

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 30
van **BERT MAERTENS**
datum: 1 oktober 2020

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

Vaarsnelheid op West-Vlaamse waterwegen - Impact

De vzw Leie Omgeving Beschermen kaartte in 2019 nog aan dat overdreven snelheid van pleziervaartuigen op de toeristische Leie tussen Deinze en Drongen tot schade leidt. De oevers langs de Leie kalven hierdoor versneld af. De vzw pleitte toen onder meer voor een sensibiliseringsactie door de waterwegbeheerder.

Via mijn schriftelijke vraag nr. 48 van 8 augustus 2019 ondervroeg ik toenmalig minister van Mobiliteit en Openbare Werken Ben Weyts over dit onderwerp. Uit het antwoord bleek dat er in 2017 een studie werd uitgevoerd aangaande de maximale vaarsnelheden op de Vlaamse waterwegen. Deze studie had tot doel realistische en veilige vaarsnelheden op de Vlaamse waterwegen te bepalen. De aanbevolen snelheden dienen realistisch en aanvaardbaar te zijn voor de schipperij, terwijl zij de veiligheid van de overige waterweggebruikers garanderen en de impact op de oever en infrastructuur minimaliseren. De studie werd uitgevoerd in overleg met de sectorvertegenwoordiging.

De nieuwe maximale vaarsnelheden werden onder de vorm van een proefperiode én met een communicatiecampagne naar de sector, ingevoerd vanaf 1 januari 2019. Dit hield in dat de werkelijke vaarsnelheden in 2019 gemonitord zouden worden, maar dat deze toen nog niet gehandhaafd werden. Begin 2020 zou een evaluatie van de vaarsnelheden uitgevoerd worden. In functie van de resultaten konden dan verdere maatregelen overwogen worden met het oog op het bereiken van de veiligheid op het waterwegennetwerk en het beperken van de impact op de infrastructuur.

1. Kan de minister een overzicht bezorgen van schade aan de waterweginfrastructuur (inclusief oevers) in West-Vlaanderen die ondubbelzinnig veroorzaakt werd door overdreven snelheid van vaartuigen? Graag een geannualiseerd overzicht voor de afgelopen vijf jaar met opgave van kunstwerk/infrastructuurelement, locatie, eventuele kostprijs om de schade te herstellen, datum van herstel of indicatieve hersteltermijn.
2. Is de evaluatie van de proefperiode ondertussen gebeurd? Zo ja, wat waren de belangrijkste resultaten en conclusies van deze studie? Wat bleken de werkelijke vaarsnelheden te zijn die op de verschillende Vlaamse waterwegen werden gemeten?

ANTWOORD

op vraag nr. 30 van 1 oktober 2020

van **BERT MAERTENS**

1. Ik verwijs naar het antwoord op uw schriftelijke vraag nr. 48 van 8 augustus 2019 aangaande de vaarsnelheid op West-Vlaamse waterwegen.

Een overzicht van schade die eenduidig of enkel te wijten is aan overdreven snelheid van vaartuigen (zowel plezier- als beroepsvaartuigen) kan niet worden opgemaakt. Schade of veranderingen aan waterweginfrastructuur in beheer van De Vlaamse Waterweg nv is steeds te wijten aan verschillende oorzaken.

Schade kan inderdaad te wijten zijn aan te snel varen en de impact van golfslag op de oevers als gevolg hiervan, maar ook steeds in combinatie met een veelheid van factoren die in mindere of meerdere mate inwerken op de oevers. Voorbeelden van deze andere factoren zijn o.a. weersomstandigheden, peilverschillen, stroming of het wassen van het water, begroeiing, dieren en ongedierte, ouderdom van de oevers en de gronden of samenstelling en helling ervan, fauna en flora, een te grote diepgang van de schepen of de schroefwerking te dicht bij oevers, ... Sommige oorzaken werken ook langdurige tijd in op oevers en vertonen pas na enige tijd zichtbare schade.

2. De proefperiode liep van 1 januari 2020 tot 10 augustus 2020. De gegevens van de werkelijke vaarsnelheden worden momenteel verwerkt en getoetst aan de maximum vaarsnelheden. De resultaten zullen in november voorgelegd worden aan de binnenvaartsector, waarna de verdere aanpak zal bepaald worden.