

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 666
van **SAS VAN ROUVEROIJ**
datum: 14 maart 2019

aan **BEN WEYTS**

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

Dijkbreuk Schipdonkkanaal Damme - Maatregelen

In de nacht van 29 op 30 december 2018 was er een dijkbreuk in Damme tussen het Schipdonkkanaal en het Leopoldkanaal. Het Schipdonkkanaal heeft een zeer belangrijke functie als afleidingskanaal van de Leie. Door overtollig water van de Leie af te voeren, kunnen overstromingen in het Gentse vermeden worden.

In het verleden werden er ook plannen gemaakt om het Schipdonkkanaal te verbreden zodat het geschikt zou worden voor grote binnenschepen tussen Zeebrugge en Gent. Op dit moment lijkt de voorkeur uit te gaan naar een opwaardering van het bestaande kanaal Gent-Oostende. Het belangrijkste pijnpunt in dit alternatief is evenwel de doortocht van Brugge.

In februari 2019 werd de dijkbreuk tussen het Leopoldkanaal en het Schipdonkkanaal gedicht. De definitieve herstelling van het wegdek op deze dijk zou later dit jaar gebeuren.

Deze onverwachte dijkbreuk roept wel een aantal vragen op. Moest een dergelijk voorval zich voordoen bij aanhoudende neerslag, dan zou dit zware gevolgen kunnen hebben in Gent en omgeving.

1. Werden er naar aanleiding van de dijkbreuk in december 2018 intussen inspecties gedaan van de dijken van het Schipdonkkanaal? Zijn er bijkomende maatregelen noodzakelijk om de dijken te verstevigen?
2. Wat is de stand van zaken van het studiewerk voor de opwaardering van het kanaal Gent-Oostende? Is er intussen duidelijkheid over of er op deze denkpiste kan worden voortgewerkt, zodat de plannen voor een verbreding van het Schipdonkkanaal definitief begraven kunnen worden?

ANTWOORD

op vraag nr. 666 van 14 maart 2019

van **SAS VAN ROUVEROIJ**

1. Begin januari 2019 is de volledige middendijk - kant Leopoldkanaal en kant Schipdonkkanaal - onderworpen aan een grondige inspectie.

In Vlaanderen staan er drie, 'watergebonden' entiteiten in voor het beheer van de dijken: het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust, De Vlaamse Waterweg nv (DVW) en de Vlaamse Milieumaatschappij. Deze entiteiten kunnen bovendien terugvallen op de ondersteuning en expertise van de afdeling Geotechniek, het Waterbouwkundig Laboratorium en het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek. Samen hebben deze partijen in 2015 het 'KennisNetwerk Dijken' (KND) opgericht.

Vanuit het KND zijn een aantal onderzoeken opgestart

- controleren van de overblijvende middendijk: via terreinbezoek (onderzoek holtes, beworteling), uitvoeren geotechnisch grondonderzoek (sonderingen en boringen), uitvoeren metingen om eventuele lekkage op te sporen (infrarood, glasvezel), opmeten dwarsprofielen en aansluitend het uitvoeren van stabiliteitsberekeningen;
- inschatten van de oorzaak van het schadegeval via opsporen historische gegevens en inschatten aanwezig dijkmateriaal waarna stabiliteitsberekeningen kunnen gebeuren;
- bepalen van de reststerkte van de landdijk via terreinbezoek, uitvoeren geotechnisch grondonderzoek en inschatten waterhuishouding tijdens bres.

Deze onderzoeken beogen het inschatten van de reststerkte van de resterende middendijk, de reststerkte van de landdijk en het opsporen van de oorzaak van het incident.

Nog niet alle onderzoeken zijn afgerond waardoor momenteel nog niet kan gecommuniceerd worden over de te nemen concrete maatregelen.

Wel kan ik bv. meegeven dat uit de oeverinspectie door DVW blijkt dat er holen en gangen van dieren aanwezig zijn, evenals afkalvingen. Bedoeling is deze te herstellen op basis van de eindconclusie van alle onderzoeken.

2. Het studiewerk rond de opwaardering van het kanaal Gent-Oostende tot een klasse Va-waterweg heeft zich tot nu toe geconcentreerd op de problematiek van de doortocht Brugge, waarvoor het studietraject Stadsvaart thans nog lopende is. Binnen dit kader worden twee deelprojecten prioritair aangepakt: de vervanging van de beweegbare brug in Steenbrugge enerzijds en de opwaardering van de Dampoortsluis op de Ringvaart anderzijds.

Voor een actuele stand van zaken rond de vervanging van de brug in Steenbrugge verwijs ik naar het antwoord op schriftelijke vraag nr. 391, gesteld op 11 januari 2019 door de heer Bert Maertens; hier is het studietraject voor de opstelling van het definitieve ontwerp opgestart.

Voor de Dampoortsluis verwijs ik naar het antwoord op schriftelijke vraag nr. 210, gesteld op 28 november 2018 door mevrouw Mercedes Van Volcem; hier wordt momenteel werk gemaakt van de adviesaanvraag aan UNESCO inzake de mogelijke impact op het werelderfgoed.

Voor de verdere besluitvorming rond de doortocht van Brugge, en bij uitbreiding de opwaardering van het kanaal Gent-Oostende, zal onder meer moeten gesteund worden

op voormeld advies vanwege UNESCO. Tevens zal, in lijn met de globale, in de tijd gefaseerde strategie rond de hinterlandontsluiting van de Vlaamse kusthavens, werk gemaakt worden van de opstelling van een socio-economisch monitoringsinstrument teneinde de evolutie in de capaciteitsbehoeften in kaart te kunnen brengen. Eenmaal voldoende zicht op al deze elementen zal het concrete studietraject voor het kanaal Gent-Oostende verder kunnen bepaald en uitgewerkt worden.