

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1131
van **WIM VERHEYDEN**
datum: 5 mei 2021

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Wachttijden containerafhandeling haven Antwerpen - Inzet binnenscheepvaart en spoorwegen

De gevolgen van het incident met het containerschip Ever Given zijn nu pas echt voelbaar in de Antwerpse haven. Er is te weinig plaats om alle containers te zetten en het Havenbedrijf probeert verdere 'verstopping' te vermijden. Het vastlopen van de Ever Given leverde een file op van minstens 400 schepen die niet door het Suezkanaal, een economische levensader voor de hele wereld, konden varen. Ondertussen zijn meerdere schepen uit die file in Antwerpen aangelopen, maar de gevolgen zijn nog niet weggewerkt. De wachttijden in de verhandeling van de talloze containers liepen op. Er zijn containers die nog niet zijn aangekomen en andere hebben hun overslag gemist, aangezien Antwerpen een belangrijke transithaven is. Landinwaarts aan de Antwerpse kaaien, waar op de terminals sowieso al weinig plaats is, werden bijkomende maatregelen genomen. Zo is het zoeken naar extra plaats. Er wordt ook bekeken hoe de opslagcapaciteit landinwaarts optimaler kan worden benut. Binnenvaart en spoor krijgen ook een grotere rol. Het komt erop aan met de hele keten nauw samen te werken om de beschikbare capaciteit beter in te zetten.

Met betrekking tot het transport van goederen bestaat het beleid van de minister erin om meer in te zetten op binnenscheepvaart en spoorwegen.

1. In hoeverre kan de minister door de huidige situatie in onze havens, haar beleid rond binnenscheepvaart en de inzet van de spoorwegen in de praktijk brengen?
2. Wil de minister als gevolg van de huidige situatie, inzetten op een versnelde uitrol van de zogenaamde achterlandhubs?
3. Worden de plannen rond de ontwikkeling van achterlandhubs in samenspraak met federale stakeholders ontwikkeld?

ANTWOORD

op vraag nr. 1131 van 5 mei 2021
van **WIM VERHEYDEN**

1. De wachttijden aan de maritieme containerterminals in Antwerpen, waar schepen zoals de Ever Given behandeld worden, zijn geen nieuw gegeven, maar onderdeel van een structureel capaciteitsgebrek dat op piekmomenten aan de oppervlakte komt.

Een aantal oorzaken:

- De schaalvergroting in de lijnvaart de afgelopen jaren
- De wereldhandel groeit¹ en ook de haven blijft groeien;
- De Haven van Antwerpen loopt tegen zijn fysieke grenzen aan. Capaciteit (beschikbare kade + equipment [bv. kraan capaciteit]) zit dicht tegen het verzadigingspunt;
- Piekbelasting door weersomstandigheden (bv. schepen out-of-schedule), herplanning, organisatie van havenarbeid (beschikbaarheid ploegen)

De Vlaamse Regering erkent deze problematiek en onderzoekt samen met alle stakeholders hoe een verhoging van de containerafhandelingscapaciteit van de Haven van Antwerpen kan ingepast worden binnen de Vlaamse beleidsdoelstellingen over klimaat, milieu en mobiliteit.

- **Mobiliteit:** ontsluitbaarheid haven, modal split, exploitatiemodel van de terminals...;
- **Klimaat en ecologie:** lucht, CO2-uitstoot, geluid...;
- **Milieu en innovatie:** transitie naar schonere scheepsbrandstof, walstroom,

In afwachting van een structurele oplossing (zie Complex Project ECA) zijn er een aantal andere initiatieven zoals een nieuwe 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 is er een staatssteunprocedure bij de Europese Commissie lopende.

M.b.t. uw vraag over de gevolgen van het incident met de Ever Given en de beheersbaarheid van die gevolgen:

De problematiek van de congestie aan de maritieme kaaïen is in eerste plaats een logistiek probleem. De best geplaatste partijen om hiermee om te gaan zijn dus de rederijen, in samenspraak met de havens en eventueel de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit wat betreft de verkeersafwikkeling. Deze organisaties zijn zo ingericht dat zij flexibel kunnen omgaan met vraag en aanbod. Tot nog toe stelden zich geen onoplosbare problemen.

2. De Vlaamse overheid zet al enige tijd in op steunmaatregelen ter bevordering van de modal shift van wegvervoer naar spoorvervoer en binnenvaart voor het vervoer van containers tussen de zeehavens en het achterland. Deze subsidieprogramma's zijn

¹ Indien abstractie wordt gemaakt van de covid-pandemie.

erop gericht om vervoersvolumes effectiever te groeperen ('bundelen') zodat het vervoerstraject efficiënter en duurzamer kan georganiseerd worden.

De versnippering van lading in de haven en in het achterland werd al langer als een structureel knelpunt gezien. Voor de marktpartijen wordt de kost om lading te bundelen aanzienlijk verlaagd, aangezien de overheden (Departement MOW en de havenbedrijven) een deel van de extra operationele kosten vergoeden. Daardoor worden de vervoersondernemingen gestimuleerd om van het aangeboden model gebruik maken. Het zou met andere woorden aantrekkelijker moeten worden om maritiem gerelateerd containervervoer per spoor of binnenvaart te organiseren.

De details van het steunmechanisme werden vastgelegd in het Besluit van de Vlaamse Regering betreffende een vijfjarige subsidieregeling ter bevordering van de hinterlandconnectiviteit van de Vlaamse zeehavens via bundeling van binnenvaartvolumes en het Besluit van de Vlaamse Regering betreffende een vijfjarige subsidieregeling ter bevordering van de hinterlandconnectiviteit van de Vlaamse zeehavens via bundeling van spoorvolumes van 19 juli 2019.

Verder is er in opdracht van het Departement Mobiliteit & Openbare Werken, het Agentschap Wegen & Verkeer en De Vlaamse Waterweg momenteel een studie lopende rond de ontwikkeling van multimodale knooppunten in Vlaanderen. De studie is van start gegaan begin januari van dit jaar en heeft een looptijd van 6 maanden. Het studie bureau zal begin juli het eindrapport opleveren.

3. Waar nuttig en nodig worden de federale stakeholders betrokken.