

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 280

van **ORRY VAN DE WAUWER**

datum: 26 januari 2024

aan **ZUHAL DEMIR**

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

Uitstoot binnenvaart - Stand van zaken

De binnenvaart vertegenwoordigde in 2020 twee procent van de Vlaamse uitstoot. De voorbije jaren daalde de uitstoot van de binnenvaart sterk door de inzet van schonere brandstoffen en motoren, de uitrol van walstroom en andere maatregelen van sector en overheid. De uitstoot bleef de afgelopen jaren evenwel stabiel. Het aandeel getransporteerde goederen over water is al jaren stabiel maar kende tussen 2016 en 2018 bijvoorbeeld nog een toename in de modal split qua goederenvervoer.

1. Wat zijn de actuele cijfers van de uitstoot op de Vlaamse waterwegen? Is er een dalende evolutie te merken? Graag een totaaloverzicht van de verschillende emissies (NO_x, CO₂, zwaveloxide enzovoort) voor de jaren van deze legislatuur.
2. Welke maatregelen werden er verder getroffen om de uitstoot op de Vlaamse waterwegen te beperken? Welke maatregelen worden verder uitgerold?
3. Hoe wordt de strengere emissienorm vanuit de Europese Non-Road Mobile Machinery (NRMM) Verordening (2016/1628) geëvalueerd? Hebben die emissienormen een duidelijke impact op de emissiecijfers?
4. Wat is de stand van zaken van het voorzien in walstroom langs de Vlaamse waterwegen? Kwamen er de afgelopen jaren nog walstroomkasten bij? Heeft de studie daarrond en het lidmaatschap van De Vlaamse Waterweg (DVW) bij het Nederlandse Walstroomcollectief een actieplan of duidelijk kader opgeleverd?
5. Welke stappen werden er ondernomen om de Vlaamse vloot verder te vergroenen? Welke plannen worden verder gemaakt?
6. Aan welke studies wordt momenteel deelgenomen door Vlaanderen rond het vergroenen van de (binnen)vaart en het verlagen van emissies? Op welke studies wordt er verder ingeschreven?

Deze vraag werd gesteld aan de ministers Zuhal Demir (280), Lydia Peeters (566)

GECOÖRDINEERD ANTWOORD

op vraag nr. 280 van 26 januari 2024

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. De uitstoot door de binnenvaart blijft de voorbije jaren vrij constant. Er moet bij de data opgemerkt worden dat er beperkt rekening gehouden wordt met inbouw van nieuwe motoren en er geen rekening gehouden werd met uitrol van walstroom of andere maatregelen.

	CO		PM2.5		SO ₂		NO _x (NO ₂)	
	ton	%	ton	%	ton	%	ton	%
2018	499	100	76	100	1	100	2749	100
2019	477	96	71	94	1	97	2622	95
2020	466	93	69	91	1	96	2556	93
2021	487	98	71	94	1	103	2664	97

	NH ₃		NMVOS		CO ₂		CH ₄	
	ton	%	ton	%	ton	%	ton	%
2018	0,699	100	86	100	214530	100	4	100
2019	0,679	97	80	94	208257	97	3	94
2020	0,674	96	77	90	206765	96	3	90
2021	0,721	103	80	93	221186	103	3	93

2. Op 23 juni 2023 werd de Vlaamse Green Deal Binnenvaart gelanceerd. Ik verwijs ook naar het antwoord op vraag 5.
3. Er wordt voor de berekening van de uitstoot inderdaad rekening gehouden met de EU Stage V emissie-eisen voor de binnenvaart zoals vermeld in de NRMM-Verordening. Deze verordening wordt pas toegepast vanaf scheepsbouwjaar 2020. De impact ervan op emissies is dus nog eerder beperkt zoals ook blijkt uit de evolutie gegeven in antwoord op vraag 1.
4. Binnenvaart heeft bij uitstek een grensoverschrijdende karakter. De Vlaamse Waterweg (DVW) is dan ook toegetreken tot het Nederlandse Walstroomcollectief en tot het Interreg-project SPIES, zodat elk schip op zijn volledige reis op uniforme wijze aan de stekker kan. In het verleden werd immers vastgesteld dat, in tegenstelling tot de laadpalen voor e-voertuigen, deze interoperabiliteit in de walstroommarkt niet zo vanzelfsprekend was.

Enkel door samenwerking en uniformiteit in dataprotocolen kan deze interoperabiliteit gerealiseerd worden. Het eerste resultaat van deze samenwerking vertaalde zich in de raamovereenkomst voor de levering van walstroomkasten die DVW, namens 27 (binnen)havens en waterwegbeheerders in Vlaanderen en Nederland, eind 2023 in de markt heeft gezet.

Inmiddels is het gunningsproces achter de rug en wordt met Fluvius het gesprek aangegaan om een versnelde uitrol van walstroom in Vlaanderen te realiseren. De verdere investeringskost is afhankelijk van het feit of de walstroomkasten rechtstreeks op het distributienet kunnen aangesloten worden, dan wel of er bijkomende

investerings, o.a. het plaatsen van extra hoogspanningscabines, noodzakelijk zullen zijn. In functie van de investeringskost en de beschikbare middelen zal DVW op korte termijn extra walstroomkasten kunnen plaatsen.

Om walstroom nog beter te verankeren in heel Vlaanderen engageren de havens en waterwegbeheerders zich om het aantal walstroomkasten te verhogen. Via de raamovereenkomst wenst DVW op te treden als aankoopcentrale voor de levering van walstroomkasten voor de binnenvaart in Vlaanderen en Nederland. Het bestek werd onderverdeeld in 7 percelen (2 voor Vlaanderen met een maximum van 500.000 euro per perceel).

In uitvoering van AFIR en aangegane engagementen zullen de door het Klimaatfonds beschikbare middelen (1 miljoen euro voor de twee percelen in Vlaanderen) besteed worden aan de aankoop van onderstaande walstroomkasten. Het betreft hierbij enkel de aankoop van de kast en dus niet de installatie ervan. De installatie wordt met DVW-middelen voorzien en zal per project aanbesteed worden.

- Noordlanddok: 9 kasten met 34 aansluitingen
- Albertkanaal-Straatsburgdok: 5 kasten met 15 aansluitingen
- Albertkanaal-Sluis Olen: 6 kasten met 18 aansluitingen
- Sluis Kwaadmechelen: 6 kasten met 18 aansluitingen
- Albertkanaal-Sluis Hasselt: 6 kasten met 18 aansluitingen
- Albertkanaal-Sluis Genk: 7 kasten met 42 aansluitingen
- Albertkanaal-Kanne: 2 kasten met 8 aansluitingen
- Dender Aalst: 2 kasten met 4 aansluitingen
- Avelgem: 2 kasten met 6 aansluitingen
- Roeselare: 9 kasten met 25 aansluitingen
- Wipkaai: 4 kasten met 16 aansluitingen
- Sluis Bossuit: 6 kasten met 12 aansluitingen

5. Hiervoor verwijs ik naar het antwoord op vraag 7 van uw schriftelijke vraag nr. 127 gesteld op 20 oktober 2022 aan minister Peeters. De Green Deal Binnenvaart die in het antwoord op deelvraag 7 wordt toegelicht, werd op 23 juni 2023 ondertekend door minister Peeters en ca. 85 andere stakeholders uit de binnenvaart. Ondertussen werden verschillende werkgroepen opgericht waarin de verschillende betrokken partners plaatsnemen en verschillende stappen zetten om de operationele en strategische doelstellingen uit de Green Deal Binnenvaart te bereiken.
6. Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar het antwoord op vragen 8 en 9 van uw schriftelijke vraag nr. 127 van 20 oktober 2022.

Daarnaast neemt DVW ook deel aan volgende studies of netwerken:

- RH2INE: Rhine Hydrogen Integration Network of Excellence (RH2INE) is een initiatief van de Provincie Zuid-Holland en Nordrhein-Westfalen. Dit project is een onderdeel van de afgesloten samenwerkingsovereenkomst tussen Nederland en Duitsland. Op dit moment is het RH2INE project het grootste project rond waterstof, gericht op een aangepaste wetgeving en standaardisatie voor de uitbouw van waterstof in binnenschepen, de uitbouw van infrastructuur en het uitrusten van 10 tot 15 vaartuigen op waterstof tegen 2025.
- CONDOR H2: Condor H2 zal waterstofopslag en brandstofcellen met een batterijpakket leveren op basis van *pay-per-use*, zodat schepen emissievrij gemaakt kunnen worden met beperkte investeringen vooraf voor scheepseigenaren. De waterstof wordt geleverd in 'tanktainers' die makkelijk aan boord gebracht en snel gewisseld kunnen worden, waarmee ook langere vaarten goed mogelijk blijven. CONDOR H2 is een initiatief van het Havenbedrijf Rotterdam samen met de Provincie Zuid-Holland. DVW trad toe als ondersteunende partner.

- EESV Seine-Schelde: in het kader van het uitvoeringsbesluit Seine-Schelde zal een studie worden uitgevoerd die tot doel heeft een strategisch kader op te stellen om te komen tot een uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in het Seine-Scheldegebied. De studie wordt begin 2024 opgestart en zal naar verwachting afgerond worden in 2025.