

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 929

van **ORRY VAN DE WAUWER**

datum: 5 juni 2020

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Modal split - Goederenvervoer haven van Antwerpen

In de beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024 en het Vlaamse regeerakkoord wordt een ambitieuze modal split geambieerd, zowel voor personenvervoer als voor goederenverkeer.

Voor personenverkeer wordt er in heel Vlaanderen een modal split van 40-60 vooropgesteld waarbij 40% van de verplaatsingen uit duurzame modi bestaan, voor de vervoersregio's Antwerpen, Gent en Vlaamse Rand wordt er een modal split van 50-50 geambieerd. De vervoersregio Antwerpen behelst ook de Antwerpse haven. De Antwerpse vervoersregio bewerkstelligt de modal split-ambitie van 50-50 voor personenvervoer met haar Routeplan 2030. Daarin wordt echter meermaals en expliciet opgenomen dat goederenvervoer niet in de scope ligt van het Routeplan en de modal shift. Het behalen van de modal split in de haven is een aparte ambitie in het Vlaamse regeerakkoord.

Momenteel wordt 7% van de goederen in en uit de Antwerpse haven vervoerd via het spoor, 36% via de binnenwateren en 56% via vrachtwagens. Het Antwerpse Havenbedrijf werkt aan een shift van deze vervoersstromen tegen 2030 naar 15% via het spoor en van 36% naar 42% via de binnenvaart, wat het vrachtverkeer van 56% naar 42% brengt. Dit houdt reeds rekening met toenames in de containertrafiek door de uitbouw van de haven.

1. Welke ambities voor de modal split in goederenvervoer in de Antwerpse haven worden er gehanteerd? Zijn die gelijk aan die van het Antwerpse Havenbedrijf, of wordt er nog een eigen ambitie van het Vlaamse Gewest naast de ambities van het Havenbedrijf gelegd?
2. Welk aandeel van de totale Vlaamse logistieke transportbewegingen zijn terug te leiden tot de haven van Antwerpen? Welke impact zou de vooropgestelde modal split van het Antwerpse Havenbedrijf hebben op de volledige transportcijfers in Vlaanderen?
3. In mijn vorige schriftelijke vraag over de spoorvertakking Oude Landen (nummer 790) en de tweede havenontsluiting (nummer 791) wordt door de minister vermeld dat er naast de uitgestelde aanpak van de spoorvertakking van de Oude Landen en de realisatie van de tweede havenontsluiting, nog andere infrastructurele initiatieven in de regio op poten staan om de modal shift voor goederenvervoer te bewerkstelligen.

Graag vraag ik een overzicht van deze andere concrete projecten.

4. Welke beoogde impact zal het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal hebben voor het binnenvaarttransport van en naar de haven? Hoeveel vrachtwagens worden er met dit project van de weg gehaald ten voordele van de binnenvaart, en welke impact heeft dit op de totale modal shift-cijfers van de Antwerpse haven?
5. De vervoersregio Antwerpen neemt de modal split van het goederenvervoer in de Antwerpse regio niet op.

Welke projecten en plannen worden er, naast de ambities in de haven, vooropgesteld om verder te werken aan de modal split voor goederenvervoer in de brede Antwerpse regio?

ANTWOORD

op vraag nr. 929 van 5 juni 2020

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. De in uw inleiding gehanteerde cijfers over de modal-split van het goederenvervoer in de Antwerpse havens hebben enkel betrekking op de containertrafieken (weliswaar goed voor 55,6% van de totale trafiek in 2019). In feite is de totale modal-split van de Antwerpse haven gunstiger omdat het aandeel van de niet-weggebonden modi bij de droge en de natte bulk hoger ligt dan bij de containers.

De door het havenbedrijf vooropgestelde modal-shift binnen het containerverkeer (15% spoor – 42% binnenvaart en 43% weg) zou een belangrijke stap voorwaarts zijn naar een meer evenwichtige en duurzame achterlandconnectiviteit van de haven. De modal-shift van goederentransport van de weg naar de binnenvaart en het spoor wordt in de plannen van diverse beleidsdomeinen van de Vlaamse overheid (Vlaams regeerakkoord, Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken, Energie- en Klimaatplan 2021-2030...) prioritair naar voor geschoven om een aantal belangrijke maatschappelijke doelstellingen te bereiken. Volgens het Vlaams Klimaatplan dient een modaal aandeel van 30% door binnenvaart en spoor op Vlaams niveau gerealiseerd te worden tegen 2030.

Op havenniveau werden de doelstellingen op het vlak van modal-split gezamenlijk vastgelegd met het havenbestuur in het kader van het strategisch planningsproces van de haven van Antwerpen. Deze doelstellingen zijn nog steeds actueel en worden ook gehandhaafd in het complex project extra containerbehandelingscapaciteit Antwerpen.

2. Er zijn momenteel geen specifieke Vlaamse statistieken rond het globale goederenvervoer. Op basis van statistische informatie van FOD Mobiliteit en Eurostat raamde het gewestelijk havencommissariaat dat in 2018 ongeveer 30% van het goederenvervoer in Vlaanderen via de havens wordt gegenereerd (in ton). Daarvan kan 65% aan de Antwerpse haven worden toegeschreven (waarvan 55% containertonnen waarvan er verder ongeveer 65% naar en van het achterland gaan waarvan 56% over de weg). Deze orde van grootte wordt bevestigd in het kader van het Strategisch Vrachtmodel Vlaanderen: Ongeveer 70% van het goederenvervoer van en naar de vervoerregio Antwerpen is verkeer van of naar de haven van Antwerpen (uitgedrukt in tonnen).

Uit vroegere tellingen/studies van het Havenbedrijf Antwerpen bleek dat het havengerelateerde wegverkeer ongeveer 5% van het totale verkeer rond Antwerpen bedroeg.

Het onmiddellijk effect van de beoogde modal-shift in de Antwerpse haven zal op de totale goederenstromen in Vlaanderen dus beperkt zijn, maar in principe zou de verschuiving naar een 15-42-43 modal-split ertoe moeten leiden dat er niet meer vrachtwagens met containers op de weg in en rond de haven komen dan vandaag de dag het geval is.

3. Binnenvaart:
 - In de context van Lantis wordt in samenwerking met het Havenbedrijf Antwerpen de renovatie van de Royersluis voorbereid. Daarbij wordt de

sluiscapaciteit van deze uitsluitend voor de binnenvaart bestemde sluis aanzienlijk verhoogd zodat wachttijden voor deze modus kunnen worden vermeden.

- Het Antwerpse Havenbedrijf en De Waterweg zullen samen de volgende drie jaren een nieuw wachtdok voor lichters realiseren langs de Schelde-Rijnverbinding in Zandvliet. Dit verhoogt aanzienlijk het comfort van de binnenschippers en verbetert de afhandeling van de schepen.
- Binnen de projectplanning van CP ECA worden een groot aantal "dedicated" binnenvaartligplaatsen voorzien en uitgebouwd die de betrouwbaarheid van deze modus aanzienlijk kunnen verhogen.

Spoorvervoer:

- Binnen het samenwerkingsakkoord tussen de federale staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 14 december 2017 over de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren worden middelen vrijgemaakt voor het moderniseren van de seinen van de regelmatig gebruikte spoorbundels Antwerpen Rechteroever (uitvoering). Tevens wordt verder gewerkt aan de studies over de tweede spoorontsluiting in de haven van Antwerpen en de uitvoering van de werken rond de vertakking "Oude Landen" Ekeren. Tevens worden studies meegefinancierd over het derde spoor tussen Lokeren en Sint-Niklaas en de heraanleg van spoorlijnen 57 en 52 (kan relevant zijn voor betere ontsluiting van spoorgoederenverkeer van/naar Antwerpen). Dit zijn de spoorinfrastructuurprojecten waarin het Vlaams Gewest rechtstreeks betrokken is.
 - Andere spoorgebonden projecten waarbij het Vlaams Gewest niet rechtstreeks financieel betrokken is, zijn onder meer de uitbouw van nieuwe spoorinfrastructuur op de Linkerscheldeover (nieuwe spoorterminal aan het nieuwe getijdendok en de aanleg van de bundel Verrebroek). Op Rechteroever worden tevens een aantal opties onderzocht, bijvoorbeeld de ontubbeling van L11 richting BASF/Combinant/Noordzeeterminal. Buiten de haven werkt Infrabel aan het geschikt maken van het spoorwegnet voor het onbeperkt inzetten van 740 meter treinen, installatie van het ETCS veiligheidssysteem ...
4. Als gevolg van het Project "Verhogen bruggen Albertkanaal" wordt een modal shift van 2% van het totale containertransport vooropgesteld (bron: Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse – 2015). Dit betekent dat het project jaarlijks gemiddeld tussen de 4,7 en 6,3 miljoen aan vrachtwagenkilometers van de weg haalt. Dit betekent omgerekend jaarlijks gemiddeld tussen de 63.000 en 83.000 vrachtwagens die door het project van de weg worden gehaald en omgezet worden in transport via de binnenvaart.
5. Samen met de Vlaamse havenbedrijven co-financiert de Vlaamse overheid vandaag 50% van een belangrijk bundelingsprogramma rond binnenvaart en spoor. Het Havenbedrijf Antwerpen coördineert het binnenvaartluik (opgestart november 2018) terwijl de Vlaamse overheid de aanmeldingsprocedure bij Europa opvolgde en het spoorluik (opgestart oktober 2019) coördineert.

Momenteel bereiden de Vlaamse overheid en de Vlaamse havenbesturen een aanvullend actieprogramma "versnelling modal shift goederenvervoer" voor. Dit programma omvat een aanbods- (verbeteren kwaliteit en betrouwbaarheid) en vraaggestuurd (verladersgroepen) luik. Dit programma past in het visiedocument dat met betrekking tot goederenvervoer binnen het beleidsdomein werd uitgewerkt.