

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 628
van **BERT MAERTENS**
datum: 2 februari 2018

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Haven van Zeebrugge - Spoorverbinding met transportcentrum LAR

De minister en de Vlaamse Havenbesturen ondersteunen projecten die vrachtvervoer van de weg halen en verschuiven naar de waterweg of het spoor. Eén van deze projecten is dat van CSP Zeebrugge Terminal ('Containervervoer per spoor tussen Zeebrugge en transportcentrum LAR').

1. Wat is de precieze finaliteit van dit project? Beoogt de minister met de ondersteuning van dit project het verschuiven van bestaande dan wel toekomstige goederenstromen naar spoor of waterweg?
2. Is de spoorterminal LAR op heden geschikt voor dit project? Zo neen, zullen er vanuit de Vlaamse overheid investeringen gebeuren?
3. Wat is de totale geraamde kostprijs van dit project? Welke financiële ondersteuning bieden de verschillende partners in dit project?
4. Wanneer start dit project en wat is de duurtijd?
5. Wat is de geraamde impact van dit project op het vrachtverkeer via de weg?
6. Hoe wordt de continuïteit van deze impact verzekerd, ook na het einde van het project?
7. Wanneer en op basis van welke criteria zal de evaluatie plaatsvinden van dit project?

ANTWOORD

op vraag nr. 628 van 2 februari 2018

van **BERT MAERTENS**

1. De finaliteit van het project is het vervoer van containers via het spoor tussen de haven van Zeebrugge en transportcentrum LAR. De steun wordt gegeven in de opstartfase om het concurrentieel nadeel van het spoor t.o.v. het wegvervoer deels weg te werken. Er wordt gewerkt in drie fases: round trip, mixed block trains, en single trips met als uiteindelijk doel een duurzaam spoorproduct.

Op dit moment fungeert de LAR als logistiek platform of bruggenhoofd voor de afhandeling van oorsprongs- en bestemmingsladingen voor de regio Kortrijk-Doornik-Rijsel. De aanwezige spoorterminal speelt hierin een belangrijke rol. Voor de bediening van het (Noord-)Franse hinterland van de haven van Antwerpen bijvoorbeeld zijn er momenteel twee tot drie treinverbindingen per week met de LAR.

De uitbouw van een structurele dienstverlening via spoorvervoer met de haven van Zeebrugge moet toelaten om ook deze haven beter structureel te verbinden met het natuurlijke hinterland, onder meer Noord-Frankrijk. Dit moet de haven van Zeebrugge aantrekkelijker maken voor maritieme rederijen en de mogelijkheid bieden om bijkomende afvaarten aan te trekken met potentiële groei in deepsea-trafieken tot gevolg en versterking van de roro-trafieken. Een synchromodale ontsluiting met het Zeebrugse hinterland kan als hefboom fungeren en voor het nodige aanzuigeffect zorgen.

De steunmaatregel dient vooral om het kostennadeel van het spoorvervoer ten opzichte van het wegvervoer in de opstartfase weg te werken.

Het betreft in eerste instantie bestaande volumes die van de weg naar het spoor worden verschoven. In een volgend stadium is het ook de bedoeling om toekomstige volumes aan te trekken.

2. Er wordt noch vanuit Vlaanderen, noch vanuit de havenbesturen in het kader van deze projectoproep financiële ondersteuning geboden voor infrastructuur. Het betreft een project met als focus het wegwerken van het kostennadeel van het spoor ten opzichte van het wegvervoer. De spoorterminal LAR zou in haar huidige situatie dan ook voor dit project moeten geschikt zijn.
3. De totaal geraamde subsidie ten aanzien van het project bedraagt 200.000 euro. De Vlaamse overheid betaalt hiervan de helft (100.000 euro), het havenbestuur van Zeebrugge betaalt de andere helft volgens het overeengekomen principe van een euro voor een euro. De werkelijke subsidie is maximaal gelijk aan de geraamde subsidie, aangezien alleen de reële vervoerde volumes in aanmerking komen voor subsidiëring.
4. Het project heeft 1 januari 2018 als startdatum en loopt tot 31 december 2020. Deze periode van drie jaar is verenigbaar met de de-minimisregelgeving op basis waarvan deze steun wordt verleend.

5. De impact op het vrachtverkeer via de weg zal een jaarlijkse vermindering kunnen betekenen van gemiddeld 2.400 vrachtwagenritten, en dit gedurende de drie jaren dat het project zal lopen.
6. Eén van de criteria van de projectoproep was dat het project na maximum drie jaren rendabel moet zijn. Doordat met de subsidie het kostennadeel kan worden weggewerkt in de opstartfase, kunnen meerdere verladers bereid zijn om voor het spoor te kiezen in plaats van de weg. Doordat de kritische massa dan zal toenemen, verhoogt de rendabiliteit van de spoorverbinding voor de spooroperator. Dit moet toelaten dat de steun na drie jaar niet meer nodig is en zo de continuïteit kan worden verzekerd. De drie jaren van het project moeten dus als een overgangperiode worden gezien die nodig is om de verladers en/of rederijen verder te overtuigen van het spoorvervoer als efficiënte, effectieve en duurzame oplossing voor het vervoer van containers in vergelijking met het wegvervoer.

CSP Zeebrugge Terminal heeft dit aangetoond met een uitgewerkte business case en een intentieverklaring van een aantal verladers die dit project mee ondersteunen en hiervan gebruik willen maken.

7. Er zal een evaluatie plaatsvinden op kwartaalbasis. CSP Zeebrugge Terminal zal worden betaald op basis van de geboekte resultaten, met andere woorden het aantal effectief vervoerde containers tussen de haven van Zeebrugge en het transportcentrum LAR. Zij dienen hiervoor zowel bij de Vlaamse overheid als bij het havenbestuur van Zeebrugge een rapportering in te dienen die aantoont hoeveel containers er effectief werden vervoerd. Het havenbestuur van Zeebrugge zal – waar mogelijk – via hun traffic management systeem de rapportering over de resultaten van het project ook op kwartaalbasis opvolgen. Deze gegevens maken zij over aan de Vlaamse havencommissaris en aan mijn administratie. Wanneer de resultaten door zowel de Vlaamse overheid als door het havenbestuur worden goedgekeurd, zal er een uitbetaling plaatsvinden.