

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1144
van **MIEKE SCHAUVLIEGE**
datum: 24 juli 2020

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

Schipdonkkanaal - Reservatiestrook

Ik verwijs vooraf naar mijn twee eerdere schriftelijke vragen over dit onderwerp, met name schriftelijke vraag nr. 9 van 11 oktober 2019 en schriftelijke vraag nr. 616 van 5 mei 2020, gericht aan minister Demir.

In het Vlaams regeerakkoord werd opgenomen dat er in bijkomende investeringen voorzien wordt om de transportcapaciteit op onze binnenwateren te verhogen door de voortgezette uitvoering van het Seine-Scheldeproject (inclusief rivierherstel), de optimalisatie van het Albertkanaal en het kanaal Brussel-Charleroi, de opwaardering van het kanaal Brugge-Gent en de Brugse Ringvaart, met een vernieuwing van de Steenbruggebrug en de Dampoortsluis met het oog op schepen tot 2500 ton. Verder wordt ook gewezen op een verdere uitbouw van de estuariene vaart om de ontsluiting van de haven van Zeebrugge te versterken.

De minister gaf al aan dat op korte termijn de bestaande binnenvaartontsluiting verbeterd wordt via het kanaal Gent-Oostende en op middellange termijn ingezet wordt op de uitbouw van de mogelijkheden inzake de estuaire vaart.

Over een toekomstige verbreding van het Schipdonkkanaal voor goederenvervoer werd in het regeerakkoord niets opgenomen. De verbreding van het Schipdonkkanaal was lange tijd een te onderzoeken piste. Bedoeling was om de haven van Zeebrugge vanuit Gent beter bereikbaar te maken. In de jaren 70 van de vorige eeuw werd hiervoor in een ruime reservatiestrook voorzien: gronden die aangeduid werden om het kanaal te verbreden. In de 'Maatschappelijke impactstudie voor de ontsluiting van de Vlaamse kusthavens', ook MaIS-studie genoemd, werden alle alternatieven onderzocht. In het eindrapport van maart 2001 kwam men tot de conclusie dat een aanpassing van het kanaal Gent-Brugge van 1350 naar 2000 ton gekoppeld aan een verdere uitbouw van de estuaire vloot de beste oplossing is. Tot dezelfde conclusie kwam men in het 'Strategisch Plan voor de haven Brugge-Zeebrugge' van november 2004. In maart 2007 werd er voor het Seine-Schelde West-project een haalbaarheidsstudie (maatschappelijke kosten-batenanalyse of MKBA) en een plan-MER (milieueffectrapport) opgestart. Het plan-MER werd afgekeurd omdat de negatieve effecten van een verbreding van het Schipdonkkanaal op vlak van waterbeheer, verzilting, impact op landbouw, landschap en natuur enzovoort veel te groot waren.

De reservatiestrook van het Schipdonkkanaal heeft jarenlang tot rechtsonzekerheid geleid voor bewoners, landbouwers, landschap en natuur. De mogelijkheden liggen vandaag op tafel om deze rechtsonzekerheid definitief weg te nemen.

Het Schipdonkkanaal is één van de mogelijke alternatieven in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) voor het verbeteren van de verbinding van de haven Zeebrugge via het water. In het RSV is voorzien dat die optie moet worden afgewogen met de andere alternatieven zoals de kustzeevaart. Het RSV bevat concreet volgende beleidsuitspraak over het Schipdonkkanaal: "Om in de toekomst een waterweg met een internationale verbindingsfunctie tussen de zeehaven en het hoofdwaterwegennet mogelijk te maken, worden drie mogelijke alternatieven gereserveerd.

Deze zijn met name:

- 1° de verbetering van het kanaal Gent-Brugge;
- 2° de verbinding tussen Zeebrugge en het kanaal Gent-Terneuzen;
- 3° de uitbouw van de kustvaart op de Scheldemonding.

Slechts in de mate dat de bestaande inlandse vaarwegen onvoldoende capaciteit en kwaliteit (geringe tonnage) zouden bieden voor het inlands transport, moet de uitbouw van een nieuw kanaal (met name het Schipdonkkanaal) of de modernisering van het bestaande kanaal Gent-Brugge worden overwogen."

Minister Demir stelde recent dat er gewacht wordt op een nieuwe studie die de minister van Mobiliteit en Openbare Werken bestelde, namelijk een socio-economisch monitoringsinstrument, teneinde na te gaan wanneer de noodzaak en/of opportuniteit voor de aanleg van een nieuwe klasse verbinding, bijvoorbeeld een verbreding van het Schipdonkkanaal, zich voordoet en onder welke modaliteiten dit dan zou moeten of kunnen gebeuren.

1. Welke concrete ingrepen zijn gepland op het kanaal Gent-Brugge om de verbinding met de haven van Zeebrugge te realiseren? Wat is de timing en de geraamde kostprijs van deze ingrepen?
2. Kan de minister een overzicht van alle studies en beleidsvoorbereidende opdrachten (zoals MER-procedures), de timing en de kostprijs van deze studies over de mogelijkheden voor de verbreding van het Schipdonkkanaal van de voorbije 25 jaar bezorgen?
3. Inzake de opmaak van het socio-economisch monitoringsinstrument:
 - a) Welke nieuwe elementen worden in deze opdracht bestudeerd?
 - b) Wat is de timing van deze opdracht?
 - c) Wat is de kostprijs van deze opdracht?
 - d) Hoe en wanneer worden de gemeentebesturen en de maatschappelijke actoren (industrie, landbouw, natuur- en milieuverenigingen enzovoort) betrokken bij de opdracht?
 - e) Welke resultaten van deze opdracht zullen voor eind 2020 beschikbaar zijn?
4. Meerdere studies, zoals de MaIs-studie in 2001 en het Strategisch Plan voor de haven Brugge-Zeebrugge in 2004, gaven al aan dat de verbreding van het Schipdonkkanaal geen wenselijke keuze is. In 2009 werd een plan-MER voor de verbreding van het Schipdonkkanaal afgekeurd omdat de negatieve effecten van een verbreding van het Schipdonkkanaal op vlak van waterbeheer, verzilting, impact op landbouw, landschap en natuur enzovoort veel te groot waren.
 - a) Welke motivatie is er voor de opstart van een bijkomende studie over de verbreding van het Schipdonkkanaal?

- b) Welke nieuwe elementen wil de minister bestuderen die tijdens de vorige studies nog niet voldoende aan bod kwamen?
- c) Welke nieuwe elementen zijn er die aantonen dat de negatieve effecten van een verbreding van het Schipdonkkanaal op vlak van waterbeheer, verzilting, impact op landbouw, landschap en natuur enzovoort weggewerkt kunnen worden?
- d) Waarom investeert de minister verder in studies naar de verbreding van het Schipdonkkanaal terwijl een verbreding van dit kanaal niet aanvaardbaar is volgens het RSV gezien de beleidskeuze om de ontsluiting te realiseren via het kanaal Gent-Brugge en via estuariene vaart?
- e) Minister Demir gaf aan dat gewacht wordt op de tussentijdse resultaten van de socio-economische studie (voorzien eind 2020) vooraleer beslissingen te nemen over het verdere verloop van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) over het Schipdonkkanaal.

Is de minister het ermee eens dat begin 2021 hierover een definitieve beslissing wenselijk is zodat aan de bewoners, de betrokken gemeentebesturen en de maatschappelijke actoren rechtszekerheid gegeven kan worden?

ANTWOORD

op vraag nr. 1144 van 24 juli 2020

van **MIEKE SCHAUVLIEGE**

1. Op het Kanaal Gent-Oostende zijn ter hoogte van Brugge volgende ingrepen en infrastructuurwerken nodig om een vlotte en veilige binnenvaart met schepen van CEMT-klasse Va (lengte 110 m, breedte 11,40, diepgang 2,5 à 3 m, laadvermogen 2.000 à 2.700 ton) mogelijk te maken:

- *Vernieuwing van 7 beweegbare bruggen:*
 - Steenbruggebrug (in voorbereiding);
 - Gentpoortbrug;
 - Kruispoortbruggen I en II;
 - Dampoortbruggen I en II;
 - Krakelebrug;
 - St.-Katelijnepoortbrug;
 - Warandebrug
- *Vernieuwing en opwaardering van 2 sluizen:*
 - Dampoortsluis;
 - Verbindingssluis;
- Aanpak (verbreding) van 6 nautische knelpunten in het tracé:
 - kanaalbocht ter hoogte van Steenbrugge (in voorbereiding);
 - kanaalbocht ter hoogte van de Pakhuizen te Brugge;
 - zwaaihoek ter hoogte van Baron-Ruzettepark te Brugge;
 - engte ter hoogte van landhoofd oude brug aan Coupure;
 - kanaalbocht ter hoogte van de Vaartdijkstraat (600 m);
 - kanaalbocht ter hoogte van de Kruispoortbruggen (650 m);
- Kalibratie op klasse Va van het kanaaldeel tussen Beernem en Moerbrugge;
- Baggerwerken om het volledige kanaal op de vereiste diepgang te brengen.

Daarnaast dienen langsheen dit traject nog een aantal voorzieningen getroffen worden om het kruisen van schepen op klasse Va te bevorderen (kruisingsplaatsen).

De totale kostprijs van deze grootschalige ingrepen en werken wordt ingeschat op meer dan 320 miljoen euro.

Mijn administraties baseren zich deze legislatuur op de bepalingen van het Vlaams regeerakkoord 2019-2024 dat stelt dat er *"samen met de havenbesturen wordt gewerkt aan een (integrale) visie over de binnenvaart van en naar het hinterland"*, en *"dat de transportcapaciteit op onze binnenwateren wordt verhoogd met de voortgezette uitvoering van de opwaardering van het kanaal Brugge-Gent en de Brugse Ringvaart met een vernieuwing van de Steenbruggebrug en de Dampoortsluis met oog op schepen tot 2500 ton."*

De geraamde kostprijs van deze werken bedraagt ca. 30 miljoen euro.

Ten slotte verwijs ik graag naar mijn antwoord op vraag 67 van mevrouw Maaike De Vreese van 27 augustus 2019.

2. De afgelopen 25 jaar werden inzake de binnenvaartontsluiting van de haven van Zeebrugge tal van studies en onderzoeken uitgevoerd, met als voornaamste elementen:

Omschrijving	Aanvang	Einde	Kostprijs
Maatschappelijke Impactstudie voor de ontsluiting van de kusthavens	Oktober 1999	Mei 2001	451.277 €
Haalbaarheidsstudie Seine-Schelde West	Maart 2007	Juni 2008	447.245 €
Aanvullende studies Seine-Schelde West	Juni 2008	April 2009	320.710 €
Plan-MER Seine-Schelde West	Oktober 2007	Januari 2010	154.478 €
Gebiedsvisie Seine-Schelde West	Juni 2008	December 2008	117.720 €
Ecohydrologische studie	Januari 2008	November 2011	91.463 €
Waterbalansstudie	Januari 2010	Juli 2012	446.635 €
Verkeersmanagementstudie Brugge	November 2007	Maart 2008	68.980 €
Synthesestudie Hinterland-ontsluiting Haven van Zeebrugge	Maart 2011	Februari 2012	Steunpunt Goederenvervoer
Vorbereidende studie doortocht Brugge	September 2014	Januari 2019	2.498.000 €
Plan-MER doortocht Brugge	Oktober 2015	Augustus 2017	272.672 €
Project-MER Steenbruggebrug	Oktober 2015	November 2019	140.000 €
Procedures en ontwerp Steenbruggebrug	December 2019	December 2022	1.800.988 €

De aanvullende studies voor Seine-Schelde West omvatten de volgende onderdelen: de positionering in het Vlaamse havenbeleid, een gevoeligheidsanalyse van de trafiekprognoses en MKBA, de effecten van het nulalternatief en de ontwikkelingen in andere modi (spoor, estuair), een nota omtrent de reservatiegebieden, een begeleidende nota bij de voorlopige afbakening en een verkennend onderzoek over de waterbeschikbaarheid en de verziltingsaspecten.

De waterbalansstudie maakte deel uit van een algemene studie rond het stroomgebied van de Schelde ('Opmaak van modellen voor waterbeschikbaarheid en allocatiestrategieën'), uitgevoerd door het Waterbouwkundig Laboratorium van Borgerhout. De opgegeven kostprijs slaat op deze volledige studie en heeft dus slechts deels betrekking op Seine-Schelde West.

- 3-4. De opmaak van het socio-economisch monitoringsinstrument (SEMI) kadert in de verdere uitwerking van de in de tijd gefaseerde aanpak voor de verbetering van de binnenvaartontsluiting van de haven van Zeebrugge, zoals vooropgesteld in de hierboven vermelde synthesestudie door het Steunpunt Goederenvervoer uit 2012. Kort samengevat voorziet deze aanpak in een verbetering van de bestaande waterwegontsluiting op korte termijn (kanaal Gent-Oostende, doortocht Brugge), een uitbouw van de mogelijkheden voor estuaire vaart op middellange termijn en het opzetten van een socio-economisch monitoringsinstrument teneinde op beleidsniveau te kunnen nagaan wanneer de noodzaak en/of opportuniteit voor de aanleg van een nieuwe klasse Vb-verbinding (= verbreding Schipdonkkanaal) zich voordoet en onder welke modaliteiten dit dan zou moeten of kunnen gebeuren.

De ontwikkeling van dit instrument zal niet alleen de nodige expertenkennis vergen maar ook heel wat input en feedback vanwege de vele stakeholders. Naast de economische rekenmodellen zal dus ook een passend overlegmodel moeten ontwikkeld worden.

Het bestek voor de studieopdracht is momenteel in opmaak, een studiebudget is momenteel geraamd op 550.000 euro en is voorzien op de ontwerp begroting in 2021 voor uitvoering vanaf 2021.