

2018

PUBLIEK-PRIVATE SAMENWERKING VOOR DE BOUW VAN LAAD- EN LOSINSTALLATIES

HANDLEIDING VOOR DE AANVRAGER



VLAAMSEWATERWEG.BE

 De Vlaamse
Waterweg ^{nv}



INHOUD

Inleiding	4
Wat is een publiek-private samenwerking?	5
Wie komt in aanmerking?	6
Welke projecten worden ondersteund?	7
Waar dient u uw aanvraag in?	7
Hoe stelt u uw aanvraag op?	8
Hoe wordt uw aanvraag beoordeeld?	9
Hoe wordt uw PPS-project opgestart en uitgevoerd?	10
Hoe wordt uw PPS-project opgevolgd?	11
Welke kosten komen al dan niet in aanmerking?	12
Ambassadeurs	14
Aurubis	
Wienerberger	
Leievoeders	
Leidraad bij het opstellen van de aanvraag	18

INLEIDING

Sinds 1998 kunnen ondernemingen in Vlaanderen via een publiek-private samenwerking een laad- en losinstallatie bouwen langs de waterweg. De overheidsinbreng bedraagt tot 80 % voor de aanleg van de infrastructuur.

De PPS-regeling voor de bouw van laad- en losinstallaties is bijzonder aantrekkelijk voor bedrijven langs het water. Begin 2018 hadden al 202 ondernemingen een aanvraag ingediend. Verspreid over heel Vlaanderen zijn er al 105 projecten operationeel. Ze situeren zich zowel langs de hoofdwaterwegen als langs de secundaire waterwegen. De kades zijn geschikt voor allerlei soorten goederen: van vaste en vloeibare bulkgoederen tot containers, afvalstoffen, ondeelbare elementen en stukgoederen.

De PPS-regeling geeft bedrijven een duwtje in de rug bij het vervoer en de behandeling van goederen via de binnenvaart. De

regeling stimuleert het goederentransport via alternatieve modi en vermindert het wegtransport. De Vlaamse Regering gelooft sterk in het potentieel van de binnenvaart. Ze beschouwt de PPS-regeling voor laad- en losinstallaties als één van de belangrijkste instrumenten om het vervoer over water te ondersteunen. Voldoende moderne, doordacht ingeplante kaaimuren zijn essentieel om het gebruik van de waterwegen en de intermodaliteit te versterken.

De bouw van een kaaimuur is voor steeds meer bedrijven een essentiële stap naar duurzaam en toekomstgericht ondernemen. Misschien heeft ook uw onderneming er belangstelling voor? Deze handleiding zet de mogelijkheden en de voorwaarden van een publiek-private samenwerking uiteen. Tegelijk is ze een leidraad voor concrete besprekingen met De Vlaamse Waterweg nv.



WAT IS EEN PUBLIEK-PRIVATE SAMENWERKING?

In een publiek-private samenwerking werken de overheid en de privésector nauw samen. Beide brengen knowhow én middelen in om complementaire doelstellingen te realiseren.

Wie de waterweg voor het transport van grondstoffen of goederen wil gebruiken, heeft een laad- en losinstallatie nodig. Sommige bedrijven schakelen bestaande installaties of logistieke operatoren in. Voor andere is een nieuwe, bedrijfsgebonden overslaginstallatie efficiënter. De PPS-regeling maakt het mogelijk om die op relatief korte termijn te realiseren. Ze bundelt de knowhow van de waterwegbeheerder en de private partner, en daarenboven verdeelt ze de financiële lasten.

De PPS-regeling maakt een onderscheid tussen de totale projectkosten – de kosten van alle investeringen die nodig zijn om een overslaginstallatie operationeel te maken – en de kosten die voor een tussenkomst van de overheid in aanmerking komen. Die laatste kosten hebben vooral betrekking op de infrastructuur. Verder in deze brochure vindt u een niet-limitatief overzicht van de totale projectkosten en de kosten die al dan niet door de overheid worden gefinancierd (zie pagina 12).

In principe investeert de waterwegbeheerder 80 % van de studie- en bouwkosten van de infrastructuur. Het aandeel van de overheid

kan niet hoger uitvallen dan de helft van de totale projectkosten. Hierbij wordt ook rekening gehouden met eventuele overheidsfinanciering op basis van andere regelingen. De private partner is daarom verplicht om de waterwegbeheerder op de hoogte te brengen van elke tussenkomst van de overheid.

Het Vlaamse Gewest kan enkel investeren in infrastructuur die zijn volledige eigendom blijft of wordt. Na de bouw sluit de waterwegbeheerder daarom met de private partner een concessieovereenkomst af of hij verleent hem een vergunning voor het gebruik ervan. De private partner betaalt hier een vergoeding voor.

De PPS-regeling geldt enkel voor bedrijfsgebonden overslaginstallaties. Daarmee wordt bedoeld: bedrijven die de kaaimuur niet commercieel zullen exploiteren, maar hem enkel gebruiken als toegang tot het water om hun bedrijfsgebonden activiteiten uit te voeren. Exploitanten van terminalactiviteiten en overslaginfrastructuur komen sinds 2018 niet meer voor de regeling in aanmerking.



WIE KOMT IN AANMERKING?

ALGEMEEN

De PPS-regeling geldt uitsluitend voor laad- en losinstallaties langs Vlaamse waterwegen die buiten de zeehavengebieden gelegen zijn. Elke private of openbare onderneming, ongeacht de nationaliteit of activiteit, komt ervoor in aanmerking.

OPENBAAR OF BEDRIJFSGEBONDEN

- Bij een openbare overslaginstallatie treedt de partner op als beheerder van een voor alle gebruikers toegankelijke installatie.
- Bij een bedrijfsgebonden overslaginstallatie heeft de partner het recht om de installatie met voorrang te gebruiken voor het laden en lossen van eigen goederen. Toch is hij ook verplicht indien er nog capaciteit over is om onder bepaalde voorwaarden derden de installatie te laten gebruiken.

GEEN TERMINALS

Exploitanten van terminalactiviteiten en overslaginfrastructuur komen niet voor de PPS-regeling in aanmerking. Het kadegebruik concentreert zich op de bedrijfsgebonden activiteiten.

6 % RENDEMENT

Algemeen komen alleen projecten in aanmerking die een samenwerkingsrendement van minstens 6 % garanderen. Dat PPS-rendement is gebaseerd op de verhouding tussen de nieuwe trafiek over het water en het aandeel van de overheid. De berekening ervan vindt u op pagina 9.



WELKE PROJECTEN WORDEN ONDERSTEUND?

1. Projecten met een algemeen strategisch en/of economisch belang

Het minimale PPS-rendement van 6 % is hierbij niet strikt van toepassing. Lagere percentages kunnen hier door De Vlaamse Waterweg nv worden weerhouden. Enkele projecten waarvoor deze specifieke regeling in elk geval geldt:

- Projecten waarbij het vervoer via de waterweg omwille van de veiligheid boven andere transportmodi te verkiezen is. Dat geldt bijvoorbeeld voor gevaarlijke goederen of zogenaamde Seveso-producten.
- Projecten voor het vervoer van zware, grote en ondeelbare voorwerpen waarvan het transport anders voor te veel overlast en/of schade zorgt.
- Projecten die een gebied ontsluiten dat via de waterweg nog niet of beperkt toegankelijk is of waarvan de ontsluiting via een andere modus ondermaats is.
- Projecten die het gebruik van bestaande maar onderbenutte industrieterreinen bevorderen.

2. Projecten voor de herlokalisering van een kaaimuur die strijdig is met de vereiste ecologische of ruimtelijke inpassing

De 6 %-drempel blijft van toepassing, maar zowel de bestaande als de nieuwe overslag worden in rekening gebracht.

Als dit PPS-rendement niet wordt gehaald, kan de bevoegde minister het project na gemotiveerd advies toch nog goedkeuren.

3. Projecten voor de heraanleg of herwaardering van een oude kaaimuur of een nagenoeg onbestaande overslagplaats

Ook hier geldt de 6 %-drempel, maar bij de berekening van het PPS-rendement worden zowel de bestaande als de nieuwe overslag in rekening gebracht.

4. Projecten op tijgebonden rivieren

De bouw van een overslaginstallatie langs een tijgebonden waterweg valt duurder uit. De waterwegbeheerder neemt die extra kosten voor zijn rekening. Ze worden dus niet in het PPS-project opgenomen. De waterwegbeheerder bepaalt in elke fase van het dossier autonoom de raming en de omvang van de extra kosten op basis van globale inschattingen en brengt de aanvrager op de hoogte.

WAAR DIENT U UW AANVRAAG IN?

Om in aanmerking te komen voor een publiek-private samenwerking dient u een aanvraag in bij De Vlaamse Waterweg nv.

De Vlaamse Waterweg nv

Havenstraat 44

3500 Hasselt

T: 011 29 84 00

E-mail: info@vlaamsewaterweg.be

www.vlaamsewaterweg.be

www.vlaamsewaterweg.be/ppskaaimuren

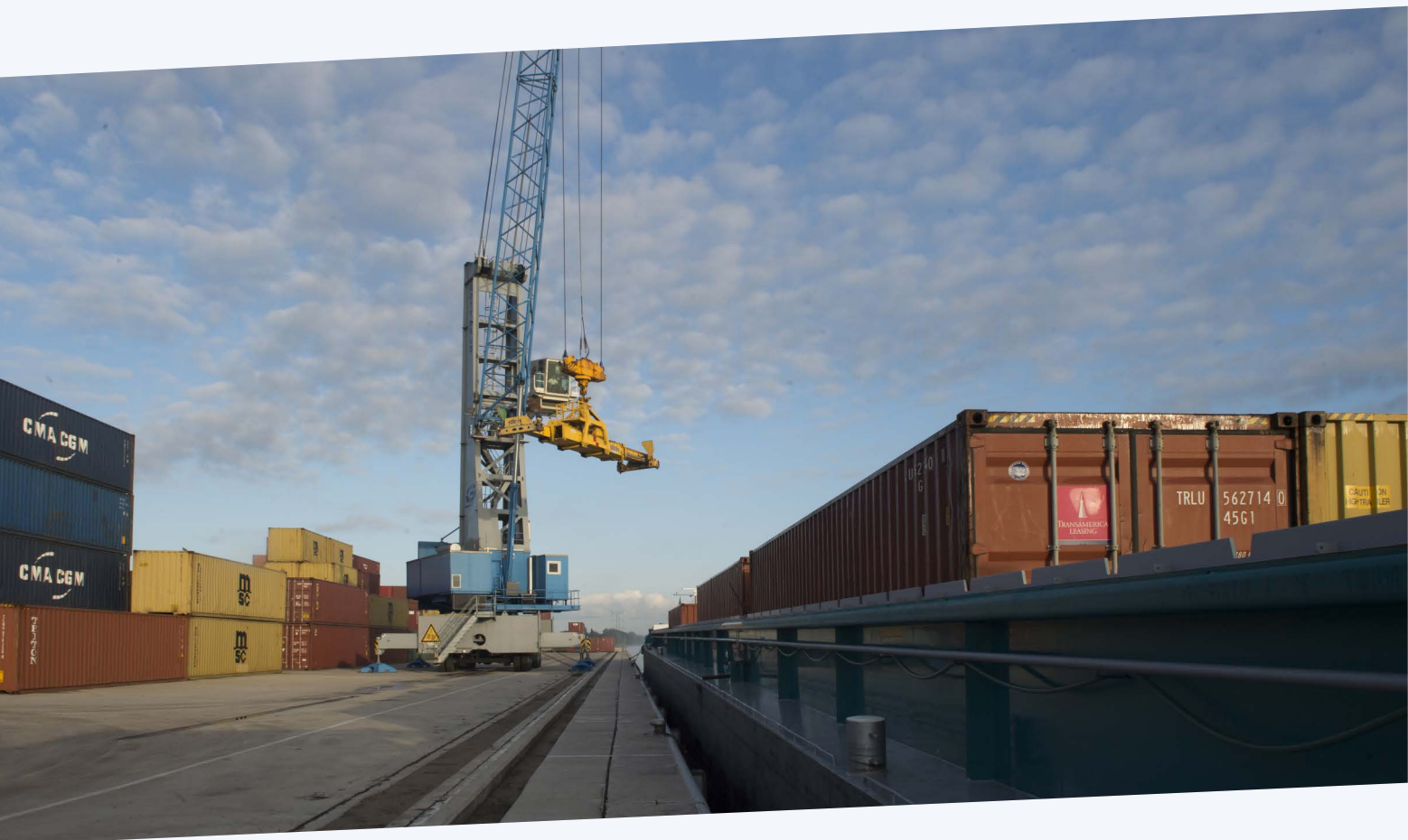
Onze medewerkers zullen u met raad en daad bijstaan bij het opstellen en indienen van uw aanvraag.

HOE STELT U UW AANVRAAG OP?

De waterwegbeheerder moet zich een goed beeld kunnen vormen van het doel, de aard en de omvang van uw project. Daarom omvat uw aanvraag de volgende elementen:

- uw administratieve gegevens,
- een omschrijving van uw activiteiten,
- een omschrijving van de nood aan een nieuwe overslaginstallatie en het gewenste concept,
- een overzicht van de huidige en toekomstige goederenstromen van en naar uw organisatie,
- alle beschikbare terreingegevens,
- een opgave van alle andere overheidstussenkomsten en aanvragen daarvan voor het project,
- een beschrijving van het volledige project, inclusief alle elementen die buiten de PPS-regeling vallen.

Verder in deze brochure vindt u informatie en een lijst die u bij het opstellen van uw aanvraag als leidraad kunt gebruiken.



HOE WORDT UW AANVRAAG BEOORDEELD?

De waterwegbeheerder controleert de volledigheid van de aanvraag en de haalbaarheid van het project.

BEOORDELINGS-CRITERIA

De aanvraag komt in aanmerking als:

- de nodige begrotingskredieten beschikbaar zijn,
- de waterwegbeheerder instemt met het voorontwerp van de installatie,
- de raming van de kostprijs van het project verantwoord is,
- de vereiste garanties inzake de financiële en economische draagkracht van de aanvrager aanwezig zijn (niet nodig voor een publiek rechtspersoon),
- het project positieve effecten heeft voor de mobiliteit en de afwikkeling van de vervoersstromen in de regio,
- het economisch en watergebonden belang van het project voldoende groot is,
- het project de binnenscheepvaart voldoende stimuleert.

Het PPS-rendement is bepalend voor de evaluatie van de laatste twee criteria.

BEREKENING VAN HET PPS-RENDEMENT

Het PPS-rendement wordt berekend op basis van:

- de door de aanvrager gegarandeerde overslag over een periode van tien jaar,
- het aandeel van de overheid (exclusief de aan de locatie verbonden extra kosten van een project langs een tijgebonden waterweg).

Hierna ziet u hoe de berekening precies verloopt.

1. Jaarlijkse overslagwaarde (k)

De beoogde jaarlijkse overslagwaarde wordt bepaald door de formule:

$$k = a \times g \times j \times r$$

a = het aantal m³ en/of ton waarvan de aanvrager de overslag in het jaar x garandeert. Het betreft hier nieuwe hoeveelheden.

Bij m³ gaat het om de inhoud van de kleinste balk die de lading of deellading omschrijft.

g = goederencoëfficiënt met als waarde:

- 1,2 voor afvalproducten, palletten en ondeelbare of zware voorwerpen die niet als normaal transport langs de weg kunnen worden vervoerd,
- 1 voor alle andere goederen.

j = jaarcoëfficiënt met als waarde:

- 1,4 voor het eerste volledige jaar vanaf de eerste januari volgend op de ingebruikname van de installatie,
- 1,3 voor het tweede volledige jaar vanaf de eerste januari volgend op de ingebruikname van de installatie,
- 1,2 voor het derde volledige jaar vanaf de eerste januari volgend op de ingebruikname van de installatie,
- 1,1 voor het vierde volledige jaar vanaf de eerste januari volgend op de ingebruikname van de installatie,
- 1 voor het vijfde jaar en de daarop volgende jaren vanaf de eerste januari volgend op de ingebruikname van de installatie.

r = richtingscoëfficiënt met als waarde:

- 1 voor geloste goederen,
- 1,5 voor geladen goederen,
- 1,5 voor een lading die van een schip naar een ander schip wordt overgeladen.

2. Tienjaarlijkse overslagwaarde (K)

De beoogde tienjaarlijkse overslagwaarde van de installatie wordt bepaald door de formule:

$$K = k_1 + k_2 + \dots + k_{10}$$

3. Aandeel van de overheid (S)

S = maximaal 80 % van de investering in de vaste infrastructuur die in aanmerking komt voor een PPS-regeling en maximaal 50 % van de totale projectkost, uitgedrukt in euro.

4. PPS-rendement (R)

Het PPS-rendement wordt dan als volgt berekend:

$$K \times 1,238$$

$$R = \frac{\dots}{\dots}$$

$$40,3399 \times S$$

Tenzij voor het project een specifieke regeling geldt, komt het alleen in aanmerking voor een PPS-project als R minstens 6 % bedraagt (zie pagina 6).

BEOORDELINGSTRAJECT

Na de eigen evaluatie legt de waterwegbeheerder de aanvraag voor aan de Beoordelingscommissie Kaaimuren. In die commissie zetelen vertegenwoordigers van De Vlaamse Waterweg nv. De Beoordelingscommissie beoordeelt de aanvraag.

Bij een gunstige beoordeling wordt de aanvraag, mits gunstig advies van de leidend ambtenaar van De Vlaamse Waterweg nv, ter goedkeuring aan de bevoegde minister voorgelegd.

De Vlaamse Waterweg nv brengt de aanvrager op de hoogte van de beslissing van de minister.

HOE WORDT UW PPS-PROJECT OPGESTART EN UITGEVOERD?

AANBESTEDINGS-DOCUMENTEN

Na de principiële goedkeuring door de minister worden, in overleg met de aanvrager, de volgende aanbestedingsdocumenten opgemaakt:

- het bestek,
- de gedetailleerde raming,
- de aanbestedingstekeningen.

Voor een project langs een tijgebonden waterweg kan de waterwegbeheerder, op basis van de ligging en de gedetailleerde kenmerken, de raming van de extra kosten door de aanvrager autonoom aanpassen.

Alle opdrachten die in het kader van het PPS-project aan derden worden opgedragen zijn onderworpen aan de wetgeving op de overheidsopdrachten.

Als voor het opmaken van de aanbestedingsdocumenten een studiebureau wordt ingeschakeld, maken de kosten hiervan deel uit van de aanvraag. De waterwegbeheerder treedt altijd als bouwheer op, tenzij dat niet opportuun is.

OVEREENKOMST

Zodra zowel de aanvrager als de waterwegbeheerder alle aanbestedings-tekeningen hebben goedgekeurd, sluiten beide partijen een overeenkomst af. Die overeenkomst bepaalt:

- Het voorlopige overheidsaandeel en het aandeel van de aanvrager op basis van de gedetailleerde raming (exclusief btw).

Voor de extra kosten van een project langs een tijgebonden waterweg geldt de raming van de waterwegbeheerder.

- Dat beide partijen instemmen met het ontwerp, het bestek en de aanbestedingstekeningen.
- De modaliteiten voor de uitvoering van de werken, afgestemd op de plaatselijke toestand en de specifieke behoeften.
- De beoogde jaarlijkse overslagwaarde gedurende tien jaar en de tienjaarlijkse overslagwaarde.
- De terugbetalingsclausules.
- De manier waarop derden worden toegelaten of de mogelijkheid krijgen om de overslaginstallatie te gebruiken.
- De regels met betrekking tot de eigendom, de bouw en het gebruik van de infrastructuur.

Noot

Nog vóór het bestek wordt opgesteld, kunnen al voorafgaande overeenkomsten worden afgesloten.

VERDERE PROCEDURE

Na het afsluiten van de overeenkomst en de aanbesteding bepaalt de waterwegbeheerder het definitieve aandeel van de overheid op basis van de gunningsbeslissing voor de uit te voeren werken. Voor een project langs een tijgebonden waterweg houdt de waterwegbeheerder rekening met de autonoom bepaalde extra kosten. Als het definitieve aandeel van de overheid tot een PPS-rendement van minder dan 6 % leidt, is een heronderhandeling van de overeenkomst nodig.

De aanvrager wordt op de hoogte gebracht van het definitieve overheidsaandeel en de gunningsbeslissing wordt aan de aannemer betekend.

In overleg met de aanvrager stelt de waterwegbeheerder de begindatum van de werken vast.

De werken worden uitgevoerd onder toezicht van de waterwegbeheerder.

HOE WORDT UW PPS-PROJECT OPGEVOLGD?

Vanaf het eerste volledige kalenderjaar volgend op de ingebruikname van de installatie wordt de gerealiseerde overslag tien jaar lang jaarlijks door de waterwegbeheerder geëvalueerd. De private partner stelt hiertoe alle gegevens ter beschikking.

TERUGBETALINGS-CLAUSULES

Als de private partner de beoogde jaarlijkse overslagwaarde niet realiseert, is hij de waterwegbeheerder voor dat jaar een tegemoetkoming verschuldigd. Die tegemoetkoming wordt berekend met de volgende formule:

$$(k - k^*) \times S^*$$

K

k = de beoogde jaarlijkse overslagwaarde

K = de beoogde tienjaarlijkse overslagwaarde

k* = de gerealiseerde jaarlijkse overslagwaarde

S* = het definitieve overheidsaandeel

Belangrijk

Als de gerealiseerde jaarlijkse overslagwaarde de beoogde overschrijdt, wordt het saldo naar het volgende jaar overgedragen.



WELKE KOSTEN KOMEN AL DAN NIET IN AANMERKING?

De totale projectkosten voor de bouw van een laad- en losinstallatie omvatten zowel kosten die wél, als kosten die niet voor de PPS-regeling in aanmerking komen.

Hieronder vindt u richtinggevende, niet-limitatieve lijsten van beide soorten kosten. In elk geval komt alleen infrastructuur op terreinen van de overheid in aanmerking voor een tussenkomst.

KOSTEN DIE IN AANMERKING KOMEN

1. Vaste infrastructuur

Kosten aan de vaarweg:

- infrastructuurbaggerwerken
- golfbreker
- bebording scheepvaart
- stortkosten baggerspecie

Kosten voor afmeerfaciliteiten/kade:

- riviersteiger
- kaaimuurconstructie (damwand, betonnen kesp. ...)
- meerpalen/bolders

Kosten aan het terrein:

- terreinverharding
- afwatering (riolering)
- reinigen van de grond (saneren)
- ophogen terrein
- bouwrijp maken terrein
- afbraakwerken
- kraanbaan (exclusief rails en railbevestiging)
- kabelgoten
- grondwerken
- losplateau

Kosten voor een wegaansluiting:

- toegangsweg
- interne wegenis

Bijkomende kosten:

- cultuurtechnische werken aan bermen en taluds (voor zover bouwtechnisch vereist)
- milieukosten die voortvloeien uit de milieuwetgeving

Studiekosten:

- kosten voor het opmaken van het voorontwerp
- kosten voor het opmaken van het definitief ontwerp
- kosten voor het opmaken van aanbestedingsdocumenten
- kosten met betrekking tot projectmanagement

Kosten voor de vaste uitrusting voor de overslag van goederen van en naar de vaarweg:

- stortbak
- bunker
- overkapping (voor de conditionering van goederen)
- losleidingen/persleidingen
- infrastructurele elementen voor de aansluiting op nutsvoorzieningen

KOSTEN DIE NIET IN AANMERKING KOMEN

1. Vaste infrastructuur

Kosten voor:

- lichtmasten
- terreinverlichting
- andere nutsvoorzieningen dan riolering
- terreinafsluiting

2. Uitrusting voor de overslag van goederen van en naar de vaarweg

Kosten voor mobiele uitrusting:

- kadekraan/kraan/hijswerken
- transportbanden
- voordoseerder, tugmaster, spreader
- interne transportmiddelen die niet onlosmakelijk met de terminal verbonden zijn, zoals reachstackers en straddlecarriers
- chassis, containerchassis

Kosten voor vaste uitrusting:

- trechter (ev. met overkapping)
- silo
- magazijnstellingen
- weegunit die geen weegbrug voor het wegvervoer is
- pompen

Kosten van wettelijk te nemen maatregelen:

- geluidsisolatie
- voorkomen stofhinder

3. Overige kosten m.b.t. de vaste infrastructuur en de uitrusting voor de overslag van goederen van en naar de waterweg die niet in aanmerking komen

- kosten voor het opmaken van het voorontwerp
- kosten voor het opmaken van het definitief ontwerp
- kosten voor het opmaken van aanbestedingsdocumenten
- kosten met betrekking tot projectmanagement
- kosten met betrekking tot automatisering

4. Diversen

Kosten voor dossieraanmaak en het bekomen van vergunningen:

- milieuvergunning
- bouwvergunning
- domeinvergoeding
- bovenop de dossierkosten kunnen geen VAT-kosten (voorbereiding, administratie en toezicht) worden berekend

Eenmalige kosten, algemene kosten en vergoedingen:

- uitvoeringskosten
- engineering (in de betekenis van 'voorbereiding' valt engineering onder VAT-kosten)
- montage/in bedrijf stellen
- bouwrente (de bouwrente is gelijk aan de rente van de meest recente staatslening op het moment van de gunning van het werk)



AMBASSADEURS

Aurubis

PPS-kade voor een synchromodaal verhaal

Aurubis is een toonaangevende, wereldwijde leverancier van non-ferro metalen en de grootste koperrecycler ter wereld. Met een nieuwe PPS-kade in Olen wil het bedrijf van 10 naar 40 procent watertransport evolueren.

Aurubis verwerkt complexe metaalconcentraten, schroot en metaaldragende recycling materialen tot metalen van de hoogste kwaliteit. Het bedrijf met meer dan 100 jaar ervaring stopte recent met goederen simpelweg van A naar B te transporteren. 'Voortaan nemen we de volledige keten in beschouwing,' zegt Bram Bellemans, Logistics Manager bij Aurubis Belgium. 'Elke beslissing maakt onze materiaalflows betrouwbaarder, flexibeler, efficiënter en duurzamer.'

Efficiëntiewinst

In Olen maakt het bedrijf vooral koperdraad, met koper dat wordt ingevoerd via de haven van Antwerpen. Tot voor kort vervoerde Aurubis Belgium 70 procent van haar goederen over de weg. Met containertransport via de inland terminals Antwerp East en BCTN en een eigen PPS-kade wil het dat aandeel tot ongeveer 40 procent terugbrengen. Bram Bellemans: 'Op die manier kunnen we onze impact op de omgeving beperken én een efficiëntiewinst realiseren.'

Multi-inzetbaar

Voor de bouw van de PPS-kaaimuur werkt Aurubis nauw samen met experts van De Vlaamse Waterweg nv. 'Samen bekeken we het totaalplaatje. Voor elke investering zoeken we naar multi-inzetbaarheid om de kosten te drukken,' zegt Bram Bellemans. 'Na het nodige studiewerk bouwen we geen containerterminal maar een synchromodale terminal. We gaan de spooraansluiting verlengen en we verplaatsen onze laadoperaties. De kade is nog niet klaar, maar ik geloof heel sterk in het win-winverhaal dat we samen hebben uitgewerkt.'

'We willen onze impact op de omgeving beperken én een efficiëntiewinst realiseren.'

FACT SHEET

- ▶ in Olen, langs het kanaal Bocholt Herentals
- ▶ meer dan **100 jaar** ervaring
- ▶ jaarlijks **400.000 ton in** en **400.000 ton out**
- ▶ bouwt eigen **PPS-kade voor synchromodaal transport**
- ▶ van **10 % naar 40 %** over water
- ▶ **efficiënter** en **duurzamer**
- ▶ **www.aurubis.be**



Wienerberger nv

Een steengoed plan

Het bedrijf Wienerberger België, dat intelligente bouwconcepten en totaaloplossingen aanbiedt, vervoert per jaar ongeveer 300.000 ton goederen over water. Een groeiend deel daarvan is palletvervoer via twee PPS-kades die het in 2013 en 2017 in gebruik nam.

Na de eerste golf van bulktrafiek en de tweede van containertransport, ontwikkelt palletvervoer zich tot de derde golf in de binnenvaart. Een van de believers in die goederenstroom is Wienerberger België. 'We investeren al sinds 2006 in watergebonden pallettransport,' zegt Johan Van Der Biest, CEO van Wienerberger België. 'Dat is een bewuste strategie. Als we op lange termijn ons marktaandeel willen behouden, moeten we een vlotte distributie van onze producten verzekeren.'

Twée PPS-kaaimuren

Wienerberger België produceert 2,3 miljoen ton bakstenen en kleipannen per jaar en richt zich sterk op de binnenlandse afzetmarkt. 'We hebben een aantal key klanten die expliciet binnenvaartleveringen vragen om hun impact op de omgeving en het milieu te beperken. Wij gaan daar met volle overtuiging in mee. Om nog meer over water te kunnen vervoeren, namen we in 2013 en 2017 twee nieuwe PPS-kades in gebruik. Via die kades in Rumst en in Beerse vervoeren we meer en meer afgewerkte producten over water. We nemen ook deel aan verschillende projecten rond stadsdistributie.'

Catamaranschip, kempenaars en shortsea

Voor transport binnen België werkt Wienerberger samen met een 'pallet shuttle barge' (PSB), die specifiek ontwikkeld werd voor producten op pallet. Dit 50 meter lange catamaranachtige schip is extra stabiel, terwijl de diepgang beperkt is om ook op kleinere waterwegen te varen. De PSB beschikt ook over een kraan om onafhankelijk, flexibel en zelfstandig te laden en te lossen, zelfs op plaatsen zonder 'dedicated' kade. Daarnaast verlopen de stock-transfers naar Wienerberger UK voor het grootste deel via shortsea shipping. Kempenaars voeren de pallets gevelstenen naar een shortsea laadkade. Als retourvracht nemen ze grondoverschot uit bouwprojecten mee, waarmee kleigroeves worden opgevuld.

'Op lange termijn moeten we een vlotte distributie van onze producten verzekeren.'

FACT SHEET

- ▶ 2 nieuwe PPS-kades in Rumst (2013) en in Beerse (2017)
- ▶ in 2017 in totaal **50.000 vrachtwagenritten vermeden**
- ▶ ca. 5 maal per maand **300 ton snelbouwstenen**
- ▶ 'pallet shuttle barge' laadt en lost zelfstandig
- ▶ **gevelstenen voor UK** via kempenaars naar kade voor shortsea shipping
- ▶ **grond als retourvracht** om kleigroeves op te vullen
- ▶ **8 van de 12 productiesites** (incl. kleigroeves) bereikbaar via het water
- ▶ **minder impact** op omgeving en milieu
- ▶ www.wienerberger.be



AMBASSADEURS

Leievoeders

Groter, efficiënter, groener

Het West-Vlaamse veevoedermengbedrijf Leievoeders voert jaarlijks 85.000 ton grondstoffen in over het water. Het familiebedrijf investeerde in een nieuwe PPS-kaaimuur om nog grotere schepen te kunnen ontvangen en die ook nog sneller te kunnen lossen.

De grondstoffen die Leievoeders per schip aanvoert, zijn vooral granen zoals tarwe en maïs, en plantaardige eiwitten zoals sojaschroot. Op haar site in Sint-Eloois-Vijve beschikte het bedrijf al over een kleine kaaimuur. 'Maar omdat de binnenschepen alsmaar groter worden, bouwden we een nieuwe installatie,' zegt zaakvoerder Rik Vandeputte. 'Sindsdien lossen we schepen viermaal sneller: van 50 ton per uur zijn we naar meer dan 200 ton per uur geëvolueerd.'

Grondige voorbereiding

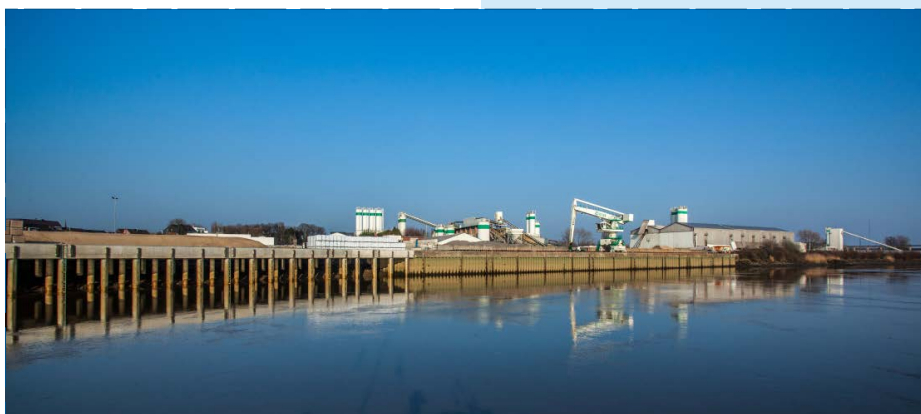
Aan de bouw van een nieuwe PPS-kade gaat een grondige voorbereiding vooraf. Rik Vandeputte: 'Ik raad collega's aan om er tijdig aan te beginnen. Eerst tekenden we met de commerciële verantwoordelijken van De Vlaamse Waterweg nv het kader uit. Na die onderhandelingen volgde een akkoord en zetten we de PPS op papier, vervolgens werkten de deskundigen van De Vlaamse Waterweg nv samen met ons een aanbestedingsdossier uit. Pas daarna startte de uitvoering, in nauw overleg tussen De Vlaamse Waterweg nv, de aannemer en wijzelf.'

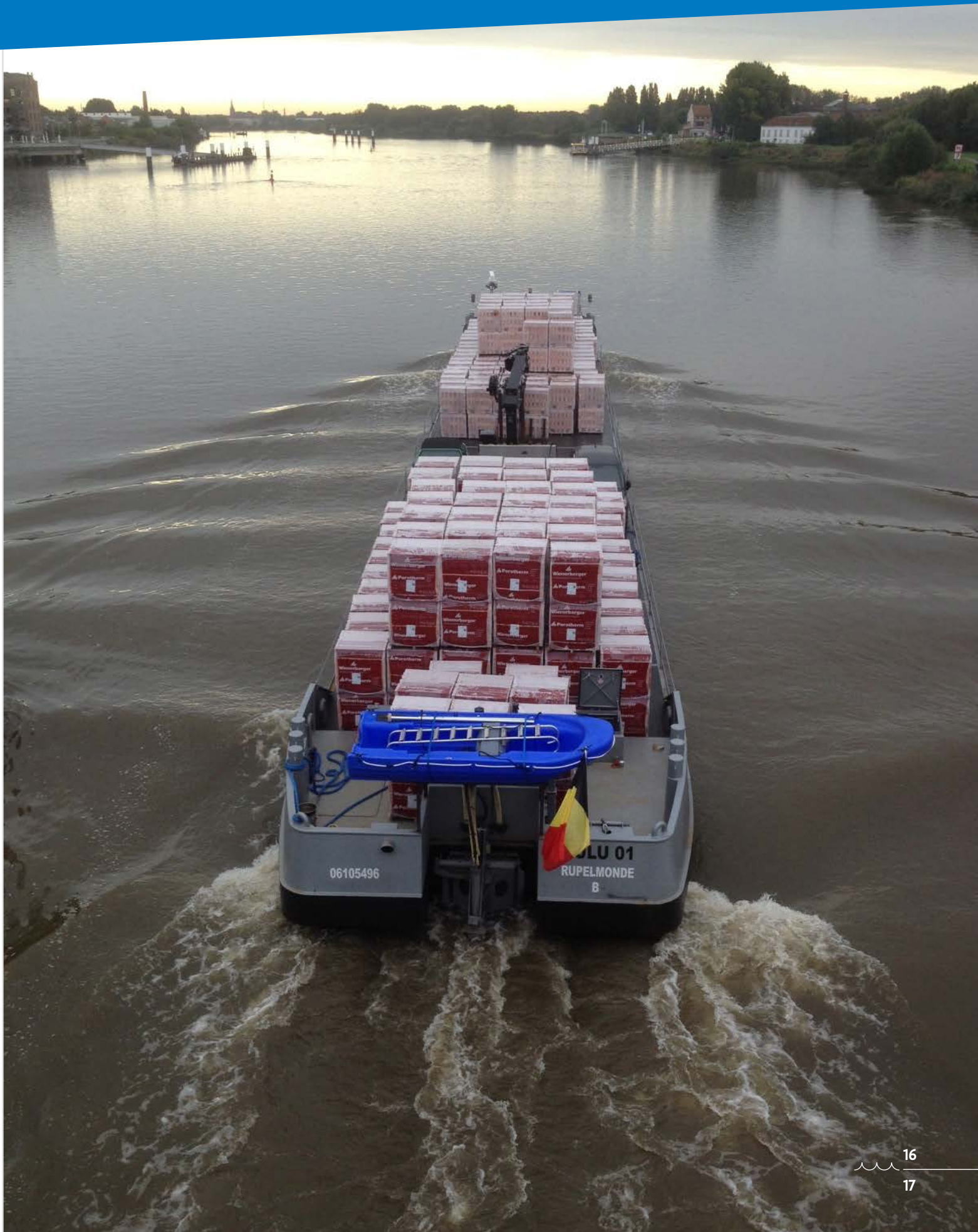
Sojaschroot op grotere schaal

De waterwegen langs Leievoeders maken deel uit van het ambitieuze Europese binnenvaartproject Seine-Schelde. Dat verhoogt de capaciteit van onze rivieren en kanalen tot het Seinebekken in Parijs, zodat er in de toekomst schepen met een laadvermogen tot 220 vrachtwagens kunnen varen. 'Voor onze sector biedt de binnenvaart in de toekomst nog meer kansen. Dat betekent minder drukke wegen in de omgeving, een betere verkeersveiligheid en een schoner milieu.'

FACT SHEET

- ▶ Vernieuwde PPS-kade langs de Leie in Sint-Eloois-Vijve
- ▶ **85.000 ton** per jaar
- ▶ **3035 uitgespaarde vrachtwagens** per jaar
- ▶ Loscapaciteit **van 50 naar 200 ton per uur** verhoogd
- ▶ Invoer van onder meer **tarwe, maïs en sojaschroot**
- ▶ **Opwaardering waterwegen** binnen het project Seine-Schelde Vlaanderen
- ▶ **www.leievoeders.be**





LEIDRAAD BIJ HET OPSTELLEN VAN DE AANVRAAG

ADMINISTRATIEVE GEGEVENS

- Naam bedrijf, adres, telefoon, e-mail
- Coördinaten contactpersoon
- Btw-nummer
- Hr- of rpr-nummer

GEGEVENS OVER DE ACTIVITEITEN

- Aard van de activiteiten
- Aard van de goederen die via de waterweg zullen worden aan- en/of afgevoerd
- Vorm waarin de goederen via de waterweg zullen worden aan- en/of afgevoerd: vaste of vloeibare bulk, containers, ondeelbare voorwerpen, pallets, enz.

OMSCHRIJVING VAN DE NOOD AAN EEN NIEUWE OVERSLAGINSTALLATIE EN HET GEWENSTE CONCEPT

- Locatie van de geplande overslaginstallatie: waterweg, gemeente.
- Betreft het project de bouw van een nieuwe of de renovatie van een bestaande installatie?
- Omschrijving van de gewenste overslaginstallatie:
 - kaaimuur of steiger,
 - gewenste lengte,
 - (vermoedelijke) aard van de faciliteit(en) voor de overslag: mobiele kraan, vaste kraan, portaalkraan, reachstacker, los- of persleiding, transportband, enz.

- behoefte aan en omvang van stockagefaciliteiten op of in de buurt van de overslaginstallatie: kaaipatform, bunkers, silo's, enz.
- Waarom is de overslaginstallatie nodig? Gaat het om nieuwe trafiek of een shift van bestaande trafiek naar de waterweg?
- Termijn waarbinnen de overslaginstallatie operationeel moet zijn.

OVERZICHT VAN DE HUIDIGE EN TOEKOMSTIGE GOEDERENSTROMEN

- Opgave van de huidige in- en uitgaande goederenstromen op de locatie: aard, gebruikte vervoersmodus, omvang.
- Opgave van de toekomstige in- en uitgaande goederenstromen op de locatie: aard, gebruikte vervoersmodus, omvang.

TECHNISCHE GEGEVENS VOOR HET OPMAKEN VAN EEN RAMING

- Gewenste waterdiepte aan de kaaimuur
- Gemiddelde kaaimuurbelasting:
 - Welke hijstuigen zullen worden gebruikt?
 - Welke goederen zullen op de kaaimuur worden gestockeerd?
- Welk type schepen zal aan de kaaimuur aanmeren?
- Andere kostenposten:
 - Hoeveel meerpalen zullen er nodig zijn?
 - Zijn er ladders nodig?
 - Moeten er wrijfhouten worden geplaatst?
 - Overige?

GEGEVENS OMTRENT DE MOBILITEIT

- Is er een goede verbinding met het hogere wegennet?
- Hoe groot is de gemiddelde afstand die de goederen momenteel in vrachtwagens afleggen?
- Hoeveel transporten leiden door centra van steden of gemeenten?
- Welke effecten zou een modal shift van de weg naar het water hebben?
 - Minder wegvervoer door bebouwde kom?
 - Minder lawaaihinder voor de omgeving?
 - Overige?

BESCHIKBARE TERREINGEGEVENS

- Over welke gegevens van het terrein waarop de installatie wordt gepland beschikt de aanvrager al?
 - Opmeting?
 - Milieuhygiënisch onderzoek?
 - Grondmechanisch onderzoek?
 - Overige?

OPGAVE VAN ANDERE OVERHEIDSTUSSENKOMSTEN EN AANVRAGEN DAARVAN VOOR HET PROJECT

- Werden voor het project andere overheidstussenkomsten aangevraagd en zo ja, welke?
- Werden voor het project andere overheidstussenkomsten bekomen en zo ja, welke?



DE VLAAMSE WATERWEG NV

Havenstraat 44
3500 Hasselt
Tel. 011 29 84 00

E-mail: info@vlaamsewaterweg.be

www.vlaamsewaterweg.be

www.vlaamsewaterweg.be/ppskaaimuren



facebook.com/vlaamsewaterweg



linkedin.com/company/de-vlaamse-waterweg-nv



twitter.com/vlaamsewaterweg