

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 595

van **JOHAN DECKMYN**

datum: 11 januari 2022

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Bevaarbare Noordelijke IJszee - Impact op de Vlaamse havens en economie

Ten noorden van Rusland bevindt zich de Noordelijke IJszee. De zee is grotendeels bedekt met een dikke ijslaag. De klimaatverandering zorgt er echter voor dat de Noordelijke IJszee steeds meer overwogen wordt als alternatieve route voor het Suezkanaal. In de zomer is de Noordelijke IJszee namelijk steeds bevaarbaarder. Om de route het hele jaar open te houden, heeft Russisch president Poetin een vloot van ijsbrekers klaarstaan. Die vloot moet uitgebreid worden van de huidige 41 ijsbrekers naar 52 in 2035. Dat Rusland potentieel ziet in de gewijzigde klimatologische omstandigheden in het noordpoolgebied blijkt ook uit het feit dat het land vorig jaar 's werelds eerste drijvende kerncentrale over de Noordelijke IJszee sleepte om het havenstadje Pevek klaar te stomen voor een sleutelrol in zijn poolstrategie.

De klimaatverandering zal zich de komende decennia blijven doorzetten, waardoor het te verwachten valt dat de noordelijke zeeroute steeds aantrekkelijker zal worden. De route verkleint de afstand tussen de Vlaamse havens en die van Azië met ruim een derde ten opzichte van de drukke route door het Suezkanaal.

De federale overheidsdienst (FOD) Buitenlandse Zaken zou een arctische strategie aan het voorbereiden zijn waarin ook deze ontwikkelingen in zouden kunnen worden opgenomen. Ook Nederland beschikt al over een 'Nederlandse Polaire Strategie 2021-2025'. Hierin wordt ook melding gemaakt van "de voorziene toename van scheepvaart via de noordelijke routes".

1. Merken de Vlaamse havens vandaag al de impact van een steeds navigeerbaardere Noordelijke IJszee of is de impact voorlopig veeleer beperkt? Zijn daaromtrent cijfers bekend?
2. Bereiden de Vlaamse havenbedrijven en/of de Vlaamse Regering zich voor op een heroriëntering naar het noorden? Is het volgens de minister opportuun om hieromtrent iets over op te nemen in de Vlaamse havenstrategie?
3. Heeft de minister weet van de ontwikkeling van een arctische strategie door de FOD Buitenlandse Zaken? Werd de minister daarbij betrokken?

Zo ja, op welke manier werd de minister op de hoogte gesteld en/of betrokken?

Zo niet, waarom niet, en zal de minister hieromtrent contact opnemen met de federale collega's?

ANTWOORD

op vraag nr. 595 van 11 januari 2022

van **JOHAN DECKMYN**

1. Vandaag is de volledige route voor alle havens in de EU goed voor ongeveer 17 miljoen ton en +/- 640 schepen op jaarbasis.

Specifieke cijfers voor de Vlaamse havens zijn niet beschikbaar. De Vlaamse havens hebben aangegeven de impact tot heden als zeer beperkt in te schatten, in lijn met de Europese cijfers. Op korte termijn wordt door hen hier geen verandering in verwacht door de hoge kosten om de route bevaarbaar te maken/houden en lijnvaart die momenteel op deze route niet mogelijk is door de slechts tijdelijke bevaarbaarheid.

Voor de export van LNG vanuit de aardgaswinning in het Russische Sabetta is er wel concrete impact. In de zomer wordt hiervoor de zogenaamde "noordelijke route" gebruikt (vanuit Sabetta oostwaarts). In de winter is die route dichtgevroren. Dan wordt de LNG tot in Zeebrugge vervoerd met ice-class LNG-tankers, daar overgeslagen in klassieke LNG-tankers, en van daar uit verder naar de definitieve bestemming gebracht. Door de klimaatverandering en door de inzet van steeds krachtigere ijsbrekers wordt de noordelijke route stilaan gedurende een langere periode van het jaar bevaarbaar, waardoor de noodzaak om via Zeebrugge te exporteren stelselmatig afneemt. Tot nu toe is de impact beperkt, maar een verdere afname van het jaarlijks volume transshipment van Russische LNG in Zeebrugge valt sowieso te verwachten.

North Sea Port verwacht dat voor hen de impact in de toekomst ook beperkt zal zijn gezien in hun haven de goederenstromen vanuit Azië beperkt zijn.

2. Hoewel de meeste grote rederijen tot heden geen voorstander zijn van deze route, is het een ontwikkeling die we dienen op te volgen. Een mogelijke verdere ontwikkeling van de vaarroutes via de Noordelijke IJszee kunnen immers consequenties hebben voor de competitieve positie van onze havens. Ook het ecologische en duurzaamheidsperspectief dient bij de mogelijke verdere ontwikkeling van vaarroutes in de kwetsbare arctische regio in ogenschouw genomen worden. Dergelijke geopolitieke vraagstukken worden best in Europees verband opgenomen. In de Vlaamse havenstrategie is de ambitie opgenomen om de terugkoppeling met de havens verder te intensiveren met het oog op Vlaamse standpuntbepaling op Europese en internationale fora.
3. De FOD Buitenlandse Zaken werkt aan een "arctische strategie". Na een interne denkoefening binnen de FOD worden nu de eerste stappen gezet voor een bredere discussie met andere overheden en de privésector. De Vlaamse overheid heeft aangegeven hierin mee te willen denken wat verwelkomd werd door de FOD Buitenlandse Zaken.

Op 28 januari werd alvast door de FOD samen met het Egmontinstituut een webinar georganiseerd waar mijn diensten aan deelnamen.