

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1608
van **CARMEN RYHEUL**
datum: 11 augustus 2022

LYDIA PEETERS

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Binnenscheepvaart en watergebonden economie - Impact van de aanhoudende droogte

Met mijn schriftelijke vragen nr. 326 (3 december 2020), 1542 (25 augustus 2021) en 881 (16 februari 2022) wees ik de Vlaamse minister van Mobiliteit meermaals op het gevaar van de aanhoudende droogte en de hieruit voortvloeiende negatieve impact op de bevaarbaarheid van onze Vlaamse binnenscheepvaart-vaarwegen.

De Vlaamse minister van Mobiliteit antwoordde echter geruststellend dat de situatie onder controle was, alsook dat deze toestand voorlopig perfect beheersbaar zou blijven via zowel louter infrastructurele als operationele niet-ruimte-invasieve oplossingsstrategieën.

Intussen worden deze geruststellende antwoorden schijnbaar alsmaar meer tegengesproken. Zo verscheen zopas in de pers (De Tijd, 5 augustus 2022) het alarmerende bericht dat de debieten in onze Vlaamse waterlopen ingevolge het aanhoudende neerslagtekort intussen een ongekend dieptepunt hebben bereikt. In meer dan 61% van alle Vlaamse waterlopen staat het debiet extreem laag voor de tijd van het jaar. In 16% is er sprake van een laag debiet.

Op het kanaal Gent-Terneuzen is de waterdebiettoestand zelfs dermate kritiek dat de schepen niet langer hun volle capaciteit kunnen laden. Het spreekt voor zich dat de negatieve impact van deze situatie voor onze Vlaamse binnenscheepvaart en watergebonden bedrijven enorm is.

Het kan dan ook niet langer in redelijkheid worden betwist dat de door de Vlaamse minister van Mobiliteit aangekondigde louter infrastructurele en niet-ruimte-invasieve oplossingsstrategieën, inzonderheid ter hoogte van de door de minister in haar antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 881 vermelde knelpunten zoals het Albertkanaal, de Leie, de Boven-Schelde en de Gentse kanalen, onvoldoende zijn om een vlotte doorvaart voor onze Vlaamse binnenscheepvaart en de bedrijfszekerheid van onze Vlaamse watergebonden economie duurzaam te blijven verzekeren.

De huidige toestand toont aan dat er, inzonderheid ter hoogte van minstens voormelde knelpunten, ook absoluut nood is aan extra buffercapaciteit waarbij in samenspraak met de Vlaamse minister van Omgeving hoogdringend de zoekzones voor de aanleg van deze waterbuffers dienen bepaald te worden. Hiermee nog langer wachten zou ten aanzien van onze Vlaamse binnenscheepvaart en watergebonden economie getuigen van ernstig schuldig verzuim in hoofde van de Vlaamse minister van Mobiliteit en de Vlaamse minister van Omgeving.

1. Wat is de stand van zaken wat betreft de door de Vlaamse minister van Mobiliteit aangekondigde bouw van pompen op de sluizen van het Albertkanaal in Wijnegem en Genk? Wanneer zullen deze pompen ook als waterkrachtcentrale kunnen fungeren en wat is de capaciteit van elk van deze centrales?
2. Wat heeft de door de Vlaamse minister van Mobiliteit aangekondigde analyse van de overige door haar als knelpunt aangeduide vaarassen (i.c. Leie, Boven-Schelde en Gentse kanalen) opgeleverd? Welke infrastructurele en niet-ruimte-invasieve oplossingsstrategieën zullen op deze assen gerealiseerd worden (graag een overzicht van de oplossingsstrategieën per vaaras)?
3. Is de Vlaamse minister van Mobiliteit intussen overtuigd van de absolute noodzaak aan extra buffercapaciteit in de regio van de knelpuntvaarassen Albertkanaal, Leie, Boven-Schelde en Gentse kanalen, en zal zij in samenspraak met de Vlaamse minister van Omgeving alsnog hoogdringend de zoekzones bepalen waarbinnen deze waterbuffers dienen vastgelegd te worden?

Zo niet, waarom niet?

Zo ja, wat is de planning voor het bepalen van deze zoekzones en het vastleggen van de benodigde waterbuffers (graag een duidelijk stappenplan met richtdata en prioriteitsbepaling)?

4. Welke concrete mogelijkheden ziet de Vlaamse minister van Omgeving op het vlak van natuurontwikkeling en/of waterrecreatie m.b.t. de onder deelvraag 3 vermelde waterbuffers eenmaal dat deze effectief worden aangelegd? Is hier een win-winsituatie voor enerzijds natuur en recreatie, en anderzijds binnenscheepvaart en watergebonden economie realiseerbaar? Zo ja, met welke constructieaspecten en keuzefactoren dient men bij het bepalen van zoek- en bufferzones alsook bij de aanleg van deze buffers specifiek rekening te houden?

Deze vraag werd gesteld aan de ministers Zuhail Demir (1068), Lydia Peeters (1608).

GECOÖRDINEERD ANTWOORD

op vraag nr. 1608 van 11 augustus 2022

van **CARMEN RYHEUL**

1. In Genk zal de bouw van de waterkrachtcentrale aanvangen begin 2023. Deze zal operationeel zijn in het najaar van 2024. Hier zal de installatie, net zoals op de andere locaties, bestaan uit vijzels die zowel water kunnen oppompen bij laagwater als turbineren bij hoogwater. De totale capaciteit van de installatie bedraagt een 15m³/s.

Op de locatie te Wijnegem zijn de voorbereidende studies lopende. De capaciteit van de installatie werd via een studie van het waterbalansmodel bepaald en bedraagt hier 12m³/s. De realisatie van deze installatie op het terrein te Wijnegem is nog niet bepaald, gezien de voorbereidende studies nog niet zijn afgerond.

2. De Vlaamse Waterweg nv zet, onder meer met het Seine-Schelde programma, in op volgende infrastructurele en niet-ruimte-invasieve maatregelen (deze acties zijn gekoppeld aan budgettering en uitvoering op middellange en lange termijn):

- Wegwerken van ondieptes in de vaarweg:

- Kalibratie (= verruiming en verdieping) van het Afleidingskanaal van de Leie (Schipdonk – Deinze) en de opeenvolgende Leie panden 140 (Deinze – Sint-Baafs-Vijve), 150 (Sint-Baafs-Vijve – Harelbeke), 160 (Harelbeke – Menen) en 170 (Menen – Wervik). De verruiming van het Afleidingskanaal van de Leie is momenteel in uitvoering (baggerwerken), evenals de verruiming en verdieping van het pand 140 van de Leie tussen Deinze en Sint-Baafs-Vijve;

- Baggerplanning, in het bijzonder Kanaal Gent Oostende (traject Schipdonk-Beernem);

- Verdiepen van de sluizen op de Boven-Schelde.

- Verstuwde panden op peil houden -> schutwater terugpompen:

- In Harelbeke is reeds terugpompcapaciteit voorzien bij de bouw van de nieuwe stuwsluis. De studies voor de bouw van terugpompcentrales in Menen en Sint-Baafs-Vijve zijn lopende.

Bijkomend wordt ingezet op het bufferen van rivierwater in bekkens, zijkanalen of wetlands bij hogere debieten, zoals voorzien in onder meer de lopende activiteiten met betrekking tot het Rivierherstel Leie (inrichting natuurvriendelijke oevers met plas- en drasbermen, lagunes), en de heraantakking van afgesloten meanders en bijhorende aanleg van natte natuur.

3. Het water uit het Albertkanaal is volledig afkomstig uit de Maas. Gezien de fysische realiteit en het significant watergebruik is de bouw van buffercapaciteit geen afdoende oplossing als ondersteuning om bij lage Maasafvoeren de debieten van het Albertkanaal duurzaam en structureel kunstmatig hoog te houden. Bijkomende buffercapaciteit voor de productie van drinkwater om tijdelijk extreem lage Maasafvoeren het hoofd te bieden, is uiteraard wel relevant. Naast inzetten op een duurzaam watergebruik zullen we vanuit de Vlaamse Overheid verder inzetten op reactieve maatregelen in tijden van droogte. Zo zal er onder meer verder ingezet

worden op het plaatsen van pompen op alle sluizen van het Albertkanaal, alsook tussen de Beneden Zeeschelde en de havendokken.

Met betrekking tot de vraag naar de extra buffercapaciteit in de regio van de andere knelpuntvaarassen, deze informatie bezorg ik u in een aanvullend antwoord.

4. Een geïntegreerde aanpak garandeert het detecteren van kansen en creëren van win-winsituaties. Zo laat de huidige geïntegreerde aanpak van de opwaardering van de Leie binnen het Seine-Scheldeprogramma, waarbij parallel met het luik Binnenvaart ook werk gemaakt wordt van het luik Rivierherstel, toe beide ambities (versterken natuur en recreatie enerzijds, ontwikkelen binnenscheepvaart en watergebonden economie anderzijds) op een kwaliteitsvolle en duurzame manier met elkaar te combineren. Door deze aanpak neemt immers niet alleen de transportcapaciteit van deze vaaras substantieel toe (bouw van nieuwe sluizen, verhogen van bruggen, verruimen van de vaarweg), hetgeen bevorderlijk is voor de economische dynamiek in de regio (aanleg en/of uitbreiding van overslagmogelijkheden), maar wordt tegelijkertijd ook werk gemaakt van het herstel en de ontwikkeling van de met de rivier en haar vallei verbonden natuurwaarden en ecosystemen (wegwerken vismigratieknelpunten, aanleg natuurvriendelijke oevers, heraankoppelen meanders, inrichting natte natuur) en wordt ook de recreatieve ontsluiting van deze corridor verbeterd (fietsvoorzieningen, hengelpaatsen, pleziervaart).