

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1558
van **JOHAN DANEN**
datum: 5 juli 2017

aan **BEN WEYTS**

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

GRUP Bocholt - Rol nv De Scheepvaart

Op 4 april 2014 nam de Vlaamse Regering de startbeslissing tot opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) voor het aanduiden van een gebied met bestemming 'ontginning' in functie van de bevoorradingsverzekering van zand op middellange termijn: cluster 'Achterste Hostie, Groote Heide en Raeker Heide' in Bocholt. In uitvoering van deze beslissing werd door de initiatiefnemers op projectniveau, Kaulindus nv en Kempische Zandgroeven Winters nv, de procedure voor de opmaak van een plan-MER opgestart.

In de nota (VR 2014 0404 DOC.0468/1) met de startbeslissing tot de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan is onder §7.3 (p. 20-22) uitgebreid aandacht voor de voorafgaande rol van nv De Scheepvaart (thans De Vlaamse Waterweg nv). Hieruit blijkt dat de nv De Scheepvaart in de jaren voorafgaand aan de nota intensief contact heeft gehad met zowel de beide private initiatiefnemers als met de gemeente Bocholt.

In uitvoering van deze regeringsbeslissing is de procedure voor de opmaak van een plan-MER opgestart. De publieke inspraakperiode over het kennisgevingsdossier kende een verlengde termijn van terinzagelegging, namelijk van 29 maart 2016 tot en met 27 mei 2016. Op basis van de ontvangen adviezen en inspraakreacties heeft vervolgens op 28 juni 2016 een richtlijnenvergadering plaatsgevonden. De richtlijnen voor het Plan-MER Zandontginning en herbestemming van Achterste Hostie, Groote Heide en Raeker Heide te Bocholt (PLMER-0225-RL) werden op 16 augustus 2016 gepubliceerd door de Dienst MER.

1. Maakt de nv De Scheepvaart samen met de initiatiefnemers, het lokale bestuur en diverse andere administraties deel uit van de begeleidingsgroep die het planproces coördineert? Zo ja, hoe vaak is deze begeleidingsgroep samengekomen, en op welke wijze was de organisatie hierin vertegenwoordigd?
2. Stroomopwaarts van het plangebied begint het kanaal Bocholt-Herentals als aftakking van de Zuid-Willemsvaart. De ligging van beide kanalen, beheerd door nv De Scheepvaart, is op het grondgebied van de gemeente Bocholt terug te voeren op een groot infrastructuurproject van Napoleon Bonaparte, namelijk het nooit voltooide 'Grand Canal du Nord'. In het met ontzanding bedreigde deelgebied 'Raeker Heide' zijn over een lengte van een kilometer unieke stukken van deze voorloper van de beide Kempische kanalen bewaard, waarvan enkele delen vrijwel intact.

Hebben vertegenwoordigers van nv De Scheepvaart, hetzij in de besprekingen die geleid hebben tot de regeringsbeslissing van 2014, hetzij in de publieke inspraakperiode over het kennisgevingsdossier plan-MER, de initiatiefnemers in kennis gesteld van deze ook voor de organisatie belangrijke erfgoedwaarden, en zo ja, op welke manier?

3. Heeft nv De Scheepvaart, vooruitlopend op een mogelijke ontzanding van de drie deelgebieden, aan de initiatiefnemers al concrete faciliterende investeringen in het vooruitzicht gesteld, zoals de aanleg van laad- en losfaciliteiten of het uitbaggeren van het kanaal Bocholt-Herentals? Zo ja, welke, en voor welke indicatieve bedragen?
4. Op blz. 8 van de goedgekeurde richtlijnen plan-MER staat vermeld dat de verbreding van het kanaal Bocholt-Herentals ter hoogte van het plangebied niet onderzocht wordt als ontwikkelingsscenario wegens onvoldoende concreet.

Welke timing hanteert nv De Scheepvaart zelf voor deze mogelijke kanaalverbreding, en in welk budget dient hiervoor te worden voorzien?

5. Ter hoogte van het deelgebied 'Raeker Heide' voorziet het gewestplan Neerpelt-Bree, goedgekeurd op 22 maart 1978, ook in een ruime reservatiestrook voor aan te leggen waterwegen, namelijk een nieuwe, rechte verbinding tussen het kanaal Bocholt-Herentals en de Zuid-Willemsvaart richting Weert (NL).
6. Geeft deze reservatiezone nog steeds invulling aan een reële investeringsvraag? Zo ja, op welke termijn zal dit project naar verwachting gerealiseerd worden? Zo neen, zal nv De Scheepvaart zelf het initiatief nemen voor een planproces dat deze beleidsmatig achterhaalde reservatiezone schrapt?

Deze vraag werd gesteld aan de ministers Ben Weyts (1558), Joke Schauvliege (875)

GECOÖRDINEERD ANTWOORD

op vraag nr. 1558 van 5 juli 2017

van **JOHAN DAENEN**

1. De processtructuur van dit reeds lopende planningsproces werd in 2014 opgezet, na de startbeslissing, op twee niveaus: een RUP-team voor de dagelijkse werkafspraken, opmaak van documenten en beheer van de agenda, en een begeleidingsgroep waarin ook vertegenwoordigers van de betrokken administraties en instanties zijn opgenomen, waaronder nv De Scheepvaart. Deze begeleidingsgroep is in de loop van het voortraject nog niet zo vaak samengeroepen omdat het RUP-team werd uitgebreid met het gemeentebestuur en de initiatiefnemers. Overleg in de begeleidingsgroep is er geweest na de goedkeuring van de startbeslissing, nadat er verschillende bilaterale gesprekken met administraties en instanties hebben plaatsgevonden, een terreinbezoek en voorafgaand aan de indiening van de kennisgevingsnota.

nv De Scheepvaart, thans De Vlaamse Waterweg nv, nam deel aan twee begeleidingsgroepen, in hoofdzaak in functie van het organiseren van de afvoer van de ontgonnen zand via de waterweg. De Vlaamse Waterweg nv was aanwezig op de vergaderingen van 1 juli 2014 (vertegenwoordiger was de heer Andy Pieters) en 5 mei 2015 (vertegenwoordiger was mevrouw Sarah Gilissen).

2. Het bestaan en de aanwezigheid in het plangebied van het voedingskanaal voor het Grand Canal du Nord is pas aan bod gekomen op het terreinbezoek en werd later ook in de kennisgeving van het plan-MER aangehaald. De informatie hierover is niet afkomstig van De Vlaamse Waterweg.
Wel ging er vanuit De Vlaamse Waterweg aandacht naar de impact op de waterweg en de opportuniteiten voor transport via de waterweg.
3. Neen, de initiatiefnemers werden wel gewezen op de mogelijkheden van de beschikbare infrastructuur en op mogelijke steunmaatregelen, zoals de publiek-private samenwerking voor de bouw van een kaaimuur, evenals op de mogelijkheden van vervoer via de waterweg.
4. De opwaardering van het kanaal Bocholt-Herentals tussen Lommel en de Zuid-Willemsvaart is een project dat opgenomen werd in het "Masterplan voor de binnenvaart op de Vlaamse waterwegen - Horizon 2020", dat in 2014 door de Vlaamse waterwegbeheerders werd opgemaakt. Het project maakt evenwel tot op heden geen voorwerp uit van een concreet uitvoeringstraject gelet op andere waterwegprioriteiten.
Op basis van voorbereidende studies zal inzicht verkregen worden in timing, vereiste budgetten en noodzakelijke ruimte voor realisatie. Er werd tot op heden geen budget voorzien voor de realisatie.

5-6. Voor het antwoord op deze vragen verwijs ik naar vraag 4.