

Achtergrondnota

Boerenbond, Natuurpunt en Bond Beter Leefmilieu zeggen neen tegen Seine Schelde West

1. Vooraf: het proces Seine Schelde West

Boerenbond, Natuurpunt en Bond Beter Leefmilieu zijn sinds het begin nauw betrokken bij het project Seine Schelde West. Vertegenwoordigers van de organisaties zetelden in de klankbordgroep en namen deel aan werkgroepen ter voorbereiding van de haalbaarheidsstudie. Na het verschijnen van deze studie werd ook input gegeven voor het rapport ‘Gebiedsvisie Seine Schelde West’ van de gouverneurs Paul Breyne en André Denys. Daarnaast werden ook de discussies in het Vlaams Parlement en op het terrein van nabij gevolgd.

Bond Beter Leefmilieu, Natuurpunt en Boerenbond hebben niet, zoals sommige anderen, vanaf het begin een standpunt ingenomen over dit project, maar hebben wel een aantal vragen en bekommernissen naar voor gebracht en bewaakt doorheen het proces.

Op dit moment beschikken we met de (afgewerkte) haalbaarheidsstudie, de ontwerp plan-MER (versie 7 dd. 15.10.08) en alle bijhorende technische (deel)rapporten over een goed inzicht in de problematiek. We focussen op het naar voor geschoven Meest Wenselijk Alternatief (Alternatief 3 en variant A), exclusief én inclusief de naar voor geschoven milderende maatregelen.

Met het rapport ‘Gebiedsvisie Seine Schelde West’ van de gouverneurs, de bijdragen in het Vlaams Parlement en het levendige publieke debat, is ook al een eerste kritische blik geworpen op al deze informatie.

Boerenbond, Bond Beter Leefmilieu en Natuurpunt zijn van mening dat ze hiermee vandaag over voldoende informatie beschikken om een standpunt in te nemen over het voorgestelde project. Ze doen dat gezamenlijk, omdat de gedeelde belangen die op het spel staan de onderlinge tegenstellingen véér overschrijden.

De inhoud: land en (zout) water

Van in het begin van het project was duidelijk dat de grootste impact van het project te verwachten was op land (grondinname, grondverzet) en water (verstoring regionale waterhuishouding, verzilting, droogte, waterbalans).

Hoewel er nog verscheidene andere aspecten aan het project zijn (zoals bvb de impact op landschap, lokale mobiliteit, leefbaarheid, ... etc) gaan we daar hier niet op in.

2. Land: ruimtebeslag en grondverzet

Een degelijke ruimtebalans ontbreekt

Wij stellen vast dat in het plan-Mer nagelaten werd een degelijke ruimtebalans op te maken die het hele project en de diverse alternatieven op hun rechtstreekse, maar vooral onrechtstreekse ruimte-inname beoordelen. Door her en der oppervlakten te suggereren maar nergens paard en kar te noemen hangt men inzake de uiteindelijke ruimte-inname een rookgordijn op. Wel is nu reeds duidelijk dat de uiteindelijke ruimte-inname een veelvoud zal zijn van de 70 ha die voor de rechtstreeks grondinname van het geoptimaliseerd alternatief 3 wordt naar voor geschoven. Een korte verduidelijking:

a. Effectieve grondinname verbreding

De onderzoekers schuiven als Meest Wenselijk Alternatief (MWA) het alternatief 3, A-variant naar voor. Dit tracé heeft de grootste rechtstreekse grondinname van de onderzochte opties.

Nergens wordt in het plan-Mer echter aangegeven hoeveel het MWA in totaal rechtstreeks aan grond zal innemen. Zowel de nodige oppervlakte voor variant A (rechtsreeks) als de extra grondinname voor de aanleg van het sluizen complex in Balgerhoeke, inclusief de aanpassing van de kanaalbocht, zijn onduidelijk.

De voorziene inname van 1 ha per vaste brug is laag, vergeleken met de oppervlakte die voorzien wordt bij de overbrugging van autosnelwegen. Een inname van 1 ha per helling of dus twee ha per brug is veel realistischer. Bovendien is geen rekening gehouden met het leggen van verbindingswegen naar en langs de brughellingen, noch met de langsrachten die hoe dan ook noodzakelijk zijn. In totaal gaat het over minstens 11 vaste brugverbindingen.

b. Impact op de natuur

Het (voorlopige) besluit van de passende beoordeling is duidelijk. Kwalitatieve en kwantitatieve veranderingen van het grondwater kunnen een significante wijziging in de vegetatie teweeg brengen in het SBZ-V 'Poldercomplex' en het SBZ_H-gebied 'Polders' ten N van Damme. Daardoor is de duurzame instandhouding van de aanwezige habitats en soorten niet gegarandeerd. Waar in het besluit van de passende beoordeling gesteld wordt dat mits de nodige maatregelen significante schade zou kunnen uitgesloten worden, wordt dit het plan-Mer zelf sterk betwijfeld – naar verwachting is dus compensatie nodig.

Ook hiervan is geen enkele raming voorhanden – de plan-Mer wijst op de noodzaak tot verdere detaillering in het project-Mer.

Daarnaast is er ook nog:

- Rechtstreekse inname natuur: voor alternatief 3: 10 ha biologisch waardevol gebied, voor de twee andere alternatieven een veelvoud vooral wegens het verdwijnen van de middenberm tussen Afleidings- en Leopoldkanaal.
- De impact op natuur wegens grondwaterpeilveranderingen. Zo wordt in de plan-Mer aangegeven dat alternatief 3 in segment 2 bedreigend is voor de verdroging van bijna 13 ha waardevolle natuur.
- Een aantal kruisingen (o.a. aan de Damse vaart) worden zoveel mogelijk gerealiseerd via ruimte-inname op de middenberm. Zoals blijkt uit diverse natuurstudies, is juist deze middenberm voor de natuur zeer waardevol.
- Momenteel is het nog wachten op de uitkomst van de eco-hydrologische studie, die een inschatting probeert te maken van de impact van het project op het watersysteem. Het is verre van ondenkbaar dat de resultaten hiervan de noodzaak van verdere natuurcompensaties zal betekenen.

Dit alles brengt met zich mee dat een aantal compenserende maatregelen zullen nodig zijn. De ervaring leert dat deze compenserende maatregelen gezocht worden in het agrarisch gebied.

c. Grondstockering

Alternatief 3 genereert een geschat grondoverschot van 7 Mio m³. Daarvan zou ongeveer 4,5 Mio m³ afgezet kunnen worden op het Oude Vliegveld van Lochristi (ter info: ook voor de ontwikkeling van Seine-Schelde mikt men op hetzelfde terrein). Dit betekent dat op zijn minst 2,5 Mio m³ nog geen bestemming heeft.

Minstens een deel van de gestockeerde gronden zullen veel langer ter plaatse blijven dan de duur van de werken, en dus ruimte in beslag nemen. De kans dat ook hiervoor op diverse plaatsen in de omgeving van het Afleidingskanaal heel wat hectaren landbouwgrond zullen worden ingeschakeld is zeer reëel. Het plan-Mer brengt geen enkele duidelijkheid over de nood aan stockeringsruimte voor het grondoverschot. Voor de stockering van 2,5 Mio m³ grond op een dikte van 3 m is meer dan 80 ha nodig!

Bovendien is het duidelijk dat het tijdelijk inschakelen van dergelijke gronden steeds leidt tot zware structuurschade die zorgt voor belangrijke oogstverliezen gedurende vele jaren.

d. Verzilting

Op p. 140 van het plan-Mer wordt duidelijk gesteld dat op termijn, ondanks de nodige maatregelen, in een strook van 150 m langs het kanaal het grondwater volledig zal verzilten. Uit de gegevens in de passende beoordeling blijkt dat het toch minstens om de hele strook langs de nieuwe verbinding en enkele kilometers langs het verbrede kanaal gaat.

De verzilting van grondwater zorgt uiteindelijk ook voor een verzilting van de bodem, wat meteen inhoudt dat in deze strook landbouw onmogelijk wordt. Vanuit landbouwperspectief moet ook deze grond in de grondbalans aan de verlieszijde

worden opgenomen. Een kleine berekening leert ons dat elke kilometer kanaalverbreding of nieuwe verbinding in dit geval 15 ha extra kost. Hectaren die ofwel agrarisch gebied ofwel natuur omvatten. In dit laatste geval zal dan de natuur elders op landbouwgrond moeten gecompenseerd worden.

e. Diverse milderende maatregelen

Diverse ingrepen die als milderende maatregel worden naar voor geschoven (zoutwerende sluis, langsrachten, recreatieve voorzieningen...) zullen bijkomende ruimte innemen. Zo wordt m.b.t. de milderende maatregelen voor grondwaterverziltiging voorgesteld om een drainagekanaal van 10 m breed aan te leggen aan de voet van de westelijke dijk van het Afleidingskanaal. Daarnaast zijn er de milderende maatregelen die worden voorgesteld om de waterbalans in droge periodes vooralsnog in evenwicht te krijgen. Indien bij het inschakelen van de Leiemeanders of de wetlands uit het rivierherstelproject Leie natuurcompensaties noodzakelijk blijken, zorgt dat ook voor een bijkomende ruimtelijke impact. Ook deze extra ruimte-innames vinden wij niet terug in een grondbalans.

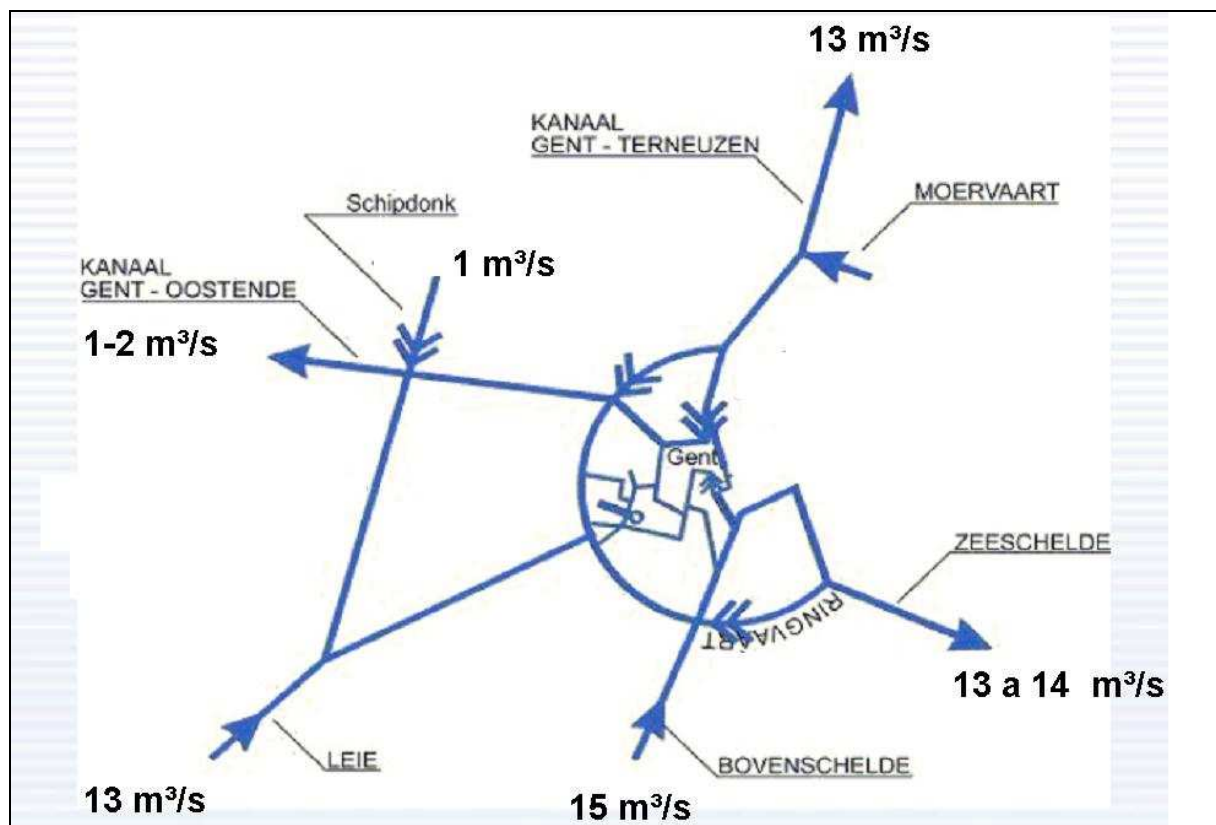
f. Besluit

Tijdens de toelichting van de plan-Mer werd door de auteurs van het plan-Mer ruiterlijk toegegeven dat een degelijke ruimtebalans ontbreekt. Meteen werd eraan toegevoegd dat er nog een aantal onduidelijkheden zijn die de balans in belangrijke mate zouden kunnen beïnvloeden. Verwezen wordt o.a. naar de noodzakelijke natuurcompensaties.

Uiteraard brengt het schrappen van overbodig geworden reserveringszones hier geen soelaas als compensatie voor het directe en indirecte ruimtebeslag van dit project, zoals gesuggereerd tijdens de hoorzitting in het Vlaams parlement. Die gronden zijn momenteel reeds in gebruik door landbouw of andere actoren. Elke insinuatie in die zin leidt enkel en alleen tot het ondermijnen en verder uithollen van het serieus van en het vertrouwen in het project.

De wateraanvoer van de Leie en Schelde kan enorm schommelen: tijdens natte perioden komt er verschrikkelijk veel water naar Gent, (herinner u de overstromingen in 2002 - 2003) in droge periodes is het veel minder. In beide gevallen moet het water verdeeld worden over de vier afvoerwegen – zij hebben allemaal een maximum dat ze kunnen afvoeren (anders dreigen overstromingen), maar ook een minimum dat ze nodig hebben om hun functies (scheepvaart, natuur, proceswater, koelwater, irrigatie, ...) te kunnen waarmaken.

Het evenwicht tussen de watervraag en het aanbod is de waterbalans en dit blijft hét grote zwakke punt van het project. De waterbalans van de Schelde tijdens perioden van droogte is vandaag al precair (Meire, 2009). Tijdens drogere perioden is er vandaag al te weinig water – het gevolg daarvan is zoutindringing in het kanaal Gent-Terneuzen, slechtere waterkwaliteit en mogelijk een verhoogde sedimentatie in de Boven-Zeeschelde.



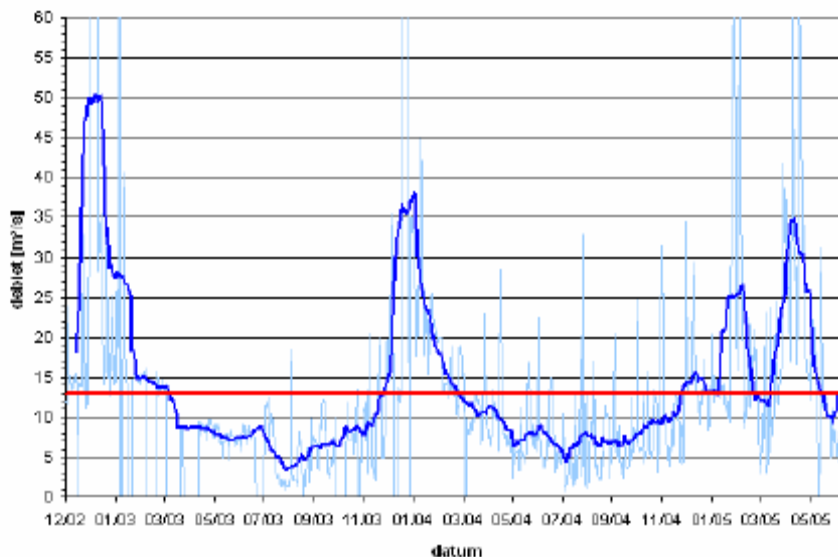
Verdeling van debieten in droge periode (bron: MER)

De watervraag van het (verbrede) kanaal wordt in de plan-MER ingeschat op ongeveer $1,38 \text{ m}^3/\text{s}$ (p132). Dit is 28 maal zoveel als het kanaal in de huidige toestand. Het overgrote gedeelte daarvan (86%) is toe te schrijven aan het versassen. Dit gedeelte van het tekort wil men in periodes van droogte opvangen door het versaste water weer op te pompen naar het Groot Pand. De watervraag is – zeker in droge periodes, ernstig onderschat in de studies (Meire, 2009). Door grotere verdamping en minder afvoer vanuit de zijwaterlopen, loopt de watervraag op tot 2,5

m³/s (50 maal zoveel als in de huidige toestand). Het uitgangspunt dat het kanaal zelfvoorzienend moet zijn, kan dan ook niet waargemaakt worden. Er is simpelweg niet voldoende wateraanvoer.

Zelfs met de cijfers uit plan – MER (punt 15.5.7.) wordt duidelijk dat op basis van de huidige berekeningen verschillende keren per jaar de behoeften van de op het Groot Pand aansluitende waterlopen en kanalen het aanbod zullen overtreffen. In die situaties is het mogelijk dat tijdelijk onvoldoende water ter beschikking komt voor het onderhouden van zoutwerende maatregelen. Men wijst er meteen ook op dat het benodigde continue debiet van 0,7 m³/s dat m.b.t. het tegenaan van een voortschrijdende verzilting in de berekening wordt naar voor geschoven nog relatief beperkt is. Het plan-Mer waarschuwt dat het fixeren van de zoutwig en vooral het terugspoelen ervan heel wat grotere debieten vraagt en dat de frequentie en duur van de periodes waarvoor deze debieten niet beschikbaar zijn, aanzienlijk zijn.

Figuur 4-9: Toetsing van de doorvoer naar het Kanaal Gent-Terneuzen aan de waterbehoefte in de periode 2003-juni 2005. (boven) Deficit t.o.v. 13 m³/s (gemiddeld over 2 maanden) in 2003 en 2004. (onder)



Watertekort in kanaal Gent-Terneuzen in 2003 – 2004 (bron: haalbaarheidsstudie)

Naast het afleidingskanaal, voeden de Bovenschelde en Leie in Gent ook nog drie andere belangrijke waterwegen.

Het **kanaal Gent-Oostende** neemt een relatief klein aandeel van het water, maar voldoende zoet water vanuit het Groot Pand is wel cruciaal voor belangrijke natuurgebieden in de regio en voor de landbouw in de polders ten noorden van Brugge. Een te lage bevoeiing van deze polders met zoet water zorgt, zeker met de te verwachten langere droogte periodes, voor een langzame verzilting van deze vruchtbare polders.

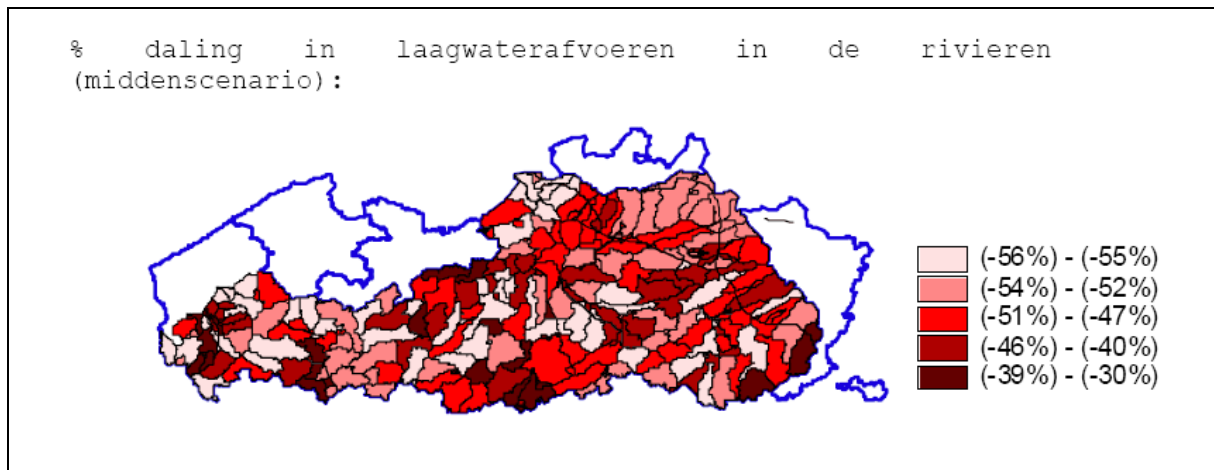
Het **kanaal Gent-Terneuzen** is de levensader voor de haven van Gent. Uit de metingen die werden opgenomen in de haalbaarheidsstudie blijkt dat de voorbije jaren de noodzakelijke aanvoer van 13 m³/s die in het tractaat tussen Vlaanderen en Nederland zijn afgesproken nu reeds over langere periodes niet gehaald zijn.

De **beneden-Zeeschelde** is niet alleen belangrijk als binnenvaartroute, maar is ook een beschermd natuurgebied onder de vogel- en habitatrictlijn. De aanvoer van zoet water vanuit Gent bepaalt de zoet-zout verdeling in de Zeeschelde. Deze zoet-zout

verdeling bepaalt onder andere welke soorten algen er voorkomen in de Zeeschelde en heeft aldus een enorme impact op het biologisch functioneren van deze rivier. Daarnaast is er een duidelijk verband tussen de stroomsnelheid (en dus de bovenafvoer) en de sedimentatie van de rivier. In langere periodes met lage debieten kan aanslibbing verwacht worden. Zodus dreigt een verminderde aanvoer van zoet water een hypotheek te leggen op de functie als vaarweg én op de ecologische functie van de Zeeschelde.

b. ... onder een veranderend klimaat

In de plan-MER besluit men “*wil men komen tot het beheersen van de verzilting dan moet een beroep gedaan worden op bijkomende watervoorraden om optredende droogte periodes te overbruggen*”. Onderzoek wijst uit dat deze droogteperiodes zullen toenemen en langer worden, met alle gevolgen van dien voor de watervoorziening en de waterbalans. In het rapport “Klimaatverandering in België” (KINT, 2006) komen de onderzoekers tot de bevinding dat droge zomers de waterreserves met 8% tot 15% doen dalen. Uit een studie van de KUL (Willems, 2007) blijkt dat tijdens droge zomers de laagste rivierdebieten zullen dalen – met 20 – 70 % afhankelijk van de evolutie van de klimaatverandering. Tijdens de bespreking van de plan-Mer gaven de samenstellers toe dat geen rekening gehouden was met diverse scenario’s in het kader van de klimaatverandering. Anderzijds werd gesteld dat met de klimaatswijziging in deze geen rekening moet worden gehouden omdat het toch maar om kleine debieten gaat. Die visie typeert de “enge” aanpak van het project en de kortzichtigheid ervan is bijzonder betreurenswaardig. Zelfs het minst pessimistische scenario uit de studie van prof. Willems verwijst alle conclusies en maatregelen inzake waterbalans en verzilting uit de plan-Mer naar de marge.



Daling in laagwaterafvoeren door klimaatverandering (2100) – Bron: Willems, 2008

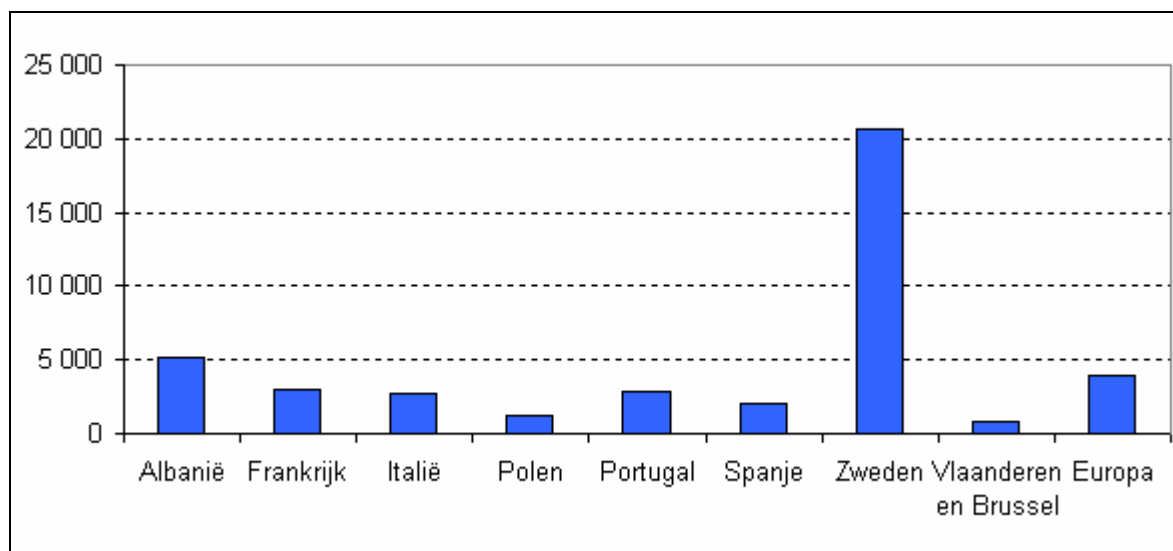
c. en met andere plannen en noden ?

In de plan-Mer wordt op geen enkele manier rekening gehouden met de stijgende vraag naar zoet water die het gevolg zal zijn van de ingebruikname van een tweede sluis in Terneuzen. Hoewel daar vandaag nog geen precieze cijfers over zijn, is het duidelijk dat dit kan leiden tot bijkomende problemen inzake verzilting, die nieuwe

maatregelen zullen noodzakelijk maken, waaronder extra zoet water aanvoer. Dit zal uiteraard zijn impact hebben op de waterbalans.

Daarnaast is het vandaag bijzonder onduidelijk hoe de situatie in Noord-Frankrijk (brongebied Leie en Bovenschelde) zal evolueren. Ook daar zijn bestaande kanalen (bv. naar Duinkerke) en nieuwe geplande ontwikkelingen (de verbinding Seine-Nord bv.) die gevoed worden vanuit dezelfde bronnen en die een verhoging van het watergebruik kunnen veroorzaken.

Tenslotte is er ook de toenemende schaarste aan (zoet) water in de regio: zowel in de kuststreek als in het achterliggende polderland. In de kuststreek is de waterwinningscapaciteit in de duinen nu reeds over haar hoogtepunt heen. Op termijn dringen zich alternatieve waterbronnen op, en die alternatieven moeten komen van oppervlaktewater – (cfr. bv. de plannen van Knokke-Heist om water te winnen uit het Leopoldkanaal). Maar ook verder landinwaarts wordt water meer en meer een schaars goed tijdens droge periodes. De zoetwaterbronnen in de regio zijn beperkt, een aantal van de grondwaterlagen zijn al overbevraagd. De continue aanvoer van zoet water via de kanalen Gent-Oostende, het Schipdonkkanaal en het Leopoldkanaal is dan ook bepaald geen luxe en zal in de toekomst steeds belangrijker worden, niet alleen voor natuur landbouw maar evenzeer voor de bevolking en het toerisme in de regio.



Gemiddelde waterbeschikbaarheid (2000) voor enkele EU-landen. Bron: www.milieurapport.be

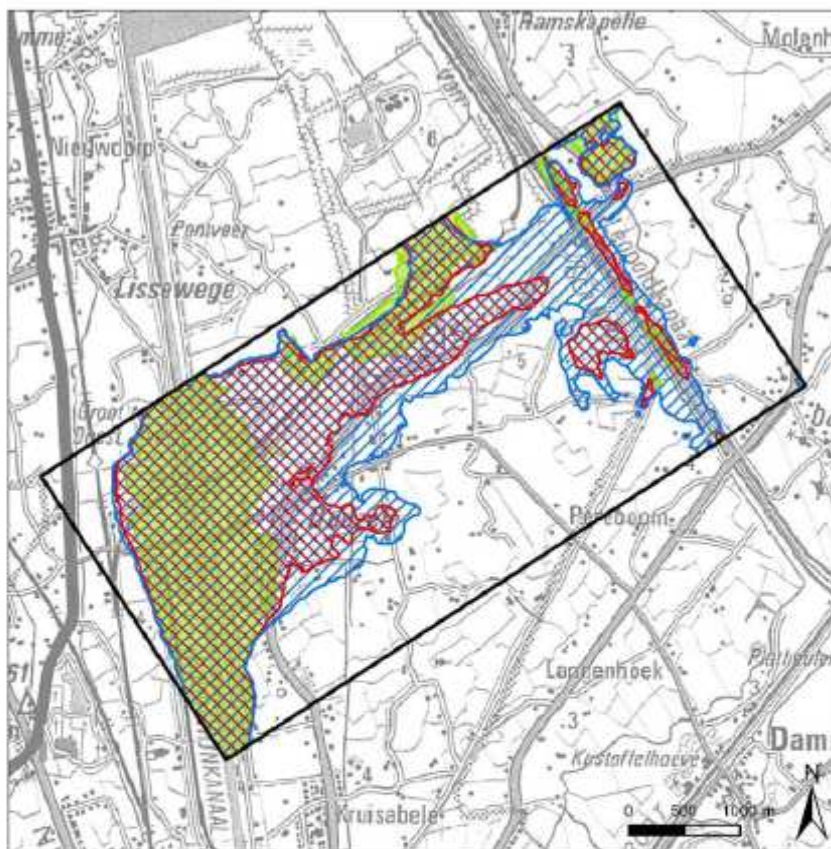
d. Resultaat: verzilting

Als resultaat van het onevenwicht in de waterbalans zal het kanaal en de gronden er rond, verzilten. Het kanaal verzilt door de instroom van zout water in Zeebrugge, de gronden (en het ondiep grondwater) verzilten door insijpeling vanuit het kanaal. Daar waar het kanaal zelf nog af en toe kan “doorgespoeld” worden, is insijpeling van zout in het grondwater irreversibel. De “doorspoeling” van het kanaal zou overigens zeer moeilijk lukken voor het voorgestelde verbindingsstuk tussen het afleidingskanaal en het Boudewijnkanaal, waardoor de verzilting zeker daar groot zal zijn.

Het zoute, opwaartse kwelwater zal in de aangrenzende polders in de drainage grachten terecht komen waardoor

- Het oppervlaktewater in deze drainagegrachten volledig onbruikbaar wordt voor de landbouw, dit op een ogenblik dat men rekening houdt met steeds drogere zomers.
- Het zoutgehalte van het Leopoldkanaal verder zal stijgen, gezien de afwatering van de betrokken polders gebeurt via het Leopoldkanaal. Een stijging van het zoutgehalte in het Leopoldkanaal betekent meteen ook een streep door de rekening van de stad Knokke-Heist die in de toekomst het Leopoldkanaal wil gebruiken als bron voor de productie van drinkwater.

Het is duidelijk dat met verloop van tijd de verzilting zich ook lateraal zal verspreiden in het ondiepe grondwater – en dat dus de grond zelf zal verzilten.



Legende:

Isolijnen van 1,6 ppt voor modellaag 2

- Huidige toestand
- ▨ Toestand met maatregelen
- ▨ Toestand zonder maatregelen

Figuur 70: Verzilting van het grondwater in modellaag 2 (0 m TAW), in de huidige toestand en 64 jaar na de ingreep, met en zonder zoutwerende maatregelen aan de sluis.

Verzilting (bron: MER)

e. Milderende maatregelen bieden geen oplossing

De voorgestelde milderende maatregelen tegen verzilting (speciale sluis, brede langsgrachten, speciale drainage onder kanaal, zelfs afdichten van de kanaalbodem), kunnen de verzilting vertragen, maar niet tegenhouden.

Knelpunt voor de goede werking van de sluis is de aanwezigheid van voldoende grote debieten zoet water (zie hierboven). De sluis zal echter het probleem niet alleen oplossen. Via brede drainagekanalen en een diepe drainage onder de kanaalvloer wil men het zoute water opvangen. Het is echter niet duidelijk waar het zout water dan heen moet en wat het effect is op het zoetwaterbeheer. Tenslotte is er ook het effect op de rendabiliteit. Het sluissysteem werkt maar goed als de vervanging van zout door zoet water of omgekeerd niet te snel wordt uitgevoerd – dat heeft impact op de rendabiliteit ervan naar de scheepvaart toe. Extra diepe drainage en bodemafdeling zorgen voor extra aanleg- en onderhoudskosten.

De voorgestelde milderende maatregelen voor de waterbalans (water gebruiken van het Leopoldkanaal en/of water opsparen in Leiemeanders en groot pand) geven vandaag aanleiding tot meer vragen dan antwoorden.

De beschikbaarheid van de aangegeven hoeveelheden water uit het Leopoldkanaal is verre van zeker.

- Dit kanaal watert niet alleen af naar de zee maar ook naar de Braeckman (Nederland) In de nabije toekomst is de kans groot dat de vraag naar water vanuit Nederland zal stijgen, gezien men het waterpeil in de Braakman en de omliggende natuurgebieden wil verhogen. Hierdoor zal zeker in droogteperiodes nog minder water ter beschikking komen.
- Het kanaal loopt voor een groot gedeelte door een zandige bodem. Het in droge periodes bijkomend verlagen van het waterpeil, zal tot gevolg hebben dat ook het peil van het grondwater in de omliggende landbouwgebieden extra verlaagd wordt, met bijkomende droogteschade als gevolg.
- De stad Knokke-Heist wil het Leopoldskanaal inschakelen voor de drinkwaterbevoorrading van de stad, nu de grondwaterwinning onder het nieuwe golfterrein moet worden afgebouwd.

Ook inzake het “stockeren” van water stroomopwaarts (groot pand en Leiemeanders) zijn er vragen. Het rivierherstelproject van de Leie dat gekoppeld is aan het Seine-Schelde project, is in de eerste plaats gericht op het creëren van wetlands en andere natuurgebieden rond de opnieuw in te richten Leiemeanders. Het is vandaag niet duidelijk of het mogelijk is om aanzienlijke hoeveelheden water te stockeren (en af te laten) in deze gebieden, zonder de natuurfunctie ervan te hypothekeren en zonder voor problemen te zorgen in de omringende (landbouw) gebieden.

Bovendien dient opgemerkt dat –indien deze piste (deels) haalbaar zou blijken - de afweging zal moeten worden gemaakt naar waar het water zal gaan. Het is niet onrealistisch om te stellen dat we deze buffer alleen al nodig zullen hebben als klimaatbuffer - en dus om een stand-still te verwezenlijken onder wijzigende klimaatveranderingen. Zelfs indien dat niet zo zou zijn, zullen in droge zomers ook andere water-vragers (bvb Gent-Terneuzen) kandidaat afnemer zijn. Die afweging dient integraal te worden gemaakt.

4. Nut en noodzaak ?

Van bij het begin hebben Boerenbond, Bond Beter Leefmilieu en Natuurpunt vragen gesteld over nut en noodzaak van het project. De vragen zijn gelinkt aan de verdere ontwikkeling van de haven van Zeebrugge, aan de vraag naar de kosten-baten verhouding van het project en aan de vraag of er geen alternatieven zijn via spoor en estuaire vaart.

a. Alternatieven

Over de **alternatieven** kunnen we kort zijn – ze zijn, ondanks herhaaldelijk aandringen van verschillende partijen, nooit ten gronde onderzocht – nogmaals een voorbeeld van niet-integraal denken in dit project.

Wel zijn er vroeger al, in het kader van het strategisch plan van de haven van Zeebrugge, afspraken gemaakt over de toekomstige ontwikkelingen inzake weg (bvb AX), spoor (bvb aanleg derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge) en de estuaire vaart. Zeker spoor en estuaire vaart hebben nog groeimogelijkheden (zie verder).

b. Ontwikkeling haven Zeebrugge

De vraag hoe en hoever de **de haven van Zeebrugge** kan en moet **ontwikkelen**, is in eerste instantie beantwoord in het strategisch plan voor de haven van Zeebrugge. Daarin werden economische prognoses gemaakt en op basis daarvan besluiten genomen inzake ruimtegebruik en investeringen inzake infrastructuur. De prognoses inzake totale groei die vandaag voorliggen, sluiten redelijk goed aan bij de toenmalige inschattingen, toch qua algemene verwachtingen inzake het behandeld volume. Wél zijn er aanzienlijke verschillen in de verwachtingen inzake modal shift tussen verschillende documenten/partijen.

Voor de estuaire vaart werd het potentieel geraamd op 790.000 TEU (Peeters, 2006). MBZ voorziet tegen 2030 (mét seine schelde west) slechts 450.000 TEU (Coens, 2009). In de trafiekprognoses wordt een vork van 384.000 – 981.633 TEU gebruikt (lage groei met project versus hoge groei zonder – enkel containers).

Inzake het spoor schuift INFABEL cijfers naar voor van 22 à 25 miljoen ton in 2030 (Colpaert, 2008). Gerekend aan 8.5 ton = 1 TEU maakt dat minimaal 2.58 miljoen TEU in 2030. MBZ rekent voor het spoor 1.5 miljoen TEU in 2030 (Coens, 2009); in de trafiekprognose is sprake van slechts 536.000 tot 1.148.235 TEU.

Twee conclusies toch uit deze cijfers:

1. Het is duidelijk dat veel afhangt van de aannames die achter de prognoses zitten en van het beleid dat de overheid voert (bvb inzake investeringen spoor, ondersteuning van modi, doorrekenen van (externe) kosten etc ...)
2. Estuaire vaart en spoor hebben aanzienlijk groeipotentieel

c. Kosten en baten

Inzake de **kosten-baten** verhouding is het voor ons bijzonder duidelijk dat een erg groot aandeel van de kosten vandaag niet verrekend is in de MKBA. Het gaat onder andere over de kosten voor de extra grondinnames, de milderende maatregelen inzake natuur, verzilting (deels) en waterbalans en over de kosten voor landschapsherstel (Allaert, 2009). Daarenboven lijkt een marge van 20% voor

“onvoorziene kosten” erg klein, zeker gezien het om een grootschalig meerjarenproject gaat dat op zijn minst tien jaar zal in beslag nemen. De tendens uit het verleden waar dit soort infrastructuurprojecten tot drie maal meer kosten dan begroot.

Inzake de baten hangt alles af van de trafieekprognose: in hoeverre slaagt het kanaal erin om trafieek van de weg te halen en in hoeverre snoept het trafieek af van het spoor en de estuaire vaart. Er is bijzonder veel discussie over de uitkomst van de trafieekprognose, in die mate dat in het rapport van de gouverneurs aanbevolen wordt ze laten valideren (Breyne en Denys, 2008). Echter, zelfs indien we de gehanteerde cijfers zouden accepteren, dan nog blijkt dat het project, vanuit het standpunt van Vlaanderen bekeken (gezien het Vlaanderen is dat zal moeten betalen, lijkt het niet onredelijk om dat perspectief te selecteren), enkel batig is

- én onder een economisch scenario van hoge groei
- én indien het aandeel van estuaire vaart / spoor niet groter is dan voorzien
- én indien de bouwkosten niet hoger liggen dan voorzien
- én indien de problemen inzake bijkomende grondinname, natuur, verzilting, waterbalans, leefbaarheid en/of landschapsherstel niet tot bijkomende kosten leiden

De realiteitsgraad van zulk een scenario lijkt ons dan ook bijzonder laag.

In het Vlaams Parlement werden door de initiatiefnemer andermaal nieuwe cijfers getoond (gevoeligheidsanalyse – Clinkers, 2009). Die cijfers berekenden de kosten/baten indien het aandeel van trein en estuaire vaart toch groter zou zijn dan begroot én gaven ook cijfers voor een “nieuwe maritieme trafieekprognose”. In het eerste geval was het rendement van het project lager, met de nieuwe prognose was het rendement fors hoger.

De onderbouwing van deze nieuwe trafieekprognose is echter niet vrijgegeven en het is dan ook onmogelijk om er een gefundeerd oordeel over te geven. We kunnen echter al wel enkele waarnemingen doen.

- het nieuwe scenario voorziet een nog hogere maritieme groei dan het hoge scenario in de haalbaarheidsstudie
- dat hoge-groei scenario voorziet nu al tegen 2030 meer containers (5.59 milj TEU) dan de haven zelf (5 milj TEU) (Coens, 2009).
- zulk (extra-hoog) scenario beantwoordt niet meer aan de uitgangspunten van het strategisch plan en impliceert meer ruimte –inname, meer mobiliteit(sproblemen), meer druk op de leefbaarheid van de omgeving, etc
- Onafhankelijke experts (OSC, 2006 en CPB, 2006) waarschuwen voor een overaanbod aan deep-sea containerterminals in West-Europa door de investeringen in de verschillende havens (en zij deden dat reeds in economisch betere tijden). Het is onwaarschijnlijk dat Zeebrugge in zo’n markt fel zou kunnen groeien, en als dat toch zou gebeuren, dan zou dat ten koste gaan van de rendabiliteit van de aanzienlijke (overheids)investeringen in andere havens – dat betekent extra maatschappelijke kosten.
- Een deel van de huidige groeivertraging in de maritieme trafieek is te wijten aan de (tijdelijke) economische crisis. Een belangrijkere oorzaak erachter is echter de stijging van de energieprijzen - een trend is niet van voorbijgaande aard is en die op termijn werkt in de richting van de-globalisatie (oa Schuttevaer, 2008 en Noels, 2008).

5. Besluit

Op basis van wat voorligt dient de Vlaamse regering volgens de Boerenbond, Bond Beter Leefmilieu en Natuurpunt een negatieve beslissing te nemen met betrekking tot de geplande verbreding van het Schipdonkkanaal.

De Boerenbond, BBL en NP hebben er bovendien sterke twijfels bij dat, zoals door de gouverneurs gevraagd, via bijkomende technische studies en een degelijke MKBA, de economische haalbaarheid van het project met een aanvaardbare schade aan milieu en omgeving nog hard te maken is. Integendeel, nieuwe inzichten bij de uitwerking van de grondbalans, de eco-hydrologische studie en de bijkomende maatregelen inzake verzilting en water zullen zowel de economische als ecologische rekening nog verzwaren.

Boerenbond, Bond Beter Leefmilieu en Natuurpunt vragen daarom dat de Vlaamse regering dringend werk maakt van:

- **Het in kaart brengen van de huidige en toekomstige waterbalans van het Schelde-bekken en de watervragen van de verschillende gebruikers, rekening houdend met de klimaatverandering en de diverse in onderzoek zijnde nieuwe projecten.**
- **In het kader van het in het VIA-pact aangekondigde adaptatieplan, maatregelen uit te werken om het Schelde bekken “climate proof” te maken:**
 - **Inzetten op waterbesparing**
 - **Voorzien van voldoende opvang en retentie van water**
 - **Duidelijke keuzes en prioriteitenstelling over watergebruik**
- **Als Vlaanderen werk te maken van een verdrag met Frankrijk over het waterbeheer in natte en droge periodes.**
- **Inzake de ontsluiting van Zeebrugge snel werk te maken van de in het strategisch plan voorziene investeringen waarrond wél een draagvlak en consensus bestaat, met name Bocht van Ter Doest, het ontdebellen van de spoorlijn Brugge-Gent, de vlotte doorgang van de Isabellalaan, de doorgang van de expresweg door Brugge, een vlotte verbinding van de haven met de N49 en de N31, de AX, verdere uitbouw estuaire vaart (Minaraad 2005).**

Auteurs

Wim Van Gils, beleidsmedewerker Bond Beter Leefmilieu
Peter Symens, beleidsmedewerker Natuurpunt
Peter Van Bosscuyt, studiedienst Boerenbond

Bronnen:

Naast de haalbaarheidsstudie (Haalbaarheidsstudie Seine Schelde West), de ontwerp plan-MER (versie 7 dd. 15.10.08) en bijhorende technische (deel)rapporten werd ook informatie gehaald uit volgende bronnen:

Allaert, 2009: Uiteenzetting door prof. Georges Allaert, Hoogleraar ruimtelijke economie en ruimtelijke planning, voor de commissie Openbare Werken, mobiliteit en Energie van het Vlaams Parlement, 10 februari 2009.

Breyne en Denys, 2008: Gebiedsvisie Seine Schelde West, Rapport aan minister Hilde Crevits, 18 december 2008

Clinkers, 2009: Uiteenzetting door dhr Leo Clinkers, gedelegeerd bestuurder W&Z voor de commissie Openbare Werken, mobiliteit en Energie van het Vlaams Parlement, 10 februari 2009.

Coens, 2009: Uiteenzetting door dhr Joachim Coens, voorzitter MBZ, voor de commissie Openbare Werken, mobiliteit en Energie van het Vlaams Parlement, 10 februari 2009.

Colpaert, 2008: Uiteenzetting van Antoon Colpaert, voorzitter van Infrabel, op het RESOC-Congres d.d. 9.06.08 te Brugge.

KINT (2006): Klimaatverandering in België, Verhandeling nr 12 van het Koninklijk Instituut voor het Duurzaam beheer van de Natuurlijke Rijkdommen en de Bevordering van Schone Technologie. December 2006.

Meire 2009: Uiteenzetting door Professor Patrick Meire (universiteit Antwerpen, onderzoeksgroep ecosysteembeheer en Leerstoel integraal waterbeheer) voor de commissie Openbare Werken, mobiliteit en Energie van het Vlaams Parlement, 10 februari 2009.

Minaraad 2005: Advies van 29 september 2005 over het Strategisch Plan voor de haven Brugge-Zeebrugge (unaniem goedgekeurd).

Noels, 2008: Econoshock

Peeters, 2006: Persbericht van het kabinet van minister Kris Peeters (2 november 2006): Europa geeft groen licht voor estuaire vaart.

Schuttevaer, 2008: De containerstroom naar Europa stagneert. Artikel verschenen in Schuttevaer, 09/08/08

Willems, 2007: Willems, P. e.a. 'Impact van klimaatverandering op Vlaamse rivieren' – 2007.