

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 200

van **WIM VERHEYDEN**

datum: 29 oktober 2021

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Walstroomvoorzieningen voor zeeschepen - Stand van zaken

In Vlaanderen is walstroom al goed ingeburgerd voor binnenschepen - binnenvaartschippers kunnen momenteel al op 764 locaties een beroep doen op walstroom - maar de wetgeving loopt achter op het gebied van walstroom voor zeeschepen.

De uitstoot van zeeschepen in havengebieden wordt vooral genoteerd aan de ligplaats: tot 70% van de totale emissie komt vrij nadat de schepen aangemeerd zijn aan de kade. De zware dieselmotoren blijven immers draaien om alles aan boord operationeel te houden. In de haven is het laten draaien van de dieselmotoren echter onnodig milieubelastend. Het veroorzaakt voornamelijk uitstoot van CO₂, NO_x en PM10-fijnstof. Ongeveer de helft van de uitstoot van stikstof, fijnstof en zwavel in de haven gebeurt door de scheepvaart. De uitstoot kan, door het kader dat twee jaar geleden werd gecreëerd, tot 75% gereduceerd worden als de zeeschepen aangesloten worden op het elektriciteitsnet van de wal: de zogenaamde 'walstroom'. De Vlaamse regelgeving werd geënt op Europese specificaties en normen. Zo werkt Vlaanderen mee aan een uniform Europees systeem voor walstroom.

Concreet zou in de Antwerpse haven de totale uitstoot van de haven op termijn met een derde kunnen dalen door het gebruik van walstroom. Dat komt overeen met de uitstoot van een middelgrote stad in Vlaanderen. Bovendien is walstroom bijna geruisloos, terwijl een scheepsmotor snel 90 à 120 decibel (dBA) produceert.

In het kader van het [ECO2PROFIT-project](#) voerden het havenbestuur van Zeebrugge en de provinciale ontwikkelingsmaatschappij (POM) West-Vlaanderen een onderzoek naar de mogelijkheden van walstroom. Uit dat onderzoek blijkt dat de combinatie van walstroom met hernieuwbare energiebronnen de winsten nog groter maakt. Met de nabijgelegen grote windmolenparken wilde de Haven van Zeebrugge deze oplossing uittesten. Toch kwam walstroom nog maar vrij recentelijk onder de aandacht. Sinds kort mogen zeeschepen in de Noordzee en de Europese havens enkel nog zwavelarme brandstoffen gebruiken. Die zijn heel wat duurder, waardoor kostenbesparingen nodig zijn. Met walstroom zou dat in veel gevallen mogelijk zijn, maar door het ontbreken van een internationale ISO-standaard werd deze optie veelal uit de weg gegaan. Die norm is er sinds kort wel, waardoor er nu eindelijk zekerheid is over hoe walstroom technisch moet worden georganiseerd om de vereiste certificaten voor de installatie te behalen.

Intussen zijn er in Zeebrugge en Antwerpen al enkele toepassingen van walstroom, maar het havenbestuur van Zeebrugge wil het principe op grotere schaal stimuleren in de terminals waar dit zinvol is. In het kader van het Europese ECO2PROFIT-project gaf het havenbestuur, samen met de provinciale ontwikkelingsmaatschappij West-Vlaanderen, het

studiebureau Ingenium de opdracht om na te gaan of het technisch en financieel haalbaar is om walstroomfaciliteiten aan wal en op de schepen te installeren. De specialisten bestudeerden hiervoor de helft van de trafiek in de haven van Zeebrugge.

Door de omvang van het project en de diversiteit van de schepen betreft het een uniek onderzoek in Vlaanderen. Uit de economische haalbaarheidsstudie blijkt alvast dat overschakelen op walstroom wel degelijk heel wat financiële, maatschappelijke én ecologische voordelen oplevert, al geldt dit niet voor de volledig bestudeerde vloot. Maar indien nieuwe schepen systematisch van walstroom worden voorzien en er gemeenschappelijke projecten met andere zeehavens komen om de overschakeling te stimuleren, kunnen onze Vlaamse havens er binnenkort een stuk milieuvriendelijker en stiller op worden.

Enkele resultaten van de economische haalbaarheidsstudie:

- De bedrijven die de brandstof betalen, besparen naar schatting jaarlijks 1,8 miljoen euro op energiekosten;
- Indien de voorgestelde omschakeling naar walstroom er komt, kan de gemeenschap jaarlijks 6,4 miljoen euro op externe kosten (gezondheidskosten, schade aan het ecosysteem,...) besparen;
- Nu al is walstroom interessant voor een kwart van het aantal 'calls' in Zeebrugge;
- Momenteel is walstroom niet rendabel voor alle terminals omdat te veel verschillende schepen moeten worden omgebouwd;
- Walstroom is vooral voordelig voor 'shortsea shipping' en binnenvaart, zeker als de schepen relatief lange tijd aan wal liggen;
- Kosten: 50 euro per ton CO₂ voor omschakeling van de volledig bestudeerde trafiek;
- Indien enkel de rendabele cases overschakelen (een kwart van de trafiek in Zeebrugge): financiële winst van 7 euro per ton CO₂.

1. Zijn de plannen om het Antwerpse Deurganckdok in 2019 te voorzien van walstroom ondertussen uitgevoerd? Indien niet, welke knelpunten liggen aan de oorzaak van de vertraging?
2. Is men van plan om in alle dokken in de Antwerpse haven walstroomvoorzieningen uit te bouwen? Zo ja, welke tijdshorizon hanteert men daarvoor? Zo niet, welke redenen liggen hier aan de basis?
3. Momenteel wordt er werk gemaakt van een meerjarenplan walstroom.
Kan de minister een stand van zaken geven en bevestigen wanneer dit plan geïmplementeerd zal worden? Wordt in dit meerjarenplan ook de uitbouw van walstroom voor zeeschepen in de Vlaamse havens verder uitgewerkt?
4. Het doel om in 2025 naar 600 oplaadpunten voor de binnenvaart te gaan, is reeds bereikt.
Wordt de doelstelling naar 2025 bijgesteld? Zet de minister in op bijkomende oplaadpunten?
5. Hoe wil de minister haar Europese collega's stimuleren om te investeren in zeeschepen die van walstroom worden voorzien?
6. Zijn er gemeenschappelijke projecten tussen de Vlaamse zeehavens om de overschakeling naar walstroom te stimuleren?
7. Uit de studie van haven van Zeebrugge en de provinciale ontwikkelingsmaatschappij West-Vlaanderen blijken er heel wat voordelen aan het gebruik van walstroom

verbonden te zijn. De conclusie is dat walstroom resulteert in een lager energieverbruik, minder rookgasemissies en een reductie van de lawaaihinder.

Hoe wil de minister samen met de Vlaamse havens versneld inzetten op de uitbouw van walstroomvoorzieningen voor zeeschepen?

ANTWOORD

op vraag nr. 200 van 29 oktober 2021
van **WIM VERHEYDEN**

1. De plannen werden nog niet uitgevoerd. Hier liggen meerdere knelpunten aan de basis, o.a.: de complexe technische situatie, multi-stakeholder betrokkenheid en een overall negatieve business cases (zowel op de OPEX als CAPEX-component).
2. Voor de binnenvaart is er reeds een operationeel walstroomnetwerk op publieke wachtplaatsen en ook de eigen vloot van het havenbedrijf connecteert reeds met walstroom.

De Antwerpse haven heeft met havens in de range een MoU afgesloten die de ambitie vooropstelt dat walstroom voorzien zal worden op de terminals die ULCV's (ultra large container vessels) ontvangen tegen 2028. Dit zou de vier grootste containerterminals omvatten.

Onder de Europese AFID/R-herziening werd een voorstel neergelegd voor een verplichte uitbouw op bepaalde terminals tegen een tijdshorizon van 2030. Het EC voorstel FuelEUMaritime Verordening stelt een verplicht gebruik van walstroom door bepaalde segmenten voorop tegen een zelfde tijdshorizon.

3. Het ontwerp van het Meerjarenplan Walstroom zal op 6 december op het Binnenvaartservicesplatform aan de binnenvaartsector voorgelegd worden. De uitvoering van dit plan zal vanaf 2022 opgestart worden. Tot op heden werd Zeevaart nog niet opgenomen in dit plan.

Momenteel bestaat er geen meerjarenplan voor de uitbouw van walstroom voor zeeschepen in de Vlaamse havens. Op termijn kan dit een mogelijk actiepoint vormen voor de projectgroep 'walstroom voor zeeschepen'.

In 2021 werd de 'projectgroep walstroom voor zeeschepen' opgericht, anticiperend op de goedkeuring van de individuele havenovereenkomsten. Deze projectgroep kent een brede samenstelling (MOW, Omgeving, VMM, VLAIO, VEKA, zeehavens, DVW...) onder voorzitterschap van MOW. Doelstelling is kennisdeling en bijdragen aan de realisatie van concrete walstroomprojecten voor zeeschepen in Vlaamse havens.

4. Tot op heden zijn er 764 laadpunten in Vlaanderen. Op de website Binnenvaartservices kunnen de gebruikers een overzicht krijgen over het netwerk van walstroomvoorzieningen en een overzicht met informatie over hoe ze van deze voorzieningen gebruik kunnen maken (www.binnenvaartservices.be/walstroom/).

Bijkomende inspanningen van de havens en waterwegbeheerders gepland om het aantal laadpunten te verhogen, niet enkel in havengebieden, maar ook in woongebieden bij aanlegplaatsen.

Op de meerjarenbegroting van De Vlaamse Waterweg werden tot 2025 budgetten gereserveerd voor de uitbouw van binnenvaartservices, waar walstroom deel van uitmaakt.

In North Sea Port zijn (met tijdshorizon tot 2025) onderstaande projecten gepland voor de uitbouw van walstroom binnenvaart:

- Rigakaai/kop Grootdok: walstroomcruiseterminal project (4 walstroom kasten).
- Mercatordok: potentieel 2 walstroomkasten.
- Insteek Sifferdok: de bestaande walstroomkasten uitbreiden met 2 extra walstroomkasten.

I.h.k.v BENIFIC oproep zullen in 2022 door de stadshaven Antwerpen een aantal bijkomende walstroomkasten opgebouwd worden.

5. De verplichting om zeeschepen te voorzien van walstroom komt aan bod in het ontwerp van Europese regelgeving die in het kader van 'Fit for 55' werd uitgevaardigd, cf. FuelEU Maritime Initiative (art.5).
6. In dat kader kunnen we verwijzen naar de hoger vermelde projectgroep 'walstroom voor zeeschepen' waar alle Vlaamse zeehavens deel van uitmaken.
7. In samenspraak met de stakeholders van de projectgroep 'walstroom voor zeeschepen' zal onderzocht worden op welke manier Vlaamse middelen ingezet kunnen worden om de bouw van walstrooinstallaties in de Vlaamse havens te stimuleren.