

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1416
van **BERT MAERTENS**
datum: 9 juni 2022

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

Geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) 2022 - Structurele herstelling sluis Ooigem

Midden april 2022 maakte de minister het GIP 2022 bekend. Bij De Vlaamse Waterweg nv staat een van de projecten vermeld onder nummer GIP002554/01 en onder projectnaam 'KRL. Structurele herstelling sluis Ooigem'.

Dat project maakte ook al deel uit van het GIP 2021. Uit het antwoord van de minister op mijn schriftelijke vraag nr. 1341 van 17 juni 2021 bleek toen dat de volledige sluis een grondige renovatie zou ondergaan, waarbij zowel de stalen sluisdeuren met hun bevestigingspunten als de aandrijvingen vervangen worden. Tevens zou de volledige elektromechanische installatie aangepast worden om in een centraal netwerk geïntegreerd te kunnen worden. De plaatsingsprocedure was op moment lopende. Het nemen van de gunningsbeslissing was nog gepland in 2021, waarna de realisatie van het project van start zou kunnen gaan. Voor de uitvoeringsperiode zou in een termijn voorzien worden van vijftien maanden.

1. Welke stappen (administratief, procedureel, juridisch enzovoort) werden in dit dossier gezet sinds 17 juni 2021?
2. Wanneer zullen de effectieve werkzaamheden van start gaan? Welke fasering en timing zal worden gehanteerd bij de uitvoering van het project? Welke stappen moeten nog gezet worden voor de effectieve werken van start gaan? Blijft de uitvoeringstermijn van vijftien maanden ongewijzigd?
3. Welke stremmingsperiodes zijn gepland tijdens de uitvoering van de werken? Wat is de start- en einddatum van de geplande stremmingen?
4. Hoeveel bedrijven langs het Kanaal Roeselare-Leie zullen geïmpacteerd zijn door deze stremmingen? Op welke manier gebeurt de communicatie bij de ondernemingen inzake de stremmingsperiodes?
5. Op welke manier zal het watergebonden en ander vervoer van en naar de bedrijven langs het Kanaal Roeselare-Leie verlopen tijdens de stremmingsperiodes? Welke flankerende maatregelen worden daarbij genomen? In welke technische oplossingen wordt voorzien om de hinder van de stremmingsperiodes voor bedrijven langs het kanaal te beperken?
6. Wat is de totale kostprijs voor de geplande werken? Zijn er nog andere partners die instaan voor de cofinanciering? Over welke partners gaat het en wat is hun respectieve inbreng?

ANTWOORD

op vraag nr. 1416 van 9 juni 2022

van **BERT MAERTENS**

1. In 2021 werd een onderhandelingsprocedure gevoerd welke resulteerde in een finale aanbidding die op 28 september 2021 werd ontvangen. In december 2021 werd een gunningsbeslissing genomen en de opdracht werd aangevat in januari 2022.

Op 10 januari 2022 is er, in samenwerking met VOKA, een overleg met de stakeholders doorgedaan, waarbij de geplande werken, de planning en de verwachte hinder werd toegelicht. Nadien werden de watergebonden bedrijven langsheen het kanaal individueel bezocht om de bedrijfsspecifieke knelpunten in relatie tot de geplande werken te bespreken. Op 27 juni 2022 ging het meest recente algemeen overleg door met de stakeholders.

- 2-3. De aannemingsopdracht voor de structurele herstelling van de sluis in Ooigem is in uitvoering gegaan in januari 2022. Een eerste droogzetting van de sluis is doorgedaan in het weekend van 21 mei 2022 tot 23 mei 2022, met een algehele stremming van de scheepvaart. Een tweede droogzetting van de sluis is voorzien in de periode tussen 29 juli 2023 en 1 september 2023.

De uitvoeringstermijn is aangepast om de tweede droogzetting te kunnen realiseren in een periode die deels overlapt met het bouwverlof, dit in functie van het beperken van de hinder voor de stakeholders.

4. In totaal zijn ca. 50 bedrijven gevestigd langsheen het Kanaal Roeselare-Leie, waarvan ca. 16 bedrijven geïmpacteerd zullen zijn door de stremming.

De Vlaamse Waterweg nv (DVW) en Voka West-Vlaanderen organiseerden reeds 2 infomomenten om de bedrijven te informeren over de geplande renovatie aan de sluis van Ooigem en het minder hinder traject. In navolging van deze infomomenten werden alle bedrijven persoonlijk benaderd via mail of telefoon.

Bedrijven die gebruik maken van het Kanaal voor de aanvoer van grondstoffen werden bilateraal gesproken om oplossingsrichtingen voor logistieke processen tijdens de stremming af te toetsen.

5. Technische oplossingen:
Alternatieve transportoplossingen werden gezocht en met de bedrijven afgetoetst. Hierbij werden volgende oplossingsrichtingen geïdentificeerd:

- a) er wordt ingezet op het maximaal aanleggen van buffervoorraden om de stremmingsperiode te overbruggen. Hier worden buffermogelijkheden zo ruim mogelijk bekeken:
 - Er wordt gebruik gemaakt van op- en overslag op de River Terminal Wielsbeke (RTW) gelegen op de Leie nabij het Kanaal Roeselare – Leie (KRL). Via RTW kunnen bepaalde volumes geïmpacteerde goederen tijdens de stremmingsperiode geleverd worden aan de geïmpacteerde bedrijven langsheen het KRL.
 - Er wordt gebruik gemaakt van op- en overslag op de River Terminal Roeselare (RTR) gelegen op het KRL. Tijdens de stremmingsperiode kan RTR dienst doen als vooruitgeschoven voorraad voor goederenstromen.

- b) Voor bepaalde bedrijven is gezocht naar tailor-made oplossingen.
- c) Tot slot zal er voor bepaalde volumes ook beroep gedaan worden op unimodaal wegvervoer. Hiervoor worden gesprekken opgestart met de kanaalgemeenten naast een bespreking binnen de Taskforce KRL.

Flankerende maatregelen:

- d) Om het opbouwen van deze bufferstocks en het opnieuw opbouwen van gebruikelijke stocks na de stremmingsperiode te faciliteren, zullen de bedieningstijden van de sluis van Ooigem, in combinatie met de sluis van Evergem, twee weken voor en twee weken na de stremming maximaal uitgebreid worden naar een 24/7 bediening.
 - e) DVW zet maximaal in op communicatie om de bedrijven in te lichten over de alternatieve transportoplossingen, alsook het 'minder hinder' plan om het project tot een goede uitvoering te brengen. In dat opzicht is DVW, samen met Voka West-Vlaanderen, de dialoog aangegaan met de bedrijven en zal men dialoog blijven aangaan.
6. De kostprijs van de structurele herstellingswerken bedraagt 13,6 miljoen euro (excl. BTW). Er zijn geen andere partners die financieel bijdragen.