

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1068

van **CARMEN RYHEUL**

datum: 11 augustus 2022

aan **ZUHAL DEMIR**

VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

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).

ZUHAL DEMIR

VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

ANTWOORD

op vraag nr. 1068 van 11 augustus 2022

van **CARMEN RYHEUL**

Een gecoördineerd antwoord zal worden verstrekt door Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.