

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1397
van **MERCEDES VAN VOLCEM**
datum: 21 augustus 2018

aan **BEN WEYTS**

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

Kust Knokke-Heist - Testeiland

In navolging van het dossier-Oosterweel werd beslist om grote projecten op een andere manier aan te pakken. De term 'complexe werken' dekt nu alle projecten van groot maatschappelijk belang, met veel betrokken stakeholders.

De vroegere 'Vlaamse Baaien' heet nu 'Complex Werk Kustvisie'. En ook de uitbreiding van de containercapaciteit in de Haven van Antwerpen valt onder de titel 'complex werk'.

Wat de Vlaamse kust betreft, merken we dat de kustverdediging momenteel een gemiddelde hoogte van +9m TAW (tweede algemene waterpassing) betreft. De hoogste waterstanden liggen tegen de +6.5 TAW. Als we de recente nieuwe inzichten in de klimaatverandering nemen, dan zien we dat de modellen die een stijging richting +80cm vooropstelden, nu een stijging van +2m tot +3m betreffen tegen 2100.

We zitten momenteel dus met een kustverdediging die niet afdoend is in haar huidige configuratie. Nieuwe modellen laten ons dus inzien dat er een noodzakelijkheid is enkele versnellingen hoger te schakelen.

De wettelijke vereisten voor 'complexe werken' stellen dat de volgende trajecten bekeken dienen te worden:

- Traject 1: verhogen van de huidige zeewering (hogere dijken, hogere duinen, ...), bredere stranden
- Traject 2: behoud van de huidige zeewering zoals ze nu is, maar een nieuwe duurzame duinenrij creëren op wat nu de laagwaterlijn is
- Traject 3 : volledige nieuwe zeewering 2 à 3 km in zee.

Recent is men ook tot vaststelling gekomen dat dergelijk zaken zeer moeilijk te modelleren zijn in labo. In Nederland, met zijn jarenlange ervaring, hanteert men dan ook het principe van 'al doende te leren' ingevoerd. In lijn hiermee kunnen we het testproject 'Zandmotor' plaatsen, waarbij men effecten op ware grootte kan evalueren.

In Vlaanderen wil men dergelijke experimenten ook invoeren. Om traject 3 te evalueren, wil men een testeiland aanleggen om na te gaan wat de werking ervan is. De locatie die hiervoor aangewezen werd, is een zandbank aan onze kust die momenteel reeds op natuurlijke wijze de neiging heeft om aan te zanden, namelijk de 'Paardenmarkt' voor de kust van Heist.

Dit eiland dient enkel als test en heeft hoegenaamd nog niks te maken met estuaire vaart/het ontlasten van de Brugse ringvaart, wat in de toekomst wel het geval kan zijn.

Wat Knokke-Heist betreft, zal het golfklimaat achter het eiland natuurlijk rustiger worden en visueel zal men het eiland zien. Bedoeling is ook om het eiland als een 'zachte' structuur te bouwen. Dit wil zeggen, enkel in zand met aangepaste duinenflora; er komen dus geen stenen noch beton aan te pas.

Dit eiland moet dus beschouwd worden als een grootschalig experiment om de technische, economische en ecologische haalbaarheid van dergelijke nieuwe zeeweringen in zee te kunnen bestuderen

1. Wat is de stand van zaken omtrent 'De Paardenmarkt' voor de kust van Heist?
2. Wat is de stand van zaken betreffende het openbaar onderzoek?
3. Wat is de impact voor het toerisme in Knokke? Wat is de impact voor de ringvaart in Brugge als men via een kanaal estuaire vaart kan realiseren?
4.
 - a) Welke projecten worden momenteel geïnitieerd in functie van de toekomstige kustbescherming?
 - b) Wat is de timing en plan, wat werd reeds uitgevoerd en wat staat de komende zes jaar op het programma?
5.
 - a) Hoe ziet de minister de urgentie voor de kustbescherming met de laatste klimatologische voorspellingen in het achterhoofd?
 - b) Hoe groot is de noodzaak? Met andere woorden, hoe komt het dat men in Nederland grote budgetten vrijmaakt?
6. Welke impact kan het testproject hebben voor kust en toerisme:
 - a) naar effectieve vervuiling;
 - b) naar visuele vervuiling?
7. Wat zal de impact zijn voor watersporten zoals zeilen, gelet op de afname van de golven?
8. Wat zal de impact zijn op Zeebrugge:
 - a) voor de haven;
 - b) voor de bevolking?
9. Kan de toekomstige estuaire vaart hieruit een impact hebben op de openstaande bruggen te Brugge?
 - a) Zo ja, wanneer zal de ontlasting merkbaar worden?
 - b) En welke initiatieven zullen nog genomen worden voor de ontlasting van de Brugse ringvaart?

ANTWOORD

op vraag nr.1397 van 21 augustus 2018
van **MERCEDES VAN VOLCEM**

De Vlaamse overheid zet met de nieuwe procesaanpak voor complexe projecten in op de realisatie van projecten binnen een aanvaardbare termijn met een zo maximaal mogelijk draagvlak. De Vlaamse Regering heeft voor het complex project Kustvisie de startbeslissing genomen op 22 december 2017.

De huidige kustverdediging aan de Vlaamse kust varieert in hoogte afhankelijk van de locatie. Langs de kust is het kruinpeil doorgaans 9m TAW of hoger, in de havens is dit op sommige plaatsen lager, rond 7m TAW (Tweede Algemene Waterpassing). Een gemiddeld hoog water komt tot 4,5 m TAW. Het Masterplan Kustveiligheid voorziet maatregelen die beschermen tegen een stormvloed met terugkeerperiode 1000 jaar, met een bijhorende waterstand van ca. 7m TAW. Hierdoor zal de kust tot minstens 2050 beschermd worden tegen een 1000-jarige stormvloed, rekening houdend met zeespiegelstijging.

Nieuwe inzichten in klimaatverandering wijzen inderdaad op een mogelijks hogere zeespiegelstijging tegen 2100. In het complex project kustvisie wordt een dergelijk worst case scenario als één van de klimaatscenario's meegenomen, terwijl in het Masterplan Kustveiligheid een minder extreem scenario beschouwd werd.

De verschillen tussen de scenario's van het complex project kustvisie en het Masterplan Kustveiligheid manifesteren zich vooral in de periode 2050 – 2100. Dit gelet op het gegeven dat klimaatprojecties op lange termijn meer onzekerheid kennen dan projecties op korte termijn.

Binnen het complex project kustvisie zijn de trajecten nog niet bepaald: de te onderzoeken trajecten worden in de alternatievenonderzoeksnota vastgelegd. De startbeslissing vermeldt wel reeds dat dit breed wordt bekeken met alle mogelijke opties of locaties gaande van op de huidige zeeuwering, op of nabij het strand, of in zee. Vanuit dit complex project is uitvoerig overleg voorzien binnen een formele communicatie- en overlegstructuur, met alle betrokken actoren (onder meer ook met de kustburgemeesters).

1. Het federale ontwerp van marien ruimtelijk plan dat ter consultatie ligt tot 28 september voorziet een zone voor de eventuele bouw van een testeiland voor zeeuwering ten oosten van de Paardenmarkt en niet op de Paardenmarkt zelf. De monitoring van de Paardenmarkt is een federale bevoegdheid.
2. Het complex project kustvisie bevindt zich in de onderzoeksfase. Momenteel wordt de alternatievenonderzoeksnota opgesteld. Het publiek zal geraadpleegd worden over deze alternatievenonderzoeksnota. In een latere fase wordt ook een openbaar onderzoek georganiseerd waarbij volgende documenten ter inzage zullen liggen:
 - het ontwerp van voorkeursbesluit,
 - de ontwerp synthesesnota,
 - de ontwerp onderzoeksrapporten,
 - de beslissing van de dienst MER over de reikwijdte en het detailleringsniveau van de informatie die in het Milieueffectrapport (MER) moet worden opgenomen.

3. De effecten van een mogelijk testeland die binnen de scope van het project- en plangebied vallen, zullen onderzocht worden in de MER-studie.
4. Momenteel zijn verschillende beschermingsmaatregelen van het Masterplan Kustveiligheid al uitgevoerd. De overige beschermingsmaatregelen zijn in de studiefase of worden momenteel uitgevoerd. Onderstaande tabellen geven per risicozone een stand van zaken van de betreffende beschermingsmaatregelen, zowel wat de studiefase betreft als de uitvoeringsfase:

1. Zachte maatregelen

Dit betreffen de strandsuppleties en het bijhorende onderhoud.

Omschrijving	Status
De Panne Centrum	Aanleg suppletie: 2011 Onderhoud: 2017
Sint-Idesbald – Koksijde Centrum	Aanleg suppletie: 2011 Onderhoud: 2017
Koksijde – Gilles Scottlaan	Duindoorgang opgehoogd en heraangelegd: 2013
Middelkerke - Westende	Aanleg suppletie (gefaseerd): 2013-2015 Onderhoud: 2017
Oostende Mariakerke en Raversijde	Aanleg suppletie: 2014 Onderhoud: 2018
Oostende Centrum	Aanleg suppletie: 2013 Onderhoud: 2018
Oostende Oosteroever	Aanleg suppletie: 2014
De Haan-Wenduine	Aanleg: 2012 Onderhoud: 2014, 2016, 2017, 2018
Blankenberge	Aanleg suppletie (gefaseerd): 2014 en 2015 + gebruik van gebaggerd zand uit de havengeul
Knokke-Heist	Voorafnames aan de geplande suppletie uitgevoerd in 2012, 2013, 2014, 2015 en 2017 Uitvoering suppletie vanaf 2019. Einde van de werken in functie van de vooruitgang van de werken.

De aangelegde suppleties worden gemiddeld elke 6 jaar onderhouden. De werkelijke onderhoudsfrequentie is afhankelijk van de lokale en natuurlijke omstandigheden. Voor aanleg van suppleties wordt ongeveer jaarlijks 700.000 m³ zand voorzien.

2. Harde maatregelen:

Dit betreft de bouw van stormmuren op zeedijken en kaaien, golfdempende uitbouw van de zeedijk, verbreding van de zeedijk, stormvloedkering, aanpassingen van uitwateringsconstructies en sluizen in de havens.

Omschrijving	Status
Nieuwpoort: stormvloedkering haven	Uitvoering werken gestart in 2018. Einde van de werken voorzien in 2021.
Middelkerke- Westende: nieuwe aanleg zeedijk	In studiefase tot 2019. Uitvoering werken voorzien in 2019 t.e.m. 2023.

Oostende – zone Raversijde en Mariakerke: bouw stormmuren en renovatie zeedijk	Momenteel wordt de studiefase afgerond. Uitvoering van de werken voorzien in de 2019 t.e.m. 2021.
Oostende – centrum: Renovatie Albert I Promenade, voorzien wegneembare stormmuur en golfdempende uitbouw van het Zeeheldenplein	Uitgevoerd in 2012.
Oostende: stormmuren tussen het Zeeheldenplein en het Montgomerydok	In studiefase tot eind 2018. Uitvoering van de werken voorzien in 2019.
Oostende, haven: stormmuren zone Montgomerydok tot aan de Demeysluis	Vervolgstudie start eind 2018. Uitvoering werken voorzien vanaf 2020.
Oostende haven: bescherming achterhaven	Studie gestart in 2018. Uitvoering werken voorzien vanaf 2021.
Oostende haven: stormmuren die aansluiten op de achterhaven en zone Visserijsluis	Uitgevoerd in 2014.
Oostende haven: mobiele keringen	Uitvoering werken voorzien vanaf 2020.
De Haan – Wenduine: nieuwe zeedijk met stormmuren	Uitgevoerd in 2015.
Haven Blankenberge: 1 ^{ste} fase stormmuren	1 ^{ste} fase uitgevoerd in 2018 2 ^{de} fase en mobiele keringen in studiefase. Uitvoering 2 ^{de} fase voorzien in 2019 t.e.m. 2020
Haven Blankenberge: aanpassingen uitwateringsconstructie Blankenbergse Vaart	In studiefase. Uitvoering werken voorzien in 2020.
Haven Zeebrugge: stormmuren NewYorklaan tot aan Visartsluis en stormmuren Zweedse Kaai tot aan Vandammesluis	In studiefase. Uitvoering werken in 2019 t.e.m. 2020.
Haven Zeebrugge: overstromingsmaatregelen zone jacht- en Vissershaven	Studie MKBA in eindfase. Uitvoering werken nader te bepalen.
Zwin: Uitbreiding en bouw nieuwe Zwindijk	Uitvoering werken gestart in 2016. Einde van de werken voorzien in 2019.
Aanpassingswerken aan uitwateringsconstructies en sluizen in de havens van Oostende en Zeebrugge	De studie start in 2019. Timing van de uitvoering van de werken is afhankelijk van het resultaat van de studie.

5. a) Het Masterplan Kustveiligheid zal de bescherming tegen overstromingen vanuit zee tot minstens 2050 bieden voor een 1000-jarige stormvloed. Om de kustveiligheid van Vlaanderen over de volledige kustlijn tot 2100 te kunnen garanderen, rekening houdend met de laatste extremere klimaatscenario's, zijn mogelijk alternatieve vormen van kustverdediging noodzakelijk. Van belang hierbij is dat voorbereidende maatregelen, zoals reservering van ruimte, kunnen helpen om opties voor maatregelen (die veel later in de tijd zouden kunnen worden uitgevoerd) open te houden. Daarnaast is er veel tijd nodig om eventueel grootschalige maatregelen te plannen en uit te voeren. Dit betekent dat nu al begonnen moet worden met nadenken over kustbescherming op de langere termijn (na 2050), zoals nu reeds gebeurt binnen het complex project kustvisie.

- b) De potentiële overstromingskosten voor Vlaanderen lopen naar schatting in de miljarden. Zo liggen er aan de Vlaamse kust 10 gemeenten die elk in meer of mindere mate het risico lopen getroffen te worden door een hevige storm of overstroming. De 10 kustgemeenten hadden in 2016 gezamenlijk 336.400 inwoners. De bruto toegevoegde waarde van de drie kustarrondissementen gezamenlijk bedroeg in 2016 ruim 15 miljard euro. Daarnaast ontstaat schade aan de aanwezige kapitaal-goederenvoorraad, woningvoorraad en infrastructuur.

In Vlaanderen maken de nodige budgetten voorzien om de maatregelen van het Masterplan Kustveiligheid uit te voeren, voorzien in het meerjarenplanning. Zowel uitvoering als voor studiewerk. Elke 6 jaar wordt ook een gedetailleerde analyse van het veiligheidsniveau van de zeewering uitgevoerd om de beschermingsmaatregelen verder te optimaliseren en te onderhouden.

De budgetten die Nederland voorziet inzake bescherming tegen overstromingen kunnen niet direct vergeleken worden met de budgetten in Vlaanderen. De Nederlandse en de Vlaamse kust en het bijhorend achterland verschillen immers op diverse aspecten: opbouw van de bestaande kustinfrastructuur, lengte van de kustlijn, hoogteligging achterland, overstromingsrisico, invloed van het getij, morfologisch gedrag van stranden, duinen en vooroevers,...

6-9. Overeenkomstig het antwoord op deelvraag 3 zal de mogelijke impact onderzocht worden binnen de MER-studie.

Teneinde een structurele oplossing te bieden voor de binnenvaartontsluiting van de

Momenteel loopt bij De Vlaamse Waterweg nv de studie Stadsvaart die invulling geeft aan de verbetering van de bestaande binnenvaartontsluiting via het kanaal van Gent naar Oostende. In de studie wordt onderzocht welke aanpassingswerken aan het kanaal ter hoogte van Brugge moeten uitgevoerd worden.

De hoofddoelstelling van het project van de Doortocht Brugge is tweeledig: het verbeteren van de binnenvaartontsluiting voor de kusthavens van Brugge (Zeebrugge) en Oostende én het verbeteren van de mobiliteit (wegverkeer) ter hoogte van de doortocht Brugge.

Het project Stadsvaart daarentegen onderzoekt daarbij de mogelijkheden van een opwaardering van het Kanaal Gent-Oostende voor schepen van klasse Va.

Momenteel wordt gefocust op de vernieuwing van de Dampoortsluis en de Steenbruggebrug. Dit zijn vandaag knelpunten voor zowel water- als wegverkeer.

Voor een gedetailleerd overzicht van de geplande en in uitvoering zijnde werken in Brugge en de impact op de Brugse Ringvaart, wordt ook verwezen naar het antwoord op SV nr. 1060 van Stefaan Sintobin (8 mei 2018) aangaande "*Steenbruggebrug Brugge - Stand van zaken (2)*", de schriftelijke vraag nr. 844 van Stefaan Sintobin (9 maart 2018) aangaande "*Globaal project Stadsvaart Brugge - Project Dampoortsluis en bijkomende onderzoeken*", en eveneens de schriftelijke vraag nr. 705 van Bert Maertens (19 februari 2018) aangaande "*De Vlaamse Waterweg nv - Onderhoudswerken en investeringen Brugge*".