

| Indicator | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| | (Milieu)effecten van de havens en de scheepvaart |
| Meting | |
| | Modale splitsing van het goederenverkeer van en naar de Scheldehavens |
| Beleidscontext | |
| <p>Langetermijnvisie Schelde-estuarium</p> <p>EU Gemeenschappelijk Transport Beleid (GTB) of Common Transport Policy (CTP): Transport White Paper (2001) en de herziening hiervan in 2006 ⁽¹⁾</p> | |
| Waarom deze meting? | |
| <p>In het kader van de prioritaire functie toegankelijkheid van de Scheldehavens beoogt de Langetermijnvisie 2030 een optimalisatie van de economische en sociale waarde van deze havens, en dit in evenwicht met de andere prioritaire functies. De strategische plannen van de Scheldehavens vertalen deze afwegingen voor een duurzaam havenbeleid. Zowel de Nederlandse als de Vlaamse Scheldehavens stellen een duurzame transportverbinding met het achterland als één van de strategische onderbouwingen van dit havenbeleid. In het Omgevingsplan Zeeland 2006-2012 is de (inter)nationale bereikbaarheid van de industrie- en havencluster als prioriteit gesteld. Ruimtelijk vertaalt dit zich in de aan- en afvoer van de grote en zware goederenstromen via meer milieuvriendelijke modaliteiten (vervoerswijzen, shortsea, binnenvaart, spoor en buisleidingen). (zie 'streefdoelen'). De 'modale verdeling' of 'modal split' is een maatstaf voor de wijze waarop goederen van en naar het hinterland worden vervoerd. De modale verdeling geeft weer hoeveel procent elk van de modi inneemt in het totale hinterlandvervoer van en naar de haven. Om vergelijking mogelijk te maken tussen havens onderling, richt de 'modal split' zich meestal op de drie modi 'spoor', 'weg' en 'water'. Het maatschappelijk belang van de modale verdeling betreft het streven naar een zo duurzaam en ecologisch mogelijk hinterlandtransport. Ook strategisch draagt een optimale inzet van alle transportmodi bij aan de concurrentiepositie van de haven. Tenslotte ondersteunt deze meting het vastleggen van de huidige en toekomstige infrastructuur-behoefte.</p> <p>De modale verdeling van het goederenvervoer en de verschuiving naar meer milieuvriendelijkere vervoerswijzen (binnenvaart, spoor) wordt in het kader van de EU 'Common Transport Policy' bevorderd als 1 van de acties om 'ontkoppeling' na te streven. De term 'ontkoppeling' (Engels 'decoupling') verwijst naar het doorbreken van het stramen tussen de economische groei en de daaraan gekoppelde milieudruk en -effecten. Ontkoppeling wordt dus gerealiseerd als de milieudruk niet evenredig stijgt met de versturende activiteiten van een bepaalde (economische) sector. De gemiddelde CO₂ emissies in gram per tonkm (g/tkm) zijn beduidend lager voor spoor (18-35 g/tkm), zeevaart (2-7 g/tkm) en binnenvaart (30-49 g/tkm) in vergelijking met het wegvervoer (62-110 g/tkm) (IFEU, 2005) ⁽²⁾. De reële emissies zijn uiteindelijk afhankelijk van een aantal factoren zoals het gewicht en volume van de vracht, het type en de leeftijd van het voertuig, type motor en brandstof, en andere.</p> | |
| Streefdoel(en) | |
| <p>Zeeland Seaports: "... minimaal 50 procent van de aan- en afvoer over het water afwikkelen bij nieuwvestiging in de havengebieden.." (Actieprogramma Goederenvervoer Zeeland 2007-2011).</p> <p>Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen: modale verdeling voor containers: 42% wegverkeer, 15% spoorverkeer en 43% binnenvaart in 2030 (Strategisch plan voor en de afbakening van de haven in haar omgeving, maart 2009. PLMER-0015-GK. Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Afdeling Haven- en Waterbeleid).</p> <p>Havenbedrijf Gent: algemene modale verdeling 2020: 35% weg, 50% binnenvaart en 15%</p> | |

spoor (Havenbedrijf Gent Strategisch Plan 2010-2020, in press, pers. comm. Havenbedrijf Gent).

| Parameters | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| Aandeel van de binnenvaart, het spoor en het wegvervoer in het totale achterlandvervoer van en naar de Scheldehavens. | |
| Ruimtelijk bereik | |
| NL | VL |
| De 2 havens in het Schelde-estuarium (Vlissingen, Terneuzen) | De 2 havens in het Schelde-estuarium (Gent, Antwerpen) |
| Temporeel bereik | |
| NL | VL |
| Terneuzen: 2005 (1 meting) | Gent: 2004 (1 meting) Antwerpen: 1996 – 2008 (jaarlijkse meting) |
| Databronnen NL | |
| <p>Eigenaar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Projectgroep Kanaal Gent – Terneuzen (KGT2008): gegevens Zeeland Seaports (www.zeeland-seaports.com), bewerkt door How to Advisory, RebelGroup Advisory. <p>Locatie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Projectgroep 2008. Zeeland Seaports (www.zeeland-seaports.com) <p>Contactpersoon:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tom Bogaert (Tom.Bogaert@zeeland-seaports.com) <p>Toegankelijkheid:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Data in gepubliceerde vorm beschikbaar: "Nota: probleemanalyse Kanaal Gent-Terneuzen 2008. KGT 2008". Studie uitgevoerd in het kader van het project "Verkenning Maritieme Toegankelijkheid Kanaalzone Gent-Terneuzen, in het licht van de logistieke potentie van deze kanaalzone". Bergen-op-Zoom, mei 2007. Publicatie vrij toegankelijk op de website http://www.kgt2008.be (rapporten). <p>Formaat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pdf met grafieken en tekst, omgezet naar MS Excel door VLIZ | |
| Databronnen VL | |
| <p>Eigenaar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen GHA - Havenbedrijf Gent <p>Locatie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen GHA - Havenbedrijf Gent <p>Contactpersoon:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Koen Cuypers (koen.cuypers@haven.antwerpen.be), Strategy&development, Antwerp Port Authority (www.portofantwerp.com) | |

- Kate Verslype (K.verslype@havengent.be), Medewerker Cel Studie en Strategie, Havenbedrijf Gent en Johan Bresseleers (j.bresseleers@havengent.be), Cel Communicatie, Havenbedrijf Gent.

Toegankelijkheid:

- Antwerpen: data (1996-2008): enkel maritieme overslag, enkel containers. De cijfers 'Algemene modale verdeling' (dus ruimer dan containers) worden na herziening van het bestaande model en de bevraging met de industrie ter beschikking gesteld (wordt verwacht in 2010). Op te vragen bij vernoemde contactpersoon
- Gent: Algemene modale verdeling 2004 uit de publicatie "**Meersman, H.; Van De Voorde, E. et al.** (2008). Indicatorenboek duurzaam goederenvervoer Vlaanderen 2007. Universiteit Antwerpen. Departement Transport en Ruimtelijke Economie, Steunpunt Goederenstromen: Antwerpen, Belgium. 102 pp., [details](#)

Formaat:

- Data Antwerpen (1996 - 2008): pdf met tabellen omgezet naar MS Excel door VLIZ
- Data Gent (2004): Pdf met grafiek omgezet naar MS Excel door VLIZ

Methodologie NL - VL

| | | |
|---|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | De havens in het Schelde-estuarium bepalen het studiegebied. | Lijst van de Nederlandse en Vlaamse havens in het Schelde-estuarium: Vlissingen, Terneuzen, Gent, Antwerpen. |
| 2 | Verzamel, per haven, en per modus 'spoor', 'binnenvaart' en 'weg' de jaarlijkse gegevens (absolute cijfers in miljoen ton) van het achterlandverkeer van en naar de havens | De jaarlijkse gegevens (in miljoen ton) van het achterlandverkeer via binnenvaart, spoorweg, en weg van en naar de havens, voor elk van de 4 Scheldehavens. |
| 3 | Maak, per haven en per jaar, de som van goederentransport van het achterlandverkeer per transportmodus (binnenvaart, spoor, weg) (resultaat stap 2) | Jaarlijks totaal, per haven, van het vervoer van het achterlandverkeer van en naar de haven, waarover een modale verdeling berekend wordt |
| 4 | Deel, per haven en per jaar, de hoeveelheid vracht (in miljoen ton) van elk van de categorieën (spoor, binnenvaart, wegvervoer), verkregen in stap 2, door het totaal verkregen in stap 3, en vermenigvuldig met 100 | Jaarlijkse percentsgewijze modale verdeling van het achterlandvervoer van en naar de havens, voor elk van de Scheldehavens |

Aggregatie - desaggregatie

Gezien de verschillen in benadering, meetmethode en tijdstip van de metingen in de havens onderling, is het voorlopig niet mogelijk een algemeen beeld op te stellen van de modale verdeling van het achterland-vrachtvervoer van en naar de Scheldehavens.

Betrouwbaarheid en vergelijkbaarheid van data en methodologie

Vlaanderen:

Voorlopig betreft de meting 'modale verdeling van het achterlandvervoer' voor de haven van Antwerpen enkel het onderdeel 'containers'. Momenteel voert het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (GHA) een studie uit over de algemene modale verdeling (alle goederen incl. natte bulk, droge bulk, stukgoed, containers,..). De cijfers die nu nog gehanteerd worden voor de algemene modale verdeling zijn een modelmatige benadering⁽³⁾. Dit werkmodel is echter gedateerd. In het verleden werden deze cijfers verzameld door het studiecentrum van de private havensector zelf, maar dit onderzoek is

stopgezet. Daarom voert het GHA een bevraging uit in samenwerking met het bedrijf 'Essencia' om ook een onderscheid te kunnen maken tussen maritieme en industriële trafieken.

Nederland

In de studie projectgroep KGT 2008 zijn cijfers gepubliceerd voor de haven van Terneuzen voor 2005. Het betreft voorlopige schattingen, op basis van degelijk onderzoek. In deze studie wordt alle vervoer in rekening gebracht (zee, spoor, weg, binnenvaart en pijpleiding). Ook de goederenstroom gegenereerd door Dow Chemicals voor de sluizen, wordt meegeteld.

De berekeningswijzen verschillen voorlopig nog behoorlijk. Het blijft wachten op een systematische meting voor de havens in Zeeland en Gent.

Uitwerking van de meting: verbetering en toekomst

De havens van Zeeland en de Provincie Zeeland willen in de toekomst graag een methodiek ontwikkelen die moet toelaten om onderbouwde cijfers ter beschikking te stellen over de modale verdeling van goederentransport in Zeeland Seaports. Op dit moment is dat nog niet mogelijk omdat niet alle bedrijven uit de havens bereid zijn om de benodigde informatie aan te leveren.

Een zekere afstemming van methodieken en standaard definities is wenselijk om in de toekomst een vergelijking toe te laten tussen de havenzones, en een globaal beeld te kunnen tekenen van de evolutie (trends) naar een meer duurzaam achterlandvervoer van en naar de Scheldehavens en het Schelde-estuarium. Aangezien goederenvervoer niet ophoudt bij de grens is het van belang het beleid af te stemmen met de omliggende provincies en waar nodig en mogelijk samen te werken.

Een trendbepaling (meer dan één meting) is voorlopig ook enkel beschikbaar voor het containertransport van en naar de Haven van Antwerpen.

Actualisatie-inspanning

Momenteel is niet bekend op welke manier/frequentie een actualisatie van de gegevens zal gebeuren. Verwacht wordt wel dat de gegevens in de toekomst voor alle havens systematisch zullen worden berekend en (waar reeds bestaand) verbeterd. Gezien de relevantie voor het beleid ligt het in de lijn van verwachtingen dat de cijfers ook beter beschikbaar zullen worden.

Opmerkingen

(1)

European Commission (2006): Keep Europe Moving - Sustainable mobility for our continent, 2006 White Paper Mid Term Review [COM(2006)314] and European Commission (2001): European transport policy for 2010 - time to decide, White Paper [COM(2001) 370].

(2)

IFEU: Institut für Energie-und Umweltforschung, Duitsland

(3)

De bestaande gegevens zie website GHA:

http://www.portofantwerp.com/portal/pls/portal/!PORTAL.wwpob_page.show?_docname=72623.XLS, geraadpleegd december 2009, zijn berekend op een achterhaald model, in afwachting van de herziene data.