



## Opmerkingen kennisgeving plan-MER voor de binnenvaartverbinding Seine-Schelde-West

---

<b>Datum</b>	7 januari 2008
<b>Onze ref</b>	BL/WVG/08003
<b>Contact</b>	Peter Symens, 015/29.72.37 – <a href="mailto:peter.symens@natuurpunt.be">peter.symens@natuurpunt.be</a> Wim Van Gils, 02/282.17.33 – <a href="mailto:wim.van.gils@bblv.be">wim.van.gils@bblv.be</a>
<b>Namens</b>	Natuurpunt en Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen

### Vooraf

De indieners van deze inspraakreactie maken zich na het lezen van de kennisgeving-MER voor Seine-Schelde-West grote zorgen. De indruk die lokaal heerst, dat één en ander al beslist lijkt en dat de onderzoeken dienen om de keuze te stofferen, wordt door deze kennisgeving immers eerder versterkt dan tegengesproken. De (politieke) timing die dit project opgelegd heeft gekregen, brengt de kwaliteit van onderzoek in het gedrang. De doelstelling van het project en de noodzaak ervan zijn slecht uitgewerkt, evidente alternatieven worden daardoor niet volwaardig meegenomen. Belangrijke effecten worden slechts op hoofdlijnen bekeken en er lijkt vooral aandacht te gaan naar die effecten die het verschil maken tussen verschillende kanaalvarianten en veel minder naar effecten die belangrijk zijn om de fundamentele keuzes te maken. Er wordt (te) veel gewerkt met expert-judgement (risico op subjectiviteit). Tenslotte is de afstemming tussen de globale haalbaarheidsstudie en deze MER erg onduidelijk. Al deze elementen maken dat indieners van mening zijn dat een bijsturing van de kennisgeving op verschillende vlakken noodzakelijk is.

### 4. Waarom Seine-Schelde-West ?

#### **Beperkte doelstelling en onderbouwing noodzaak ....**

De primaire vraag naar het doel van het project wordt onvoldoende beantwoord. Het hoofdstuk 4 (waarom SSW ?) bevat te veel oppervlakkige observaties en vage, weinig onderbouwde beweringen. Een aantal aspecten die worden aangehaald om het project te onderbouwen zijn op zijn minst éézijdig belicht.

- Zo zien de trafiekcijfers er voor 2007 alweer heel anders uit dan de trend van de laatste drie jaren. Er is ook nog bijkomende ruimte voor watertransport over het kanaal Gent-Brugge (1.250.000 ton (nu) - 2.300.000 ton (max)) mits het doorvoeren van bepaalde infrastructuurwerken.

- De kust- en estuaire vaart is in volle ontwikkeling. Er wordt gesteld dat dit geen oplossing biedt voor de trafiek naar Oost-Vlaanderen en Noord-Frankrijk. Dit is erg kort door de bocht. Via Gent-Terneuzen is Oost-Vlaanderen te bereiken, Frankrijk is via de kust, en, na Seine-Schelde, ook via Gent-Terneuzen te bereiken. De trafiekprognoses zijn nog in ontwikkeling maar het belang van deze twee gebieden en de mogelijkheden om op zulke, relatief korte afstanden, veel binnenvaarttrafiek te genereren, dienen met de nodige nuance verder bekeken worden.
- Doorvaarthoogte is en zal overall een beperkende factor zijn.
- Het "abnormale lage aandeel van de binnenvaart" dient ook in perspectief gezet. Er zijn in het strategisch plan voor de haven van Zeebrugge doelstellingen inzake modal split vooropgesteld. Deze doelstellingen kunnen, blijkens de recentste informatie, behaald worden met de uitbouw van de estuariene vaart. Deze doelstellingen zijn een belangrijk criterium om het project tegen af te wegen.

De "beleidsmatige context" bevat ons inziens geen enkel nieuw element ten opzichte van de MAIS-studie. De oorspronkelijke opdracht uit het RSV is er derhalve nog steeds en kan (nog steeds) in theorie op verschillende manieren bereikt worden. Dit gegeven lag aan de basis van de MAIS-studie. In deze kennisgeving wordt – op basis van exact hetzelfde kader, slechts één van de pistes verder uitgewerkt. In de MAIS – studie kunnen ons inziens elementen gevonden worden die aantonen waarom de piste kanaal Gent – Brugge niet verder in de diepte onderzocht hoeft te worden – ze dienen echter wél expliciet gemaakt te worden. Voor de estuariene vaart is de situatie geheel anders: voorgaande studies én de huidige situatie tonen aan dat deze zeker en vast een volwaardig alternatief kan zijn voor de ontsluiting van Zeebrugge via (estuariene) binnenvaart.

Op pagina 20 wordt verder gesteld dat een aantal beleidsvragen maakten dat de MAIS-studie geen definitief antwoord kon (of mocht) geven op de gestelde vraag. Niettemin valt niet te ontkennen dat het (politieke) besluit van de MAIS studie helder was: van de onderzochte alternatieven bleek de kustvaart veruit de beste keuze en daar werd dan ook op ingezet – met instemming van Europa. Vandaag moeten we vaststellen dat op het gros van de in de MAIS-studie gestelde vragen nog steeds geen antwoord is – men geeft nergens aan waarom men niettemin wenst verder te werken op één van de pistes en waarom men vandaag denkt wel een definitief antwoord te kunnen geven. Het ontbreken van een duidelijke visie op de complementaire werking van de verschillende Vlaamse (Europese) havens speelt hier parten. Elk concreet beleidskader om dit project ten gronde in te kaderen ontbreekt, en het project vertoont daardoor te weinig samenhang met andere grote transportprojecten, laat staan met een algehele visie op de transportproblematiek.

### **... leidt tot te beperkte keuze van alternatieven**

Zeer concreet zijn we van mening dat de verdere ontwikkeling van de estuariene vaart dient te worden bekeken als een volwaardig alternatief voor de aanleg van een nieuw kanaal. Daar waar de huidige ontwikkelingen in de estuariene vaart dienen meegenomen te worden in het nulscenario, dient er daarnaast een alternatief te worden geformuleerd dat actief inzet op de verdere ontwikkeling ervan door een mix van maatregelen (organisatorische en financiële). Niet alleen is dit alternatief expliciet vastgelegd in het RSV en expliciet bestudeerd in de MAIS-studie, uit de eerste gegevens in de haalbaarheidsstudie

blijkt ook dat hier een grote groeipotentie inzit én dat de vooropgestelde doelen inzake modal shift die in het strategisch plan voor de haven van Zeebrugge zijn opgenomen, met de estuariene vaart kunnen en zullen gehaald worden. Het kan niet dat men verder in deze studie zal werken met een zogenaamde meest wenselijke of meest milieuvriendelijke alternatieven, terwijl men deze ontwikkeling expliciet NIET bestudeert.

### **Afbakening project**

De afbakening van het project moet duidelijker. Zowel in de haalbaarheidsstudie als hier moet duidelijker aangegeven worden welke maatregelen tot het project behoren en welke niet. Sommige betrokken zien in het huidig project een kans om een aantal zaken te realiseren. Voorbeelden zijn nieuwe industrieterreinen, aanpassingen aan de afwatering, aanpassingen aan de wegen en bruggen. Zowel voor de MKBA, de MCA als de plan-MER dient zeer helder te worden gesteld welke de objectieve criteria zijn om bepaalde projecten wel of niet als deel van (het mitigerend pakket voor) dit project te beschouwen. Anders dreigen we te maken te krijgen met cherry-picking: projecten die (bvb kosten-baten gewijs) opleveren, zullen opgenomen worden, andere dan weer genegeerd.

### **Algemeen: focus op onderscheidende effecten ?**

Doorheen de tekst wordt de indruk gewekt dat de plan-MER bijzondere aandacht zal schenken aan die aspecten die verschillen tussen de planalternatieven. In de huidige situatie worden daarbij enkel varianten op hetzelfde kanaal bekeken (wij vragen om ook de verdere uitbouw van estuariene vaart uit te werken als alternatief) en zal men dus veel aandacht geven aan de verschillen tussen enkele van die kanaalvarianten.

Wij wijzen erop dat de hoofdvraag die voorligt in de haalbaarheidsstudie de vraag is OF er tout court een kanaal komt, en niet WELKE variant van dat kanaal er komt – de focus dient derhalve dan ook te liggen op die aspecten die het verschil maken tussen een situatie met en zonder kanaal, en niet elders.

## **5. Algemene methodologische aspecten**

### **5.1 Afbakening studiegebied**

Het studiegebied is te eng gekozen.

- Voor **mobiliteitsaspecten** moet een studiegebied gekozen worden dat overeenstemt met de gegevens uit de trafiekprognoses en voorspellingen inzake trafieken. Indien men aanneemt dat binnenvaart trafieken naar een bepaald gebied (bvb Noord - Frankrijk, de rijn, ...) zal aantrekken en/of vervangen, dienen de milieueffecten daarvan in kaart te worden gebracht. Daarenboven moet de voorhaven van Zeebrugge in het studiegebied opgenomen worden. De tijhaven is immers het vertrekpunt van de containertrafiek.
- Inzake **waterhuishouding** is het studiegebied ook te klein afgebakend. Een mogelijk nieuw kanaal zal een belangrijke impact hebben op de waterhuishouding in en rond Gent, dat effecten genereert die ook het kanaal Gent-Terneuzen en de Zeeschelde beïnvloeden. Met name de verdeling van waterstromen bij verschillende regimes (hevige regenval, standaardsituatie, droogteperiode) tussen de verschillende kanalen en de Zeeschelde is belangrijk. Het afleiden van het water over het

Schipdonkkanaal zal mogelijk de toevoer van water over het kanaal Gent-Terneuzen doen dalen. Dit brengt een normale vaart over dit laatste kanaal mogelijk in het gevaar. Voor de effecten op de natuurwaarden in de Zeeschelde: zie deel fauna en flora. We wijzen erop dat ons inziens het verdrag van Espoo (Finland) d.d. 25.02.1991 van kracht is en dat derhalve ook de Nederlandse overheden betrokken dienen te worden.

- Inzake **fauna en flora** zijn we bijzonder verontrust doordat – zelfs na uitgebreide informatieverstrekking van onze kant, het studiegebied nog steeds te beperkt is. Onder andere het Meetjeslands Krekengebied is niet opgenomen in de lijst van de in detail te onderzoeken gebieden. Het is duidelijk dat zich belangrijke effecten zullen voordoen, die zich bovendien gezien de vlakke aard van het terrein ver zullen laten gevoelen. Zelfs het verzekeren van de -niet altijd gehaalde- theoretische streefpeilen zou al een belangrijke trendbreuk betekenen met de huidige situatie. Het redelijk massaal scheuren van grasland mag dan worden verwacht. De opmerking op p. 25 dat niets wordt veranderd aan de huidige afwatering en het peilbeheer in de polders is dan ook niet houdbaar (we verwijzen hier ook naar de doelstellingen ivm waterhuishouding). Tenslotte wijzen we erop dat – juridisch gesproken - bij eventuele ingrepen aan de waterhuishouding van groengebieden op het gewestplan, een MER noodzakelijk is.
- Nog **fauna en flora**. Naast de gebieden die afwateren via het kanaal dient ook de Zeeschelde te worden opgenomen. We wijzen erop dat de Zeeschelde een beschermde status geniet onder de vogel- en habitatrichtlijn en dat de verdeling van het bovendebiet in Gent een impact heeft op de gehele voedselweb in de Schelde. Een andere waterbalans rond Gent zal dit geheel beïnvloeden – de mogelijke effecten dienen in beeld te worden gebracht.

### 5.3 Aannames inzake omgevingsfactoren

**Tabel 5.1.** Hoewel een aantal van de aannames in sé een weerspiegeling zijn van verplichtingen onder Europese regelgeving, zijn er in de huidige situatie ernstige aanwijzingen dat het behalen van deze doelstellingen niet evident zal zijn.

Zo is de aanname dat we tegen 2020 alle normen van Vlare II zullen behalen erg discutabel. Langs de ene kant (optimistisch scenario) dient aangemerkt te worden dat de kaderrichtlijn water in voege is die tegen 2015 een goede watertoestand oplegt. Zonder in detail te treden, kan gesteld worden dat de huidige vlarem II normen veelal niet streng genoeg zullen zijn. Langs de andere kant (noem het het realistisch scenario) is er de vaststelling dat de waterkwaliteit al jaren niet meer vooruit gaat, dat er in het kader van de zoneringsplannen (waterzuivering) al uitgebreid wordt gerekend op de mogelijkheden om uitstel te verkrijgen op Europees niveau, etc ...Het scenario dat we derhalve in 2020 overal de doelstellingen van de kaderrichtlijn effectief zullen behalen, lijkt dan ook niet realistisch.

Dezelfde opmerking dient gemaakt over luchtkwaliteit. Hoewel het zonder meer noodzakelijk is dat Vlaanderen alle luchtkwaliteitsnormen haalt (nu en in de toekomst) is de situatie op het terrein anders. Vlaanderen heeft grote problemen met de normen inzake NOX en fijn stof, stuurt ook hier aan op uitstel en toont erg beperkte politieke wil om het probleem te verhelpen.

Derhalve menen we dat er ook dient gewerkt te worden met realistische scenario's, gebaseerd op de werkelijke, huidige toestand en de trends die vandaag zichtbaar zijn, aangevuld met concrete, besliste maatregelen (zoals bvb EURO-normen en MARPOL grenswaarden). De impact van de verschillende alternatieven dient uitgezet te worden tegen dit realistische scenario.

### **Transport over spoor ?**

Ons inziens ontbreekt informatie over geplande verbeteringen aan de spoorinfrastructuur en mogelijke ondersteunende maatregelen voor spoorvervoer die belangrijk zijn om een correcte transportprognose te kunnen maken.

### **5.5 Afstemming haalbaarheidsstudie – plan-MER**

Er zijn fundamentele bezwaren op de voorgestelde manier van werken. Er loopt tegelijkertijd een plan-MER en een "haalbaarheidsstudie". Volgens de kennisgeving maakt de MER deel uit van de studie, maar even verder stelt men dat men in de MER een MWA zal meenemen, dat gebaseerd is op de studie (en met name op de MCA erin). Dit is een cirkelredenering – het is bijzonder onduidelijk hoe het één relateert aan het ander en hoe gegevens uit de ene studie (MER bvb) zullen gebruikt worden in de MCA, om daar een MWA op te baseren dat vervolgens terug in de MER dient te worden bestudeerd. Het voorgestelde proces is bijzonder ondoorzichtig. Op basis van deze kennisgeving zijn we niet in staat in te schatten welke scenario's meegenomen zullen worden, noch is duidelijk hoe ze juist zullen geselecteerd worden. Het is derhalve onmogelijk om hier een correcte inspraakreactie op te geven. Wij menen dan ook dat er eerst, via de haalbaarheidsstudie, gewerkt wordt aan een selectie van enkele concreet uitgewerkte scenario's. Deze kunnen vervolgens in de plan-MER worden gegoten. De huidige situatie is onvoldoende duidelijk om een goede inspraak toe te laten.

## **6. Alternatieven**

Zie opmerkingen bij 4.

## **7. Relevante informatie**

Graag aanvullen met studies aangaande laagwaterstrategieën voor de Leie, Bovenschelde en afwaterende kanalen (waterbouwkundig laboratorium, MOD 720/6, 720/10 en 724/3)

## **8. Effecten, criteria en methode van effectbepaling**

### **8.3 Mens – ruimtelijke aspecten**

Beoordelingskader mens-ruimte: we vragen om hier de bevolking te raadplegen. De impact van het project op de ruimte en het landschap is potentieel erg groot. Het is duidelijk dat dit een maatschappelijk erg belangrijk thema is, dat de huidige bewoners en gebruikers van het landschap zeer nauw aan het hart ligt. We menen dan ook dat dit aspect in de MER met de nodige aandacht dient te worden behandeld en met de nodige diepgang dient te worden uitgewerkt. Concreet vragen we dat er naast het expert-judgement, ook gebruik wordt gemaakt van een bevraging van de bevolking over de aspecten 'ruimtelijke

structuren" en "beeldkwaliteit". Dit zal niet alleen de betrouwbaarheid van de resultaten van de MER ten goede komen, het zal ook de geloofwaardigheid en de gedragenheid van de MER aanzienlijk verbeteren.

#### **8.4 Water**

- Zie opmerking afbakening studiegebied. We vragen om het studiegebied uit te breiden naar de kanalen rond Gent, Gent-Terneuzen en de Zeeschelde en om expliciet de effecten van langdurige droge periodes in aanmerking te nemen, alsook de effecten ervan op de andere gebruikers (bvb watergebruikers Gent-Terneuzen, effecten op natuurwaarden Zeeschelde, .. in kaart te brengen.
- p. 77 (ook p141). Het vaststellen van het huidige peilregime in de relevante polderwaterlopen is een conditio sine qua non om te beslissen over eventuele effecten of niet. Momenteel zijn er zo goed als geen metingen over peilen, wassen, overstromingslocaties, duur van een aantal effecten (zowel naar bv. verdrogende effecten als verzilting). Dit is vooral van belang omdat de praktijk plaatselijk sterk afwijkt van het "papieren polderideaal" en zo nog heel wat natuurwaarden voorlopig overeind zijn gebleven. Van de meeste vegetatietypes zijn duurlijnen bekend, waardoor men op basis van een grondwatermodel (DTM plus elementaire kwaliteit plus gemiddelde voorjaarsgrondwaterstand, gemiddeld laagste grondwaterstand en gemiddeld hoogste grondwaterstand gekoppeld aan een eventuele overstromingsduur) perfect kan voorspellen welk vegetatietype waar zal verschijnen - of als gevolg van de ingreep zal verdwijnen. De bewering op p. 141, dat men op basis van abiotiek geen voorspellingen kan maken welk vegetatietype waar te verwachten valt, getuigt van bijzonder weinig expertise terzake. Zulke modellen zijn gemeengoed bij studiebureaus en onderzoeksinstituten (bvb INBO).
- p 84: zeespiegelrijzing: de indruk kan worden gewekt dat dit enkel wordt bekeken voor zover dit onderscheidend is tussen planalternatieven. Zie opmerking daarover eerder in deze nota. We menen dat dit effect hoe dan ook bekeken moet worden en vragen om dezelfde aannames te gebruiken als in het SIGMA-plan.
- p 85 – aanname bereiken doelstelling KRLW – zie eerdere opmerking bij tabel 5.1
- p 85 – We maken bezwaar tegen het "geïntegreerd expertenoordeel". Uit de hydrologische modellen komen wel degelijk numerieke gegevens die onderling en objectief vergelijkbaar zijn – op die basis moet het mogelijk zijn voor verschillende alternatieven en voor de verschillende effecten, aparte cijfermatige gegevens te genereren.
- p 85 – het project is er volgens de kennisgeving op gericht om "de afvoercharacteristieken te verbeteren". Deze "slip of the pen" (in de projectdoelstelling is opgenomen dat de waterhuishouding niet mag verslechteren en dat een verbetering wordt nagestreefd – indien opstellers het verschil niet begrijpen, is dat veelzeggend) doet vrezen dat het "oude"waterdenken", waarbij afvoeren een credo vormt, hier van in het begin geïncorporeerd wordt. De focus kan en mag ons inziens niet liggen op het aspect waterafvoer. Het risico bestaat dat het project gebruikt/misbruikt wordt om de noodzakelijke inspanningen aan de bron (volgens de in het decreet IWB vastgelegde volgorde vasthouden, bufferen, (vertraagd) afvoeren) buiten beeld te houden. In die zin is het belangrijk om met de nodige kritische zin om te gaan met data en

streefbeeld en die door de waterbeheerders worden aangedragen en die doorgaans geen enkele van zulke bronmaatregelen in beschouwing nemen. Bij de bepaling van effecten op stroomgebieden die afwateren op het kanaal, is het belangrijk de potentie van deze bronmaatregelen te erkennen en te valoriseren, en er daarbij niet blindelings van uit te gaan dat de huidige toestand de definitieve is.

- P 86: Waterbalans: zie opmerking afbakening studiegebied ivm effecten op de Zeeschelde (5.1) en opmerkingen aangaande de studies van het waterbouwkundig labo (7).
- P 87: toe te voegen: effecten op (drink)watervoorziening. De effecten op de (drink)watervoorziening dienen expliciet en apart meegenomen te worden. We wijzen hierbij specifiek op de (plannen) in Knokke om uit het Leopoldkanaal drinkwater te winnen. De mogelijke effecten inzake verzilting en kwantiteit zijn belangrijk.
- Doorrekenen effecten aanslibbing ? Er wordt voorzien om een inschatting te maken van de bijkomende sliblast door het kanaal. Indien deze aanzienlijk is, dient dit effect doorgerekend te worden naar bodem en lucht (transport en verwerking).

## 8.6 Lucht

- p 95: zie opmerking inzake afbakening studiegebied (5.1)
- p 98 : Aanlegfase (opmerking refereert ook naar p 141 - gekende onzekerheden) – we zijn niet akkoord met de beperkte aanpak (en het ontbreken van een criterium) die wordt voorgesteld aangaande de bestudering van effecten op luchtkwaliteit tijdens de aanlegfase. Op zijn minst kan, op basis van het verwachte grondverzet en de bouwwerkzaamheden, een kwantitatieve inschatting worden gemaakt van de effecten tijdens de aanlegfase. Als de impact op lucht tijdens de aanlegfase moeilijk kan ingeschat worden, dan verwachten wij daarbij een extra inspanning. De effecten zullen immers naar verwachting erg groot zijn (denk aan stof).
- Voor de exploitatiefase menen we dat moet bekeken worden waar de bijdrage van kanaal het grootst is (naar verwachting in de directe omgeving van het kanaal) en wat de bijdrage van het kanaal is op deze locaties. Daarbij dient uiteraard aandacht te gaan naar woonkernen. Het is ons, op basis van deze kennisgeving, onvoldoende duidelijk of dit bedoeld wordt met hetgeen in tabel 8-11 staat.

## 8.7 Geluid

Toegenomen geluid door wegverkeer kan niet op voorhand worden weggeschreven. Hoewel het uitgangspunt inderdaad is om de bruggen te behouden, is uit de besprekingen in de werkgroepen erg duidelijk dat niet overal zo zal zijn. Het is dus zeker mogelijk dat er verschuivingen optreden. Daarnaast is er een effect doordat de bruggen hoger worden – en het geluid dus verder zal dragen. We vragen om deze effecten wel degelijk op te nemen in de MER. We wijzen er ook op dat de bestaande bodemrijen een effect (kunnen) hebben op de lokale geluidsbelasting en dat het behoud / de heraanplant ervan in die context ook moet bekeken worden.

## 8.8 Fauna en Flora

- Studiegebied en Passende beoordeling: zie 5.1 – gebied dient aanzienlijk uitgebreid.

- p. 102, pt. 8.8.1.1. De opmerking dat het plan-MER "werkbaar" moet zijn, getuigt van de grote tijdsdruk waaronder het project gebukt gaat en die ten koste gaat van de kwaliteit. Het MER moet in de eerste en enige plaats de eventuele effecten in kaart brengen – de omvang en diepgang van het MER hangt daarvan af – en mag niet afhangen van de (politiek opgelegde) timing. Zoals eerder opgemerkt dient het studiegebied uitgebreid te worden tot de gebieden die hydrologisch of anderzijds invloed kunnen ondervinden (zoals oa .het Meetjeslands Krekengebied). We willen in deze expliciet verwijzen naar de vergadering die hierover is gehouden dd 19/10/2007 te Gent met de opdrachtgever. Het is voor ons onbegrijpelijk dat de inbreng die aldaar is gegeven, zich niet doorvertaalt in deze kennisgeving.
- Het is volstrekt onaanvaardbaar dat "De aandacht voor de discipline fauna en flora in eerste instantie zal gaan naar de oevers en de bermen van de binnenvaartkanalen...". Dit is een wezenlijk foute keuze. De hierin aanwezige natuurwaarden zijn niet bijzonder hoog in vergelijking met het ommeland. De onomkeerbare effecten op onvervangbare hoogwaardige natuur zijn vooral in het ommeland te verwachten. Zie ook eerdere opmerkingen m.b.t. hydrologie waar men alles wil beperken tot de directe omgeving van het kanaal zelf, terwijl de effecten zich wel degelijk elders zullen voordoen.
- Men kan en mag zich niet alleen focussen op de gebieden met Europese bescherming. Het decreet natuurbehoud voorziet in een stand-stil-principe, in het compenseren van onvermijdbare natuurschade, het vermijden van vermijdbare, enz.
- Bovendien zou men de effecten op die gebieden waar vandaag reeds beleidsopties voor zijn uitgetekend (bosuitbreiding, realiseren van visiegebieden rond reservaten,.. ) in beeld moeten brengen – een deel hiervan kan onmogelijk worden gemaakt indien het project doorgaat.
- Tenslotte vragen we om rekening te houden met de ecologische potentie. Beleidskeuzes inzake natuur worden vaker genomen op basis van ecologische potenties dan op basis van actuele waarden. Vandaar dat de BWK een erg slechte graadmeter is van het ecologisch belang van een bepaald gebied. Het geeft enkel de huidige waarde weer, maar geeft geen inzicht in de potenties voor natuurherstel
- P 122 - tabel 8-13: De verdeling tussen primaire en secundaire effecten is niet duidelijk.
  - Verstoring door wijziging in de waterhuishouding lijkt ons een primair effect: als de grondwatercondities voor bv. een bepaald graslandtype verdwijnen dan zal dit graslandtype zelf ook nagenoeg onmiddellijk verdwijnen. Idem voor de (grond)waterkwaliteit.
  - Er ontbreken ook andere abiotische elementen. Indien bv. plaatselijk een veenlaag aanwezig is die zou verdwijnen, dan is dit onherroepelijk, terwijl wellicht net die veenlaag bepalend is voor de aanwezigheid van de plaatselijke natuurtypes.
- p. 110: erkend reservaat te Damme: de kennisgeving geeft een verouderde situatie weer. Het erkend gebied werd uitgebreid.
- Merk ook op op p. 29: zoekzones voor compensaties achterhaven: in 2007 werd ook het natuurgebied te Damme toegevoegd.
- Effecten van versnippering: de effecten inzake versnippering door het (al dan niet tijdelijk) verdwijnen van de bodemrijen dient expliciet mee opgenomen te worden.

## **8.9 Landschap**

- De impact van het project op het landschap is potentieel erg groot. Het is duidelijk dat dit een maatschappelijk erg belangrijk thema is, dat de huidige bewoners en gebruikers van het landschap zeer nauw aan het hart ligt. (zie opmerking ruimte). We menen dan ook dat dit aspect in de MER met de nodige aandacht dient te worden behandeld en met de nodige diepgang dient te worden uitgewerkt. Concreet vragen we dat er naast het expert-judgement, ook gebruik wordt gemaakt van een bevraging van de bevolking over de belangrijkste aspecten aangaande landschap.
- Er is daarbij nood aan gedetailleerde visualisaties van het kanaal, inclusief kunstwerken en wegen.
- We vragen verder om de huidige landschappelijke waarden uiterst nauwkeurig in beeld te brengen en wijzen in die context op het werk van vzw tgrootgedelf. Het aspect van de bestaande bomenrijen moet in dit kader benadrukt worden.
- p. 135; tabel 8-15
  - Effecten op geomorfologische elementen: ook buiten de werfzone (zie opmerking veenverharding bij fauna en flora.
  - Effecten op landschapsecologie: zie bv. ook scheuren van grasland als gevolg van veranderend hydrologisch regime.
  - Effecten op verdwijnen van historisch geografische elementen en structuren: door veranderingen in hydrologie zal het landgebruik veranderen en hierdoor ook de landschappelijke structuren. Voorbeelden zijn het verdwijnen van sloten, knotwilgenrijen, laantjes, poelen,... bij omzetting van graslandgebieden naar grootschalig akkerland door "verbeterde afwatering". In de zelfde zin kan ook het "Effect op de historische continuïteit van het landschap" worden bekeken.

## **8.10 Gezondheid**

- Indien uit de onderzoeken inzake luchtkwaliteit een verslechtering van de luchtkwaliteit blijkt, dient ook die doorgerekend te worden naar gezondheidseffecten.
- De effecten voor de mensen die hun huis verliezen of waarvan de leefbaarheid van hun woonomgeving danig wordt aangetast, dient ook in beeld te worden gebracht.
- Verlies van nabijheid groen. Er is een aantoonbare relatie tussen de levenskwaliteit en het welbevinden van de mensen en de aanwezigheid van groen in de directe omgeving. Het is duidelijk dat de kanaaloevers en de middenberm vandaag een belangrijke functie hebben daarbij. Dit effect dient in kaart te worden gebracht.

## **9. Onzekerheden**

- p. 140. Eventuele onzekerheden inzake bodem en grondwater zijn -i.t.t. wat men aangeeft- niet in de eerste plaats te wijten aan de nauwkeurigheid van de basisgegevens, maar aan het totaal ontbreken ervan. Zie opmerking tweede bullet bij 8.4.
- p 141 – we verwijzen naar de opmerking op pagina 77

## **Bijlagen**

A3: Stand-still principe opnemen (natuurdecreet en decreet integraal waterbeleid)

A6: Rode lijsten: ook P (via stand-still)

### **Aspect recreatie ?**

De impact van het project op de huidige en geplande recreatieve ontwikkelingen dient een aparte plaats te krijgen in deze MER. Nu worden de twee oevers van het kanaal gebruikt door zwakke weggebruikers en recreanten en bestaan er allerlei plannen om dit verder uit te bouwen. We vragen dan ook om een analyse te maken van de effecten van het project, via bevraging van de betrokken initiatiefnemers (veelal lokale en regionale overheden) en de recreanten zelf. Wat is de waardering van de huidige situatie versus de geplande (met bvb visuele en reukhinder).

De relatie tussen het lokale, fijnmazige wegennetwerk en deze recreatie en de mogelijke indirecte effecten van aanpassingen aan het wegennetwerk op de recreatie, dient in beeld te worden gebracht.