



Mondelinge vraag

Opschrift

Vergadering van 2 april 2019

Nummer: 2019_MV_00103

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Mieke Bouve: klimaatvriendelijk transport in de haven en het Gentse binnenwater

Raadslid(-leden):

Mieke Bouve - Open Vld

Bevoegd: Sofie Bracke

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

De klimaatproblematiek staat hoog op de agenda.

Ook in Gent zetten heel wat bedrijven, ondernemingen, scholen en organisaties in op een klimaatvriendelijk transport. Ook de stad doet zijn duit in het zakje via het stadsdistributieplatform Gent Levert. Stad Gent vervult hier een pioniersrol.

Ook de haven van Gent North Sea Port zet verder in op **walstroomkasten voor de binnenvaart**.

Deze concrete actie draagt bij tot een meer duurzame binnenvaart: dus minder CO₂ uitstoot, stof en minder lawaai.

Vraag:

1. Wat is de actuele situatie omtrent het vrachtvervoer over het (binnen)water op het grondgebied van de stad? Wat zit er in het kader van Gent Levert in de pijplijn op vlak van vervoer via het water
2. Is “watertransport op waterstof” een illusie of op termijn haalbaar voor onze Gentse haven?

Behandeld door de commissie mobiliteit, openbaar domein, economie en werk in vergadering van 2 april 2019.

Antwoord

3 april 2019

Ik ga graag eerst in op uw vraag over het belang van de binnenvaart voor Gent, en voor North Sea Port. Nadien geef ik u ook graag wat meer duiding bij de kansen van waterstof voor de binnenvaart.

BINNENVAART

[onderdeel m.b.t. binnenvaart en GentLevert]

Concreet project: wat goederentransport over het water betreft, kijkt Stad Gent in eerste instantie naar **bouwlogistiek**. (= ongeveer 30 % van de logistieke beweging in een stad). Via GentLevert onderzoeken we hoe en met welke partijen dit kan gebeuren. Stad Gent en De Vlaamse Waterweg hebben via een **open oproep** de markt bevraagd en zijn **in gesprek met een consortium van bouwmaterialenhandelaren en een reder**. Deze gesprekken lopen in een constructieve sfeer, zowel met de kandidaat, met De Vlaamse Waterweg en met de interne stadsdiensten.

En ook **ruimer zien** dan bouwlogistiek: er is nog groei mogelijk en kan breder in de toekomst, in samenspraak met collega Watteeuw.

Zowel bij de **bedrijventerreinen** als individuele bedrijven kijken we of er mogelijkheden zijn om via het water aan de slag te gaan en zo ja, stimuleren we dit (cfr. Eiland Zwijnaarde)

[onderdeel m.b.t. binnenvaart in North Sea Port-gebied]

Bij de bedrijven in North Sea Port worden goederen via zeeschepen aan- en afgevoerd. Een groot deel van deze goederen heeft een voor- of natransport naar het achterland.

De **doelstellingen** van North Sea Port voor de verdeling van de goederenstromen over de verschillende vervoerwijzen naar het achterland, het zogenaamde **modal split**, zijn vastgesteld in het strategisch plan van North Sea Port, met name: 50% via de binnenvaart, 35% via het wegtransport en 15% per spoor (te realiseren tegen 2020).

Jaarlijks voert North Sea Port een **onderzoek** naar het gebruik van alle vervoersmogelijkheden met het achterland.

In **2017** [onderzoek 2018] was de verhouding: 54% via binnenvaart, 35% via de weg en 11% via het spoor.

Deze **modal split-enquête** werd in 2018 voor het laatst afgenomen voor het havengebied van Gent alleen. De bedrijven in het hele havengebied van North Sea Port worden u opnieuw bevraagd.

De modal split, en de doelstelling met betrekking tot de binnenvaart, zoals geformuleerd in het strategisch plan van North Sea Port, wordt dus ruimschoots behaald. (enkel m.b.t. het spoor is er dus nog werk)

Ook in vergelijking met andere havens is het vervoer van goederen van en naar het hinterland via binnenvaart erg hoog.

North Sea Port blijft vanuit deze sterke positie een goede partner om met andere havens samen te werken. Zo zijn er al diverse projecten zoals het opzetten van **binnenvaart shuttles** om de bundeling van containers via binnenvaart te stimuleren met Rotterdam, Antwerpen en Zeebrugge.

Walstroom

North Sea Port zet vandaag al in **walstroom** voor binnenvaartschepen. North Sea Port zet zo verder in op het verbeteren van de luchtkwaliteit in de haven. De milieuvoordelen ten opzichte van het in de haven laten draaien van de dieselmotoren zijn aanzienlijk. Het gebruik van walstroom reduceert de lokale milieuhinder en zorgt voor minder geur- en geluidshinder.

WATERSTOF

[onderdeel m.b.t. waterstof in North Sea Port-gebied]

Rekening houdend met de **internationale klimaatdoelstellingen** trekken de Stad Gent en North Sea Port voluit de kaart van hernieuwbare energie, en van de ontwikkeling van een waterstofcluster.

Het is onze **gezamenlijke ambitie** om North Sea Port te laten uitgroeien tot een nog duurzamere haven, binnen de randvoorwaarden van concurrentie met andere havengebieden. We onderzoeken de mogelijkheid van productie van ‘groene’ waterstof en andere milieuvriendelijke alternatieven voor de verschillende transportmodaliteiten, ook voor de binnenvaart.

North Sea Port heeft **sterke troeven** voor de verdere uitbouw van deze waterstofcluster:

- Waterstof is momenteel al voorhanden als **restproduct** in de industrie.
- In het havengebied bevinden zich **waterstofleidingen**.
- Op termijn is **groene waterstof** (waterstof geproduceerd op basis van windenergie en zonne-energie) voorhanden in North Sea Port.
- Door zijn ligging langsheen een zeer belangrijke **hoogspanningslijn** heeft het havengebied makkelijk toegang tot grote hoeveelheden hernieuwbare energie, die voornamelijk afkomstig is van de windmolenparken in de Noordzee. Het ligt dus voor de hand om in de haven waterstof te produceren via elektrolyse van water.

Als restproduct komt hierbij zuurstof vrij, en die kan onder meer door de lokale staalindustrie gebruikt worden. De restwarmte van het elektrolyseproces kan worden gebruikt voor andere processen zoals het drogen van slib, afkomstig van afvalwaterzuivering.

- Stad Gent en North Sea Port zijn actief betrokken bij de uitbouw van **CAPTURE** (Centre for advanced proces technology for urban resource recovery). Dit UGent-platform werkt rond circulaire stromen van water, CO₂ en plastics. De verdere uitbouw van de waterstofcluster is daarvan ook een onderdeel.

North Sea Port zal **waterstof als brandstof voor de binnenvaart** faciliteren en infrastructuur voorzien, als daar een markt voor ontstaat.

Binnenvaart gaat per definitie echter ruimer dan onze stadsgrenzen. Het initiatief om waterstof bij de binnenvaartsector te promoten ligt echter bij zowel de markt, als de hogere overheden (Vlaamse & Europees). Dus noch North Sea Port, noch de gemeenteraad is daartoe bevoegd.

U ziet, beste collega's, dat de binnenvaart vandaag al erg belangrijk is voor onze Gentse economie. Zo halen we vrachtwagens van de weg, en dragen we bij tot het verduurzamen van het transport. Daarnaast zal ik de uitbouw van de waterstofcluster verder van nabij opvolgen, want we hebben hiervoor sterke troeven in handen.

Ik hoop u hiermee afdoende te hebben geantwoord op uw vragen.
