SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 312
van **MAARTEN DE VEUSTER**
datum: 17 november 2021

---

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

Prioritair watergebruik tijdens waterschaarste - Reactief afwegingskader

In april 2021 werd het rapport 'Uitwerking van een reactief afwegingskader voor prioritair watergebruik tijdens waterschaarste' gepubliceerd (documentreferentie: VMM/S004X/201119/2.0 en VR 2021 3004 MED.0155/2). Dat document omschrijft een kader dat beslissingsnemers moet ondersteunen bij de aanpak van problemen bij extreme droogte.

De afgelopen zomer mag dan kletsnat geweest zijn, de vorige zomers waren kurkdroog en drukten ons met de neus op de feiten. Extreme droogte kan immers grote gevolgen hebben voor onze kanalen en rivieren: lage waterstanden en dus een beperkte diepgang, extra 'lekkages' door schuttingsverliezen aan de sluizen, problemen voor de industrie, de landbouw en het watergebonden transport, een verslechtering van de fysische en biologische waterkwaliteit, de mogelijke schade aan dijklichamen en kaaimuren door laagwaterstanden, de drinkwatervoorziening, ...

In dat rapport werden ook mogelijke oplossingen voorgesteld: gegroepeerd schutten tijdens droogteperiodes, het terugpompen van water aan sluizen, diepgangsbeperkingen voor de scheepvaart, vaarverboden voor zowel de pleziervaart als voor het vrachtvervoer over water, beperkingen van de inname aan watervangen enzovoort.

1. Wat is de visie van de minister binnen haar bevoegdheden met betrekking tot onze rivieren en kanalen op de droogteproblematiek en op dat rapport?
2. Wat is momenteel de stand van zaken op ons waterwegennetwerk om extreme droogte op te vangen? Welke maatregelen werden reeds uitgevoerd?
3. Welke werken dienen nog verder uitgevoerd te worden? Is hiervoor een timing en een budget vrijgemaakt? Tegen wanneer is ons waterwegennetwerk in de hoogste mate 'droogtebestendig'?

Vlaams Parlement

LYDIA PEETERS
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

ANTWOORD
op vraag nr. 312 van 17 november 2021
van **MAARTEN DE VEUSTER**

---

1. De Vlaamse Waterweg nv (DVW) neemt in functie van de waterbeschikbaarheid en de specifieke karakteristieken van de waterwegen en hun kunstwerken de noodzakelijke operationele waterbesparende maatregelen om enerzijds het scheepvaartverkeer maximaal te waarborgen en anderzijds het waterverbruik te beperken. Zo werden in het verleden o.a. onderstaande maateregelen genomen, deze maatregelen sluiten ook aan bij de maatregelen die aan bod komen in het rapport van het reactief afwegingskader.

   Onderstaande maatregelen zijn in lijn met het reactief afwegingskader:

   - Instellen van hogere zomerstreefpeilen om een beperkte reserve op te bouwen. Zo kan bv. het waterpeil van het Leopoldskanaal en Afleidingskanaal van de Leie (Balgerhoeke-Zeebrugge) verhoogd worden om een bijkomende buffer zoetwater aan te leggen. Het instellen van hogere streefpeilen kan niet op elke waterweg toegepast worden omwille van de beperkte doorvaarthoogtes of stabiliteit van de oevers.

   - Gegroepeerd schutten voor plezier- en beroepsvaart: in periodes met een normale waterbeschikbaarheid is deze maatregel niet nodig en wordt elk schip zo snel mogelijk geschut. In droge periodes wordt enkel geschut wanneer de kolk volledig gevuld is met schepen of dat een bepaalde maximum wachttijd is verstreken. Hoe langer de wachttijd die wordt opgelegd, hoe minder schuttingen nodig zijn om alle schepen te versassen en hoe kleiner het waterverbruik. Uiteraard neemt dan wel de vertraging en de economische kost toe.

   - Langs het Albertkanaal en de Kempense kanalen zijn verschillende watervangen voor de bevloeiing van natuur en landbouwgebieden. Tijdens periodes van waterschaarste worden deze gedeeltelijk dichtgezet.

   - Terugpompen van schutwater op de sluizen. DVW heeft hiertoe op een aantal sluizen met significant waterverbruik grootschalige pompinstallaties gebouwd (Albertkanaal te Ham, Olen en Hasselt ; Leie te Harelbeke), die het schutdebiet dat ontstaat door het schutten van schepen terugpompt naar het opwaarts gelegen pand. Dit programma wordt systematisch verder doorgezet.
     Daarnaast wordt, op sluizen waar nog geen pompinstallaties operationeel zijn en waar deze noodzakelijk zijn schutdebiet teruggepompt via de inzet van mobiele pompen. DVW heeft hiertoe een contract in de markt gezet om mobiele pompen te huren en te installeren op sluizen met significant waterverbruik en waar er momenteel nog geen vaste pompinstallatie aanwezig is. In eerste instantie betreft het hier de resterende sluizen van het Albertkanaal (Wijnegem, Diepenbeek en Genk) en de sluizen op het kanaal naar Charleroi.

   - Afspraken maken met drinkwatermaatschappijen om hun watercaptatie uit de waterwegen te beperken en/of piekverbruik uit te vlakken.

- Wanneer deze maatregelen ontoereikend zijn om het waterpeil te handhaven, is een diepgangbeperking noodzakelijk.

- Verder ondersteunt DVW nv via de Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid en de Vlaamse Droogtecommissie bewustwordingscampagnes voor bedrijven en het grote publiek om spaarzaam om te gaan met water.

2. DVW wenst een betrouwbare partner te zijn in het verzekeren van de bevaarbaarheid en de waterbeschikbaarheid voor de diverse gebruikers en dit ook tijdens periodes van waterschaarste. DVW voert dan ook reeds geruime tijd investeringen uit die zorgen voor waterrecuperatie en die het waterverlies beperken. Door de Blue Deal-middelen worden deze investeringen versneld.

   In essentie gaat het om drie soorten maatregelen:
   1) Pompinstallaties op de sluizencomplexen voor de waterrecuperatie ten gevolge van de sluiswerking. Deze installaties pompen ter hoogte van de sluizen water van het afwaartse pand naar het opwaartse pand terug, waardoor het waterverbruik ten gevolge van het scheepvaartverkeer drastisch verlaagd kan worden. Deze pompinstallaties zijn reeds operationeel op het Albertkanaal op de sluizen van Olen, Ham en Hasselt en zijn in aanbouw op de sluis van Diepenbeek. Met de middelen van de Blue Deal zullen versneld de pompinstallaties op de sluizen van Genk en Wijnegem gebouwd worden.
      De pompinstallaties op het Albertkanaal zullen niet enkel nuttig zijn gedurende periodes van waterschaarste. Tijdens periodes van voldoende waterbeschikbaarheid kunnen deze pompen ook in omgekeerde richting werken en dienst doen als waterkrachtcentrales.
      Ook op de 4 sluizen van het kanaal naar Charleroi zullen pompinstallaties geplaatst worden. Daarenboven zal DVW ook beschikken over mobiele pompen die op andere sluizen kunnen ingezet worden om tijdens periodes van waterschaarste spaarzaam met het beschikbare water om te gaan.
   2) Pompinstallaties die zowel helpen om wateroverlast als de verdroging van bepaalde gebieden tegen te gaan.
      In de Durmevallei wordt de bouw van 2 pompinstallaties voorzien om het bovenstroomse hemelwater van beken en grachten te kunnen afvoeren naar de Durme, alsook om de waterstand in het Groot Broek te kunnen reguleren. De bouw van deze 2 pompstations biedt zowel een remediëring tegen de wateroverlast in de winterperiode in de Durmevallei (bij hoogtij en piekwaterstanden), als een remediëring tegen verdroging in de zomerperiode (sponswerking en verhoging grondwaterstanden in Groot Broek), waardoor de Durme naderhand minder kwetsbaar en onderhevig aan wateroverlast en droogte zal worden.
   3) Structureel herstel van sluizen om waterverliezen te beperken. Hierbij worden in het kader van de Blue Deal 4 sluizen onder handen genomen om de lekverliezen ter hoogte van de sluisdeuren drastisch te reduceren. Concreet zullen de sluisdeuren van de sluizen van Briegden, Neerharen en Boezinge dorp vervangen worden en wordt er een structurele herstelling uitgevoerd aan de sluis in Ooigem.

3. DVW werkt momenteel aan een waterbalansmodel af waarmee nog deze legislatuur het effect van verschillende klimaat- en scheepvaartscenario's wordt doorgerekend inclusief een reeks waterbesparende maatregelen om die effecten te milderen. Op deze wijze kan bepaald worden waar er, behoudens alle reeds geplande en in uitvoering zijnde werken, nog bijkomende investeringen nodig zijn om het waterwegennetwerk voldoende climate proof te maken.