

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 656

van **ORRY VAN DE WAUWER**

datum: 9 februari 2024

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Modal shift - Goederenvervoer

In de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) 2019-2024 en het Vlaamse regeerakkoord wordt een ambitieuze modal split vooropgesteld, zowel voor personenvervoer als voor goederenverkeer. Voor personenverkeer wordt 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 de Vlaamse Rand wordt een modal split van 50-50 geambieerd. Het Vlaams Energie en Klimaatplan 2021-2030 vermeldt een verschuiving naar 30% aandeel voor spoor en binnenvaart in de modal shift goederenvervoer. In 2021 nam het goederenvervoer per spoor 12% van het totale logistieke transport voor zijn rekening. Het potentieel van vervoer over spoor wordt echter veel hoger geschat.

1. Wat is de huidige modal split voor het goederenvervoer? Kan er een overzicht gegeven worden van het huidige aandeel van vervoer over de weg, vervoer over spoor en vervoer over water? Welke evoluties zijn daarbij in 2023 te merken?
2. Welke stappen konden worden gezet in het bereiken van de doelstellingen qua modal shift in 2023? Wat is de verwachte impact van die stappen?
3. Op welke manier kon het aandeel vrachtvervoer via spoor in 2023 verder worden verhoogd?
4. Op welke manier kon het aandeel vrachtvervoer over water in 2023 verder worden verhoogd?
5. Welke evolutie is er te merken in het goederenvervoer? Zijn er al resultaten te zien van grote investeringsprojecten gesubsidieerd door de Vlaamse overheid, zoals het verhogen van de bruggen op het Albertkanaal, op de trajecten van goederenvervoer?
6. Wat is de huidige modal split van de grootste logistieke hubs (zeehavens) in Vlaanderen?
7. Het Departement MOW startte in samenwerking met de havenbedrijven een ondersteuningsprogramma voor projecten die het goederenverkeer via de waterweg en het spoor afleiden. Binnen die samenwerking wordt geïnvesteerd in drie projecten ter bevordering van de hinterlandconnectiviteit van de Vlaamse zeehavens via bundeling van binnenvaartvolumes, via bundeling van spoorvolumes en via nieuwe corridorshuttles/frequentieverhogingen van terminalhubshuttles.
Kan een stand van zaken van die projecten gegeven worden?
8. Welke andere projecten en/of studies werden door de Vlaamse overheid vooropgesteld om de modal shift voor het goederenvervoer te verhogen?

ANTWOORD

op vraag nr. 656 van 9 februari 2024

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. Volgens de meest recente Eurostat-cijfers uit 2021 bedraagt de modal split inzake goederenvervoer voor België 76,8% wegvervoer, 11,5% binnenvaart en 11,8% spoor. De officiële Eurostat-cijfers voor 2022 en 2023 zijn nog niet beschikbaar.

Vrachtwagens blijven de belangrijkste vervoerswijze voor het vrachtverkeer op het Belgische grondgebied. In vergelijking met het gemiddelde van EU-landen ligt het aandeel van het wegvervoer in België in de totale vervoersstromen ongeveer op hetzelfde peil (16de in de rangschikking van EU-27 landen).

2. De officiële Eurostat-cijfers voor 2023 zijn nog niet beschikbaar. Het is dus niet mogelijk om de impact van het beleid goed te kunnen inschatten. In de volgende antwoorden wordt een aantal uitgerolde acties uit 2023 weergegeven. Vlaanderen zet ook in op het bewerkstelligen van een 'mental shift' bij bedrijven via Multimodaal.Vlaanderen en de marktdevelopers bij De Vlaamse Waterweg. Op die manier worden ondernemingen geïnformeerd, gesensibiliseerd en begeleid om per goederenstroom een optimale moduskeuze te maken.
3. Voor spoor heeft de Vlaamse overheid slechts beperkte bevoegdheden. Desalniettemin investeerde het Vlaamse Gewest in 2023 mee in prioritaire spoorinfrastructuur in Vlaanderen. Zo werd er bijvoorbeeld gewerkt aan spoorwegen in het havengebied van Antwerpen en North Sea Port. De impact van deze Vlaamse cofinanciering in spoor zal zich pas in de komende jaren vertalen in een stijging van het gebruik van het spoorvervoer. Ook werd de ondersteuning van een nieuwe spoorcorridor voor goederenvervoer tussen Genk en Zeebrugge voorbereid. Deze werd in januari 2024 officieel opgestart.
4. Sinds begin dit jaar is het Albertkanaal klaar voor 4-lagen containervaart. Dat betekent een mijlpaal voor de verdere groei van de binnenscheepvaart via het Albertkanaal. Sinds 2007 werden niet minder dan 62 bruggen verhoogd tot een doorvaarthoogte van 9,10 meter. Na de afbraak van de brug in Wijnegem eind januari 2024 werd met een maidentrip duidelijk gemaakt dat containerbinnenvaart met vier lagen nu mogelijk is. Het Albertkanaal wordt zo meer dan ooit een watersnelweg tussen zeehavens en het hinterland. Met bijna 40 miljoen ton vervoerde goederen per jaar – het equivalent van zo'n twee miljoen vrachtwagens – is het Albertkanaal economisch de belangrijkste waterweg van Vlaanderen.
5. Gezien de recente oplevering of de uitvoering die nog loopt, is het in deze fase nog niet mogelijk om resultaten van grote investeringsprojecten mee te geven.
6. Hieronder kan u een tabel terugvinden met de modal split in de Vlaamse zeehavens:
 - Eenheid: % (op basis van tonnen)
 - Bron: VKM (prestatietype: Maatschappelijk draagvlak, havenfunctie: overslag, eenheid: %), de globale modal split cijfers voor haven van Antwerpen werden opgevraagd bij het havenbedrijf Port of Antwerp-Bruges.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Haven van Zeebrugge										
Weg	77%	79%	81%	82%	84%	86%	80%	83%	83%	
Binnenvaart	1%	1%	1%	1%	1%	0,35%	0,34%	0,37%	0,39%	
Spoor	22%	20%	18%	18%	15%	13%	20%	16%	16%	
Haven van Antwerpen										
Weg	53%	52%	52%	50%	52%	54%	53%	43%	47%	45%
Binnenvaart	35%	38%	41%	42%	40%	38%	39%	46%	45%	47%
Spoor	11%	10%	7%	8%	8%	8%	9%	11%	8%	7%
Haven van Gent (NSPFL)										
Weg	39%	37%	36%	36%	38%	34%	35%	39%	32%	
Binnenvaart	51%	54%	53%	53%	49%	55%	54%	47%	54%	
Spoor	10%	9%	10%	11%	12%	11%	11%	14%	14%	

Voor de drie grootste zeehavens, blijkt uit bovenstaande tabel dat vrachtwagens nog steeds de belangrijkste vervoerswijze van en naar de havens van Zeebrugge en Antwerpen zijn, met een aandeel in 2019 van respectievelijk 83% en 47%. De haven van Gent doet het beter op vlak van modal split. Het aandeel van vrachtwagens is er 32%.

- De steunmaatregelen ter bevordering van de hinterlandconnectiviteit van de Vlaamse zeehavens via bundeling van binnenvaartvolumes en de bundeling van spoorvolumes zijn op 31 oktober 2023 afgelopen.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, de BAM nv van publiek recht, handelend onder de naam Lantis, en de havenbedrijven Port of Antwerp-Bruges en North Sea Port Flanders wensen gezamenlijk initiatieven te nemen om de bereikbaarheid van de Vlaamse zeehavens te verhogen.

De Vlaamse overheid heeft samen met de hierboven vermelde partners een tijdelijk pakket van financiële ondersteuningsmaatregelen voor de binnenvaartsector voorbereid, met de bedoeling om een deel van de extra kosten te dekken die gepaard gaan met het inleggen van corridorshuttles en terminalhubshuttles. Het ondersteuningsprogramma loopt tot en met 31 december 2025.

Op 17 januari 2022 werd een eerste call gelanceerd. Inland terminals die zich langs bepaalde corridors naar de haven bevinden, hadden tot 14 maart 2022 de kans om een projectvoorstel in te dienen.

Op 15 juli 2022 keurde de Vlaamse Regering uiteindelijk vijf projecten goed.

Een tweede call werd op 7 september 2023 in de markt gezet en liep tot en met 3 november 2023. Bij de Vlaamse Regering ligt momenteel een dossier voor. Daarnaast werd in 2023 een project voorbereid waarbij via een ondersteuningsmechanisme volumes gebundeld worden in een nieuwe spoorcorridor tussen Genk en Zeebrugge.

- In 2023 heeft Deloitte in het kader van de Vlaamse Brede Heroverweging een uitgaventoetsing uitgevoerd op de modal shift in het goederenvervoer in Vlaanderen.

Het analyseluik van de studie bestaat uit twee delen: een analyse van de geaggregeerde budgetten per modus voor de periode 2018 – 2022 enerzijds en een analyse van zeven geselecteerde kernprojecten anderzijds.

Er werden vijf verbeteropties uitgewerkt die de meest prioritaire initiatieven bundelen met het oog op een prestatiegerichte begroting en de versterking van Vlaanderen als logistieke topregio.