

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1328
van **CARMEN RYHEUL**
datum: 7 juni 2023

LYDIA PEETERS

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

TEN-T-Schelde-Seineverbinding - Waterstanden Leie- en Scheldebekken (2)

Om de impact van de aanhoudende langere droogteperiodes in Vlaanderen na te gaan 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), gaf de minister opdracht om een aantal scenarioanalyses uit te voeren teneinde de knelpunten en mogelijke oplossingen te bepalen.

Met mijn schriftelijke vraag nr. 315 van 1 december 2022 (i.c. deelvraag 2) vroeg ik onder meer of de voorlopige of definitieve resultaten van die scenarioanalyses op de andere vaarassen dan het Albertkanaal al dan niet al beschikbaar waren. In bevestigend geval vroeg ik expliciet om per bevaarbare as een overzicht te 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 die assen.

In haar antwoord op de vraag beperkte de minister zich echter tot de mededeling dat het kanaal Gent-Terneuzen het grootste knelpunt vormde, maar dat er wat betreft deze vaaras nog steeds verdere analyse naar bijkomende structurele maatregelen noodzakelijk was om de impact van langere droogteperiodes verder te reduceren. Over de overige knelpunten repte de minister, niettegenstaande zij daaromtrent expliciet werd bevraagd, met geen woord.

Het lijkt er dan ook op dat de minister en haar diensten nog steeds niet verder geraken dan het uitvaardigen en uitvoeren van studieopdrachten, maar met het einde van deze legislatuur in zicht nog steeds niet tot infrastructurele en/of operationele niet-ruimte-invasieve oplossingsstrategieën komen om de bevaarbaarheid van de vaarassen binnen de TEN-T-Schelde-Seineverbinding op lange termijn duurzaam te verzekeren.

1. Kan de minister per bevaarbare as binnen het TEN-T-netwerk, andere dan het Albertkanaal en het kanaal Gent-Terneuzen, een overzicht geven van de op basis van de in haar opdracht uitgevoerde scenarioanalyses gedetecteerde knelpunten bij aanhoudende langere droogteperiodes?
2. Kan de minister per bevaarbare as binnen het TEN-T-netwerk, andere dan het Albertkanaal, zowel de infrastructurele als de operationele niet-ruimte-invasieve oplossingsstrategieën meedelen 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 die assen?

ANTWOORD

op vraag nr. 1328 van 7 juni 2023

van **CARMEN RYHEUL**

1. Het waterbalansmodel die deze impact berekent doet dit voor het volledige systeem. De verdere verfijning van scenario-analyses per vaar-as dient evenwel nog verder uitgevoerd te worden.

De detectie van knelpunten geschiedt momenteel op basis van projecten binnen Seine-Schelde.

Het kanaal naar Charleroi (Vlaamse grondgebied) is dan weer afhankelijk van watertoevoer vanuit Wallonië. Een gebrek aan watertoevoer is hier vaak te wijten aan defecten aan kunstwerken en aanhorigheden en wordt als een potentieel knelpunt beschouwd zeker rekening houdend met de klimaatverandering en bijgevolg toename van droge periodes.

Voor de tijrivieren (in het bijzonder de Boven-Zeeschelde) resulteren lage afvoerdebieten in droge periodes in een stijging van de concentratie zwevende stof. Een stijging van de concentratie zwevende stof betekent een minder gunstig lichtklimaat met een negatieve invloed op het ecologisch functioneren van de rivier. Dus vanuit invalshoek ecologie wordt dit ook als potentieel knelpunt beschouwd.

Het Zeekanaal Brussel-Schelde wordt niet gedetecteerd als knelpunt. Er kan water ingenomen worden via de Zeeschelde en via het pompstation ter hoogte van de sluis te Zemst kan water gepompt worden van het benedenpand naar het bovenpand.

Het Netekanaal tapt water af van het Albertkanaal en moet aangaande waterbeheersing als onderdeel van het Albertkanaal beschouwd worden.

Los van deze studies is de drempel van de Sluis te Asper op de Bovenschelde een knelpunt dat aangepakt wordt.

2. In de schoot van de overheid werd een Vlaams Reactief Afwegingskader (VRAG) afgestemd om maatregelen te nemen bij aanhoudende droogte. Er werd een cascade van maatregelen afgesproken. Dit zijn vooral operationele niet-ruimte-invasieve oplossingsstrategieën: diepgangbeperkingen, peilbeheer, zuinig schutten, beperkingen pleziervaart, captatieverbod van oppervlaktewater voor alle sectoren, overleg met Nederland, overleg met Wallonië ...

Voor het kanaal naar Charleroi zullen vaste pompinstallaties voorzien worden ter hoogte van de 4 sluizen (Lembeek, halle, Lot, Ruisbroek) zodat bij een tekort aan watertoevoer vanuit Wallonië het kanaal operationeel kan blijven. Een concrete timing is nog niet bekend, maar deze zouden in de loop van 2024 operationeel moeten zijn.

Voor het Kanaal Gent-Terneuzen is bij de bouw van de nieuwe sluis te Terneuzen als flankerende maatregel een BeslissingsOndersteunendSysteem (BOS) ontworpen om de knelpunten i.v.m. waterschaarste en zoutgehalte te vertalen in operationele handelingen en afstemming over landsgrenzen heen.

De infrastructurele niet-ruimte-invasieve oplossingsstrategieën zitten vervat in de herbouw van de sluizen en stuwen op het TEN-T-netwerk i.k.v. Seine-Schelde waarbij bijvoorbeeld in Harelbeke vijzels werden geplaatst.