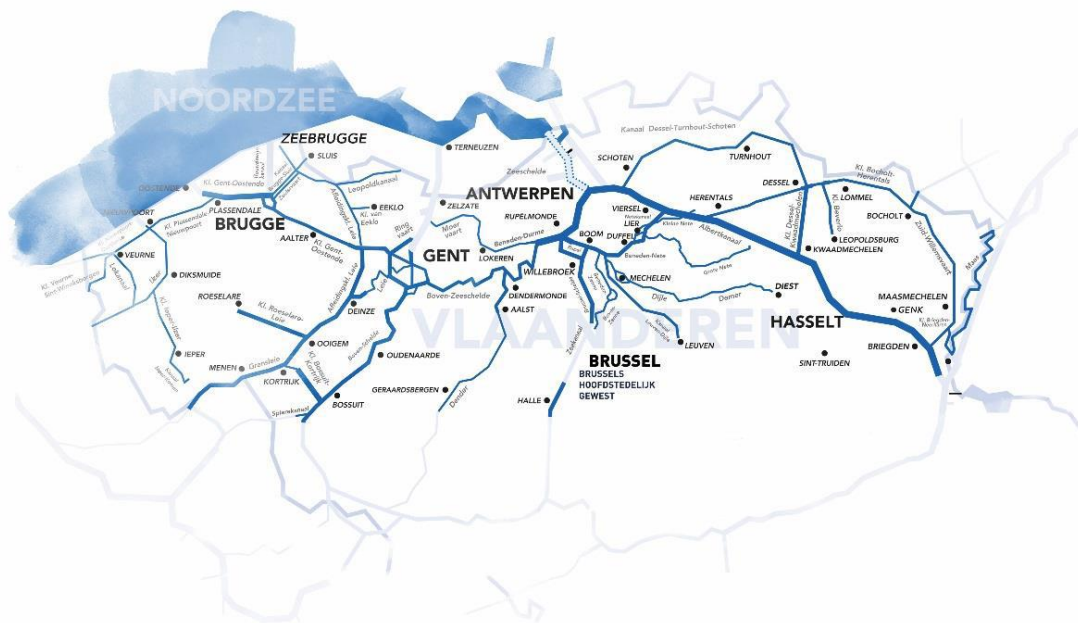


De Vlaamse overheid wil ondersteuning bieden om een echt **synchromodaal** beleid in de havens en de bijhorende logistieke sector in onze regio te helpen ontwikkelen. Dat betekent dat er een geïntegreerd mobiliteitssysteem voor de verschillende modi wordt opgesteld. We maken een programma dat niet alleen 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, ...<sup>33</sup>

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.

I. 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.<sup>34</sup> 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.

<sup>33</sup> Draagt bij tot doelstelling 29 – Vizioer 2030.

<sup>34</sup> Onderzoeksrapport goederenstromen in België: statistische analyse van de goederenstromen aan de hinterlandzijde van de Vlaamse havens, Gewestelijk Havencommissariaat, 2017 .





Naast de pijler van Smart Shipping worden nog twee andere pijlers uitgerold. Met Smart Logistics bieden we betrouwbare Synchronomale 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 synchronomale 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 (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<sup>38</sup>, 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.

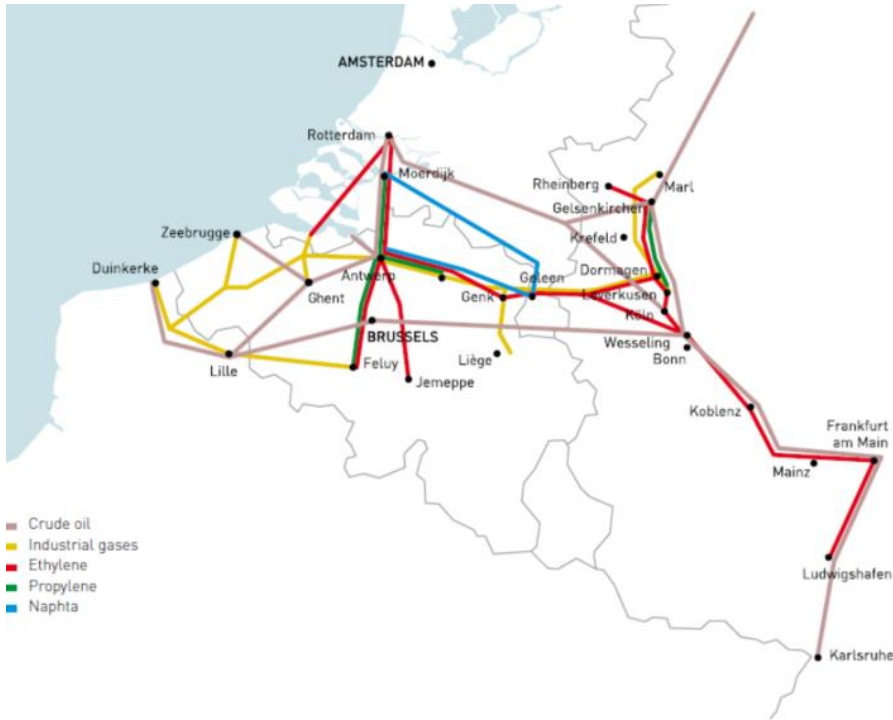
De Vlaamse overheid bepleit en stimuleert een activering van de federale spoorinfrastructuurbeheerder door een nieuw beheerscontract tussen de Belgische overheid en Infrabel. Via de samenwerkingsovereenkomst, die in 2018 werd afgesloten tussen de federale overheid en de gewesten, worden spoorprojecten 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

---

<sup>38</sup> Rhein-Ruhr-Rail Connection.







Bron: Fetrapl

**Het pijpleidingennetwerk** kan nog **uitgebreid** worden om grotere volumes (waterstof) en nieuwe producten (CO<sub>2</sub>) te transporteren. Om de klimaatambities waar te maken, zetten de havens in op het afvangen en gebruiken van CO<sub>2</sub>. Daarbij wordt CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>-emissies in een gesloten kringloop blijven. Om die CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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)<sup>41</sup>. Dit kadert ook binnen de ambitieuze projecten Antwerp@C<sup>42</sup> en North-C-Methanol<sup>43</sup>, 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**

<sup>41</sup> PCI Projects in cross-border carbon dioxide (CO<sub>2</sub>) transport networks, CO<sub>2</sub>TransPorts.

<sup>42</sup> 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 CO<sub>2</sub>-emissies in de haven (18,65 miljoen ton broeikasgasemissies in 2017) op deze manier af te vangen.

<sup>43</sup> 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 CO<sub>2</sub> afkomstig van industriële puntbronnen in een katalytische methanolsynthese eenheid met een productiecapaciteit van 45.000 ton methanol per jaar.



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 10 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.<sup>44</sup> 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**.

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.<sup>45</sup> 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 CO<sub>2</sub>-reducties. Om deze maatregelen verder aan te vullen en kracht bij te zetten, vormt de **afvang en opslag of het hergebruik van CO<sub>2</sub>** (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 CO<sub>2</sub>-pijpleidingennetwerk noodzakelijk:

<sup>44</sup> Draagt bij tot doelstelling 35 – Vizier 2030.

<sup>45</sup> Draagt bij tot doelstelling 36 – Vizier 2030.









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.<sup>57</sup> 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.<sup>58</sup>

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.<sup>59</sup>

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**<sup>60</sup> 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.<sup>61</sup>

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

<sup>57</sup> Belangrijke richtinggevende 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 Vizio 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.

<sup>58</sup> Draagt bij tot doelstelling 38 – Vizio 2030.

<sup>59</sup> Special Issue 'Port Strategy for Sustainable Development: circularization and value creation' In: *Sustainability Journal*

<sup>60</sup> Zie [www.circularports.eu](http://www.circularports.eu) (vanaf oktober 2020 online).

<sup>61</sup> Relanceplan Vlaamse Veerkracht 2020.



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.<sup>62</sup>

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 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 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

---

<sup>62</sup> Draagt bij tot doelstelling 49 – Vizier 2030.



voorkomen. Toch willen de overheid en de Havenbedrijven transport over water verder blijven stimuleren. Dat leidt tot de ontwikkeling van een geïntegreerd waterbalansmodel.<sup>63</sup>

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.<sup>64</sup> 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.<sup>65 66</sup>



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 evaluatie negatief is. We hebben hierbij bijzondere aandacht voor het beschermen van onze strategische infrastructuur 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.<sup>67</sup>

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**

<sup>63</sup> Draagt bij tot doelstelling 40 – Vizier 2030.

<sup>64</sup> 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."

<sup>65</sup> Relanceplan Vlaamse Veerkracht 2020.

<sup>66</sup> Draagt bij tot doelstelling 44 en 45 – Vizier 2030.

<sup>67</sup> Vlaams Regeerakkoord 2019 -2024

//

**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.<sup>68</sup>



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, ...).<sup>69</sup>

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.

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

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

<sup>69</sup> Draagt bij tot doelstelling 26 – Vizier 2030.



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 concreetiseert 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 CO<sub>2</sub> TransPorts (Project of Common Interest), waarbij samen wordt ingezet op de afvang en opslag van CO<sub>2</sub>. 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.<sup>70</sup>

### c. 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.<sup>71</sup>



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 strategiebepaling 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.

<sup>70</sup> Intentieverklaring over samenwerking op het gebied van mobiliteit en verkeer, 2019.

<sup>71</sup> Draagt bij tot doelstelling 51 – Vizier 2030.

//

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.

#### d. Hervorming van omgevingsrecht

**Bedrijven, particulieren en overheden moeten sneller een vergunning kunnen krijgen.** Daarom willen we minder regeltjes en meer efficiëntie.<sup>72</sup> 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.

<sup>72</sup> Draagt bij tot doelstelling 51 – Vizier 2030.









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.<sup>81</sup> 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.<sup>82</sup>

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 aanknopng op andere vervoersmodi via Hoppin<sup>83</sup> 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.

---

<sup>81</sup> Draagt bij tot doelstelling 9 en 17 – Vizier 2030.

<sup>82</sup> Tegen 2024/2025 wordt een state-of-the-art havenbelevingscentrum op de Droogdocks site 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.

<sup>83</sup> 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.



## 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**.

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

## 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.

---

<sup>84</sup> Federaal Regeerakkoord 2020.

















<sup>85</sup> Draagt bij tot doelstelling 51 – Vizier 2030.



# BIJLAGE: DOELSTELLINGEN UIT VIZIER 2030 WAAR DE HAVENSTRATEGIE AAN BIJDRAAGT

 4 KWALITEITS- ONDERWIJS	 9 INDUSTRIE, INNOVATIE EN INFRASTRUCTUUR	<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>
 4 KWALITEITS- ONDERWIJS	 8 EERLIJK WERK EN ECONOMISCHE GROEI	<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>
 4 KWALITEITS- ONDERWIJS		<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 bevordert worden.</p>
 4 KWALITEITS- ONDERWIJS		<p>13 In 2030 volgen drie keer zoveel volwassenen formeel of non-formeel onderwijs of vorming als in 2015.</p>
 8 EERLIJK WERK EN ECONOMISCHE GROEI		<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 milieupact anderzijds.</p>
 8 EERLIJK WERK EN ECONOMISCHE GROEI		<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>
 12 VERANTWOORDE CONSUMPTIE EN PRODUCTIE	 8 EERLIJK WERK EN ECONOMISCHE GROEI	<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>
 8 EERLIJK WERK EN ECONOMISCHE GROEI		<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>
 8 EERLIJK WERK EN ECONOMISCHE GROEI		<p>27 Tegen 2030 is in Vlaanderen de ondernemerschapscultuur breed gedragen, stijgt het aantal starters en neemt het aantal snelgroeiende ondernemingen sterk toe.</p>
 8 EERLIJK WERK EN ECONOMISCHE GROEI	 9 INDUSTRIE, INNOVATIE EN INFRASTRUCTUUR	<p>28 Tegen 2030 is Vlaanderen koploper in de digitale economie en maatschappij, ondersteund door een volledig uitgerolde digitale state-of-the-artinfrastructuur.</p>
 9 INDUSTRIE, INNOVATIE EN INFRASTRUCTUUR		<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>
 9 INDUSTRIE, INNOVATIE EN INFRASTRUCTUUR		<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>



	<p><b>31</b> Tegen 2030 is de vertraging van de productiviteitsgroei ongedaan gemaakt en scoren we hoger dan het Europese gemiddelde.</p>
	<p><b>32</b> 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.</p>
 	<p><b>35</b> 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.</p>
	<p><b>36</b> We streven naar een grotere bijdrage aan hernieuwbare energie tegen 2030.</p>
	<p><b>37</b> We streven naar een hogere energie-efficiëntie binnen alle sectoren van de samenleving.</p>
	<p><b>38</b> Tegen 2030 sluiten we zoveel mogelijk kringlopen in functie van een circulaire economie en zijn de koolstofvoetafdruk en materialenvoetafdruk van de Vlaamse consumptie afgenomen in verhouding met de levenskwaliteit en zijn de voedselverliezen in Vlaanderen met 30% verminderd.</p>
 	<p><b>40</b> 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.</p>
	<p><b>41</b> 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.</p>
	<p><b>42</b> Tegen 2030 is gegarandeerd dat mensen overal in de wereld de mogelijkheid hebben 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.</p>
 	<p><b>44</b> 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.</p>
	<p><b>45</b> 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.</p>
	<p><b>49</b> Tegen 2030 mag er in Vlaanderen netto geen gedegradeerde grond meer bijkomen.</p>
	<p><b>51</b> In 2030 heeft Vlaanderen op alle niveaus doeltreffende, verantwoordelijke, eenvoudige, slanke en transparante instellingen met oog voor participatieve en representatieve besluitvorming.</p>



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

