

Vraag nr. 73
van 14 november 2003
van de heer FRANCIS VERMEIREN

Stimulering goederenscheepvaart – Infrastructuurwerken

In een studie opgesteld op verzoek van het Overlegplatform Waterwegbeheerders en bedoeld om beleidsaanbevelingen te formuleren met het oog op het stimuleren van de goederenscheepvaart, wordt de aandacht gevestigd op de werken die daartoe noodzakelijk zullen zijn.

Zo wordt voor het Kanaal Plassendale-Nieuwpoort en Nieuwpoort-Duinkerken en voor de IJzer tot Diksmuide aangedrongen op een versterking van het onderhoud om een rendabele bevaarbaarheid voor spitsen te vrijwaren. Tevens wordt de aandacht van de overheid gevraagd voor overslagplatformen voor regionale bedrijventerreinen, onder meer in Veurne, om op langere termijn een uitbreiding en opwaardering van de goederenscheepvaart te kunnen overwegen.

De studie vraagt overigens een opwaardering tot 1.350 ton in bepaalde segmenten van het Kanaal Kortrijk-Bossuit, zoals trouwens voor de Dender vanaf Aalst, het deel Mol-Bocholt van het Kanaal naar Herentals, en de verbinding naar Nederland om de stop van Lozen uit te schakelen.

1. Op welke termijn kunnen deze aanbevelingen naar verwachting worden gerealiseerd ?
2. Werd in bovenvermelde studie melding gemaakt van de kostprijs van de werken ?
3. Hoeveel bruggen moeten worden verhoogd met het oog op de containervaart in twee lagen ?

Hebben bepaalde werken prioriteit gekregen ?

Antwoord

De studie waarnaar de Vlaamse volksvertegenwoordiger verwijst, is de studie naar de ontwikkelingsmogelijkheden van de kleine waterwegen in Vlaanderen inzake scheepvaart (hierna genoemd : studie Kleine Waterwegen).

De studie Kleine Waterwegen gaat na welke de potenties zijn voor de scheepvaart op de kleine waterwegen in Vlaanderen en formuleert hieromtrent

beleidsaanbevelingen, waarvan er een aantal beschreven werden in de vraag.

1. De beleidsaanbevelingen uit de studie Kleine Waterwegen zullen mee opgenomen worden in het Vlaamse binnenvaartbeleid. De aanbevelingen specifiek inzake infrastructuur waarnaar in de vraag wordt verwezen, zullen worden afgewogen in het grotere geheel van infrastructuurwerken op alle waterwegen. Termijnen per project werden nog niet bepaald wat de kleine waterwegen betreft. Hierbij zijn vooral de beleidsvoornemens zoals geformuleerd in het Mobiliteitsplan Vlaanderen van belang. Deze beleidsvoornemens van het Mobiliteitsplan Vlaanderen werden principieel goedgekeurd door de Vlaamse regering en voor advies overgezonden aan de SERV en de MINA-raad (*SERV : Soci - aal-Economische Raad van Vlaanderen ; MINA-raad : Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen – red.*).

Op basis van de resolutie van het Vlaams Parlement en rekening houdende met de aanbevelingen en voorstellen geformuleerd door diverse instanties, worden in voornoemd document de beleidsaanbevelingen geformuleerd aan de Vlaamse regering met betrekking tot het mobiliteitsbeleid voor de korte (tot 2007) en de middellange termijn (tot 2012). Deze beleidsaanbevelingen hebben wat de waterwegen betreft, vooral betrekking op de hoofdwaterwegen, en in mindere mate ook op de kleine waterwegen.

Het gaat om :

voorzien in watergebonden terreinen

Bedrijven die de waterweg in het transport voor hun goederen willen inschakelen, zijn bij een nieuwe vestiging op zoek naar terreinen die naast de waterweg gelegen zijn. Deze terreinen blijken niet of moeilijk beschikbaar te zijn.

De Vlaamse regering stelt voor te onderzoeken op welke wijze voorzien kan worden in een groter aanbod aan industrieterreinen die via de waterweg bereikbaar zijn.

Belangrijk naar de toekomst is dan wel het voeren van een strikt reservatiebeleid (op basis van een reëel gebruik) voor deze industrieterreinen. Specifiek voor de waterwegen kan hierbij gekeken worden naar de kleine waterlopen (klasse II) die als feederlijnen naar het hoofdwaterwe-

gennet, het tekort aan watergebonden terreinen kunnen invullen.

onderhoud en operationeel houden van het net van kleine waterwegen

Binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt er naast het hoofdwegennet ook een secundair waterwegennet gedefinieerd. Deze waterwegen functioneren als een toevoernet naar het hoofdwaterwegennet en kunnen een economische functie uitoefenen. De belangrijkste kleine waterlopen die nog een economische functie vervullen, zijn de Kempische kanalen, het Kanaal Leuven-Dijle en de Dender.

De Vlaamse regering stelt voor om bovenvermelde kleine waterlopen te onderhouden, zodat hun huidige vaarkenmerken behouden blijven, en om de sluizen en beweegbare bruggen volgens een ruim tijdschema te bedienen.

2. In bovenvermelde studie werd geen vermelding gemaakt van de kostprijs, wel werd inzake goederenvervoer berekend dat de vervoersbaten de kosten voor volwaardig onderhoud en bediening overtreffen. Met volwaardig onderhoud wordt bedoeld : het structureel onderhoud, het op diepte houden en vervangingsinvesteringen. De kosten zullen met andere woorden (ruimschoots) maatschappelijk terugverdiend worden.

Ook geeft de studie aan voor welke waterwegen een verruiming van het profiel dient te worden overwogen. De kostprijs van deze individuele projecten werd niet bepaald. Voor vermelde projecten zal immers eerst een kosten-baten-analyse opgesteld moeten worden vooraleer beslist zal worden of en op welke wijze ze gerealiseerd zullen worden. Een kostprijsraming per voorgesteld project was trouwens niet het opzet van de studie Kleine Waterwegen.

In het Mobiliteitsplan Vlaanderen werd voor het onderhoud van het net van kleine waterwegen in de periode 2003-2007 in iets meer dan 36 miljoen euro voorzien. Dat is beduidend meer dan in de periode 1999-2002, toen werd hiervoor 14 miljoen euro besteed. Voorwaarde hier toe is wel dat de baggerslibproblematiek snel opgelost wordt.

In de daaropvolgende periode (2008-2012) kan de kredietvoorziening dan worden teruggeschoefd naar 6,15 miljoen euro per jaar.

3. Wat de klasse II-waterwegen betreft, kan worden gemeld dat alle bruggen op de Dender, de Ringvaart, het Kanaal Leuven-Dijle en het Kanaal van Briegden naar Neerharen voldoen aan de vereiste hoogte voor de containervaart in twee lagen : 5.25 m.

Voor de Kempense kanalen, met name de Zuid-Willemsvaart (brug Maaseiker-Solt : 5.15m en brug Tongerlo : 5.15 m), het Kanaal Bocholt naar Herentals (brug Mol-Maat Noord (opw.) : 5.09 m, brug Mol-Maat (afw.) : 5.01 m, brug Mol-Maat Zuid (opw.) : 4.93 m en brug Mol-Maat Zuid (afw.) : 4.93 m), het Kanaal van Dessel naar Kwaadmechelen (spoorbrug Balen-Neet, 5.20 m), het Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten (brug St.-Lenaerts : 5.15m) en het Kanaal naar Beverlo (privébrug NV Union Minière (Umicor) : 4.87 m en brug Lommel-Kerkhoven : 4.40 m), zijn er een aantal bruggen die niet aan deze vereiste hoogte voldoen.

De studie Kleine Waterwegen bepaalt geen prioriteiten tussen verschillende projecten of waterwegen. Ze stelt wel dat onder andere het op diepte houden van een aantal waterwegen een absolute must is.

In de beleidsvoornemens van het Mobiliteitsplan Vlaanderen worden voor de kleine waterwegen, zoals tevens onder punt 2 vermeld, enkel de jaarlijks uitgetrokken globale bedragen vermeld zonder dat daarbij prioriteiten bepaald worden op kleine waterwegen.