

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1111
van **BERT MAERTENS**
datum: 22 mei 2018

aan **BEN WEYTS**

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

Afvaltransport via binnenvaart - Initiatieven

In zijn antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 1817 van 20 september 2017 over afvaltransport via binnenvaart gaf de minister aan dat hij de resultaten van de proefprojecten in Vlaams-Brabant en Antwerpen wenste af te wachten, alvorens met andere intercommunales contact op te nemen over de mogelijkheden om ook hun huishoudelijk afval via de binnenvaart te vervoeren. De Vlaamse Waterweg nv zou in de komende maanden contact opnemen met verschillende intercommunales.

In november 2017 organiseerde Vanheede Environmental Logistics in samenwerking met Blue Line Logistics in het kader van Flanders Recycling Hub een proefvaart tussen Laakdal over Antwerpen naar Izegem en terug. De resultaten waren alvast veelbelovend. De organisatoren wijzen wel op een knelpunt, waar De Vlaamse Waterweg nv een rol in speelt: de kade-infrastructuur is er niet overal op voorzien om te laden en te lossen met een haakwagen.

1. Heeft de minister reeds zicht op de bevindingen van de proefprojecten in Vlaams-Brabant en Antwerpen? Zo ja, kan hij deze nader toelichten?
2. Werden er door De Vlaamse Waterweg nv reeds contacten gelegd met andere intercommunales in het kader van afvaltransport via binnenvaart?
3. Is de minister van oordeel dat, bij nieuw te realiseren of te renoveren kaaimuren, deze erop voorzien moeten worden om het laden en lossen met een haakwagen mogelijk te maken? Zo ja, welke initiatieven zal de minister hiertoe nemen?
4. Welke andere initiatieven zal de minister nemen om afvaltransport via binnenvaart te faciliteren en te stimuleren?

ANTWOORD

op vraag nr. 1111 van 22 mei 2018

van **BERT MAERTENS**

1. Het project in Vlaams-Brabant is volledig opgestart sinds eind januari 2018.

De voorbije maanden is gestreefd naar een optimalisatie van het transport. Regelmaat, volume en samenwerking in de organisatie zijn behaald. Het project is dus zeker succesvol te noemen.

Er zijn wel nog enkele punten waarmee moet rekening worden gehouden bij het afsluiten van toekomstige projecten:

- De omhaling van huishoudelijk afval is onregelmatig qua volumes en tonnages. Bij het maken van toekomstige kostenbatenanalyses dient hiermee rekening te worden gehouden.
- Binnenschepen met een kleinere lading worden in de haven Van Antwerpen uitgesteld naar behandeling toe tegenover grotere schepen. Dit uitstel kan kostprijsverhogend werken.

Vanuit de Intercommunale Ontwikkelingsmaatschappij Kempen zijn thans nog geen bevindingen opgesteld.

- 2+4. Momenteel worden met de Intergemeentelijke samenwerking voor afvalverwerking (ISVAG) de mogelijkheden nagegaan om afvalstromen op het water te zetten. ISVAG heeft aangegeven dat de waterweg wordt meegenomen in hun verder beleid. Daarnaast zijn er ook initiatieven vanuit de privésector rond het transport van bedrijfsafval (hout en metaalafval) waarbij De Vlaamse Waterweg nv nagaat in hoeverre zij dit kunnen faciliteren.
3. Bij het realiseren en renoveren van kaaimuren kan de aanvrager/toekomstig gebruiker zijn specifieke wensen kenbaar maken aan De Vlaamse Waterweg nv. Evenwel is de keuze van het schip (deklading) en de vaarweg (kanaal t.o.v. rivier) waar de kade is gelegen, het meest bepalend om te zien wat mogelijk is. Bij kanalen is de afstand tussen waterlijn en kade 1,5 meter met beperkte fluctuaties. Rivieren en vooral tijgebonden rivieren zijn gekenmerkt met grotere fluctuaties. Het laden en lossen met een haakwagen is dus niet altijd mogelijk.