Vlaams Parlement

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1217
van **BERT MAERTENS**
datum: 20 mei 2021

---

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

Project Novatrans - open spoorverbinding tussen Zeebrugge en Dourges - Impact en ondersteuning

Via mijn schriftelijke vraag nr. 655 van 8 februari 2018 ondervroeg ik de toenmalige minister van Mobiliteit en Openbare Werken over het project Novatrans - open spoorverbinding Zeebrugge-Dourges. Dit was één van de projecten die de toenmalige minister en de Vlaamse havenbesturen ondersteunden om vrachtvervoer van de weg te halen en te verschuiven naar de waterweg of het spoor.

Uit het antwoord op mijn vraag bleek dat het opzetten van een open spoorverbinding tussen Zeebrugge en Dourges het doel van het project was. In een opstartfase zou er in een frequentie voorzien worden van drie ritten heen en terug per week. In het tweede jaar zou dit aantal evolueren naar vijf. Deze verbinding naar Dourges betekende een gemakkelijke en snellere verbinding naar Frankrijk in het algemeen en ook naar Spanje. Ladingen die per vrachtwagen de grens overgaan, zouden nu via het spoor gaan. Dit zou ervoor zorgen dat er meer lading in één keer kan worden vervoerd, waardoor ook de attractiviteit van de haven zou verhogen. Het was de bedoeling om via deze spoorconnectie jaarlijks 13.600 ritten van vrachtwagens van de weg te halen.

Het waren de Vlaamse overheid en het havenbestuur van Zeebrugge die beide elk 100.000 euro zouden subsidiëren aan de Franse spooroperator Novatrans. Deze centen dienden vooral om het kostennadeel van het spoorvervoer ten opzichte van het wegvervoer in de opstartfase weg te werken. Er werd verwacht dat de begunstigde op langere termijn ook extra volumes zou aantrekken. Het project had 1 januari 2018 als startdatum en liep tot 31 december 2020. Er werd verwacht dat de rendabiliteit van deze spoorverbinding in die periode zou verhogen, waardoor ook de financiële steun niet meer nodig zou zijn en waardoor de spoorverbinding duurzaam zou worden. Er zou een evaluatie plaatsvinden op kwartaalbasis. Novatrans zou worden ondersteund op basis van de werkelijke resultaten en moest daarom een rapportering indienen bij de Vlaamse overheid en het havenbestuur van Zeebrugge, die aantoont hoeveel containers er effectief werden vervoerd.

1. Hoeveel containers werden er via dit project effectief vervoerd? Graag een opsplitsing per jaar (2018, 20219 en 2020).
2. Wat was de impact van het project op het vrachtverkeer via de weg? Hoeveel vrachtwagenritten werden er op die manier bespaard? Graag ook hier een opsplitsing per jaar.

3. Wat was de financiële ondersteuning die de twee partners in het project uiteindelijk hebben geboden? Graag een opsplitsing per partner en per jaar.
4. Wat was de eigen financiële inbreng van Novatrans in het project? Graag een opsplitsing per jaar.
5. Wanneer vond de laatste evaluatie plaats van het project? Welke partners waren daarbij betrokken? Wat waren de belangrijkste conclusies van de evaluatie?
6. Welke initiatieven zal de minister nemen om de impact van het project te verzekeren? Wordt een voortzetting van het project overwogen?

LYDIA PEETERS
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

ANTWOORD
op vraag nr. 1217 van 20 mei 2021
van **BERT MAERTENS**

---

1. **2018**: De spoorverbinding tussen de Haven van Zeebrugge en Dourges werd later opgestart dan voorzien o.a. omwille van de stakingsacties van het spoorwegpersoneel in Frankrijk. In 2018 werden dus geen containers per spoor vervoerd.

   2019:
   - Q1: 2194 TEU. Containers : 1196
   - Q2: 2411,5 TEU. Containers : 1295
   - Q3 : 2172,25 TEU Containers : 1122

   2020: 7931,75 TEU. Containers: 4368
   TEU (Twenty Foot Equivalent Unit) is een standaardmaat voor containers. 1 TEU is een container van 6,10 meter lang, 2,44 m breed en 2,59 m hoog. Binnen dit project werden vooral 30'- en 45'-containers vervoerd.

2. **2019**: 6025 vrachtwagenritten bespaard
   2020: 7050 vrachtwagenritten bespaard

3. Om een economisch duurzame spoorverbinding op te bouwen, moet de bezettingsgraad van een trein voldoende hoog zijn. Naast het structurele kostennadeel van de trein t.o.v. vervoer met de vrachtwagen dat tijdelijk en gedeeltelijk met een subsidie overbrugd wordt, moeten verladers en/of rederijen met andere woorden overtuigd worden dat het spoorproduct betrouwbaar is. Onder deze voorwaarden zullen verladers bereid zijn om commerciële contracten aan te gaan op (middel)lange termijn en zullen ze bereid zijn om te kiezen voor spoorvervoer in plaats van de weg.

   Aangezien het grootste risico voor een nieuw spoorproduct het ontbreken van volume in beide richtingen (import en export) is, was de voorziene steun hoger in het eerste jaar van de opstart in vergelijking met latere jaren (= degressiviteit). M.a.w. een subsidie voor nieuwe spoorproducten moet vooral het opstartrisico verkleinen.

   Het Vlaams Gewest keerde 100.000 euro steun uit in 2019. De Haven van Zeebrugge keerde eveneens 100.000 euro steun uit in 2019.

4.

	2019 Février à Decembre	2020	2021 Janvier à Mai
Nb Train RT	**146**	**228**	**113**
Nb UTI	**3613**	**4368**	**2331**
TOTAL CHARGES ANNUELLES	1 471 570 €	2 203 776 €	1 104 518 €

   Bron: Maatschappij van de Brugse Zeehaven

5. Het Departement Mobiliteit & Openbare Werken en de Haven van Zeebrugge hebben dit project van bij het begin gemonitord. De belangrijkste conclusie is dat de verleende

subsidie maar een deeltje van het verhaal is. Macro-economische ontwikkelingen (Brexit, de marktverwachtingen rond Brexit en de economische recessie naar aanleiding van de covid-pandemie) spelen een veel grotere rol in de ontwikkeling van een duurzaam spoorproduct. Desalniettemin kan een subsidie een deel van de opstartrisico's opvangen, waardoor een nieuwe spoordienst een grotere kans heeft om zich in de markt te positioneren ondanks de volatiliteit van het ladingaanbod.

6. Tot op vandaag rijdt de spoordienst Zeebrugge-Dourges nog steeds. Ze rijdt in een rotatie van 3x/week, zonder verdere ondersteuning. De doelstelling van het project is dus bereikt. Het relatieve succes van dit project is geen indicatie in de ene of de andere richting dat er nieuwe gelijkaardige initiatieven zullen genomen worden.