

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 315

van **CARMEN RYHEUL**

datum: 1 december 2022

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

TEN-T-Schelde-Seineverbinding - Waterstanden Leie- en Scheldebekken

Met mijn schriftelijke vragen nr. 326 van 3 december 2020, nr. 1542 van 25 augustus 2021 en nr. 881 van 16 februari 2022 vestigde ik de aandacht van de minister van Mobiliteit onder meer op de impact van de aanhoudende langere droogteperiodes in Vlaanderen en de daaruit voortvloeiende beschikbaarheid op lange termijn van voldoende water in de bevaarbare kanalen die deel uitmaken van de TEN-T-Schelde-Seineverbinding in het Leie- en Scheldebekken (TEN-T: Trans-Europees Netwerk voor Transport).

In haar antwoord op mijn laatst vermelde vraag stelde de minister dat de voorlopige resultaten van de door haar diensten uitgevoerde scenarioanalyses aantoonde dat de watercapaciteitsproblemen zich voornamelijk situeren op het Albertkanaal en het systeem van Leie, Bovenschelde en Gentse kanalen. Hierbij zou het streefpeil niet langer gehanteerd kunnen blijven zonder het nemen van waterbesparende maatregelen zoals schutbeperkingen, pompen enzovoort.

Wat het Albertkanaal betreft, zou de waterschaarste volgens de voorlopige studieresultaten drastisch kunnen worden beperkt door een combinatie van gegroepeerd schutten en de bouw van pompen op alle sluizen van dit kanaal, bouwwerken die intussen nog volop aan de gang waren aan de sluizen van Genk en Wijnegem.

Voor de overige vaarassen van deze TEN-T-verbinding moest de minister op 16 februari 2022 de oplossingsrichtingen nog verder analyseren.

1. a) Kan de minister voor de vaaras 'Albertkanaal' verduidelijken wat de stand van zaken is inzake de bouw van de geplande sluisinstallaties? Werden intussen alle sluizen op dit kanaal voorzien van een operationele pompinstallatie?
b) Zijn de definitieve scenarioanalyseresultaten voor deze vaaras al beschikbaar? Volstaan al deze pompinstallaties in combinatie met gegroepeerd schutten, rekening houdend met de nieuwe droogteperiode tijdens de zomer van 2022, nog altijd om het waterpeil in dit kanaal op termijn op peil te houden, of zijn er nog andere oplossingen vereist? Zo ja, welke?
2. Zijn er voor de overige vaarassen van deze TEN-T-verbinding intussen al voorlopige of definitieve resultaten van de scenarioanalyses beschikbaar? Zo niet, waarom niet en wanneer zullen deze dan wel beschikbaar zijn? Zo ja, kan de minister per bevaarbare as een overzicht geven van enerzijds de gedetecteerde knelpunten en anderzijds zowel de infrastructurele als de operationele niet-ruimte-invasieve oplossingsstrategieën die intussen door haar werden uitgevaardigd of nog zullen worden uitgevaardigd met het oog op het beperken van de impact van waterschaarste op elk van deze assen?

3. Zijn er op basis van deze studieresultaten intussen al plaatsen bekend waar alsnog extra buffercapaciteit nodig is (met vermelding van hoeveel capaciteit), en/of waar intussen zoekzones voor de aanleg van die buffers bepaald werden? Zo niet, wanneer zal hierover verder onderzoek gebeuren? Zo ja, kan de minister per vaaras van deze TEN-T-verbindingen aanduiden waar deze extra buffercapaciteit nodig is en welke gebieden desgevallend in aanmerking komen als zoekzone voor de aanleg van deze buffers?

ANTWOORD

op vraag nr. 315 van 1 december 2022

van **CARMEN RYHEUL**

1. a) Op de sluizencomplexen te Olen, Ham, Hasselt en Diepenbeek is een waterkrachtcentrale (combinatie van pomp- en turbinewerking) operationeel. In Genk start de bouw van de waterkrachtcentrale in 2023. In Wijnegem is de bouw van een pompinstallatie in studiefase.

b) Bufferzones hebben weinig nut om de waterwegen bevaarbaar te houden. De noodzakelijke volumes zijn te groot om ruimtelijk te kunnen inplannen.

Het gevoerde onderzoek betreffende de waterbeschikbaarheid van het Albertkanaal toont aan dat grootschalige pompinstallaties op alle sluizen van het Albertkanaal en ter hoogte van de Berendrechtssluis in de haven van Antwerpen, in combinatie met gegroepeerd schutten, kunnen zorgen voor het langdurig onder controle blijven van de hydrologische situatie. Dit wordt eveneens bevestigd door de ervaringen van deze zomer, waar de Maasafvoer ten gevolge van aanhoudende droogte zeer sterk afgenomen is, zonder dat dit geleid heeft tot diepgangbeperkingen op het Albertkanaal. Belangrijke randvoorwaarde hierbij is dat het zoutgehalte in het Albertkanaal en Netekanaal niet te hoog worden zodat de waterinname t.b.v. de productie van drinkwater niet in het gedrang komt.

Indien de Maasafvoer nog verder zou dalen, tot onder zeer lage afvoeren van 30 m³/s, werden de noodzakelijke maatregelen, en hun volgorde van invoeren, onderzocht. Hierbij werd aangetoond dat met een diepgangbeperking van 40cm op het Albertkanaal ca. 7-10 dagen tijd gewonnen kon worden tot er opnieuw bijkomende maatregelen nodig zouden zijn, zoals bv. captatiebeperking van het essentieel waterverbruik, verdere diepgangbeperking, beperking van het scheepvaartverkeer ... Dit zijn evenwel zeer extreme situaties.

De simulaties geven ook aan dat het niet haalbaar is om extra reservoirs te bouwen ten behoeve van het bevaarbaar houden van het Albertkanaal. Het ruimtebeslag is hiervoor veel te groot. Wel kan verder gekeken worden om de afhankelijkheid van de productie van drinkwater vanuit het Albertkanaal verder te reduceren. De Vlaamse regering heeft hiervoor bijv. één van de terreinen die i.k.v. ENA (Economisch Netwerk Albertkanaal) onderzocht werden met het oog op exploitatie ingezet als nieuw spaarbekken: Waterlink zal op die wijze een nieuw spaarbekken ter hoogte van de zwaaikom in Oelegem (Ranst) aanleggen.

2. Voor het systeem van Leie-Bovenschede en Gentse Kanalen is het grootste knelpunt het kanaal Gent-Terneuzen. Tijdens de zomer overstijgt de zoetwatervraag het aanbod. Operationele remediërende maatregelen zijn tijdelijke stremmingen (van 2-4u) van de sluis in Terneuzen tijdens het laagwater. Ook hier is de beperkende factor de zoutindringing op het kanaal.

Verdere analyse naar bijkomende structurele maatregelen om de impact op dit systeem verder te reduceren is noodzakelijk.

3. Bufferzones hebben weinig nut om de waterwegen bevaarbaar te houden. De noodzakelijke volumes zijn te groot om ruimtelijk te kunnen inplannen.