

## **SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 283

van **ORRY VAN DE WAUWER**

datum: 26 januari 2024

---

aan **ZUHAL DEMIR**

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

---

### *Haven van Antwerpen - Luchtvervuiling*

"De Antwerpse haven is op een na de meest vervuilende haven van Europa", kopte de ngo Transport & Environment in 2022. Volgens die organisatie was de haven van Antwerpen voor haar fusie met de haven van Zeebrugge verantwoordelijk voor 7,4 miljoen ton CO<sub>2</sub>-uitstoot per jaar, waarvan 351.000 ton CO<sub>2</sub> door schepen die in de haven zijn aangemeerd.

Dat de haven van Antwerpen op plaats twee staat na Rotterdam is niet onlogisch, aangezien het ook de tweede grootste haven is van Europa. De haven heeft ook een groot aandeel in andere emissies zoals zwavel en stikstof. De haven van Antwerpen gaat met haar emissie zelf al aan de slag door in te zetten op alternatieve en duurzame brandstoffen, met een sterke focus op waterstof. Onlangs actualiseerde de Federale Regering nog haar waterstofstrategie. De emissie door schepen in de haven blijft evenwel nog voor lange termijn een groot aandachtspunt.

1. Wat zijn de actuele cijfers van de uitstoot in de haven van Antwerpen-Zeebrugge? Graag een totaaloverzicht van de verschillende emissies (NO<sub>x</sub>, CO<sub>2</sub>, zwaveloxide, ...) voor de jaren van deze legislatuur. Is er een evolutie in die cijfers te zien?
2. Welke impact heeft de fusie tussen de havens van Antwerpen en Zeebrugge op de emissiecijfers? In antwoord op mijn vorige schriftelijke vraag ter zake konden voor de haven van Zeebrugge slechts data tot 2019 gegeven worden, zijn daar inmiddels meer cijfers over beschikbaar?
3. Welke maatregelen werden er getroffen om de uitstoot in de haven van Antwerpen-Zeebrugge verder te verminderen in de afgelopen jaren?
4. Op welke manier wordt ingezet om de uitstoot in de haven van Antwerpen-Zeebrugge ook in de komende jaren verder te verminderen?
5. De haven van Antwerpen-Zeebrugge wil inzetten op het voorzien van walstroom aan de kades.

Op welke manier wordt de Vlaamse overheid daarbij betrokken? Worden er synergieën gezocht met eventuele ambities van De Vlaamse Waterweg (DVW) inzake walstroom?

---

*Deze vraag werd gesteld aan de ministers Zuhal Demir (283), Lydia Peeters (569)*

**GECOÖRDINEERD ANTWOORD**

op vraag nr. 283 van 26 januari 2024

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. Voor de jaren 2019, 2020 en 2021 kunnen de totale emissies reeds worden opgegeven. Data voor 2022 zullen beschikbaar komen vanaf de definitieve rapportering op 15 maart 2024. Data voor 2023 zijn nog niet beschikbaar.

De totale emissie van de verschillende sectoren in de haven van Antwerpen wordt in onderstaande tabel weergegeven voor de jaren 2019, 2020 en 2021. Ten opzichte van 2019 blijven de emissies in 2021 vrij constant voor CO en PM2.5. Voor SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, NH<sub>3</sub> en NMVOS is een respectieve reductie van 35%, 9%, 17% en 10% merkbaar. De reductie is vooral te wijten aan de sector energie.

|      | CO   |     | PM2.5 |     | SO <sub>2</sub> |     | NO <sub>x</sub> (NO <sub>2</sub> ) |     | NH <sub>3</sub> |     | NMVOS |     |
|------|------|-----|-------|-----|-----------------|-----|------------------------------------|-----|-----------------|-----|-------|-----|
|      | ton  | %   | ton   | %   | ton             | %   | ton                                | %   | ton             | %   | ton   | %   |
| 2019 | 7325 | 100 | 626   | 100 | 8460            | 100 | 19697                              | 100 | 1274            | 100 | 7703  | 100 |
| 2020 | 7387 | 101 | 638   | 102 | 6864            | 81  | 18643                              | 95  | 1273            | 100 | 6557  | 85  |
| 2021 | 7512 | 103 | 648   | 103 | 5516            | 65  | 17834                              | 91  | 1061            | 83  | 6967  | 90  |

De totale emissie van de verschillende sectoren in Zeebrugge wordt in onderstaande tabel weergegeven voor de jaren 2019, 2020 en 2021. Let wel: de weergegeven emissies gelden enkel voor postcode 8380 Zeebrugge. De emissies voor de geografische zone van de haven van Zeebrugge zijn nog niet beschikbaar.

|      | CO  |     | PM2.5 |     | SO <sub>2</sub> |     | NO <sub>x</sub> (NO <sub>2</sub> ) |     | NH <sub>3</sub> |     | NMVOS |     |
|------|-----|-----|-------|-----|-----------------|-----|------------------------------------|-----|-----------------|-----|-------|-----|
|      | ton | %   | ton   | %   | ton             | %   | ton                                | %   | ton             | %   | ton   | %   |
| 2019 | 13  | 100 | 0,009 | 100 | 0,137           | 100 | 86                                 | 100 | 0,038           | 100 | 27    | 100 |
| 2020 | 12  | 87  | 0,004 | 42  | 0,033           | 24  | 64                                 | 74  | 0,036           | 94  | 38    | 144 |
| 2021 | 14  | 109 | 0,013 | 139 | 0,039           | 29  | 41                                 | 48  | 0,026           | 67  | 24    | 90  |

2. De fusie van de havens van Antwerpen en Zeebrugge vond plaats in 2022. De impact van de fusie kan dus nog niet worden weergegeven. Vanaf 2022 zullen de emissies niet meer afzonderlijk worden gerapporteerd, maar wel als de gefusioneerde eenheid Haven van Antwerpen-Zeebrugge (Port of Antwerp-Bruges).
3. Port of Antwerp-Bruges koestert de expliciete ambitie om de eerste wereldhaven te worden die economie, mens en klimaat verzoent. De fusiehaven wil haar positie in de internationale logistieke keten verder versterken, leiderschap nastreven in de energetische en digitale transitie en tegelijk duurzame meerwaarde creëren voor de brede samenleving. Niet alleen voor de omgeving van Antwerpen en Zeebrugge zelf, maar ook voor alle mogelijke stakeholders in de ruimere nationale en internationale regio.

Er zijn verschillende maatregelen genomen om de uitstoot in de haven van Antwerpen-Brugge te verminderen.

- **Verbetering van de luchtkwaliteit:** Port of Antwerp-Bruges streeft ernaar om de luchtkwaliteit in de brede omgeving van Antwerpen en Brugge continu te verbeteren door de uitstoot van fijn stof (PM) en stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) in het havengebied te verminderen. Ook de uitstoot van zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>) was ooit een bezorgdheid, maar dankzij strenge eisen aan de industrie en doordat de

haven een lage-emissiezone is voor schepen heeft de haven dit goed onder controle.

- **Transitie naar een multi-fuel haven:** De haven werkt aan de transitie naar een *Multi Fuel Port* met (lokale productie van) alternatieve brandstoffen zoals waterstof, ammoniak en methanol. Er wordt bijvoorbeeld in beide havens gebouwd aan sleepboten op groene waterstof of groene methanol. Met de kennis van beide platformen als pioniers in de bunkering van LNG (*Liquified Natural Gas*) wil de haven van Antwerpen-Brugge een voorloper zijn in het gebruik van deze nieuwe scheepsbrandstoffen die niet alleen minder CO<sub>2</sub>, maar ook minder PM en NO<sub>x</sub> uitstoten.
- **Gebruik van walstroominstallaties binnenvaart:** Binnenvaartschepen en sleepboten die aan de kade liggen, kunnen aansluiten op het elektriciteitsnet via een walstroominstallatie waardoor ze hun hulpmotoren voor elektriciteitsproductie kunnen uitzetten. Dit vermindert de uitstoot van fijnstof en stikstofoxiden. Naast de reeds bestaande installaties in de haven zullen, zoals reeds aangegeven in het antwoord op uw schriftelijke vraag nr. 309 van 1 december 2023 aan minister Peeters, ook in het geplande Wachtdok Schelde-Rijnkaai bijkomende walstroominstallaties voorzien worden.
- **Gebruik van walstroominstallaties Zeevaart:** Op dit moment zijn er in Europa maar heel weinig terminals met werkende walstroominstallaties voor de diepzeecontainervaart. De implementatie hiervan is complex en er zijn nog verschillende hindernissen te overwinnen. Zo zijn er, naast een duidelijk regelgevend kader, investeringen nodig die zonder publieke steun onrealiseerbaar zijn.

Daarnaast zijn er momenteel nog maar een beperkt aantal containerschepen uitgerust met walstroomvoorzieningen. Samen met de havens van Bremen, Hamburg, Haropa en Rotterdam, engageert Port of Antwerp-Bruges zich om tegen 2028 walstroom te voorzien voor de grootste containerschepen.

- **Versterking van het goederenvervoer op de binnenvaart:** De Vlaamse Regering en de havenbedrijven Port of Antwerp-Bruges en North Sea Port investeren sinds 2022 voor 4 jaar 14,3 miljoen euro in extra verbindingen op de binnenvaart tussen de havens van Zeebrugge en Antwerpen om meer vervuilende vrachtwagens van de weg te halen. Verder werden heel wat maatregelen genomen om de *modal shift*, en zeker in de logistieke sector, te faciliteren. Daarom werd volop geïnvesteerd in onze waterwegen. Vorige maand werd de laatste *bottleneck* op het Albertkanaal (de Banaanbrug in Wijnegem) verwijderd. Hierdoor werd 4-laagscontainervaart op de belangrijkste waterweg van en naar de haven van Antwerpen mogelijk, hetgeen de potentiële transportcapaciteit met 30 procent doet toenemen.
4. Om de uitstoot in de haven van Antwerpen-Zeebrugge verder te verminderen in de komende jaren werden er verschillende maatregelen getroffen, zowel op het vlak van infrastructuur, technologie, regelgeving als sensibilisering. Enkele voorbeelden zijn:
- Het stimuleren van het gebruik van **walstroom voor zeeschepen**, waardoor de emissies van dieselgeneratoren aan boord worden vermeden (zie hiervoor).
  - Het invoeren van een Ecoscore-systeem, dat de milieuprestaties van zeeschepen beoordeelt en beloont met een **korting op het havengeld**. De inkomsten van de havenrechten gebruikt het havenbedrijf om o.a. projecten te financieren die het havenplatform duurzamer moeten maken.

- In het havengebied van de haven van Antwerpen-Brugge zijn internationale, Europese, nationale en lokale wetten van toepassing. De havenkapiteinsdienst in Antwerpen en Brugge vaardigt een algemeen havenreglement uit, de **havenverordening**, voor haar grondgebied. In dit reglement liggen bepalingen vast rond o.a. ook milieu.
  - **Antwerp@C:** is een project dat in het teken staat van innovatieve CO2-reductie door het afvangen en opslaan van CO2 (*Carbon Capture & Storage, CCS*) en op termijn het hergebruik van CO2 als grondstof voor verschillende toepassingen (*Carbon Capture & Utilisation, CCU*). Dit project past in de transitie naar een koolstofneutrale haven. De krachten worden gebundeld met zeven toonaangevende spelers uit de energie- en chemische sector; Air Liquide, BAS, Borealis, ExxonMobil, Ineos, Fluxys en TotalEnergies. Het project Antwerp@C heeft het potentieel om de CO2-uitstoot in Antwerpen tegen 2030 met de helft te verminderen. Vandaag bedraagt de CO2-uitstoot van het volledige havengebied zo'n 17 miljoen ton.
  - De havengebruikers worden op verschillende manieren **gesensibiliseerd** en **geïnformeerd** over de voordelen van walstroom, energie-efficiëntie, emissiereductie en duurzame mobiliteit.
  - **Waterstof** speelt een belangrijke rol in de transitie naar een klimaatneutrale wereld. De haven van Antwerpen-Brugge is een actieve voortrekker van de waterstofeconomie en wil een leiderspositie innemen als Europese importhub van groene waterstof. De haven van Antwerpen-Brugge is ook een belangrijke groene energiehub. Heel wat bedrijven in de haven zijn nauw betrokken bij de productie, verwerking en distributie van energie van en naar verschillende Europese en globale markten. De haven van Antwerpen-Brugge wil klimaatneutraal zijn tegen 2050.
  - **EU-project Pioneers:** Het EU-project Pioneers is een initiatief dat vier havens samenbrengt met verschillende kenmerken, maar met gedeelde toewijding aan de doelen van de Green Deal en de sociaal-economische doelen van Blue Growth. De havens van Antwerpen-Brugge, Barcelona, Venlo en Constanta zullen groene haveninnovaties demonstreren op vier hoofdpijlers: **productie en levering van schone energie**, duurzaam havenontwerp, **modal shift en optimalisatie van stromen**, en **digitale transformatie**. Het project wordt gecoördineerd door de haven van Antwerpen-Brugge en een consortium van 47 partners. Een aantal van de 19 demo-projecten die emissiereducties stimuleren zijn de volgende: energieopwekking uit waterstromen, infrastructuur voor het tanken van waterstof, corridor van modulaire *docking stations* voor energiecontainers, batterijopslag en slim beheer van groene energie in terminalactiviteiten, groene *straddle carriers*, IT-platforms voor het efficiënt plannen van multimodaal transport, *modal shift* in het woon-werkverkeer van havenmedewerkers, optimalisatie van goederenstromen, mobiliteit-as-a-service voor een betere bereikbaarheid van de haven en de stad, optimalisatie van scheepsverkeer en een digitale tweeling van de haven die het volgen van CO2-emissies mogelijk maakt.
5. Eerst en vooral wens ik te verduidelijken dat walstroom voor zeevaart en binnenvaart niet met elkaar te vergelijken zijn. Zo zijn vermogens die nodig zijn voor walstroom voor zeeschepen (variërend tussen de 1,5 MW en 20 MW) van een andere orde, waardoor bijkomende veiligheidsmaatregelen dienen genomen te worden. Installaties voor binnenschepen kunnen wegens hun beperkte vermogen (tussen 32A-125A) niet gebruikt worden voor zeeschepen. Dit betekent niet dat De Vlaamse Waterweg, de havens en Het Departement Mobiliteit & Openbare Werken (MOW) niet samenwerken. Bij het Departement MOW werden/worden volgende initiatieven genomen:

- Projectgroep van de Vlaamse overheid en havenbedrijven rond walstroom zeeschepen om bepaalde issues te bepreken en op te lossen (samen met binnenvaart);
- Subsidiemogelijkheden (zowel Europees als Vlaams) worden onderzocht, gestimuleerd en gepromoot (ook binnenvaart kan genieten van dezelfde subsidiemogelijkheden);
- De nodige regelgeving wordt uitgewerkt voor walstroom zeeschepen in samenwerking met het Departement Omgeving;
- Afspraken worden in de toekomst gemaakt met netbeheerders Elia en Fluvius om voldoende vermogen te kunnen voorzien voor de walstroominfrastructuur voor zeeschepen.