

Meer aandacht voor de waterwegen in West-Vlaanderen

De binnenvaart heeft in vergelijking met andere transportmodi onmiskenbare voordelen: zuinig energieverbruik, veiligheid en weinig belasting van het milieu. Het is de aangewezen weg voor het vervoer van gevaarlijke produkten en voor de ontlasting van het overbezette wegennet.

Om de binnenvaart haar rol optimaal te laten vervullen, dient het waterwegennet aangepast en gemoderniseerd te worden. Dit niet alleen om te kunnen inspelen op de algemeen groeiende vervoersactiviteit, maar vooral op nieuwe fenomenen in de binnenvaart, zoals het containervervoer langs de waterweg en de duwvaart.

De Westvlaamse waterwegen zijn van oudsher steeds verkeersassen van primordiaal belang geweest. Hun bijdrage tot de welvaart van en de tewerkstelling in de regio is onomstreden. Door het uitblijven van broodnodige beslissingen inzake modernisering evenwel, zijn er op diverse plaatsen knelpunten ontstaan waardoor niet alleen de verdere binnenvaartontwikkeling, maar ook de bestaande trafieken in het gedrang komen.

De kalibrering van de Leie te Kortrijk vormt zo'n eerste knelpunt. Reeds tien jaar is de Leie stroomafwaarts Kortrijk over de ganse lengte op 1.350 ton gabariet gebracht, met uitzondering van de doortocht te Kortrijk. Er werden reeds voor tien miljard fr. werken uitgevoerd. De beslissing over de kalibrering te Kortrijk, waardoor alle inspanningen uit het verleden eindelijk zouden gevaloriseerd kunnen worden, blijft evenwel uit. De Leie vormt nochtans de aangewezen waterverbinding tussen het Noordfranse industriële bekken van Rijsel en de Vlaamse havens. Zowel uit het oogpunt van de trafiekmogelijkheden, de tijdsafstand tussen Rijsel en de Vlaamse havens, als vanuit overwegingen inzake uitvoeringskosten, verdient een verbinding via de Leie de voorkeur boven een verbinding via de Schelde wanneer straks de Fransen de verbinding tussen het Seine-bekken en de Région du Nord op duwvaartgabariet brengen.

Een tweede knelpunt behelst de verbinding tussen de haven van Zeebrugge en haar achterland. De waterweg is de enige verkeersmodus die niet aan de snelle ontwikkeling van de Zeebrugse haventrafieken wordt aangepast. Niemand betwist dat het bestaande kanaal Brugge-Gent – en vooral de doortocht ervan ter hoogte van het historische Brugge – zoveel beperkingen inzake afmetingen, diepgang, aanslibbing en kalibreringsmogelijkheden heeft, dat het nooit tot een optimale ontsluitingsweg voor de zeehaven kan worden uitgebouwd. Wellicht hierdoor zijn de moderniseringswerken aan het kanaal, die tot doel hadden een verbinding met 2.000-ton schepen te realiseren, omstreeks 1982 praktisch stilgevallen. Een optimale waterverbinding van een zeehaven moet in de 21ste eeuw inderdaad geschikt zijn voor duwvaartkonvooien van minstens 4.500 ton.

Reeds twee decennia lang wordt het Noorderkanaal, een uitbreiding van het bestaande Afleidingskanaal van de Leie, als haalbaar alternatief naar voren geschoven. In afwachting van de realisatie ervan, is het echter noodzakelijk het bestaande kanaal Brugge-Gent te optimaliseren om de negatieve impact van het ontbreken van een goede waterverbinding op de ontwikkeling van de stortgoederen- en containertrafieken in de haven een halt toe te roepen.

Zolang het Noorderkanaal zelf niet operationeel is, zal immers de trafiekontwikkeling van Zeebrugge sterk gehypotekeerd blijven door het ontbreken van een optimale waterverbinding naar zijn achterland en naar de Schelde-Rijn delta.

Een derde knelpunt tenslotte is het ontbreken van geschikte watergebonden bedrijventerreinen in de provincie. Binnenvaartgebonden, trafiekgenererende bedrijven zijn in wezen de bestaansreden voor het binnenvaartverkeer. Naast de voorzieningen die reeds getroffen werden te Wielsbeke, doet de GOM-West-Vlaanderen dan ook in het raam van de gevraagde gewestplannerzeringen de nodige voorstellen voor uitbreiding en/of inplanting van watergebonden bedrijventerreinen te Roeselare, Izegem, Oostrozebeke, Menen en te Wervik.

Het jarenlang ontbreken van geëigende beslissingen ter zake, heeft de waterwegenproblematiek in West-Vlaanderen tot een hot topic gemaakt. Verder uitstel van de kalibrering van de Leie en van de aanleg van het Noorderkanaal is niet langer te verantwoorden. Er wordt dan ook met aandrang gevraagd dat op korte termijn de nodige middelen worden voorzien en de procedure voor de aanbesteding van de werken zou worden gestart. Tevens moet dringend aan de vraag naar watergebonden bedrijventerreinen tegemoet worden gekomen door de noodzakelijke wijzigingen aan de gewestplannen.

Het ontwerp 'Structuurplan West-Vlaanderen' houdt in hoge mate rekening met de groeiende rol die de waterweg in de komende jaren zal vervullen.

