

## 2. Vervoersprestaties

*De vervoersprestaties in Vlaanderen worden gekenmerkt door een “double-dip”. Na de terugval in 2009, kende het vervoer in 2010 een sterke stijging, maar de stijging werd opnieuw gevolgd door een sterke daling in de periode 2011-2012. Het wegvervoer in Vlaanderen bevond zich in 2012 terug op het niveau van 2001. De gemiddelde, jaarlijkse groei van het spoorvervoer bleef significant lager dan de groei van wegvervoer en binnenvaart.*

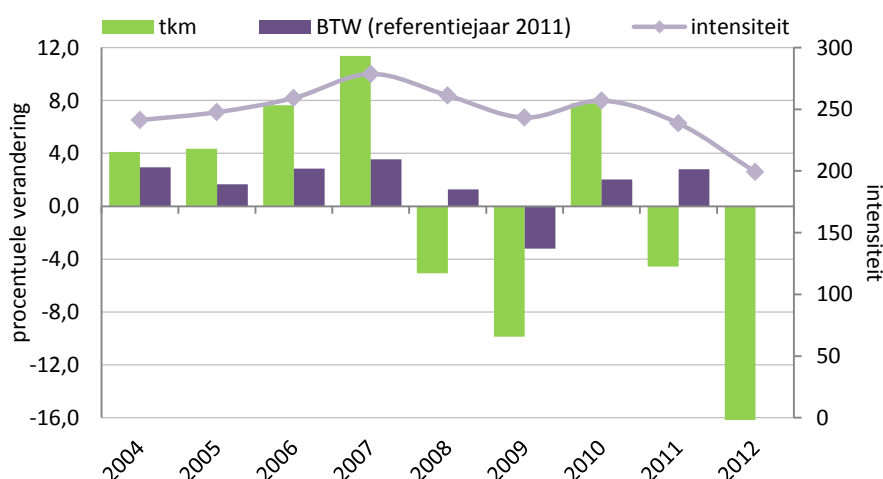
In 2012 werden er ongeveer 6% meer vervoersprestaties (uitgedrukt in tkm in Vlaanderen) uitgevoerd dan in 2000 en ongeveer 35% meer dan in 1990 (tabel 2.1). Het goederenvervoer over de weg nam met 6,5% toe ten opzichte van 2000 en de binnenvaart met bijna 3%. Zoals verder zal blijken, is het de recente economische en financiële crisis die de vervoersprestaties sterk heeft teruggeslagen. Het spoorvervoer kent de laagste groei tussen 1990 en 2012, namelijk 0,68% gemiddeld per jaar tegenover ongeveer 2% voor weg en binnenvaart.

Periode	% tkm	weg	spoor	binnenvaart	Totaal
2012-1990	totale verandering	36,69	8,67	52,98	34,77
	gemiddelde jaarlijkse verandering	1,70	0,68	2,18	1,57
2012-2000	totale verandering	6,53	5,31	2,74	5,97
	gemiddelde jaarlijkse verandering	0,92	0,84	0,46	0,81
2000-1990	totale verandering	28,32	3,19	48,90	27,17
	gemiddelde jaarlijkse verandering	2,63	0,48	4,23	2,49

**Tabel 2.1:** Procentuele verandering van het goederenvervoer in tkm in Vlaanderen (weg, spoor en binnenvaart)

**Bron:** Steunpunt Mobilo op basis van FOD MV, PBV, NBB, Eurostat en de Studiedienst van de Vlaamse Regering

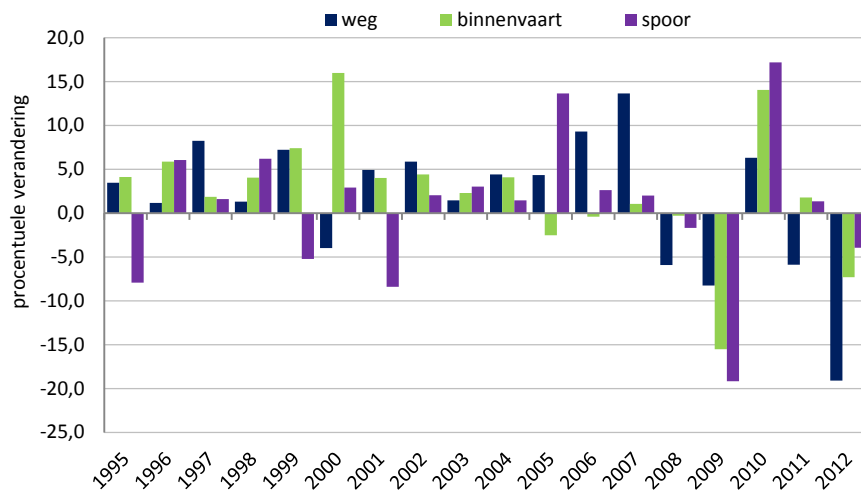
Na de daling van het totale vervoer met 4,5% in 2011, volgde een nog sterkere daling in 2012 met meer dan 16% (figuur 2.1). Deze zwakke prestatie is direct gelinkt aan de quasi nulgroei van de Bruto Toegevoegde Waarde (in constante prijzen) in 2012. De transportintensiteit van de Vlaamse economie kende opnieuw een daling in 2012 tot minder dan 200 tkm per € 1.000 BTW.



**Figuur 2.1:** Groei van het goederenvervoer (tkm) op Vlaams grondgebied, groei van de bruto toegevoegde waarde tegen basisprijzen, in kettingeuro's (referentiejaar 2011) en transportintensiteit (tkm/€1.000 BTW)

**Bron:** Steunpunt Mobilo op basis van FOD MV, PBV, NBB, Eurostat en de Studiedienst van de Vlaamse Regering

Alle vervoerswijzen kenden een sterke daling op de Vlaamse infrastructuur in 2012, namelijk -19% voor het wegvervoer, -7% voor binnenvaart en -4% voor spoorvervoer. Gegevens van FOD MV geven aan dat het niveau van het wegvervoer (in tkm in Vlaanderen) zich ongeveer op hetzelfde niveau bevond als in 2001. Dit is duidelijk een rechtstreeks gevolg van de recente economische en financiële crisis. In 2012 presteerde het wegvervoer op de Vlaamse infrastructuur 29,7 miljard tkm, tegenover 29,3 miljard tkm in 2001. De sterke groei in 2010 heeft zich duidelijk niet doorgezet, met de sterke dalingen in zowel 2011 als 2012. Figuur 2.2 toont duidelijk de “double dip” in de vervoersprestaties.



**Figuur 2.2:** Evolutie van het aantal tkm via de weg, binnenvaart en spoor (jaarlijkse procentuele veranderingen, Vlaanderen)

Bron: Steunpunt Mobilo op basis van FOD MV, PBV, NBB, Eurostat en de Studiedienst van de Vlaamse Regering

Net zoals de evolutie in Vlaanderen, kent het wegvervoer in EU28 en EU15 een belangrijke daling in 2012 met respectievelijk -2,98% en -5,39% (tabel 2.2). Na de herneming van het spoorvervoer in 2010 en 2011, volgt een daling in 2012 met -3,61% en -2,39%. Opvallend is dat de binnenvaart op Europees niveau een stijging kent in 2012, in tegenstelling tot de evolutie in Vlaanderen. Ook hier valt de algemene terugval van de vervoersprestaties in Europa na de heropleving in 2010 op, gekoppeld aan de quasi status quo van het bruto binnenlands product in marktprijzen (prijzen van 2005).

% groei	EU28					EU15				
	% miljard tkm				% miljoen euro	% miljard tkm				% miljoen euro
	weg	spoor	binnenvaart	totaal		weg	spoor	binnenvaart	totaal	
2000	3,34	5,23	4,06	3,75	3,91	3,47	5,60	4,41	3,85	3,91
2001	2,73	-4,30	-0,98	1,10	2,01	1,90	-3,36	-1,13	0,89	2,00
2002	3,19	-0,53	-0,01	2,31	1,27	2,31	-1,07	-0,68	1,61	1,26
2003	1,26	2,17	-6,77	0,93	1,49	0,09	1,10	-6,94	-0,27	1,48
2004	7,18	6,33	10,76	7,23	2,58	6,00	6,58	8,25	6,23	2,57
2005	2,99	-0,79	1,36	2,21	2,17	0,85	-1,10	0,17	0,53	2,16
2006	3,02	5,32	-0,15	3,24	3,37	1,00	7,13	0,31	1,81	3,36
2007	3,62	3,16	4,66	3,59	3,20	1,74	4,23	4,42	2,29	3,20
2008	-1,74	-2,02	0,74	-1,64	0,38	-3,49	-1,12	-1,66	-3,01	0,37
2009	-10,14	-17,88	-10,67	-11,55	-4,51	-11,41	-18,20	-15,68	-12,74	-4,50
2010	3,77	8,29	19,14	5,43	2,01	2,35	8,10	18,99	4,28	2,03
2011	-1,09	7,25	-8,71	-0,18	1,65	-2,11	5,70	-6,04	-1,24	1,65
2012	-2,98	-3,61	5,65	-2,57	-0,39	-5,39	-2,39	4,59	-4,19	-0,38

**Tabel 2.2:** Groei van het goederenvervoer (tkm) en van het bruto binnenlands product (reële groei) in de EU 15 en EU 28 (1996-2012)

Bron: EU Transport in Figures, statistical pocketbook 2014 en Eurostat

Het wegvervoer blijft nog steeds de grootste transportmodus in Vlaanderen met een marktaandeel in 2012 van ongeveer 79% tegenover 10% voor spoor en 11% voor binnenvaart (tabel 2.3). Opvallend is evenwel de daling van het aandeel van wegvervoer tot onder de 80% en de stijging van de aandelen van binnenvaart en spoorvervoer tot boven de 10%. Uiteraard is dit ook gelinkt aan de absolute dalingen van de vervoersprestaties in tkm, en is dit niet (enkel) het effect van verschuivingen tussen vervoerswijzen.

% tkm	weg	spoor	binnenvaart
1990	77,76%	12,52%	9,72%
1991	78,39%	12,32%	9,30%
1992	77,06%	13,49%	9,45%
1993	79,30%	11,75%	8,95%
1994	78,95%	11,75%	9,30%
1995	79,94%	10,59%	9,47%
1996	79,18%	11,00%	9,82%
1997	80,19%	10,45%	9,36%
1998	79,58%	10,88%	9,54%
1999	80,59%	9,73%	9,68%
2000	78,46%	10,16%	11,38%
2001	79,57%	8,99%	11,44%
2002	79,96%	8,71%	11,34%
2003	79,78%	8,82%	11,40%
2004	80,01%	8,59%	11,40%
2005	80,00%	9,36%	10,64%
2006	81,23%	8,92%	9,85%
2007	82,89%	8,17%	8,94%
2008	82,15%	8,46%	9,39%
2009	83,61%	7,59%	8,80%
2010	82,44%	8,25%	9,31%
2011	81,31%	8,76%	9,93%
2012	78,87%	10,09%	11,03%

**Tabel 2.3:** Procentueel aandeel van de verschillende vervoerswijzen in het totale Vlaamse goederenvervoer in tkm

Bron: Steunpunt Mobilo op basis van FOD MV, PBV, NBB, Eurostat en de Studiedienst van de Vlaamse Regering

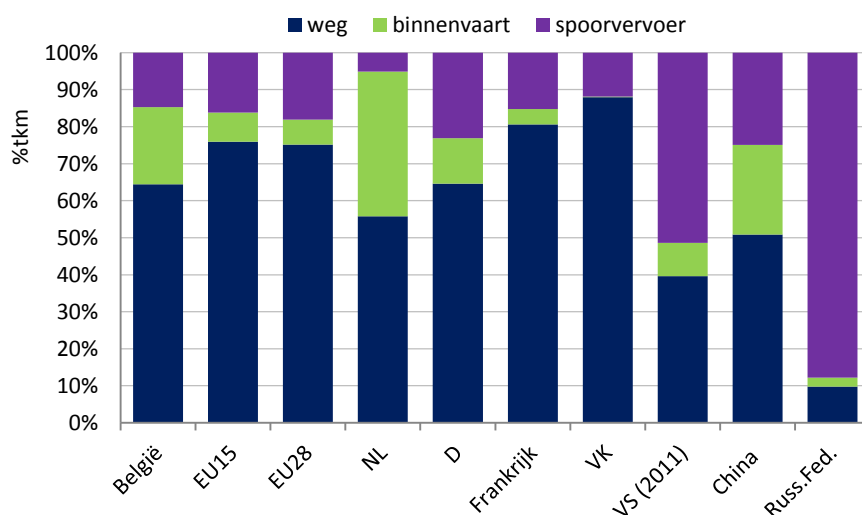
Op basis van Eurostat-cijfers kunnen een aantal indicatieve modal split cijfers berekend worden. In figuur 2.3 worden ter indicatie een aantal modal split cijfers getoond op landenniveau, op basis van tkm. België heeft een modal split cijfer voor 2012 voor weg, binnenvaart en spoor van respectievelijk 64,5%, 20,9% en 14,7%. In Nederland zijn deze cijfers respectievelijk 55,8%, 39,1% en 5,1%. In de EU-28 zijn de verhoudingen 75,2%, 6,7% en 18,1%.

Deze cijfers moeten vooral als indicatief beschouwd worden en niet als exact correcte cijfers en dienen dus in eerste instantie om de landen onderling te kunnen vergelijken met een gelijkaardige methode. Bij de berekening voor de Europese landen geldt het nationaliteitsprincipe bij het wegvervoer. Dat betekent dat voor elk land enkel rekening is gehouden met de in dat land geregistreerde voertuigen (vb. België rapporteert over de Belgische vrachtwagens). Hierdoor is er voor het wegvervoer zowel een over- als onderschatting:

- *Overschatting*: bij de berekening van de tkm wordt ook rekening gehouden met de afstanden in het buitenland (zowel internationaal vervoer als cabotage);
- *Onderschatting*: er is geen rekening gehouden met de buitenlandse voertuigen op het nationale netwerk.

Niettemin stellen we vast dat ook Eurostat gebruik maakt van deze methode om de modal split te berekenen. De cijfers voor binnenvaart en spoorvervoer houden wel rekening met alle operatoren op het nationale grondgebied. Het meest correcte cijfer in figuur 2.3 vormt dan de modal split van EU-28.

Een vergelijking van tabel 2.3 en figuur 2.3 toont dat de gerapporteerde modal split van Vlaanderen een hoger aandeel wegvervoer weergeeft dan het aandeel wegvervoer in België. Een eenduidige verklaring is hiervoor moeilijk te geven, omdat de cijfers op een andere manier berekend werden.



**Figuur 2.3:** Aandeel van de verschillende vervoerswijzen in het goederenvervoer in 2012 in % tkm<sup>11</sup>

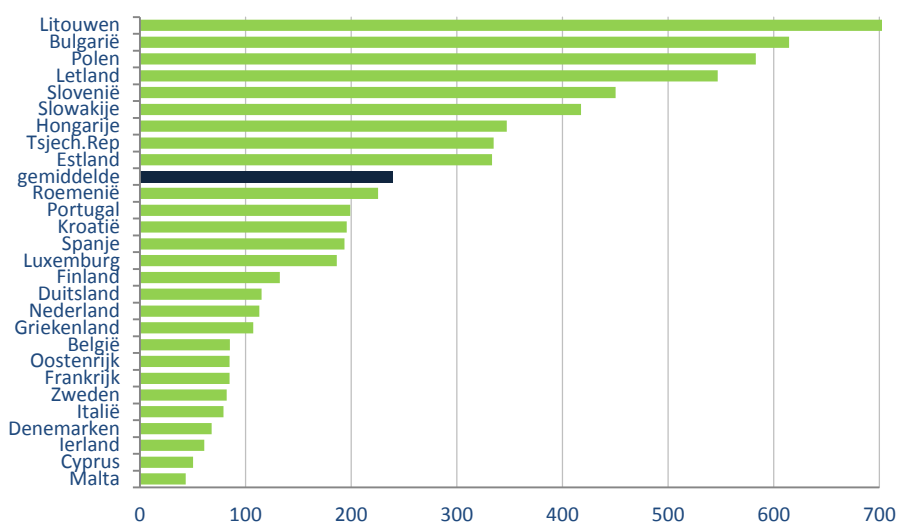
Bron: Steunpunt Mobilo op basis van Eurostat

Een indicatie van transportintensiteit wordt getoond in figuur 2.4. De transportintensiteit per land wordt hierbij gedefinieerd als de verhouding tussen enerzijds het binnenlands en internationaal goederenvervoer over de weg in tkm uitgevoerd door de geregistreerde voertuigen van het

<sup>11</sup> Cijfers voor de VS en China dateren van 2009.

betreffende land en anderzijds het bruto binnenlands product van het betreffende land. Deze transportintensiteit kan dan ook uitgedrukt worden als “het effect van het bruto binnenlands product van een land op het gepresteerde wegvervoer door de geregistreeerde voertuigen van het betreffende land”. Het betreffende vervoer kan doorheen de hele Europese Unie uitgevoerd worden.

Opvallend hierbij zijn de hoge cijfers van Litouwen, Polen, Bulgarije en Slowakije. De transportintensiteit van deze landen is nagenoeg 9 keer zo groot als de transportintensiteit van België.



**Figuur 2.4:** Transportintensiteit van het binnenlands en internationaal goederenvervoer over de weg in een aantal Europese landen (2012); aantal tonkilometer wegvervoer / € 1000 BBP in lopende prijzen

Bron: EUROSTAT en INR

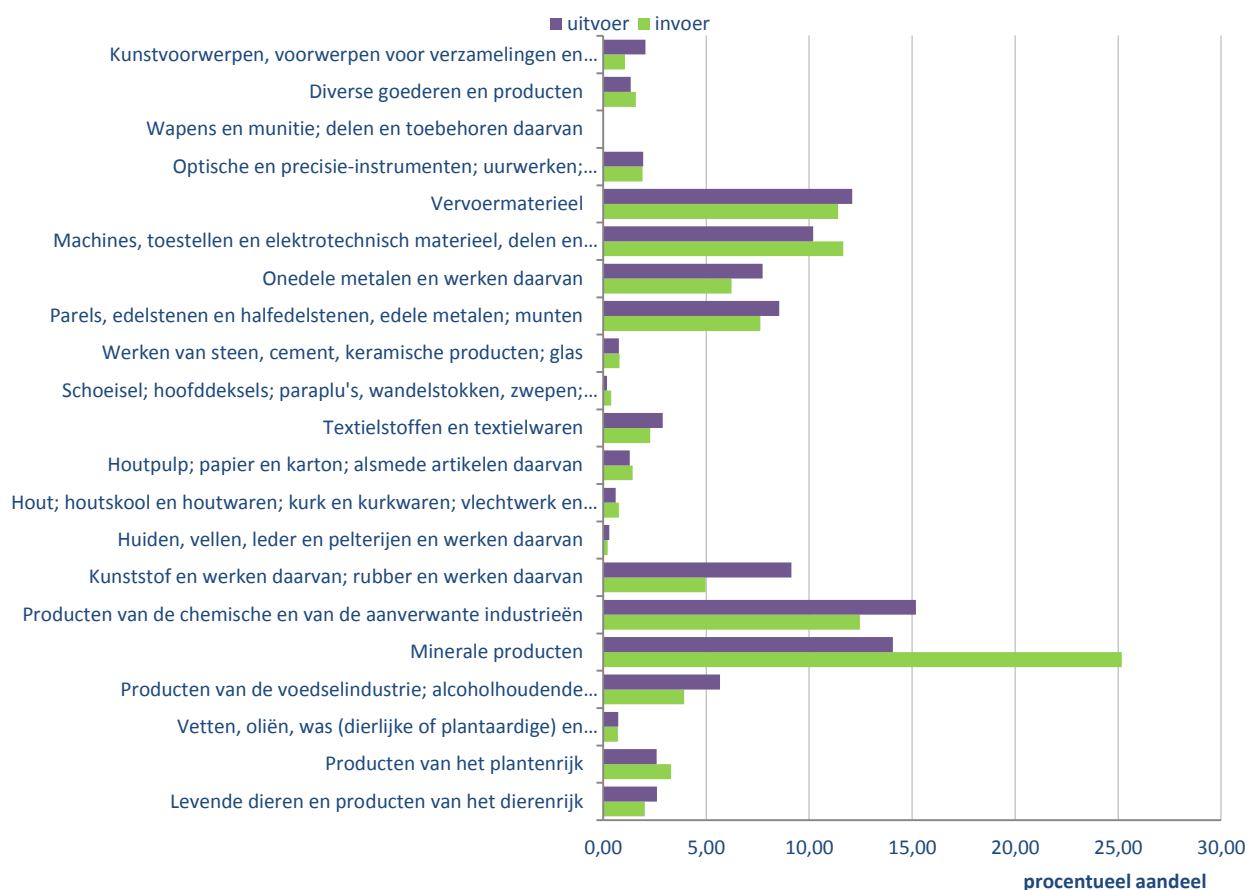
Het vervoer in Vlaanderen hangt uiteraard niet enkel af van de binnenlandse economische activiteit, maar ook van de internationale handel. De internationale handelsbalans in zowel lopende als constante prijzen (kettengeuro's 2012) met hun jaarlijkse groeicijfers wordt weergegeven in tabel 2.4. Na het duidelijk herstel in 2010 en 2011, worden in 2012 en 2013 beperkte groeicijfers gerapporteerd.

Vlaams Gewest	Lopende prijzen				Constante prijzen (2012)			
	Uitvoer		Invoer		Uitvoer		Invoer	
	mio euro	% verandering	mio euro	% verandering	mio euro	% verandering	mio euro	% verandering
2005	149.612	7,43	152.942	14,57	170.627	3,43	179.006	9,70
2006	160.869	7,52	166.283	8,72	178.705	4,73	188.379	5,24
2007	171.848	6,83	176.637	6,23	186.642	4,44	196.123	4,11
2008	170.506	-0,78	188.819	6,90	178.303	-4,47	196.587	0,24
2009	135.066	-20,78	145.885	-22,74	148.975	-16,45	165.577	-15,77
2010	160.762	19,02	171.764	17,74	169.441	13,74	183.331	10,72
2011	183.844	14,36	202.266	17,76	186.154	9,86	205.328	12,00
2012	188.247	2,39	204.180	0,95	188.247	1,12	204.180	-0,56
2013	191.817	1,90	205.947	0,87	192.568	2,30	206.920	1,34

Tabel 2.4: Internationale handel van Vlaanderen

Bron: Steunpunt Mobilo op basis van INR.

In figuur 2.5 worden de procentuele aandelen getoond van de in- en uitvoer van het Vlaams gewest in 2013, per goederencategorie. “Minerale producten” vormt hierbij de grootste categorie (25%) bij de invoer. Bij de uitvoer is de categorie van “producten van de chemische en aanverwante industrieën” (15%) de grootste in 2013, net zoals in 2012. Opvallend is de daling van de monetaire waarde van de uitvoer van “Parels, edelstenen en halfedelstenen, edele metalen; munten” (-8%). Zowel bij de in- en uitvoer valt de categorie “Onedele metalen en werken daarvan” op met een daling van respectievelijk -11% en -7,5%.



**Figuur 2.5:** Internationale handel van het Vlaams Gewest per goederencategorie (2013), procentuele aandelen  
**Bron:** Steunpunt Mobilo op basis van INR.

Tabel 2.5 illustreert dat Vlaanderen vooral handel drijft met andere Europese landen. Nederland, Duitsland en Frankrijk zijn de drie belangrijkste handelspartners van Vlaanderen. Na de sterke groei van de monetaire waarde van in- en uitvoer in 2011, volgt een lagere groei in 2012 en 2013. Het spreekt voor zich dat ook de evolutie van wisselkoersen hier een rol speelt, naast de economische en financiële crisis. Opvallend in 2013 is de daling van de waarden van de uitvoer naar Amerika (-1,91%) en de invoer uit Afrika (-7,86%) en Australië/Oceanië (-19,66%). De sterkste stijging is terug te vinden in de categorie invoer vanuit de rest van Europa (+10,88%).

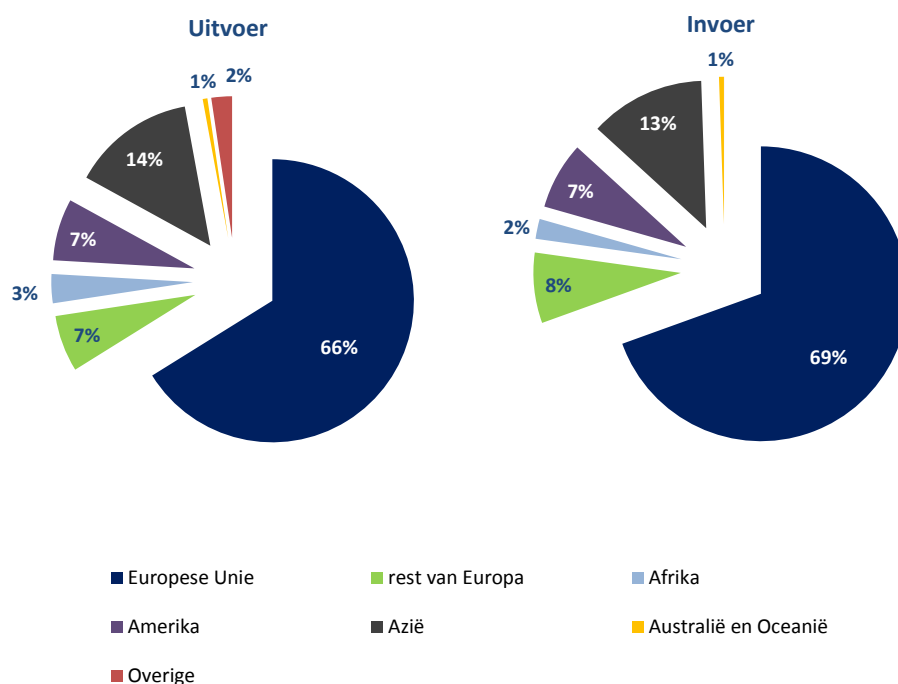
Figuur 2.6 toont de Vlaamse in- en uitvoer per handelspartner in 2013 in een taartdiagram. Op het vlak van zowel uit- als invoer kent de Europese Unie het grootste aandeel, gevolgd door Azië. Net zoals in het vorige indicatorenboek werd vastgesteld, blijft het aandeel van de uitvoer naar de Europese Unie afkalven, ondanks de uitbreiding van de EU.

De vervoersprestaties in figuur 2.2 (uitgedrukt in tkm voor wegvervoer, binnenvaart en spoorvervoer) worden gekenmerkt door sterke dalingen. Als we deze cijfers als benadering zien (en abstractie makende van wisselkoerseffecten) voor het hinterlandvervoer van EU-28 en de rest van Europa, kan een vergelijking gemaakt worden met tabel 2.5. In tegenstelling tot figuur 2.2 toont tabel 2.5 (uitgedrukt in monetaire waarden) een gemengd beeld voor de uit- en invoer naar en van EU-28 en de rest van Europa.

	Bestemming					Oorsprong				
	<i>x mln euro</i>	% <i>aandeel</i>	% 2011- 2010	% 2012- 2011	% 2013- 2012	<i>x mln euro</i>	% <i>aandeel</i>	% 2011- 2010	% 2012- 2011	% 2013- 2012
EU-28	126.868	66,14	10,74	1,37	1,40	143.068	69,49	16,68	1,02	-1,53
Rest van Europa	12.393	6,46	35,93	-0,14	5,50	15.905	7,73	33,68	6,19	10,88
Afrika	6.363	3,32	31,48	5,63	9,93	4.505	2,19	14,00	14,17	-7,86
Amerika	13.560	7,07	14,01	19,08	-1,91	15.185	7,38	17,68	3,15	9,59
Azië	27.077	14,12	20,61	0,79	1,52	26.098	12,68	16,94	-6,57	7,20
Australië/Oceanië	1.031	0,54	11,69	-6,19	9,42	1.105	0,54	23,36	26,55	-19,66
Overige	4.522	2,36	18,50	1,49	8,80	10	0,00	-50,36	101,45	-28,06

Tabel 2.5: De belangrijkste Vlaamse handelspartners in 2013 (lopende prijzen)

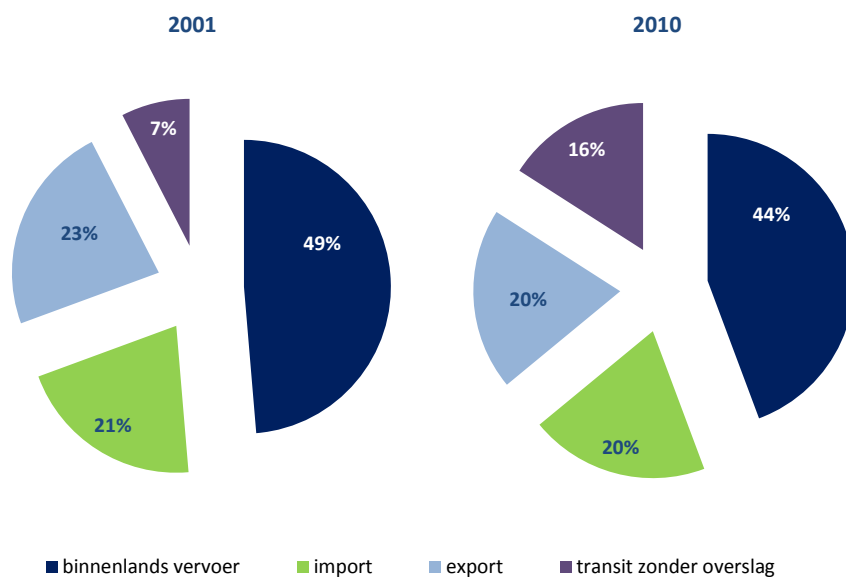
Bron: INR



Figuur 2.6: Vlaamse in- en uitvoer per handelspartner in 2013

Bron: INR-NBB Statistiek van de buitenlandse handel

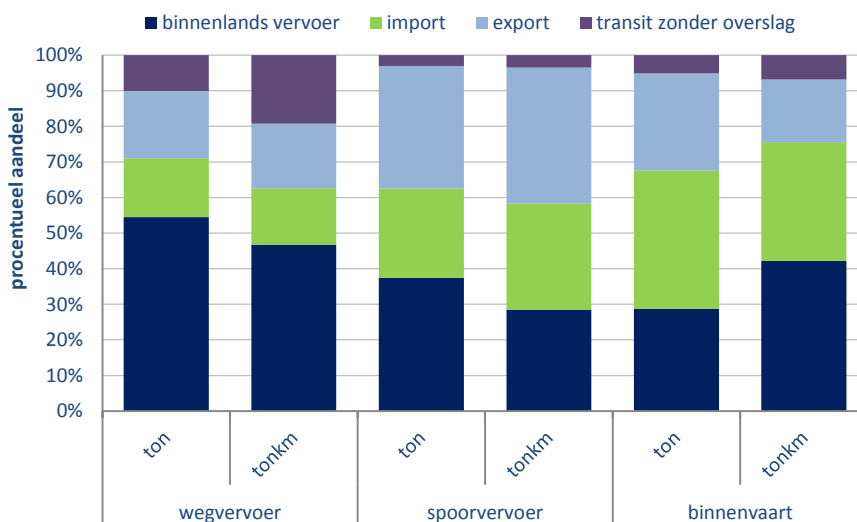
België is niet enkel een kleine en open economie, maar heeft zelf of in zijn onmiddellijke omgeving een aantal belangrijke poorten naar de rest van Europa en de wereld. Het gevolg hiervan is vooral te zien bij het transitvervoer. Het aandeel van transitvervoer verdubbelde over een periode van 9 jaar ten opzichte van een daling van respectievelijk het binnenlands vervoer (-5 basispunten), export (-3 basispunten) en import (-1 basispunt). In figuur 2.7 wordt bij het spoorvervoer enkel rekening gehouden met het vervoer uitgevoerd door NMBS Logistics.



**Figuur 2.7:** Bestemming van het Belgisch goederentransport (weg, spoor, binnenvaart) in miljoen tkm, vergelijking 2001 met 2010

Bron: FOD Economie, ADSEI

Bij het wegvervoer<sup>12</sup> is het binnenlands vervoer duidelijk het belangrijkste (54,5%), bij het spoor (NMBS Logistics) de export (34,4%) en bij de binnenvaart de import (38,7%) in het geval van tonnage (figuur 2.8). Het gaat hierbij om gegevens van het jaar 2010. De resultaten van het spoorvervoer tonen de markt van NMBS Logistics en dus niet van de alternatieve operatoren. Dat leidt tot een vertekening van de resultaten aangezien de alternatieve operatoren zich op nichemarkten focussen.



**Figuur 2.8:** Bestemming van het Belgische goederentransport per vervoerswijze in 2010

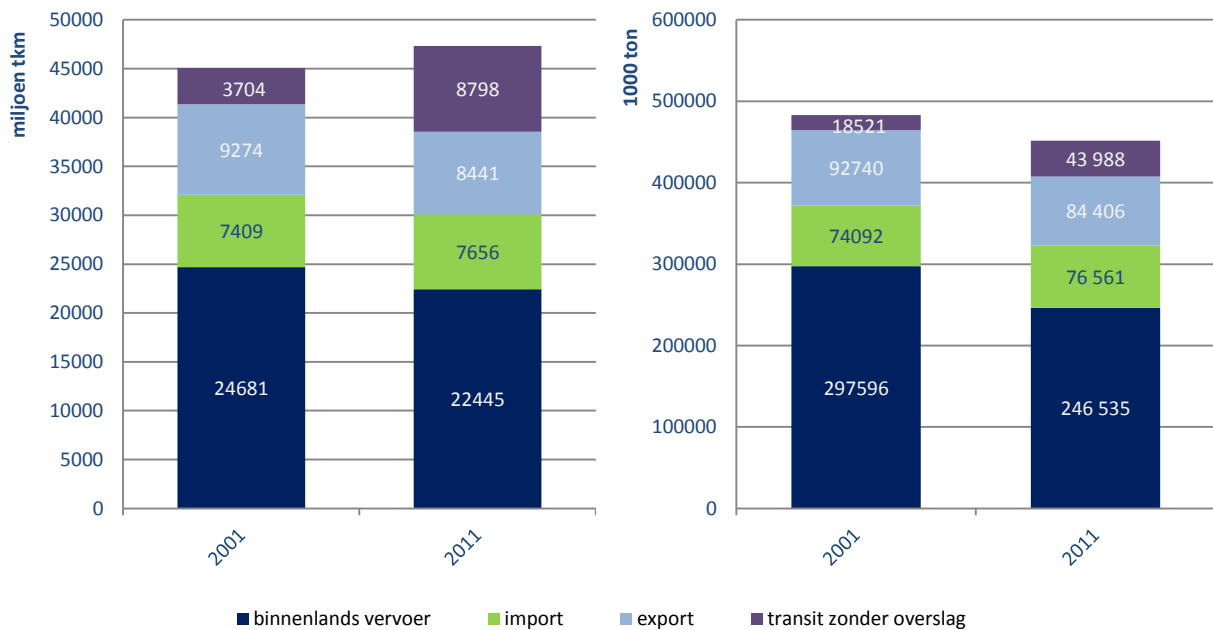
Bron: FOD Economie, ADSEI

Figuur 2.9 geeft het goederenvervoer over de Belgische weginfrastructuur weer in absolute cijfers uitgedrukt in ton en tonkilometer voor zowel 2001 als 2011. Opvallend hierbij is de stijging van het totaal aantal tkm tussen 2001 en 2011, maar langs de andere kant is er een daling van het totaal tonnage voor dezelfde periode. Dat betekent dus dat de gemiddelde afstanden zijn toegenomen (tkm/t). In 2001 bedraagt de gemiddelde afstand op het Belgische infrastructuurnetwerk 93 km. Deze

<sup>12</sup> Enkel vervoer uitgevoerd door voertuigen met een nuttig laadvermogen van 1 ton en meer.



afstand neemt toe tot 105 km in 2011. Dat illustreert zich ook in de toename van het transitvervoer en de daling van het binnenlands vervoer<sup>13</sup>.

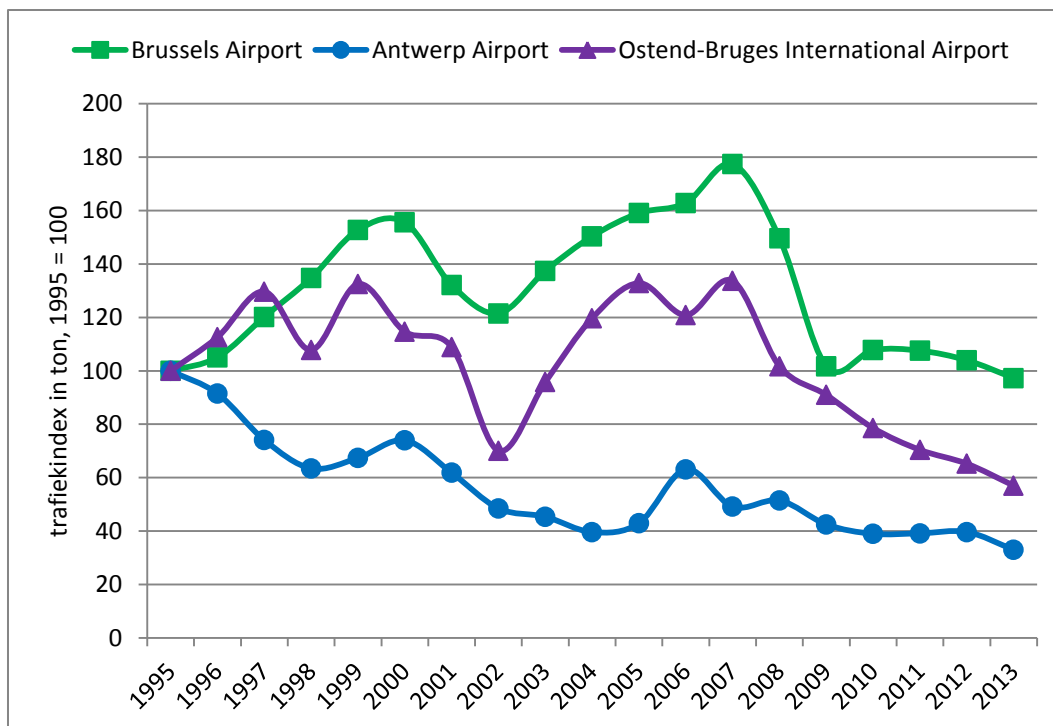


**Figuur 2.9:** Aard van de Belgische goederentrafiek over de weg in 1.000 ton en in miljoen tkm in 2001 en 2011

**Bron:** FOD Economie, ADSEI

Het vrachtvervoer via de Vlaamse luchthavens en nationale luchthaven noteerde een daling vanaf 2007 (figuur 2.10). In 2010 kon Brussels Airport nog een stijging van 6% optekenen. Het herstel leek echter van korte duur: sinds 2011 daalt het vrachtvervoer opnieuw en deze daling zet zich in 2013 voort. Brussels Airport verwerkte in 2013 6% minder vracht ten opzichte van 2012. De Vlaamse luchthavens van Deurne en Oostende presteerden nog slechter op vrachtgebied met respectievelijk een daling van bijna 17% en meer dan 12% in 2013. Alle luchthavens worden daardoor gekenmerkt door een historisch dieptepunt (sinds 1995) voor wat betreft vrachtvervoer.

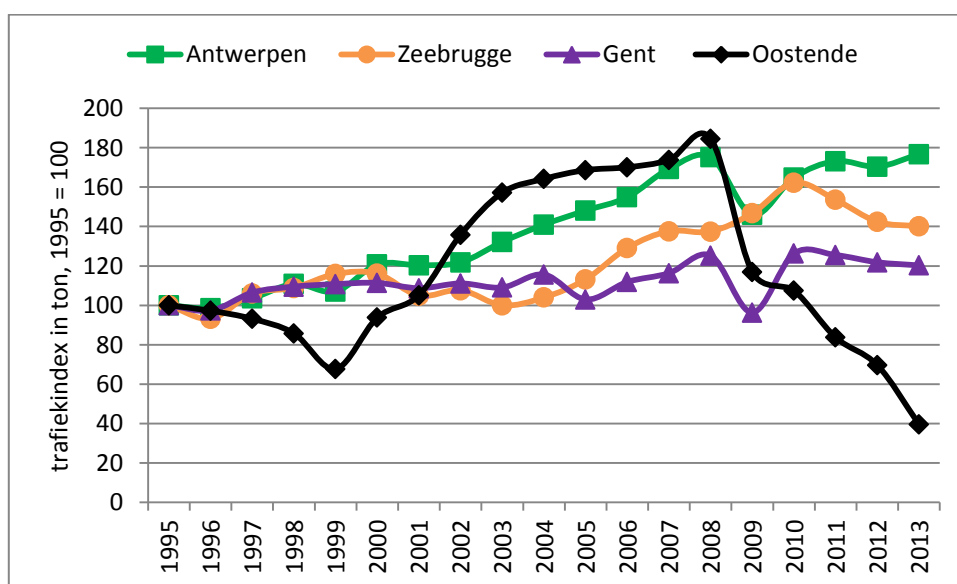
<sup>13</sup> Hierbij moet wel opgemerkt worden dat bij de berekening van tkm door FOD Economie vertrokken wordt van een vaste afstand bij invoer, uitvoer en doorvoer, namelijk 100km, 100km en 200km respectievelijk.



**Figuur 2.10:** Vrachtvervoer via de luchthavens, index 1995

Bron: Luchthavenautoriteiten

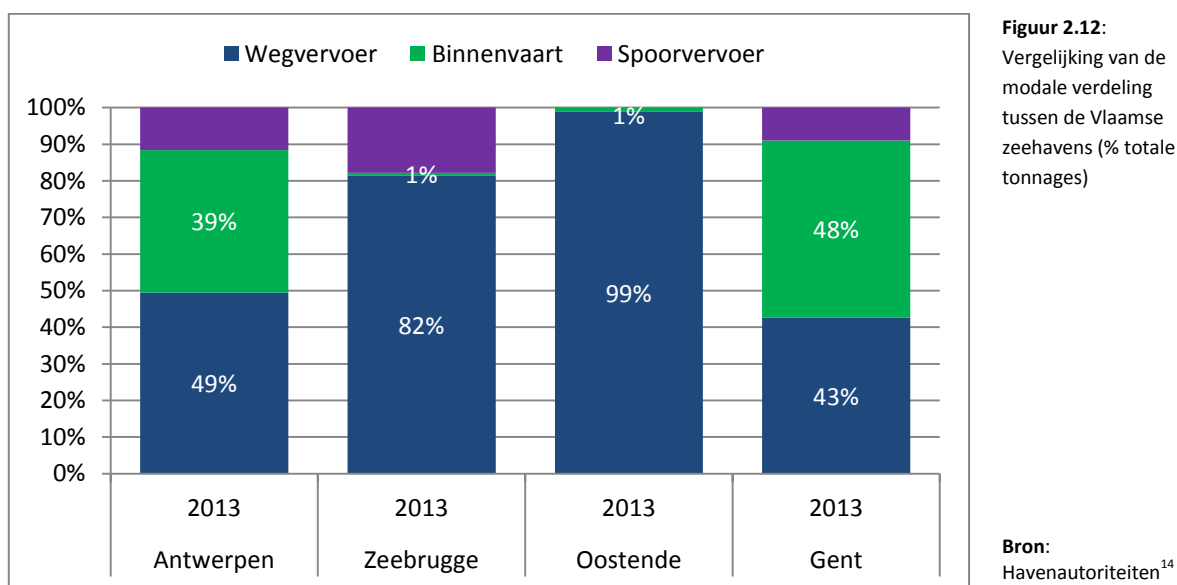
De maritieme trafiek kent in de haven van Antwerpen een stijging met bijna 4% in 2013 (figuur 2.11). Het herstel dat in 2010 werd ingezet (en enkel een kleine terugval kende in 2012) wordt zo voortgezet. De andere Vlaamse zeehavens doen het minder goed en sinds 2010 kenden de havens geen herstel wat betreft maritieme trafiek. Ten opzichte van 2012 daalde de maritieme trafiek nog verder. In het geval van de haven van Oostende werd er maar liefst 43% minder trafiek verwerkt in 2013 in vergelijking met 2012. De daling in de havens van Zeebrugge en Gent is minder uitgesproken: daar werd respectievelijk 1,64% en 1,30% minder vracht verwerkt.



**Figuur 2.11:** Evolutie van de maritieme trafiek in de Vlaamse zeehavens, index 1995

Bron: Vlaamse Havencommissie

In alle vier de Vlaamse zeehavens gebeurt het vervoer naar het achterland grotendeels over de weg (figuur 2.12). De doelstelling van alle havens is echter wel het aandeel van het wegvervoer te doen dalen, ten voordele van de andere modi. Ten opzichte van 2012 is zowel de haven van Zeebrugge als die van Oostende daar echter niet in geslaagd. Voor beide havens steeg het aandeel van het wegvervoer (van 79% naar 82% en van 98% naar 99%). In de haven van Zeebrugge was dit ten koste van het spoorvervoer dat daalde van 20% naar 18% en in de haven van Oostende ten koste van het vervoer per binnenschip dat daalde van 2% naar 1%. De modale split van de haven van Antwerpen is in 2013 ongewijzigd ten opzichte van 2012: wegvervoer heeft een aandeel van 49%, binnenvaart 39% en spoorvervoer 12%. Deze evolutie is niet in lijn met het streefdoel van de Antwerpse haven om tegen 2020 het aandeel van het wegvervoer te doen zakken tot 40%. In de haven van Gent laat zich in de recentste cijfers van 2013 een groter aandeel van binnenvaart optekenen (48%).



Op basis van onderzoek door het Havenbedrijf Gent en de Universiteit Antwerpen (TPR) blijkt dat 48,7% van het hinterlandvervoer in 2013 van en naar de haven van Gent via binnenschepen ging, 43% over de weg en 9% via het spoor (tabel 2.6). Uit tabel 2.6 blijkt de sterke groei van het aandeel binnenvaart (van 42% tot 48,36%) en daarmee bereikt de haven bijna zijn doel voor binnenvaart, namelijk 50% vervoer via binnenvaart tegen 2020. Het Havenbedrijf Gent heeft als ambitie om een modale split te bekomen van 35% (wegvervoer), 50% (binnenvaart) en 15% (spoorvervoer). Om echter helemaal in lijn te liggen met de wensen, zal het aandeel van het spoorvervoer nog moeten stijgen van 8% naar 15%.

	2003	2004	...	2009	2010	2011	2012	2013	Ambitie 2020
Weg	45,65	46,9		44,4	46	43	41,8	42,68	35
Binnenvaart	42,34	42,8		45,4	45	48	50,2	48,36	50
Spoor	12,01	10,3		10,2	9	9	8,1	8,97	15

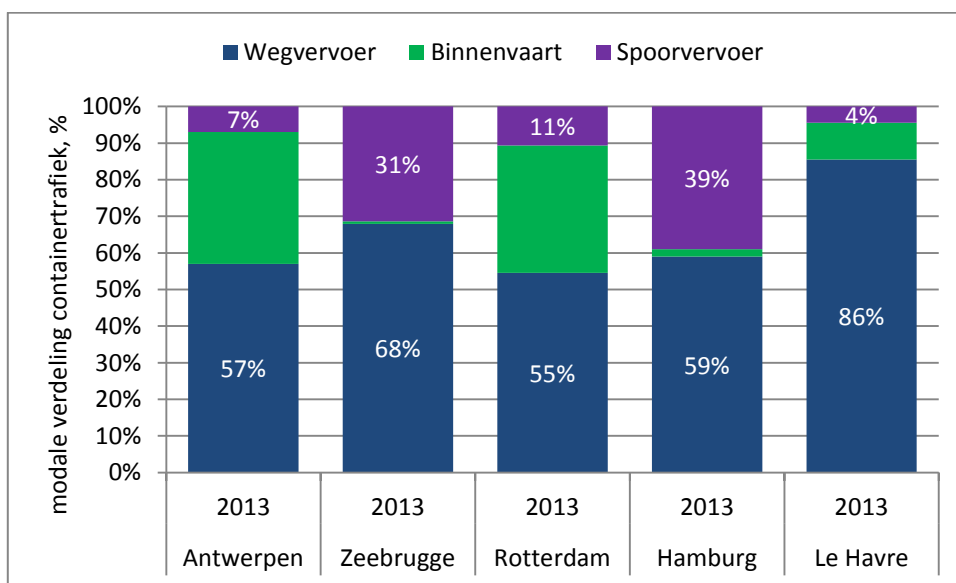
**Tabel 2.6:** Modale verdeling Haven van Gent

**Bron:** Pauwels, T., Van de Voorde, E. en T. Vanelander (2011), Bepaling van de modale split in het juridische havengebied Gent". Havenbedrijf Gent (2010), Strategisch Plan 2010-2020, Gent<sup>15</sup>

<sup>14</sup> (Zeebrugge en Gent: jaarverslag 2013 – Antwerpen en Oostende: persoonlijk contact, resp. Peter Heylen & Jan Allaert)

Het containervervoer verliep in 2013 ook veelal over de weg (figuur 2.13). Analoog aan de situatie in 2012 is in de Hamburg-Le Havre-range het aandeel wegvervoer het kleinst in de haven van Rotterdam (55%) en het grootst in Le Havre (86%).

In vergelijking met 2012 is het aandeel van het wegvervoer gestegen in alle beschouwde havens, behalve in Hamburg waar het aandeel daalde van 61% naar 59%. In Antwerpen steeg het aandeel van het wegvervoer van 56% naar 57%, in Zeebrugge van 63% naar 68%, in Rotterdam van 48% naar 55% en in Le Havre van 84% naar 86%. Vooral de stijging in Rotterdam is opmerkelijk na de sterke daling van het wegvervoer in 2012 (48%) ten opzichte van 2010 (57%). Dit is niet in lijn met de toekomstvisie van de haven die tegen 2035 minder dan 35% van de containers wil vervoeren over de weg. In de havens van Zeebrugge en Hamburg is de modal shift respectievelijk ten koste en ten bate van het spoorvervoer terwijl in de andere havens ook het aandeel van het vervoer per binnenschip wijzigde.



**Figuur 2.13:** Vergelijking van de vervoerswijzen in de havens van de Hamburg – Le Havre-range (meest recente jaar met beschikbare data, % containertrafiek)

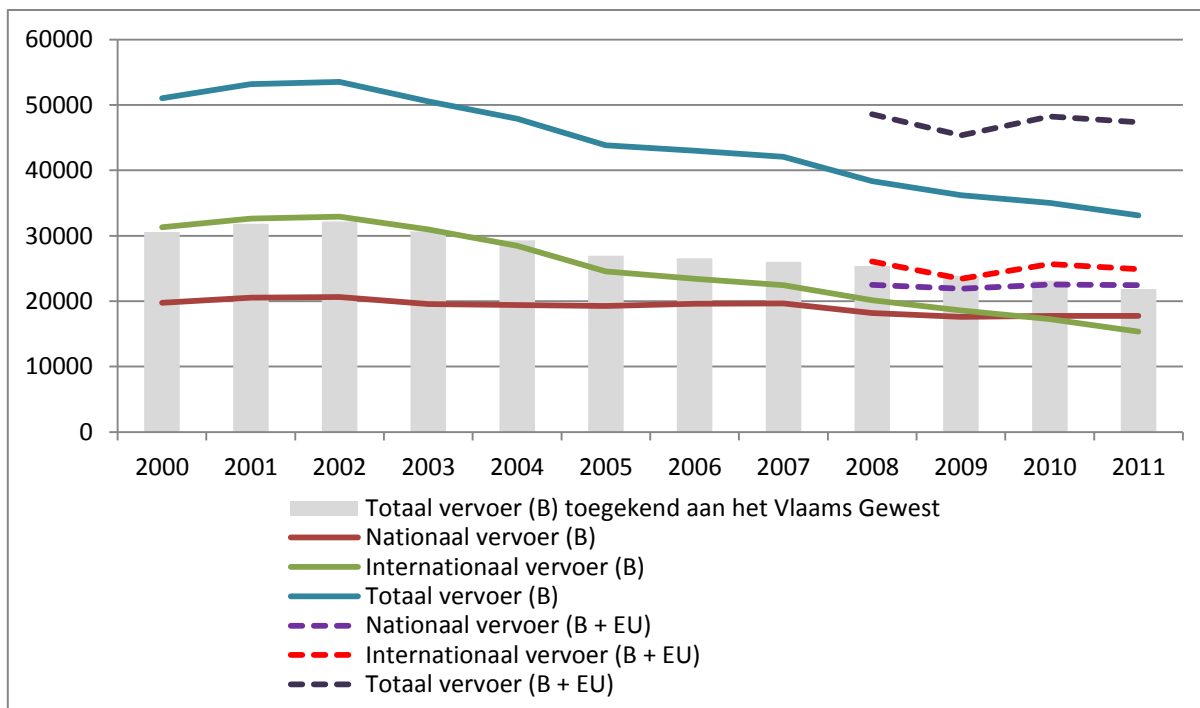
**Bron:** Havenautoriteiten<sup>16</sup>

Het totale goederenvervoer over de weg door Belgische voertuigen, ongeacht het land waar de tonkilometers gepresteerd worden, neemt vanaf 2002 continu af. Het betreft hier vrachtwagens met minstens één ton laadvermogen. Het aandeel van het internationaal vervoer (aan-, af- en doorvoer) daalde vrij sterk, meer bepaald met bijna 40% over de periode 2002-2011. Het nationaal vervoer stagneerde over de periode 2002-2007, daarna nam het lichtjes af. Het totale goederenvervoer in het Vlaams Gewest kent een parallel verloop (figuur 2.14, volle lijnen).

Een interessante uitbreiding is de vergelijking met de in België gepresteerde tonkilometers uitgevoerd door vreemde voertuigen. Hieruit blijkt dat het aantal tonkilometer gepresteerd door vreemde voertuigen over de periode 2008-2011 licht afneemt (-2,53%). De uitsplitsing in internationaal en nationaal vervoer geeft duidelijk aan dat deze afname zich manifesteert in het internationaal vervoer (-4,49%) (figuur 2.14, onderbroken lijnen).

<sup>15</sup> Havenbedrijf Gent (2013), Havenbedrijf Gent brengt vervoer tussen haven en achterland in beeld, <http://www.havengent.be/nieuwsdetail.aspx?id=3019> en Haven Gent vervoert voor het eerst de helft van alle goederen per binnenschip, <http://www.havengent.be/nieuwsdetail.aspx?id=3573>

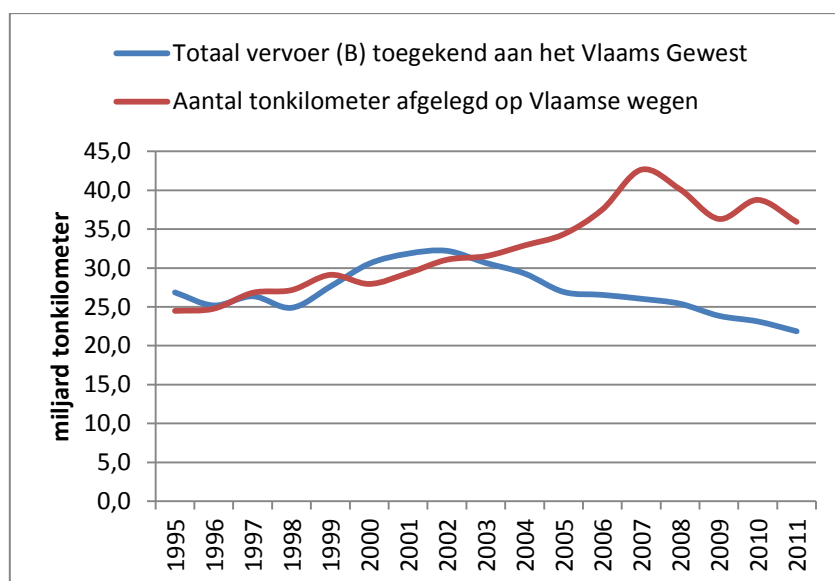
<sup>16</sup> (Antwerpen: persoonlijk contact met Peter Heylen – Zeebrugge: jaarverslag 2013 – Rotterdam: website – Hamburg: Grafieken persconferentie – Le Havre: brochure “Transport Combiné”)



**Figuur 2.14:** Vergelijking tussen Belgische en elders in de Europese Unie geïmmatriculeerde voertuigen van de in België gepresteerde tonkilometer (in miljard)

**Bron:** FOD Economie, Statbel –ADSEI, Studiedienst van de Vlaamse Regering

Het aantal tonkilometer afgelegd met vrachtwagens toegekend aan het Vlaams Gewest ongeacht waar de tonkilometers gepresteerd worden neemt ook continu af vanaf 2002 maar sinds 2005 aan een trager ritme (figuren 2.14 en 2.15). Daarentegen neemt het aantal tonkilometer afgelegd met vrachtwagens, ongeacht het land van registratie gepresteerd op Vlaamse wegen toe tot 2008. Daarna is ook de impact van de crisis te observeren. De korte herleving in 2010 is niet duurzaam (figuur 2.15).

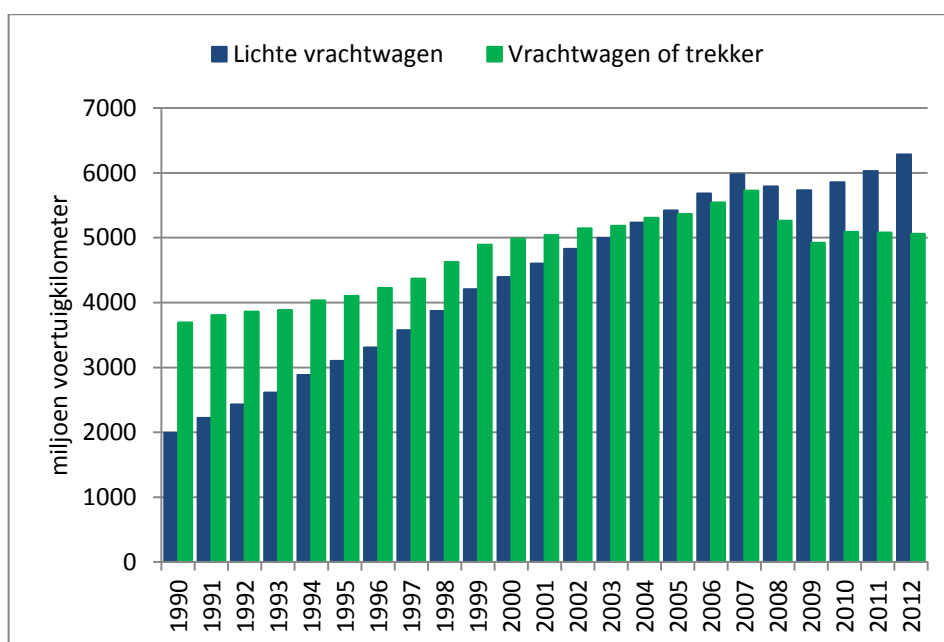


**Figuur 2.15:** Evolutie totaal vervoer toegekend aan het Vlaams Gewest en aantal tonkilometer op de Vlaamse wegen

**Bron:** FOD Economie, Statbel –ADSEI

Tot en met 2007 bleef het aantal voertuigkilometer dat werd afgelegd op de Vlaamse wegen stijgen, zowel wat betreft lichte vrachtwagens als vrachtwagens of trekkers (figuur 2.16). In 2008 en 2009

kenden beide voertuigcategorieën een daling, die werd goedge maakt in 2010. Het aantal voertuigkilometer afgelegd met een lichte vrachtwagen bleef sinds 2010 zelfs verder stijgen tot een recordhoogte van 6.283,40 miljoen vkm in 2012. Deze groei kan verklaard worden door het toenemend succes van e-commerce, waarbij de last mile met lichte vrachtwagens wordt uitgevoerd. Wat de vrachtwagens of trekkers betreft, is quasi een stagnatie op te tekenen sinds 2010; daar blijft het aantal vkm steken op ongeveer 5.100 miljoen vkm in 2012. Het merendeel hiervan (66%) werd gereden op autosnelwegen, terwijl de meeste (42%) vkm per lichte vrachtwagen gepresteerd werden op gewest- of provinciewegen.

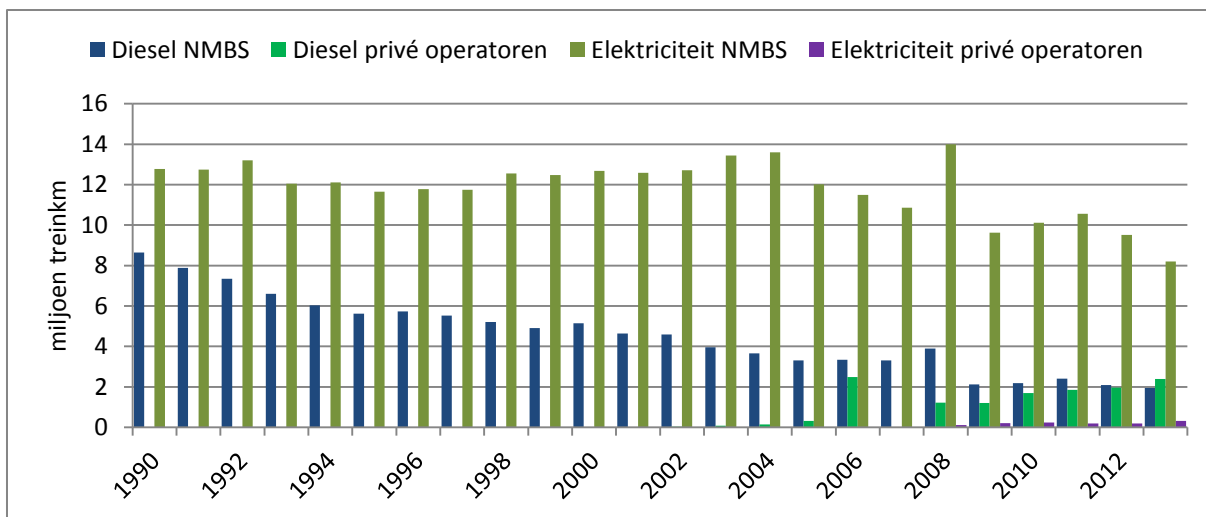


**Figuur 2.16:** Evolutie van het aantal voertuigkilometer op de Vlaamse wegen

Bron: Federaal Planbureau<sup>17</sup>

Sinds 2009 werd er een enorme daling in het aantal afgelegde treinkilometer vastgesteld (figuur 2.17). Vooral de treinstellen van de NMBS (zowel diesel- als elektrisch aangedreven) kennen een serieuze terugval. Een licht herstel werd opgetekend tussen 2009 en 2011, maar sindsdien daalde het aantal kilometer gereden door de NMBS (zowel diesel- als elektrisch aangedreven) opnieuw tot historische dieptepunten. Privé-operatoren daarentegen kennen een opmerkelijke stijging in aantal afgelegde treinkilometer. Waar ze in 2012 ten opzichte van 2011 nog 7% (voor diesel) en 6% (elektrisch) stegen, nam het aantal treinkilometers in 2013 (t.o.v. 2012) toe met respectievelijk 21% en 59%. Toch valt op dat de NMBS voornamelijk elektrisch aangedreven locomotieven inzet, terwijl de privé-operatoren vooral inzetten op dieseltractie.

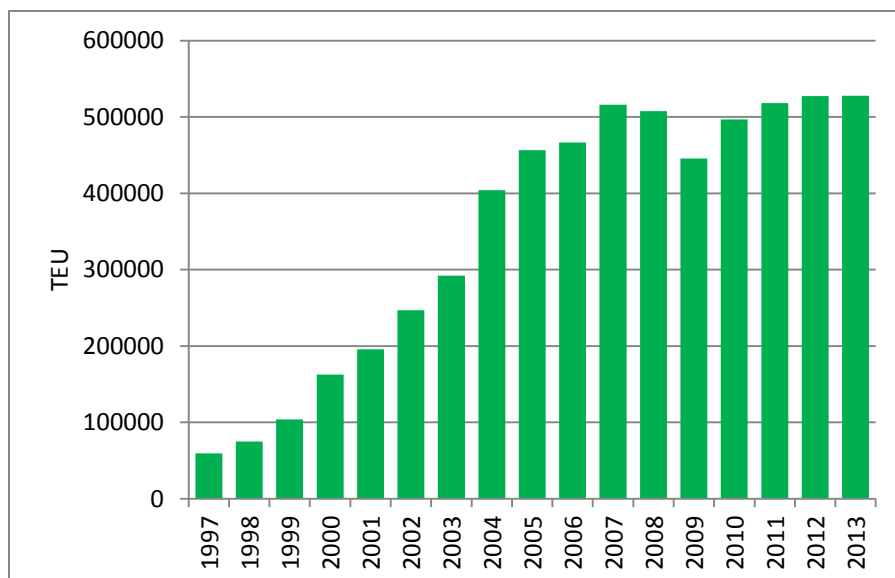
<sup>17</sup> Cijfers voor 2011 en 2013 verkregen via persoonlijk contact met Bruno Hoornaert.



**Figuur 2.17:** Aantal treinkilometer afgelegd door goederentreinen van de NMBS op het Belgische grondgebied, opgesplitst per type tractie (miljoen treinkilometer)

Bron: NMBS, Federaal Planbureau, Infrabel<sup>18</sup>

Net zoals in alle modi en sectoren was ook in het containervervoer per binnenvaart de crisis te merken. De enorme daling in 2009 is dan ook niet uitzonderlijk. Het herstel is wel duidelijk: vanaf 2010 tot en met 2013 is een stijging op te merken waardoor het volume in 2012 de recordwaarde van 2007 (zijnde 515.791 TEU) overstijgt met 2,23%. In 2013 is een lichte stijging van 0,06% ten opzichte van 2012 gerealiseerd (figuur 2.18).



**Figuur 2.18:** Evolutie van het aantal TEU via Vlaamse waterwegen

Bron: Promotie Binnenvaart, berekend op basis van Vlaamse container-terminals

<sup>18</sup> Cijfers sinds 2008 rechtstreeks opgevraagd bij Infrabel – bij Olivier Poglajen.

