



Vlaams
Parlement

stuk **1619** (2011-2012) – Nr. 1
ingediend op 15 mei 2012 (2011-2012)

Voorstel van resolutie

van de heer Ivan Sabbe, de dames Patricia De Waele
en Ulla Werbrouck en de heren Lode Vereeck, Jorgen Verstrepen,
Boudewijn Bouckaert en Peter Reekmans

betreffende een verbeterde ontsluiting
van de haven van Zeebrugge

TOELICHTING

Het blijft nog steeds wachten op een beslissing over de eventuele verbreding van het Schipdonkkanaal, ondanks de belofte om voor het einde van 2011 een beslissing te nemen.

Het bestaande Schipdonkkanaal zou – vanaf de haven van Zeebrugge tot aan de kruising met het kanaal Gent-Oostende in Schipdonk – verbreed worden, zodat het bevaarbaar is voor schepen van klasse Vb (4500 ton).

Het opwaarderen van het Schipdonkkanaal tot een vaarweg van klasse Vb (4500 ton) zal niet rendabel blijken, omdat de Leie, de Schelde en de verbinding naar Frankrijk niet aan het noodzakelijke gabariet komen.

Vandaag is de Leie tussen het Oost-Vlaamse Deinze (aan de aansluiting met het Schipdonkkanaal) en het West-Vlaamse Harelbeke (de sluis van Harelbeke) maar bevaarbaar voor schepen tot 2000 ton. Voorbij de sluis van Harelbeke (richting Frankrijk) is het gabariet van de Leie zelfs beperkt tot 1350 ton.

Tijdens de gedachtewisseling van donderdag 15 maart 2012 (verslag: *Parl. St. Vl. Parl.* 2011-12, nr. 1561/1) stelde de heer Leo Clinckers (administrateur-generaal van Waterwegen en Zeekanaal) dat de Leie tot aan de Franse grens tegen 2017 zal worden opgewaardeerd tot een waterweg van klasse Vb. De kosten zijn 240 miljoen euro voor de aanleg van de waterwegen en 70 miljoen euro voor het rivierherstel; de flankerende maatregelen worden geraamd op 40 miljoen euro.

Uiteraard is dat op zich een goede zaak voor de Vlaamse havens en de comoditeit, maar die investeringen garanderen schepen tot 4500 ton nog geenszins een aansluiting op het Seinebekken tot Parijs.

Voorbij de Franse grens is en blijft de Leie slechts bevaarbaar voor schepen tot 1350 ton en daarenboven is er ook nog een belangrijke missing link, namelijk de rivier de Deule. Die bypass richting Cambrai en het nieuwe Canal du Nord (tussen Cambrai en Compiègne graven de Fransen de komende jaren een nieuw kanaal van klasse Vb met een lengte van 106 km) is beperkt bevaarbaar. De Deule is dus een belangrijke bottleneck, willen we schepen tot 4500 ton vanuit de Vlaamse havens tot in Parijs brengen.

De verbreding van het Schipdonkkanaal is en blijft een irreëel en megalomaan project dat al meer dan 1,3 miljoen euro aan studiewerk heeft gekost en waarvan de kostprijs van de effectieve realisatie varieert van 630 miljoen euro volgens de maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) tot 2 miljard euro volgens prof. Georges Allaert (UGent).

Er zijn natuurlijk ook nog de ecologische gevolgen: watertekort, verzilting et cetera. De verzilting zal zware gevolgen hebben voor de fauna en flora, de landbouw en de kwaliteit van het grondwater. Het watertekort zal dan weer de scheepvaart op het kanaal Gent-Terneuzen bemoeilijken en de industrie hinderen die koel- en proceswater nodig heeft.

In de ecohydrologische studie en de waterbalansstudie met betrekking tot het project Seine-Schelde-West (voorgesteld in het Vlaams Parlement op 9 februari 2012) is gepoogd de ecologische gevolgen van een verbreding van het Schipdonkkanaal te minimaliseren.

Die studies gaan echter uit van een jaargemiddelde neerslagafvoer. Doordat het in de zomer te droog is en in de winter te nat, vlakken zomer en winter elkaar uit. Dat geeft natuurlijk een vertekend beeld van de waterbalans. Daarenboven baseerde de studie zich op gegevens uit het natte jaar 2008 in plaats van het droge 2011 en hielden de onderzoekers ook geen rekening met de nieuwe zeeluis in Terneuzen.

Die bevindingen werden ook bevestigd door de ingenieurs van de actiegroep 't Groot Gedelf, die op 3 mei 2012 gehoord werden in het Vlaams Parlement. Zij concluderen op basis van een deskundige analyse dat de verbreding van het Schipdonkkanaal een onhaalbaar project is, wegens een gebrek aan zoet water en een sluipende verzilting. Daardoor zouden we de basiskwaliteitsnormen voor oppervlaktewater en grondwater – zoals vastgelegd in de Europese kaderrichtlijn Water – onmogelijk kunnen halen.

Gegeven de (maatschappelijke) kostprijs die kan oplopen tot meer dan 2 miljard euro en de ecologische gevolgen die een verbreding van het Schipdonkkanaal met zich zal meebrengen, vragen de indieners van voorliggend voorstel van resolutie om het studiewerk met betrekking tot het Schipdonkkanaal te stoppen en de verbreding van het kanaal te schrappen.

Er zijn voor de ontsluiting van de haven van Zeebrugge voldoende alternatieven.

1. Estuaire vaart

Estuaire schepen zijn versterkte binnenschepen die het traject over zee tussen Zeebrugge en de Westerschelde (32 kilometer) kunnen afleggen. Estuaire schepen heten officieel 'binnenschepen die ingezet kunnen worden voor niet-internationale zeereizen'. Zij moeten voldoen aan een KB van 2008. Bovendien moeten zij 'onder klasse' gebouwd worden, waardoor zij ook moeten voldoen aan de technische voorschriften die de classificatiemaatschappij (Bureau Veritas of Lloyds Register of Shipping) stelt aan estuaire schepen.

De estuaire vaart in België is dus onderworpen aan een aantal strenge eisen, wat de competitiviteit van dergelijke schepen op dit moment niet ten goede komt. België kan echter autonoom beslissen wat er in zijn territoriale wateren gebeurt en hoeft daarbij geen rekening te houden met de voorschriften van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), zolang er van een Belgische haven naar een Belgische haven wordt gevaren.

In het belang van de comodaliteit en een betere ontsluiting van de haven van Zeebrugge, moet Vlaams minister Hilde Crevits dan ook op korte termijn overleg plegen met de federale staatssecretaris voor Mobiliteit Melchior Wathelet om de voorschriften voor de estuaire vaart te evalueren en te rationaliseren met het oog op het versterken van de competitiviteit van die transportmodus.

De estuaire vaart is namelijk een geloofwaardig deelalternatief voor de verbreding van het Schipdonkkanaal. 85% van alle hinterlandtransport uit Zeebrugge gaat richting Antwerpen, Albertkanaal, Nederland en Duitsland. Dat kan veruit het snelst én met de grootste capaciteit én het goedkoopst langs de Westerschelde.

Voor de estuaire vaart is het wel van het allerhoogste belang dat er snel een tweede zeesluis komt in Terneuzen, waarvan de werken in 2013 of 2014 kunnen beginnen en in 2018 zouden worden afgerond. De kostprijs voor die tweede zeesluis wordt geraamd op 630 miljoen euro.

2. Spoor

Er is ook de ontsluiting langs het spoor. Door twee extra spoorlijnen aan te leggen, die overigens reeds zijn goedgekeurd en zijn opgenomen in het meerjarenplan van Infrabel, zal de capaciteit via het spoor toenemen.

Voor de spoorontsluiting van de haven van Zeebrugge is de plan-MER-procedure gestart voor de uitbreiding en optimalisatie van het vormingsstation van de haven Brugge-Zeebrugge, met inbegrip van de aanpassing aan de weginfrastructuur. De realisatie van de Bocht Ter

Doest liep een beperkte vertraging op, net als de realisatie van het derde spoor tussen Brugge en Dudzele. De indienststelling van dat laatste spoortraject is nu gepland voor juni 2015. Ook de realisatie van het derde en het vierde spoor tussen Gent en Brugge liep vertraging op. De volledige indienststelling van het spoortraject is volgens de planning van Infrabel nu gepland voor eind 2016¹.

De capaciteitsuitbreiding van het spoor zal dus op middellange termijn een feit zijn, waardoor vanuit de haven van Zeebrugge op die manier – volgens een inschatting van de heer Toon Colpaert (bestuurder Infrabel) – een extra capaciteit van 2.350.000 TEU (twenty feet equivalent units) kan worden vervoerd langs het spoor.

3. A11-autoweg (voormalige AX)

Verder is er de A11-autoweg die Zeebrugge zonder onderbreking zal verbinden met de N49/E34. Die nieuwe verbinding zal ook de ontsluiting via de weg optimaliseren.

Men zou in de loop van 2012 starten met de realisatie van de A11. Die timing komt mogelijk in het gedrang, omdat de A11 gedeeltelijk gelegen is in de zone De Spie, waar de Raad van State een schorsingsarrest velde voor de deelgebieden 24 en 16 in het kader van de afbakening van het stedelijk gebied Brugge.

In Het Nieuwsblad van 26 december 2011 staat echter te lezen dat “(u)it een brief van de Vlaamse Regering aan Dirk De fauw, voorzitter van het regionaal sociaal-economisch overlegcomité (RESOC), blijkt dat de A11 wel degelijk gerealiseerd kan worden, ondanks het schorsingsarrest van de Raad van State.”.

De kostprijs voor de realisatie van de A11 wordt geraamd op 340 miljoen euro.

Voor het vervoer over de weg is het ook noodzakelijk de N49 verder om te bouwen tot autosnelweg. De werken die noodzakelijk zijn om de N49 volledig als hoofdweg te realiseren, zijn gepland tussen 2012 en 2018.

De werken aan de N49 omvatten:

- de bouw van drie aansluitingscomplexen (Kaprijke, Eeklo en Maldegem);
- de vervanging van alle overige kruispunten door bruggen of tunnels;
- de bouw van diverse kunstwerken;
- de aanleg van plusminus 5 km ventwegen;
- de realisatie van een bochtverbetering.

De totale kostprijs van die werken wordt geraamd op 137 miljoen euro.

4. Opwaarderen van het binnenvaartnetwerk en de mobiliteit in en rond Brugge

Naast de estuaire vaart, het spoor en de weg, is het ook noodzakelijk het binnenvaartnetwerk tussen Zeebrugge en Gent op te waarderen. Vlaanderen moet investeren in het bestaande netwerk dat vanuit Zeebrugge via het Boudewijnkanaal en de Ringvaart rond Brugge, en langs het kanaal Gent-Oostende, de binnenvaartschepen aansluiting geeft op de Ringvaart in Gent of de schepen via het Schipdonkkanaal vanuit Nevele naar de Leie voert.

¹ Citaat uit de beleidsbrief Openbare Werken en Mobiliteit 2011-2012 van Vlaams minister Hilde Crevits.

Het voormelde traject kampt met een aantal knelpunten:

- de Dampoortsluis in Brugge;
- eenrichtingsverkeer en lage vaarsnelheid tussen de Louizabrug in Beernem en de Katelijnepoortbrug in Brugge;
- de diepgang tussen Brugge en het Afleidingskanaal (Merendree-Schipdonk) is op de meeste plaatsen beperkt tot 2,30 meter, waardoor de maximale beladingsgraad slechts 70% bedraagt (plusminus 1000 ton).

Daardoor is de bestaande binnenvaartverbinding momenteel niet bevaarbaar voor schepen van het moderne segment van de binnenvaartvloot (> 1350 ton), wat de competitiviteit van die ‘natte’ hinterlandverbinding zwaar onder druk zet.

Daarenboven zorgen binnenschepen en/of plezierboten, die via de Ringvaart rond Brugge varen, ervoor dat de bruggen over de Ringvaart regelmatig openstaan². Wanneer men met de auto Brugge wil binnenrijden, moet men zowat altijd de bruggen over de ringvaart rond Brugge over. Daardoor ontstaan er geregeld verkeersinfarcten in de binnenstad en op het stuk stadsring parallel met de Ringvaart.

Met het oog op het realiseren van een verbeterde binnenvaartverbinding dient de Ringvaart rond Brugge en het kanaal Gent-Brugge bevaarbaar gemaakt te worden voor binnenvaartschepen tot minimaal 2500 ton. Een dergelijke opwaardering vergt de volgende infrastructuurwerken en maatregelen:

- een verbreding van het kanaal van Gent naar Brugge tussen de Louizabrug in Beernem en de Katelijnepoortbrug in Brugge, zodat schepen tot minimaal 2500 ton vlot kunnen doorvaren;
- een verdieping van het kanaal Gent-Brugge tot een vereiste diepgang van 2,50 meter.

In de maatschappelijke impactstudie voor de ontsluiting van de Vlaamse kusthavens (MaIS) werd de kostprijs voor de opwaardering van het kanaal Gent-Brugge tot klasse Va begroot op 130 miljoen euro (in euro van het jaar 2001).

De twee hiervoor vermelde infrastructuurwerken zijn aanpassingen aan het kanaal Gent-Brugge. Er moeten ook nog drie investeringen en/of aanpassingswerken gedaan worden op en rond de Ringvaart rond Brugge:

- met het oog op een vlottere doorvaart voor de schepen langs de Ringvaart rond Brugge moet de verouderde Dampoortsluis worden vervangen door een nieuwe en bredere sluis. Op die manier wordt de capaciteit van de sluis verhoogd en kan er een tijds winst geboekt worden door een meer efficiënte werking van de sluis;
- om het verkeer van en naar de Brugse binnenstad vlotter te laten verlopen, is er behoefte aan een tunnel, die loopt onder de Dampoortsluis. De tunnel verbindt het droog te leggen stuk op het einde van de Damse Vaart met de Wulpenstraat aan de andere kant van de Ringvaart;
- er moet een studie uitgeschreven worden naar de mogelijkheid van minitunnels³ onder de Brugse Ringvaart, zodat het grootste deel van de bruggen op de Ringvaart kunnen worden geschrapt en het scheepvaartverkeer vrije doorgang heeft zonder het wegverkeer te hinderen.

² Er passeren gemiddeld 15 beroeps- en pleziervaartuigen per dag langs alle bruggen rond Brugge.

³ In de Franse stad Rijsel heeft men in de jaren 70 zeven minitunnels gegraven om de verkeersdoorstroming te verbeteren. Die minitunnels, die Marcq-en-Barœul en Rijsel met elkaar verbinden, worden vandaag de dag gebruikt door meer dan 50.000 wagens per dag.

Door deze vijf infrastructuurwerken en maatregelen te combineren, kan gezorgd worden voor een vlottere doorvaart op het kanaal van Gent naar Brugge en op de Ringvaart rond Brugge, samen met een meer efficiënte afwikkeling van het wegverkeer van en naar de Brugse binnenstad. Op die manier wordt de binnenvaart tussen Zeebrugge en Gent geoptimaliseerd.

Ivan SABBE

Patricia DE WAELE

Ulla WERBROUCK

Lode VEREECK

Jurgen VERSTREPEN

Boudewijn BOUCKAERT

Peter REEKMANS

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

– gelet op:

- 1° de behoefte aan een verbeterde ontsluiting van de haven van Zeebrugge met het oog op toekomstige economische groei van de haven en creatie van extra werkgelegenheid, met de nodige aandacht voor comoditeit;
 - 2° de vaststelling dat de ontelbare studies die besteld werden om de noodzaak van een verbreding van het Schipdonkkanaal te ondersteunen of te ontcrachten, handenvol geld hebben gekost (meer dan 1,3 miljoen euro);
 - 3° de Gebiedsvisie Seine-Schelde-West van 18 december 2008, waarin gouverneurs Paul Breyne en André Denys ervoor pleiten dat de Vlaamse Regering over het project Seine-Schelde-West een principebeslissing neemt, zodat in de streek bestuurlijke helderheid ontstaat en er rond de status van dat project en de mogelijke gevolgen ervan ook een grotere rechtszekerheid kan worden gecreëerd;
 - 4° de belofte in het regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2009-2014 om “over de Seine-Schelde-West-verbinding op basis van alle resultaten van het studiewerk een beslissing te nemen”;
 - 5° de hoorzittingen over het ingediende verzoekschrift over de verbreding van het Schipdonkkanaal van 10 juni 2008 en 10 februari 2009, de gedachtewisselingen over de estuaire vaart van 20 oktober 2011, over de Vlaamse spoorstrategie van 8 december 2011, over de ecohydrologische studie en de waterbalansstudie van 9 februari 2012, over de studie ‘De optimale ontsluitingscombinatie voor de haven van Zeebrugge’ van 1 maart 2012 en over de stand van zaken in het Seine-Schelde-project van 15 maart 2012;
 - 6° het betoog van havenvoorzitter Joachim Coens op de hoorzitting over de aanvullende studies met betrekking tot het project Seine-Schelde-West van 19 april 2012, waarin hij ervoor pleit om de Ringvaart rond Brugge en het kanaal Gent-Brugge zo snel mogelijk bevaarbaar te maken voor schepen tot minimaal 2500 ton en aldus onmiddellijk van start te gaan met de noodzakelijke aanpassingen;
 - 7° de conclusies van ‘t Groot Gedelf op de hoorzitting over de aanvullende studies met betrekking tot het project Seine-Schelde-West van 3 mei 2012, waarin gesteld wordt dat de verbreding van het Schipdonkkanaal een project is waarvan de (maatschappelijke) baten dermate laag en de (maatschappelijke) kosten dermate hoog zijn, dat er geen sprake kan zijn van enige positieve (maatschappelijke) return, en die aantonen dat de waterbalansstudie talrijke tekortkomingen bevat waardoor er – in geval van verbreding van het Schipdonkkanaal – toch watertekorten en verzilting zullen optreden;
 - 8° het feit dat de Leie voorbij de Franse grens slechts bevaarbaar is voor schepen tot 1350 ton en dat ook de Deule maar beperkt bevaarbaar is voor grote binnenschepen, waardoor het onmogelijk is om schepen tot 4500 ton vanuit de Vlaamse havens tot in Parijs te brengen;
 - 9° de alternatieven voor de ontsluiting van de haven van Zeebrugge via de estuaire vaart, het spoor en de weg;
 - 10° de behoefte aan een opwaardering van het kanaal Gent-Brugge, een vlottere doorvaart voor schepen langs de Ringvaart rond Brugge samen met een meer efficiënte afwikkeling van het wegverkeer van en naar de Brugse binnenstad;
- vraagt de Vlaamse Regering:
- 1° het studiewerk met betrekking tot het Schipdonkkanaal te stoppen en de verbreding van het kanaal te schrappen;
 - 2° in overleg te treden met de federale staatsecretaris voor Mobiliteit Melchior Wathelet om de voorschriften voor de estuaire vaart te evalueren en te rationaliseren, zodat de estuaire vaart zich verder kan ontwikkelen als competitief en volwaardig deelalternatief voor de verbreding van het Schipdonkkanaal;

- 3° een diepgaand onderzoek uit te voeren naar de factoren die bepalend zijn voor de hogere investerings-, exploitatie- en handlingskosten van estuaire schepen ten opzichte van gewone binnenschepen van vergelijkbare grootte, zodat de overheid de optimalisering van de estuaire vaart ten volle kan ondersteunen in het licht van een betere ontsluiting van de haven van Zeebrugge;
- 4° nauwlettend toe te zien op de voortgang van de realisatie van het derde en het vierde spoor tussen Zeebrugge en Gent, zodat de haven van Zeebrugge een spoor-ontsluiting krijgt met een goede aansluiting op het Franse spoorwegennet;
- 5° de ontsluiting van de haven van Zeebrugge via de weg te optimaliseren door de realisatie van de A11-autoweg, die Zeebrugge zonder onderbreking zal verbinden met de N49/E34, en de ombouw van de N49/E34 tot autosnelweg;
- 6° het binnenvaartnetwerk tussen Zeebrugge en Gent op te waarderen door het aanpassen van de huidige infrastructuur: het verbreden en verdiepen van het kanaal Gent-Brugge en het vervangen van de verouderde Dampoortsluis door een nieuwe en bredere sluis, zodat schepen tot minimaal 2500 ton vlot kunnen doorvaren;
- 7° een tunnel onder de Dampoortsluis te realiseren, die het droog te leggen stuk op het einde van de Damse Vaart verbindt met de Wulpenstraat aan de andere kant van de Ringvaart rond Brugge, en de mogelijkheid te onderzoeken van minitunnels onder de Brugse Ringvaart, en dat alles om het verkeer van en naar de Brugse binnenstad vlotter te laten verlopen;
- 8° een nieuwe brug over het kanaal Gent-Brugge langs de N50 in Steenbrugge te bouwen, zodat het doorgaande verkeer tussen Oostkamp en Brugge niet meer gehinderd wordt door het scheepvaartverkeer;
- 9° de Vlaamse havens te laten samenwerken door de vier stedelijke havenbesturen (Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge) te vervangen door één Vlaams havenbestuur, waardoor de complementariteit van de vier havens – met respect voor de eigen identiteit van ieder van hen – wordt versterkt en het belang van de hele Vlaamse economie wordt behartigd;
- 10° bij het opstellen en de indiening van het gemeenschappelijke subsidiedossier (samen met het Waalse Gewest en Frankrijk) met betrekking tot het Europese meerjarenprogramma TEN-T (Trans-Europees Netwerk voor Transport) voor de budgettaire periode 2014-2020, spijkerharde garanties af te dwingen met betrekking tot de aanpassingswerken die op Frans grondgebied in het kader van het Seine-Scheldeproject moeten gebeuren aan de Leie en de Deule;
- 11° het afwijzende standpunt ten aanzien van een financiële bijdrage vanuit het Vlaamse Gewest in de kosten voor de aanleg en de exploitatie van het kanaal Seine-Nord Europe (Frankrijk) te behouden, maar te bekijken in welke mate het – met het oog op een versnelde realisatie van de aanpassingswerken die op Frans grondgebied in het kader van het Seine-Scheldeproject moeten gebeuren aan de Leie en de Deule – opportuun is daarvoor een financiële bijdrage te leveren.

Ivan SABBE

Patricia DE WAELE

Ulla WERBROUCK

Lode VEREECK

Jurgen VERSTREPEN

Boudewijn BOUCKAERT

Peter REEKMANS