

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 135

van **WIM VERHEYDEN**

datum: 28 oktober 2021

aan **ZUHAL DEMIR**

VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

Aanleg leidingstraat Antwerpen-Ruhrgebied - Bezwaar Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen (KBV)

Het Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen tekent bezwaar aan tegen de aanleg van pijpleidingen tussen Antwerpen en het Ruhrgebied. De Vlaamse overheid en de Antwerpse haven werken aan een startnota van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) voor een dergelijke ondergrondse leidingstraat. Het KBV ziet niet in waarom men stoffen die ook door binnenschepen kunnen worden vervoerd, door een duur nieuw leidingnetwerk zou transporteren.

Het GRUP dat de Vlaamse overheid en de Antwerpse Haven aan het opstellen zijn, is nodig om het traject vast te leggen voor een ondergrondse leidingstraat vanaf de Antwerpse haven tot aan de grens met Nederland (Geleen) en zo verder naar het Ruhrgebied. De strook ligt op het grondgebied van 45 Vlaamse gemeenten. De leidingstraat zal in een zone van circa 45 meter breed komen te liggen waarin pijpleidingen gebundeld kunnen worden aangelegd. In eerste instantie zal door deze leidingen CO₂ en waterstof worden vervoerd. Dat zijn stoffen die ook per binnenschip kunnen worden vervoerd.

Het [KBV](#) gaat dan ook niet akkoord met de startnota van het GRUP. De organisatie gaat bezwaar indienen bij Omgeving Vlaanderen en spoort binnenvaartondernemers aan om dit ook te doen als zij het niet eens zijn met de plannen.

1. Heeft de minister dit bezwaar al ontvangen? Zo ja, hoe staat de minister tegenover de argumenten van het KBV?
2. Binnenschepen kunnen waterstof en CO₂-gassen zonder hoge overheidsinvesteringen en zonder grote impact op de leefomgeving vervoeren.

Waarom opteert de minister dan in de eerste plaats voor de aanleg van pijpleidingen?

ANTWOORD

op vraag nr. 135 van 28 oktober 2021

van **WIM VERHEYDEN**

Mijn administratie heeft de inspraakreactie op de startnota inderdaad ontvangen.

Het Kenniscentrum is samengevat van mening:

- dat de Binnenvaart een alternatief vormt voor de leidingstraat en meent dat er, in functie van de economische doeleinden die nagestreefd worden door middel van dit GRUP, andere pistes bewandeld moeten worden;
- dat de binnenvaart een milieuvriendelijke, duurzame en veilige vervoersmodus is;
- dat Binnenvaartbedrijven actief op de markt van nieuwe innovatieve producten zijn en in het bijzonder (alternatieve) brandstoffen aan het onderzoeken.
- dat uit hun technische studies blijkt dat ook CO2 en waterstof geschikt zijn voor binnenvaart vervoer.

Dit vergt enkel aanpassingen aan bestaande schepen en/of nieuwbouw schepen maar geen nieuwe infrastructuur. Bestaande kanalen en rivieren zijn hiertoe geschikt.

Ik heb zeker begrip voor het standpunt. De Binnenvaart is zonder twijfel een essentiële vervoersmodus. Maar in mijn ogen kan het niet de bedoeling zijn om de modi in concurrentie te brengen. Op de ronde tafel van oktober is door de experts sterk gepleit voor een multimodale benadering waarin binnenvaart en leidingen complementair zijn. Om een energietransitie en de transitie naar een CO2-neutraliteit waar te maken zullen we dus verschillende modi nodig hebben. Het is dus niet een of/of verhaal maar wel een en/en verhaal.

Zonder het belang van de binnenvaart nu te willen beoordelen heeft dit GRUP de doelstelling om de zeehaven van Antwerpen te verbinden met Geleen en het Ruhrgebied. Het Albertkanaal naar Luik heeft daarin een concrete rol maar verbindt niet alle beoogde clusters. De scheepvaart heeft ook als beperking dat niet alle kades geschikt zijn voor het transport van gevaarlijke gassen/vloeistoffen. Hierop zit bijgevolg ook een beperking van de bedrijven die kunnen worden aangetakt. In de meeste gevallen is er dus voor- en natransport nodig.

Voor bepaalde bedrijven langs het Albertkanaal kan transport via het water een oplossing zijn, maar het Albertkanaal is wellicht geen volwaardig alternatief. De experts beschouwen het transport over het water dus niet als concurrentieel, maar als een complementaire transportmodus.