

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 408

van **ORRY VAN DE WAUWER**

datum: 16 december 2020

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Haven Antwerpen - Goederenvervoer

In de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024 en in het Vlaamse regeerakkoord wordt een ambitieuze modal split geambieerd, zowel voor personen- 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. Het behalen van de modal split in goederenverkeer is een aparte ambitie in het Vlaamse regeerakkoord.

Graag een update wat betreft de modal split voor het goederenvervoer in de haven van Antwerpen, waarbij volgende vragen.

1. In het antwoord op mijn vorige schriftelijke vraag werd erop gewezen dat de gehanteerde modalshiftcijfers niet volledig waren. Ze waren enkel correct met betrekking tot het containervervoer, goed voor 55,6% van de totale haventrafiek in 2019. Binnen dit containervervoer wordt 7% van de goederen in en uit de Antwerpse haven vervoerd via het spoor, 36% via de binnenwateren en 56% via vrachtwagens.

De totale modal split van de Antwerpse haven zou hoger zijn omdat het aandeel van het vervoer via spoor en binnenwater hoger ligt voor droge en natte bulk dan voor het containervervoer.

Graag de correcte modalshiftcijfers voor de droge en natte bulkvervoerstromen in en uit de haven van Antwerpen, evenals de totale modalshiftcijfers voor de haven van Antwerpen.

2. Het gewestelijke havencommissariaat raamt dat ongeveer 30% van het goederenvervoer in Vlaanderen afkomstig is van de havens. De Antwerpse haven neemt hierin een aandeel van 65%. Ruwweg bedraagt dit een aandeel van 19,5% van de totale goederenstroom in Vlaanderen. Het Antwerpse havenbedrijf ambieert een modal shift voor het containervervoer van 15% spoor, 42% binnenwater en 43% wegverkeer.

Welke impact zou de verwezenlijking van dit streefdoel hebben op het totale containerverkeer in Vlaanderen?

3. Wat is de modalshiftambitie van de Antwerpse haven voor alle goederentrafieken (container en bulk)? Welke impact zou de verwezenlijking van dit streefdoel hebben op de totale modal shift in het goederenverkeer in Vlaanderen?

4. De minister vermeldde dat de Vlaamse overheid en de Vlaamse havenbesturen een aanvullend actieprogramma 'versnelling modalshiftgoederenvervoer' voorbereiden.

Wat is de stand van zaken en scope van dit actieprogramma? Wanneer wordt de afwerking van dit programma verwacht? Met welke Vlaamse partners wordt dit programma gemaakt?

5. In juli 2020 verstrekke de Europese Commissie 36 miljoen euro steun aan zes hefboomprojecten voor de ontwikkeling van het trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T). Deze zes projecten zijn binnenvaartprojecten op het Albertkanaal of in de Antwerpse haven.

Welke impact zal deze Europese investering hebben op de modalshiftambities omtrent de goederenstromen? Kan er meer informatie gegeven worden over de zes betrokken hefboomprojecten?

ANTWOORD

op vraag nr. 408 van 16 december 2020

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. Indien de natte en droge bulkstromen apart worden bekeken, wordt vastgesteld dat er inderdaad een lager aandeel aan wegvervoer wordt gerealiseerd. Zo wordt twee derde van de natte bulkstromen vervoerd door middel van de binnenvaart en nog eens bijna 20% per pijpleiding, spoor bedraagt hierin ongeveer 5%. Van de droge bulkstromen wordt opnieuw bijna 60% vervoerd door middel van de binnenvaart en zelfs meer dan 20% via het spoor. Teneinde de totale modal split van de haven van Antwerpen te bereiken moeten bij de maritieme goederencategorieën nog de industriële volumes worden gevoegd. De totale modal split voor de haven van Antwerpen bedraagt in dat geval 1/3 wegvervoer en 2/3 alternatieve vervoersmodi. (Bron: Havenbedrijf Antwerpen)
2. Op basis van cijfers van Eurostat (2018) en de laatste cijfers van het Havenbedrijf Antwerpen (2019) kan volgende schatting gemaakt worden:

Cijfers berekend op totaal goederenvervoer België (niet enkel containers):

Spoor	13%
Weg	70%
Binnenvaart	17%

3. Vandaag wordt geschat dat wat de totale modal split (alle goederencategorieën) betreft, ongeveer 1/3 van de gerealiseerde volumes via de weg wordt vervoerd.¹ Om aantrekkelijk te blijven als economische partner en werkgever is een vlottere mobiliteit en betere bereikbaarheid een absolute prioriteit voor de Haven van Antwerpen. Het Havenbedrijf werkt samen met andere partners proactief aan duurzame mobiliteitsoplossingen en alternatieven voor zowel het vrachtverkeer als het woonwerkverkeer.

Ook tijdens de ingrijpende werken aan de Oosterweelverbinding zetten we alles op alles om het verkeer toch zo vlot mogelijk te trekken. Het Havenbedrijf streeft er steeds naar om de maatschappelijke impact van het wegvervoer verder te reduceren door in te zetten op diverse alternatieven zoals spoorvervoer, binnenvaart, short sea, nachtvervoer enz.

Het aandeel van spoor en binnenvaart binnen de modal split van de haven zou tegen 2030 moeten groeien naar 15% voor spoor (vandaag: 8%) en 42% voor binnenvaart (vandaag: 36%). Dit betreft enkel het containervervoer. Voor de andere goederencategorieën heeft het Havenbedrijf Antwerpen nog geen specifieke modal-shiftdoelstellingen naar voren geschoven.

¹ Voor cijfers specifiek voor het containervervoer binnen de Haven van Antwerpen, zie: https://www.portofantwerp.com/sites/default/files/Feiten_en_Cijfers_2019.pdf. Voor algemene cijfers in Vlaanderen, zie de verdeling in tonkilometers via het portaal van Statistiek Vlaanderen.

De impact op de totale modal shift in het goederenverkeer in Vlaanderen wordt meegenomen in de onderzoeksagenda om verder te onderzoeken.

4. In alle Vlaamse havens wordt er naar gestreefd het aandeel van de weg in de modal-split van het achterlandvervoer terug te dringen. De redenen hiervoor liggen voor de hand: een goede achterlandconnectiviteit is cruciaal voor de werking van de integrale logistieke keten, het wegvervoer stoot op zijn fysieke grenzen (o.a. druk op de wegcapaciteit en tekort aan vrachtwagenchauffeurs) en er is een duidelijke maatschappelijke vraag om de milieueffecten van het goederenvervoer drastisch te reduceren.

Meer in het bijzonder wordt ernaar gestreefd om de congestie op het Vlaamse wegennetwerk te verlichten, een aantal weggebonden externaliteiten (emissies, ongevallen, fijn stof...) terug te dringen, de uitstoot van broeistofgassen fors te verminderen en de attractiviteit van de Vlaamse logistieke sector en de Vlaamse havens te verhogen door de verdere uitbouw van een performant, betrouwbaar en innovatief achterlandvervoersysteem. In deze context kan echter worden vastgesteld dat de modal-split van het container goederenvervoer in bijna alle Benelux-havens de afgelopen twee decennia quasi ongewijzigd is gebleven. Met het actieprogramma wil de minister van Mobiliteit en Openbare Werken de verdere kwalitatieve uitbouw van het intermodale aanbod als een volwaardig alternatief voor het wegvervoer verzekeren.

Het eerste onderdeel van dit actieprogramma is een steunmaatregel om de afhandeling van containerbinnenvaartschepen aan de maritieme terminals te verbeteren. De steunmaatregel is een samenwerking tussen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, De Vlaamse Waterweg, de Vlaamse havenbesturen en Lantis. Op dit moment loopt er een staatssteunprocedure bij de Europese Commissie.

5. De zes Vlaamse hefboomprojecten die in juli 2020 Europese subsidie ontvangen zijn niet allemaal binnenvaartprojecten, er zit ook een C-ITS project en een LNG project bij. Vier projecten hebben inderdaad betrekking op binnenvaart op het Albertkanaal of in de Antwerpse haven. Het betreft twee publieke en twee private projecten.

- **Wachtdok Noordlandbrug in haven van Antwerpen**

De aanleg van een wachtdok voor binnenvaartschepen die gevaarlijke goederen vervoeren (zgn. kegelschepen) bij de Noordlandbrug in de Antwerpse haven. Dit wachtdok is belangrijk voor de chemische industrie in de haven. De Vlaamse Waterweg en het Havenbedrijf Antwerpen voeren dit project gezamenlijk uit en krijgen 9,08 miljoen euro subsidie.

- **Automatisering Albertkanaal**

De Vlaamse Waterweg maakt werk van de automatisering en bediening vanop afstand van de sluizen op het Albertkanaal. De Vlaamse Waterweg krijgt hiervoor 4,63 miljoen euro subsidie. Met jaarlijks bijna 40 miljoen ton vervoerde goederen is het Albertkanaal economisch de belangrijkste waterweg van Vlaanderen.

- **Verhogen capaciteit Antwerp Gateway terminal in haven van Antwerpen**

Het privaat bedrijf DP World verhoogt de overslagcapaciteit voor binnenvaart op de Antwerp Gateway terminal in de Haven van Antwerpen (Linkeroever). Het investeert daarvoor o.a. in automatische stapelkranen en extra kadekranen. DP World ontvangt 9,67 miljoen euro subsidie.

- **Verbeteren van terminalinfrastructuur langs Albertkanaal in Lanaken**

Het privaat bedrijf Wessem BV investeert in de verdere uitbouw van de binnenvaartterminal langs het Albertkanaal in Lanaken. Deze investeringen maken deel uit van een grensoverschrijdende project dat focust op modal shift en synchromodaliteit, gecoördineerd door de Nederlandse provincie Limburg. Wessem BV ontvangt 0,7 miljoen euro subsidie voor de werken in Vlaanderen.

Alle projecten zorgen voor betere benutting van bestaande infrastructuur, dan wel voor de bouw van bijkomende infrastructuur, waardoor de binnenvaartstromen op het Albertkanaal of in de Antwerpse haven vlotter verlopen. Een vlotte binnenvaarttrafiek en binnenvaartafhandeling kunnen ervoor zorgen dat meer bedrijven modal shift naar de binnenvaart overwegen.