

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1112
van **ANNICK DE RIDDER**
datum: 22 mei 2018

aan **BEN WEYTS**

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

Containerbinnenvaart - Wachttijden

Tijdens de vergadering van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van 29 maart 2018 bevroeg collega Bert Maertens de minister over de problematiek van de wachttijden voor de containerbinnenvaart. De minister haalde toen onder meer de binnenvaartworkshops aan die door het Antwerpse Havenbedrijf georganiseerd werden om met alle betrokken partijen na te denken over gezamenlijke structurele oplossingen en creatieve voorstellen.

Recent ondertekenden alle stakeholders, waaronder de Vlaamse overheid, een actieplan om de afhandeling van de containerbinnenvaart te optimaliseren. Planning en samenwerking, bundeling en digitalisering zijn hierbij de sleutelwoorden.

1. Kan de minister de precieze rol van de Vlaamse overheid in het tot stand komen van dit actieplan toelichten?
2. Kan de minister de (financiële en andere) engagementen die de Vlaamse overheid via dit actieplan op zich neemt, toelichten?
3. Wat is de doelstelling van dit actieplan (de congestie volledig of gedeeltelijk wegwerken, ...)?
4. Voorziet het plan in een tussentijdse evaluatie? Zo ja, op welke manier kan er eventueel bijgestuurd worden?
5. Is de minister van oordeel dat er bepaalde aspecten die een (gedeeltelijke) oplossing zouden kunnen bieden voor de congestieproblematiek bij de containerbinnenvaart, niet of onvoldoende opgenomen werden in dit actieplan? Zo ja, welke, en zal de minister in dezen zelf initiatieven nemen?

ANTWOORD

op vraag nr. 1112 van 22 mei 2018

van **ANNICK DE RIDDER**

1. Het actieplan containerbinnenvaart, dat op 19 april publiek werd voorgesteld, is de uitkomst van een maandenlang intensief overleg met alle betrokken partijen: havenbedrijf, terminals, binnenvaartoperatoren, rederijen, enz. De Vlaamse Overheid (Departement Mobiliteit en Openbare Werken) en de Vlaamse Waterweg NV namen deel aan de werkgroepen, volgden het proces van nabij op en engageerden zich voor een effectieve aanpak van de congestieproblematiek. De congestie aan de maritieme kaaien voor binnenvaartschepen en de daarmee gepaarde wachttijden betekent immers een hoge economische kost. Het is een probleem waar ook andere grote Europese havens - zoals de haven van Rotterdam - mee worstelen. Door de wereldwijde groei van containertrafielen en de almaar grotere zeeschepen ontstaat er een piekbelasting op de maritieme terminals die niet steeds kan worden opgevangen. De belangrijkste stakeholders hebben ingezien dat een door alle partijen gedragen plan van aanpak nodig is om het probleem op te lossen.

De Europese Commissie heeft 2018 uitgeroepen als het jaar van de multimodaliteit. De Vlaamse Regering heeft dat signaal goed begrepen en nam dit jaar enkele krachtige initiatieven om Vlaanderen in beweging te houden. Vlaanderen heeft immers de ambitie om dé logistieke draaischijf van Europa worden. Een principieel onderdeel van het beleid van deze regering is het versterken van de verbinding van de Vlaamse zeehavens met haar achterland. Wegvervoer blijft het populairste vervoersmiddel in de logistiek, ondanks de congestie rond bepaalde verkeersknooppunten en de hoge economische en maatschappelijke kosten die dat met zich meebrengt. Deze regering zet daarom volop in op een modal shift: de verschuiving van wegvervoer naar meer duurzame transportvormen, zoals spoorvervoer en binnenvaart. Als minister van Mobiliteit wil ik de efficiëntie van het goederenvervoer verbeteren om de competitiviteit van onze regio te behouden en te versterken. Het volle potentieel van binnenvaart moet worden benut.

2. De Vlaamse overheid begeleidt en coördineert het actiepunt rond 'bundeling'. Concreet gaat het over een nieuwe steunmaatregel die een structurele verbetering van het goederenvervoer van de Vlaamse havens met hun hinterland zal betekenen. Daarbij wordt ingezet op het stimuleren van binnenvaartoplossingen en spoorvervoer ten opzichte van wegvervoer. Bepaalde structurele marktgebonden inefficiënties in de werking van binnenvaart- en spoorvervoer verhinderen dat het volle potentieel van binnenvaart en spoor wordt benut. Aangezien de markt zowel aan de vraag- als aan de aanbodzijde sterk is gefragmenteerd, is er vaak onvoldoende schaal om hoogfrequente en kostenefficiënte verbindingen via deze modi tot stand te brengen. Niet alleen louter economische overwegingen, maar ook hardnekkige psychologische drempels bemoeilijken de stap naar intermodaal vervoer. Verregaande samenwerking en een zogenaamde 'bundeling' van lading moet tegemoetkomen aan een aantal operationele problemen. Door de 'kritische massa' (beladingsgraad) van deze vervoersmiddelen te verhogen, zal binnenvaart en spoor aantrekkelijker worden voor vervoerders.

Een deel van de extra kosten die gepaard gaan met het bundelen van volumes, moeten door dit steunprogramma worden opgevangen. Aangezien het over een omvangrijk budget gaat, moet deze steunmaatregel worden aangemeld bij de

Europese Commissie. De Vlaamse Overheid begeleidt die aanmelding bij het Directoraat-Generaal Concurrentie. Verder zorgt zij voor de coördinatie van het project met en tussen de Vlaamse zeehavens.

Naar aanleiding van de inhoudelijke gesprekken met de Europese Commissie in de pre-notificatiefase en in afwachting van hun finale beoordeling wordt het maximale budget van dit project op 60 miljoen euro geraamd, als volgt te verdelen:

- Binnenvaartprojecten: plafond tot 8 miljoen euro per jaar, voor een periode van vijf jaar.
- Spoorprojecten: plafond tot 4 miljoen euro per jaar, voor een periode van vijf jaar.

Het Vlaamse gewest en de Havenbedrijven dragen elk 50% van de totale verleende steun. Het (maximale) financiële engagement van het Vlaamse gewest bedraagt dus 30 miljoen euro.

Als extra initiatief kan nog worden vermeld dat De Vlaamse Waterweg onderzoek voert naar een mogelijke structurele zondagsbediening op het Albertkanaal.

3. Op piekmomenten is congestie in de haven nooit uit te sluiten. Met het actieplan willen de betrokken partijen de congestie sterk doen afnemen en de groei van de haven op een duurzame manier opvangen. De partijen maken zich sterk dat dit ook zal lukken.
4. Voor de meest complexe initiatieven, met name "Bundeling", "Centrale Lichterplanning" en "Barge pre-planning" vindt er een tussentijdse evaluatie plaats. De initiatieven worden periodiek opgevolgd, geëvalueerd en waar mogelijk bijgestuurd door de aangewezen werkgroep en/of overkoepelende stuurgroep.
5. Het "Actieplan Containerbinnenvaart" is een zeer extensief plan van aanpak. Bijsturingen of afgeleide initiatieven zijn mogelijk, maar zijn op dit moment niet voorzien.

Wel kan ik nog verwijzen naar de open projectoproep hinterlandconnectiviteit, die in november 2017 door de Vlaamse overheid en de Vlaamse havenbesturen werd gelanceerd. In deze oproep werden zestien projecten geselecteerd, waarvan acht binnenvaartprojecten. Het doel is om goederenvervoer van en naar het achterlandland vlotter en efficiënter vlotter te laten verlopen. In totaal zullen jaarlijks 350.000 vrachtwagenritten worden uitgespaard. Deze projecten worden gezamenlijk ondersteund door de Vlaamse Overheid en de havenbedrijven. De Vlaamse Regering maakte hier 2 miljoen euro voor vrij.