

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1076
van **HANNES ANAF**
datum: 22 juni 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Trajectcontrole op waterwegen - Verdere uitrol

Het scheepvaartreglement legt voor de Vlaamse waterwegen maximum vaarsnelheden vast. Deze zijn bepaald in functie van veilig varen en het vermijden van incidenten bij laad- en losoperaties en schade aan kaaïen, oevers en andere schepen door een te stevige golfslag. Doordat in het verleden werd vastgesteld dat er op het Albertkanaal regelmatig overtredingen hiertegen werden gemaakt, heeft men begin 2018 beslist om trajectcontroles in te voeren.

In navolging van schriftelijke vraag nr. 11 van 28 september 2018 van collega Maertens, waarbij de toen bevoegde minister aangaf om deze trajectcontroles mogelijkerwijs uit te breiden naar andere waterwegen, wens ik aan de minister volgende vragen voor te leggen.

1. De toen bevoegde minister gaf aan dat de effectieve vaarsnelheden in 2019 opgevolgd zouden worden waarna begin 2020 een evaluatie van de naleving van de maximale vaarsnelheden uitgevoerd kon worden.

Is deze evaluatie intussen doorgevoerd en wat zijn hiervan de bevindingen en resultaten? Zijn er naar aanleiding van deze opvolging cijfers beschikbaar over het aantal overtredingen op de vaarsnelheid op deze waterwegen?

2. Voor welke waterwegen wordt, naast het Albertkanaal, een trajectcontrole overwogen, onderzocht of ingevoerd?
3. Graag een update over het aantal overtredingen die vastgesteld en bestraft werden in 2018 en 2019 op het Albertkanaal.

ANTWOORD

op vraag nr. 1076 van 22 juni 2020

van **HANNES ANAF**

1. De nieuwe vaarsnelheden zijn, vergezeld van een communicatiecampagne, ingegaan op 1 januari 2019. Begin 2020 werd een eerste evaluatie van de monitoringcampagne uitgevoerd. De tabel bij deelvraag 3 geeft een overzicht van de mate waarin de maximale vaarsnelheid significant overschreden wordt ($> 15\%$).

Een eerste evaluatie van de effectieve vaarsnelheden geeft bijgevolg aan dat op een aantal waterwegen de maximale vaarsnelheden goed gerespecteerd worden. Op een aantal andere waterwegen wordt bij een groot aantal reizen te snel gevaren.

Deze resultaten werden besproken met de beroepsvaartsector.

Alhoewel de nieuwe vaarsnelheden bepaald werden op basis van gedetailleerd onderzoek en gebruikt gemaakt werd van alle beschikbare data, kunnen niet alle terreinomstandigheden in de uitgevoerde analyse meegenomen worden, zodat mogelijks de werkelijk aanvaardbare maximale vaarsnelheden nog kunnen afwijken van de theoretisch bepaalde maximale waarden. Bovendien is het mogelijk dat door de verdere modernisering van de waterwegen, die nog niet meegenomen werd in het onderzoek van de vaarsnelheden, de vaaromstandigheden ondertussen geoptimaliseerd zijn zodat de vaarsnelheden kunnen aangepast worden. Op basis van de resultaten wordt, specifiek voor de waterwegen met een significante overschrijding van de theoretische maximale vaarsnelheden, momenteel dan ook onderzocht of deze theoretische maximale vaarsnelheden moeten bijgesteld worden of niet. Hierbij blijft de veiligheid op de waterweg en de impact op de oevers voorop staan. Dit onderzoek zal in 2021 mogelijks leiden tot aanpassingen aan de maximale vaarsnelheden.

De monitoring van de werkelijke vaarsnelheden blijft ondertussen verder lopen.

2. De beslissing over het invoeren van trajectcontrole op andere vaarwegen is momenteel afhankelijk van de verdere monitoring.
3. Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal reizen op de kanaalpanden van het Albertkanaal in 2018 en 2019, waarbij significant ($> 15\%$) te snel gevaren werd:

Kanaalpand	2018	2019
Hasselt-Ham	14	7
Ham-Olen	42	31
Olen-Wijnegem	2	28