

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1650
van **BART CARON**
datum: 7 augustus 2017

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Sluizen van Harelbeke en Sint-Baafs-Vijve - Capaciteit

Terwijl er elders bouwverlof was, pronkte Waterwegen en Zeekanaal met de aanhoudende activiteit op de werf van de nieuwe sluis op de Leie in Harelbeke. Vanaf 2018 zouden een zestigtal schepen per dag deze nieuwe sluis moeten gaan gebruiken, waaronder klasse Vb-schepen. Al moet voor deze grote schepen wel eerst nog de sluis van Sint-Baafs-Vijve vernieuwd worden.

1. In hoeverre zal dit een capaciteitsverhoging inhouden zowel van aantal schepen als qua totaal tonnage?
2. Wat is op vandaag de maximale capaciteit van het aantal schepen per dag dat kan passeren aan de sluis van Harelbeke? Wat is de maximale capaciteit van deze van Sint-Baafs-Vijve?
3. In hoeverre wordt die maximale capaciteit momenteel benut? Is er marge? Hoeveel sluisbewegingen zijn er momenteel op een doorsneeddag in zowel Harelbeke als Sint-Baafs-Vijve?
4. Is die maximale capaciteit afhankelijk van de klasse van schepen die de sluis gebruiken? In welke mate kan worden 'gestapeld', waarbij meerdere kleine schepen tegelijk de sluis gebruiken? Gebeurt dit ook op structurele wijze?
5. Wat is de procentuele verhouding tussen de verschillende klassen van schepen die dagelijks de twee sluizen gebruiken?
6. Zal er, eens er klasse Vb-schepen kunnen varen, een beperking moeten komen op het aantal passages van kleinere types schepen?

ANTWOORD

op vraag nr. 1650 van 7 augustus 2017

van **BART CARON**

1. Het dient gesteld te worden dat de sluiscapaciteit een theoretisch begrip is, dat afhankelijk is van tal van factoren en omstandigheden (verdeling in de tijd van de trafiek, vlootverdeling, waterstanden, etc., ...).

De opwaardering van de sluizen te Harelbeke en Sint-Baafs-Vijve tot klasse Vb-sluizen zal op beide punten inderdaad een capaciteitsverhoging tot stand brengen.

De grotere sluiskolken vereisen evenwel een iets langere nivelleertijd (=tijd die nodig is om van het ene naar het andere waterniveau te gaan) welke ruimschoots gecompenseerd wordt door de toename in versast volume per schutting (uitgedrukt hetzij in tonnage, hetzij in aantal schepen).

Uitgaande van een 24u/24u bediening (hetgeen voor beide sluizen het geval is), resulteert een verlenging van de schuttijd met 10 minuten (van 30' naar 40') in een daling van het aantal mogelijke schutcycli van 48 naar 36 per dag (met telkens een op- en een afwaartse schutting). Vermits per schutting evenwel een groter volume kan versast worden (van 2.000 ton naar 4.500 ton in Sint-Baafs-Vijve, van 1.500 ton naar 4.500 ton in Harelbeke), stijgt de totale capaciteit per dag van $96 \times 2.000 = 192.000$ ton naar $72 \times 4.500 = 324.000$ ton in Sint-Baafs-Vijve, van $96 \times 1.500 = 144.000$ ton naar $72 \times 4.500 = 324.000$ ton in Harelbeke.

De cijfers hierboven betreffen evenwel een rudimentaire inschatting.

2. Voor zowel Harelbeke als Sint-Baafs-Vijve dient op heden te worden gerekend met een schutcyclus van ca. 30 minuten, hetgeen resulteert in een (theoretisch) maximum van 96 schuttingen per dag. Het aantal schepen dat versast kan worden is afhankelijk van de trafiek die zich aanbiedt en de mogelijke combinaties die per schutting kunnen gemaakt worden (zie ook antwoord op deelvraag 4). In Sint-Baafs-Vijve (136m x 16m) kunnen aldus 96 klasse Va-schepen per dag worden verwerkt, in Harelbeke (110m x 12,5m) 96 klasse IV-schepen (of eventueel combinaties van kleinere schepen).
3. Momenteel passeren iets meer dan 18.000 vrachtschepen per jaar passeren in Sint-Baafs-Vijve (hetzij gemiddeld 62 per weekdag en 34 per weekenddag). In Harelbeke ligt dit op ruim 13.000 vrachtschepen per jaar (hetzij gemiddeld 45 per weekdag en 25 per weekenddag). Gemiddeld passeren in Sint-Baafs-Vijve 9 pleziervaartuigen per weekenddag, in Harelbeke zijn er dat gemiddeld 5. Ten opzichte van de maximale capaciteit is er dus zeker nog enige marge.
4. De capaciteit van een sluis wordt inderdaad ook mede bepaald door de vlootverdeling. Het grootste schip dat in de nieuwe sluizen van Harelbeke en Sint-Baafs-Vijve zal kunnen versast worden, is een klasse Vb-schip (190m x 11,40m x 3,50m), met een laadvermogen van 4.500 ton. Door het voorzien van een middendeur die de sluiskolk verdeelt in 2 deelschutten (met lengtes afgestemd op klasse Va resp. klasse IV), zullen in één schutting ook een klasse Va-schip (110m) en een klasse IV-schip (85m) tegelijk kunnen versast worden. Met kleinere schepen (klasse III en lager, pleziervaart) kunnen nog andere combinaties gemaakt worden. Het op die manier combineren van schepen om een zo efficiënt mogelijke versassing te bekomen, komt vaak voor en wordt systematisch toegepast.

5. De vlootverdeling voor de sluizen van Sint-Baafs-Vijve en Harelbeke ziet er momenteel als volgt uit (volgens de gebruikelijke CEMT-classificering):

	klasse I	klasse II	klasse III	klasse IV	klasse V
Sint-Baafs-Vijve	16%	8%	30%	25%	21%
Harelbeke	26%	8%	32%	34%	0%

6. Er zijn op heden geen aanwijzingen dat er op de Leie, eenmaal de opwaardering naar klasse Vb is doorgevoerd, een beperking zou moeten ingesteld worden op de trafiek of het aantal passages met kleinere schepen.