

**SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 1492  
van **BERT MAERTENS**  
datum: 29 augustus 2016

---

aan **BEN WEYTS**

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

---

*Binnenvaart - Transitie naar LNG*

De haven van Antwerpen en ENGIE sloten recentelijk een concessieovereenkomst voor 30 jaar voor de realisatie van een alternatieve energiehub op kaai 526 en 528 in de haven van Antwerpen. De alternatieve energiehub zal onder meer bestaan uit een bunker- en vulstation met vloeibaar aardgas (LNG) voor binnenvaart. Vanaf eind 2017 kunnen binnenschepen er LNG tanken.

Deze alternatieve energiehub in de haven van Antwerpen zal bijdragen tot de verduurzaming van de transportsector. Het wordt het eerste shore-to-ship LNG-bunkerstation in Europa, bestemd voor de binnenvaart, kleine kustvaarders, baggerschepen en sleepboten.

LNG is qua fijn stof en uitstoot van stikstofdioxide veel milieuvriendelijker dan diesel, de huidige standaardbrandstof in de Europese binnenvaart. In zijn beleidsnota Mobiliteit en Openbare werken. Beleidsprioriteiten 2014-2019 stelt de minister terecht dat hij ervoor wil zorgen dat de scheepvaart haar milieuvoordeel behoudt. Het faciliteren van emissiereducerende technologieën, walstroom, waterstof en LNG wordt daarbij aangehaald.

1. Kan de minister aangeven hoeveel schepen er momenteel op LNG varen op de Vlaamse binnenwateren? Welke groeicurve stelt de minister voorop?
2. Welke maatregelen zal de minister nog nemen om de overschakeling naar LNG in de Vlaamse binnenvaart te bevorderen? Welk budget zullen de waterwegbeheerders ter zake reserveren? Graag een overzicht.

**ANTWOORD**

op vraag nr. 1492 van 29 augustus 2016

van **BERT MAERTENS**

---

1. Bij de opmaak van vaarvergunningen worden geen gegevens over de aandrijving van het schip genoteerd, zodat de waterwegbeheerders niet beschikken over de precieze aantallen schepen die op LNG varen. Volgens schattingen varen momenteel zes schepen op LNG op de Vlaamse waterwegen, hoofdzakelijk op de Schelde-Rijnverbinding tussen Antwerpen en Rotterdam.

De interesse in LNG als scheepsbrandstof neemt geleidelijk aan toe. De groei is echter traag, door de hoge investering, de lage dieselprijs en het grote aantal moderne (tank)schepen die relatief recent werden gebouwd.

2. De ambitie is de vergroening van de binnenvaart optimaal te stimuleren volgens het principe van technologieneutraliteit. Dit betekent dat de focus niet op één alternatief wordt gelegd, maar dat voor elke vraag een oplossing op maat wordt gezocht. Om dit te initiëren, werd een projectaanvraag binnen het Belgisch Fonds voor de Binnenvaart ingediend.

LNG zal vooral een oplossing kunnen bieden aan de grootste klassen van schepen die in continuvaart zijn. Zoals gesteld onder deelvraag 1, zorgen de economische randvoorwaarden (lage dieselprijs) er voorlopig voor dat het gebruik van LNG als scheepsbrandstof geen grote stijging kent.

De waterwegbeheerders hebben samen met andere overheden werk gemaakt van het faciliteren van LNG door aanpassingen door te voeren in de wettelijke kaders. Sinds de toetreding tot het ADN-verdrag (dit is het Europees verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren) hebben schepen die onder de Belgische vlag varen, de mogelijkheid om een uitzondering aan te vragen om LNG als cargo te vervoeren. Wat LNG als brandstof betreft, zijn eveneens de nodige aanpassingen op internationaal niveau gebeurd (via een aanpassing van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn van de Centrale Rijnvaartcommissie).

Binnenschepen kunnen in de Antwerpse haven al sinds 2012 LNG bunkeren via truck-to-ship bunkering. Om efficiënter bunkeren van LNG mogelijk te maken, wordt in de Antwerpse haven momenteel een vast LNG-bunkerstation gebouwd. Omdat het aantal schepen dat op LNG vaart erg beperkt is, zijn thans verdere investeringen op de waterwegen voorlopig niet noodzakelijk. De evolutie wordt evenwel voortdurend opgevolgd.