

Standpunt SEINE-SCHELDE-WEST

Situering

In deze nota willen we de opinie over het project Seine-Schelde-West verduidelijken van de onderstaande organisaties die werken rond natuur, milieu en bos (verder kortweg "de milieubeweging" genoemd).

Door het project Seine-Schelde-West zou de kusthaven van Zeebrugge via de binnenwateren moeten aansluiten op de internationale verbinding Seine-Schelde. De nota geeft een overzicht van de bezorgdheden en vragen en geeft aan welke concrete aandachtspunten moeten meegenomen worden in de verdere voorbereidende studies en in de besluitvorming over dit project.

Noodzaak aantonen – effecten goed onderzoeken

De milieubeweging erkent de problemen die vandaag bestaan inzake het achterlandverkeer van de haven van Zeebrugge. Niettemin staat ze zeer sceptisch tegenover het project Seine-Schelde-West. Binnen de milieubeweging leven veel vragen over nut en noodzaak, de link met andere vervoersmodi, de effecten op waterhuishouding, natuur, landschap en wonen.

1. Nut/noodzaak van een nieuwe binnenvaartontsluiting

Stand van zaken

Het nut en de noodzaak van het project zijn verre van evident. Eerdere studies resulteerden telkens in een negatief maatschappelijk kosten/baten-saldo voor alle onderzochte alternatieven van deze binnenvaartontsluiting. Bijgevolg werd keer op keer beslist om het project af te voeren. In het strategisch plan voor de haven van Zeebrugge werd dan ook eenduidig geopteerd voor de ontwikkeling van de estuaire vaart als alternatieve ontsluiting van de haven. Bij estuaire vaart varen zeewaardige binnenschepen voor een korte afstand langs de kust.

De vraag dient gesteld of het project Seine-Schelde-West, als uitbreiding van het project Seine-Schelde, wel voldoende meerwaarde kan bieden in Europees perspectief. De concurrentie tussen havens speelt immers op een Europese schaal. Voor de milieubeweging moet samenwerking en complementariteit tussen verschillende havens in de opmaak van de plannen nagestreefd te worden.

Opinie milieubeweging

In de verdere voorbereiding van dit project zal dus in de eerste plaats en eenduidig het nut en de noodzaak van dit project moeten aangetoond worden, De discussie over nut en noodzaak dient in een Europees perspectief te worden gevoerd. Wij vragen dat daarbij de standaardmethodiek van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) wordt toegepast.

Verder vragen we om betrokken te worden bij cruciale momenten in deze studie (zoals keuze van de bestudeerde alternatieven, vastlegging vervoersprognose, de waardering van de verschillende aspecten in geval een Multi Criteria Analyse wordt toegepast,)

2. De verhouding tot de andere verkeersmodi en ontsluitingsinfrastructuur

Stand van zaken

In het strategisch plan van de haven van Zeebrugge worden tal van andere infrastructuurprojecten voor de ontsluiting van de haven van Zeebrugge vooropgesteld, in de eerste plaats de verbetering en uitbreiding van bestaande wegen en spoorwegen en de aanleg van enkele missing links. Omtrent verschillende van deze projecten bestaat reeds lang een consensus, maar de uitvoering van deze projecten wordt keer op keer op de lange baan geschoven. Wij willen pleiten om prioritair (en versneld) werk te maken van een betere ontsluiting via het spoorverkeer door deze consensusprojecten uit te voeren.

Opinie milieubeweging

Het nut en de noodzaak van een nieuwe binnenvaartontsluiting zal niet enkel vanuit de binnenvaartproblematiek (waarbij moet afgestemd worden met eerder gemaakte afspraken rond de estuaire vaart) moeten aangetoond worden. Ook vanuit de globale ontsluitingsproblematiek en de doelstellingen rond modal split van de haven van Zeebrugge moet de meerwaarde aangetoond worden.

3. De weerslag van dit project op de verdere uitbouw van de achterhaven en de Brugse binnenhaven:

Stand van zaken

In het strategisch plan van de haven van Zeebrugge lag – voor wat betreft de binnenvaartontsluiting naar het directe hinterland – de nadruk vooral op de verdere ontwikkeling van het Boudewijnkanaal tussen de Zeebrugse en Brugse havengebieden. Met dit project verschuift die nadruk naar het oostelijk gedeelte van de achterhaven. In dit oostelijk gedeelte werden echter reeds een aantal andere projecten voorzien, zoals de aanleg van ontsluitingswegen en de buffering ten opzichte van de woongebieden van Knokke-Heist.

Opinie milieubeweging

In de verdere voorbereiding van dit project zal bijzondere aandacht moeten geschonken worden aan de aansluiting van het nieuwe kanaal met de achterhaven van Zeebrugge. Daarbij zal de impact van deze aansluiting op alle andere kernbeslissingen en acties van het strategisch plan duidelijk in beeld moeten worden gebracht (e.g. impact op de natuur- en buffergebieden aan de oostzijde van achterhaven, impact op andere acties inzake ontsluitingsinfrastructuur in deze zone, impact op de leefbaarheid van Heist, enz...). In afwachting van deze verduidelijking pleit de milieubeweging voor een volledige stand-still in deze zone.

4. De impact op de totale waterbalans en waterhuishouding van de regio

Stand van zaken

Naast dit project worden er in de West- en Oost-Vlaamse regio nog tal van andere kanaal- en havenprojecten voorbereid die elk hun weerslag zullen hebben op de waterhuishouding van de regio. Zo is er de impact van de Seine-Schelde-verbinding via de Leie op de overstromingsproblematiek in het Gentse, de impact van een mogelijke nieuwe sluis in Terneuzen op de zoet-zout-balans in het achterland, enz... Er ontstaan in die zin grote vragen omtrent de cumulatieve effecten van al deze ingrepen op het totale watersysteem dat gebonden is aan dit kanalenennetwerk. Dat systeem omvat ons inziens niet enkel de beschouwde kanalen, maar ook het kanaal Gent-Terneuzen en het Schelde-Estuarium. Naast deze globale effecten zijn er ook lokale / regionale effecten op de waterhuishouding te verwachten. Uit de ervaringen met de verbreding van het kanaal Gent-Brugge weten we dat deze gevolgen niet alleen voor de mens (overstromingen waar ze voorheen nooit optraden) maar ook voor natuur en landbouw belangrijk kunnen zijn.

Opinie milieubeweging

De milieubeweging vraagt om een totaalbeeld op te maken van de cumulatieve impact op het watersysteem (waterbalans, verzilting, problemen en kansen, ...) veroorzaakt door alle geplande kanaal- en sluisprojecten in deze regio.

Daarnaast is een zeer grondige studie van de gewijzigde waterhuishouding essentieel. Niet alleen de voorkoming van nieuwe ongewenste overstromingen maar ook de relatie met het grondwaterregime en de impact van dit alles op de natuur moet zeer grondig bestudeerd worden vooraleer een beslissing genomen kan worden.

5. De gelijk- en volwaardige invulling van de natuurfunctie in de geïntegreerde benadering

Stand van zaken

De milieubeweging staat volledig achter de geïntegreerde en multifunctionele benadering zoals die wordt vooropgesteld voor het Seine-Schelde-West project. Het is positief dat bij de uitvoering van dit soort projecten tegenwoordig de inrichting van natuurvriendelijke oevers en bermen en het verzekeren van vrije vismigratie standaard als minimum wordt meegenomen.

De invulling van de functie natuur begint daar echter nog maar mee en mag daar niet toe beperkt blijven. Ook de kansen en potenties voor natuurontwikkeling en – herstel in gans het gebied dat via deze kanalen ontwaterd wordt, dienen onderzocht en benut worden.

Opinie milieubeweging

De milieubeweging vraagt uitdrukkelijk voor een volwaardige invulling van de functie natuur. We zijn van oordeel dat het project niet kan doorgaan zonder dat verschillende maatregelen genomen worden om de globale ecologische en landschappelijke kwaliteit van het gebied te behouden en waar mogelijk te

versterken. Dit kan door de natuur- en bosgebieden en hun verbindingen in de omgeving van het kanaal te versterken. Deze maatregelen moeten ook de negatieve impact van het kanaal op het landschap en de ecologie compenseren. Wij wensen zeer nauw en actief betrokken te worden bij de verdere studies en planning rond de invulling van het natuurluik van dit project.

6. De impact op het landschap en de woonomgeving

Stand van zaken

De milieubeweging vraagt bijzondere aandacht voor de maximale vrijwaring van het omliggende landschap. De huidige kanalen en hun bermen zijn belangrijke landschapselementen in een regio die gekenmerkt wordt door zijn open en landelijk karakter. Ze dragen ook bij tot de rust en landelijk karakter van tal van woonkernen.

Er bestaat een algemene vrees dat de aanpassing van de vaarweg onvermijdelijk zal leiden tot een verregaande industrialisering van dit open landschap en een verstoring van de rustige woonomgeving. We willen ook wijzen op de grote impact die een verbreding zou betekenen voor heel wat bewoners van de kanaalomgeving.

Opinie milieubeweging

Bij verdere voorbereiding van dit project zal de totale ruimtelijke impact van dit project in beeld moeten worden gebracht, waarbij het behoud van het landschap en respect voor de leefbaarheid van de woonkernen als bindende uitgangspunten vooropgesteld moeten worden. Het kanaal mag de deur niet openzetten voor een wildgroei aan nieuwe industrieterreinen midden in de landelijke gebieden die het doorsnijdt.

7. Inspraak

Stand van zaken

De milieubeweging is, net als andere stakeholders, betrokken bij de klankbordgroep van het project, en zal worden betrokken bij de verschillende technische werkgroepen. Dat is een goede zaak, want het verhoogt de betrokkenheid. We benadrukken het belang van een maximale openheid bij het lopende onderzoek – dit is essentieel om het draagvlak voor deze studies te garanderen.

Opinie milieubeweging

De rol en functie van de zogenaamde "territoriale werkgroepen" – en ook de relatie tussen die werkgroepen en de zogenaamde "technische" werkgroepen - is nog niet geheel duidelijk. Afhankelijk van de taakverdeling kan het nuttig / noodzakelijk zijn om de stakeholders ook in deze territoriale werkgroepen op te nemen.

Dit standpunt wordt ondersteund door: Groen vzw, Groene Gordel Front, Natuur en Landschap Meetjesland, West-Vlaamse MilieuFederatie, Natuurpunt, Bond Beter Leefmilieu