

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 712
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 2 april 2019

aan **BEN WEYTS**

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

Zeekanaal Schelde-Brussel-Charleroi - Laad- en loskades

Sinds geruime tijd hanteert de Vlaamse overheid een kaaimurenprogramma. Dit is een publiek-private samenwerking (pps) waarbij de overheid tussen 60 en 80% van de bouwkosten betaalt. Het bedrijf betaalt 20% van de bouwkosten samen met de laad- en losinstallatie en geeft de garantie om gedurende minstens tien jaar vervoer via de waterweg te doen. Het initiatief voor de bouw ligt bij de privéondernemer.

Aangezien één gemiddeld binnenschip 200 volle vrachtwagens uit de file kan halen, aangezien Vlaanderen beschikt over 1100 km bevaarbare waterwegen en 80% van de bedrijven op maximum 10 km van een waterweg liggen, kan deze pps-formule een belangrijk winstpunt betekenen in het mobiliteitsbeleid van het Gewest.

Begin 2017 heeft de minister een investering aangekondigd van 2,25 miljard euro voor werken aan de waterweg voor de jaren 2017-2019. In de beleidsbrief Mobiliteit en Openbare werken 2018-2019 (p. 65) lezen we dat de regering beslist heeft om de binnenvaart budgettair een extra duwtje in de rug te geven door het toekennen van 81,5 miljoen euro aan bijkomende investeringen via het Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven (FFEU). Hiervan wordt 6 miljoen euro ingezet voor de aanleg van kaaimuren via pps. In 2018 werden 11 nieuwe kaaimuurprojecten goedgekeurd voor 16,5 miljoen euro publieke tussenkomst.

Kaaimuren zijn wellicht zowat overal nuttig langs bevaarbare waterlopen, maar het ligt voor de hand dat de meeste baat zal komen langs waterwegen in de buurt van druk bereden autowegen. Daarom is het kanaal vanaf de Schelde tot Charleroi een belangrijke schakel in dit geheel, zij het niet de eenvoudigste gelet op de versnipperde eigenaarsformule.

1. Hoelang is het Vlaamse gedeelte van het (zee)kanaal van de Schelde tot Charleroi ten noorden van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en ten zuiden ervan?
2. Hoeveel bedrijven bevinden zich in beide gedeelten op minder dan 10 km van het kanaal?
3. Hoeveel laad- en loskaden zijn er momenteel in beide delen van het kanaal? In welke gemeenten? Komt dit overeen met het gemiddeld aantal laad- en loskaden per km bevaarbare waterweg in Vlaanderen?
4. In welke steden en gemeenten zijn de extra nieuwe laad- en loskaden gepland?

BEN WEYTS

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

ANTWOORD

op vraag nr. 712 van 2 april 2019

van **BJÖRN RZOSKA**

1. Het Zeekanaal Brussel-Schelde is 27,01 km lang, het insteeddok van Vilvoorde is 1,53 km lang en het kanaal naar Charleroi is 13,9 km lang.
De waterweg van de Schelde tot Charleroi ten noorden van het Brussels Hoofdstedelijke Gewest en ten zuiden ervan is, voor wat betreft het gedeelte op Vlaams grondgebied, in totaal 42,44 km lang.
2. De gevraagde informatie is niet beschikbaar bij De Vlaamse Waterweg nv. Op basis van beschikbare GIS-informatie van Vlaio liggen er een 400-tal bedrijventerreinen (+/- 6.700 ha) op minder dan 10 km van het Zeekanaal Brussel-Schelde. Voor het Kanaal Brussel-Charleroi zijn dit er een 150-tal (+/- 1.250 ha).
3. Het Zeekanaal Brussel-Schelde heeft 53 loskaaien, in totaal 7635m lang.
De loskaaien zijn gelegen in Vilvoorde, Grimbergen, Humbeek, Zemst, Kapelle-op-den-Bos, Tisselt, Willebroek, Puurs en Bornem.
Het kanaal naar Charleroi heeft 6 loskaaien, in totaal 1065m lang.
De loskaaien zijn gelegen in Halle en Sint-Pieters-Leeuw.
4. Voor deze regio is een laad- en loskade gepland op de linkeroever van het Kanaal naar Charleroi ten zuiden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in Sint-Pieters-Leeuw voor het bedrijf Cantillana nv.