

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 776

van **WIM VERHEYDEN**

datum: 10 februari 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Havens Zeebrugge en Antwerpen - Interconnectiviteit

Om de meerwaarde van de fusie tussen de havens van Zeebrugge en Antwerpen zo goed mogelijk te benutten, zal Port of Antwerp-Bruges veel energie steken in de interconnectiviteit. Het goederenvervoer per spoor tussen Zeebrugge en Antwerpen zal worden gebundeld, de estuaire vaart door binnenschepen op de Noordzee zal worden verbeterd en binnenkort worden uitgerold en tevens staat er een nieuwe verbinding via pijpleidingen op de prioriteitenlijst.

De Zeehaven van Brugge ontving in 2017 de eerste Volvo Cars-trein uit het Chinese Heilongjiang. Deze eerste trein was de officiële start van de 'New Silk Road', de treinverbinding tussen Heilongjiang en Zeebrugge met vier tot zes vertrekken per week. Op jaarbasis verwachtte men via die nieuwe spoordienst zo'n 30.000 tot 40.000 nieuwe Volvo-wagens naar de Zeebrugse haven te brengen.

1. Welke goederen worden nu vooral via het spoor vervoerd?
2. Aangezien Zeebrugge de grootste autohaventerminals van Europa heeft, is het interessant om te weten hoeveel van deze toch wel specifieke trafieken per spoor verder vervoerd worden.
3. Wat de fusie en de voorspelde bundeling van het goederenvervoer per spoor tussen Zeebrugge en Antwerpen betreft, welke concrete realisaties op het terrein zijn al zichtbaar?
4. Zal de te verwachten Chinese invasie van elektrische auto's het voorbeeld van Volvo (onderdeel van de Chinese Geely-groep) volgen met een spoorverbinding?
5. Hoever staat het met de plannen voor een verbinding via pijpleidingen die op het verlanglijstje van de fusiehaven Port of Antwerp-Bruges staat?

ANTWOORD

op vraag nr. 776 van 10 februari 2023

van **WIM VERHEYDEN**

1. In hoofdzaak zijn dit intermodale ladingseenheden zoals containers en trailers. Er is al een uitgebreid netwerk die voeding geeft aan de diverse shortsea diensten vanuit Zeebrugge (UK, Ierland, Scandinavië, Spanje ...). Uiteraard neemt het vervoer van nieuwe wagens per spoor ook toe, zeker nu er een acuut chauffeur tekort is in de sector van de automotive logistiek.
2. Zeebrugge is inderdaad een wereld hub voor de logistiek van nieuwe wagens. Het merendeel komt/vertrekt via een maritieme link (50.8%), gevolgd door het wegtransport (32.5%) en het vervoer per spoor (16.7%). Dit zijn cijfers van 2021. Port of Antwerp-Bruges geeft aan dat er meer gekeken wordt naar spoorvervoer, ook ten gevolge van vergroening en chauffeurstekort.

Het zijn echter de producenten die beslissen of ze bepaalde volumes op de trein naar Zeebrugge zetten. Vanuit Zeebrugge is er minder vervoer per spoor omdat de wagen van hieruit meestal naar de dealer gaat en dan komt spoor minder in aanmerking.

3. Op vlak van infrastructuur is er de verdere afwerking van het masterplan van Infrabel, die voorziet in een derde en vierde spoor tussen Brussel en Brugge. De verbinding Gent-Antwerpen blijft echter een aandachtspunt. Recent werd ook het nieuw vormingsstation in gebruik genomen.

Er was al de bestaande regelmatige dienst tussen Zeebrugge en Mainhub in Antwerpen. Deze trein bundelt lading van 3 intermodale terminals in Zeebrugge. Op 27 februari start een nieuwe bijkomende dienst tussen Zeebrugge en Combinant in Antwerpen meermaals per week.

4. Het is zoals steeds een initiatief van de producenten om volumes nieuwe wagens via het spoor te vervoeren, ook vanuit China. Het schip blijft hiervoor nog de meest optimale oplossing omdat men grotere volumes ineens kan vervoeren. Bij gebrek aan scheepscapaciteit is het niet ondenkbaar dat er nog Chinese producenten een bijkomende optie via het spoor gaan verkiezen.
5. De geplande verbinding via pijpleidingen is het GRUP leidingstraat Antwerpen – Ruhr, dat Antwerpen langs het Albertkanaal via Nederland (Geleen) met het Duitse Ruhrgebied zou moeten verbinden. Dit GRUP is na beslissing van de Vlaamse Regering stopgezet op 20 januari 2023. De Vlaamse Regering heeft geoordeeld dat het GRUP na de vele inspraakreacties en extra onderzoek grondig bijgestuurd moet worden om alle onteigeningen voor gebouwen te voorkomen, natuurschade maximaal te voorkomen en de leidingstraat volledig in te zetten voor de klimaat- en energietransitie richting minder fossiel. De Vlaamse Regering verwacht hiervoor een Letter of Intent (LoI) van de industrie, waarin de intenties, timing, beheer, financiële tussenkomst en flankerend beleid duidelijker worden. Voorlopig ligt het proces dus stil en ligt het initiatief bij de industrie. Op basis van de LoI kan er beslist worden hoe het GRUP een doorstart kan maken.