

## **Inspraak voor MER:**

### **“Binnenvaartverbinding Seine-Schelde-West”**

Naam en voornaam\*: Lampaert Luc

Adres\*: KRUISDREEF 5

Postcode en woonplaats\*: 9930 ZOMERGEM

E-mail\*: luc.lampaert@telenet.be

Inspraak als:

Particulier

Vertegenwoordiger van organisatie/ bedrijf.

Naam van organisatie/bedrijf:

#### **1. 1 Algemeen: een Europees project?**

Het doel van het project Seine-Schelde-West, is om Zeebrugge op een volwaardige wijze te verbinden met het hinterland. Men maakt gebruik van de door Europa gesteunde investeringen voor het project Seine-Schelde, om nu een uitbreiding te vragen van dit project naar het Westen toe.

Dit bijkomende deel (West) gaat echter in tegen de Europese filosofie die een Europese binnenvaart wil creëren en Le Havre (haven van de Atlantische Oceaan) en Parijs wil verbinden met de grote Zeehavens van de Noordzee (ANTWERPEN, GENT EN ROTTERDAM) .

Zeebrugge is in vergelijking met Antwerpen, Gent, Rotterdam onbeduidend als zeehaven (niet zozeer de tonnenmaat maar wel de toegevoegde waarde), overbodig (aangezien dezelfde activiteiten zowel in Antwerpen als in Rotterdam plaatsvinden, eigenlijk concurrentieel tegenover Gent (te dichtbij). Men moet keuzes maken: Zeebrugge blijft beter een pipe-line haven voor de aanvoer van gas, terwijl Antwerpen (en zeker Antwerpen linkeroever) de containerhaven van België moet worden. Gent moet na het uitbaggeren van de Westerschelde en een nieuw zeesluizencomplex in Terneuzen, kunnen uitgroeien tot de overslag-bulkhaven van het land. In alle geval is er nood aan een duidelijke taakomschrijving voor alle Europese havens gelegen aan de Noordzee. Ik verwijs hier graag naar de uitgebreide studie van Prof. NAERT (in bijlage)

Het MER-rapport rept met geen woord over het impact op Europees niveau. Bovendien is in het dossier is nergens de Vlaamse beleidsvisie terug te vinden i.v.m. het havens, laat staan dat er sprake zou zijn van een Europese visie.

We vinden er ook geen overkoepelende nationale langetermijnvisie in terug. Zie ook hieronder 3.11.3.2 waaruit blijkt dat de Europese Commissie geen geld voorziet voor Seine-Schelde-West.

### **1.2.1 Algemeen: de alternatieven: kanaal van Brugge naar Gent.**

Als de haven van Zeebrugge, dat deel uit maakt van de stad Brugge, dan toch taken van Calais, Duinkerke, Gent, Rotterdam en Antwerpen (...) moet overnemen, dan kan de ontsluiting beter en rechtvaardiger op het grondgebied van Brugge, langs het kanaal Gent-Brugge. De aanpassingen zijn hier beperkt (het kanaal Gent-Brugge is reeds een ruim uitgebouwd kanaal dat nu reeds watergebonden industrieterreinen heeft en een zeer directe verbinding is tussen Zeebrugge en het hinterland. De kostprijs om dit kanaal op te waarderen is beperkt en een groot impact op het milieu wordt vermeden. Het MER ontwerp bespreekt dit alternatief niet. Dit alternatief zou op zijn minst moeten onderzocht worden.

### **1.2.2 Algemeen: de alternatieven: de estuaire vaart.**

Als men uiteindelijk niet wil kiezen voor het kanaal Gent-Brugge, waarom probeert niet via de Estuaire vaart en het zeekanaal Gent-Terneuzen, de doelstelling te bereiken? De recente goedkeuring en start van de baggerwerken in de Scheldemonding moeten een ander licht werpen op de ontsluiting van de haven van Zeebrugge. Dit zeekanaal ligt in vogelvlucht op 20 km van het kanaal van Schipdonk: het lijkt absurd om op zo'n kleine afstand, twee zeekanalen te plannen.

In november 2006 kreeg Vlaanderen toestemming van Europa om de estuaire vaart te subsidiëren en o.a. het ombouwen van binnenschepen te betoelagen. De binnenschepen krijgen een stevigere boeg om de hogere golven in het 'estuarium' van de Schelde (= Scheldemonding) te trotseren.

Kris Peeters, toenmalig Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, benadrukte het belang van een snelle verbetering van de ontsluiting van de kusthavens. Daartoe werd in opdracht van de minister een betoelagingsvoorstel uitgewerkt, dat door Europa is goedgekeurd. Dit betoelagingsvoorstel omvat de toekenning van een toelage door het Vlaams Gewest voor het vervoer van containers via estuaire vaart van en naar de Vlaamse kusthavens Zeebrugge en Oostende. In totaal heeft de Minister-president Peeters hiervoor, gespreid over een periode van 3 jaar, een bedrag van ongeveer 6,2 miljoen euro vrijgemaakt.

Via de estuaire vaart, waarbij aangepaste binnenschepen op het deel van de zee tussen Zeebrugge en Vlissingen kunnen varen, wordt een oplossing aangereikt om de bereikbaarheid van de kusthavens te verbeteren. Het voorstel van minister Peeters omvat enerzijds een betoelaging van een deel van de (om)bouwkosten van estuaire schepen en anderzijds een tijdelijke betoelaging van de exploitatiekosten. Het richt zich tot 'dienstverleners' die een (aangepaste) binnenvaartverbinding willen verzekeren tussen de kusthavens en de binnenvaartterminals in Vlaanderen en langs de Rijn.

Met de opstart van de estuaire vaart wordt een nieuw ontsluitingspad ontwikkeld dat de groei

van de kusthavens kan opvangen, zonder extra druk op de huidige wegen en waterwegen. Conform de Europese regelgeving werd dit initiatief aangemeld aan de Europese unie en door Europa aanvaard.

De Europese Commissie heeft haar goedkeuring gegeven voor deze Vlaamse subsidieregeling. Hierdoor kan, gelet op de jaarlijkse groei van de kusthaventrafieken (op termijn een jaarlijks volume van 790.000 TEU), naar het binnenland en het Rijngebied via estuaire vaart vervoerd worden. Dit is het equivalent van een trafiek van 500.000 vrachtwagen of ruim 9.000 traditionele binnenschepen door Brugge per jaar.

Naar de toekomst toe hoopt het Zeebrugse PortConnect, een initiatief van Havenbedrijf Zeebrugge, die zowel aan de shortsea- als aan binnenvaartzijde initiatieven ontplooit voor de ontsluiting van Zeebrugge, grotere estuaire binnenvaartuigen te kunnen inzetten die dan het korte zeetraject Vlissingen-Zeebrugge zouden kunnen overbruggen. Hier wordt gedacht aan schepen met een capaciteit van 210 á 250 TEU, de gangbare norm voor de bediening van het Rijnbekken. Dergelijke schepen zouden Zeebrugge eindelijk toelaten om de concurrentiestrijd op de Beneden-Rijn op het vlak van de containervaart met gelijkere wapens te strijden.

In april 2007 werden de twee eerste contracten getekend en het eerste estuaire schip werd voorgesteld **begin 2008**.

Maar in het MER wordt dit recent alternatief afgedaan met twee zinnnetjes :  
"Momenteel wordt ook ingezet op het stimuleren van estuaire vaart, meer in het bijzonder voor het verkeer richting Rijn. Het biedt echter geen oplossing voor de trafiek richting Oost-Vlaanderen en Noord-Frankrijk."

Deze aanpak is niet aanvaardbaar. Het MER dient een grondig onderzoek uit te voeren naar de kansen van estuaire vaart, gezien het nieuwe gegeven van de nieuwe boten en de recente start van de baggerwerken in de Westerschede.

### **1.3 Algemeen: verbinding van Zeebrugge met Frankrijk noodzakelijk?**

Het MER gaat niet verder in op de vraag of een verbinding met Noord Frankrijk essentieel is voor de haven van Zeebrugge. Waarom moet Zeebrugge een verbinding krijgen met Noord Frankrijk? Heeft Noord Frankrijk zelf onvoldoende havens? Of is het de bedoeling dat Zeebrugge een aantal taken van de Noord Franse overneemt. Wat heeft de industrie van Noord Frankrijk te bieden aan Zeebrugge wat ze niet wil aanbieden aan Gent of Antwerpen? Gent en Antwerpen zijn land-in-gelegen zeehavens, die inderdaad een verbinding verdienen met de Noord Franse zeehavens. Het is gek zeehavens via het hinterland te willen verbinden met elkaar.

### **1.4 Algemeen: gevaar voor een economische oorlog met Nederland en onherroepelijk schade voor de haven van Gent..**

Naast het hierboven geschetste mogelijke economische belangenconflict met Frankrijk, is er bovendien kans dat door het beperken van de zeevaart via de Schelde-arm, in Terneuzen en op het kanaal Gent-Terneuzen, er een echte economische oorlog ontstaat tussen Nederland en België. De haven Terneuzen zal zeker lijden onder de trafiekbeperving. Het gevolg zou kunnen zijn dat Nederland de beloofde werken aan de sluis van Terneuzen boycot. Eind 2008

moet er een beslissing genomen worden door de werkgroep KGT 2008. Eind dit jaar zal het duidelijk zijn als er in Terneuzen een nieuwe zeesluis komt. Deze nieuwe zeesluis is essentieel voor Gent. Er mag dus nu geen beslissing genomen worden in het dossier van het schipdonkkanaal en er moet op zijn minst gewacht worden op de beslissing van de werkgroep KGT 2008.

Temeer daar door het aanleggen van een verbreed schipdonkkanaal, de Waterverdragen met Nederland niet meer kunnen gegarandeerd worden, en België éézijdig de Traktaten opzegt, en verzilting van Zeeuw-Vlaanderen toelaat. (meer hieronder).

Het moet duidelijk zijn dat het effect van een verbreding veel verder reikt dan enkele kilometer rond het bestaande kanaal. Het MER-rapport beperkt zich tot een lokale studie, spreekt niet over bovenstaande belangenconflicten en is dus op zijn minst onvolledig.

## **2. De waterhuishouding.**

### **2.1 De waterhuishouding: inleiding.**

Als het Schipdonkkanaal wordt verbreed zal dit onvermijdelijk een probleem betekenen voor de waterhuishouding. Het volledige stroomgebied van het schipdonkkanaal wordt nu reeds gekenmerkt door een regelmatig overstromen van het landschap. Het kanaal vloeit door een zeer gevoelig poldergebied, vaak gelegen langs zeer lage gebieden. De monding van het kanaal in zee is gekenmerkt door een ingenieus systeem dat toelaat slechts op bepaalde momenten water te lozen. Reeds 600 jaar, met het graven van het kanaaltje De Lieve tussen Gent en Damme, zoekt men naar een evenwicht. Het ganse afwateringsgebied paalt aan Nederland en aan gronden die vaak onder de zeespiegel liggen. Nu reeds voorziet men in de studie een bijkomend tracé (bijkomend kanaal) links en rechts van het verbrede kanaal met pomp gemalen om het water op peil te houden. Men wordt nu reeds geconfronteerd met het gegeven dat het gebied een zeekanaal onmogelijk aankan en voor immense problemen gaat zorgen, zowel wat overstromingen betreft als wat uitdroging betreft. Als gevolg van de rechttrekking van kanalen en rivieren krijgt men in de winter een grote en snelle afvoer van het water en een sterke stijging van het waterpeil. Het water kan dan niet in de bodem trekken, dit zal tot minder water leiden in de zomer.

Het nieuwe verbreedde kanaal zal zeker het ecologisch en hydrografisch evenwicht verstoren. Bovendien zal het tracé van het kanaal, het waterwingebied van Kluizen doorsnijden. Dit betekent dat de watervoorziening in het gevaar komt evenals de Verdragen met Nederland die voorzien in de plicht van Vlaanderen om voor zoetwater te zorgen voor Zeeuws-Vlaanderen. Het aanleggen van een nieuw zeekanaal kan verzilting van het oppervlaktewater en van de natuurgebieden in het noorden van het Meetjesland en in Nederland met zich meebrengen.

Tenslotte houdt de MER studie geen rekening met recente infrastructuurwerken die sinds kort zorgen voor een beperking van de overstromingen in de streek. In Lovendegem, aan Bierstal, werden zware overstromingsrisico's recent opgelost (=Kanaal Gent-Oostende) door het bouwen van kleine dijken langs het kanaal. Ook Kleit, waar de Ede regelmatig overstroomde, kreeg een infrastructurele oplossing die in uitvoering is. Zomergem heeft met zijn nieuw rioleringsstelsel en aansluiting op het nieuwe waterzuiveringsstation recentelijk geen problemen meer gekend. De Meetjeslandse polders van het Noorden waren in de 19de eeuw

een echt zwaar overstromingsgebied, maar daar levert het Leopoldskanaal al meer dan een eeuw goed werk.

## **2.2 De waterhuishouding: juridisch kader.**

In 1992 kwam onder impuls van de Verenigde Naties het Verdrag van Helsinki tot stand. Dit verdrag legde oeverstaten van grensoverschrijdende rivieren op om samen te werken in riviercommissies met het oog op een beter en gemeenschappelijk beheer. Op basis hiervan kwam het Verdrag inzake de Bescherming van de Schelde tot stand. Frankrijk, het Waalse en Brusselse hoofdstedelijk gewest en Nederland tekenden dit verdrag op 20 april 1994 te Charleville-Mézières. Vlaanderen volgde op 17 januari 1995. Het was dit verdrag dat leidde tot de oprichting van de Internationale Commissie voor de Bescherming van de Schelde (ICBS).

De stemming door het Europees Parlement van de Europese Kaderrichtlijn Water (KWR) op 23 oktober 2002 verhoogde de druk voor een nog intensere structurele samenwerking tussen oeverstaten binnen globale stroomgebiedsdistricten. Deze Kaderrichtlijn resulteerde in een nieuw Scheldeverdrag dat op 3 december 2002 door de vijf betrokken overheden ondertekend werd en gaat dan ook de geschiedenis in als het "Verdrag van Gent". Tevens werd de ICBS hier omgedoopt tot de Internationale Scheldec commissie (ISC) en beslisten de vijf reeds zetelende ISC-partners om ook de Belgische Federale Regering mee op te nemen binnen de ISC. Ook kwam men overeen om het toepassingsgebied van de ISC uit te breiden tot het oppervlakte water, het grondwater en het kustwater in het ganse stroomgebied. De ISC streeft o.a. naar de totstandkoming van één enkel stroomgebiedbeheersplan voor het volledige grensoverschrijdende stroomgebiedsdistrict van de Schelde tegen eind 2009.

Het MER geeft geen antwoord op volgende vragen:

-werden alle rapporten inzake het gepland duwvaartkanaal reeds voorgelegd aan de Internationale Schelde commissie ?

-zal de ISC akkoord gaan met de geplande aftappingen van de Leie- en Scheldebieden naar de zee in Zeebrugge en dit in droge perioden ?

-mag men het Scheldebied stroomafwaarts de sluis van Merelbeke in droge perioden op nul zetten ?

-volgens de conventie tussen België en Nederland (5 februari 1985) moet er een minimum-debiet van 13m<sup>3</sup>/s zijn om te voorzien in de voeding van het kanaal en het binnendringen van zout water in het kanaal Gent-Terneuzen tegen te gaan. Het is algemeen gekend dat deze conventie in talrijke droge perioden niet kan nageleefd worden. Hiervan geeft het MER geen overzicht.

-aangezien er aan de zeesluis te Zeebrugge geen voorzieningen genomen zijn om de indringing van zeewater te beperken tijdens het versassen zoals aan het sluisencomplex in Terneuzen dient de vraag gesteld te worden hoever de zoute tong het binnenland reeds is binnengedrongen en in welke mate de kwartaire en tertiaire grondwaterlagen reeds verzilt zijn.

Het kennisgevingsdossier van het plan-MER Seine-Schelde West is duidelijk onvolledig:

-Het studiegebied is te eng gekozen. De waterhuishoudingseffecten doen zich in droge perioden ver buiten het studiegebied voor. Zo is er in droge perioden een tekort aan water in het Groot Pand van de Ringvaart en kan er zelfs niet aan de conventie tussen Nederland en België inzake het beheer van het kanaal Gent-Terneuzen (minstens 13 m<sup>3</sup>/s zoet Leie- en Scheldewater) worden voldaan. Dit veronderstelt dat t.z.t. de waterkranen op de natuurlijke waterafvoer naar Antwerpen en op de kanalen Gent-Brugge en Schipdonk-Heist worden dichtgedraaid. Derhalve dienen alle steden en gemeenten langsheen de Schelde eveneens bij de publieke inspraak ingeschakeld te worden. Wat niet is gebeurd.

-Vooraleer de procedure op te starten dient er nagegaan te worden of de internationale verdragen, conventies, protocollen en tractaten nageleefd worden en/of kunnen nageleefd worden. Hierbij zijn te vermelden:

-de Waterconventie welke in 1997 door de algemene vergadering van de Verenigde Naties is aangenomen;

-het Verdrag van Helsinki van 1992 dat onder impuls van de Verenigde Naties tot stand kwam;

-de Europese Kaderrichtlijn Water dd 23 oktober 2002;

-de conventie tussen Nederland en België (5 februari 1985) inzake het beheer van het kanaal Gent-Terneuzen;

-werd de Internationale Scheldec commissie geraadpleegd?

Inzake de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater wordt nergens rekening gehouden met het chloridegehalte (zoutgehalte). Aan de bestaande zeesluis van Zeebrugge werden er immers geen voorzieningen genomen om de indringing van zeewater te beperken tijdens het versassen zoals aan het sluiscomplex in Terneuzen. Dit druist volkomen in tegen de principes van integraal waterbeleid.

Gezien wat hierboven werd vermeld en in afwachting van een onwaarschijnlijke internationale overeenkomst dient de procedure stopgezet te worden; minstens dient de procedure hernomen te worden. Het studiegebied is immers veel te klein.

### **3.1 Bespreking per discipline: inleiding.**

Ons land heeft een tekort aan open ruimte en stiltegebieden. Bepaalde open ruimtes moeten behouden blijven. Men moet keuzes maken. Een goede planologie voorziet dat industrie niet zomaar overal kan ingepland worden en dat er voldoende ruimte is voor groen, natuur en rust. Sommigen hopen nu al bij een verbreding van het kanaal industrie aan te trekken door naast een verbreed kanaal, een betere verbinding over de weg en extra spoorlijnen. De gebieden langs het Schipdonkkanaal zijn echter vooral landbouwzones en zones met landschappelijk waardevol karakter. Volgens het structuurplan Vlaanderen, het structuurplan Oost-Vlaanderen en de verschillende lokale structuurplannen is het niet mogelijk om industriezones langs het kanaal te realiseren. Deze structuurplannen kunnen natuurlijk herzien worden, maar is het zinvol, nuttig om de enorme inspanningen die werden geleverd door de lokale en intermediaire besturen om structuurplannen op te maken, met één pennenstreep naar de

prullenmand te verwijzen. De MER spreekt niet over deze enorme inspanning (en kosten) die gemeenten en provincies opnieuw zullen moeten voorzien.

### **3.2 Mens – Mobiliteit**

De verbreding van het kanaal zal een enorm impact hebben om de mens en op de mobiliteit in de streek. Terecht vraagt iedereen zich af als er bruggen zullen verdwijnen en hoe de nieuwe bruggen er zullen uitzien. Een aantal bruggen zullen vervangen worden door hoge bruggen, die om bereikbaar te zijn, extra onteigeningen met zich zullen meebrengen. Als bruggen verdwijnen zal de verkeersstroom zich moeten aanpassen. Komen er draai of ophaalbruggen is een fileprobleem niet ondenkbeeldig. En wat met het openbaar vervoer? Zal dit kunnen blijven bestaan met draai en ophaalbruggen? Wat als een bus voor de brug staat? Wat met de uurregeling?

Wat met de nieuwe verkeersstromen? Welke impact zal dit hebben op de inwoners en de buurt (vroeger woonde men in een rustige straat en plots krijgt men de helft van alle doorgaand verkeer voor de deur)? Deze nieuwe verkeersstromen zullen een nieuw wegennet eisen wat voor de gemeenten grote kosten zal meebrengen. Zullen de gemeente hiervoor vergoed worden? Worden die kosten opgenomen in de kosten voor de verbreding van het Schipdonkkanaal?

De studie spreekt zich nu nog niet uit over de geplande verkeersstromen (ook niet over de bruggen: welke blijven (en hoe) en welke verdwijnen, hoe kan een MER-rapport dan volledig zijn, als dit niet onderzocht wordt. De MER-studie is hier dus slechts mogelijk als er een concreet plan wordt voorgesteld en dus zeker na het opmaken van de haalbaarheidsstudie.

Wat met de straten waar het verkeer definitief verdwijnt? Inwoners van deze straten worden geïsoleerd. Een isolatie-effect dat kan leiden tot vervreemding wat ongetwijfeld een impact betekent op het sociaal leven in de gemeenten. De MER-studie geeft geen overzicht van de gevaren en van de kosten die de gemeenten zullen verplicht worden te maken om deze vervreemding en het verdwijnen van bepaalde diensten op te vangen. Denk maar aan de busverbindingen die van de ene dag op de andere zullen verdwijnen.

De pas aangelegde KMO-zones (bv de Mispelare) wordt volledig afgescheiden van de kern van de gemeente.

Het woon-werkverkeer in de streek zal grondig veranderen. Heel wat mensen gaan werken in Gent. Er werken slechts weinigen in Brugge. Heel wat doorgaand verkeer uit Noord-West Oost-Vlaanderen rijdt over het Schipdonkkanaal om Gent te bereiken. Welke invloed zal de verbreding hierop hebben? De MER-studie spreekt niet over de wijziging van het woon-werkverkeer en het impact van dit verkeer op het milieu (omleidingen = meer energieverbruik = meer milieuvervuiling)

Langs het kanaal ligt een perfecte en veilige fietsinfrastructuur die zeer veel gebruikt wordt door schoolkinderen en wielertoeristen: men kan zonder gevaar ononderbroken fietsen zonder te moeten rekening houden met autoverkeer van Evergem tot Damme. Het Schipdonkkanaal is een centrale as in het provinciaal fietsroutenetwerk.

Heel wat wandelaars, fietsers en ruiters maken gebruik van de wegen langs het kanaal om te genieten van de natuur en de stilte langs het water. De trekwegen worden vooral gebruikt voor zachte recreatie.

Er zijn verschillende sluizen noodzakelijk op het traject. Zeker om tijdens de zomer voldoende water op te houden voor de scheepvaart. Niemand gelooft echter dat dit via sluizen

alleen te realiseren is, het is dus goed mogelijk dat het nieuwe kanaal in bepaalde periodes niet bruikbaar zal zijn. Sluizen met een intensiteit van 10.000 schepen per jaar zouden aan de vereisten moeten voldoen.

Men voorziet momenteel een systeem van duwvaarten éénrichtingsverkeer met op bepaalde plaatsen de mogelijkheid dat schepen kunnen kruisen. Dit voorgestelde systeem is niet haalbaar en zal veel meer tijd vragen dan het schip gewoon via Gent Terneuzen en Gent te laten varen. Aldus zal, snel na de realisatie van deze eerste fase, een tweede fase volgen, die een kanaal zal realiseren in dubbele richting en dus dubbel zo breed. Via het Schipdonkkanaal varen in een richting en met (minstens 3) sluizen vanaf de voorhaven geeft geen tijdswinst t.o.v. de Estuaire vaart via Terneuzen.

Bij de inhoudelijke afbakening dient niet alleen de bereikbaarheid, maar ook de veiligheid de nodige aandacht te krijgen.

In het kader van de verkeers- en vervoerskenmerken (punt 8.2.2.2.) moeten niet alleen structuren voor fietsers en voetgangers in beschouwing genomen worden. Het is ook belangrijk na te gaan in hoeverre het voetgangers- en fietsersverkeer kan gecombineerd worden met het woonverkeer, koopverkeer, landbouwverkeer, ..... of in hoeverre afzonderlijke verbindingswegen moeten worden aangelegd. Hierbij moet niet alleen worden rekening gehouden met voldoende ruime wegen voor landbouwmachines, cfr. brede oogstmachines, maar ook de draagkracht van deze wegen (cfr. zware machines).

Bij de eventuele ontwikkeling van ventwegen en bruggen dient met de impact van nieuwe wegen rekening gehouden te worden in het plan-Mer.

Met betrekking tot de referentiesituatie (punt 8.2.2.3.) wordt wel rekening gehouden met de aanleg van de AX, niet met de aanleg van nieuwe spoorverbindingen die ook in het Strategisch Plan van de Haven van Zeebrugge zijn voorzien. Dit lijkt ons weinig logisch, zeker gezien deze spoorverbindingen een belangrijke impact kunnen hebben op de verkeerssituatie en bovendien immense vervoerscapaciteiten met zich meebrengen, dat bijkomende ontsluiting van de haven van Zeebrugge niet nodig zijn. Nu weet men reeds dat het spoor, door een derde spoor van Zeebrugge naar Brugge en het aanleggen van de vier sporen tussen Brugge en Brussel, alle trafiek van de haven van Zeebrugge aankan.

Met betrekking tot de AX dient ten zuiden van het havengebied niet alleen rekening gehouden met het alternatief verbindingskanaal, maar ook met de aansluiting rechtstreeks op de dokken in de haven zelf ( figuur 6-8 tot figuur 6-10). Het geheel van kruisingen dient rekening te houden met de verkeersbereikbaarheid van zowel het gewoon als het traag verkeer en de verkeersleefbaarheid van Dudzele.

### **3.3 Mens – Ruimtelijke aspecten**

#### **3.3.1 Mens – Ruimtelijke aspecten- Algemeen**

Heel van woningen, landbouwgronden... moeten verdwijnen. Niet alleen voor het verbrede kanaal, maar ook voor de zijgrachten die moeten zorgen voor de waterbeheersing, de wegen en de wandel en fietsinfrastructuur. Nu reeds circuleren bedragen van vergoedingen ver onder de marktwaarde. Niet alleen de onteigende eigendommen zullen moeten vergoed worden, ook

de gronden die, alhoewel niet nodig voor de verbreding, de wegen, de fiets of wandelinfrastructuur, toch waardeloos geworden zijn, omdat ze werden gereduceerd en niet meer bruikbaar zijn voor bebouwing. Het MER-rapport spreekt niet van deze indirecte kosten en lasten.

### **3.3.2 Mens – Ruimtelijke aspecten- Natuur en landschap**

Het mooie landschappelijk kader langs het Schipdonkkanaal zal volledig verdwijnen. Er verdwijnt een stiltegebied. Langs het Schipdonkkanaal ligt het provinciaal domein “Het Leen” gelegen. Het is een VEN en een groot Habitatgebied. Door de verbreding van het kanaal kan er een verstoring van de omgeving optreden, die een nefaste impact heeft op verschillende soorten planten en dieren. Voor een detailstudie van fauna en flora in het gebied verwijs ik graag naar de studie uitgevoerd in 1985 door de GOM Oost-Vlaanderen.

Aangezien de verbredingszone langs het kanaal ingekleurd is als groenzone, moeten groencompensaties voorzien worden met een oppervlakte x 3. Het MER-rapport geeft niet aan waar deze compensaties zullen gerealiseerd worden.

### **3.3.3 Mens – Ruimtelijke aspecten- Bedrijfsleven en KMO**

Door de verbreding wordt het verkoopgebied voor de zelfstandigen verkleind. Heel wat mensen die aan de oostkant wonen van het kanaal zullen zich heroriënteren en naar buurgemeenten trekken, zeker wanneer de verbindingen met de hoofdgemeente zullen veranderen (verdwijnen van bruggen, verleggen van de aansluitwegen). Ook het afsplitsen van de ambachtelijke zone dient hier herhaald. Het MER-rapport maakt geen studie van de economische schade aan het bedrijfsleven in de omgeving van het kanaal na de verbreding.

### **3.3.4 Mens – Ruimtelijke aspecten- Landbouw**

De verbreding zal ongetwijfeld verlies van landbouwgrond betekenen:

- In de toekomst zal landbouwgrond belangrijk worden voor eigen voorziening
- De lokale productie zal een belangrijk aspect gaan vormen

De studie toont niet aan hoeveel landbouwgrond zal verloren gaan:

- Direct: bij het aanleggen en verbreden van het kanaal
- Direct: bij het aanleggen van bruggen, wegen en verkavelingen voor industriegronden
- Indirect: door compensatie voor natuurgebieden
- Indirect: door opspuiten van slib

Wat betreft de impact tijdens de aanlegfase dient ook voldoende aandacht te worden besteed aan de bereikbaarheid van gebouwen en percelen.

Wat betreft de impact tijdens de exploitatiefase dienen in het kader van de plan-MER volgende zaken bijkomend te worden onderzocht:

- de impact van de ruimte-inname op de betrokken bedrijven in het kader van de verdere economische landbouwuitbating;
- de impact op de verdere uitbating van de aangrenzende percelen;
- de nood aan herverkaveling ten gevolge van sterke versnippering of moeilijke bereikbaarheid van percelen;

- de effecten op de rechten (productierechten, mestrechten, beheersovereenkomsten...) die op de betrokken percelen rusten;
- de nood aan compenserende maatregelen voor biotoopverlies en de gevolgen voor de omliggende landbouw, zowel op het vlak van bestemmingswijziging, als van verdere economische uitbating van de betrokken bedrijven;
- de bijkomende nood aan flankerende maatregelen voor de landbouw (cfr.plan-MER Strategisch plan Haven van Antwerpen);
- de gevolgen van meervoudig ruimtegebruik voor de landbouw.

Wat betreft het beoordelingskader willen wij er nogmaals op wijzen dat het om veel meer gaat dan alleen maar ruimteverlies. Wij denken daarbij aan:

- de impact op de bedrijfsuitbating;
- de gevolgen voor de perceelsstructuur en de vlotte bewerkbaarheid van de betrokken percelen;
- de diverse rechten die op de betrokken gronden gevestigd zijn;
- de nood aan herinrichting van de aanpalende percelen na afname van gronden;
- het bemoeilijken van de toegang tot gebouwen en percelen.

Er wordt niet verwezen naar de landbouwgevoeligheidsstudie die voor het betrokken gebied reeds werd uitgevoerd door de VLM. Dit is onverantwoord voor een MER-studie.

### **3.4 Water**

Het is duidelijk dat de plannen geen rekening houden met het integraal waterbeleid. (zie hoger) De MER-studie haalt dat gegeven niet aan. Een verbetering van het kanaal brengt zeker verzilting van het water met zich mee, waardoor de flora en fauna zullen wijzigen. Nu reeds kan men veronderstellen dat het Krekengebied geen paling meer zal hebben, aangezien het huidige Leopoldskanaal nu de grote toevoergeul is voor glasaaltjes, doch door verzilting en de scheepvaart die functie zal verliezen.

De wijziging van het waterpeil zal zijn invloed hebben op de overstromingen. Maar het verbrede kanaal zal ook voor uitdroging van de streek zorgen.

Het afgebakende gebied waarin het MER-onderzoek loopt, is niet groot genoeg afgebakend. De waterhuishouding zal ver buiten het afgebakende gebied beïnvloed worden.

Het tracé doorsnijdt het waterwinningsgebied van Kluizen met alle gevaren van dien.

Het kanaalwater loopt groot risico van vervuiling door de containerschepen. Zullen hier extra maatregelen voorzien worden? De MER rept met geen woord over de gevaren van watervervuiling door de scheepvaart.

Het is opvallend dat in de betrokken teksten niet verwezen wordt naar de bekkenbeheersplannen van Brugse Polder en Gentse Kanalen. Het zijn juist deze twee centrale plannen die het waterbeheer voor het hele betrokken gebied bepalen. Beide plannen worden eerstdaags aan de Vlaamse regering voorgelegd. De in de beheersplannen opgenomen

actiepunten bepalen in belangrijke mate de aanpak van het Integrale Waterbeheer in het gebied voor de komende jaren.

Wij vinden in dit hoofdstuk geen verwijzing naar de plannen die in uitwerking zijn voor het Zwin. Vooral de geplande spuiwerking zou een sterke invloed kunnen uitoefenen op de waterbeheersing in het hele gebied.

Wat betreft het overzicht op pagina 74 stellen wij volgende aanvullingen voor:

- Voor het aspect waterhuishouding is bodem niet alleen belangrijk i.v.m. de specieverwerking, maar ook i.v.m. het grondgebruik in het kader van de tijdelijke opslag van de specie (uitlogen).
- Voor het aspect structuurkwaliteit spelen ook het aspect mens-ruimte een belangrijke rol.

Op pagina 86 wordt gesteld dat naast de bespreking van de peilen en de debieten op de hoofdwaterlopen ook aandacht zal gaan naar de gevolgen hiervan voor de hierop afwaterende stroomgebieden. Hierbij zal gekeken worden naar de effecten zowel op natuur, als op landbouw. Wij willen er daarbij op wijzen dat niet alleen de peilverschillen op zich, maar ook de duur, de frequentie en het tijdstip van deze verschillen een belangrijke invloed kunnen hebben op landbouw en natuur.

Bij de beoordeling van de diverse alternatieven dient terdege rekening gehouden te worden met de nood aan bijkomende infrastructuurwerken om het waterbeheer in de omgeving vlot te laten verlopen. Hierbij is het van belang na te gaan wat nodig is voor een optimale landbouwontwikkeling van de aanpalende gebieden.

### **3.5 Bodem**

Reeds vele jaren vragen de gemeenten langs het Schipdonkkanaal en de binnenvaart om het kanaal uit te baggeren. Problemen in verband met de verwerking van het baggerslib hebben deze werken tot hiertoe steeds verhinderd. Wat zal er nu echter gebeuren met het baggerslib vermengd met de uitgegraven grond voor de realisatie van zo een groot kanaal?

Uit een studie blijkt dat het Afleidingskanaal van de Leie bij de sterkst vervuilde bodems van Vlaanderen behoort. Het MER geeft hier geen antwoord op. Het probleem werd zelfs niet onderzocht.

Bovendien zal de bodem in de omgeving van het gegraven kanaal beïnvloed worden door het uitgraven en verbreden van het kanaal (verdroging, overstroming, ( zie hoger) verandering van structuur)

Er zal heel veel landbouwgrond verloren gaan. Dit heeft ook zijn effect op de mestverwerking. De MER-studie heeft dit probleem niet onderzocht.

Bij de effectbepaling dient ook rekening te worden gehouden met de negatieve gevolgen op de bodemstructuur van lokale tijdelijke aanvoerwegen die in veel gevallen dwars door akkers en weiden lopen. Gezien de werkzaamheden uitgevoerd worden met zwaar materiaal en in de

meest diverse weersomstandigheden, kan hier zware schade aan de bodemstructuur optreden die vele jaren nawerkt.

Gezien het om het verplaatsen van grote volumes grond gaat lijkt het ons ook aangewezen na te gaan in hoeverre, bij een eventuele verbreding, de gronden niet ter plaatse kunnen hergebruikt worden hetzij om nieuwe dijken aan te leggen, hetzij om in de waterloop zachte oevers aan te leggen. Deze scenario's worden niet onderzocht.

### **3.6 Luchtvervuiling**

Het gebied rond het Schipdonkkanaal zal, door het voorbij varen van schepen, een grotere luchtverontreiniging kennen. Als bruggen verdwijnen zal het verkeer omgeleid moeten worden en dus meer vervuiling teweeg brengen. Samen met een visueel impact betreft moet men ook rekening met houden met het feit dat de huidig aanwezige populieren een natuurlijke bescherming betekenen tegen het fijn stof van de kanaalzone Gent. Het MER heeft dit niet onderzocht.

### **3.7 Geluid**

In de omgeving van het Schipdonkkanaal ligt een stiltegebied. Door de grote vrachtschepen zal dit verstoord worden.

Ook de omwonenden zullen geluidshinder ondervinden door het voorbij varen van de grote schepen.

Het aanleggen van het kanaal zal enkele jaren duren. De werken zullen ongetwijfeld last bezorgen aan de mensen die langs het kanaal wonen.

### **3.8 Fauna en flora**

Aan beide zijden van het Schipdonkkanaal ligt een bosgebied ( het Leen, het Drongengoed en het Maldegemveld). Dichtbij het kanaal ligt ook het natuurgebied Bellebargie Deze zouden door stepstones met elkaar verbonden worden, zodat dieren kunnen migreren van het ene gebied naar het andere gebied. Door verbreding van het kanaal wordt dit onmogelijk voor (kleine) zoogdieren en andere dieren om over kanaal te geraken en van het ene bos naar het andere te migreren.

Het Leen is een VEN gebied en een gebied waar de habitatrictlijn geldt. Door de verbreding wordt dit gebied verstoord.

Fauna en flora moeten inderdaad in een zeer ruim gebied worden bekeken.

Wanneer negatieve effecten op natuur worden vastgesteld dient ook duidelijk gesteld welke compenserende maatregelen hieraan verbonden worden. De impact van deze compenserende maatregelen op andere actoren in het gebied dient duidelijk te worden omschreven en moet in rekening worden gebracht bij de beoordeling van de diverse initiatieven. Er moet duidelijk een beeld geschetst worden van de natuurcompensaties. Hierover vinden wij niets terug onder de discipline fauna en flora.

Belangrijk is hier te verwijzen naar een gedetailleerde studie die enkele jaren terug werd uitgevoerd door de GOMOV en die in detail de flora en fauna rond het kanaal beschrijft.

### **3.9 Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie**

Het project is gepland in een omgeving met een hoge waarde en inhoud aan landschappelijk, historisch en cultureel erfgoed. Eigenlijk is dit een omgeving waarin een industrieel kanaal niet thuishoort. Het is ook een van de redenen waarom een belangrijk deel van de publieke opinie tegen het project is gekant.

Het MER rapport heeft deze landschappelijke kenmerken, het historisch en cultureel erfgoed in de studie vergeten. Deze elementen moeten opgenomen worden en bij een eventuele realisatie onaangetast blijven.

Verschillende belangrijke relictzones mogen niet aangetast worden.

Het mooie landschap dat door de jaren werd gecreëerd zal er anders gaan uitzien. Bomen en groen zal verdwijnen. Belangrijke natuurgebieden, groengebieden en stilte gebieden zullen verstoord worden.

Het landschap zal volledig veranderen door de verbreding van het kanaal. Bovendien verdwijnen heel wat interessante historische sites. De slag om de Leie speelde zich voor een groot deel hier af. Langs het kanaal vindt men om de 5 km een monument dat ons doet herinneren aan de meidagen van 1940. Er bevinden zich enkele bijzonder monumenten aan het kanaal (zie hieronder toeristische aspecten)

Wij willen er nog eens duidelijk op wijzen dat duidelijk gesteld wordt dat industriezones niet passen in het open landschap waar de kanalen door lopen.

### **3.10 Mens – gezondheid en psychosomatische aspecten**

Het geluid van de grote schepen zal een impact hebben op de leefomgeving van de mensen die wonen langs het kanaal. Het scheepvaartverkeer dat langs het kanaal zal komen, zal dag en nacht varen. De invloed dat dit heeft op de omwonenden (nachtlawaai, lichtvervuiling) werd niet onderzocht.

Het verkeer, dat langs nieuwe wegen of bestaande smalle wegen moet, zal een impact hebben op de mensen die daar wonen. Er zullen nieuwe wegen aangelegd worden. Er zal meer verkeer komen langs de wegen waar nu zeer weinig verkeer is.

Wij stellen vast dat in het beoordelingskader alleen rekening gehouden wordt met effecten die voortkomen uit geluidsoverlast en verkeersveiligheid. Hierbij wordt dus geen rekening gehouden met de psychische gevolgen die een onteigening met zich kunnen brengen. Wij denken daarbij in de eerste plaats aan de woningen die voor de verbreding van het kanaal of de aanleg van bruggen zullen moeten onteigend worden. Wij denken ook aan de onteigening van zowel landbouwbedrijven en landbouwgronden als van woningen en tuinen, maar ook van bedrijven en KMO's waardoor sommige bedrijfsleiders te maken krijgen met zware economische verliezen en lange onzekerheidsperiodes die ze niet onmiddellijk kunnen ongedaan maken.

De mate waarin huizen en gronden moeten onteigend worden, speelt dan ook een belangrijke rol bij de keuze tussen de diverse alternatieven en dient in het kader van deze discipline dan ook duidelijk aan bod te komen.

### **3.11 Mens en toerisme en recreatie.**

#### **3.11.1 Algemeen.**

Het gebied is bijzonder waardevol voor de economische sector toerisme en zorgt voor recreatiemogelijkheden die uniek of zijn minst uitzonderlijk zijn in Vlaanderen. De MER studie vergeet deze te vermelden. Daarom is het belangrijk deze hier aan te halen. De gegevens hieronder vermeld, vindt men terug in de streeksvisie van Toerisme Meetjesland.

**3.11.1.1 Het groeiende fiets- en wandeltoerisme in het Meetjesland**, dat steeds de nadruk legt op landschappelijke waarden, zit niet te wachten op een scenario waarbij het Schipdonkkanaal omgebouwd wordt tot een brede water-as tussen de havens van Zeebrugge en Gent.

Vooraf de mogelijke industrialisering langs de oevers van dit nieuwe kanaal zou een dikke streep trekken door het groeiscenario dat voor toerisme in deze landschappelijk nog vrij ongeschonden regio werd uitgetekend. (Zie Masterplan Toerisme & Recreatie Meetjesland 2001 en Toeristische Situatianalyse Meetjesland 2007)

#### **3.11.1.2 Schade aan ongeschonden landschappen en dorpszichten.**

Het is duidelijk dat een verbreding gigantische schade voor de dorpskernen zoals voor het pittoresk dorp Zomergem, Dudzele, Middelburg, Moerkerke en stad Damme zal betekenen. Dorpgezichten, landschappen en ongeschonden landelijkheid zijn immers materie die hoog gequoteerd worden door toeristen en gepromoot worden door de toeristische diensten. Daar dient over gewaakt te worden. In het Meetjeslands toerisme zit heel wat groei en het Meetjesland met zijn uitloper in de polder van West Vlaanderen als regio tussen Gent en Brugge heeft evenveel troeven als de regio tussen Beaune en Dijon in Bourgogne, waar ook een kanaal ligt zoals het huidige Schipdonkkanaal. De streek heeft zelfs een troef meer, want de kust ligt aan de achterdeur.

Wat zal het de streek kosten om de toeristisch-recreatieve waarde van de regio zoveel mogelijk in ere te herstellen indien het kanaal er toch komt.

Hieronder vindt u:

1. De recreatieve mogelijkheden die direct in gevaar gekomen
2. De omgevingsvoorwaarden waar minimum moet aan voldaan worden,

Vooraf : Een vernieuwd kanaal mag niet wegen op de regio en kan er (wat Toerisme Meetjesland betreft) slechts komen als het een landschappelijke en recreatieve meerwaarde kan betekenen voor alle gemeenten.

#### **3.11.2. De recreatieve mogelijkheden die in gevaar komen**

##### **3.11.2.1 Fietsnetwerk Meetjesland**

Op 1 juli 2006 lanceerde Toerisme Oost-Vlaanderen Fietsnetwerk Meetjesland. Twee maanden later waren er 20000 fietskaarten verspreid over heel Vlaanderen en het verkoopssucces blijft ook in 2007 aanhouden. De fietsnetwerken, ontstaan in Limburg, hebben het fietstoerisme in Vlaanderen een nieuw gezicht gegeven. De trekwegen langs Schipdonkkanaal (tussen Deinze en Heist) en Kanaal Gent-Oostende (tussen Gent en Brugge) werden als basis-as gekozen bij de trajectvorming en kunnen beschouwd worden als echte 'fiets snelwegen' tussen de kust, regio Brugge, regio Sluis en regio Gent. Tijdens zonnige weekends zijn het net deze trekwegen die van de streek een fietsparadijs maken. Het fietsnetwerk zorgt ervoor dat ze vanaf de kanalen een boeiende tocht door de polders of kouters kunnen maken zonder de weg te verliezen. Het spreekt voor zich dat bij een verbreding deze fietsas tussen Deinze en Gent alleszins moet behouden, zelfs versterkt worden.

Met dit Fietsnetwerk is dus recent een echte economische hefboom voor de regio gecreëerd die heel wat Vlaamse middelen heeft gevergd naar bewegwijzering, logistieke ondersteuning en promotie toe. Wij merken nu al aan de creatie van nieuwe horecazaken en logiesbedrijven in de onmiddellijke regio van betreffend gebied dat het fietsnetwerk voor privé-investeerdereen stevig argument is om aan toeristische ontwikkeling te doen. Voor horecabedrijven en logiesbedrijven in de kernen Zomergem, Waarschoot, Eeklo, Balgerhoeke, Adegem, Maldegem, Middelburg, Dudzele, Moerkerke en Damme zal een verbreding rechtstreekse gevolgen hebben inzake de voordelen die het Fietsnetwerk hen nu biedt.

Niet alleen zal op het netwerk moeten gekeken worden hoe knooppunten opnieuw qua bewegwijzering moeten verplaatst worden zonder het netwerk in zijn kwalitatief concept te schaden, nog meer zullen er qua fietsbruggen en overgangen van de ene oever naar de andere infrastructurele ingrepen nodig zijn.

### **3.11.2.2 Museumspoorlijn Maldegem-Eeklo**

De ligging van de museumspoorlijn binnen bestudeerd gebied wordt algemeen erkend als een ernstig knelpunt. Drie belangrijke zaken zijn daarbij niet uit het oog te verliezen.

De leefbaarheid van het Stoomcentrum Maldegem op de voormalige stationssite van Maldegem, staat of valt met de aansluiting op het reguliere spoornet, met name aan het station van Eeklo. De werking van het Stoomcentrum is voor een groot deel geënt op deze verbinding, want zo kunnen zij ook andere stoomlocomotieven en treinstellen lokken voor hun verzameling of evenementen. Stoomcentrum Maldegem heeft trouwens de Vlaamse Monumentenprijs 2007 gewonnen en komt in gevaar bij een verbreding van het Schipdonkkanaal.

Het dorpsgezicht van Balgerhoeke en de unieke treinbrug aan de Sluis van Balgerhoeke komt in gevaar. Dit vormt één van de hoogtepunten in de rit op de museumspoorlijn en is ook een baken op het fietsnetwerk.

De jaarlijkse evenementen zoals de Stoomdagen in mei, het Railfeest in augustus en de Sinterklaastreinen in november en december vormen een jaarlijkse trekpleister voor duizenden bezoekers en dit staat hiermee op de helling.

### **3.11.2.3 Jachthaven Eeklo en Maldegem**

De recente uitbouw van twee jachthavens die leven van het huidige 'Canal du Bourgogne'-gevoel zal ook mee in overweging moeten genomen worden. De studie wijst nu al uit dat de bevaarbaarheid van het Eekloos Vaardeken in gevaar komt en is er ook nog plaats voor de nieuwste jachthaven, gecreëerd aan Berlaars in Maldegem? Beide jachthavens zijn in volle uitbouw en bieden watertoerisme in de regio heel wat kansen. Trouwens zal een nieuw

Zeekanaal nog watertoerisme kunnen toelaten. Zelfer daar men nu een éénrichtingsverkeer voorstelt met uitwijkstroken. De scheepvaart zal door dit systeem al zoveel opgehouden worden, dat de sector een volledig verbod van pleziervaart zal eisen. Dit heeft natuurlijk zijn implicaties op de horeca in de streek.

#### **3.11.2.4 Recreatieve verbinding Provinciaal Domein Het Leen en Drongengoed-Maldegemveld**

Momenteel wordt hard gewerkt aan de recreatieve uitbouw van het grootste bosgebied van Oost-Vlaanderen. Het Drongengoed-Maldegemveld is een unieke biotoop met heidebegroeiing die in Vlaanderen zijn gelijke niet kent. Midden in het bos ligt ook het beschermd monument Drongengoedhoeve dat momenteel ook werd uitgebouwd tot recreatieve trekpleister. De verbinding van dit grote bos met het reeds lang uitgebouwde Provinciaal Domein Het Leen is evident omdat beide natuurgebieden heel dicht bij elkaar liggen. Een fietsverbinding is nu al gerealiseerd op het knooppuntennetwerk en de nabijheid van de ‘fietsnelweg Schipdonkkanaal’ zoals hierboven beschreven in punt ‘Fietsnetwerk’ is cruciaal voor verdere ontwikkeling van beide gebieden naar zachte recreatie toe. De verbreding mag alleszins geen ‘streep’ trekken tussen beide gebieden, cruciaal voor zachte recreatie in de regio.

#### **3.11.2.5 Dorpskernen in gevaar**

In alleen Zomergem lijkt in de toekomst zwaar en rechtstreeks bedreigd door een verbreding van het Schipdonkkanaal, vooral omdat de pittoreske kern van het dorp met nogal wat aantrekkelijke horecazaken, heel dicht bij het kanaal ligt. Ook Waarschoot, Eeklo, Balgerhoeke, Adegem, Maldegem, Dudzele, Moerkerke en Damme komen in gevaar.

Een tweede groot offer zal gevraagd worden van het dorpje Middelburg, deelgemeente van Maldegem. Zij zullen verder geïsoleerd worden van hun hoofdgemeente. Bovendien wensen we te wijzen op het feit dat de werken aan de Molenkreek en de komst van Bezoekerscentrum ‘Middelburg, stad van Bladelin’, het dorp echt op de toeristische kaart hebben gezet. Met de nabijheid van Aardenburg in Nederland was dit echt tot een toeristisch succesverhaal aan het evolueren.

Ook voor de centra Adegem, Maldegem en Eeklo lijkt dit een moeilijke zaak te worden indien er geen wil getoond wordt om de verbreding van het Schipdonkkanaal op zo’n manier uit te voeren dat de leefbaarheid van de kernen gespaard, of zelfs verbeterd wordt. Een ROM-werkgroep, vergelijkbaar met wat aan het Kanaal Gent-Terneuzen werd gecreëerd vanuit de provincie Oost-Vlaanderen dringt zich op. Dit voor leefbaarheid maar ook voor de toekomst van recreatiemogelijkheden in genoemde kernen.

### **3.11.3. De omgevingsvoorwaarden waar minimum moet aan voldaan worden (bij het doemscenario dat er toch moet verbreed worden)**

#### **3.11.3.1 Ruimtelijke ordening**

De eventuele uitbouw van het kanaal tot een druk bevaren economisch vaartraject dient te gebeuren met zorg voor het landschappelijke karakter van het Meetjesland, waarbij men goed moet beseffen dat men zowel een belangrijke bosgordel als het unieke krekengebied rakelings passeert. De inbreng van organisaties zoals Regionaal Landschap Meetjesland die dagelijks werken aan de verbetering en ontsluiting van dit unieke landschap zal cruciaal zijn, alsook de

inbreng van de gemeenten die hun dorpskernen wensen te beschermen. Voor Zomergem is de situatie dermate precair dat een ROM-werkgroep, vergelijkbaar met wat bij de uitbouw van Kluisdijk is gebeurd, wordt opgericht die bindende adviezen kan meegeven en kan meedenken aan de creatie van een verbreed Schipdonkkanaal. Daar dienen alle sectoren in te zetelen: overheid, natuur, landbouw, bewonersgroepen, toerisme, horeca, middenstand, enz.

### 3.11.3.2 Kosten voor aanleg, onderhoud en bediening

Inzake aanleg zal moeten durven geïnvesteerd worden in een duurzame omgeving. Dit is sowieso een voorwaarde om met recreatie in het gebied verder te kunnen gaan. Over gabariet en breedte is er in de studie al een klare kijk en op het ganse grondgebied van Zomergem kan maximaal sprake zijn van 40 m, over omgevingswerken dient echt uitgebreid gestudeerd te worden zodanig dat het kanaal een meerwaarde wordt in plaats van een lelijke streep door een prachtig gebied.

Er moet in elk geval ook een gesprek met Horeca Meetjesland aangaan worden om te zien hoe eventuele economische verliezen kunnen aangetoond worden en gecompenseerd worden.

Als men dan toch zo'n project met Vlaams geld realiseert (wij zitten er niet op te wachten), want Europa heeft zich reeds duidelijk uitgesproken over het feit dat zij geen geld hebben voor infrastructuurwerken in het project Seine-Schelde-West, moet men ook een economische meerwaarde kunnen bewijzen.

De Europese Commissie heeft duidelijk gesteld dat het zogenaamde „Seine-Schelde-West-project”, geen deel uitmaakt van het prioritair project „Binnenwateren Seine-Schelde” van het trans-Europees vervoersnetwerk. De Commissie is met betrekking tot dit project nog geen verplichtingen aangegaan. „Seine-Schelde” is een belangrijke as van de binnenwateren en is derhalve geklasseerd als prioritair project (PP30).

Om in aanmerking te komen voor financiering moet een lidstaat volgens de TEN-T-regeling een aanvraag indienen. De aanvraag wordt dan beoordeeld, onder meer uit technisch, financieel en milieu-oogpunt. Indien de aanvraag wordt aanvaard, komt het project na raadpleging van de lidstaten en het Parlement in aanmerking voor financiële steun. Niet-prioritaire projecten die zich in het door de communautaire richtsnoeren bepaalde TEN-T-netwerk bevinden, kunnen in principe ook in aanmerking komen voor financiering onder het TEN-T-budget. Het budget voor dit soort projecten is echter beperkt.

De projecten die werden ingediend naar aanleiding van TEN-T-uitnodigingen in 2007 (geopend in mei en afgesloten in juli 2007), zitten nog in de beoordelingsfase.

Er is nog geen beslissing genomen over de projecten in het kader van interventies uit de structuurfondsen van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) in Vlaanderen voor de periode 2007-2013, aangezien voor het operationeel programma (OP) momenteel nog een goedkeuringsprocedure loopt. **Het staat echter vast dat er onder het nieuwe OP geen steun komt voor grote infrastructuurwerken.**

Ten slotte moet worden benadrukt dat een vervoersinfrastructuurproject niet kan worden uitgevoerd als het niet in overeenstemming is met de van toepassing zijnde Europese milieuwetgeving. Binnenvaartprojecten voor schepen van meer dan 1 350 ton moeten worden

onderworpen aan een verplichte milieu-effectbeoordeling (met openbare raadpleging) volgens bijlage I, punt 8, onder a), van Richtlijn 85/337/EEG van de Raad betreffende de milieu-effectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (MER-richtlijn), zoals gewijzigd bij de Richtlijnen 97/11/EG en 2003/35/EG. Bovendien is voor wijzigingen aan de fysieke kenmerken van waterlichamen een evaluatie vereist overeenkomstig artikel 4, lid 7, van de Waterkaderrichtlijn. Voor wijzigingen die aanzienlijke gevolgen hebben voor de toestand van het water moeten alternatieve maatregelen worden onderzocht en moeten er beperkende maatregelen worden getroffen.

Westtoer en toerisme Meetjesland pleiten om indien het project er uiteindelijk toch komt, de bruggen (9 meter hoog) ook bakens in het landschap te laten zijn, hoogstaand van architectuur. Bovendien moet Bovenschelde ook durven investeren in recreatieve spinoffs (de aankleding van de trekwegen, jachthavens, steigers, zwemplekjes, toeristische hotspots, informatiezuilen enz.)

### **3.11.4 Landschap en cultuurhistorie**

In bovengenoemde punten wordt duidelijk gemaakt welke interessante dorpskernen en monumenten in gevaar komen. Het opdoeken van de museumspoorlijn is naar erfgoednormen echt een brug te ver. En ook de nabijheid van historische kernen als Maldegem en Eeklo dienen met zorg behandeld te worden. Verder zijn er ook nog drie enorme natuurgebieden langswaar het kanaal passeert: Provinciaal Domein Het Leen, Drongengoed-Maldegemveld en het krekengebied van Assenede, Sluis en Middelburg, een echte USP voor de regio.

Wat met het eiland aan Strobrugge?

Wat met het eiland dat ontstaat door rechttrekking ter hoogte van Stadhuis van Raverschoot?

### **3.11.5 Het belang van recreatievaart of watersport**

De ambitieuze uitbouw van de jachthavens Eeklo en Maldegem zal stoppen bij een verbreding. De Maldegemse jachthaven is gloednieuw en die van Eeklo werd recent tot een knappe jachthaven uitgebouwd.

Belangrijk hierbij is ook de toekomst van het Kanaal van Eeklo, wat indien dit kanaal komt droog te liggen?

Als het kanaal verbreed wordt moet dit een meerwaarde voor pleziervaart zijn. Er zullen bijkomende investeringen nodig zijn. Veel hangt af van hoe het landschap aan en rond het kanaal dan evolueert. Indien dit een lint van industrie wordt of een kanaal zonder uitstraling, zal pleziervaart hier ook niet veel plezier aan beleven en volledig verdwijnen.

Een andere opportuniteit die wel zou kunnen gerealiseerd worden is eventueel de creatie van een openbare openluchtwemplek, iets waar de regio eigenlijk al jaren naar uitkijkt. (Zie Situatianalyse 2006) Maar dan dient het water perfect proper te zijn.

Ook moet het Leopoldskanaal aansluiten op het grote kanaal (via een sluis) en op deze manier Boekhoute opnieuw een (jacht)haven en symbolische uitgang naar de zee te bezorgen. Maar het gevaar van zware ecologische schade aan de krekten weegt niet op tegen deze interessante denkpiste.

## **4. Tenslotte**

#### **4.1 De studies: tijdstip en studiebureau.**

Wij stellen vast dat op dit ogenblik twee studies parallel lopen, beide uitgevoerd door hetzelfde consortium van studie bureaus.

Enerzijds is er de ‘Haalbaarheidsstudie Seine-Schelde West’ en anderzijds het ‘plan-MER Seine-Schelde West’. Het ware ons inziens veel logischer geweest eerst een haalbaarheidsstudie uit te werken en op basis van de bevindingen van deze studie het plan-MER op te starten. Vandaag loopt men enerzijds de kans in het plan-MER nodeloos onderzoek te verrichten, terwijl anderzijds ook de kans reëel is dat bepaalde bijstellingen die gesuggereerd worden in de haalbaarheidsstudie niet of pas laattijdig aan een MER-onderzoek worden onderworpen.

Wij zijn er ons van bewust dat het samen opstellen een belangrijke tijds winst kan opleveren, maar stellen vast dat de MER-studie zich moet baseren op te weinig concrete elementen om wetenschappelijk onderbouwd te zijn. Het gegeven dat op basis van de in het plan-MER en de haalbaarheidsstudie onderzochte alternatieven in het plan-MER gezocht wordt naar het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) en uitgaande van de haalbaarheidsstudie ook zal gezocht worden naar een Meest Wenselijk Alternatief (MWA) bevestigt onze vraag naar een degelijke afstemming van de twee processen en het gegeven dat de plan-MER pas kan worden voltooid na het afwerken van de haalbaarheidsstudie gezien ook het MWA aan een milieubeoordeling moet worden onderworpen.

Wanneer in het MMA meteen een homogene set aan milderende maatregelen wordt geïntegreerd is het van belang ook het effect van deze milderende maatregelen in rekening te brengen. De ervaring leert immers dat deze maatregelen voor de ene partij een positief effect hebben, maar heel dikwijls voor een andere partij nieuwe problemen schept. Het gegeven dat beide studies door hetzelfde consortium worden uitgevoerd is voor mij ook onaanvaardbaar.

#### **4.2 De alternatieven**

De studie onderzoek niet of te weinig de alternatieve oplossingen voor Zeebrugge. (zie hoger)

In het kader van de studie van de autonome en gestuurde evolutie van de omgevingsfactoren is het ons inziens ook noodzakelijk de impact van de geplande aanleg van de derde en vierde spoorverbinding met het achterland in rekening te brengen. De ontwikkeling van beide spoorlijnverbindingen kunnen een belangrijk ontlasting betekenen voor het wegverkeer. Deze spoorverbindingen kunnen meteen ook een bepalende invloed hebben op het vervoer per binnenschip en de invloed van bijkomende waterwerken op het omgevende milieu.

Er wordt helemaal geen rekening gehouden met de recente ontwikkelingen : het uitbaggeren van de Westerschelde en de estuaire vaart.

#### **4.3 De bronnen van het MER-onderzoek**

In de opsomming van de relevante informatie uit de bestaande onderzoeken wordt nergens verwezen naar de landbouwgevoeligheidsanalyse die reeds door de VLM voor het betrokken gebied werd uitgevoerd en die later kan vervolledigd worden met een landbouweffectenrapport voor het gebied.

Wij willen er trouwens op wijzen dat ook in het kader van het plan-MER Seine-Schelde (punt 7.3.) een landbouwgevoeligheidsanalyse en een landbouweffectenrapport werden uitgewerkt.

Naast de aangehaalde onderzoeken is het belangrijk om zowel de ontwikkelingsvoorstellen van het stedelijk gebied Brugge als het klein stedelijk gebied Knokke Heist op te nemen in het Plan-Mer . De ontwikkeling van diverse economische aspecten in deze plannen kan een invloed hebben op dit project.

Verschillende studies, zoals deze van professor NAERT en de POM Oost-Vlaanderen werden niet behandeld, evenmin als de studies van organisaties actief in de streek zoals Toerisme Meetjesland.

Het bronnenmateriaal is echt te beperkt om te spreken van een wetenschappelijk verantwoord MER-rapport.

#### **4. 4 De juridische gebreken**

Hierboven werd ten overvloede bewezen dat het project juridisch niet onderbouwd is, niet gesteund wordt door Europa, geen deel uitmaakt van een lange termijnvisie in een international kader.

Luc Lampaert  
6-1-2007

**Enquête:** “Op welke manier hebt u vernomen dat u op dit kennisgevingsdossier kan reageren?” (aankruisen wat past)

- Via de krant
- Via het gemeentelijk infoblad
- Via de gemeentelijke webstek
- Via de webstek <http://www.mervlaanderen.be>
- Andere (welke?)