VR 2026 2205 MED.0196/2

Vlaamse overheid

Vlaams Actieplan Binnenvaart

BELEIDSDOMEIN
MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN

www.vlaanderen.be/binnenvaart

RAPPORT opgesteld door Beleid – team Multimodale Verbindingen en Integraal Waterbeleid

Brussel 19/12/2025

Coverfoto © De Vlaamse Waterweg

De verantwoordelijkheid voor de inhoud berust bij het team Multimodale Verbindingen en Integraal Waterbeleid van de afdeling Beleid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Het gebruik van cijfers en/of teksten als toelichting of ondersteuning in artikelen en scripties is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld.

Inhoud

1 Inleiding 4

1.1 Achtergrond 4

1.2 Leeswijzer 4

2 Vlaamse binnenvaart in cijfers en omgevingsanalyse 5

3 Actieplan: waar staan we vandaag en waar willen we naartoe? 6

3.1 Modal shift naar binnenvaart 7

3.1.1 Inzetten op multimodale overslagpunten via watergebonden bedrijventerreinen. 7

3.1.2 Marktontwikkelaars en Multimodaal.Vlaanderen platform 9

3.1.3 Gebiedsgerichte samenwerkingen 9

3.1.4 Ondersteuningsmaatregelen 10

3.1.5 Werkprogramma modal shift naar de binnenvaart 11

3.2 Inzetten op opleidingen, aantrekkelijke banen voor de binnenvaart en op communicatie met de binnenvaartsector 13

3.2.1 Opleidingen en aantrekkelijke banen voor de binnenvaart 13

3.2.2 Professionalisering van de binnenvaart en samenwerking met de sector 13

3.3 Inzetten op management van infrastructuur en digitalisering van de binnenvaart 15

3.3.1 Beheer van het netwerk 15

3.3.2 Digitale transformatie van de binnenvaart 16

3.4 Inzetten op verduurzamen van de binnenvaart 21

3.4.1 Bescherming tegen overstromingen en droogterisico's 21

3.4.2 Omgaan met energietransitie in de binnenvaart 22

4 Overzicht van de doelstellingen en bijhorende acties 27

Conclusie 32

Bijlage 1 34

1. Vlaamse binnenvaart in cijfers en omgevingsanalyse 34

1.1. Het Vlaams binnenvaartnetwerk: belang en situering in TEN-T perspectief 34

1.2. De Belgische / Vlaamse binnenvaartvloot 36

1.3. Uitdagingen voor modal split 38

1.4. Trafiekcijfer en goederenvervoer 40

1.5. Tewerkstelling in de binnenvaart 41

1.6. Verduurzamen van de binnenvaart 43

1.7. Infrastructuurwerken voor een fijnmazig en modern binnenvaartnetwerk 45

1.8. Digitale Transformatie Binnenvaart 46

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Op 18 februari 2025 lanceerde de Vlaamse Regering onder leiding van minister-president Matthias Diependaele de *Vlaamse productiviteits- en competitiviteitsagenda* – ook bekend als de *Vlaamse Versnelling*. Dit plan focust op drie grote werven:

- **Een gecoördineerde en versterkte aanpak** rond economie, wetenschap, innovatie, industrie, buitenlandse handel en digitalisering;
- **Een verhoogde aandacht voor strategische infrastructuur**, met aandacht voor mobiliteit, (haven)infrastructuur, omgevingsbeleid, circulaire economie en energie;
- **Menselijk kapitaal**, met de nadruk op het versterken van vaardigheden en kennis bij werknemers én op betere managementcapaciteiten bij ondernemers. Een doeltreffend arbeidsmarkt- en sociaal beleid is daarbij essentieel.

In het kader van de tweede werf heeft de Vlaamse Regering het *"Actieplan binnenvaart"* als een van de prioriteiten voor 2025 aangeduid.

Binnen het beleidsdomein MOW (bMOW) lopen vandaag al heel wat initiatieven om de uitdagingen in de binnenvaartsector aan te pakken. Met dit actieplan willen we die acties overzichtelijk bundelen, de samenhang aantonen en tegelijk duidelijk maken op welke prioriteiten we de komende jaren extra willen inzetten.

1.2 Leeswijzer

- Hoofdstuk 1: Inleiding, achtergrond van dit actieplan
- Hoofdstuk 2: Vlaamse binnenvaart in cijfers en omgevingsanalyse – uitdagingen voor de Vlaamse binnenvaart
  In dit hoofdstuk vatten we de belangrijkste feiten en cijfers over de Vlaamse binnenvaart samen. Waar mogelijk vergelijken we met cijfers op Europees of CCR[1]-niveau. Volgende thema's worden opgenomen in een uitgebreide analyse die als bijlage 1 op het eind van dit actieplan wordt toegevoegd: de Vlaams binnenvaartnetwerk binnen Europa, de trafiekcijfers doorheen de jaren, evolutie van de vervoerde volumes, de Belgische versus de Vlaamse binnenvaartvloot, de tewerkstelling in de sector, de modal split, het aandeel van de binnenvaart in het totale goederenvervoer in Vlaanderen, de milieuaspecten van de binnenvaart en de infrastructuurinvesteringen. In deze uitgebreide analyse kijken we ook naar de belangrijkste uitdagingen waarmee de sector wordt geconfronteerd.
- Hoofdstuk 3: Actieplan, waar staan we vandaag en waar willen we naartoe? In dit deel geven we een overzicht van de lopende acties waarmee we al inspelen op de belangrijkste uitdagingen in de binnenvaart. Daarnaast geven we aan waarop we de komende jaren willen inzetten.
- Hoofdstuk 4: Overzicht van de doelstellingen en bijhorende acties. Dit hoofdstuk bundelt de acties op een overzichtelijke wijze en maakt duidelijk welke prioriteiten de komende jaren aandacht krijgen.
- Bijlage 1: Uitgebreide omgevingsanalyse van de Vlaamse binnenvaart: cijfers en uitdagingen

1 Centrale Commissie voor de Rijnvaart

2 Vlaamse binnenvaart in cijfers en omgevingsanalyse

De Vlaamse binnenvaart vormt een strategische schakel in het goederenvervoer en de duurzame mobiliteitsvisie van Vlaanderen. Met een netwerk van 1.076 kilometer bevaarbare waterwegen, waarvan ruim 58% behoort tot het Europese TEN-T-netwerk (CEMT-klasse IV of hoger), neemt Vlaanderen een centrale positie in binnen het Europese binnenvaartnetwerk. Deze infrastructuur verbindt de Vlaamse havens rechtstreeks met het hinterland en met belangrijke Europese logistieke corridors, waaronder de North Sea–Rhine–Mediterranean en de North Sea–Baltic Corridor. Belangrijke projecten zoals het Seine-Scheldeproject versterken die verbindingen verder en positioneren Vlaanderen als de belangrijkste schakel tussen Noord- en Zuid-Europa op het vlak van watergebonden transport.

De binnenvaart is een milieuvriendelijke en efficiënte transportmodus en speelt een sleutelrol in de Vlaamse modal shift, die streeft naar een vermindering van het aandeel wegtransport. In Port of Antwerp-Bruges verloopt momenteel al circa 40% van het totale containerverkeer via de binnenvaart, met een streefdoel van 42% tegen 2030. Bij North Sea Port ligt dit aandeel zelfs op 60%. Op nationaal niveau bedraagt het aandeel van de binnenvaart in de Belgische modal split ongeveer 10 tot 12% van het totale goederenvervoer[2], opmerkelijk hoger dan het Europese gemiddelde van 1,6%, maar lager dan Nederland, dat met 35% een Europese koppositie inneemt.

De Belgische binnenvaartvloot telt 1.086 schepen[3], waarvan 76% Vlaams[4]. De vloot bestaat voornamelijk uit droge-ladingschepen (873), aangevuld met tankschepen (143) en duwboten (70). Hoewel het aantal schepen de laatste jaren licht afneemt door veroudering, bedrijfsopvolgingsproblemen en strengere milieuvoorschriften, stijgt de totale laadcapaciteit dankzij de inzet van grotere schepen. In 2024 werd via de Vlaamse waterwegen 66 miljoen ton goederen vervoerd, een stijging van 4,9% ten opzichte van 2023. Dit is een herstel van de trafiekcijfers nadat de afgelopen jaren – net zoals in de rest van Europa - een daling werd waargenomen. Het binnenvaarttransport in Vlaanderen is in 2024 hersteld, maar blijft nog onder het niveau van voor de coronapandemie (2019). De eerdere dalingen in 2019, 2022 en 2023 volgden een Europese trend en waren het gevolg van laagwaterperiodes en macro-economische uitdagingen, zoals de oorlog in Oekraïne en verstoringen in de toeleveringsketens (zie bijlage 1). In 2024 vertoont de sector een voorzichtig positieve evolutie, ondanks het moeilijke economische klimaat. De tewerkstelling in de binnenvaartsector is een belangrijk zorgpunt.

De sector, waarin Vlaanderen goed is voor driekwart van de Belgische vloot, telt ruim 900 werknemers, maar kampt, zoals de andere CCR-landen, met vergrijzing, een lage instroom van jongeren en een stijgende afhankelijkheid van buitenlandse arbeidskrachten. Sinds 2008 is het aantal actieve zelfstandigen en werknemers met ongeveer 30% gedaald. Dit structurele tekort aan varend personeel bedreigt de continuïteit en innovatiekracht van de sector, zeker nu digitalisering en nieuwe technologieën andere vaardigheden vereisen.

Tegelijk is er een dringende behoefte aan infrastructuurvernieuwing. Het Vlaamse netwerk behoort tot de dichtste van Europa, maar veel sluizen, bruggen en kaaien dateren uit de jaren 60 en70 en zijn aan

2 Het aandeel van 10 à 12% voor België verwijst naar het aandeel van de binnenvaart in de totale binnenlandse goederenverplaatsingen, uitgedrukt in tonkilometers.

3 Meer info over de evolutie van aantal schepen, evolutie van de capaciteit en de verdeling per categorie/ bouwjaar is terug te vinden op: https://www.itb-info.be/nl/binnenvaart/cijfers/vloot.

4 Postcode van eigenaar in Vlaanderen volgens Databank FOD-Mobiliteit

renovatie toe. Dit vraagt om een structurele inhaalbeweging, naast gerichte investeringen in de verdere uitbouw en modernisering van het netwerk. Hierbij dient voldoende rekening gehouden te worden met zorgvuldige planning en inzet van milderende maatregelen om de impact van deze werken te minimaliseren. Het ontwikkelen van watergebonden bedrijventerreinen blijft eveneens een beleidsprioriteit gezien hun economische en logistieke waarde.

Ten slotte ondergaat de binnenvaartsector een ingrijpende digitale transformatie. Innovaties zoals Smart Shipping, Smart Logistics, digitale administratie en bediening op afstand verbeteren de efficiëntie, veiligheid en duurzaamheid van het transport. Automatisering en datagedreven logistiek maken een vlottere doorstroming en nauwkeuriger planning mogelijk, terwijl cyberveiligheid en interoperabiliteit nieuwe aandachtspunten vormen. Deze digitalisering vereist niet enkel technologische investeringen, maar ook een beleid rond samenwerking, gebruiksvriendelijkheid en opleiding.

De binnenvaart wordt geconfronteerd met grote uitdagingen op het vlak van waterveiligheid en watertekort. Vaker terugkerende periodes van lage en hoge waterstandenkunnen operationele hinder veroorzaken, de inzetbaarheid en laadcapaciteit beperken en leiden tot aanzienlijke economische verliezen. Vlaanderen onderzoekt en implementeert daarom maatregelen die de weerbaarheid van de waterwegen versterken. Tegelijk blijft de binnenvaart, in vergelijking met andere vervoersmodi, een energie-efficiënte en milieuprestatiegerichte transportvorm: de sector is verantwoordelijk voor slechts 1,35% van de totale CO_2-uitstoot van de Vlaamse transportsector en een binnenschip verbruikt per tonkilometer tot vijftien keer minder CO_2-equivalent dan een vrachtwagen, wat de binnenvaart tot een belangrijk onderdeel maakt van een efficiënt en toekomstgericht goederenvervoersysteem.

Toch blijft verdere verduurzaming cruciaal, ook in het kader van de energietransitie. Vlaanderen zet in op walstroomvoorzieningen (momenteel 546 aansluitingen), schonere brandstoffen en de omschakeling naar emissievrije aandrijving tegen 2050. De Europese Green Deal en de Verklaring van Mannheim streeft naar een emissiereductie van 35% tegen 2035. Samengevat bevindt de Vlaamse binnenvaart zich op een kruispunt: ze is economisch en ecologisch essentieel, maar staat voor grote uitdagingen op het vlak van personeel, infrastructuur, klimaat en vernieuwing. Door te investeren in verduurzaming, digitalisering en een toekomstgericht netwerk kan Vlaanderen zijn binnenvaart uitbouwen tot een moderne, robuuste en volledig emissievrije transportas binnen het Europese mobiliteitssysteem.

Een uitgebreide omgevingsanalyse wordt gegeven als Bijlage 1 van dit actieplan.

3 Actieplan: waar staan we vandaag en waar willen we naartoe?

In dit hoofdstuk bieden we een uitgebreid overzicht van de huidige initiatieven en acties die zijn opgezet alsook de geplande acties om in te spelen op de belangrijkste uitdagingen binnen de binnenvaartsector. De realisatie, opvolging en evaluatie van deze initiatieven en acties gebeuren in overleg met de binnenvaartsector tijdens de structurele overlegmomenten (zie 3.2.2).

3.1 Modal shift naar binnenvaart

De modal shift voor goederenvervoer is een belangrijke Vlaamse beleidsdoelstelling. Het Vlaamse Regeerakkoord bevestigt de ambitie om tegen 2030 30 % van het goederenvervoer te verschuiven van de weg naar de binnenvaart en het spoor. Vlaanderen heeft de voorbije jaren ongezien geïnvesteerd in watergebonden infrastructuur, met onder meer de versterking en vernieuwing van kaaimuren, de verhoging van bruggen over het Albertkanaal, werkzaamheden in kader van het Seine Scheldeproject en gerichte investeringen in vaarwegen en sluizen.

Tegelijk stellen we vast dat deze aanzienlijke investeringen nog onvoldoende hebben geleid tot een structurele en toenemende modal shift. De evolutie van het goederenvervoer toont aan dat het aandeel van de binnenvaart de voorbije jaren stagneerde en conjunctuurgevoelig blijft. Dit sluit aan bij de bredere Europese tendens: ook in de buurlanden is de afgelopen jaren volop geïnvesteerd, maar verloopt de structurele verschuiving naar de binnenvaart trager dan wenselijk. Intussen blijft de congestiedruk op de weg hoog. Dit benadrukt dat infrastructuurinvesteringen noodzakelijk zijn, maar op zich niet volstaan om een duurzame en blijvende modal shift te realiseren.

De komende jaren verschuift de focus daarom van louter investeren naar het gericht wegwerken van gerichte drempels in de logistieke keten en het maken van duidelijke keuzes. In overleg met de binnenvaartondernemers, verladers en andere logistieke spelers brengen we de belangrijkste belemmeringen voor een verdere modal shift scherp in kaart en pakken we deze prioritair aan.

De Vlaamse overheid evalueert daartoe kritisch de bestaande instrumenten en initiatieven, zoals de PPS Kaaimuren voor laad- en losinstallaties, corridorshuttles en hubfrequenties en stuurt bij waar nodig. Investeringen worden sterker geprioriteerd op projecten met aantoonbare impact op effectieve goederenstromen, in plaats van een brede spreiding zonder voldoende hefboomeffect.

In uitvoering van het Vlaams Regeerakkoord start het Departement Mobiliteit en Openbare Werken een traject om, samen met de sector een traject om tegen de zomer van 2027 een aangescherpt en resultaatgericht werkprogramma uit te werken voor modal shift van goederenvervoer van de weg naar de waterweg, met duidelijke prioriteiten, meetbare doelstellingen en een heldere investeringsfocus.

3.1.1 Inzetten op multimodale overslagpunten via watergebonden bedrijventerreinen.

Multimodale overslagpunten en watergebonden bedrijventerreinen blijven een belangrijke randvoorwaarde voor de ontwikkeling van de binnenvaart. Regionale Overslagcentra (ROC's) kunnen voor bepaalde goederenstromen en regio's een rol spelen als laagdrempelige toegang tot vervoer over water, in het bijzonder voor bedrijven zonder eigen kade.

Er wordt verder gewerkt aan het realiseren van Regionale Overslag Centra (ROC) langs de Vlaamse waterwegen, met een gerichte focus op locaties met aantoonbaar logistiek potentieel. Een ROC faciliteert de overslag van goederen (bulk, paletten, containers, big bags) van en naar het water voor derden die voor hun bedrijfsgebonden activiteiten gebruik willen maken van de waterweg, maar niet over een eigen kade beschikken of onvoldoende grote volumes of schaal hebben. Een ROC beschikt over de nodige laad- en los infrastructuur en achterliggende gronden. De gebruikers van een ROC bevinden zich binnen hetzelfde bedrijventerrein, dezelfde stad of gemeente of dezelfde (deel)regio. Voor de eerstelijns watergebonden bedrijven kan dit een opstap naar een toekomstige eigen kade zijn terwijl bedrijven die verder van het water liggen hier blijvend gebruik van kunnen maken.

Het beschikken over en ontwikkelen van voldoende en geschikt gelegen terreinen is een cruciale randvoorwaarde voor de verdere ontwikkeling van watergebonden activiteiten en voor het versterken van de modal shift van de weg naar het water.

De Vlaamse overheid wil daarom, als promotor van de binnenvaart en partner van de watergebonden industrie, niet alleen een voortrekkersrol opnemen, maar ook daadkracht tonen in het gericht ontwikkelen en inzetten van deze terreinen. Daarbij wordt gestreefd naar een doelgericht en efficiënt gebruik van strategische locaties, zodat zij maximaal bijdragen aan logistieke activiteiten die effectief gebruikmaken van de waterweg.

Om dit te realiseren wordt ingezet op drie complementaire sporen:

1. **Gericht toewijzen** – watergebonden terreinen doelgericht inzetten voor activiteiten die effectief gebruikmaken van de waterweg of deze logistieke functie ondersteunen. Er wordt sterker ingezet op kwalitatieve toewijzing en efficiënt ruimtegebruik, eerder dan louter op het maximaal vrijwaren of uitbreiden van watergebonden percelen. Daarbij wordt kritisch bekeken in welke mate instrumenten zoals het voorkooprecht proportioneel en doelgericht worden ingezet. Tegelijk wordt geëvalueerd hoe het concessiebeleid kan worden geoptimaliseerd, zodat watergebonden terreinen strategischer worden beheerd en het patrimonium flexibeler kan worden ingezet. Waar aangewezen, kunnen minder strategische percelen worden geheroriënteerd of een alternatieve, beleidsrelevante invulling krijgen, met een gerichte en evenwichtige aanpak van eventuele compensaties.

2. **Optimaliseren** – inzetten op de herontwikkeling van onderbenutte percelen en brownfields, het clusteren van watergebonden activiteiten en efficiënt ruimtegebruik op bestaande watergebonden bedrijventerreinen. Daarbij is er aandacht voor een doordachte invulling van terreinen met activiteiten die de watergebonden logistiek ondersteunen of die bijdragen aan verwante beleidsdoelen zoals inzake waterbeheer, energietransitie of (circulaire) economie.

3. **Nieuw aanbod** – waar ruimtelijk en logistiek onderbouwd, bijkomende terreinen herbestemmen of ontwikkelen met groeimogelijkheden voor watergebonden activiteiten gecombineerd met aandacht voor andere beleidsdoelen zoals natuur, waterbeheer en energie.

Het ROC in Aalter illustreert hoe een gerichte aanpak kan werken wanneer schaal, ligging en marktvraag samenvallen. Het ROC beschikt over een overslagcapaciteit van 364.000 ton per jaar, een kade van 121 meter en een terrein van 5 hectare, geschikt voor diverse goederenstromen[5], geschikt voor diverse goederenstromen zoals stukgoederen, bulk, pallets, big bags en containers. De terminal

5 https://www.vlaamsewaterweg.be/nl/nieuws/nieuwe-kade-aalter-klaar-om-schepen-te-ontvangen?.

wordt uitgerust met een permanente havenkraan die stukgoed tot 100 ton kan hijsen en een magazijn voor opslag en bewerking van goederen zoals ompakken.

Via verbindingen met de Vlaamse zeehavens en de binnenhavens langs de Leie en Schelde en het Seine-Schelde-netwerk biedt het ROC concrete logistieke meerwaarde voor bedrijven in de regio. Schepen tot 1.500 ton of het equivalent van 60 vrachtwagens kunnen aanmeren, waardoor bedrijven op de assen Tielt-Maldegem en Drongen-Brugge concreet en schaalbaar overslagalternatief krijgen. Dergelijke projecten blijven het referentiekader voor toekomstige ontwikkelingen.

3.1.2 Marktontwikkelaars en Multimodaal.Vlaanderen platform

De inzet van marktontwikkelaars door De Vlaamse Waterweg nv blijft een belangrijk instrument om bedrijven actief te begeleiden in de overstap naar de binnenvaart. Hun werking wordt verder versterkt door meer focus aan te brengen in doelgroep en regio, en door knelpunten sneller te vertalen naar concrete beleids- en investeringskeuzes. Twee marktontwikkelaars voeren screenings uit en ondersteunen ondernemingen met potentieel voor een modal shift naar de binnenvaart. Eén marktontwikkelaar werkt in Antwerpen en Limburg, de andere in Oost- en West-Vlaanderen en Vlaams-Brabant.

Hun hoofdtaak is bedrijven informeren, adviseren en begeleiden bij de integratie van binnenvaart in hun logistieke keten. Concreet omvat dit: prospectie, materiaalstroomanalyses, kostenramingen in kaart brengen van noden, formuleren van oplossingen, ondersteuning bieden doorheen het hele proces, signaleren van knelpunten, promotie van multimodaal transport, netwerking, beleidsaanbevelingen en deelname aan intern overleg. De twee marktontwikkelaars werken geografisch gescheiden maar wisselen kennis uit waar nuttig.

Ook Multimodaal.Vlaanderen, opgericht in 2017 binnen het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL vzw) blijft een belangrijke partner in sensibilisering, met duidelijke rolverdeling ten opzichte van De Vlaamse Waterweg nv. Dit modusneutraal en onafhankelijk platform informeert, sensibiliseert en begeleidt bedrijven zodat een mentale verschuiving leidt tot een optimale moduskeuze per goederenstroom. De nadruk ligt op gedragsverandering bij verladers en logistieke dienstverleners, met aandacht voor het efficiënter inzetten van modi, economische haalbaarheid en operationele betrouwbaarheid.

3.1.3 Gebiedsgerichte samenwerkingen

In economisch belangrijke regio's wordt ingezet op multimodale overslagpunten via een aanbod van watergebonden bedrijventerreinen, cruciaal voor een modal shift naar de waterweg. Het realiseren van een gebiedsgerichte samenwerking vraagt nauwe afstemming met Vlaamse, lokale en bovenlokale partners, de binnenvaartsector en betrokken bedrijven. Vlaanderen wil dit samen met hen gestructureerd uitbouwen, voortbouwend op regionale verbindingen.

Het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) laat zien hoe bestaande terreinen worden geherstructureerd, nieuwe terreinen worden ontwikkeld en ruimtelijke afstemming tussen economie en andere gebruikers wordt bevorderd. Projecten zoals Beverdonk, Ham Zwartenhoek en Logistics Valley Flanders tonen de resultaten.

Sinds 2022 stimuleert het Economisch Netwerk Seine-Schelde (ENES) gebiedsgerichte samenwerking en de ontwikkeling van gedeelde ruimtelijke visies, regionale overslagcentra en vestiging van watergebonden bedrijven. Via een taskforce vertaalt dit zich in concrete gebiedsprogramma's,

bijvoorbeeld op het kanaal Roeselare-Leie. De Vlaamse Waterweg nv bereidt daarnaast een gebiedswerking op de ABC-as[6] voor met een formele opstart gepland in 2026.

3.1.4 Ondersteuningsmaatregelen

De afgelopen jaren zijn er verschillende specifieke ondersteuningsmaatregelen geweest zoals via Palleto[7] en Watertruck[8], die intussen zijn afgerond en geëvalueerd worden op hun effectiviteit en impact op de goederenstromen. Momenteel lopen het kaaimurenprogramma en het bundelingsprogramma nog, die binnen dit actieplan worden opgevolgd en bijgestuurd waar nodig.

3.1.4.1 Realiseren kaaimuurprojecten

Het kaaimurenprogramma van De Vlaamse Waterweg nv is uitgegroeid tot een belangrijk instrument om de binnenvaart te versterken en het goederenvervoer te verduurzamen. Via een publiek-private samenwerking (PPS) investeert Vlaanderen samen met bedrijven in de aanleg van laad- en losinfrastructuur langs waterwegen, waardoor ondernemingen rechtstreeks toegang krijgen tot het waterwegennet. Sinds februari 1998 kunnen bedrijven in Vlaanderen via een PPS met het Vlaamse Gewest een laad- en losinstallatie langs de waterweg bouwen. Bedrijven kunnen via deze regeling rekenen op een overheidsdeelname in de kosten van maximaal 80% voor de aanleg van de infrastructuur.

In de periode van 1998 tot en met2023 werden er 229 aanvragen ingediend en goedgekeurd. Deze projecten zijn verspreid over heel Vlaanderen en situeren zich zowel langs het hoofdwaterwegennet als langs kleine waterwegen. 135 kaaimuren werden inmiddels in gebruik genomen, 23 dossiers zijn momenteel in uitvoering of zitten in de voorbereidings- of studiefase.

Er werd in de afgelopen 25 jaar 135.000.000 euro geïnvesteerd in het kaaimurenprogramma. Hier tegenover staat een tonnageverplichting van 168.969.783 ton[9]. In werkelijkheid werd er van 1998 tot en met 2023 578.970.536 ton overgeslagen via de kaaimuren die voortvloeien uit dit project. Deze cijfers tonen aan dat het instrument opmerkelijk intensiever wordt gebruikt dan werd vooropgesteld, maar ze vertalen zich niet automatisch in bijkomende groei van het totale binnenvaartvolume.

Het kaaimurenprogramma illustreert hoe gerichte investeringen in infrastructuur de toegangsdrempels tot de binnenvaart kunnen verlagen. Het blijkt echter op zich onvoldoende om een structurele en autonome modal shift te garanderen. De impact van individuele kaaimuurprojecten op bijkomende goederenstromen verschilt sterk en is afhankelijk van marktontwikkelingen, schaal en logistieke inbedding.

De Vlaamse overheid blijft inzetten op de verdere uitrol en modernisering van het kaaimurenprogramma, maar met meer focus op projecten met aantoonbare hefboomwerking op structurele goederenstromen. Nieuwe projecten worden gestimuleerd via een vereenvoudigde aanvraagprocedure en via betere afstemming met andere initiatieven, zoals het Impulsprogramma Binnenvaart en de corridor- en hubshuttles. Daarbij worden scherpere keuzes gemaakt om de middelen

6 ABC-as tussen Antwerpen, Brussel en Charleroi.

7 Palletto is een project van De Vlaamse Waterweg nv en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken in samenwerking met Catena Consult, Brixadvice, Blue Line Logistics en Shipit Multimodal Logistics. Het doel is om lijndiensten op te zetten op de oost-west- en noord-zuidassen van het Vlaamse waterwegennetwerk waarbij vrachten van bouwmaterialen gecombineerd worden op palletschepen. https://www.vlaamsewaterweg.be/nl/palletto.

8 Watertruck+ is een Europees project dat een innovatief concept introduceert voor vervoer van goederen over kleine waterwegen.

9 Gedurende 10 jaar heeft elk dossier een tonnageverplichting die gelijk is aan 6% ten opzichte van de investering.

maximaal te richten op dossiers die effectief bijdragen aan duurzame modal shift, in de toekomst het gebruik van de binnenvaart verder versterken, de wachttijden in de havens verminderen en de logistieke ketens verduurzamen.

3.1.4.2 Bundelingsprogramma

Tot eind 2025 liep het ondersteuningsprogramma 'Versnelling modal shift', met financiële ondersteuningsmaatregelen voor de binnenvaartsector. Het doel van dit ondersteuningsprogramma bestaat erin om de afhandeling van de containerbinnenvaart aan de maritieme kaaien betrouwbaarder te maken en de wachttijden in de haven te verminderen. Het gaat telkens om samenwerkingsprojecten (corridorshuttles en terminal-hubshuttles) op de belangrijkste vaarroutes van en naar Port of Antwerp-Bruges. Dit programma wordt nu geëvalueerd op zijn effectiviteit en leerlessen.

De Vlaamse Regering heeft in 2025 een bijkomende, tijdelijke financiële ondersteuningsmaatregel voor de binnenvaart goedgekeurd. Met dit initiatief wil Vlaanderen het goederenvervoer van en naar de Vlaamse zeehavens verder optimaliseren. Binnen het Impulsprogramma Binnenvaart kunnen inlandterminals, bargeoperatoren en andere intermodale partners projectvoorstellen indienen die bijdragen aan een vlotter, duurzamer en efficiënter transport. Om dit te realiseren trok de Vlaamse overheid tot en met 2025 jaarlijks meer dan 2,5 miljoen euro uit. Partners zoals Lantis, Port of Antwerp-Bruges en North Sea Port vullen dit budget verder aan. Deze middelen werden doelgericht ingezet en maken deel uit van een tijdelijk impulskader, waarmee binnenvaartsector werd gestimuleerd om nog sterker in te zetten op duurzame en efficiënte logistieke oplossingen.

Een belangrijk onderdeel van het programma was het bevorderen van samenwerking tussen inlandterminals. Omdat individuele terminals vaak niet over voldoende volumes beschikken voor regelmatige afvaarten naar de zeehavens, wordt samenwerking aangemoedigd via twee modellen: corridorshuttles en terminal-hubshuttles. Die moeten leiden tot een betere bundeling van containerstromen, kortere wachttijden en een efficiëntere afhandeling in de havens.

Hoewel deze maatregelen hebben bijgedragen aan een betere samenwerking en bundeling, merkt de sector op dat de wachttijden aan de containerterminals onder invloed van meerdere externe en structurele factoren blijven toenemen. De Vlaamse overheid wil daarom samen met de sector en de betrokkene partners op basis van evaluaties en analyse op zoek gaan naar aangepaste en duurzame oplossingen om deze uitdaging verder aan te pakken.

3.1.5 Werkprogramma modal shift naar de binnenvaart

Het Vlaams Regeerakkoord bevestigt de ambitie om te komen tot een duurzame modal shift in het goederenvervoer. Daarbij wordt, naast het spoorvervoer, expliciet ingezet op het versterken van het vervoer via de binnenwateren. In het Regeerakkoord staat hierover het volgende vermeld:

"Ook goederenvervoer over water kan vrachtwagens van de weg halen, maar de voorbije decennia zijn we daar, ondanks de grote investeringen in de binnenvaartinfrastructuur, niet in geslaagd. We gaan in overleg met de binnenvaartondernemers en andere logistieke spelers om na te gaan welke hinderpalen hier nog zijn en werken deze zoveel mogelijk weg"

Om uitvoering te geven aan deze beleidsdoelstelling, zoals verder geconcretiseerd in de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2024-2029, is begin 2026 een traject opgestart voor de opmaak van een werkprogramma ter bevordering van een modal shift van het goederenvervoer van de weg naar

de waterweg. Dit traject wordt opgezet in nauwe samenwerking met de sector en bouwt voort op de vaststelling dat de aanzienlijke investeringen van de voorbije decennia onvoldoende hebben geleid tot een structurele verschuiving in de modal split.

Dit traject bouwt voort op de inzichten en prioriteiten uit het voorliggende actieplan en is erop gericht om samen met bedrijven en logistieke actoren tot een resultaatgerichte aanpak met duidelijke keuzes, maatregelen en opvolging te komen. Binnen het werkprogramma worden de belangrijkste knelpunten in kaart gebracht, bestaande beleidsmaatregelen geëvalueerd en, waar nodig, bijgestuurd om de effectiviteit te vergroten. Indien aangewezen worden bijkomende beleidsinitiatieven ontwikkeld ter verdere ondersteuning van de modal shift.

De realisatie van de modal shift vraagt nauwe samenwerking tussen de overheid, verladers en bredere logistieke sector. Daarom wordt in dit traject expliciet ingezet op een brede en structurele betrokkenheid van stakeholders, met bijzondere aandacht voor verladers, zodat het uiteindelijke werkprogramma maximaal aansluit bij de praktijk en effectief kan bijdragen aan bijkomende goederenstromen via de binnenvaart.

3.2 Inzetten op opleidingen, aantrekkelijke banen voor de binnenvaart en op communicatie met de binnenvaartsector

3.2.1 Opleidingen en aantrekkelijke banen voor de binnenvaart

Om de vergrijzing in de binnenvaart tegen te gaan, zet de interdepartementale werkgroep instroom binnenvaart vandaag concreet in op een aantal acties rond meer instroom en betere opleidingen, binnen het kader van de Europese richtlijn beroepskwalificaties (2017/2097). Onder leiding van het Departement MOW werken vertegenwoordigers van de beleidsdomeinen Mobiliteit, Werk en Onderwijs, sociale partners, onderwijsinstellingen en grote werkgevers mee. De werkgroep fungeert als coördinerend platform en werkt samen met de sector en het onderwijs de opleidingen te verbeteren, de instroom van leerkrachten te versterken, de overstap vanuit de zeevaart te vereenvoudigen en zijinstroom uit andere sectoren te stimuleren.

De voorbije jaren werden al een aantal concrete acties gerealiseerd, zoals de zijinstroomopleiding tot matroos bij CVO en AMA, de goedkeuring van een managementopleiding voor schippers, de erkenning van extra curriculaire vaartijd vanaf 15 jaar en een versoepelde zijinstroom vanuit de zeevaart voor STCW-houders[10]. Sinds november 2024 worden in Vlaanderen erkende opleidingen voor matroos, stuurman en schipper aangeboden[11].

Daarnaast lopen momenteel verschillende acties verder, zoals de erkenning van veiligheidsopleidingen tussen CCR-landen, het organiseren van een ‘Dag van de Binnenvaart’ en de modernisering van het opleidingsschip Themis II. Ook de zijinstroom vanuit andere sectoren blijft een actief aandachtspunt. De opening van het NK2-opleidingscentrum binnen het Fonds voor Rijn- en Binnenscheepvaart biedt bovendien een belangrijk platform voor diverse opleidingen, waarbij het varen via simulatoren centraal staat.

De volgende stappen richten zich op verdere uitvoering en bijsturing. Toekomstig werk richt zich op digitale vaartijdregistratie en gegevensuitwisseling via EuRIS[12]. Daarnaast blijft Vlaanderen, samen met de sector, pleiten voor een vervroegde herziening van de richtlijn beroepskwalificaties, met het oog opeen flexibeler kader, inclusief erkenning van simulatorvaartijd en het verder bevorderen van zijinstroom uit de zeevaart.

3.2.2 Professionalisering van de binnenvaart en samenwerking met de sector

We ondersteunen de professionalisering van de **Koepel Binnenvaart Vlaanderen (KBV)** om een goed georganiseerde sectorvertegenwoordiging te waarborgen. Dit is van belang voor een constructief en efficiënt overleg met de sector. De sector verwelkomt de bevestiging van het belang van overleg en samenwerking. We zetten ons in om deze samenwerking te faciliteren. In dit kader loopt een ondersteuningstraject voor de professionalisering van de Koepel Binnenvaart Vlaanderen (KBV) voor een som van 780.000 euro gespreid over zes jaar. Deze som is degressief van aard en afhankelijk van het behalen van vooraf gezamenlijke opgestelde mijlpalen die KBV geleidelijk aan zelf bedruipend moet maken (cf. samenwerkingsakkoord).

10 Het STCW-Verdrag (Standards of Training, Certification and Watchkeeping).

11 Meer info: https://www.vlaanderen.be/binnenvaart.

12 VisuRIS en EuRIS geven toegang tot alle informatie die je nodig hebt als schipper, scheepseigenaar, logistieke dienstverlener of bedrijf. https://www.eurisportal.eu/

KBV bevindt zich momenteel halverwege het zesjarig professionaliseringstraject (2022-2028). Tot dusver heeft KBV belangrijke stappen in het traject kunnen zetten. Intussen blijven we inzetten op overleg en ondersteuning van de Vlaamse binnenvaartsector en KBV in hun traject naar de professionalisering van de binnenvaart.

Via gerichte opleidingen, ervaringsgerichte projecten, sensibiliseren, communiceren en sterke partnerschappen willen we de instroom van jongeren verhogen. Ons beleid richt zich op de bewustwording, beleving, betrokkenheid en branding van de binnenvaart als toekomstgerichte sector.

Om jongeren te inspireren om te kiezen voor een opleiding, job of duurzame toekomst in de binnenvaart werd er binnen de werkgroep instroom het idee gelanceerd om samen met de sociale partners en belangrijke spelers uit de binnenvaartsector een Dag van de Binnenvaart te organiseren. Dat is een interactieve belevingsdag om de sector bekender te maken bij jongeren. Dit initiatief bevindt zich momenteel in voorbereidende fase. We ondersteunen dit idee en werken vanuit de Vlaamse overheid mee met de ambitie om in 2026 een eerste Dag van de Binnenvaart te organiseren.

Het binnenvaartbeleid kan zich niet in een vacuüm ontwikkeld of uitgevoerd worden. Succesvolle resultaten vereisen nauwe samenwerking met uiteenlopende partners, waaronder overheden, havens, rederijen, verladers, academici en maatschappelijke organisaties. Transparant overleg en actieve betrokkenheid van de sector zijn cruciaal om draagvlak te creëren en gezamenlijke oplossingen te realiseren. Daarom zetten we verder in op een structureel en duurzaam overlegkader met de sector zodat beleidskeuzes beter afgestemd zijn op de praktijk en de uitdagingen van de binnenvaart gezamenlijk kunnen worden aangepakt.

Het Sectoroverleg binnenvaartbeleid vindt vier keer per jaar plaats en is het forum waar sectorpartners aandachtspunten kunnen doorgeven voor beleidsonderwerpen alsook input voor internationale vergaderingen rond binnenvaart (CESNI, CCR, CDNI, …). Hier kan ook gecommuniceerd worden over initiatieven van de overheid.

Overleg Binnenvaart Vlaanderen behandelt de meer operationele aspecten van de binnenvaart zoals onderhoud of ordehandhaving en wordt bijgewoond door belangengroepen die gebruik maken van de waterwegen.

Binnen het Vlaams-Nederlands Minderhinderoverleg komen Vlaamse en Nederlandse overheidsinstanties en de havens (Port of Antwerp-Bruges, en North Sea Port) tweemaal per jaar samen om geplande werkzaamheden aan de binnenvaartinfrastructuur met grensoverschrijdende impact af te stemmen. Zo wordt de hinder voor het scheepvaartverkeer tot een minimum beperkt.

Daarnaast zetten we voor specifieke topics zoals internationaal vervoer van gevaarlijke goederen - Accord Européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) en binnenvaart services ook aparte overlegstructuren op:

- Structureel overleg met de sector over ADN, vindt tweemaal per jaar plaats, om de bevoegdheden van ADN te behandelen. Dit omvat zowel beleid- en operationele aspecten alsook de voorbereiding van internationale fora in het kader van het ADN-verdrag.
- Het Vlaams Binnenvaart Services Platform (VBSP) fungeert als een coördinerend orgaan voor de optimalisatie van de dienstverleningen, onder andere walstroom, afvalinzameling, drinkwatervoorzieningen en alternatieve brandstoffen.

3.3 Inzetten op management van infrastructuur en digitalisering van de binnenvaart

3.3.1 Beheer van het netwerk

Vlaanderen stimuleert vervoer over water als duurzaam alternatief en investeert doelgericht in het waterwegennetwerk. Dit netwerk bestaat uit een kernnetwerk, grote transportassen en kleinere waterwegen, met duidelijke economische en ecologische voordelen. Het GIP 2025[13] van het beleidsdomein MOW geeft inzicht in de geplande investeringen voor de komende jaren en vormt het kader voor prioritering van deze investeringen.

Het GIP 2025 voorziet een inhaalbeweging, met een meerjarige inspanning voor structureel onderhoud van het Vlaamse waterwegennetwerk. Daarnaast ligt de nadruk op waterwegen en asset management, met onderhoud en beheer van vaarwegen, sluizen en kades. Binnen dit kader worden projecten doelgericht geselecteerd en gefaseerd uitgevoerd. Concrete projecten, zoals het herstel van de sluis in Harelbeke, de vervanging van sluisdeuren in Geraardsbergen en de renovatie van sluisplatformen in het Albertkanaal, zijn opgenomen in het GIP 2025, als illustratie van deze aanpak, inclusief de per project toegewezen budgetten. De investeringen van de afgelopen jaren waren vooral gericht op het Albertkanaal en het Seine-Scheldeproject.

De Leie-as is opgewaardeerd voor CEMT-klasse Vb-schepen[14] (4.500 ton) en wordt verder versterkt, samen met het kanaal Roeselare-Leie, door vernieuwde oevers, bruggen en een tweede sluis in Ooigem. Wanneer ook de aansluitende waterweginfrastructuur op voldoende capaciteit is gebracht, kan deze as uitgroeien tot een volwaardige Europese hoofdtransportas voor de binnenvaart, die bijdraagt aan de modal shift, de verbinding tussen de Vlaamse havens en Noord-Frankrijk versterkt en de regionale economische ontwikkeling ondersteunt, met bijkomende kansen voor overslag en stadsontwikkeling.

Het Albertkanaal blijft een essentiële oost-westverbinding tussen Antwerpen en Luik, met afgeronde brugverhogingen en instandhoudingswerken. Ook de waterwegas Antwerpen–Brussel–Charleroi wordt voorbereid op modernisering, inclusief investeringen in de sluizen van Wintam en Zemst.

Werkzaamheden aan de waterweg kunnen hinder voor de gebruikers veroorzaken. We zetten ons in om deze hinder zoveel mogelijk te beperken en hierover duidelijk te communiceren. De werken van de verschillende entiteiten binnen het beleidsdomein MOW worden daarbij op elkaar afgestemd. Binnen het kader van het Vlaams-Nederlands Minderhinderoverleg vindt ook tweemaal per jaar overleg plaats tussen de betrokken Vlaamse en Nederlandse instanties. Dit overleg richt zich op geplande werkzaamheden aan de binnenvaartinfrastructuur die grensoverschrijdende gevolgen hebben voor het scheepvaartverkeer. Het doel van deze samenwerking is de werkzaamheden zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen, met als doel de impact voor gebruikers maximaal te beperken.

De Vlaamse overheid combineert infrastructuurwerken, planning en communicatie met schippers en verladers om de doorvaartcapaciteit te maximaliseren. Actuele informatie over doorvaarthoogtes, scheepvaartberichten en infrastructuurwerken wordt gepubliceerd op de officiële website van De

13 Geïntegreerd investeringsprogramma Mobiliteit en Openbare Werken

14 CEMT-klasse Vb-schepen verwijst naar een categorie binnen de Europese classificatie voor binnenvaartschepen, vastgesteld door de CEMT (tegenwoordig: UNECE – European Conference of Ministers of Transport).

Vlaamse Waterweg en via het digitale informatieplatform het VisuRIS dat gedetailleerde vaarweginformatie biedt, inclusief doorvaarthoogtes en actuele waterstanden.

De Vlaamse Waterweg nv en het Koepel Binnenvaart Vlaanderen (KBV) hebben samen stappen gezet om de veiligheid op de Vlaamse waterwegen te verbeteren. Deze samenwerking focust op het verhogen van de betrouwbaarheid van de dienstverlening, infrastructuur en beschikbare vaarinformatie. Daarbij wordt het aantal uren stremming opgevolgd ten opzichte van het totaal aantal bedieningsuren, met een streefwaarde van 1%. Deze wordt momenteel nog niet gehaald. Vlaanderen zet daarom, onder meer via een versterkte inzet op onderhoud binnen het GIP 2025, verder in op het beperken van stremmingen en op transparante communicatie naar de sector.

Actuele informatie over stremmingen, afwijkingen en bijzondere omstandigheden op de Vlaamse vaarwegen is beschikbaar op de website van De Vlaamse Waterweg nv[15]. Deze informatie ondersteunt gebruikers bij het plannen en aanpassen van hun vaarroutes.

Daarnaast kunnen vaarweggebruikers via de digitale kanalen de status van kunstwerken, bedieningstijden en andere verkeer gerelateerde informatie raadplegen. De informatie over stremmingen op de Vlaamse vaarwegen is beschikbaar via realtime updates, zodat schippers tijdig op de hoogte zijn van sluissluitingen, onderhoud of andere incidenten. De digitale ondersteuning draagt zo bij aan een vlottere en beter voorspelbare vaart.

De implementatie van de ISPS heeft de internationale maritieme veiligheid aanzienlijk versterkt. Binnen de binnenvaartsector brengt de toepassing ervan echter specifieke aandachtspunten met zich mee. De binnenvaart onderscheidt zich van de zeevaart door haar fijnmazige netwerk van kleinere havens, openbare laad- en losplaatsen en frequente interacties met lokale infrastructuren. We streven naar een implementatie die een evenwicht tussen veiligheidsverplichtingen en sectorspecifieke proportionaliteit zoekt.

Naast de hierboven vermelde acties wordt ook ingezet op het verder opvolgen en uitwerken van een beleidskader rond militaire mobiliteit via de binnenvaart, in afstemming met Europese initiatieven.

Waterwegen kunnen een belangrijke rol spelen in de militaire logistiek, vooral als back-up voor weg- en spoorvervoer en in het bijzonder voor het transport van uitzonderlijke en zware transporten. De belangrijkste Vlaamse waterwegen voor militaire mobiliteit zijn het Albertkanaal en de Schelde-Rijnverbinding, die deel uitmaken van de prioritaire militaire corridors en reeds over een hoge capaciteit beschikken. Binnen dit kader wordt nagegaan hoe bestaande infrastructuur kan bijdragen aan militaire mobiliteit, zonder afbreuk te doen aan de civiele en economische functie van het waterwegennet.

3.3.2 Digitale transformatie van de binnenvaart

De binnenvaart staat aan de vooravond van een ingrijpende modernisering. Digitale technologieën bieden de mogelijkheid om processen te optimaliseren, de veiligheid en betrouwbaarheid te verhogen en het milieu te ontlasten. Door gegevens realtime te delen, scheepvaartstromen te monitoren en innovatieve toepassingen zoals geautomatiseerd varen en afstandsbediening te integreren, kan de binnenvaart haar positie als efficiënte, duurzame en competitieve transportmodus versterken. Vlaanderen wil deze transformatie actief ondersteunen door een combinatie van technologische

15 https://www.vlaamsewaterweg.be/nl/projecten

innovatie, regulering, datagedreven management en Europese samenwerking zodat de sector klaar is voor de logistieke uitdagingen van de toekomst.

De menselijke factor speelt een cruciale rol in het slagen van een digitale transformatie. Daarom is het belangrijk om de sector intensief bij het proces te betrekken en een klantgerichte aanpak centraal te stellen. We blijven inzetten op overleg en ondersteuning van de Vlaamse binnenvaartsector in haar traject naar digitale transformatie.

DigiWave is een overkoepelend programma voor digitale transformatie, gebaseerd op de beginselen en principes van RIS (River Information Services). De doelstellingen zijn:

- Digitalisering van processen: meer self-service, minder papierwerk, sneller en efficiënter werken;
- Datagedreven werken: inzichten via dashboards, betere besluitvorming;
- Nieuwe digitale tools en platformen: uitrollen voor medewerkers en/of klanten;
- Cultuur en mindset veranderen: medewerkers meenemen in digitale innovatie;
- Cybersecurity en compliance: integreren in de hele werking.

DigiWave is het digitale transformatieprogramma van de Vlaamse Waterweg nv met een focus op efficiënter, datagedreven en klantgerichter te gaan werken. Het sluit aan op de Vlaamse strategie *"Vlaanderen Radicaal Digitaal"* en op andere initiatieven van Digitaal Vlaanderen.

Binnen het digitale transformatieprogramma 'DigiWave' werken we aan een structurele modernisering van de binnenvaart. Dit vertaalt zich in Europese subsidieprojecten zoals DIGIWAVE (fase 1 en 2) waarin we inzetten op interoperabiliteit, realtime datadeling en aansluiting bij de Europese mobiliteitsdoelstellingen van de Green Deal – Smart Mobility. Deze gefaseerde aanpak levert niet alleen een toekomstbestendig systeem op dat de binnenvaart versterkt als duurzame vervoersmodus, maar draagt ook rechtstreeks bij aan verschillende strategische doelstellingen van het Vlaamse Defensieplan. Dat plan, goedgekeurd op 4 april 2025, benadrukt de versterking van de infrastructuur – waaronder waterwegen – om militaire mobiliteit te faciliteren. Bij de (her)aanleg van wegen, bruggen, tunnels en waterwegen wordt expliciet rekening gehouden met de noden van militaire transporten en de ontsluiting van havens en militaire domeinen.

Hieronder worden de belangrijkste thema's van de digitale transformatie van de binnenvaart nader toegelicht.

3.3.2.1 Smart Shipping

Het Smart Shipping-programma ondersteunt de uitbouw van een veilig, betrouwbaar, efficiënt, duurzaam en slim waterwegennetwerk door in te zetten op vier samenhangende pijlers:

- Slimme schepen: Dit betreft schepen met automatisering aan boord. De mate van automatisering is hierbij niet van belang. Elk geautomatiseerd schip moet hetzelfde minimale veiligheidsniveau waarborgen als een traditioneel schip.
- Slimme vaarweginfrastructuur: Dit gaat over vaarweginfrastructuur die in hoge mate geautomatiseerd is en op afstand bediend wordt. Interactie tussen infrastructuur en schepen vindt digitaal plaats om het verkeer zo veilig mogelijk te begeleiden
- Slimme communicatie: Dit betreft het delen van data dat streeft naar een slim, soepel en flexibel proces waarbij alle communicatie tussen de overheid en de gebruikers van de vaarweg gedigitaliseerd is en plaatsvindt volgens internationaal gestandaardiseerde procedures.

- Slimme regelgeving: Dit gaat over de regelgeving die innovatie en toekomstgerichte initiatieven ondersteunt met behoud van veiligheid.

Vlaanderen treedt hierbij op als facilitator en creëert de randvoorwaarden om innovatieve toepassingen, zoals geautomatiseerde en op afstand bediendvaren, veilig te ontwikkelen en in te zetten als onderdeel van een slimme, synchromodale transportketen. Vlaanderen begeleidt innovatieve bedrijven bij de uitrol van toepassingen en zorgt voor rechtszekerheid voor de sector

Sinds 2019 is het mogelijk om op het gehele Vlaamse waterwegennetwerk proefprojecten uit te voeren met geautomatiseerde en/of op afstand bestuurde schepen. De opgedane ervaring uit proefprojecten is benut om dit kader permanent te verankeren in de binnenvaartregelgeving, zodat bedrijven duidelijkheid hebben en investeringen kunnen opschalen.

Om geautomatiseerd varen en op afstand bestuurd varen verder te faciliteren, blijft ook internationale afstemming noodzakelijk. Op internationaal niveau speelt de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) een sleutelrol bij de verdere ontwikkeling van de regelgeving en afspraken rond geautomatiseerd varen waarbij een balans wordt gezocht tussen het stimuleren van innovatie en het waarborgen van de veiligheid binnen de binnenvaart.

In 2018 formuleerde de CCR een eerste internationale definitie van automatiseringsniveaus binnen de binnenvaart, wat een belangrijk fundament vormde voor verdere regelgeving. Nadien werd een kader uitgewerkt dat proefprojecten met geautomatiseerd en op afstand bestuurd varen mogelijk maakt, waaronder sinds 2023 ook enkele proefprojecten op de Rijn, uitgevoerd door het Vlaamse bedrijf Seafar.

De verdere inzet is gericht op het verder mogelijk maken van grensoverschrijdende proefprojecten en op de stapsgewijze uitbouw van een permanent internationaal regelgevend kader dat rechtzekerheid biedt aan de sector. Vlaanderen volgt deze ontwikkeling actief op en blijft inzetten op overleg en ondersteuning van de Vlaamse binnenvaartsector in het traject naar geautomatiseerd varen.

3.3.2.2 Bediening op afstand van kunstwerken

Vlaanderen beschikt over een ruim patrimonium aan zogeheten ‘beweegbare kunstwerken’, gaande van bruggen en sluizen tot stuwen en pompstations. Het is onze ambitie om tegen 2032 alle beweegbare kunstwerken (ca. 330) op afstand te bedienen, vanuit drie afstandsbedieningscentrales (Hasselt, Willebroek en Evergem). In Q3 2025 worden ca. 50 beweegbare kunstwerken op afstand bediend uit de centrales van Hasselt en Evergem waaronder die van de belangrijke economische corridors Albertkanaal, Leie en Ringvaart Gent. Ca. 330 kunstwerken worden nog lokaal bediend of uit lokale transitiecentrales. De centrale in Willebroek gaat van start in 2027.

Op basis van een roadmap worden jaarlijks extra kunstwerken technisch voorbereid om ingekoppeld te worden in één van de 3 centrales. Deze roadmap, die jaarlijks geactualiseerd wordt, houdt onder meer rekening met vragen vanuit de logistieke sector naar uitbreiding van de bedieningstijden, technische toestand van de kunstwerken en mate van al aanwezige standaardisering, samenhang van waterbeheersing, beschikbaarheid van budgetten ofcapaciteit

We optimaliseren de verkeersdoorstroming op de Vlaamse waterwegen via een actieve en datagedreven planning van het scheepvaartverkeer door in te zetten op digitalisering en afstandsbediening. We zullen in staat zijn om wachttijden ten gevolge van bediening te beperken en de aankomsttijden beter te voorspellen. Op die manier kunnen we nog beter tegemoetkomen aan de

vraag vanuit de logistieke sector om betrouwbare reisgegevens te verstrekken en is de binnenvaart in staat om energie-efficiënt te varen en kostenefficiëntie te realiseren.

Daarnaast optimaliseren we het waterbeheer in het werkingsgebied via een actieve, datagedreven centrale monitoring en bediening vanuit de afstandsbedieningscentrales. We geven zo een hogere zekerheid op correct waterpeil voor scheepvaartverkeer en een verhoogde bescherming tegen overstroming en droogte.

Deze betrouwbaarheid zorgt ervoor dat men in de toekomst sneller voor de binnenvaart kiest, vooral wanneer de timing van de levering belangrijk is. Dit draagt ook bij aan het bereiken van de klimaatdoelstellingen.

Afstandsbedieningcentrales bieden tegelijk de opportuniteit om het waterbeheer en het effectief ophouden en/of sturen van water accuraat en datagedreven te laten verlopen op systeemniveau.

3.3.2.3 Smart Logistics

Binnen de pijler Smart Logistics werken we aan een geïntegreerd logistiek ecosysteem waarin realtime data-uitwisseling tussen ketenpartners centraal staat. Momenteel zijn er binnen het maritieme en binnenvaartlandschap nog heel wat knelpunten op te lossen alvorens de data maximaal kan uitgewisseld worden tussen de verschillende actoren. Vanuit Vlaanderen zullen er daarom gericht use cases worden uitgewerkt om de aansluiting op en voorbereiding van de toekomstige Europese data space voor logistiek te faciliteren.

De fundamenten voor deze evolutie zijn reeds gelegd met de ontwikkeling van VisuRIS. Dit platform is inmiddels uitgegroeid tot het Europese referentieplatform voor rivierinformatiediensten onder de naam *EuRIS*, erkend en ondersteund door de Europese Commissie.

Het EuRIS-portaal kent een sterke en groeiende gebruikersbasis, met meer dan 5800 geregistreerde gebruikers en 1780 geclaimde vaartuigen (stand op 23 juni 2025). Deze brede adoptie benadrukt het belang van het platform als digitale ruggengraat voor de binnenvaartsector en ondersteunen de verdere uitbouw ervan binnen dit actieplan.

Tot slot is bij de herziening van de RIS-richtlijn (2005/44/EG) het platform verankerd als centraal informatiepunt voor de sector waarbij de lidstaten die via het TEN-T-netwerk geconnecteerd zijn, verplicht zullen moeten aansluiten. Vlaanderen zal samen met alle geconnecteerde Europese landen verder werken aan de uitbouw van het platform, met focus op optimalisaties en het beantwoorden aan nieuwe noden van de sector.

Aanvullend wordt ingezet op een gefaseerde uitbouw van verkeers- en logistiek management, met als doel een efficiënte en robuuste afhandeling van transportstromen.

In 2025 lag de focus op praktische implementatie en stapsgewijze opschaling: implementatie van de eerste werkpakketten en enabling tools voor reisopvolging, waterverbruik en VHF-visualisatie[16]. Sinds 2026 worden operationele stappen gezet met basis actief verkeersmanagement en de pleziervaartapp. De komende jaren worden de functionaliteit en datastromen uitgebreid met reisplanning, corridorsturing en andere integraties. Besluitvorming zal daarbij in toenemende mate worden ondersteund door datagedreven inzichten, waarbij algoritmes en digitale analysetools (op basis van

16 VHF-visualisatie verwijst in de binnenvaart en scheepvaart naar het gebruik van visuele weergave of monitoring van VHF-radioverkeer (Very High Frequency) om communicatie tussen schepen en/of vaarwegbeheerders te ondersteunen en te optimaliseren. Het gaat dus om een combinatie van radioverbindingen en digitale of visuele hulpmiddelen.

artificiële intelligentie (AI) helpen om patronen te herkennen en onderbouwde aanbevelingen te formuleren. Dit maakt het mogelijk om sneller en consistenter in te spelen op veranderende omstandigheden in het beheer van verkeersstromen.

3.3.2.4 Smart Administration

Administratieve processen worden vereenvoudigd via digitale vrachtbrieven (met eFTI als hefboom), e-invoicing en de automatische, intelligente verwerking van formaliteiten en informatieverzoeken. Het einddoel is een papierloze, gebruiksvriendelijke en klantgerichte omgeving. Met onder andere eRIBa, het distributieplatform voor elektronische meldingen in de binnenvaart zetten we alvast een eerste concrete stap richting een one stop shop op Vlaamse schaal. In de binnenvaart zal het e-toolsinitiatief van de Europese Commissie leiden tot de digitalisering van zowel het vaartijdenboekje als het dienstboekje. Deze maatregel is bedoeld om sociale fraude tegen te gaan en de sector transparanter en competitiever te maken. Momenteel worden hierover afspraken gemaakt op supranationaal niveau.

3.3.2.5 Cyberweerbaarheid

Binnen het GIP 2025 worden strategische investeringen gedaan in IT, digitalisering en de versterking van de cyberveiligheid van onze infrastructuur in lijn met de Europese NIS2-richtlijn. In het kader van robuust cyberbeveiligingsbeleid voorziet Vlaanderen maatregelen binnen het programma DigiWave. We zorgen voor NIS2-conformiteit door een risico gebaseerd informatiebeveiliging managementsysteem (ISMS) te verankeren, incidentmeldingsprocedures (24u/72u), businesscontinuïteit te borgen, en minimummaatregelen zoals toegangsbeheer, logging, encryptie en leverancierscontrole te implementeren. We voorzien onder andere periodieke audits en penetratietesten om blijvende naleving en weerbaarheid te garanderen.

Bovenvermelde hoofdstukken tonen aan hoe het programma DigiWave in combinatie met een bediening op afstand de binnenvaart positioneert als een toekomstgerichte, duurzame en strategisch waardevolle vervoersmodus binnen Vlaanderen.

3.4 Inzetten op verduurzamen van de binnenvaart

3.4.1 Bescherming tegen overstromingen en droogterisico's

De binnenvaart is sterk afhankelijk van een betrouwbaar en robuust waterwegennetwerk. Vlaanderen wordt daarbij geconfronteerd met twee tegengestelde maar tegelijk samenhangende uitdagingen: het vaker voorkomen van periodes van laagwater en het toenemende risico op overstromingen. Zowel waterveiligheid als waterbeschikbaarheid hebben een directe impact op de bevaarbaarheid van de waterwegen en de continuïteit van het goederenvervoer, en raken bovendien bredere maatschappelijke functies zoals economie, drinkwatervoorziening, landbouw en natuur. Een geïntegreerde en samenhangende aanpak binnen het waterbeheer is daarom noodzakelijk.

In uitvoering van het decreet Integraal Waterbeleid keurde de Vlaamse Regering de Blue Deal 2025–2029 goed, die de krachtlijnen vastlegt voor het integraal waterbeleid in het Vlaamse Gewest. Daarnaast vormen het Overstromingsrisicobeheerplan (ORBP), het Waterschaarste- en droogterisicobeheerplan (WDRBP) 2022–2027 en de Stroomgebiedbeheerplannen (SGBP) het beleidskader waarbinnen maatregelen en investeringen worden afgestemd.

Laagwater

Studies van De Vlaamse Waterweg nv[17] tonen aan dat lage waterstanden en te lange droogteperiodes een aanzienlijke impact hebben op de binnenvaart, met economische gevolgen voor zowel vervoerders als verladers door verminderde diepgang en beperkingen in de doorvaarbaarheid van de waterwegen. Deze studies maken duidelijk dat deze droogteperiodes vaker en intensiever zullen voorkomen en dus structureel moeten worden meegenomen in het beheer en de verdere uitbouw van het waterwegennetwerk.

Ook de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) benadrukt dat laagwater een structurele uitdaging vormt voor de binnenvaart. In het CCR-laagwaterrapport 2021[18] werden vier samenhangende actiepunten geïdentificeerd om de veerkracht van de binnenvaart te vergroten:

- Verbeterde informatie en voorspelbaarheid, onder meer via digitale instrumenten en kort- en middellangetermijnprognoses van waterstanden.
- Gerichte investeringen in infrastructuur, met aandacht voor waterpeilbeheer en het verminderen van knelpunten.
- Innovatie in scheepsontwerp en vloot, zodat schepen beter inzetbaar blijven bij lage waterstanden.
- Aangepaste logistieke en contractuele afspraken, waaronder flexibelere contracten en risicodeling tussen verladers en exploitanten om de continuïteit van transport te waarborgen.

Vlaanderen onderschrijft deze aanpak en vertaalt ze naar het eigen beleid. Binnen het waterwegbeheer wordt ingezet op actief en slim waterpeilbeheer, onder meer via pompstations en stuw- en sluiscomplexen. Deze installaties dragen bij aan het op peil houden van de waterstanden om diepgangbeperkingen voor de binnenvaart te beperken.

17 "Economische schade van droogte voor de binnenvaart in Vlaanderen".

18 CCR-laagwaterrapport 'act now! Over laagwater en de gevolgen daarvan voor de Rijnvaart 27/10/2023.

Wat de investeringen in infrastructuur betreft, gaat bijzondere aandacht uit naar waterpompstations. Waar mogelijk wordt daarbij ook energieopwekking geïntegreerd in stuw- en sluiscomplexen. Pompinstallaties houden het waterpeil op niveau om diepgangbeperkingen te vermijden en kunnen bij wateroverschot groene stroom opwekken. Het gaat zowel om grotere installaties, zoals aan het Albertkanaal en de Leie, als om kleinschaligere toepassingen, waaronder micro-waterkrachtcentrales met vortex-technologie

Binnen het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP 2025) zijn onder meer investeringen voorzien in pompstations op het Albertkanaal en in sluizen op de Leie en het kanaal Roeselare–Leie. In afwachting van de ingebruikname van permanente installaties wordt ook ingezet op mobiele pompcapaciteit, waarvoor het GIP 2025 de nodige middelen voorziet.

Daarnaast wordt het waterpeil continu gemonitord om tijdig bij te sturen bij zowel lage als hoge waterstanden.

Overstromingen

Naast lage waterstanden blijft ook de bescherming tegen hoogwater een essentiële beleidsprioriteit. Vlaanderen blijft daarom investeren in waterveiligheid via een combinatie van gecontroleerde overstromingsgebieden, verhoogde dijken en kaaimuren, en voldoende pompcapaciteit.

Deze investeringen zijn gebundeld binnen het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP 2025), met een focus op de grote waterveiligheidsprojecten van het Sigmaplan, Ruimte voor Water in de Dendervallei, Rivierherstel Leie, Weerbare Westhoek en het Kustveiligheidsplan. Daarnaast worden binnen het GIP 2025 ook de nodige middelen voorzien voor pompcapaciteit op het Albertkanaal, de Leie en voor mobiele pompen.

3.4.2 Omgaan met energietransitie in de binnenvaart

De binnenvaart speelt een cruciale rol in het duurzaam vervoersbeleid en levert een belangrijke bijdrage aan de klimaatdoelstellingen en luchtkwaliteitsnormen. Om de sector toekomstbestendig te maken, is een geïntegreerde aanpak nodig waarbij technologische innovatie, financiële stimulansen, beleidskaders en concrete implementatie elkaar versterken. De volgende paragrafen brengen de lopende initiatieven en toekomstige acties in kaart, zowel op Vlaams niveau, zoals de Vlaamse Green Deal Binnenvaart en het gebruik van walstroom, als op Europees niveau, met aandacht voor ETS2, REDIII en CCR-beleidsinitiatieven. Daarnaast worden maatregelen besproken om schadelijke emissies te beperken en de sector maximaal te ondersteunen bij haar transitie naar een koolstofarme, duurzame en efficiënte binnenvaart. Daarnaast tonen we ons een betrouwbare partner binnen het CDNI-verdrag en het ADN-verdrag.

3.4.2.1 Green Deal Binnenvaart

De Green Deal Binnenvaart kwam tot stand via een participatief traject met diverse stakeholders (havens, verladers, overheden, toeleveranciers, binnenvaartondernemers en financiële instellingen) om de uitdagingen rond vergroening te identificeren. Hieruit volgde een ambitietekst met strategische en operationele doelstellingen binnen vier themadomeinen: technologie, financiële oplossingen, beleid en implementatie. De uitvoering krijgt steun via het GIP 2025.

De Vlaamse Green Deal Binnenvaart heeft een looptijd van vier jaar (tot voorjaar 2027) en wil drempels voor verduurzaming wegwerken en zichtbare vooruitgang boeken, met mijlpalen in 2026, 2030 en 2050.

Op technologisch vlak loopt een studie naar de vraag naar bunkerinfrastructuur voor duurzame brandstoffen en werd een studie afgerond over vergroeningstechnologieën voor de binnenvaart. Die toont dat een CO_2-reductie van minstens 27% haalbaar is via drop-in brandstoffen (zoals HVO), nabehandelingssystemen en Stage-V-motoren. Toch blijven deze oplossingen dure investeringen waarvan de grootste kost de prijs van HVO uitmaakt. Inzetten op deze technologieën zou betekenen dat de vereiste emissiereductiedoelstelling uit de Verklaring van Mannheim tegen 2035 mogelijks behaald kan worden. Op langere termijn zullen ook andere duurzame technologieën benodigd zijn, die vandaag niet haalbaar zijn vanwege de hoge investeringskost.

Financieel wordt onderzocht hoe private investeringsfondsen kunnen bijdragen aan duurzame innovaties, onder leiding van het ITB vzw gezien de beperkte publieke middelen.

Beleidsmatig werd een meldpunt opgericht via www.vergroeningbinnenvaart.be om knelpunten zoals vertragingen bij homologatie of vergunningen te melden. Daarnaast werkt de CCR aan een emissielabel voor de binnenvaart.

Voor implementatie is een neutraal informatieplatform opgezet via dezelfde website. De VGDB plant ook concrete use cases met de sector om investeringsscenario's voor verduurzaming uit te werken en lessen te trekken rond de regelgeving, financiering en technologie. Tot slot worden verladers actiever betrokken via een klankbordsessie, zodat ook zij bijdragen aan de meerkosten van duurzamere aandrijvingsvormen.

We hanteren een technologie neutrale kijk met betrekking tot de energietransitie van de binnenvaartsector. Ook de lange levensduur van schepen, de veelheid aan kleine ondernemingen en de betaalbaarheid van duurzame brandstoffen zijn belangrijk om in acht te nemen.

Naast investeringen in de aandrijving van binnenvaartschepen hebben we aandacht voor gedrags- en operationele veranderingen, zoals betere afstemming met bruggen en sluizen, aangepast vaargedrag en goed geplande vaarroutes.

3.4.2.2 Europese initiatieven

Opvolging van ETS2

Vanaf 2028 treedt het nieuwe Europese emissiehandelssysteem ETS2 in werking. Lidstaten kunnen ervoor kiezen om bijkomende sectoren, zoals de binnenvaart, vrijwillig op te nemen via een zogenaamde opt-in. Vandaag is Nederland de enige lidstaat die reeds voor een opt-in van de binnenvaartsector heeft gekozen. De Vlaamse overheid heeft beslist om de Vlaamse binnenvaartsector voorlopig niet op te nemen in ETS2. Deze beslissing sluit aan bij het standpunt van sectororganisatie Koepel Binnenvaart Vlaanderen. Die vraagt om niet voor een opt-in te kiezen op voorwaarde dat er vanuit de sector een concreet engagement komt om te investeren in vergroening. In lijn met de bepaling in het Vlaams Energie- en Klimaatplan blijven we de ontwikkelingen rond ETS2 nauw opvolgen. Indien er een significante spillover wordt vastgesteld (bv. concurrentievervalsing of grootschalig bunkertoerisme), zal Vlaanderen overwegen om zelf een opt-in toe te passen of

alternatieve maatregelen te nemen met een equivalente impact[19]. Intussen blijven we inzetten op overleg en ondersteuning van de sector in haar verduurzamingstraject.

Implementatie van REDIII

Naast het ETS2 dient ook de derde herziening van de Renewable Energy Directive (REDIII) te worden vermeld. REDIII legt de vervoersector als doelstelling een aandeel hernieuwbare brandstof op van 29% tegen 2030 of een reductie van 14,5% broeikasgasintensiteit op de gebruikte brandstoffen. De omzetting van de REDIII-richtlijn is een federale bevoegdheid (FOD Economie), maar heeft een potentieel sterke impact op de brandstofprijs van de binnenvaartondernemer. Het is belangrijk dat de sector en de Vlaamse experten rond binnenvaartbeleid nauw betrokken worden in het implementatieproces van REDIII. We zetten in op overleg met de federale overheid (minister van Energie/ FOD Economie) gezien zij bevoegd zijn voor de omzetting van REDIII. Gezien de complexiteit van dit dossier werken we actief aan transparante communicatie richting de sector, met als doel hun betrokkenheid te versterken.

3.4.2.3 CCR

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) speelt een belangrijke rol in het ontwikkelen van regelgeving en systemen die de milieuprestaties van binnenvaartschepen monitoren en verbeteren. Een belangrijk initiatief dat in ontwikkeling is, is het Binnenvaart Emissieprestatie Label dat schepen beoordeelt op luchtvervuilende stoffen en CO_2-emissies. Het label stimuleert de vergroening van de binnenvaart en wordt ondersteund door nationale en Europese instanties. Samen met de andere CCR-lidstaten worden meetprotocollen voorbereid die eind 2026 worden vastgelegd in een CESNI-standaard, met steun van de Europese Commissie en de Donaulanden. Dit is een eerste stap om tot een emissielabel te komen. We blijven vanuit de Vlaamse overheid de werkzaamheden hieromtrent nauw opvolgen. Uitgangspunt is dat een dergelijke emissielabel op vrijwillige basis werkt, zowel voor de lidstaten om het al dan niet in te voeren als voor de schepen om het al dan niet aan te vragen.

De CCR levert relevant studiewerk in het kader van de vergroening van de binnenvaart, onder meer via de ontwikkeling van een routekaart richting emissievrije binnenvaart. De inzichten en kennis uit eerdere studies uitgevoerd in opdracht van de CCR vormen waardevolle input die we kunnen meenemen in ons beleid.

We volgen het vervolgonderzoek binnen de CCR ook nauwgezet op. Zo komt er een actualisatie van studie C, wat een onderdeel is van het bredere onderzoeksprogramma van de CCR rond de energietransitie in de binnenvaart. De studie focust op de technische en economische haalbaarheid van emissievrije technologieën voor de binnenvaartsector.

3.4.2.4 Verminderen van uitstoot van vluchtige organische stoffen (VOS)

Vluchtige organische stoffen (VOS) komen vrij bij het ontgassen van tankschepen en hebben een negatieve impact op zowel de luchtkwaliteit als de gezondheid van mens en milieu. Om deze emissies terug te dringen, hebben de verdragspartijen binnen het CDNI-verdrag (Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart) een ontgassingsverbod ingevoerd. Dit verbod betekent dat schepen hun tanks niet langer zomaar in de open lucht mogen ontgassen. In plaats daarvan moeten zij gebruikmaken van gecontroleerde installaties waar de vrijgekomen dampen

19 Definitief VR VEKP 21-30, p.47.

worden opgevangen en verwerkt. Hierdoor wordt de uitstoot van schadelijke VOS drastisch verminderd en dragen we bij aan schonere lucht en een gezondere leefomgeving.

Met dit besluit zet het CDNI een stevige stap vooruit in het verduurzamen van de binnenvaart en het beschermen van mens en milieu tegen schadelijke emissies. Vlaanderen treedt hierbij op als een betrouwbare partner en werkt mee aan de gefaseerde invoering van het ontgassingsverbod volgens het CDNI-verdrag. Fase 1 en 2 zijn inmiddels al ingevoerd, en in de komende jaren zal Vlaanderen bijdragen aan de uitvoering van fase 3 waarin de resterende stoffen onder het verbod vallen. Vlaanderen waakt er ook over dat er tijdig en voldoende ontgassingsstations aanwezig zijn om tegemoet te komen aan de verschillende fasen uit het CDNI-verdrag.

3.4.2.5 Verminderen van uitstoot door walstroom te gebruiken

Sinds 2012 coördineert het Vlaams Binnenvaartservices Platform (VBSP) de uitbreiding van het walstroomnetwerk in Vlaanderen. Het platform zorgt voor de aanleg van walstroomkasten, de standaardisatie van hardware en software en voert communicatiecampagnes om het gebruik van walstroom te stimuleren. Walstroom is een hoeksteen van een duurzaam binnenvaartbeleid waarin Vlaanderen een voortrekkersrol opneemt door te voldoen aan Europese doelstellingen en te streven naar een toekomstgericht aanbod voor de sector.

Het VBSP blijft instaan voor de coördinatie en technische standaardisatie van walstroom in Vlaanderen. Via communicatiecampagnes wordt blijvend ingezet op gebruiksstimulatie. Ook de uitvoering van de AFIR-doelstellingen maakt deel uit van deze inspanningen. Vlaanderen voldoet sinds 31 december 2024 aan de verplichting om in elke TEN-T-kernhaven minstens één walstroomvoorziening te hebben. Voor het uitgebreide TEN-T-netwerk moet dit tegen 31 december 2029 gerealiseerd zijn. Dit proces wordt binnen het VBSP nauw opgevolgd.

De bevoegde overheidsdiensten verkennen samen de mogelijkheid en wenselijkheid tot een (gedeeltelijke) vrijstelling van heffingen, belastingen, toeslagen of bijdragen op elektriciteit voor schepen, conform de Europese Richtlijn Energiebelastingen.

De binnenvaartschepen hebben veel ruimte ter beschikking. Dat maakt dat ze de mogelijkheid hebben om batterijen te zetten waarmee ze snel energie kunnen opslagen komende van de wal. Bij veel overproductie van zonne- of windenergie waardoor de prijzen laag zijn, zou dit een belangrijk economisch voordeel kunnen opleveren voor deze sector wanneer er laadpunten komen waar snel kan opgeladen worden.

In het kader van het Vlaams Energie- en Klimaatplan (2021-2030) onderzoekt het Departement MOW in 2026 welke investeringen voor walstroom in de binnenvaart wenselijk zijn en wat daarvoor nodig is op vlak van prioritaire locaties, budgettering, milieu-impact en planning.

3.4.2.6 Veilig en duurzaam vervoer van gevaarlijke goederen en afvalafgifte

We betrekken de havenbedrijven en binnenvaartsector actief bij het omzetten van het Europees verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren (ADN) in Vlaamse wet- en regelgeving. Het ADN heeft als voornaamste doel een uniforme en consistente set van regels te bieden voor alle landen die deelnemen aan het internationale vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren. Vlaanderen treedt hierbij op als een betrouwbare partner en werkt actief mee aan de

ADN-werkzaamheden en implementatie van het ADN-reglement. Het naleven van deze regelgeving draagt bij aan een duurzame en veilige binnenvaart.

België, en dus ook Vlaanderen, is partij bij het CDNI-verdrag, dat de inzameling, afgifte en verwerking van afval in de Rijn- en binnenvaart regelt. Vlaanderen past dit kader actief toe: het Vlaams afvalbeheersplan voor de binnenvaart verwijst expliciet naar CDNI als juridisch en praktisch uitgangspunt. Volgens dit plan moeten afvalstromen van binnenvaartschepen op een correcte en conforme manier worden afgegeven, ingezameld en verwerkt, geheel volgens de CDNI-regels. Vlaanderen treedt hierbij op als een betrouwbare partner en werkt actief mee aan de CDNI-werkzaamheden.

4 Overzicht van de doelstellingen en bijhorende acties

Hieronder volgt een overzicht van de thema's en bijbehorende acties:

Actie / Maatregel	Periode	Actoren	Toelichting
Modal shift naar binnenvaart (zie ook GIP 2025 en Ondernemingsplan De Vlaamse Waterweg nv)			
Corridor-shuttles en hubfrequenties	Tot eind 2025	VO (MOW en Lantis), PoAB en NSP	Samenwerkingsprojecten voor betrouwbare containerbinnenvaart.
PPS Kaaimuren (laad- en losinstallaties)	Lopend	DVW	229 aanvragen, 135 in gebruik, 23 in uitvoering of voorbereiding.
Realisatie Regionale Overslag Centra (ROC)	Lopend	DVW	Faciliteren van overslag voor bedrijven zonder eigen kade.
Gericht toewijzen van watergebonden bedrijventerreinen	Lopend	DVW, OMG, MOW	Terreinen doelgericht inzetten, kwalitatieve toewijzing, evaluatie inzet instrumenten en optimalisatie concessiebeleid.
Optimaliseren onderbenutte percelen en clustering	Lopend	DVW, OMG, MOW	Herontwikkeling, clustering en efficiënt ruimtegebruik.
Nieuw aanbod terreinen met groeipotentieel	Lopend	DVW, OMG, MOW	Ruimtelijk en logistiek onderbouwd terreinen herbestemmen of ontwikkelen met aandacht voor andere beleidsdoelen zoals natuur, waterbeheer en energie.
Gebiedsgerichte samenwerking: ENA en ENES	Lopend	Vlaamse, lokale en bovenlokale partners, de binnenvaartsector en betrokken bedrijven	Regionale visies, multimodale punten, taskforces.
Gebiedswerking ABC-as	Opstart 2026	DVW	Opwaardering van het ABC-as
Marktontwikkelaars binnenvaart	Lopend	DVW	Begeleiding bedrijven in modal shift (Antwerpen/Limburg & Oost/West-Vlaanderen).
Multimodaal.Vlaanderen platform	Lopend	VIL, MOW	Sensibilisering en begeleiding voor optimale moduskeuze.

Actie / Maatregel	Periode	Actoren	Toelichting
Uitwerken actieplan modal shift	2026–2027	VO, brede logistieke sector	Samen met stakeholders detecteren van concrete acties, knelpunten en bij te sturen beleidsmaatregelen die de modal shift verder te stimuleren.

Actie / Maatregel	Periode	Actoren	Toelichting
Inzetten op opleidingen, op aantrekkelijke banen voor de binnenvaart en op communicatie			
Erkende opleidingen voor matroos, stuurman en schipper in Vlaanderen	Sinds november 2024	Beleidsdomein Onderwijs, MOW, erkende opleidingscentra	Opleidingen conform Europese richtlijn beroepskwalificaties 2007/2397.
Erkenning van veiligheidsopleidingen tussen CCR-landen	Sinds 2025	CCR, MOW, internationale partners	Harmonisatie van veiligheidsnormen en wederzijdse erkenning tussen lidstaten.
Opening nieuw opleidingscentrum	Najaar 2025	MOW, Onderwijsinstellingen, sectorpartners (FRB in bijzonder)	Modern centrum voor praktijkgerichte binnenvaartopleidingen.
Voorbereidingen Dag van de Binnenvaart	2026 - 2027	MOW, sectororganisaties, sociale partners	Mee werken aan organisatie van een binnenvaartdag om instroom te stimuleren en het beroep aantrekkelijker te maken.
Modernisering opleidingsschip Themis II	Lopend	Beleidsdomein MOW, Onderwijsinstellingen, technische partners, sector	Verhoogt de kwaliteit van praktijkonderwijs en simulatietraining. Ondersteunende en faciliterende rol vanuit BMOW-expertise
Digitale vaartijdregistratie en gegevensuitwisseling via EuRIS	Vanaf 2026	MOW, EuRIS-platform, CCR, sectorpartners	Efficiëntere en transparantere registratie van vaartijd en kwalificaties.
Pleidooi voor vervroegde herziening Europese richtlijn beroepskwalificaties (2007/2397)	Lopend	MOW, sectorpartners	Doel: flexibeler kader, erkenning van simulatorvaartijd en bevordering zijinstroom uit zeevaart.
Erkenning van simulatorvaartijd en bevordering zijinstroom uit zeevaart	Vanaf 2025	MOW, CCR, EU-instellingen, zeevaartsector	Maakt overstap eenvoudiger en erkent moderne opleidingsvormen zoals simulatie.

Actie / Maatregel	Periode	Actoren	Toelichting
Structureel overlegkader binnenvaartsector	Lopend	Overheden, havens, rederijen, verladers, maatschappelijke organisaties	Creëren van draagvlak en gezamenlijke oplossingen via transparant overleg en actieve betrokkenheid
Sectoroverleg Binnenvaartbeleid	Lopend	Overheden, sectorpartners	Forum voor beleidsinput, internationale vergaderingen (CESNI, CCR, CDNI), communicatie over overheidsinitiatieven
Overleg Binnenvaart Vlaanderen	Lopend	Belangengroepen op waterwegen	Behandeling van operationele aspecten zoals onderhoud en ordehandhaving
Specifieke overlegstructuren rond ADN	Lopend	Sectorpartners, overheid	Beleid en operationele aspecten van ADN, voorbereiding internationale fora (ADN-verdrag)
Vlaams Binnenvaart Services Platform (VBSP)	Lopend	Alle belanghebbenden binnen Vlaamse binnenvaart	Coördinatie rond walstroom, afvalinzameling, drinkwater, alternatieve brandstoffen, duurzaamheid, netwerkontwikkeling
Vlaams-Nederlands Minderhinderoverleg	Lopend	MOW, DVW, RWS	Geplande werkzaamheden aan de binnenvaartinfrastructuur met grensoverschrijdende impact af te stemmen. Zo wordt de hinder voor het scheepvaartverkeer tot een minimum beperkt.
Professionalisering Koepel Binnenvaart Vlaanderen (KBV)	2022–2028	KBV, DVW, MOW, NSP PoAB	Ondersteuningstraject van €780k (degressief), gericht op zelfvoorziening via mijlpalen, versterking interne werking en externe vertegenwoordiging
Actie / Maatregel	Periode	Actoren	Toelichting
Inzetten op infrastructuur, onderhoud, veiligheid en digitalisatie			
Opvolgen voortgang onderhouds- en investeringsprogramma	Zie acties onder GIP_2025	MOW, DVW, MDK, AMT	Zie acties onder GIP_2025 en Ondernemingsplan DVW
Inzetten op het verkrijgen van Europese subsidies voor infrastructuur en digitalisatie	Lopend	DVW, MOW	Projectvoorstellen indienen bij verschillende EU-programma's (CEF, Interreg, EFRO, Horizon Europe,…)
Uitvoering van het Smart Shipping-programma	Lopend	DVW, MOW	Shipping-programma van VO zich op vier pijlers: Slimme schepen, Slimme

Actie / Maatregel	Periode	Actoren	Toelichting
			vaarweginfrastructuur, Slimme communicatie en Slimme regelgeving.
Afstandsbediening van kunstwerken	Lopend	DVW	Verder werken volgens het implementatieplan aan de effectieve bediening op afstand van diverse kunstwerken. Masterplanning 2025 – 2032 is beschikbaar.
Digitale communicatie en datadeling tussen overheid en gebruikers volledig digitaliseren en standaardiseren.	Lopend	MOW, DVW, MDK, AMT	Zie ook GIP_2025
Permanent Vlaams regelgevend kader voor geautomatiseerd varen ontwikkelen en invoeren	Tegen 2026	MOW-DVW	
Integratie van geautomatiseerd varen in een slimme, synchromodale transportketen stimuleren	Lopend	MOW-DVW	

Actie / Maatregel	Periode	Actoren	Toelichting
Inzetten op verduurzamen van de binnenvaart			
Green Deal Binnenvaart	2023–2027 (mijlpalen in 2026, 2030, 2050)	Vlaamse overheid (DVW, MOW), havens, verladers, binnenvaartondernemers, ITB, financiële instellingen	Participatief traject met strategische en operationele doelstellingen rond technologie, financiering, beleid en implementatie voor de vergroening van de binnenvaart.
Studie bunkerinfrastructuur duurzame brandstoffen	Lopend	DVW, PoAB, MOW	In kaart brengen van toekomstige noden voor infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.
Emissielabel CCR	Lopend	CCR, CESNI, Europese Commissie, Donaulanden, MOW, DVW	Vrijwillig label voor schepen op basis van emissieprestaties.

ETS2 opvolging	Lopend	MOW	Vlaanderen kiest voorlopig geen opt-in; volgt impact en overlegt met sector.
REDIII implementatie	Lopend	FOD Economie, MOW	Richtlijn met impact op brandstofprijs; Vlaamse betrokkenheid bij federale omzetting.
CCR-routekaart emissievrije binnenvaart	Lopend	CCR	Beleidsinput via studies en routekaart voor emissievrije technologieën.
Ontgassingsverbod (VOS-reductie)	Lopend	CDNI-verdragspartijen (MOW voor BE)	Tankschepen mogen niet meer in open lucht ontgassen. Dampverwerking via installaties vermindert VOS-uitstoot drastisch. Vlaanderen werkt mee aan gefaseerde invoering.
Uitbreiding walstroomnetwerk	Lopend	Vlaams Binnenvaartservices Platform (VBSP): MOW, OVAM, VMM, Havens, DVW en binnenvaartsector	Aanleg walstroomkasten, standaardisatie hardware/software, communicatiecampagnes. Walstroom tot hoeksteen van duurzaam binnenvaartbeleid uitwerken.
Implementatie ADN-reglement (gevaarlijke goederen)	Lopend	DVW, MOW	Omzetting van internationale regels in Vlaamse wetgeving. Uniforme en veilige regelgeving voor vervoer gevaarlijke stoffen.
Overstromingsmaatregelen (hoogwaterveiligheid)	GIP_2025 periode	VO	Investeringen in gecontroleerde overstromingsgebieden, dijken, kaaimuren, sluizen, stuwen en pompcapaciteit. ORBP en WDRBP geïntegreerd in SGBP.
Slim peilbeheer realiseren	Lopend	DVW, MOW (WL)	Het waterpeil wordt continu gemonitord om wateroverlast en te lage waterstanden (zelfs bij droogte) te vermijden

Conclusie

Het Vlaamse binnenvaartbeleid steunt op een samenhangend geheel van lopende en geplande acties die gericht zijn op het versterken van de rol van de binnenvaart binnen het goederenvervoer en het logistieke systeem in Vlaanderen. Het Actieplan Binnenvaart beoogt een geïntegreerde en toekomstgerichte transformatie van de sector en bouwt daarbij verder op de aanzienlijke investeringen van de voorbije jaren in infrastructuur, digitalisering en sectorondersteuning.

De Vlaamse Regering bevestigt haar ambitie om een duurzame modal shift van het goederenvervoer te realiseren met als doel om tegen 2030 minstens 30% van het goederenvervoer van de weg naar binnenvaart en spoor te verschuiven.

Ondanks belangrijke infrastructuurinvesteringen bleef de structurele verschuiving, net zoals in onze buurlanden, tot op heden beperkt. Daarom is begin 2026, in uitvoering van het Vlaams Regeerakkoord een traject opgestart ter bevordering van de modal shift naar de binnenvaart, in nauwe samenwerking tussen overheid, verladers en de bredere logistieke sector. Dit traject bouwt voort op de inzichten uit dit Actieplan Binnenvaart en is gericht op het identificeren van knelpunten, het evalueren van bestaande instrumenten en het formuleren van gerichte, resultaatgerichte maatregelen.

Parallel blijft Vlaanderen inzetten op ondersteunende maatregelen, zoals subsidies voor corridorshuttles, hubfrequenties, innovatieve, multimodale overslagprojecten en gerichte, actieve begeleiding van marktontwikkelaars van bedrijven die bereid zijn binnenvaart in hun logistieke ketens te integreren. Het platform Multimodaal.Vlaanderen versterkt deze mentale shift door bedrijven te informeren en te sensibiliseren.

Infrastructuur blijft een cruciale hefboom. Via het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP 2025) wordt ingezet op structureel onderhoud, modernisering en betrouwbaarheid van het waterwegennet, met bijzondere aandacht voor de strategische assen zoals het Albertkanaal, de Leie-as en de ABC-as.

Digitale transformatie wordt gestimuleerd via het DigiWave-programma, dat inzet op datagedreven werken, self-service en innovatieve toepassingen zoals geautomatiseerd varen, waarvoor inmiddels een permanent regelgevend kader is uitgewerkt. Tegelijk wordt de instroom in de sector versterkt via erkende opleidingen, zijinstroomtrajecten en de opening van een nieuw opleidingscentrum. Initiatieven zoals ‘De Dag van de Binnenvaart’ moeten jongeren inspireren om te kiezen voor een toekomst in de sector.

Structureel overleg met stakeholders blijft essentieel voor afstemming, gezamenlijke probleemoplossing en verdere beleidsverbetering. Vlaanderen volgt daarnaast de uitwerking van regelgeving en de Europese ontwikkelingen rond militaire mobiliteit via de binnenvaart actief op.

De binnenvaartsector wordt geconfronteerd met uitdagingen door het vaker voorkomen van periodes van lage waterstanden en het toegenomen risico op overstromingen, die aanzienlijke economische en operationele gevolgen kunnen hebben. Studies van De Vlaamse Waterweg nv en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) tonen aan dat een samenhangende aanpak nodig is. Voor lage waterstanden gaat het daarbij onder meer om betere voorspelbaarheid via digitale instrumenten, gerichte investeringen in infrastructuur, innovatie in scheepsontwerp en aangepaste langlopende contractuele afspraken tussen verladers en exploitanten. Op vlak van waterveiligheid en het risico vooroverstromingen blijven investeringen vereist in gecontroleerde overstromingsgebieden, dijken, kaaimuren en pompcapaciteit. Deze maatregelen zijn, gebundeld in het geïntegreerd

investeringsprogramma (GIP 2025) en verankerd in de Blue Deal en het Overstromingsrisicobeheerplan (ORBP) en het Waterschaarste- en Droogterisicobeheerplan (WDRBP).

Daarnaast speelt de binnenvaart een cruciale rol in de verdere verduurzaming en modernisering van het goederenvervoer. Via een geïntegreerde aanpak wordt de sector ondersteund in haar transitie naar een koolstofarme, efficiëntere en toekomstbestendige binnenvaart. Dit omvat onder meer de uitvoering van de Vlaamse Green Deal Binnenvaart, de uitrol van walstroom en de toepassing van, Europese kaders en regelgeving zoals ETS2 en REDIII, evenals maatregelen inzake afvalstoffen en emissies in het kader van het CDNI en de veiligheidsverordeningen binnen het ADN-verdrag. Deze maatregelen dragen bij aan het behalen van klimaatdoelstellingen, het verbeteren van de luchtkwaliteit en het versterken van de duurzaamheid en veerkracht van de binnenvaart.

Bijlage 1

1. Vlaamse binnenvaart in cijfers en omgevingsanalyse

In dit hoofdstuk bundelen we de belangrijkste feiten en cijfers over de Vlaamse binnenvaart. We vergelijken deze gegevens met de evolutie in de binnenvaartsector van Nederland, Duitsland en Frankrijk en betrekken waar mogelijk ook Zwitserland en Luxemburg als lidstaten van de CCR. Volgende thema's komen aan bod: het Vlaamse binnenvaartnetwerk in Europese context, de trafiekcijfers doorheen de jaren, de evolutie van de vervoerde volumes, de tewerkstelling in de sector, de modal split, het aandeel van de binnenvaart in het totale goederenvervoer in Vlaanderen, de milieuaspecten van de binnenvaart en de infrastructuurinvesteringen.

1.1. Het Vlaams binnenvaartnetwerk: belang en situering in TEN-T perspectief

In een regio als Vlaanderen, waar mobiliteit en economische groei nauw met elkaar verweven zijn, speelt de binnenvaart een sleutelrol in de verbinding tussen de havens en het hinterland. Als efficiënte en milieuvriendelijke transportmodus is de binnenvaart een essentiële schakel in de modal shift – de verschuiving van vrachtverkeer over de weg naar de waterwegen en het spoor.

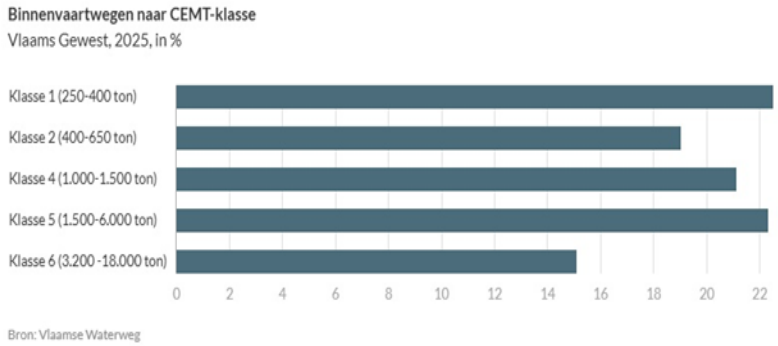
Figuur 1. Vlaamse bevaarbare waterwegen.

De Vlaamse havens versterken actief hun verbinding met de binnenvaart om de modal shift te realiseren. In Port of Antwerp-Bruges verloopt momenteel ongeveer 40% van het goederenvervoer via binnenvaart. De haven investeert verder in een verschuiving naar binnenvaart en spoor, met als doel om 42% van het totale containerverkeer in Antwerpen in 2030 via binnenvaart te laten verlopen. Voor North Sea Port geldt dat 60% van het goederenvervoer tussen de haven en het achterland via binnenvaart wordt afgehandeld.

Meer dan de helft (58,5%) van het Vlaamse vaarwegennetwerk (Figuur 1) maakt deel uit van het TEN-T waterwegennetwerk en is dus CEMT-klasse4 of hoger (Figuur 2).

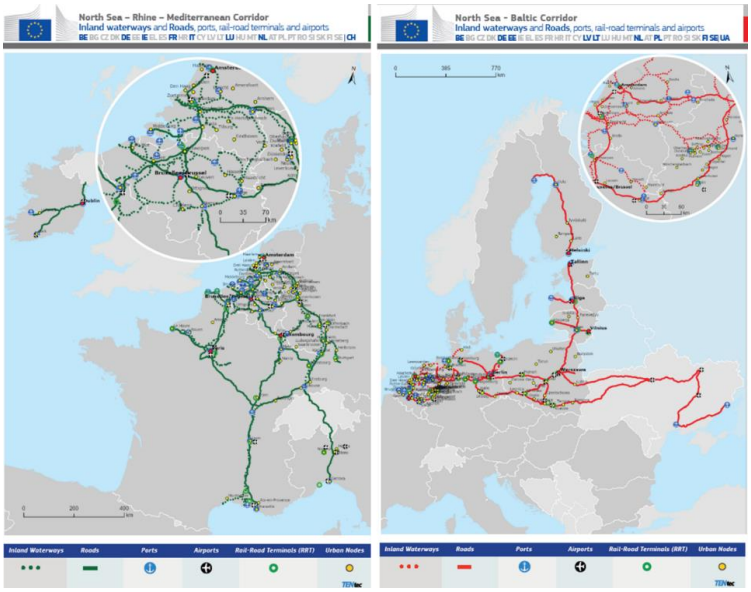
Het belang van de binnenvaart in Vlaanderen wordt ook duidelijk wanneer we naar het TEN-T-netwerk kijken (zowel voor langeafstandsvervoer als voor korte afstanden en stedelijke gebieden).

Het Vlaamse Gewest telt 1.076 kilometer bevaarbare waterwegen waarvan 1.000 km gebruikt wordt voor de binnenvaart. Belangrijke waterwegen zijn het Albertkanaal, het kanaal Gent – Terneuzen, het Zeekanaal Schelde-Brussel en de Boven-Schelde.



Figuur 2. Binnenvaartwegen naar CEMT-klasse (bron DVW).

De Vlaamse TEN-T-waterwegen maken deel uit van de North Sea – Rhine – Mediterranean Corridor en de North Sea - Baltic Corridor (Figuur 3).



Figuur 3. Afbeelding van de twee TEN-T- cCorridors.

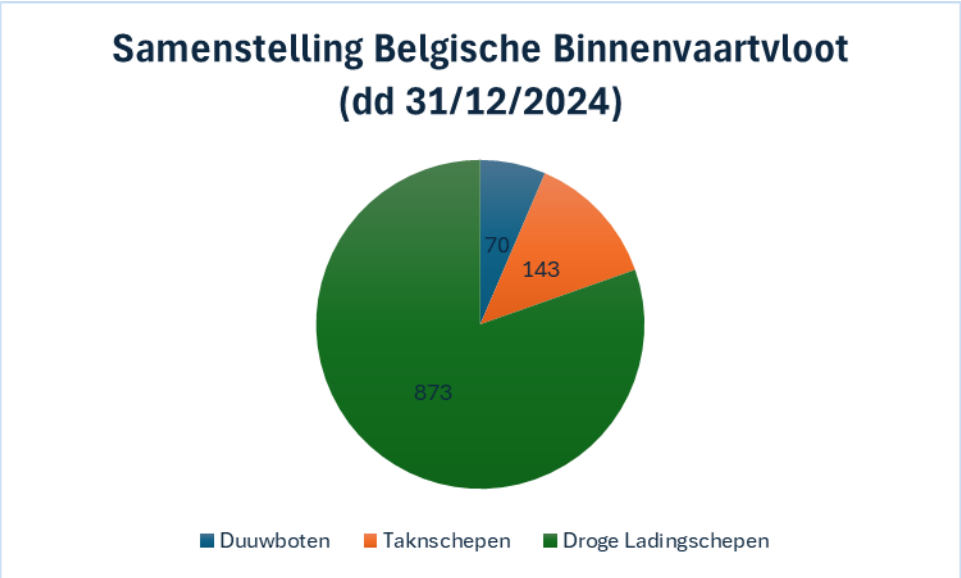
De Vlaamse waterwegen die deel uitmaken van de North Sea – Rhine – Mediterranean Corridor zijn vooral de **Schelde**, de **Leie-as,** het **Albertkanaal** en de belangrijke verbindingskanalen zoals het **Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten**, het Zeekanaal en het **Kanaal Bocholt-Herentals**. Deze vormen samen een netwerk dat Antwerpen en het Vlaamse binnenland rechtstreeks koppelt aan de Europese corridors richting Rijn en Mediterrane regio's. Het belangrijkste binnenvaartinfrastructuurproject in de North Sea – Rhine –Mediterranean Corridor is het Seine - Scheldeproject. Het Seine-Scheldeproject zal de stroomgebieden van de Seine en de Schelde met elkaar verbinden via een nieuwe waterweg, het kanaal Seine-Noord Europa. Maar de impact van het project reikt veel verder. Alle geplande deelprojecten in

Frankrijk en België zijn gericht op het ontsluiten van de volledige Nort Sea – Rhine – Mediterranean Corridor door economische centra, zeehavens en binnenhavens via het water met elkaar te verbinden. Een groot deel van die opdracht is weggelegd voor Vlaanderen, dat de missing link in het hart van het Europese waternetwerk mag realiseren.

1.2. De Belgische / Vlaamse binnenvaartvloot

De Belgische samenstelling van de binnenvaartvloot van Belgische ondernemers (Figuur 4) bestaat uit 1.086 schepen en zag er als volgt uit[20]:

- 873 droge ladingschepen met een totale capaciteit van 1.629.373 ton;
- 143 tankschepen met een totale capaciteit van 451.705 ton;
- 70 duwboten met een totaal vermogen van 41.217 kW.



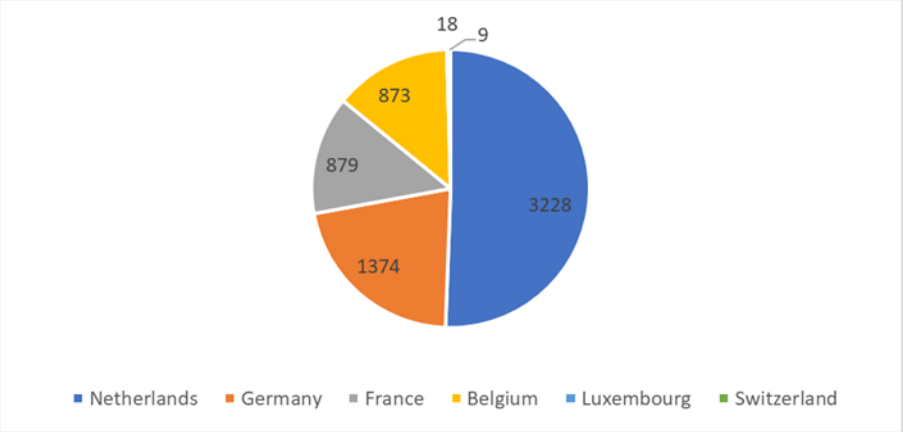
Figuur 4. Samenstelling Belgische binnenvaartvloot 2024 (bron ITB).

76% van deze binnenvaartvloot beschouwen we als Vlaams (gebaseerd op de vestigingslocatie van de ondernemer, bron Databank FOD-Mobiliteit)). In de volgende analyses van de Belgische binnenvaartvloot ten opzichte van het Europese- en Rijnniveau wordt uitsluitend gebruikgemaakt van nationale vlootgegevens. Toch is deze analyse relevant voor Vlaanderen, aangezien het overgrote deel (76%) van de Belgische vloot Vlaams is.

Droge lading vloot in België vs. de Rijnoeverstaten

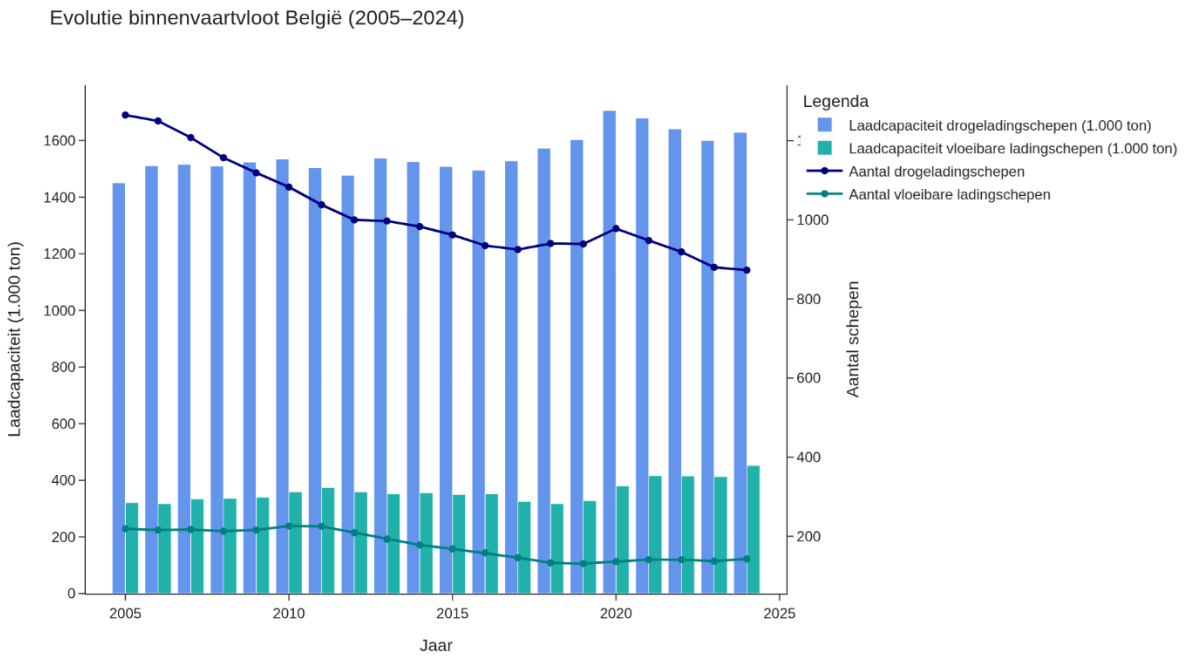
Figuur 5 toont dat Nederland met 3228 eenheden de helft van de droge lading vloot in de Rijnoeverstaten vertegenwoordigt. Duitsland, Frankrijk en België (873) nemen samen de overige 50% in beslag.

20 Meer info over de evolutie van aantal schepen, de evolutie van de capaciteit en de verdeling per categorie / bouwjaar is terug te vinden op: https://www.itb-info.be/nl/binnenvaart/cijfers/vloot.



Figuur 5. Aantal droge lading schepen in de CCR-landen in 2024 (bron: CCR).

Het totale aantal droge lading schepen dat in Rijnoeverstaten geregistreerd staat, bedroeg in 2024 volgens deze bronnen 6381 schepen, ten opzichte van 6928 schepen in 2023, 7288 in 2022 en 7437 in 2021. Zoals uit deze cijfers blijkt, is er een duidelijk neerwaartse trend (-14,2% tussen 2021 en 2024), vooral in het meest recente verleden. Deze neerwaartse trend is ook te zien in België (Figuur 6) en is te wijten aan problemen met bedrijfsopvolging in het marktsegment voor droge lading, maar ook aan de meer recente export van droge lading schepen van de Rijn naar de Donau in het kader van het Solidarity initiatief[21].



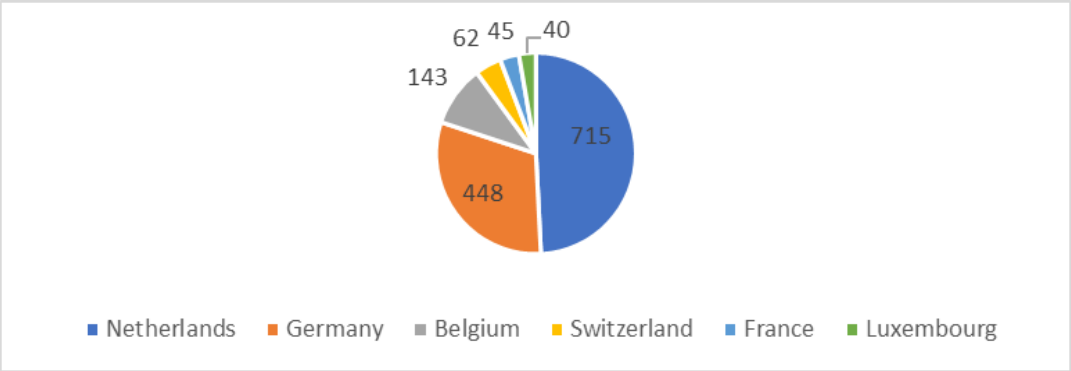
Figuur 6. Evolutie van aantal droge- en vloeibareladingschepen in België (bron: ITB).

21 Alternatieve transportcorridors die Oekraïne verbinden met de Europese Unie om handel en hulpverkeer mogelijk te maken tijdens de oorlog met Rusland.

Sinds 2010 is het totale aantal tankschepen in de Rijnoeverstaten, waaronder België, afgenomen. Deze daling is grotendeels het gevolg van de verplichte uitfasering van enkelwandige bunkerschepen, zoals opgelegd door Europese regelgeving (Verordening EU 530/2012), die omwille van milieu- en veiligheidsredenen enkel nog dubbelwandige schepen toestaat. In België werden daardoor meer schepen uit de vaart genomen dan er nieuwe (dubbelwandige) schepen bijkwamen. Ondanks het verminderde aantal schepen is de totale laadcapaciteit gestegen, zoals weergegeven in Figuur 6, dankzij de inzet van grotere en efficiëntere dubbelwandige schepen.

Tankvloot in België versus de Rijnoeverstaten

Het aandeel van de Nederlandse vloot (715) binnen de totale tankvloot van de Rijnoeverstaten (Figuur 7) bedraagt 49%. De Belgische vloot (143) vertegenwoordigt 10%. Zwitserland, Frankrijk en Luxemburg hebben een relatief klein aantal tankers (een aandeel van respectievelijk 4%, 3% en 3%).



Figuur 7. Aantal tankschepen in CCR-landen in 2024 (bron CCR).

1.3. Uitdagingen voor modal split

Volgens Eurostat (2023) wordt het goederenvervoer binnen de Europese Unie nog steeds sterk gedomineerd door maritiem transport en wegvervoer. Wegvervoer nam in 2023 25,3 % van de totale tonkilometers voor zijn rekening, goed voor een volume van 1 857 miljard tonkilometers (tkm)[22]. Na een daling van 3,2 % ten opzichte van 2022 steeg dit volume in 2024 licht naar 1 869 miljard tkm (+ 0,6 %).

Het spoorvervoer kende in 2023 een duidelijke terugval van 4,9 %, goed voor 378 miljard tkm (5,5 % van het totale goederenvervoer).

Binnenvaart blijft stabiel met 1,6 % van het totale goederenvervoer – goed voor circa 116 miljard tkm – zowel in 2022 als in 2023.

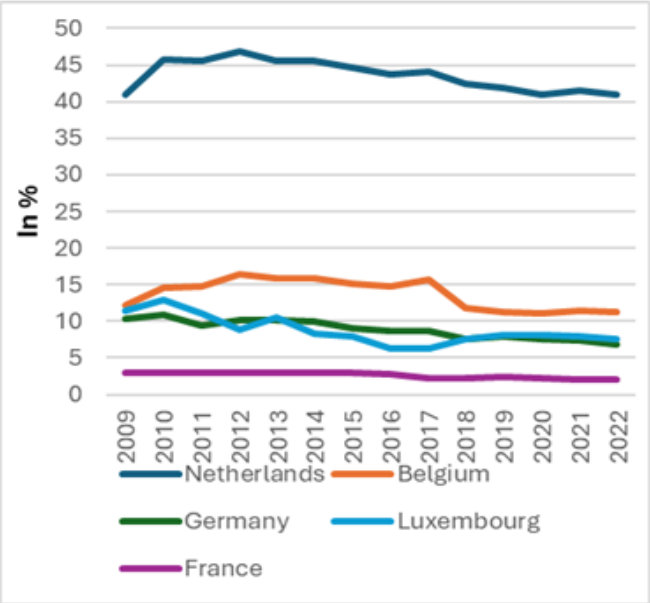
De volledige modal split voor goederenvervoer in de EU in 2023 is als volgt:

- Maritiem: 67,4 %
- Wegvervoer: 25,3 %
- Spoorvervoer: 5,5 %

22 Tonkilometer: een meeteenheid waarbij gewicht en afstand gecombineerd worden. Zo is bijvoorbeeld 2 ton vervoeren over een afstand van 2 kilometer goed voor 4 tonkilometer. Zie: https://www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/mobiliteit/binnenvaart-tonkilometer.

- Binnenvaart: 1,6 %
- Luchtvracht: 0,2 %

Het Belgisch binnenvaartaandeel (ongeveer 10 à 12 %)[23] ligt ruim boven het EU-gemiddelde (1,6 %), maar onder dat van Nederland (35 %). Nederland blijft koploper in Europa op vlak van binnenvaart, gedreven door een groot bulkvolume en een dicht netwerk van waterwegen.



Figuur 8. Aandeel binnenvaart in de modal split in de CCR-landen (in % gebaseerd op tkm).

Volgens Eurostat (2023) bedraagt de modal split voor goederenvervoer in België 77,6% wegvervoer, 10,7% binnenvaart en 11,7% spoor[24].

Hoewel het aandeel van de binnenvaart in de modal split al decennialang relatief stabiel blijft (Figuur 8), blijft dit een structurele uitdaging. Volgens de projecties van het Federaal Planbureau zal het wegvervoer bij ongewijzigd beleid ook in de periode tot 2040 dominant blijven. In deze complexe context is het vergroten van het aandeel van de binnenvaart een belangrijke beleidsdoelstelling die enkel haalbaar is via een geïntegreerde aanpak waarin infrastructuurinvesteringen, beleidsstimulansen en samenwerking met publieke en private actoren centraal staan (zie verder).

Om de modal shift naar binnenvaart te realiseren, is het cruciaal om bestaande watergebonden bedrijventerreinen te vrijwaren voor hun oorspronkelijke functie, het gebruik ervan te optimaliseren via gerichte herontwikkeling, en bijkomende ruimte te voorzien op basis van de actuele vraag. Dit vergt zowel duurzame ontwikkeling van nieuwe terreinen (greenfields) waar mogelijk als een doorgedreven ruimtelijke herstructurering van onderbenutte gronden. Beleid rond watergebonden bedrijventerreinen is belangrijk voor Vlaanderen omdat het economische, ecologische en maatschappelijke voordelen biedt. Bedrijventerreinen zijn van groot belang voor de Vlaamse economie. Ze bieden werk aan ruim 700.000 mensen, goed voor bijna een op drie jobs in de private sector. Hoewel ze ongeveer 12% van het ruimtebeslag innemen[25], zorgen ze door hun clustering voor

23 Het aandeel van 10 à 12 % voor België verwijst naar het aandeel van de binnenvaart in de totale binnenlandse goederenverplaatsingen, uitgedrukt in tonkilometers.

24 [tran_hv_frmod] Modal split of inland freight transport.

25 Rura-infographics.pdf.

een efficiënte ordening en bescherming van open ruimte[26]. Op deze terreinen wordt bovendien meer dan 40% van de economische output van Vlaanderen gerealiseerd. Strategisch gelegen, vaak langs waterwegen of spoor, spelen ze een sleutelrol in de modal shift richting duurzamer goederenvervoer.

Daarnaast vormen de hinterlandconnectiviteit van de zeehavens, de corridorshuttles en hubfrequenties, evenals de PPS-projecten voor kaaipunten met laad- en losinstallaties, belangrijke hefbomen om de doelstellingen van de modal shift te realiseren. Samenwerking tussen verschillende inlandterminals is daarbij essentieel, aangezien die vaak individueel niet over voldoende volumes beschikken om regelmatige verbindingen met de zeehavens te onderhouden. Hiervoor zijn samenwerkingsmodellen rond corridorshuttles en terminal-hubshuttles nodig. Beide modellen beogen een efficiëntere afhandeling van de containerbinnenvaart, een vermindering van wachttijden in de haven en de stimulering van grotere, gebundelde volumes.

1.4. Trafiekcijfer en goederenvervoer

De trafiekcijfers in de Europese binnenvaart staan de afgelopen jaren onder druk, met name door macro-economische en geopolitieke factoren. In 2023 daalde het vrachtvervoer over de Rijn van 292,3 miljoen ton naar 276,5 miljoen ton, een afname van 5,4%. Deze daling was het sterkst op de traditionele Rijntrajecten, zoals Bazel tot de Duits-Nederlandse grens. Marktsegmenten zoals kolen (-27%), landbouwproducten (-5,7%) en containervervoer (-13%) kenden een forse terugval. België zag een daling van 8% in vervoerde tonnage terwijl Nederland en Duitsland respectievelijk -6,6% en -5,9% noteerden. De CCR wijst op factoren zoals inflatie, de oorlog in Oekraïne, verstoringen in de Rode Zee en laagwaterperiodes (2022 en 2023) als oorzaken. Toch zijn er ook lichtpuntjes: segmenten zoals aardolieproducten (+3%) en ijzererts (+2,5%) toonden herstel en begin 2024 zijn er tekenen van verbetering in het containervervoer.

jaar	vervoerde tonnage	evolutie	containers (TEU)	evolutie2	tonkilometer	evolutie3
2015	62164		6702894		14489	
2016	64279	3,4	6426207	-4,13	15207	4,96
2017	67867	5,58	6753353	5,09	16040	5,48
2018	52555	-22,56	6315739	-6,48	13564	-15,44
2019	55105	4,85	6420800	1,66	14039	3,5
2020	56781	3,04	6435383	0,23	13544	-3,53
2021	58140	2,39	6675418	3,73	13548	0,03
2022	52091	-10,4	6321023	-5,31	12001	-11,42
2023	45734	-12,2	5503529	-12,93	11025	-8,13
2024	46952	2,66	5702071	3,61	11301	2,5

Figuur 9. Trafiekcijfer EU-27 (bron: Eurostat: vervoerde tonnage x1000t; miljoen km).

Binnenvaarttransport in Vlaanderen heeft zich hersteld, maar bevindt zich in 2024 nog altijd onder het pre-covidniveau (2019). De dalingen van 2019, 2022 en 2023 passen in een Europese tendens en waren te verklaren door laagwaterperiodes en diverse macro-economische obstakels (bv. zoals de aanvang van de oorlog in Oekraïne, onzekerheid over het gebruik van het Suezkanaal, en de daaropvolgende verstoringen in de toeleveringsketens). De economische conjunctuur van de binnenvaart in Vlaanderen

26 Ruimtebeslag | Vlaanderen.be.

in 2024 kende een voorzichtig positieve wending, ondanks een uitdagend economisch klimaat[9]. Hier zijn enkele kernpunten:

Gecumuleerd

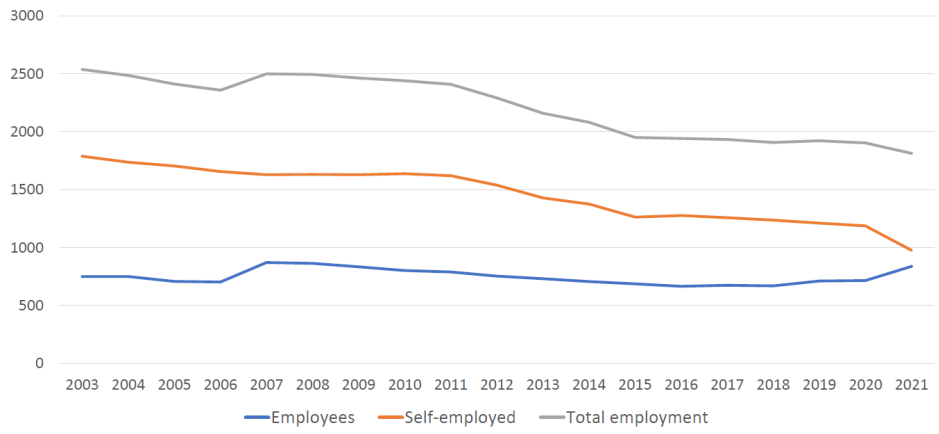
Jaar	Vervoerde tonnage	Evolutie	Containers (TEU)	Evolutie	Tonkilometer	Evolutie
2024	66.084.675	4,90 %	742.659	-0,16 %	4.054.508.771	3,76 %
2023	62.997.347	-7,47 %	743.812	-21,63 %	3.907.688.014	-9,28 %
2022	68.080.954	-4,84 %	949.142	-7,13 %	4.307.259.311	-3,78 %
2021	71.542.818	3,97 %	1.021.975	3,80 %	4.476.277.446	6,94 %
2020	68.810.835	0,00 %	984.565	0,00 %	4.185.770.309	0,00 %

Figuur 10. Trafiekcijfer in Vlaanderen (bron: DVW Q4 2024).

In 2024 werd er 66 miljoen ton aan goederen vervoerd via de Vlaamse waterwegen, een stijging van 4,9% ten opzichte van 2023 en een stabilisatie van het containertransport (742.689 TEU, -0,16%) voor 2024 (Figuur 10). Als we naar de goederengroepen kijken, is de stijging vooral merkbaar bij meststoffen (+29,06%), nijverheidsproducten (+16,37%), petroleumproducten (+15,05%) en ertsen (+13,19%). Dalingen werden vastgesteld bij allerhande goederen (-7,77%) en vaste brandstoffen (-11,28%)[10].

1.5. Tewerkstelling in de binnenvaart

De Belgische binnenvaartsector staat, net zoals de andere CCR-lidstaten, voor een structureel tekort aan varend personeel (Figuur 11).



Figuur 11. Tewerkstelling in Belgische binnenvaart volgens paritair comité 139 (bron: RSZ, RSVZ, CCR).

Aangezien het overgrote deel (76%) van de Belgische binnenvaartvloot in Vlaanderen is gevestigd, vormt het structurele tekort aan varend personeel ook een aanzienlijke uitdaging voor de Vlaamse binnenvaart. In totaal waren 913 werknemers aan de slag in de Vlaamse binnenvaartsector in het derde kwartaal van 2024[27].

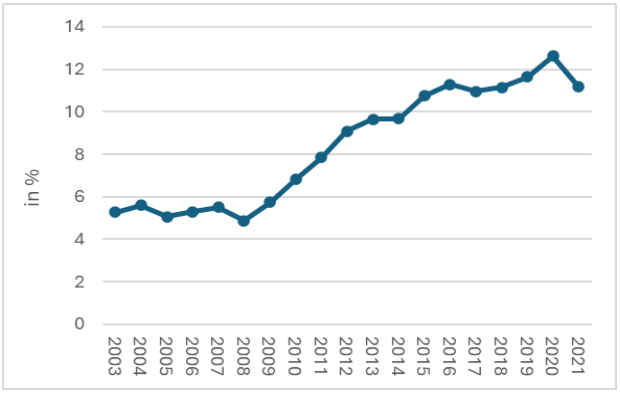
27 Bron: Sectorconvenant 2023-2025 afgesloten tussen de Vlaamse Regering en de sociale partners van de sector Binnenvaart (volgens paritair comité139).

Er zijn steeds minder Belgische werknemers actief in de binnenvaart. Sinds 2008 is de totale binnenvaartwerkgelegenheid (zelfstandigen + werknemers) met circa 30% gedaald. Vooral het aantal zelfstandigen daalde (met circa 40%).

Er zijn verschillende uitdagingen in de personele bezetting in de binnenvaart:

1. **Vergrijzing van het personeel**: Een groot aandeel van de huidige bemanning nadert de pensioenleeftijd.

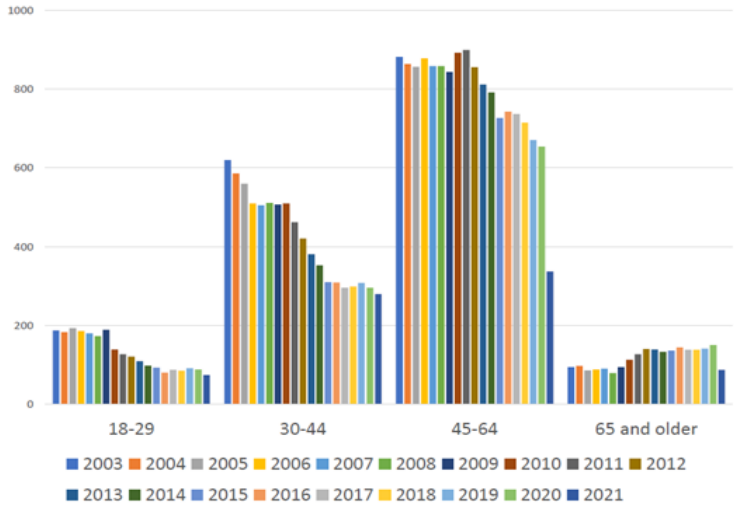
De vergrijzing van de binnenvaartsector laat zich het sterkst voelen bij de zelfstandigen (Figuur 12). Het aandeel zelfstandigen ouder dan 65 steeg van 4,9% in 2008 naar 12,6% in 2020. De lichte daling in 2021 is te wijten aan methodologische aanpassingen (bedrijfsleiders werden niet langer als zelfstandigen meegeteld).



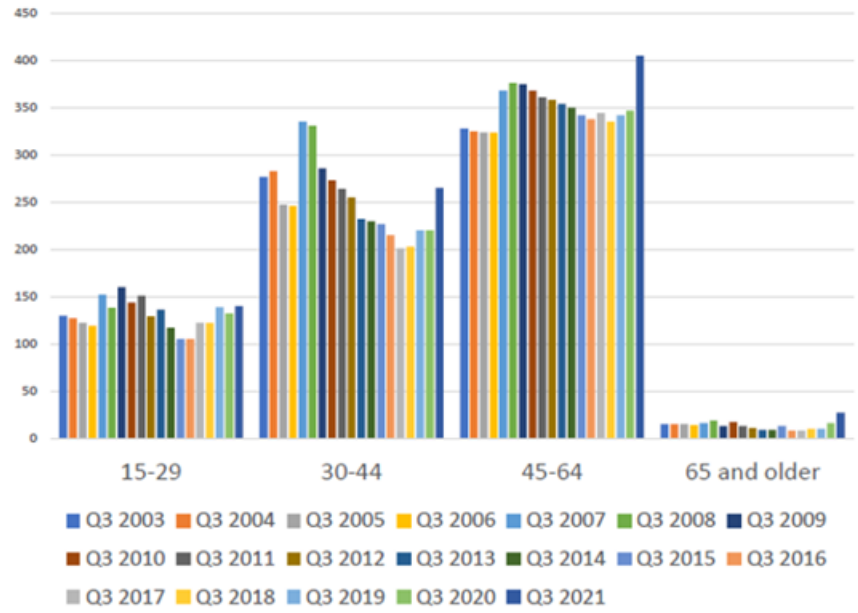
Figuur 12. Aandeel van personen ouder dan 65 binnen de zelfstandigen (bron CCR).

2. **Afname instroom jonge werknemers**: Jongeren kiezen steeds minder voor een carrière in de binnenvaart.

Figuur 13 en Figuur 14 tonen een duidelijke daling van het aantal jonge werknemers en jonge ondernemers in België.



Figuur 13. Aantal zelfstandigen per leeftijdsgroep in Belgische binnenvaart (bron: CCR).



Figuur 14. Aantal werknemers per leeftijdsgroep in Belgische binnenvaart (bron: CCR);

De binnenvaart kampt niet alleen met een dalende instroom van jonge werknemers, maar ook met een groeiende behoefte aan gespecialiseerd onderwijs en voldoende docentcapaciteit. Deze noodzaak wordt ook door de sector bevestigd.

3. **Toenemende afhankelijkheid van externen**: De samenstelling van de werkkrachten in België is divers: 66% Belgen, 13% Nederlanders (waarvan meer dan de helft bij één firma werkt in de sleepvaart) en 19 Oost-Europeanen[28].
4. **Uitzwerving naar andere sectoren:** Een deel van het ervaren personeel kiest soms, wegens verloning, voor andere sectoren, zoals de baggerindustrie.

1.6. Verduurzamen van de binnenvaart

Hoewel de binnenvaart in Vlaanderen slechts een beperkte bijdrage levert aan de totale uitstoot van broeikasgassen, speelt ze toch een belangrijke rol in het klimaatbeleid en de verduurzaming van de transportsector.

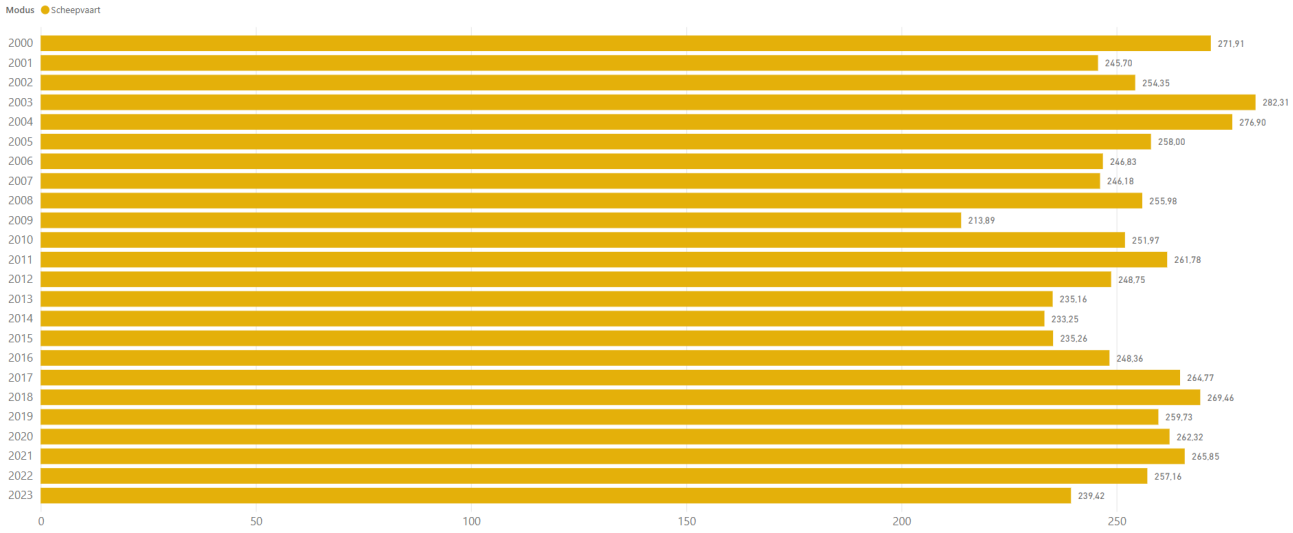
1.6.1. Milieudruk: CO_2-uitstoot van de binnenvaart

Wanneer we ons baseren op de meest recente cijfers in de MobiliteitsMonitor (MoMo) zien we dat de Vlaamse binnenvaartsector in 2023 goed was voor een uitstoot van bijna 240kTon CO_2-equivalent. Op een totale broeikasgasuitstoot van de transportsector van 17.755kTon CO_2-equivalent is dat slechts een aandeel van 1,35%. Ter vergelijking: het wegvervoer nam 93,7% voor zijn rekening[29].

Wanneer we kijken naar de evolutie van de uitstoot CO_2-equivalent van de binnenvaartsector de laatste 20 jaar (Figuur 15) zien we een schommelend verhaal. Er was een uitzonderlijke daling in uitstoot in 2009 die te verklaren was door de financieel-economische crisis. In 2022 en 2023 is er een lichte daling

28 Fonds voor Rijn- en Binnenscheepvaart, sectorconvenant.
29 Microsoft Power BI.

op te merken, maar die ligt in lijn met de daling in trafiekcijfers voor die jaren. Voorlopig is er dus geen noemenswaardig dalende trend die te verklaren valt door investeringen in verduurzaming van de sector.



Figuur 15. Evolutie van de uitstoot CO_2-equivalent van de binnenvaartsector per jaar (bBron: Mobiliteits Monitor (Microsoft Power BI)).

Om de milieudruk te verminderen wordt ook op walstroom ingezet. Wanneer schepen aanmeren, kunnen ze via walstroom op het elektriciteitsnet van de wal aansluiten. Dat vermindert emissies omdat schepen geen elektriciteit moeten opwekken via dieselgeneratoren. Vandaag zijn er 546 walstroomaansluitingen voor binnenschepen[30] die verspreid liggen over heel Vlaanderen.

1.6.2. Energieverbruik-efficiëntie

Binnenvaartschepen zijn doorgaans energie-efficiënter dan vrachtwagens. Ze verbruiken minder brandstof per tonkilometer, wat resulteert in een lagere CO_2-uitstoot per vervoerde eenheid.

Wanneer we bijvoorbeeld kijken naar het vervoer van bulk- en stukgoederen, zien we dat de binnenvaart *well-to-wake*[31] een verbruik heeft tussen 0,021 en 0,041 kg CO_2-equivalent per tonkilometer, afhankelijk van het type schip. Voor vrachtwagens of bestelwagens ligt dat rond 0,326 kg CO_2-equivalent per tonkilometer, afhankelijk van het voertuigtype[32]. Ook bij containervervoer is de binnenvaartsector aanzienlijk energie-efficiënter dan het wegvervoer.

1.6.3. Vergroening van de binnenvaart

Ondanks het beperkte aandeel van de binnenvaartsector in de totale broeikasgasuitstoot van de transportsector blijft verdere verduurzaming van de binnenvaart cruciaal. Investeringen in schone technologie, alternatieve brandstoffen en aangepaste infrastructuur zijn niet alleen noodzakelijk om de ecologische voetafdruk van de sector verder te verkleinen, maar ook om de sector competitief te

30 Walstroom | Vlaanderen.be.

31 De term “well-to-wake” komt uit de transport- en energiewereld en verwijst naar de totale milieueffecten van brandstof of energie van de productie tot het gebruik aan boord van een schip. Het is een uitbreiding van het bekendere “well-to-wheel” uit de auto- en transportsector.

32 Factoren - Goederenvervoer | CO_2-emissiefactoren.

houden ten aanzien van andere transportmodi die ook inspanningen leveren om hun emissies te reduceren. Wil de binnenvaart ook in de toekomst concurrentieel én duurzaam blijven, dan moet haar werking tegen 2050 volledig emissievrije zijn, zowel de vloot als de infrastructuur, inclusief havens en hun activiteiten.

De doelstellingen uit de Europese Green Deal raken ook de binnenvaartsector. Aanvullend hierop legde de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) ook doelstellingen vast in de Verklaring van Mannheim (2018). Die bepaalt dat de binnenvaartsector zijn emissies van broeikasgassen en verontreinigende stoffen zal reduceren met 35% tegen 2035 ten opzichte van 2015.

1.6.4. Toenemend risico op laag- en hoogwater

Klimaatverandering doet de kans toenemen op verstoringen voor de binnenvaart door extremere waterstanden. Het vaker voorkomen van laag- en hoogwaterproblemen vormen hierdoor een van de grootste uitdagingen voor de binnenvaart in Vlaanderen. Laagwater beperkt de laadcapaciteit van schepen terwijl hoogwater leidt tot stremmingen door verkleinde brughoogten en moeilijk bedienbare sluizen. Dit veroorzaakt logistieke problemen en economische schade.

Op basis van een studie van de De Vlaamse Waterweg nv[33] wordt de directe economische schade als gevolg van laagwater voor de binnenvaart in Vlaanderen geraamd op ongeveer 1 miljoen euro in 2017, 0,3 miljoen euro in 2018, 16,75 miljoen euro in 2019 en 9 miljoen euro in 2020. Dit betreft enkel de directe schade door beperking van de laadcapaciteit van schepen. Indirecte effecten zoals verstoringen in logistieke ketens, modal shift of klantenproblemen zijn hierin niet of slechts beperkt opgenomen. Uit internationale literatuur blijkt bovendien dat de indirecte schade vaak meerdere malen groter is dan de directe verliezen, onder meer door vertragingen, hogere kosten en minder efficiënt gebruik van de binnenvaart.

Door proactieve, adaptieve maatregelen, samenwerking en innovatie kan Vlaanderen zijn binnenvaart, economie en leefomgeving beschermen én versterken.

1.7. Infrastructuurwerken voor een fijnmazig en modern binnenvaartnetwerk

Een efficiënt en betrouwbaar binnenvaartnetwerk is cruciaal voor duurzame en competitieve transportoplossingen. Het doel van ons beleid is het creëren van een fijnmazig, modern en veilig netwerk van binnenvaartroutes dat aansluit bij de huidige en toekomstige economische behoeften.

Er zijn verschillende uitdagingen om een efficiënt en duurzaam binnenvaartnetwerk te behouden en verder uit te bouwen. De bouwpiek van de jaren 1960-70 maakt Vlaanderen vandaag tot één van de dichtste vervoersnetwerken in Europa, ook voor wat betreft de binnenvaartinfrastructuur. Daartegenover staat dat het vaak om verouderde infrastructuur gaat met een aanzienlijke onderhouds- of renovatienood. Zoals de studie ‘Eerst houden, dan bouwen’ [34], in opdracht van het beleidsdomein MOW aantoont, bestaat er een onderhoudsachterstand waarvoor een inhaalbeweging nodig is.

33 Economische schade van droogte voor de binnenvaart in Vlaanderen.

34 https://docs.vlaamsparlement.be/docs/begroting/brede-heroverweging/externe-studies/Studie_MOW_Assetmanagement_GIP.pdf.

Tegelijk blijven ook investeringen in de uitbouw van het waterwegennet nodig om een verdere groei van het binnenvaartverkeer mogelijk te maken en bestaande knelpunten op te lossen.

1.8. Digitale Transformatie Binnenvaart

Voor de Belgische binnenvaart, en specifiek voor Vlaanderen vormt digitalisering een belangrijke hefboom om de sector aantrekkelijker en efficiënter te maken. Dit geldt zowel voor de infrastructuur, zoals het beheer van sluizen en bruggen, het gebruik van vaarwegsensoren en geavanceerd verkeersmanagement, als voor de logistieke keten die de binnenvaart ondersteunt. Een goed georganiseerde ketenregie, met aandacht voor goederenomloop, inlandterminals en digitale boekingssystemen, kan het verschil maken tussen een loutere “mogelijkheid” en een daadwerkelijke modal shift richting de binnenvaart.

De logistieke sector zit volop in een digitale transitie die aanzienlijke voordelen met zich meebrengt maar de binnenvaart ook voor enkele uitdagingen plaatst.

De belangrijkste evoluties en uitdagingen waarop we moeten inspelen zijn: **Smart Shipping, Smart Logistics, Smart Administration en bediening op afstand:**

- **Smart Shipping**: Dit gaat over geautomatiseerd varen en varen op afstand. Het helpt de efficiëntie van het binnenvaartnetwerk te verbeteren, bij te dragen aan minder opstoppingen, tegemoetkomen aan personeelstekorten en de sector milieuvriendelijker te maken.
- **Smart Logistics**: Dit betekent dat informatie tussen alle betrokken partijen in de logistieke keten digitaal en in real-time wordt gedeeld. Zo kan het verkeer beter gepland worden, wordt de veiligheid verhoogd en verloopt het water- en verkeersbeheer efficiënter.
- **Smart Administration**: Op dit moment zijn niet alle scheepsdocumenten, zoals het vaartijdenboekje en andere documenten die gelden op Vlaams grondgebied, digitaal beschikbaar. Het streven is om administratieve processen volledig digitaal en gebruiksvriendelijk te maken. Dit zorgt voor minder papierwerk, een hogere datakwaliteit en meer efficiëntie. Bovendien sluit deze aanpak aan bij Europese regelgeving (eFTI) en draagt ze bij aan een modernere en toegankelijkere binnenvaartsector.
- **Bediening op afstand**: Hierbij kunnen sluizen, bruggen en waterbeheersende kunstwerken op afstand bediend worden. Dit helpt het waterbeheer, de doorstroming van het verkeer en de organisatie van het werk te verbeteren.
- **Cyberveiligheid**: Door digitalisering kan de binnenvaart kwetsbaar worden voor cyberaanvallen. Goede beveiliging is nodig om systemen, infrastructuur en data veilig te houden.

Digitalisering vraagt niet alleen technologie, maar ook beleid rond gebruiksvriendelijkheid, (digitale) infrastructuur, samenwerking, privacy en veiligheid. Alleen zo kan de binnenvaartsector profiteren van een efficiënte, betrouwbare en toekomstgerichte digitale administratie.

DEPARTEMENT MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN
Koning Albert II laan 15 bus 437
1210 Brussel, België
mow-contact.vlaanderen.be