



Waterwegen en Zeekanaal NV

VERSLAG

Vergadergroep			Onderwerp
Klankbordgroep Seine-Schelde West			Seine-Schelde West
Datum	Beginuur	Einduur	Plaats
14/12/2007	9u30	12u00	MBZ, Zeebrugge
Dossiernummer			Agenderingsnummer
Aanwezig	Cf. aanwezigheidslijst		
Verontschuldigd	Cf. aanwezigheidslijst		
Verslaggeving	Raquel Simar Ellen Maes		
Versie	1		
Kopie verslag aan	Cf. aanwezigheidslijst		

1 Goedkeuring verslag vorige vergadering

Jos Sypré (Beernem) merkt op dat zijn emailadres verkeerd gespeld stond bij het versturen van het verslag van de vorige vergadering. Hij merkt ook op dat Beernem zeker geen voorstander is voor de verbreding van het kanaal. Beernem promoot de binnenvaart wel, maar vreest dat er naast de bouw van een derde en vierde spoor ook een verbreding van het kanaal zal komen in functie van de ontsluiting van de zeehaven.

2 Voortgangsrapportage

Ewald Wauters licht de stand van zaken van de verschillende studie-onderdelen toe aan de hand van een powerpoint-presentatie (zie bijlage).

Geformuleerde opmerkingen:

- Johan De Roo vraagt om de getoonde schetsen toe te voegen aan het verslag.
→ Er wordt hiervoor verwezen naar de presentaties die zijn toegevoegd als bijlage aan dit verslag.
- Remi De Jaeger (Maldegem) vraagt wat de impact is van het bouwen van bruggen op de bebouwde kernen en de bereikbaarheid van landbouwbedrijven. Men moet onderzoeken in hoeverre er speciale wegen moeten aangelegd worden voor de verbinding.
→ Dit vormt een onderdeel van de studie.

- Peter Van Bossuyt (Boerenbond) heeft de indruk dat geen rekening gehouden wordt met de mogelijkheid tot verplaatsen van de grond uit de middenberm naar de oevers van het nieuwe kanaal.
 - ➔ Ewald Wauters deelt mee dat in een volgende fase de studie van het grondverzet en meer bepaald de grondbalans aan bod komt.
- Peter Van Bossuyt (Boerenbond) vraagt verduidelijking omtrent de verschillende manier van ontsluiting op de linker- en de rechteroever.
 - ➔ Willem Van Crombrugge deelt mee dat de linkeroever, waar momenteel reeds een continue (recreatieve) ontsluiting bestaat, behouden blijft en dat de rechteroever, die momenteel vaak bestaat uit een aardeweg, een lagere prioriteit van ontsluiting meekrijgt. Natuurlijk dient dit uitgangspunt te worden getoetst aan de bestaande behoeften.
- Gerard Vanhecke (Bond van Eigenschippers) vraagt zich af wat er zal gebeuren met de waterbeheersing in de regio Gent als Seine-Schelde West niet doorgaat. Hij vraagt zich ook af of er geen tunnels in plaats van bruggen aangelegd kunnen worden. En aangezien de schepen alsmaar groter worden, zouden de bruggen volgens hem minstens een vrije hoogte moeten hebben van 9,10 meter.
 - ➔ Leo Clinckers deelt mee dat het scenario zonder Seine-Schelde West meegenomen is in de haalbaarheidsstudie als het nulscenario. Bij de verdere analyse zal dan ook blijken wat het gevolg is voor de waterhuishouding in het Gentse.
 - ➔ Wat betreft het voorstel voor tunnels, wijst Ewald Wauters erop dat de kosten van tunnelbouw zodanig veel hoger liggen dan dat van bruggen, dat het enkel als een noodoplossing kan worden gebruikt op locaties waar een brug niet haalbaar is. Standaard van tunnels uitgaan, zal ertoe leiden dat het project a priori niet haalbaar is wegens te hoge kosten.
 - ➔ De studie voorziet een alternatief waarbij de vrije doorvaarthoogte van 9,10 m gehanteerd wordt.
- Romain De Zutter (Slependammepolders) vraagt zich af of de middenberm niet kan vervangen worden door een damwand. Op die manier is voldoende ruimte in het bestaande dwarsprofiel voorhanden.
 - ➔ Ewald Wauters vindt dit een terechte opmerking en zegt dat dit één van de denkpijlers is bij de haalbaarheidsstudie. Tot nu toe zijn drie extreme oplossingen onderzocht. In een volgende fase worden daaruit enkele haalbare oplossingen gepuurd. De hier voorgestelde oplossing zou daar één van kunnen zijn.
- Wim Van Gils (Bond Beter Leefmilieu) verwijst naar het uitgangspunt van de breedte van de bruggen. Hij vindt geen specificatie van de breedte van het fietspad en vraagt zich af of dit betekent dat de fietsers op de rijweg terecht zullen komen.
 - ➔ Ewald Wauters wijst erop dat in deze fase van de studie enkel de totale breedte van de bruggen van belang is. Een differentiatie van de bruggen, in functie van hun belang, dient nog te gebeuren. Om de verschillende mogelijkheden open te houden is nu gerekend met zeer brede rijstroken, zodat het voorzien van een afzonderlijk fiets- en voetpad, naast deze twee rijstroken, nog steeds mogelijk is.

3 Trafiekprognose

Bart Kamp licht de eerste resultaten van de trafiekprognose toe aan de hand van een powerpoint-presentatie (zie bijlage).

Geformuleerde opmerkingen:

- Christian Van Lancker (Bond van Eigenschippers) wijst erop dat de terugval van de containertrafiek in 2007 niet te wijten kan zijn aan de opkomst van de estuaire vaart, maar dat dit een gevolg is van de zware concurrentie door het spoor (80 €/container subsidie). Tevens deelt hij mee dat de trafiekprognose sterk afhangt van het al dan niet vestigen van verladers in de haven van Zeebrugge: als één grote speler zich daar vestigt, kan dit voor betekenen dat de werkelijke trafiek de prognose sterk overstijgt.
→ Bart Kamp zal de geformuleerde opmerkingen meenemen in de verdere uitwerking van de trafiekprognose.
- Christian Van Lancker (Bond van Eigenschippers) vindt dat er naast een trafiekprognose voor de binnenvaart ook een trafiekprognose moet komen voor het spoor- en het wegvervoer. Hij verwacht immers geen noemenswaardige modal shift naar de binnenvaart toe.
→ Bart Kamp deelt mee dat dergelijke prognoses momenteel opgesteld worden.
- Wim Van Gils (Bond Beter Leefmilieu) vraagt zich af hoe het gehele trafiekbeeld in elkaar zit, m.a.w. wat de verdeling is over de verschillende modi. Hij is zich ervan bewust dat – ten gevolge van de estuaire vaart en de subsidiëring van het spoor – een groot verschil met de andere zeehavens bestaat.
→ Ewald Wauters bevestigt deze conclusie en deelt mee dat de trafiekprognose nog wordt teruggekoppeld met de Technische Werkgroep Vervoer, van zodra het totale trafiekbeeld in kaart is gebracht.
- Christian Van Lancker (Bond van Eigenschippers) verwijst naar de havens van Rotterdam en Antwerpen waar een modal share voor de containertrafiek via de binnenvaart bestaat van 30 % à 35 %. Daarnaast geeft hij mee dat het transport van zeezand de enige niet-container trafiek is te Zeebrugge die op lange termijn de kans heeft om te overleven.
→ Bart Kamp is zich bewust van die informatie. De voorgestelde trafiekprognose gaat echter maar uit van een modal share van de binnenvaart in de containertrafiek van 25 %, gelet op de concurrentie door spoor en estuaire vaart.

4 Afwegingsmethodiek en stand van zaken plan-MER

Ewald Wauters licht het verdere verloop van de studie toe aan de hand van een powerpoint-presentatie (zie bijlage).

Geformuleerde opmerkingen:

- Peter Van Bossuyt (Boerenbond) stelt zich vragen bij de afstemming van het meest wenselijk alternatief, dat uit de haalbaarheidsstudie zal blijken, en het meest milieuvriendelijk alternatief, dat uit het plan-MER zal volgen.
→ Ewald Wauters licht toe dat er vanaf de volgende fase 3 logische combinaties verder zullen onderzocht worden, gebaseerd op een eerste afweging (optimalisatie

op vlak van scheepvaart, op vlak van natuur, op vlak van ...). Deze drie varianten worden in beide studies verder onderzocht.

- Peter Van Bossuyt (Boerenbond) zegt dat het MER de onderbouwing vormt van het RUP. Hij stelt zich echter vragen bij het verweven van de MER en de haalbaarheidsstudie.
 - ➔ Ewald Wauters verduidelijkt dat de twee studies inderdaad los van elkaar worden opgesteld. De rapportage gebeurt immers op een totaal andere manier. Het is echter de bedoeling om beide studies gelijktijdig klaar te hebben en nadien samen in een RUP te integreren.
- Peter Symens (Natuurpunt) merkt op dat het Seine-Schelde West project verder gaat dan is afgesproken binnen de contouren van het Strategisch Plan voor de haven van Zeebrugge. Hij vraagt zich af wat de effecten van het kanaal zullen zijn op de daarin gemaakte afspraken en timing.
 - ➔ Bart Kamp verduidelijkt dat de verwachte ontwikkeling van de zeehaven de input gevormd heeft voor de hier opgestelde trafiekprognose. Wat betreft de impact van Seine-Schelde West op de ruimtebehoefte van de haven van Zeebrugge worden geen afwijkingen verwacht van het Strategisch Plan voor de haven. Indien dit wel het geval zou blijken te zijn, dan dient dit verder te worden geëxpliciteerd.
- Gerard Vanhecke (Bond van Eigenschippers) wijst op dat het feit dat als er 25% van de containertrafiek naar de binnenvaart worden verschoven, het nuttig zou zijn om te kijken naar de gevolgen hiervan op de CO₂-uitstoot.
 - ➔ Ewald Wauters deelt mee dat dit zal gekwantificeerd worden in kader van de inschatting van de milieu-effecten bij zowel de plan-MER als de maatschappelijke kosten-baten analyse.
- Daniel De Vlamynck (Knokke-Heist) merkt op dat de gemeente de kennisgevingsnota van het Plan-MER niet toegestuurd heeft gekregen in kader van het openbaar onderzoek. Nochtans is Knokke-Heist een betrokken, aanpalende gemeente. Alle gemeenten zouden op een correcte manier geïnformeerd moeten worden.
 - ➔ Ewald Wauters licht toe dat de dienst MER een vergissing heeft gemaakt bij het opstellen van de verzendingslijst. Het studiebureau heeft intussen een exemplaar nagestuurd en zal samen met de gemeente onderzoeken of een termijnsverlenging van de inspraakperiode mogelijk is.
- Gerard Vanhecke (Bond van Eigenschippers) merkt op dat ook hij geen exemplaar heeft ontvangen van de kennisgevingsnota.
 - ➔ Ewald Wauters antwoordt hierop dat alleen de gemeentes en provincies dit document krijgen voor ter inzage legging. Geïnteresseerden kunnen het document steeds opvragen bij de gemeenten en provincies. Het document is tevens te downloaden via de site van W&Z (www.wenz.be) en via de site van de dienst MER (www.mervlaanderen.be). Het indienen van opmerkingen kan gebeuren via de voornoemde diensten.
- Wim Van Gils (Bond Beter Leefmilieu) merkt op dat de multicriteria analyse (MCA) zich enkel gaat focussen op de verschillen tussen de alternatieven. De inschatting van de haalbaarheid en wenselijkheid van het project in zijn geheel dient echter onderzocht te worden in de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) of het MER.
 - ➔ Ewald Wauters verduidelijkt dat er uitgegaan wordt van een brede visie, waarbij

enkel gekeken wordt naar de verschillen tussen de alternatieven. Pas nadien worden drie realistische alternatieven geformuleerd, die dan getoetst worden op hun totale impact. Op die manier dienen niet alle mogelijkheden te worden onderzocht en blijft de studie dus beheersbaar.

- Wim Van Gils (Bond Beter Leefmilieu) vraagt om snel duidelijkheid te verschaffen over de manier waarop zal worden aangesloten op de haven van Zeebrugge.
 - ➔ Ewald Wauters verzekert dat er drie alternatieven voor de aansluiting van de haven worden bekeken. Er zal een afweging zijn tussen de verschillende factoren. De studie hieromtrent is op dit moment echter nog niet gedetailleerd genoeg om publiek te maken.
- Peter Van Bossuyt (Boerenbond) vindt dat de plan-MER veel onnodig werk met zich meebrengt op de hier gehanteerde manier. Het lijkt hem interessanter om de resultaten van de haalbaarheidsstudie af te wachten vooraleer de plan-MER verder wordt uitgewerkt.
 - ➔ Ewald Wauters wijst erop dat alle mogelijkheden moeten bekeken worden in kader van het plan-MER. Vanuit die optiek is het niet nuttig om te wachten op de resultaten van de haalbaarheidsstudie.
- Johan De Roo (Maldegem) merkt op dat er nog steeds geen duidelijkheid is of het project al dan niet doorgaat. Nochtans wegen de nadelen voor Maldegem volgens hem veel zwaarder dan de voordelen. Op macro-economisch vlak (i.e. voor heel Vlaanderen) zal dit allicht anders zijn. Hij vraagt zich dan ook af of de gemeente de afweging van de voor- en nadelen dient te maken vóór 7 januari 2008.
 - ➔ Ewald Wauters licht nogmaals de procedure van de kennisgeving toe. De inspraak speelt zich niet af op het niveau van het voor of tegen het project zijn, maar betreft de te volgen procedure: zijn er nog andere te onderzoeken alternatieven of bijhorende aspecten die nader bestudeerd moeten worden? Hij deelt tevens mee dat dit zeker niet de laatste stap in de procedure is. Vooraleer een eerste spadesteek kan gegeven worden, dienen nog heel wat stappen te worden uitgevoerd.
- Peter Symens (Natuurpunt) is van oordeel dat het hier over een maatschappelijk moeilijke boodschap gaat en benadrukt het belang van een goede communicatie.
- Peter Van Bossuyt (Boerenbond) vraagt zich af wat er zal gebeuren als in het kader van de kennisgeving een nieuw alternatief dient onderzocht te worden in het plan-MER. Zal dit dan ook worden onderzocht in de haalbaarheidsstudie?
 - ➔ Ewald Wauters antwoordt bevestigend en herhaalt dat gezocht wordt naar de meest optimale oplossing. Door het parallel uitvoeren van de haalbaarheidsstudie en de plan-MER worden alle mogelijke effecten heel vroeg in het proces onderzocht.
- Peter Van Bossuyt (Boerenbond) vraagt zich of we de haalbaarheidsstudie en het plan-MER niet kunnen samennemen en dan beslissen of er een RUP nodig is.
 - ➔ Ewald Wauters zegt dat dit zo voorzien is (beide rapporten worden samen aan de Vlaamse Regering voorgelegd). Gelet op de bestaande reservatiestroken zal er echter hoe dan ook een RUP nodig zijn.
- Roeland Aelbers (Departement MOW, sociaal bemiddelaar havens) meldt dat de directe en indirecte effecten op de mens in het MER en de haalbaarheidsstudie onvoldoende aan bod komen. Dat is volgens hem toch belangrijk voor de

toekomstige beslissingen.

→ Ewald Wauters merkt op dat bij de haalbaarheidsstudie de nadruk ligt op receptoren. Het aspect mens is hier maar een onderdeel van. In het plan-MER zal echter voldoende aandacht besteed worden aan de discipline mens.

→ Wim Van Gils (Bond Beter Leefmilieu) vraagt in dat verband om de methodiek van de MCA bij te stellen.

- Christian Van Lancker (Bond van Eigenschippers) streeft naar een optimale infrastructuur voor de binnenvaart van en naar Zeebrugge. Als vertegenwoordiger van de sector is hij bereid om hierover te communiceren.

→ Leo Clinckers neemt nota van deze opmerking.

- Johan De Roo (Maldegem) vindt, met de beperkte informatie die beschikbaar is over de weerslag op woongelegenheden, een bakprofiel de enige aanvaardbare oplossing.

→ Ewald Wauters deelt mee dat de ruimte-inname beperken één van de tien uitgangspunten van de studie is. De voorziene ingrepen worden zo gekozen dat een minimum aantal woningen dient te sneuvelen. In deze fase van de studie is het echter niet aan de orde om te focussen op individuele woningen. Bovendien dienen tussen een aantal tegenstrijdige belangen afwegingen te worden gemaakt.

→ Leo Clinckers verwijst naar de bilaterale overlegvergaderingen die mogelijkheden aanbieden om hier verder op in te gaan.

5 Communicatie

Leo Clinckers deelt mee dat W&Z bereid is om bijkomende toelichtingen omtrent het project te organiseren voor belangengroepen. Het is hierbij echter niet de bedoeling om volksvergaderingen te houden, aangezien het dossier daar nog onvoldoende rijp voor is. Vragen voor bilateraal overleg kunnen worden gericht aan de heer Leo Clinckers, Oostdijk 110 te 2830 Willebroek.

6 Opmerkingen

Wim van Gils (Bond Beter Leefmilieu) vraagt zich af hoe er met de verdere opmaak van de MCA zal omgegaan worden.

→ Ewald Wauters antwoordt hierop dat er beroep zal gedaan worden op de Technische Werkgroepen om te komen tot een weging van de gehanteerde criteria.

7 Datum van de volgende vergadering

De volgende vergadering van de Klankbordgroep zal doorgaan op **maandag 3 maart 2008 om 10.00 uur** in de gebouwen van MBZ te Zeebrugge.