

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 853
van **MAXIM VEYS**
datum: 9 maart 2021

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

Complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk - Stand van zaken

Het complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk maakt deel uit van een groter geheel, namelijk de Seine-Scheldeverbinding die op zijn beurt binnen de transportcorridor Noordzee-Middellandse zee valt. In het kader van deze verbinding, werd een uitvoeringsbesluit door de Europe Commissie uitgevaardigd.

1. a) Kan de minister een stand van zaken geven van elke actie en deelactie zoals beschreven in artikel 2 in het uitvoeringsbesluit van de Europese Unie?
b) Werden de beschreven deadlines gehaald?
2. Specifiek voor deelaspect Bovenschelde.
 - a) De projecten in Wallonië
 - i. Tot opwaardering tot CEMT-klasse Va: kan de minister de stand van zaken en de planning van dit project geven met de timing waarop men verwacht elk deelaspect af te ronden? Zal de deadline van december 2022 gehaald worden?
 - ii. Capaciteitsuitbreiding en beveiliging van de sluiscomplexen: wat is de stand van zaken van de studies? Zal de deadline gehaald worden?
 - b) In Vlaanderen doet men studies naar de opwaardering van de sluizen tot CEMT-klasse Vb.

Wat is de stand van zaken en zal de deadline van eind 2022 gehaald worden?
3. Specifiek voor de opwaardering van de Leie tot CEMT-klasse Vb in één richting en Va in beide richtingen.
 - a) In Vlaanderen
 - i. Kan de minister een stand van zaken geven van de aanpassing aan elke sluis? Wat is de concrete planning zoals deze er nu voorstaat? Verwacht men de deadline tegen het einde van het jaar te halen?
 - ii. Voor de opwaardering tot CEMT-klasse Vb moeten een aantal bruggen verhoogd worden.

Wat is de stand van zaken van de plannen voor de verschillende bruggen? Wat is de concrete planning zoals deze er nu voorstaat? Verwacht men de vooropgestelde deadline te halen?

b) In Wallonië

Wat is de stand van zaken van de verhoging tot CEMT-klasse Vb, de maatregelen voor een veiligere scheepvaart en de vervanging van de waterkering in Komen? Wat is de concrete planning zoals deze er nu voorstaat voor de verschillende deelprojecten?

c) In Frankrijk de opwaardering van de Leie tussen Deûlémont en Comines tot CEMT-klasse Vb. Wat is de stand van zaken? Wat is de concrete planning zoals deze er nu voorstaat voor de verschillende deelprojecten?

4. Specifiek voor het aansluitend netwerk in Vlaanderen.

a) De studies over:

i. De opwaardering van de verbindingen naar de zeehavens van Zeebrugge en Antwerpen tot CEMT-klasse Va.

Wat is de stand van zaken? Wat is de concrete planning? Verwacht men de vooropgestelde deadline te halen?

ii. De opwaardering van de kanalen Roeselare-Leie en Bossuit-Kortrijk tot CEMT-klasse Va.

Wat is de stand van zaken? Wat is de concrete planning? Verwacht men de vooropgestelde deadline te halen?

iii. Wat is de stand van zaken van het opstellen van een technisch en financieel uitvoeringsplan voor opwaardering van de kanalen Roeselare-Leie en Bossuit-Kortrijk tot CEMT-klasse en de verbindingen naar de zeehavens van Zeebrugge en Antwerpen? Wat is de concrete planning? Verwacht men de vooropgestelde deadline te halen?

5. Hoe wordt dit uitvoeringsbesluit opgevolgd? Hoe en hoe frequent wordt er overlegd met Frankrijk over de uitvoering van de projecten?

ANTWOORD

op vraag nr. 853 van 9 maart 2021

van **MAXIM VEYS**

1. a) In de Intergouvernementele Commissie Seine-Schelde (IGC), die vier keer per jaar samenkomt, wordt op regelmatige basis gerapporteerd over de vordering van de verschillende deelprojecten zoals opgenomen in de lopende subsidieovereenkomst Seine-Schelde (Grant Agreement) en het Europese uitvoeringsbesluit Seine-Schelde (Implementing Act). Gelet op de omvang en complexiteit van het geheel wordt hieronder, op basis van de laatste rapportage in de IGC dd. 5 maart 2021, voor de belangrijkste elementen een beknopte, samenvattende stand van zaken gegeven volgens de nummering in het artikel 2 van het Europees uitvoeringsbesluit:
- Seine-Amont: de voorziene studies en werken vorderen grotendeels zoals gepland, zowel voor wat betreft de verbetering van de bevaarbaarheid als de afstandsbediening en de vaarweguitrusting. Een aantal deelprojecten zijn lopend (La Cave, Vives-Eaux, Evry, ...), andere zijn reeds afgerond (Coudray, Champagne). De projectstudies voor de opwaardering van de sectie Bray-Nogent vorderen zoals gepland (financieringsakkoord eind 2020, openbaar onderzoek in februari 2021);
 - Seine-Aval: ook hier vorderen de studies en werken grotendeels zoals gepland. De werken aan de stuw van Port-Mort en de sluis van Méricourt zijn lopende, dit jaar worden ook de werken in Suresnes, Poses, Croissy en Andrésy opgestart. Ook de deelprojecten rond afstandsbediening en vaarweguitrusting zitten op schema;
 - Oise: hier is vooral het project MAGEO van belang (opwaardering tot klasse Vb). De voorbereidende studies hiervoor zijn volop lopende en vorderen zoals gepland (openbaar onderzoek in april '21), start der werken wordt voorzien voor begin 2023. Ook de belangrijke deelprojecten in Mours (vervanging spoorbrug) en Venette (renovatie steiger) zijn in volle voorbereiding en zullen vanaf 2023 in uitvoering kunnen gaan;
 - Canal Seine-Nord Europe: de voorbereidingen voor de aanleg van het kanaal worden onverminderd voortgezet (nutsleidingen, grondverwervingen, geotechnisch en archeologisch onderzoek, opmaak uitvoeringsstudies, ...). Voor de sector 1 (18km tussen Compiègne en Passel) wordt de finale milieuvergunning verwacht in april '21 (6 maand later dan oorspronkelijk voorzien, mede ingevolge de covid-crisis), de eerste aanbestedingsprocedures voor de uitvoering van werken zijn lopende (kaaimuren Pimprez en Ribécourt, aanleg ronde punten). Voor de sectoren 2 t.e.m. 4 alsook voor de kanaalbrug over de Somme zijn de projectstudies lopende sedert maart '20 (ook hier dient rekening te worden gehouden met een vertraging van 3 à 6 maanden ingevolge covid);
 - As Duinkerke-Schelde: inzake de sluizen zijn diverse voorbereidende studies lopend (o.a. afstandsbediening, capaciteitsverhoging Fontinettes en Quesnoy). De sluizen in Grand-Carré en Don werden gerenoveerd, momenteel wordt de sluis van Denain onder handen genomen. De werken voor de verlenging van de sluis in Quesnoy worden nog dit voorjaar opgestart. Daarnaast wordt momenteel ook de laatste hand gelegd aan de opwaardering van de Deûle (uitvoering baggerwerken).
 - Kanaal Condé-Pommeroeul: de werken voor de heropening van dit kanaal vorderen volgens schema. Momenteel zijn de verruimingsbaggerwerken

volop lopende (VNF) alsook de herinrichting van het sluiscomplex te Hensies en de pompinstallaties in Pommeroeul (SPW);

- Waalse as: ook hier zijn diverse deelprojecten in voorbereiding (sluis Auvelais, modernisering kanaal Nimy-Blaton-Péronnes, wegwerken knelpunt Ghlin, ...) of lopende (o.a. modernisering sluis Havré, aanleg kaaimuren in Manage, Landelies);
- Boven-Schelde: zie deelvraag 2;
- Leie : zie deelvraag 3;
- Aansluitend netwerk Vlaanderen: zie deelvraag 4;
- Seneffe-Antwerpen: rond de opwaardering van het kanaal Brussel-Charleroi is reeds heel wat studiewerk gebeurd en zijn diverse deelprojecten gerealiseerd of in uitvoering, zowel in Vlaanderen (Zuidbrug, Driefonteinenbrug, streefbeeldstudies) als in Wallonië (brug Luttre, sluiscomplexen Viesville, Marchiennes, Gosselies);
- Algemene acties: binnen het Europees Economisch Samenwerkingsverband Seine-Schelde (EESV) worden op korte termijn de nodige studies opgestart om te komen tot een beleidskader inzake alternatieve brandstoffen en een geïntegreerd grensoverschrijdend verkeers- en vervoerssysteem. Parallel met de uitbouw van waterwegennetwerk wordt ook werk gemaakt van de aanleg van multimodale platformen (bv. in Vlaanderen: River Terminal Wielsbeke, River Terminal Roeselare).

- b) Zoals voorzien in artikel 4 zullen de projectpartners (Frankrijk, Vlaanderen, Wallonië) in de loop van 2021 een gedetailleerd voortgangsrapport opmaken en indienen bij de Europese Commissie en de Europese coördinator voor de kernnetwerkcorridor Noordzee-Middellandse Zee. In dit rapport zal iedere projectpartner, elk voor zijn onderdelen, een grondige analyse en evaluatie maken van de in het uitvoeringsbesluit opgenomen deadlines en engagementen.

Inzonderheid voor wat betreft de Franse en Waalse onderdelen van het globale project is het aan Frankrijk resp. Wallonië om hierover uitspraken te doen of te communiceren en dient voornoemd rapport dus te worden afgewacht alvorens hieromtrent een standpunt in te nemen.

Voor wat betreft de Vlaamse onderdelen wordt alvast alles in het werk gesteld om de gestelde deadlines, die zich allemaal nog in de toekomst bevinden, maximaal te respecteren (zie ook deelvragen 2 – 4).

2. a) Vanuit nautisch oogpunt was de opwaardering van het Waalse gedeelte van de Boven-Schelde tot CEMT-klasse Va reeds in januari 2020 een feit ingevolge de afbraak van de Pont des Trouis (augustus 2019), de verbreding van de vaarweg en de indienstname van de nieuwe, verhoogde Pont-à-Pont in de doortocht van Doornik. De moderniseringwerken in Doornik werden sedertdien onverminderd verdergezet (kaaimuren, publieke ruimte, aanmeerplaatsen) en worden, na de herbouw van de nieuwe, bredere Pont des Trouis, voorzien volledig te zijn afgewerkt tegen eind november 2022.

De capaciteitsuitbreiding van de sluizen van Kain en Hérinnes (verdieping van de sluiskolken met 20cm) kon reeds eind 2018 worden afgerond. De nieuwe stuw in Kain werd in dienst genomen in november 2018, de nieuwe stuw in Hérinnes wordt volgende maand (april 2021) opgeleverd. Als laatst element zullen op beide sites beveiligingsroosters geplaatst worden tegen medio 2022.

- b) Een groot deel van het voorbereidend studiewerk voor de opwaardering van de sluizen in Asper, Oudenaarde en Kerkhove werd reeds in de periode 2010 – 2011 uitgevoerd (technisch ontwerp, economische studie, milieu-impactstudie). Nu de vernieuwing van de stuwen en de bijhorende aanleg van vispassages op de Boven-Schelde is afgerond (indienstname nieuwe stuw en vispassage te Kerkhove

in september 2020), wordt voorzien in de loop van 2022 en 2023 werk te maken van een actualisatie van dit studiewerk.

3. a) De nieuwe klasse Vb-sluys in Harelbeke werd in dienst genomen in april 2018, de nieuwe klasse Vb-sluys in Sint-Baafs-Vijve is operationeel sedert 17 augustus 2020. Hiermee is de desbetreffende deadline ruimschoots gehaald.

In het kader van het Seine-Scheldeproject werden de Hogebrug in Harelbeke en de Centrumbrug in Wervik reeds herbouwd met een doorvaarthoogte geschikt voor 3 lagen-containervaart, zijnde 7,00m boven het normaal waterpeil.

Sedert begin juli '20 zijn de werken voor de herbouw van de wegbrug Ooigem-Dessalgem lopend (vermoedelijke einddatum is april 2022). Heel recent konden ook de werken voor de herbouw van de fiets- en voetgangersbrug in Nevele worden opgestart (vermoedelijke einddatum is november 2022).

De herbouw van de wegbrug Bissegem-Marke wordt voorzien nog dit jaar op te starten (aanbestedingsprocedure afgerond, aanvraag omgevingsvergunning lopende), de verhoging van de Kuurnebrug wordt gepland voor 2022.

De herbouw van de brug in de Rijselstraat te Menen wordt, als onderdeel van de ruimere moderniseringswerken in de doortocht van Menen, gepland voor 2022 – 2024. Tenslotte zijn de herbouw van de wegbrug Wevelgem-Lauwe en de spoorbrug Drie Duikers in Kortrijk momenteel geprogrammeerd voor 2023 – 2024 resp. 2024 – 2026.

De in het uitvoeringsbesluit opgenomen deadlines inzake de kalibratie van de waterweg en de bijhorende verhoging van de bruggen (Afleidingskanaal tegen 31 december 2022 en Leie tegen 31 december 2027) worden met bovenstaande planning dus eveneens gehaald.

- b) De opwaardering tot CEMT-klasse Vb van de Grensleie op Waals grondgebied is momenteel reeds ver gevorderd (bouwheer SPW): de werken in de doortocht van Komen, met onder meer de realisatie van een bochtafsnijding tussen de grens Komen/Wervik en het centrum van Komen, werden eind 2019 opgestart en worden voorzien te zijn beëindigd tegen juli 2022. Normaal gezien zal dit nieuwe stuk vaarweg vanaf mei 2021 geopend worden voor CEMT-klasse Va- en Vb-schepen.

Voor een nadere toelichting omtrent deze werken in Wallonië wordt tevens verwezen naar het antwoord op schriftelijke vraag nr. 684 van 3 februari 2021 gesteld door dhr. Bert Maertens.

Voor de vernieuwing van de stuw in Komen is momenteel nog geen planning beschikbaar.

- c) De opwaardering tot CEMT-klasse Vb van de Grensleie tussen Komen en Deûlémont is volop in uitvoering (bouwheer VNF). Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan de verbreding van de waterweg, de heraanleg van de oevers en de realisatie van een vispassage in Komen. De verruimingsbaggerwerken en de afwerking van het volledige project, inclusief milderende maatregelen, worden gepland voor 2022.

Voor een nadere toelichting omtrent deze werken in Frankrijk wordt tevens verwezen naar het antwoord op de schriftelijke vraag nr. 686 van 3 februari 2021 gesteld door dhr. Bert Maertens.

4. Inzake de opwaardering van de verbinding naar Zeebrugge zijn momenteel diverse initiatieven lopende, kaderend in de algemene strategie die hieromtrent gevolgd wordt :
- in de eerste plaats wordt werk gemaakt van de optimalisatie van de bestaande binnenvaartontsluiting via het kanaal Gent – Oostende. Meer bepaald onderzoekt het studietraject Stadsvaart de maatregelen die nodig zijn voor de opwaardering naar CEMT-klasse Va van de doortocht Brugge, waarbij in eerste instantie wordt gefocust op de vervanging van de beweegbare brug in Steenbrugge;
 - in de tweede plaats zal bijkomend worden ingezet op de verdere ontwikkeling van de estuaire vaart, waarbij aangepaste binnenschepen via de zee kunnen varen;
 - op lange termijn kan tenslotte de aanleg van nieuwe infrastructuur worden overwogen. Hiervoor zal een globaal socio-economisch monitoringsinstrument (SEMI) worden opgemaakt, dat het moment moet helpen bepalen waarop de nood hieraan zich effectief voordoet. Enkele weken geleden werd gestart met de opmaak van dit monitoringsinstrument voor de hinterlandverbinding van de Vlaamse kusthavens.

Voor wat betreft de verbinding naar Antwerpen wordt in eerste instantie verwezen naar het uitgebreide studiewerk dat de afgelopen jaren reeds werd uitgevoerd in het kader van de opstelling van het Integraal Plan Boven-Zeeschelde (haalbaarheidsstudie, alternatievenonderzoek, beheerplan).

Op basis van deze elementen lijken de in het uitvoeringsbesluit vooropgestelde deadlines nog steeds haalbaar.

Voor de opwaardering van het kanaal Roeselare-Leie naar een volwaardige CEMT-klasse Va waterweg is sedert 2017 een uitgebreid studietraject lopende. Op basis van de bekomen studieresultaten wordt momenteel werk gemaakt van de opmaak van een geïntegreerd projectplan, dat normaliter nog in de loop van dit jaar zou moeten kunnen afgewerkt en gevalideerd worden.

Voor het kanaal Bossuit-Kortrijk zal, na de beslissing hieromtrent van de Vlaamse Regering van 19 maart 2021, de procedure Complexe Projecten verder worden doorlopen. De eerstvolgende grote mijlpaal in deze is het nemen van het definitieve voorkeursbesluit, waarover de Vlaamse Regering wellicht dit najaar zal kunnen beslissen.

Ook hier ligt het dus binnen de verwachtingen om de gestelde deadlines te halen.

5. Inzake de opvolging van dit uitvoeringsbesluit wordt in eerste instantie verwezen naar de desbetreffende bepalingen van de artikels 3 t.e.m. 5 (zie ook punt 1b hierboven).

Het overleg en de coördinatie rond het Seine-Scheldeproject in het algemeen en de implementatie van het uitvoeringsbesluit in het bijzonder vindt plaats in de schoot van de Intergouvernementele Commissie Seine-Schelde, waarin de regeringen van de drie projectpartners (Frankrijk, Vlaanderen, Wallonië) alsook de Europese Commissie vertegenwoordigd zijn en die 4 keer per jaar samenkomt.

De beraadslagingen en beslissingen van de IGC worden voorbereid door het Europees Economisch Samenwerkingsverband Seine-Schelde (EESV). De leden van het EESV zijn Voies Navigables de France (VNF), de Service Public de Wallonie (SPW) en De Vlaamse Waterweg NV als waterwegbeheerders, aangevuld met de projectvennootschap voor de bouw van het kanaal Seine-Nord Europe (SCSNE). Het EESV vergadert gemiddeld om de zes weken.