

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 271

van **MAARTEN DE VEUSTER**

datum: 27 november 2020

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Binnenscheepvaart - Tekort aan wachtplaatsen

Voor de bouw van de Oosterweelverbinding wordt volop gebruikgemaakt van de binnenvaart voor het aanvoeren van grondstoffen en het afvoeren van overtollige grond. En dat is uiteraard een goede zaak. Gazet van Antwerpen zag daarin een mooie reportage en voer een dagje mee. Opvallend citaat van een geïnterviewd schipperskoppel: "Wij konden nu in Steendorp gaan 'liggen'. De voorbije jaren is veel geïnvesteerd in binnenvaartterminals, maar niet in wachtplaatsen. Dat is voor alle schippers een groot probleem. Tegelijk zijn er de steeds strengere veiligheidsvoorschriften waarbij onze vier kinderen, die nu beneden slapen, niet meer op de kaaien mogen spelen. Ook wij moeten wel eens stoppen om inkopen te doen. Evident is dat niet. Soms ben je uren onderweg om een ligplaats te vinden."

Overslagplaatsen en binnenvaartterminals vormen dus niet het probleem, maar wel de nodige plek om 'te gaan liggen', met andere woorden: om bijvoorbeeld rust te nemen, te overnachten, boodschappen te doen, of te wachten op het keren van het tij. Vanzelfsprekend kan dit niet aan de terminals, waar laad- en losoperaties niet gehinderd mogen worden en bovendien en terecht ook geen veilige speelplek voor kinderen zijn.

In het ontwerp-GIP 2021 (GIP: geïntegreerd investeringsprogramma) vond ik twee verwijzingen naar wachtplaatsen (aanleg wachtdok Schelde-Rijnkanaal in Antwerpen, en een studie naar projecten lig- en wachtplaatsen - uitbouw binnenvaartservices doorheen Vlaanderen). Helaas zijn sommige projectomschrijvingen in het GIP behoorlijk summier en laten ze niet toe na te gaan of bij bepaalde infrastructuurwerken ook in de aanleg van een wachtplaats voorzien is.

1. Over hoeveel wachtplaatsen beschikt de binnenvaart in Vlaanderen momenteel? Graag een oplijsting met opgave van het aantal plaatsen per locatie.
2. Zijn die wachtplaatsen voldoende gespreid over Vlaanderen of zijn er locaties met een duidelijk tekort?
3. Hoeveel wachtplaatsen zijn momenteel in aanbouw of gepland?
4. Zullen er in het licht van de te verwachten groei van de binnenvaartsector op korte of middellange termijn voldoende wachtplaatsen beschikbaar zijn? Zo ja, graag dan een oplijsting ervan.

ANTWOORD

op vraag nr. 271 van 27 november 2020

van **MAARTEN DE VEUSTER**

1. Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal beschikbare openbare wachtplaatsen per waterweg.

Rijlabels	Wachtkaaï	
	aantal	Lengte
⊕ Afleidingskanaal van de Leie	2	156,01
⊕ Albertkanaal	8	1616,2
⊕ Beneden-Nete		
⊕ Beneden-Zeeschelde	15	7700,15
⊕ Boven-Schelde	23	2250,5
⊕ Boven-Zeeschelde	1	67,45
⊕ Dender	10	2337,83
⊕ Dijle		
⊕ Doortocht Gent	4	1766,48
⊕ Gemeenschappelijke Maas		
⊕ Grensleie	4	983,98
⊕ Kanaal Bocholt-Herentals	2	149,8
⊕ Kanaal Bossuit-Kortrijk	7	1405,28
⊕ Kanaal Briegden-Neerharen		
⊕ Kanaal Dessel-Kwaadmechelen		
⊕ Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten		
⊕ Kanaal Gent-Oostende	6	1359,57
⊕ Kanaal Leuven-Dijle	7	428,04
⊕ Kanaal naar Beverlo		
⊕ Kanaal naar Charleroi	1	160,03
⊕ Kanaal Plassendale-Nieuwpoort	2	260,91
⊕ Kanaal Roeselare-Leie	29	4765,01
⊕ Leie	20	2620,43
⊕ Moervaart	2	176,73
⊕ Netekanaal	6	635,43
⊕ Ringvaart om Gent	9	1438,55
⊕ Rupel		
⊕ Vertakking van Zulte	2	216,06
⊕ Zeekanaal Brussel-Schelde	2	260,15
⊕ Zuid-Willemsvaart	1	600,19
Eindtotaal	163	31354,78

2. Er is momenteel een tekort aan wachtplaatsen op de Beneden-Zeeschelde. In het bijzonder in het afwaarts gedeelte ter hoogte van het Deurganckdok. Momenteel wordt onderzocht welke locaties kunnen weerhouden worden. Het gaat dan enerzijds over de bouw van bijkomende steigers en anderzijds over de aanduiding van extra anker(spudpaal)zones. De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit coördineert dit

onderzoek in overleg met de verschillende actoren waaronder ook de binnenvaartsector.

Op basis van gedetecteerde noden, is de bouw van bijkomende wachtplaatsen voorzien op de Schelde-Rijnverbinding. Deze investering is noodzakelijk gezien het huidige beperkte aanbod in de omgeving van de haven van Antwerpen aan ligplaatsen voor schepen die gevaarlijke goederen (ADN) vervoeren.

Voor dergelijke schepen moet een ligplaats een veilige omgeving bieden voor het vaartuig zelf, de scheepvaart en de omgeving. De ADN-regelgeving voorziet hiervoor de nodige afstandsregels tot woongebieden, kunstwerken, tankopslagplaatsen en overige scheepvaart. Het beschikbare aantal ligplaatsen voor dergelijke schepen voldoet echter niet aan de groeiende vraag. Bijgevolg heeft De Vlaamse Waterweg nv (DVW) een aantal ligplaatsen ingericht die enkel voor ADN-schepen, die gevaarlijke goederen transporteren, beschikbaar zijn. Het komende jaar zal DVW de ligplaatsen voor deze schepen verder in kaart brengen zodat de verdere aanpak hier op kan afgestemd worden. Een goede organisatie van ligplaatsen moet er voor zorgen dat de beschikbare ruimte maximaal en veilig benut kan worden.

3. Momenteel zijn er geen wachtplaatsen in aanbouw.

Op het indicatief meerjarenprogramma is in 2024, langs het Kanaal Gent-Oostende, opwaarts Moerbruggebrug een nieuw te realiseren wachtplaats voorzien.

Eveneens op het indicatief meerjarenprogramma is in 2025 een uitbreiding voorzien van de Wipkade aan de sluis van Wintam.

Binnen het integrale project voor de opwaardering van het Kanaal naar Charleroi wordt rekening gehouden met wachtplaatsen ter hoogte van de nieuwe sluizen. De aanleg van deze kades is echter pas voorzien na 2030.

Verder wordt ook voorzien in de bouw van bijkomende wachtplaatsen op de Schelde-Rijnverbinding.

4. Het netwerk van wachtplaatsen met voldoende capaciteit moet verspreid over de Vlaamse waterwegen verder worden uitgebouwd. Het is thans moeilijk in te schatten of de geplande wachtplaatsen voldoende zullen zijn in het licht van de te verwachten groei van de binnenvaart. In ieder geval moeten in de toekomst blijvende inspanningen geleverd worden zodat de waterweg zich als optimale drager voor het goederentransport kan blijven ontwikkelen. DVW zal binnen haar budgettaire mogelijkheden dit verder uitbouwen. Bij de realisatie van grote infrastructuurprojecten (uitbreiding havens, nieuwe kaaimuren,...) moet dit aspect steeds meegenomen worden en dit in nauw overleg met de binnenvaartsector.

Tot slot kan ik nog meegeven dat in 2021 een digitaal verkeersmodel ontwikkeld zal worden van de Leie-as. Hiermee zullen prognoses kunnen gemaakt worden m.b.t. de verwachte groei van de binnenvaartsector naar aanleiding van het Seine-Schelde project.

Gebruikmakend van dit digitale model zal het mogelijk zijn om, aan de hand van actuele AIS gegevens, noodzakelijke aanpassingen aan het waterwegennetwerk in kaart te brengen om deze verwachte groei te accommoderen (o.a. ook het voorzien van bijkomende wachtplaatsen).

Indien blijkt dat het verkeersmodel van de Leie-as een goed middel is om deze toekomstige noden te bepalen, zal het verkeersmodel uitgebreid worden zodat het toepasbaar is op heel het netwerk van DVW.