Vlaams Parlement

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 718
van **ORRY VAN DE WAUWER**
datum: 2 april 2019

---

aan **BEN WEYTS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Vervoer op Albertkanaal - Vermindering uitstoot

Op 27 maart 2019 kopte de Gazet van Antwerpen dat het Albertkanaal de meest vervuilende waterweg is van Vlaanderen. Dit ligt in de lijn der verwachtingen, aangezien het Albertkanaal ook de drukste vaarweg is van Vlaanderen en wordt benoemd als de slagader van de Antwerpse haven. Toch is een aandeel van 38% van de totale stikstofoxide van alle Vlaamse waterwegen en havens uitzonderlijk hoog, zelfs een pak hoger dan het aandeel van de Antwerpse haven. Het vervoer over water is weliswaar nog steeds ecologisch meer verantwoord dan het verkeer over de weg, maar maatregelen ter verbetering zijn noodzakelijk.

1. Welke maatregelen worden reeds getroffen om de uitstoot op de Vlaamse waterwegen te beperken?
2. Welke maatregelen zullen worden getroffen om de uitstoot op de Vlaamse waterwegen verder te verminderen?
3. Zullen er specifieke of extra maatregelen getroffen worden om de uitstoot op het Albertkanaal te verbeteren? Welke ambitie wordt hierin uitgesproken?

Deze vraag werd gesteld aan de ministers Ben Weyts (718), Koen Van den Heuvel (322).

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

GECOÖRDINEERD ANTWOORD
op vraag nr. 718 van 2 april 2019
van **ORRY VAN DE WAUWER**

---

1. Vlaanderen kampt met te hoge concentraties aan stikstofdioxiden (NO2). In het ontwerp "Luchtbeleidsplan 2030" is het saneren van de NO2 uitstoot dan ook één van de beleidsprioriteiten.
   De belangrijkste bron van NO2 is het wegverkeer, met een bijdrage van 41% van de totale uitstoot in Vlaanderen in 2016. De binnenvaart vertegenwoordigt 2% van de Vlaamse uitstoot. De voorbije 10 jaar daalde de uitstoot van de binnenvaart reeds met ca. 30% door de inzet van schonere brandstoffen en motoren.

   Specifiek voor de binnenvaart zijn in het luchtbeleidsplan een aantal concrete maatregelen opgenomen. Een belangrijke maatregel die recent is genomen, is de Europese NRMM-verordening (2016/1628) waardoor vanaf 2019-2020 nieuwe hoofd- en hulpmotoren moeten voldoen aan strengere emissienormen. Deze zogenaamde fase V emissienormen liggen tot 85% lager liggen dan de huidige normen. Het is dus zaak om enerzijds het gebruik van nieuwe motoren te stimuleren en anderzijds de uitstoot van de bestaande vloot ook op dit emissieniveau te krijgen via nabehandelingstechnieken, alternatieve brandstoffen, …

   Om dit te realiseren wordt in de periode 2018 - 2021 een vergroeningsconsulent ingezet die de taak heeft om de Belgische binnenvaartondernemer op de hoogte te brengen van de kennis en de mogelijkheden inzake vergroening. Geïnteresseerde binnenvaartondernemers zullen begeleiding krijgen bij het opstellen van een concrete businesscase ter ondersteuning van een investeringsbeslissing.

   Om de uitstoot op de Vlaamse waterwegen te beperken zijn reeds volgende maatregelen genomen:
   - subsidiemaatregelen lopend over 3 jaar waarbij de binnenvaartondernemers steun krijgen voor de installatie van nieuwere (en schonere) motoren en waar nodig bijkomende nabehandelingstechnieken. Bij de steunmaatregel nabehandelingstechnieken is een OBM (on board measuring) verplicht waardoor de overheid controle kan voeren over de uitgestoten emissies;
   - er wordt over heel Vlaanderen walstroom voorzien voor de stilliggende schepen zodat deze geen scheepsgeneratoren moeten gebruiken om de nodige energie aan boord aan te maken, waardoor de uitstoot kan teruggedrongen worden;
   - een vergroeningsconsulent staat gratis ter beschikking van binnenvaartondernemers, met als doel hen te adviseren over vergroening en nieuwe beleidsmaatregelen om zodoende de binnenvaart actief te ondersteunen en te begeleiden naar alternatieve energiebronnen en de schoonste motoren (Stage V)
   - automatisering van de sluizen waardoor een effectiever vaarschema voor de schepen ontstaat en hierdoor een emissievermindering bereikt wordt.

   Deze maatregelen hebben niet enkel tot doel de Vlaamse vloot te moderniseren en zo de emissies te verminderen, maar zijn ook van toepassing op de internationale scheepvaart die op de Vlaamse waterwegen vaart.

2. De komende jaren zal verder onderzoek gebeuren naar alternatieve, innoverende brandstoffen en technieken. Zo neemt Vlaanderen ook deel aan het Europese CLINSH-

project (Clean Inland Shipping) dat in 2016 werd gestart en loopt tot eind 2020. Dit project wil de impact van de binnenvaart op de luchtkwaliteit in stedelijke gebieden verkleinen. Onderdeel hiervan is een demonstratie van emissiereducerende technieken en alternatieve brandstoffen op dertig schepen met monitoring van de emissies van NOx en fijn stof. De uitkomsten hiervan moeten inzicht geven in de meest kosteneffectieve milieumaatregelen. Verder zet het project in op een betere emissie-inventarisatie en luchtmodellering en de doorrekening van vergroeningsscenario's zodat dit alles kan uitmonden in beleidsaanbevelingen voor de periode 2022–2030.

Het Vlaamse Binnenvaartservicesplatform coördineert acties rond het gebruik van walstroom in de binnenvaart waardoor binnenschepen gebruik kunnen maken van elektriciteit in plaats van vervuilende diesel om tijdens het aanmeren in hun energie te voorzien. Momenteel kunnen de Vlaamse binnenvaartondernemers reeds beroep doen op 473 oplaadpunten. Tegen 2020 zullen er 513 oplaadpunten zijn en tegen 2025 nog 82 extra punten. Verder onderzoekt het project de mogelijkheden om een zonaal generatorverbod in te voeren op basis van onder andere lokale luchtkwaliteit en de nabijheid van bewoning.

Vlaanderen stapte ook mee in het BENEFIC-project, een grensoverschrijdend en innovatief project voor de ontwikkeling van laad- en tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen voor transport, dat zal voorzien in subsidies voor 10 walstroominstallaties.

Om de uitstoot verder terug te dringen is het gebruik van bijkomende technologieën nodig, die momenteel volop in ontwikkeling zijn zoals:
- hybride of dieselelektrische aandrijving met behulp van batterijen of brandstofcellen;
- waterstof- en brandstofceltechnologie.

Tankstations een oplaadpunten voor alternatieve brandstoffen en aandrijvingen zullen ook moeten voorzien worden.

Daarnaast wordt ook ingezet op een terugdringing van de broeikasgassen tegen 2050, waarbij ook stimulerende maatregelen nodig zullen zijn zoals demoprojecten om de sector te overtuigen tot het gebruik van bepaalde oplossingen. Eveneens zullen subsidies moeten voorzien worden om binnenvaart op kleine waterwegen en de economische structuur rond deze waterwegen leefbaar te houden.

Gezien het internationaal karakter van de binnenscheepvaart zijn mogelijke maatregelen verbonden aan internationale afspraken en samenwerkingen. Op internationaal vlak wordt door de Centrale Commissie Rijnvaart (CCR) gewerkt aan een fonds om financiële injecties te geven aan hermotorisatie, zodat de Fase V norm versneld doorgevoerd wordt.

3. In het luchtbeleidsplan is ook aandacht voor gebiedsgerichte aanpak om bepaalde zones met verhoogde blootstelling aan luchtverontreiniging met lokaal beleid aan te pakken. Dit is echter vooral het geval in en rond de grote steden (Antwerpen, Gent, Brussel en centrumsteden), aangezien de hoogste NO2-concentraties gerelateerd zijn aan wegverkeer. Overschrijding van de luchtkwaliteitsnorm komen voor op plaatsen met zeer hoge verkeersintensiteit (bijv. ringwegen) en wegen waar de luchtverontreiniging ingesloten zit in bebouwing (de zogenaamde street canyons).

   Zulke hoge concentraties vinden we niet terug rond de waterwegen, waardoor voor de binnenscheepvaart een generiek beleid naar alle waterwegen op zijn plaats is.

   Voor meer informatie wordt verwezen naar het ontwerp "Luchtbeleidsplan 2030" dat raadpleegbaar is via https://www.lne.be/luchtverontreining-vlaamse-plannen.

De meeste emissies worden op het Albertkanaal gemeten, gezien het Albertkanaal de meest bevaren Vlaamse waterweg is. De generieke maatregelen voor vergroening van de binnenvaart zullen ook een gunstig effect hebben op de luchtkwaliteit ter hoogte van het Albertkanaal. De recent ingevoerde snelheidsbeperking en controle erover op het Albertkanaal zal echter ook de uitstoot verminderen.

Daarnaast kunnen ook de projecten WT+ en Port-Liner vermeld worden die einde 2019 vaartuigen met een lagere emissie of nul-emissie zullen laten varen op het Albertkanaal, met ook gunstige effecten op de uitstoot vanop het kanaal.