

Vlaamse overheid



**Gouverneur van de provincie
Oost-Vlaanderen**

Gouvernementstraat 1, 9000 Gent
Tel. 09 267 80 00 - Fax 09 225 23 38
kabinet.gouverneur@oost-vlaanderen.be

**Gouverneur van de provincie
West-Vlaanderen**

Burg 3, 8000 Brugge
Tel. 050 40 58 11 - Fax 050 40 58 00
gouverneur@west-vlaanderen.be

Verslag

Opmerkingen 't Groot Gedelf in het rood

Formatted: Right

datum 16 september 2008

aanwezig Provincie West-Vlaanderen
Gouverneur Paul Breyne
De heer Wim Van Isacker
Provincie Oost-Vlaanderen
Gouverneur André Denys
De heer Frank De Mulder
De heer Alain Moerman
Waterwegen en Zeekanaal NV
Mevrouw Ellen Maes
Actiegroep 't Groot Gedelf
Damme:
De heer Guy Plasschaert
De heer Stefaan Declercq
De heer Luc Lagauw
De heer Clement De Meersman
Maldegem:
De heer Koen Cromheecke
De heer Karel Van Maele
Zomergem:
De heer Paul Vansteelandt

verslaggever Liesbeth De Clercq, Binnenlands Bestuur

onderwerp **Gebiedsvisie Seine - Schelde West**

**Verslag consultatie actiegroepen
bilateraal overleg dd. 16-09-2008
in de ambtswoning van de gouverneur van West-Vlaanderen**

1. Inleiding

Gouverneur Breyne verwelkomt de leden van de vergadering en leidt het gesprek in. Hij licht hierbij kort de opdracht toe van minister Crevits die hij en zijn collega gouverneur Denys hebben aanvaard.

De doelstelling van de consultatieronde die nu loopt, is om bij de lokale besturen en de middenveldorganisaties te peilen naar de belangrijkste knelpunten in het dossier maar ook om eventuele milderende maatregelen en opportuniteiten af te toetsen.

De gouverneur benadrukt dat het de bedoeling is om een eerlijk, transparant rapport af te leveren met een objectief overzicht van de in rekening te brengen elementen in het gebied.

2. Aandachtspunten

De gouverneur geeft het woord aan de vertegenwoordigers van actiegroep 't Groot Gedelf om hun bezorgdheden mee te delen.

Leefbaarheid

De heer Plasschaert benadrukt de waarde en de schoonheid van het gebied waarin het project Seine – Schelde West zou worden ingebed en stelt dat men vreest voor een industriezone langsheen het kanaal.

Gouverneur Breyne bevestigt dat ook de drie betrokken West-Vlaamse gemeenten zich verzetten zich tegen industrie langsheen het kanaal.

't Groot Gedelf streeft naar het behoud van de levenskwaliteit voor de 45.000 gezinnen die in de huidige omgeving wonen.

De actiegroep benadrukt voorstander te zijn van de ontsluiting van de haven van Zeebrugge maar is ervan overtuigd dat daartoe goedkopere alternatieven bestaan dan de implementatie van het project Seine – Schelde West.

Aan de hand van een presentatie lichten de leden van de actiegroep hun argumenten toe.

De heer Declercq deelt mee dat het om een unieke regio gaat die ook in het strategisch beleidsplan toerisme en recreatie van Westtoer als zodanig is omschreven.

Inbedding in het landschap

't Groot Gedelf vreest voor het verlies van de bomenrijen. Een equivalent van 101 ha bomen dient voor de doorgang van het kanaal gekapt en heraan geplant te worden.

In de kosten-baten analyse zou geen budget voor heraanplanting voorzien zijn.

De sifon is een belangrijk punt in de omgeving. Het is een kruispunt van toeristische routes en een cruciaal punt in het recreatieve landschap.

't Groot Gedelf wenst voorts te wijzen op volgende aandachtspunten per thema:

Ecologie

- verzilting
- bomenrijen
- natura 2000
- geluid
- licht
- olie en lozingen
- baggerspecie
- proces zelf (beton nodig voor de aanleg van SSW)

Monumenten en landschap

- relictten
- stiltegebied

- historisch landschap

Sociaal-economisch

- landbouwbedrijven
- onteigeningen
- leefsfeer
- hinder werf

Mobiliteit

- kleinmazig netwerk
- lokaal wegtransport

Recreatie – toerisme - horeca

- wandelen
- fietsen
- paardrijden
- recreatieve routes
- bestaande horecazaken
- kunst

3. Kritiek

Punten van kritiek van 't Groot Gedelf op het project Seine – Schelde West:

- het studiegebied is te beperkt;
- alternatieve modi zijn miskend;
- de MKBA (maatschappelijke kosten en baten analyse) is onjuist en onaanvaardbaar;
- het project is onwettelijk;
- gebrek aan Vlaams zeehavenplan.

Gouverneur Breyne stelt dat het kanaal er nu ook is gekomen door kunstwerken. De uitdaging bestaat erin om dezelfde waarde opnieuw te realiseren.

De gouverneurs bevestigen dat de vraag van de actiegroep naar het onderzoek van de alternatieven pertinent is. Ook zij kijken uit naar het onderzoek dat het alternatief van de estuaire vaart en de herkomst en bestemming van de verkeersstromen duidelijk in kaart brengt.

De heer Cromheecke ziet een contradictie in de redenering van de MKBA. SSW is geen Europees project. De berekende winst situeert zich echter wel op Europees niveau. Er wordt van groeiscenario's uitgegaan. Kan die enkel gerealiseerd worden door meer trafiek in Zeebrugge?

Er wordt dieper ingegaan op de eerste drie aangehaalde punten van kritiek:

Te beperkt studiegebied:

- De heer Vansteelandt stelt vast dat er een PLAN MER opgesteld wordt voor SSW en voor SHIP (strategisch havenplan Zeebrugge). Men zou die twee processen aan mekaar moeten koppelen.

Als het Schipdonkkanaal aangekoppeld wordt aan de voorhaven, ontstaat er met de bestaande zeesluizen een substantieel risico op congestie. Men kan de tweede zeesluis besparen indien er geen koppeling komt.

Men moet de investering in de Van Damme sluis meenemen in de kosten - baten analyse van SSW.

- Problematiek van de reeks aftakkingen richting Frankrijk (De heer Vansteelandt verwijst naar de nota hierover in het Tijdschrift Water).

- Waterdebiet en verzilting: in Terneuzen heeft men een hele reeks zoutwerende maatregelen. Zo bepaalt het tractaat met Terneuzen dat 13m³ per seconde over een periode van 2m moet passeren. Er zijn al veel perioden geweest dat men onder dat peil zat. Het gaat om een maatregel om het zoute water te spuien. De heer Vansteelandt wijst erop dat het zoute water oprukt tot aan Sidmar. Het is belangrijk om aandacht te hebben voor de debietsverdeling rond Gent: in droge perioden moet alles naar Terneuzen. Er is geen water over voor het SDK.
- De heer Vansteelandt vervolgt dat er te weinig informatie beschikbaar is over de waterverliezen. Bij aankoppeling van het SDK verdubbelt het aantal liter water. De waterbalans is niet sluitend in het MKBA.
- Per jaar is er 10 miljoen m³ nodig voor de polders. Waar zal men dat water halen? In Frankrijk legt men hiervoor spaarbekkens aan, hier is dat niet voorzien.
- Het Lisseweegs Vaardeken verzilt. De watermaatschappij van Knokke-Heist wil water winnen uit Leopoldskanaal. Dit zal niet kunnen als SSW er komt.
- Europese kaderrichtlijn water: de kwaliteit van het water mag niet verslechteren maar we stellen het omgekeerde vast. Het aantal mg chloriden wordt overschreden. De sluis van Dudzele zal dat probleem niet oplossen.
- Om de aankoppelingsproblemen te verhelpen, moeten naast een bijkomende zeesluis ook andere maatregelen genomen worden.

Gouverneur Denys bevestigt dat men de resultaten van de studies m.b.t. de verzilting en waterbalans moet afwachten om over deze punten duidelijkheid te krijgen.

Mevrouw Ellen Maes pikt in op de aandachtspunten van 't Groot Gedelf m.b.t. de begroting van het project. De sluis op het verbindingskanaal is opgenomen in de kosten – baten analyse.

Alternat modi miskend:

- Estuaire vaart: de actiegroep citeert minister Kris Peeters. Men zou afbreuk doen aan de cijfers die geraamd werden voor de groei van de estuaire vaart. Gouverneur Denys begrijpt dat de estuaire vaart een alternatief biedt voor transport naar het oosten, maar stelt zich vragen bij de alternatieven voor verkeersbewegingen naar het zuiden.
- Short Sea Shipping
- Spoor: de actiegroep citeert de heer Colpaert. De capaciteit kan nog verdubbeld worden.

MKBA is onjuist en onaanvaardbaar

- M.b.t. de trafiekprognose stelt 't Groot Gedelf dat de principes van SSW niet sporen met de principes van de doorgang in Frankrijk, waar de bruggen slechts een hoogte van 5,25m toelaten.
- Het Tritel-model is een ruwe benadering. De estuaire vaart kan Duitsland bedienen.
- Van alle transport naar Frankrijk zegt men dat 40% via het SDK zal gaan, maar men geraakt niet onder de eerste brug door.
- De haalbaarheidsstudie maakt melding van "27% van alle containers via SDK" maar 18% van de trafieken zou in oostelijke richting gaan en slechts 9% in zuidelijke richting. De bestemmingen in oostelijke richting zijn te bereiken via alternatieve modi. De kruiplijncoasters gaan tot in Basel. De stelling dat zo'n

26% van de goederen die door Zeebrugge verdeeld worden, via SSW zouden worden verdeeld, dient m.a.w. nader onderzocht te worden.

- De conclusie van het voorgaande is dat grote trafieken (4 of 3 lagen containers) naar Frankrijk (dus zuidelijke richting) niet mogelijk zijn door de incongruentie van de projecten en dat er reeds alternatieven bestaan voor transporten in oostelijke richting.
- De actiegroep is bezorgd omdat op deze hypothesen de baten zijn berekend.
- De IRR (internal rate of return) is gemaakt op basis van een te lage kostprijs. De IRR moet berekend worden op een kostprijs van 630 miljoen euro. Men verklaart openlijk en officieel dat de kostprijs van het project 630 miljoen euro zal bedragen. Dan moet men ook de waarde van de overeenstemmende IRR aanpassen, want deze is berekend op een kostprijs van ca 500 miljoen euro. Bij een kostprijs van 630 miljoen euro is het project immers al onrendabel.
- Vraag naar onderzoek van toegevoegde waarde.
- De MKBA dient tevens de verkeersstroom naar Nederland mee te nemen en een mobiliteitsstudie m.b.t. het verkeer in en rond Maldegem, waar door de verbreding van het kanaal het noordelijke gebied van het Meetjesland in een isolement dreigt te belanden.

De heer Van Maele bezorgt de gouverneur van Oost-Vlaanderen ter bijkomende informatie bij de huidige discussie een schrijven van het Schipdonkcomité van Maldegem.

Het beslist beleid (AX, spoorinfrastructuur, estuaire vaart) en de reeds gestarte investeringen, die al veel geld van de belastingbetaler vragen, moeten geëvalueerd worden in het licht van de actuele wereldcrisis en recessie die alleen nog maar erger wordt; en dit gericht naar de noden van bijkomende investeringen, in een wereld die op regionaal vlak nooit meer dezelfde zal zijn. (Clement De Meersman)

De combinatie van de aansluiting van het Schipdonkkanaal op het Boudewijnkanaal, de AX en de spoorweg legt een hypotheek op de leefbaarheid van Dudzele.

4. Bespreking van de milderende maatregelen

't Groot Gedelf is principeel en overwogen tegenstander van het project SSW en wenst daarom niet in te gaan op de vraag naar het meedenken over milderende en compenserende maatregelen.

5. Varia

Samenstelling Stakeholders Forum

De gouverneurs gaan niet in op de vraag om de vertegenwoordiging in het Stakeholders Forum uit te breiden omdat het nu reeds om een grote groep deelnemers gaat. De gouverneurs menen te kunnen veronderstellen dat de verschillende belangengroepen met mekaar communiceren om hun vertegenwoordiging in het SHF representatief te maken.

De verslaggever

De voorzitters

Liesbeth De Clercq
adjunct van de directeur

6

Paul Breyne
gouverneur

André Denys
gouverneur