

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 928

van **MERCEDES VAN VOLCEM**

datum: 29 juni 2023

aan **ZUHAL DEMIR**

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

Cruisetoerisme - Impact

Nu het cruisetoerisme na de coronapandemie opnieuw op gang komt, wordt de impact ervan op het klimaat en de gezondheid van inwoners opnieuw onder de loep genomen. Milieudenk tank Transport & Environment verklaart dat vorig jaar de zwavelvervuiling door cruiseschepen in Europese havens zelfs erger was dan voor de pandemie. In vergelijking met 2019 is het aantal cruiseschepen, de tijd die ze in havens doorbrengen en hun brandstofverbruik met bijna een kwart gestegen. Dat heeft geleid tot een toename met 9% van de zwaveloxidevervuiling, 18% van de stikstofvervuiling en 25% van de fijnstofvervuiling, allemaal gevaarlijke vormen van luchtvervuiling.

1. Hoe kijkt de minister naar de bevindingen van Transport & Environment over de toegenomen vervuiling door cruiseschepen in Europese havens?
2. Is de minister van plan om maatregelen te nemen om de impact van cruiseschepen op het klimaat en de gezondheid van inwoners te verminderen?
3. Is de minister van mening dat het verbieden van grote cruiseschepen, zoals in Venetië is gebeurd, een effectieve manier is om de vervuiling te verminderen? Zo ja, overweegt zij soortgelijke maatregelen in Vlaamse havens? Zo niet, welke alternatieve maatregelen overweegt de minister?
4. Hoe zal de minister de verdere ontwikkeling van walstroom, ook voor cruiseschepen en containerschepen, in Vlaamse havens stimuleren?



**Vlaams
Parlement**

ANTWOORD

op vraag nr. 928 van 29 juni 2023

van **MERCEDES VAN VOLCEM**

1. Dat de uitstoot van de cruiseschepen een impact heeft op de omgeving is al lang duidelijk op basis van een uitgebreide set aan wetenschappelijke studies. Nieuwe inzichten op dit vlak zijn steeds interessant en daar kunnen we alleen maar uit leren. Dit onderzoek geeft ons nog meer inzicht in de impact van cruiseschepen op de omgeving en dit vooral in relatie tot de uitstoot van cruiseschepen. Deze studie toont eveneens op een objectieve manier aan dat het belangrijk is niet enkel de uitstoot van CO2 in het oog te houden maar ook die van zwaveloxide, stikstof en fijnstof. Het sterkt me in mijn pleidooi dat er voldoende aandacht moet zijn voor de lusten én de lasten van cruisetoerisme, en dat er gezocht moet worden naar een correct evenwicht.

Specifiek voor wat betreft de uitstoot verwacht ik wel een daling op redelijk korte termijn. Zo moeten, door de Europese regelgeving binnen het Fit for 55-pakket, 90% van de passagiers- en containerschepen die meer dan twee uur aanmeren in het Maritieme Trans-European Transport Network (TEN-T) tegen 2030 verplicht aangesloten worden op het elektriciteitsnet aan land (tenzij men kan aantonen dat deze schepen gebruik maken van een andere emissievrije technologie). Dit zal in principe automatisch een daling van de uitstoot van de cruiseschepen met zich meebrengen en dus leiden tot minder vervuiling.

2. Het is duidelijk dat cruisestoerisme zorgt voor een bepaalde economische omzet, maar dit moet afgewogen worden ten opzichte van de potentiële nadelen voor bewoners, ondernemers en de plek. Dit is ook de kern van Reizen naar Morgen. In het najaar zal het Toerisme Vlaanderen daarom op mijn vraag samenzitten met alle relevante stakeholders en bekijken hoe en op welke manier het cruisetoerisme in Vlaanderen best verder evolueert, rekening houdend met de onderzochte impact.
3. De verdere evolutie van cruisetoerisme moet grondig bekeken worden met alle relevante stakeholders. Dit overleg staat gepland dit najaar. Uit dit overleg moet blijken welke maatregelen kunnen genomen worden om de negatieve impact van cruisetoerisme te verminderen. We kijken daarvoor ook naar maatregelen die in het buitenland genomen zijn, zoals het verleggen van aanmeerplaatsen in Venetië of het beperken van aantal schepen en passagiers in de Noorse fjorden. Wel is het belangrijk om na te gaan welke maatregelen, die elders al genomen zijn, het meest wenselijke effect hebben en toepasbaar zijn in Vlaanderen.
4. Belangrijk in dit verhaal is de Europese regelgeving binnen het Fit for 55-pakket. In de toekomst zullen Maritieme Trans-European Transport Network (TEN-T)-havens een walstroominstallatie moeten aanbieden in terminals die cruise-, container- en ro-pax schepen van meer dan 5.000 GT ontvangen. Deze regelgeving geldt voor TEN-T-zee- en kernhavens die, gemiddeld over de laatste drie jaar, 25 of meer schepen van meer dan 5.000 GT ontvingen per jaar. Havens die dus ten minste dit aantal cruiseschepen wensen te ontvangen, dienen bijgevolg te investeren in walstroom. De havens van Zeebrugge en Antwerpen ontvangen op vandaag jaarlijks meer cruiseschepen; de haven van Oostende minder.

Deze Europese Fit for 55-regelgeving geldt niet voor riviercruiseschepen. Wel werd en wordt er op dit vlak eveneens geïnvesteerd in walstroom in havens waar

riviercruiseschepen aanmeren (Antwerpen en Brussel). Ook in Gent staat deze investering op de planning.

Dit wetende, lijkt het op dit moment dan ook niet nodig nog extra maatregelen te nemen om de verdere ontwikkeling van walstroom te ondersteunen. De havens die cruiseschepen willen blijven ontvangen dienen zich immers te houden aan deze Europese regelgeving. Maar ik kijk uiteraard ook uit naar de resultaten van het geplande overleg.