

ingediend op **1140** (2021-2022) – Nr. 1
10 februari 2022 (2021-2022)

Voorstel van resolutie

van Bert Maertens, Joke Schauvliege, Stephanie D'Hose,
Kurt De Loor en Maaïke De Vreese

over de verdere nautische ontsluiting
van de haven van Zeebrugge en de estuaire vaart

TOELICHTING

Inleiding

Zeebrugge vormt een logistieke draaischijf en een economische motor voor de regio. Er werken tienduizend mensen rechtstreeks in de haven, en nog eens vijftienduizend onrechtstreeks. De ontsluiting van de haven van Zeebrugge is prioritair voor de verdere ontwikkeling ervan en dus voor de toekomst van de (West-) Vlaamse economie. Die (binnenvaart)ontsluiting is echter allesbehalve optimaal. Er werden verschillende pistes onderzocht om die ontsluiting te verbeteren, waaronder de estuaire vaart en het verbreden van het Schipdonkkanaal. In het Vlaamse regeerakkoord 2019-2024 (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 31/1) zijn de projecten die de ontsluiting moeten verzekeren, letterlijk opgenomen, namelijk de realisatie van de nieuwe zeesluis, de opwaardering van het Kanaal Brugge-Gent en de Brugse Ringvaart, de estuaire vaart en de nieuwe verbindingsweg Nx.

1. De nieuwe zeesluis in Zeebrugge

Het complex project voor de realisatie van de nieuwe zeesluis die op de Visartsite zal komen, bevindt zich momenteel in de uitwerkingsfase. Op basis van de huidige inzichten wordt verwacht dat er op zijn vroegst in de loop van 2024 met de bouw van de nieuwe zeesluis kan worden gestart.

In het kader van de realisatie van de nieuwe zeesluis wordt de nieuwe weg Nx aangelegd. Die verbindingsweg zal het doorgaande verkeer en het havenverkeer scheiden van het lokale verkeer.

2. De ontsluiting via het spoor

Het spoor is een belangrijke transportmodus voor de haven van Zeebrugge. De haven is vandaag goed ontsloten via het spoor. Het polderdorp Dudzele, tussen Brugge en Zeebrugge, vormt daarin een strategisch knooppunt. In Dudzele kruisen namelijk twee belangrijke spoorlijnen elkaar: de spoorlijn richting Lissewege, Zeebrugge en de westelijke haven (L51A), en de spoorlijn naar Heist, Duinbergen, Knokke en de oostelijke haven (L51B). Infrabel heeft in 2020 11 miljoen euro geïnvesteerd in de verdere spoorontsluiting van de haven van Zeebrugge, en heeft de spoorinfrastructuur ook aangepast aan een mogelijke capaciteitsuitbreiding in de toekomst. Desondanks blijven investeringen nodig. Met het oog op het toenemende verkeer moet het masterplan van Infrabel, waaronder de bouw van het derde en vierde spoor Brugge-Gent en het derde spoor Brugge-Zeebrugge, en het verder uitbouwen van de bundel Zwankendamme tot de oorspronkelijk geplande capaciteit, verder uitgevoerd worden.

3. De estuaire vaart

Onder 'estuaire vaart' wordt de verbinding met 'versterkte' binnenschepen tussen zeehavens verstaan. In de Vlaamse context wordt daarmee verwezen naar de verbinding Zeebrugge-Antwerpen.

Volgens het internationaal maritiem recht is estuaire vaart alleen mogelijk voor binnenlandse verbindingen. De verbinding Zeebrugge-Antwerpen wordt binnen het Scheldereglement beschouwd als een binnenlandse verbinding omdat zowel de laad- als de loshaven Vlaamse havens zijn, ook al loopt de verbinding voor een groot stuk op Nederlands grondgebied (Westerschelde). Het gaat om een sui-generisregeling, wat met zich meebrengt dat Nederland moet instemmen met de voorwaarden waaraan schepen voor de estuaire vaart moeten voldoen.

Momenteel zijn er een tiental schepen die ingezet worden op de estuaire vaart Zeebrugge-Antwerpen. Recent voer het containerschip Deseo semiautomatisch tussen Zeebrugge en Antwerpen.

Om van estuaire vaart in Vlaanderen daadwerkelijk een succesverhaal te maken, moeten er nog enkele problemen aangepakt worden. Die hebben betrekking op drie domeinen: de relatie met Nederland, de juridische context en de uitrustingsvereisten van schepen

A. Relatie met Nederland en Duitsland

De internationale estuaire vaart staat op gespannen voet met een aantal internationale maritieme verdragen die onder meer normen opleggen voor de bouw en de uitrusting van schepen, de bemanning en het voorkomen van milieuverontreiniging. Met betrekking tot het toepassingsgebied van de behandelde verdragen en de afwijkings- en vrijstellingsmogelijkheden zijn wel uitzonderingen mogelijk. Daarover gaat Vlaanderen verder in gesprek met zowel Nederland als Duitsland.

B. Juridische context

Sinds de zesde staatshervorming is de bevoegdheid voor de uitrustingsvereisten van binnenschepen geregionaliseerd. Vlaanderen is dus zelf bevoegd om die vereisten aan te passen. Het heeft in juli 2019 al een aantal aanpassingen doorgevoerd via een besluit van de Vlaamse Regering, na omstandig onderzoek, en na overleg en via een akkoord met Nederland. Het besluit van de Vlaamse Regering bevatte de aanpassingen die op dat moment de hoogst haalbare waren.

Er loopt momenteel een juridisch onderzoek in opdracht van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Dat onderzoek heeft tot doel te bekijken welke juridische mogelijkheden en knelpunten er zijn om de beperking op de internationale estuaire vaart weg te werken. De resultaten van dat onderzoek zullen nadien gevalideerd worden door de FOD Mobiliteit.

C. Uitrustingsvereisten

Om op zee – zelfs dicht bij de kust – te varen, moeten schepen aan bepaalde voorwaarden voldoen, omdat de condities op zee danig verschillen van die op de binnenwateren. Klassieke binnenvaartschepen voldoen niet aan die voorwaarden. Uit studies blijkt bovendien dat het weinig zinvol is om die schepen om te bouwen zodat ze wel aan de vereiste zeegang voldoen, omdat dat niet alleen technisch erg complex is, maar bovendien erg duur. Daarom wordt ervan uitgegaan dat schepen het best specifiek voor de estuaire vaart gebouwd kunnen worden omdat dat zowel ontwerptechnisch als qua kostprijs het beste resultaat biedt.

Eind november 2020 is Lloyds Register gestart met een onderzoek naar mogelijke versoepelingen van de persoonlijke reddingsmiddelen op estuaire schepen, zonder dat de veiligheid daarbij in gevaar wordt gebracht.

D. Fusie Zeebrugge – Antwerpen

De stad Antwerpen en de stad Brugge kwamen recent tot een akkoord om hun haven te laten samengaan. Nu volgt een eenmakingstraject dat een jaar in beslag zal nemen. Daarna zullen de havens verdergaan onder de naam Port of Antwerp-Bruges. De Vlaamse havens bevestigen en verstevigen daardoor hun positie in de wereldwijde logistieke keten. Een directe en snelle verbinding tussen beide havens dringt zich in die context nog sterker op.

4. Binnenvaartontsluiting

De afgelopen decennia kwam de binnenvaartontsluiting van de haven van Zeebrugge veelvuldig aan bod in studies (bron: *Schriftelijke vragen* VI.Parl. 2019-20, nr. 1144, aan minister Lydia Peeters):

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

A. Opwaardering van het Kanaal Brugge-Gent en de Brugse Ringvaart

Om hedendaagse binnenvaartschepen een betere toegang tot de havens te verlenen, zouden het Kanaal Brugge-Gent en de Brugse Ringvaart gemoderniseerd moeten worden. Eind 2014 startte de studie naar de modernisering van de waterweg in de omgeving van Brugge. Zo ontstond het overkoepelende project Stadsvaart, waarin de Steenbruggebrug, de Dampoortsluis en de Brugse doortocht vervat zitten. Voor zowel de Dampoortsluis als de doortocht is verder onderzoek nodig om tot concrete verbeteringen te komen voor het scheepvaart- en wegverkeer.

Het voorontwerp van de Steenbruggebrug is sinds oktober 2019 klaar. Op 7 mei 2021 werd de omgevingsvergunningaanvraag ingediend. De start van de werkzaamheden is gepland in 2023.

De studie naar een modernisering van het Kanaal Gent-Oostende tussen Nevele en Oostkamp zal op zijn vroegst in 2022 van start gaan. Specifiek tussen Beernem en Oostkamp zijn er drie zones die extreem krap zijn. Ze zijn telkens maar een paar honderd meter lang en alleen geschikt voor kleine schepen. Nu kunnen grote

schepen alleen maar op elkaar wachten en beurtelings passeren, omdat de vaarweg er niet breed genoeg is om elkaar te kunnen kruisen.

B. Situering van het Afleidingskanaal van de Leie (het Schipdonkkanaal)

De vlasindustrie rond Kortrijk, en dan vooral het roten van het vlas in de Leie, heeft in het midden van de 19e eeuw gezorgd voor een zware vervuiling van de Leie.

Voor de afwatering van de Leie en om Gent te beschermen tegen wateroverlast werd in 1846 een wetsvoorstel ingediend om tussen de Leie in Deinze en het Kanaal Brugge-Gent een verbindingskanaal aan te leggen. Brugge protesteerde daar toen tegen. De afvoer, die tot dan toe via het Kanaal Brugge-Gent verliep, veroorzaakte immers grote wateroverlast in de stad zelf en ten zuiden van Brugge. De voorgestelde oplossing bestond erin een rechtstreekse verbinding met de Noordzee te realiseren: die liep vanaf Schipdonk tot aan Balgerhoeke, volgde daarna de loop van de Oude Lieve tot aan Strobrugge, en volgde daarna weer het Leopoldkanaal richting Zeebrugge. De werkzaamheden aan het Schipdonkkanaal, dat over een lengte van 56 kilometer loopt, duurden tot 1860.

Het Schipdonkkanaal is een afwateringskanaal en daarom moest het dieper worden uitgegraven. Waar het kanaal andere waterlopen kruist, werd de afwatering via sifons eronderdoor geleid. In 1940 werden de sifons aan de Damse Vaart door terugtrekkende Franse soldaten gedynamiteerd, waarna ze niet meer hersteld zijn.

De aanleg van het kanaal had dus voornamelijk een waterbeheersingsfunctie, maar heeft toch aanleiding gegeven tot een beperkte economische ontwikkeling.

Tussen Deinze en het Kanaal Brugge-Gent zijn vaartuigen toegestaan van CEMT-klasse Va met een maximale diepgang van 2,5 meter. Tussen het Kanaal Gent-Brugge en de sluis van Balgerhoeke is het kanaal alleen bevaarbaar voor vaartuigen van CEMT-klasse I. Voorbij de sluis van Balgerhoeke is het kanaal niet bevaarbaar.

Doordat de kanaaloever over de volledige lengte begroeid is met hoogopgaand groen (overwegend populieren), vormt het kanaal landschappelijk een duidelijk visueel lineair element. Naast een sterke landschappelijke betekenis heeft het kanaal vandaag ook een toeristisch-recreatieve betekenis als fiets- en wandelroute, en als bestemming voor een daguitstap.

C. Opwaardering van het Schipdonkkanaal

De verbreding van het Schipdonkkanaal is een van de mogelijke alternatieven in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) voor het verbeteren van de verbinding van de haven van Zeebrugge via het water. In het RSV is opgenomen dat die optie moet worden afgewogen tegenover de andere alternatieven. Het RSV vermeldt expliciet drie mogelijke alternatieven om in de toekomst een waterweg met een internationale verbindingfunctie tussen de zeehaven en het hoofdwaterwennet mogelijk te maken, namelijk:

- de verbetering van het Kanaal Gent-Brugge;
- de verbinding tussen Zeebrugge en het Kanaal Gent-Terneuzen;
- de uitbouw van de kustvaart op de Scheldemonding.

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

In de jaren 1970 werd op de gewestplannen een reservatiestrook voor de verbreding van het Schipdonkkanaal aangeduid op het grondgebied van de gemeenten

Maldegem, Sint-Laureins, Eeklo, Zomergem, Nevele, Damme en Brugge. Die reservatiestroken leggen een claim op de ontwikkelingsmogelijkheden van de daarin gelegen bedrijven, woningen en gronden, en zorgen voor onzekerheid bij alle betrokkenen.

Op 14 december 2018 heeft de Vlaamse Regering de startnota voor het GRUP 'Reservatiestrook Schipdonkkanaal Oost-Vlaanderen' goedgekeurd. In die startnota is opgenomen dat de doelstelling van het planinitiatief het wegwerken van de ongelijkheid in bestemming tussen het West- en Oost-Vlaamse deel van de reservatiestrook ter hoogte van het Schipdonkkanaal is. Dat houdt het bieden van juridisch-planologische zekerheid in aan de gebouwen en functies die getroffen werden door de reservatiestrook die oorspronkelijk op het gewestplan was ingetekend. De plandoelstelling betreft het bestendigen van de bestaande toestand, waarbij meer rechtszekerheid geboden wordt voor de bestaande bebouwing in het gebied, zonder de verdere ontwikkelingsmogelijkheden van het Schipdonkkanaal voor de toekomst te hypothekeren. De reservatiestrook zelf werd niet ter discussie gesteld om de verdere ontwikkelingsmogelijkheden voor de toekomst niet te hypothekeren. In het kader van de adviesprocedure vroegen verschillende gemeenten, waaronder Lievegem, om werk te maken van de volledige schrapping van de reservatiezone. De Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening gaf daarover een ongunstig advies. De raad had veel vragen bij de doelstellingen van het GRUP, omdat een zeer specifieke regeling wordt uitgewerkt voor een deel van de reservatiestroken langs het Schipdonkkanaal. De raad dringt aan op een grondige heroverweging van de doelstellingen van het GRUP. Minister Zuhal Demir besliste onder meer op basis van die adviezen om het planproces niet voort te zetten in afwachting van meer duidelijkheid over de wenselijkheid om de reservatiestrook in zijn geheel te behouden.

Hoewel de modernisering met de eventuele verbreding van het Schipdonkkanaal al decennialang de gemoederen beroert, dragen verschillende factoren ertoe bij dat het weinig realistisch is dat die er ooit komt.

Het verbreden van het Schipdonkkanaal zou onder meer problemen veroorzaken met de waterhuishouding. De afgelopen jaren was de waterbeschikbaarheid al zeer laag. Zo kon de voorbije jaren over langere periodes niet voldaan worden aan het bilaterale verdrag tussen België en Nederland (gesloten in 1960 en aangepast in 1985) waarin de levering van 13 m³/sec (gemeten over een tijdsbestek van twee maanden) zoet water via het Kanaal Gent-Terneuzen aan Nederland gegarandeerd wordt. Een verbreding van het Schipdonkkanaal zou een grote extra wateraanvoer vergen.

Ook de verzilting, die ernstige problemen kan opleveren voor de landbouw en de drinkwatervoorziening, vormt in geval van verbreding een serieuze uitdaging.

D. Het socio-economisch monitoringsinstrument

De opmaak van het socio-economisch monitoringsinstrument (SEMI) past in het kader van de verdere uitwerking van de in de tijd gefaseerde aanpak voor de verbetering van de binnenvaartontsluiting van de haven van Zeebrugge. Die aanpak voorziet in een verbetering van de bestaande waterwegontsluiting op korte termijn, een uitbouw van de mogelijkheden voor estuaire vaart op middellange termijn, en het opzetten van een socio-economisch monitoringsinstrument met als doel 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 voorwaarden die dan zou moeten of kunnen worden gerealiseerd.

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

5. Pijpleidingen

Pijpleidingen hebben een onmiskenbare rol in de modal shift voor het transport vanuit de havens. Stoffen kunnen op die manier namelijk snel, betrouwbaar en duurzaam vervoerd worden. Vlaanderen heeft vandaag al een uitgebreid netwerk van pijpleidingen voor tal van producten: aardgas, ethyleen, olie, zuurstof, stikstof, waterstof, stoom, warmte enzovoort.

Het pijpleidingennetwerk kan nog uitgebreid worden zodat het grotere volumes (waterstof) en nieuwe producten (CO₂) kan transporteren en er een duurzame verbinding wordt gerealiseerd tussen de havens en andere grote industriële clusters in Europa. Zo wordt bestudeerd of een pijpleiding, bijvoorbeeld in Zeebrugge of Oostende, geproduceerde waterstof naar industriegebieden in North Sea Port en Antwerpen (en verder richting Rotterdam en het Ruhrgebied) kan brengen.

Bert MAERTENS
Joke SCHAUVLIEGE
Stephanie D'HOSE
Kurt DE LOOR
Maaïke DE VREESE

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- gelet op:
 - 1° de recente realisatie van de A11, die zorgt voor een vlotte hinterlandontsluiting van de haven van Zeebrugge;
 - 2° de verdere realisatie van de nieuwe zeesluis in Zeebrugge en de aanleg van de nieuwe verbindingsweg Nx;
 - 3° het Vlaamse regeerakkoord 2019-2024 (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 31/1), dat de opwaardering van het Kanaal Brugge-Gent en de Brugse Ringvaart vooropstelt, en de intentie uitdrukt om in samenspraak met Nederland de voorwaarden voor het varen met binnenschepen voor de kust te versoepelen;
 - 4° het lopende proces om het Kanaal Brugge-Gent op te waarderen;
 - 5° de recente positieve gesprekken met de Nederlandse overheid over de estuaire vaart en de lopende studies daarover;
 - 6° de recente technologische ontwikkelingen op het vlak van (semi)autonoom varen;
 - 7° de mogelijkheden die pijpleidingen bieden voor de modal shift in het goederenvervoer;
 - 8° de opmaak van het socio-economisch monitoringsinstrument;
 - 9° de recent aangekondigde fusie tussen de haven van Zeebrugge en de haven van Antwerpen;
 - 10° de aanwezigheid van de reservatiezone, die al decennialang voor veel rechtsonzekerheid zorgt voor de bewoners langs het Schipdonkkanaal;
 - 11° de oproep van verschillende lokale besturen in het kader van het GRUP 'Reservatiestrook Schipdonkkanaal Oost-Vlaanderen' om de reservatiezone volledig te schrappen;
 - 12° de vrijwel onoverkomelijke ecologische problemen die een verbreding van het Schipdonkkanaal zou veroorzaken;
 - 13° de grote landschappelijke waarde die het Schipdonkkanaal vandaag heeft;
- vraagt aan de Vlaamse Regering om:
 - 1° prioritair verder te werken aan de realisatie van de nieuwe zeesluis in Zeebrugge;
 - 2° erop aan te dringen dat Infrabel verder investeert in de ontsluiting via het spoor van de haven van Zeebrugge richting Gent en een ontsluiting van Gent richting de haven van Antwerpen onderzoekt, waarbij zo min mogelijk agglomeraties worden doorkruist;
 - 3° het potentieel van pijpleidingen voor het duurzame transport van goederen van en naar de havens te onderzoeken en waar haalbaar en opportuun maximaal te benutten;
 - 4° prioritair verder te werken aan de opwaardering van het Kanaal Brugge-Gent en de Brugse Ringvaart met de vernieuwing van de Steenbruggebrug en de Dampoortsluis;
 - 5° ondubbelzinnig in te zetten op de ontsluiting van de haven van Zeebrugge via estuaire vaart en daarbij in dialoog te gaan met de Nederlandse overheid;

- 6° zodra er een schriftelijk afsprakenkader tussen Nederland en Vlaanderen inzake estuaire vaart vastligt om tot een verdrag of een gelijkaardige regeling te komen, een geïntegreerd planningsproces op te starten om te komen tot een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de volledige schrapping van de reservatiestrook. Hierbij dient een passende bestemming gezocht voor de gronden in de omgeving van het kanaal.

Bert MAERTENS
Joke SCHAUVLIEGE
Stephanie D'HOSE
Kurt DE LOOR
Maaïke DE VREESE