

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 962

van **MATHIAS DE CLERCQ**

datum: 5 april 2018

aan **BEN WEYTS**

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

Zeeschelde Gentbrugge-Melle - Ontwikkelingsplannen

De intentie om een aantal ingrepen door te voeren op het stuk Zeeschelde tussen Gentbrugge en Melle wordt al meerdere jaren bestudeerd als onderdeel van het Sigmaplan. Sedert geruime tijd wordt ook onderzocht om pleziervaart toe te laten in dit gebied als onderdeel daarvan, hoewel dat door heel wat stakeholders niet wordt beschouwd als een goede bestemming voor het waardevolle gebied.

De krant De Gentenaar schreef op woensdag 4 april 2018 dat de ministers Ben Weyts en Joke Schauvliege niet meer achter de denkpiste voor pleziervaart op deze Scheldemeander zouden staan.

1. Kunnen de ministers bevestigen dat zij niet meer achter de denkpiste voor pleziervaart in dit gebied staan? Welke argumenten hebben daartoe de doorslag gegeven?
2. Welke consequenties heeft dit gegeven op het plan- en studieproces met betrekking tot de ontwikkeling van dit stuk Schelde? Past deze visie binnen een vernieuwde globale kijk op deze omgeving? Wat betekent dit voor de bouw van een sluis die wordt overwogen?
3. Kan een indicatie worden gegeven van de stappen nu zullen worden gezet aangaande de ontwikkeling van dit gebied met de bijbehorende timing en budgetten?

Deze vraag werd gesteld aan de ministers Ben Weyts (962), Joke Schauvliege (437)

GECOÖRDINEERD ANTWOORD

op vraag nr. 962 van 5 april 2018

van **MATHIAS DE CLERCQ**

1. Het sigmaproject Zeeschelde Gentbrugge-Melle maakt deel uit van het geïntegreerd Sigmaproject Scheldemeander Gent-Wetteren dat waterveiligheid als primaire doelstelling heeft en waarvan de uitwerking en uitvoering is opgedragen aan De Vlaamse Waterweg nv. Dit met het oog op de realisatie van de vereiste bescherming tegen overstromingen vanuit de Zeeschelde naast het behoud of aanleg van 45,75 ha slik- en schorgebied.

Het traject van de Zeeschelde tussen Gentbrugge en Melle is op heden sterk aangezand. De aanzanding is het sterkst uitgesproken in het meest stroomopwaartse deel van het traject. Daar bevindt de huidige bodem zich meer dan 4m boven het oorspronkelijke bodemniveau (ca. +0.00m TAW). Door het voorzien van een Sigmakering kan het verhogen van de waterkeringen langs dit segment vermeden worden. Het uitbaggeren blijft evenwel noodzakelijk om het waterbergend vermogen te herstellen. Deze uitgangspunten worden door niemand betwist.

Het struikelblok blijkt de bevaarbaarheid van het segment te zijn en de bijhorende discussie over de inrichting van een jaarrond GGG of een winter GGG-scenario. Het voormalige Waterwegen en Zeekanaal nv (nu De Vlaamse Waterweg nv) wilde deze optie als extra opportuniteit open houden. Dit is een te overwegen optie aangezien dit louter door een optimaal gebruik van de aan te leggen infrastructuur mogelijk is, en bovendien een meerwaarde betekent voor het recreatieve waterwegennetwerk van de Gentse binnenstad. Bovendien werd bij aanvang van het studietraject door de lokale overheden deze optie niet betwist.

Uit de bemiddelingspoging van gouverneur Briers concludeer ik dat het draagvlak voor waterrecreatie bij de betrokken lokale besturen en enkele betrokken stakeholders gaandeweg is afgenomen. Ik heb daarom formeel bevestigd aan de gouverneur dat de uitgangspunten zoals hierboven omschreven nog steeds gelden, en dat de bevaarbaarheid in functie van waterrecreatie op zich geen deel uitmaakt van de basisdoelstellingen. Ik heb aan De Vlaamse Waterweg nv meegegeven dat men deze functie dan ook niet meer verder uitwerkt.

2. Het project-MER maakt zelf geen keuze in de te realiseren alternatieven. Wel wordt het hiermee mogelijk een onderbouwde keuze te maken voor het één of ander alternatief. Ik wil evenwel benadrukken dat de waterbeheersingsfunctie primair blijft als doelstelling. Zowel de impact op natuur als de budgettaire inpassing zijn belangrijke factoren in de verdere besluitvorming. Ook de duurzaamheid in onderhoud is een belangrijke factor welke ik De Vlaamse Waterweg zal vragen om mee te nemen in de verdere besluitvorming. Waterbouwkundige constructies worden namelijk ontworpen en gebouwd voor meerdere decennia.
3. Het overleg met lokale besturen en stakeholders wordt nu hervat. De timing van het vervolgtraject is afhankelijk van het gekozen alternatief.