

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 959
van **BERT MAERTENS**
datum: 5 april 2018

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Steunmaatregel ter verbetering van het goederenvervoer en de verbindingen tussen de Vlaamse havens en hun hinterland - Timing, budget, partners

In zijn antwoord op mijn vraag om uitleg nr. 1239 over de wachttijden voor de containerbinnenvaart tijdens de vergadering van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van 29 maart 2018 gaf de minister aan dat hij dit jaar nog een nieuwe steunmaatregel zal lanceren met als doel de efficiëntie van het goederenvervoer en de verbindingen tussen de Vlaamse havens en hun hinterland structureel te verbeteren. Daarbij zet de minister opnieuw in op het stimuleren van binnenvaartoplossingen en spoorvervoer ten opzichte van wegvervoer en hij wil dat vooral bereiken met zogenaamde bundelingsconcepten.

1. Kan de minister reeds een meer precieze timing geven met betrekking tot deze nieuwe steunmaatregel? Wanneer zou die gelanceerd worden? Hoelang zal hij lopen?
2. In welk budget voorziet de minister voor deze nieuwe steunmaatregel?
3. Zijn er bij deze steunmaatregel partners betrokken? Zo ja, welke? Op welke manier worden ze betrokken bij de steunmaatregel (financieel, ...)?
4. Kan de minister de precieze finaliteit van deze steunmaatregel nader duiden?

ANTWOORD

op vraag nr. 959 van 5 april 2018

van **BERT MAERTENS**

1. Dit jaar nog wil ik een nieuwe steunmaatregel lanceren om een structurele verbetering van de verbindingen tussen de Vlaamse havens en hun hinterland te realiseren. Daarbij zetten wij opnieuw in op het stimuleren van binnenvaartoplossingen en spoorvervoer ten opzichte van wegvervoer. Door een aantal structurele marktgebonden inefficiënties in de werking van binnenvaart en spoor hebben deze modi het moeilijk om met gelijke wapens te strijden tegenover het goedkopere wegvervoer. Door een zogenaamde 'bundeling' van lading wordt tegemoet gekomen aan een aantal operationele problemen. De kritische massa op deze vervoersmiddelen zal verhogen, waardoor binnenvaart en spoor aantrekkelijker worden voor vervoerders. Een deel van de extra kosten die gepaard gaan met het bundelen van volumes, zal worden opgevangen door dit steunprogramma.

Aangezien het over een omvangrijk budget gaat, moet deze steunmaatregel worden aangemeld bij de Europese Commissie. Op dit moment bevindt het dossier zich in de pre-notificatiefase. Het dossier wordt zeer grondig voorbereid en op voorhand afgestemd met de Europese Commissie, zodat de formele aanmelding vlot kan verlopen.

Op dit moment mikken wij op begin oktober 2018 om met onze steunmaatregel te kunnen starten. Deze datum is onder voorbehoud van de goedkeuring van het project bij de Europese Commissie.

Als de Europese Commissie met onze planning akkoord gaat, zou het binnenvaartproject zes jaar duren. Het spoorproject loopt vijf jaar.

2. Voor de steunmaatregel wordt een budget van 68 miljoen euro voorzien, waarvan jaarlijks 8 miljoen euro is bestemd voor de ondersteuning van binnenvaartprojecten en 4 miljoen euro is voorzien voor spoorprojecten.

Het Vlaamse gewest en de havenbedrijven dragen elk de helft van dat steunbedrag.

Deze budgetten zijn allemaal onder voorbehoud van de goedkeuring van de Europese Commissie.

3. Net zoals bij de open projectoproep van 2017 worden de drie belangrijkste Vlaamse zeehavens Antwerpen, Gent (North Sea Port) en Zeebrugge maximaal betrokken, zowel operationeel als financieel. Het is een gezamenlijk Vlaams project, dat door alle partners wordt gedragen.

Het Vlaamse gewest en de havenbedrijven dragen elk de helft van het steunbedrag.

4. De finaliteit van de steunmaatregel is het verwezenlijken van een modal shift waardoor de druk op het wegennetwerk vermindert. Ik wil het vervoer via binnenvaart en spoor aantrekkelijker maken, zodat goederentrafieken naar die modi worden geleid. De bestaande capaciteit voor de binnenvaart en het spoorvervoer moet efficiënter worden ingezet. Dat zal een verduurzaming en een vergroening van de Vlaamse mobiliteit tot gevolg hebben.

Een tweede belangrijke doelstelling is de 'mental shift': de gedragsverandering die bij alle partijen moet plaatsvinden. Sinds de haven van Antwerpen in het najaar van 2017 met alle betrokken partijen (de havenbedrijven, de terminals, rederijen, de overheid...) een aantal workshops heeft georganiseerd om na te denken over gezamenlijke structurele oplossingen, zijn er op dit vlak al grote stappen gezet. Als minister van Mobiliteit kan ik alleen maar verheugd zijn over het voornemen om de problemen samen aan te pakken en de brede overeenstemming op dit vlak.