

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1688

van **BART VAN HULLE**

datum: 16 september 2022

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Verhoging Leestjensbrug Moerkerke over Schipdonkkanaal - Overleg met Nederland

Een aantal buurtbewoners in Moerkerke verzetten zich tegen een verhoging van de Leestjensbrug, die er zou komen in het kader van de omvorming van de N49 naar de A11. De brug over het Schipdonk- en Leopoldkanaal en op de grens van Maldegem en Damme zou zeven meter hoger worden. De verhoging en omvorming van de brug zou volgens de buurtbewoners leiden tot meer fijnstof en geluids- en lichtoverlast. Een lokaal buurtcomité verzet zich daartegen en heeft een advocaat onder de arm genomen om een omgevingsvergunning voor de nieuwe brug te verhinderen.

Volgens de buurtbewoners moet de brug versneld vervangen worden in opdracht van de Noord-Atlantische Verdragsorganisatie (NAVO). De NAVO zou militair materieel vlot via het Schipdonkkanaal willen kunnen vervoeren, zo zou de Vlaamse Regering dit naar de buurt gecommuniceerd hebben. Deze redenering klopt volgens de buurtbewoners niet: de NAVO zou daar niets van weten. Het buurtcomité verstuurde in mei een brief naar de minister van Openbare Werken, maar die bleef tot op heden onbeantwoord.

De gemeenteraden en gemeentebesturen van de betrokken gemeenten langs het Schipdonkkanaal dringen aan op een onmiddellijke heropstart van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) voor de volledige schrapping van de reservatiestrook en dit op basis van volgende argumenten:

- de Vlaamse Regering dient haar beslissing uit 2004 zonder verder uitstel na te komen; de circa duizend gezinnen worden al 44 jaar gestraft ingevolge een foutieve grondkleur;
- tijdens de procedure dient er werk gemaakt te worden van een volwaardige ruimtelijke afweging, met aandacht voor alle ruimtevragers binnen het plangebied.

Op 16 maart 2022 werd een resolutie over de volledige schrapping van de reservatiestrook langs het Schipdonkkanaal aangenomen door het Vlaams Parlement. Binnen de Vlaamse Regering werd toen het volgende afgesproken: "Een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de volledige schrapping van de reservatiestrook op te starten van zodra er een schriftelijk afsprakenkader tussen Nederland en Vlaanderen inzake estuaire vaart vastligt om tot een verdrag of een gelijkaardige regeling te komen."

Tijdens de plenaire vergadering van 16 maart 2022 werd onder andere door collega Stephanie d'Hose de dringendheid van een akkoord met Nederland als volgt verwoord: "U kunt er samen met mij op aan dat wij de Vlaamse Regering er elke dag aan zullen herinneren om zo snel mogelijk die gesprekken te eindigen met Nederland om ervoor te zorgen dat het planningsproces opgestart kan worden en dat we eindelijk aan de omwonenden en de aangelanden de rechtszekerheid geven die zij verdienen."

In het antwoord van de minister op parlementaire vraag nr. 1090 van 7 april 2022 van Mieke Schauvliege lezen we dat er volop met Nederland onderhandeld wordt en dat de bevoegde Nederlandse minister het engagement heeft uitgesproken om te zoeken naar een oplossing.

Inzake de landing met de onderhandelingen lezen we: "In eerste instantie wensen we een Letter of Intent op te kunnen stellen met Nederland over dit politieke engagement. De eigenlijke juridische oplossing hangt af van de gekozen piste. Een verdrag met Nederland kan relatief snel afgesloten worden. Als er echter aanpassingen dienen te gebeuren aan vaarwegclassificaties kan dit tot enkele jaren duren."

Al in 2019 maakte Vlaams minister Ben Weyts bekend dat Nederland akkoord ging met een aantal versoepelde voorwaarden van het KB van 2007 voor de estuaire vaart. Toen al werd gewezen op de noodzaak van een continu overleg, waarbij onder andere het autonoom varen en het gebruik van duwbakken eveneens aan bod zouden komen.

1. Heeft de minister de brief van het buurtcomité ontvangen? Zo ja, op welke termijn wil ze die beantwoorden?
2. Wat is de reden voor de verhoging van de Leestjensbrug met zeven meter?
3. Wordt de brug versneld verhoogd door bepaalde plannen van de NAVO of andere instanties? Zo ja, waarom? Wat zijn de plannen? Waar kunnen we de plannen terugvinden?
4. Wat is de verwachte overlast (fijnstof, geluid, licht enzovoort.) door de verhoging van de brug? Is de verwachte overlast bestudeerd in het milieueffectrapport (MER)? Wordt er veel bijkomende overlast verwacht? Hoe zal de minister de overlast voor de buurtbewoners beperken?
5. Wat zijn de toekomstige plannen voor het Schipdonkkanaal?
6. Wat is de stand van zaken van de onderhandelingen met Nederland over de estuaire vaart in het kader van het schrappen van de reservatiestroken langs het Schipdonkkanaal?
7. Is er al een principiële akkoord met Nederland?
8. Wordt er al een Letter of Intent met Nederland opgesteld?
9. Wordt het GRUP onmiddellijk na de ondertekening opgestart?
10. Op welke termijn verwacht de minister dat het schrappen van de reservatiestroken langs het Schipdonkkanaal mogelijk zal zijn?

ANTWOORD

op vraag nr. 1688 van 16 september 2022

van **BART VAN HULLE**

1. Het burgercomité ontving een antwoord op hun vraag.
2. De bruggen worden geen 7 m verhoogd. De onderdoorvaarhoogte (de afstand tussen het waterpeil en de onderzijde van de bruggen) wordt naar 7 m gebracht. Die bedraagt op heden een goede 4 m. De totale verhoging van de bruggen bedraagt dus een goede 3 m. Deze verhoging is overigens niet alleen ingegeven door de onderdoorvaarhoogte, immers:
 - Deze verhoging staat toe om de jaagpaden onder de bruggen door te trekken met een voldoende hoogte tussen het jaagpad en de onderzijde van de bruggen. Hierdoor kunnen onderhoudsvoertuigen (maaiers voor de kanaalbermen en kranen voor het onderhoud van de kanaaloever) conflictvrij de N49 kruisen aan beide zijden van de kanalen. Beide jaagpaden worden ook bijzonder veel gebruikt door fietsers. Ook zij kunnen op die wijze op een jaagpad dat voldoet aan het fietsvademeccum, de N49 conflictvrij kruisen (de huidige kruisingen - het smalle tunneltje aan de ene zijde en de brug passerelle aan de andere zijde - voldoen niet aan deze hedendaagse normen);
 - De verhoging heeft nog een bijkomend ecologisch voordeel. Een aantal beschermde soorten (o.a. vleermuizen) gebruikt de kanalen als corridor. Het verhogen van de bruggen heeft als voordeel dat deze soorten makkelijker de N49 kunnen kruisen. Hoe lager de bruggen, hoe groter de barrièrewerking.
3. Op 27 september 2022 werd een Europees subsidiedossier ingediend (CEF subsidiëring). De bruggen komen namelijk mogelijks in aanmerking voor subsidie als gevolg van hun belang voor de "military mobility" van de Navo. Bij de subsidieaanvraag werd daarom een aanbevelingsbrief van Defensie gevoegd. De N49 is 1 van de 2 door de Noord-Atlantische Verdragsorganisatie (NAVO) geselecteerde routes vanuit de haven van Zeebrugge doorheen België naar het Oosten (concreet voor de N49: Zeebrugge-Antwerpen-Hasselt-Aken-...). De bestaande bruggen zijn niet geschikt voor uitzonderlijke transporten (uitzonderlijk vervoer vanuit Zeebrugge moet vandaag de dag via de N9 tot in Maldegem rijden om daar de N49 op te rijden) en vormen om die reden een bottleneck voor de militaire Noord-Atlantische Verdragsorganisatie (NAVO) transporten. Gelet op de situatie in het Oosten van Europa heeft de Noord-Atlantische Verdragsorganisatie (NAVO) gevraagd om deze infrastructuur versneld aan te pakken.
4. Het project-MER van 2017 en de actualisatienota dd. 1 maart 2022 (milieueffectenrapportage) kwamen niet tot de vaststelling dat er negatieve gevolgen verbonden zijn aan de nieuwe bruggen. In het kader van de omgevingsvergunningaanvraag is het onderzoek naar de stikstofemissie nog verder in voorbereiding. Betreffende het geluid kan wel al duidelijk gesteld worden dat de geluidsoverlast hoofdzakelijk wordt gegenereerd door het rolgeluid van de banden op het wegdek. Het huidige wegdek bestaat uit betonnen platen. Deze zijn door hun grove textuur en de verschillende voegen zeer nadelig voor het omgevingsgeluid. Het nieuwe wegdek wordt voorzien in het voor deze specifieke toepassing best geschikte geluidsarme asfalt (zoals dat ook verderop op de A11 werd toegepast). De geluidshinder zal dus eerder afnemen dan toenemen. Om de lichtpollutie tegen te

gaan, worden er op de nieuwe bruggen anti-verblindingschermen aangebracht. Deze verhinderen dat er lichtverstrooiing van de koplampen naar de omgeving is. Ook dat is een significante verbetering ten opzichte van de huidige situatie.

5. Er zijn geen concrete plannen, noch zijn er middelen, noch is er een politiek en maatschappelijk draagvlak voor een eventuele opwaardering van het Schipdonkkanaal.
6. De onderhandelingen verlopen momenteel op ambtelijk niveau. Er zijn hierbij enerzijds regelmatige contacten tussen MOW, de FOD Mobiliteit, De Vlaamse Waterweg, en de respectievelijke kabinetten, en anderzijds tussen het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Nederland is akkoord met het zoeken naar een pragmatische oplossing voor de internationale estuaire vaart. Eerder werd daarover een politiek akkoord gesloten tussen Vlaams Minister Lydia Peeters en Minister van Infrastructuur en Waterstaat Mark Harbers. Er was ook tijdens de Belgisch-Nederlandse top hierover overleg tussen de Federale Minister van Noordzee, dhr. Vincent Van Quickenborne en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van Nederland, dhr. Mark Harbers. Waarbij de pistes besproken van de opmaak van een bilateraal verdrag of in een Benelux beschikking.
7. Er is een principieel akkoord op hoofdlijnen. Dit werd bij de latere politieke afspraken opnieuw door bevestigd onder meer door minister Harbers. Enkel de randvoorwaarden en methodiek staan nu nog ter discussie..
8. Er werd een eerste ontwerp LOI opgesteld en bezorgd aan Nederland, waarop de Nederlandse collega's hun feedback gegeven hebben. We verwachten de komende weken deze te finaliseren, en om dan ook de opmaak van het internationaal verdrag of de Benelux-beschikking aan te vatten.
9. Voor het opmaken van het GRUP, verwijs ik naar collega Demir, die hiervoor bevoegd is. Zoals afgesproken in de resolutie, aangenomen door het Vlaams Parlement op 16 maart 2022 over de schrapping van de reservatiestrook langs het Schipdonkkanaal, zal het GRUP opstarten nadat een verdrag of een gelijkaardige regeling getroffen werd over de mogelijkheden voor de estuaire vaart.
10. Ook hier verwijs ik graag naar het departement Omgeving en collega Demir, om de modaliteiten en verwachting van het GRUP verder toe te lichten.