

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2008-2009

1 april 2009

**VERZOEKSCHRIFT**

**over de verbreding van het Schipdonkkanaal**

**VERSLAG**

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie  
uitgebracht door mevrouw Fientje Moerman en de heer Johan Deckmyn**

*Samenstelling van de commissie:*

*Voorzitter:* de heer Marc van den Abeelen.

*Vaste leden:*

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde; de heer Jos De Meyer, mevrouw Cindy Franssen, de heren Frans Peeters, Johan Sauwens; de dames Annick De Ridder, Fientje Moerman, de heer Marc van den Abeelen; de heren Philippe De Coene, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

*Plaatsvervangers:*

de heer Frank Creyelman, mevrouw Katleen Martens, de heren Wim Van Dijck, Christian Verougstraete, Frans Wymeersch; de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Dirk de Kort; de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen; mevrouw Els Robeyns, de heren Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

*Toegevoegde leden:*

de heer Jan Peumans;  
de heer Eloi Glorieux.

## INHOUD

	Blz.
I. Procedure.....	4
II. Inhoud van het verzoekschrift.....	4
III. Bespreking: hoorzitting met de eerste ondertekenaar en een raadsman.....	4
1. Toelichting door de eerste ondertekenaar en zijn raadsman .....	4
2. Vraagstelling door de leden .....	8
3. Antwoorden van de gehoorde .....	10
4. Bijkomende vragen en antwoorden .....	12
IV. Opvolgingshoorzitting van 10 februari 2009 .....	14
1. Toelichting door de heer Leo Clinckers, gedelegeerd bestuurder Waterwegen & Zeekanaal	14
2. Vraagstelling door de leden .....	19
3. Antwoorden van de heer Leo Clinckers .....	21
4. Bijkomende vragen en antwoorden .....	23
5. Toelichting door professor dr. Georges Allaert, hoogleraar Ruimtelijke Economie en Planning UGent.....	23
6. Vraagstelling door de leden .....	25
7. Antwoorden van de heer Georges Allaert .....	26
8. Toelichting door de heer Joachim Coens, voorzitter en gedelegeerd bestuurder van het Havenbestuur Zeebrugge .....	27
9. Vraagstelling door de leden .....	28
10. Antwoorden van de heer Joachim Coens .....	29
11. Bijkomende vragen en antwoorden .....	30
12. Toelichting door de heer Patrick Meire, hoofd Ecosystem Management Research Group Universiteit Antwerpen.....	31
13. Vraagstelling door de leden .....	34
14. Antwoorden van de heer Patrick Meire.....	35
V. Conclusie .....	36

---

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde op 10 juni 2008 een hoorzitting met 't Groot Gedelf over het ingediende verzoekschrift over de verbreding van het Schipdonkkanaal.

Op dinsdag 10 februari 2009 werd er een opvolgingshoorzitting georganiseerd met de heer Leo Clinckers, gedelegeerd bestuurder Waterwegen & Zeekanaal (W&Z), de heer Joachim Coens, gedelegeerd bestuurder Havenbestuur Brugge-Zeebrugge, professor dr. Patrick Meire, Ecosystem Management Research Group Universiteit Antwerpen en professor dr. Georges Allaert, hoogleraar Ruimtelijke Economie en Planning UGent.

De commissie besliste na de opvolgingshoorzitting in februari 2009 dat eerst de beloofde documenten (MKBA's (maatschappelijke kosten-batenanalyse) van de haven Zeebrugge en de Waaslandhaven, repliek op studie die door gouverneurs werd uitgevoerd, studie over het verkeersmanagement Brugge enzovoort) dienden aangeleverd te worden. Deze beloofde documentatie werd echter slechts sporadisch en gedeeltelijk bezorgd aan de commissie.

Uiteindelijk stelde de meerderheid van de commissie op 31 maart 2009 tijdens een regeling van de werkzaamheden vast dat de commissie niet alle elementen heeft om een conclusie te treffen over de grond van dit verzoekschrift.

## I. PROCEDURE

Op 10 april 2008 diende de heer Stefaan Declercq namens 't Groot Gedelf bij de voorzitter van het Vlaams Parlement een verzoekschrift in over de verbreding van het Schipdonkkanaal (verzoekschrift nr. 8 (2007-2008)).

Dit verzoekschrift werd op 15 april 2008 ontvanke-lijk verklaard door de voorzitter van het Vlaams Parlement en voor verdere behandeling verwezen naar de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie. Het verzoekschrift werd aan de commissieleden overgemaakt.

Er dient opgemerkt te worden dat de voorzitter van het Vlaams Parlement in haar brief van 15 april 2008 aan de heer Declercq opmerkte dat het collectief verzoekschrift over de vereiste 15.000 handtekeningen beschikt.

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie besliste om de eerste verzoeker en een raadsman de mogelijkheid te verlenen om gehoord te worden in de commissie.

Deze hoorzitting vond plaats op dinsdag 10 juni 2008.

## II. INHOUD VAN HET VERZOEKSCHRIFT

De verzoekers zijn van oordeel dat de verbreding van het Schipdonkkanaal, in het kader van het project Seine-Schelde-West (SSW), een negatieve impact heeft op onder meer menselijk, sociaal-economisch, ecologisch vlak en op vlak van ruimtelijke ordening. Ze menen dat er voor de ontwikkeling van de haven van Zeebrugge betere alternatieven bestaan.

De verzoekers vragen dat de Vlaamse overheid dit project afvoert en een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) opstelt voor de afschaffing van de reservatiezone.

## III. BESPREKING: HOORZITTING MET DE EERSTE ONDERTEKENAAR EN EEN RAADSMAN

### 1. Toelichting door de eerste ondertekenaar en zijn raadsman

**De voorzitter:** Het is de tweede keer dat het Vlaams Parlement een verzoekschrift behandelt dat door zoveel mensen getekend is. We zijn blij om deze vorm van directe democratie.

**De heer Stefaan Declercq:** 't Groot Gedelf is een apolitieke burgerbeweging die het niet pikt dat een van de mooiste streken van Vlaanderen, met name de Damse Polder en het Meetjesland, opgeofferd wordt aan een duwvaartkanaal. De petitie is inmiddels ondertekend door meer dan 30.000 personen wat er toch op wijst dat het project op weinig sympathie kan rekenen bij de bevolking. Zeebrugge is zeer ambitieus en ambitie is een goede eigenschap. Het wil zo snel mogelijk van 2 miljoen TEU (twenty feet equivalent unit) naar 5 miljoen TEU of 3 miljoen containers per jaar. Wij zijn voorstander van economische ontwikkeling op voorwaarde dat het gebeurt in een bepaalde maatschappelijke context en met voldoende toegevoegde waarde op het vlak van werkgelegenheid en econo-

mie. Het project Seine-Schelde-West is in een fase gekomen waarbij de maatschappelijke kosten-baten-analyse is voorgesteld. De MER (milieu-effectenrapportage) is nog niet klaar. Op basis van de MER en de MKBA zal de Vlaamse Regering een beslissing nemen om al dan niet met het project door te gaan.

Volgens ons is de MKBA trouwens helemaal niet klaar. Zo is er geen duidelijkheid over de technische haalbaarheid van het project. Uit de onvolledige MKBA blijkt dat het project rendabel zou zijn bij een constante hoge groei en vanuit een internationaal standpunt. Wij gaan niet akkoord met dat internationale standpunt. Het betreft immers een Vlaams project, te betalen door de Vlaamse belastingbetaler. Die wordt onteigend en moet toezien hoe de natuur kapotgemaakt wordt. De voordelen zijn dus voornamelijk voor het buitenland, met name voor Frankrijk en Nederland. Het nationale standpunt is dus het enige correcte en daarin moeten baten en kosten op Vlaams vlak worden afgewogen. We kunnen aantonen dat in dit dossier de baten veel te hoog en de kosten veel te laag zijn uitgerekend. Bij een kostenverhoging van 20% zijn trouwens alle alternatieven onrendabel. Bij de meeste projecten wordt de kostprijs met een factor 2 of 3 overschreden. Dat is dus een zeer krappe marge.

Voor de studie van het project SSW werd een klankbordgroep in het leven geroepen met de bedoeling alles open en sereen te laten verlopen. Er was een bericht dat het project haalbaar en betaalbaar is zonder rekening te houden met de opmerkingen van de klankbordgroep op de oorspronkelijke MKBA. Er zijn tien basisbeginselen. Naarmate het project langer duurt, worden die beginselen minder en minder gevolgd. Het Vlaams Gewest heeft een MaIS-studie (MaIS: maatschappelijke-impactstudie) uitgevoerd op basis waarvan het strategisch plan van de haven Zeebrugge-2004 werd bepaald. Daaruit blijkt dat de beste manier om Zeebrugge te ontsluiten op het vlak van ecologie en economie de estuaire vaart en het spoor zijn en niet een kanaal. Die studie heeft blijkbaar bijzonder weinig indruk gemaakt.

Een derde aspect is de timing. Een beetje realiteitszin maakt duidelijk dat het project pas in 2025 klaar kan zijn. Dat betekent zeventien jaar miserie. Werkgelegenheid en andere facetten worden zo lang opzij geschoven. Timing is dus bijzonder belangrijk, ook in de bepaling van de alternatieven.

De Vlaamse Regering heeft een aantal beslissingen genomen over de ontsluiting van de kusthavens, op de eerste plaats over het kanaal Gent-Brugge- Oost-

ende. De aanpassing van de brug in Steenbrugge wijst erop dat er trafiek zal blijven op het kanaal. De estuaire vaart wordt steeds in een slecht daglicht gesteld maar is nota bene een prachtig initiatief van de Vlaamse Regering met enorm veel mogelijkheden. De mogelijkheden van de estuaire vaart worden trouwens systematisch weggemoffeld. Ook het spoor biedt enorme mogelijkheden. Er is een goedgekeurd investeringsplan van Infrabel tot en met 2018. Tot slot is er ook de AX, de verbinding tussen de N49 en de N31.

De MKBA vergelijkt het project SSW met het nulalternatief, dus alleen met het kanaal Gent-Brugge-Oostende, terwijl de estuaire vaart, het spoor en de AX niet ernstig worden meegerekend. Dat is onaanvaardbaar.

Ons eerste fundamentele bezwaar is dat het studiegebied te beperkt is. Als men de pretentie heeft om miljoenen containers, afkomstig van overal ter wereld, af te voeren via een kanaal naar het binnenland, mag men toch minstens de moeite nemen om de voorharen en de sluizen van Zeebrugge te bestuderen. Die hebben immers ook consequenties op logistiek, op ecologisch en op investeringsvlak. De alternatieven zijn miskend. Het project is technisch onhaalbaar, door de waterhuishouding, de verzilting en de ecologie is het onwettig.

**De heer Paul Vansteelandt:** Het studiegebied van de MKBA is te klein. Het onderzoekt de sluizen van Schipdonk tot in Dudzele. Bovenstrooms in het Scheldebekken zijn er tal van aftappingen, onder meer richting Duinkerke. Op bepaalde momenten hebben Leie en Schelde een negatief debiet en lopen ze in de richting van Frankrijk. Anderzijds zijn er ook aftappingen richting Terneuzen. Met Nederland is er een traktaat afgesloten dat bepaalt dat minimum 13 m<sup>3</sup>/s zoet water doorstroomt, ten einde het zout water buiten te houden aan de zeesluizen. In 2003 was er gedurende ongeveer acht maanden te weinig water, namelijk minder dan 13 m<sup>3</sup>/s. De Nederlanders zouden om die reden moeilijk kunnen doen.

De debietsverdeling in het Gentse: aanvoer van Leie- en Scheldewater dat vervolgens verdeeld wordt in de richting van de Schelde. Het is normaal dat de natuurlijke afstroming gebeurt richting Schelde. Professor Meire meldt dat er zelfs nu al negatieve debieten zijn richting Ringvaart in Melle. Het komt erop neer dat de afstroming richting Zeebrugge geen druppel water over heeft voor de voeding van het Schipdonkkanaal.

In de zeehaven van Zeebrugge zijn de dokken en het Boudewijnkanaal aan het verzilten. Er worden zoutconcentraties van 25 gram chloriden per liter gemeten. Het gaat om een oppervlakte van ongeveer 400 hectaren. Het grondwater en de aanpalende waterlopen zijn ook aan het verzilten. Het is blijkbaar een kanker die uitzwermt.

De verzilting ontstaat aan de zeesluis, de Vandamme-sluis. Per versassing vloeit 33.000 m<sup>3</sup> water vanuit de achterhaven richting zee. Het komt erop neer dat men 6 m<sup>3</sup> zoet water per seconde nodig heeft terwijl de Gentse regio geen druppel, geen m<sup>3</sup> voeding krijgt. Om het verlies aan zoet water te compenseren, moet er zeewater binnenkomen aan 30 g/l. Per versassing komt er dus 1000 ton zout binnen. Omgerekend aan een gemiddelde van 15 versassingen komt dat neer op 1500 tientonnens gevuld met zeezout per dag. Door het Schipdonkkanaal aan te koppelen, wordt het aantal versassingen verdubbeld.

Het studiegebied Schipdonkkanaal begint aan de Schipdonksluis en eindigt aan het Boudewijnkanaal. 't Groot Gedelf stelt dat het studiegebied te klein is en moet doorgetrokken worden tot aan de containerhaven, de plaats waar de megacarriers gelost worden en overgeladen worden op estuaire en binnenschepen. Ter hoogte van de sluis van Dudzele wil men nu het zeewater tegenhouden. Daar is geen enkele stroming. De enige mogelijkheid is de schepen optillen en over de sluis te plaatsen.

De basismilieukwaliteitsnorm voor oppervlaktewater is 200 mg chloride per liter. Op dit moment worden er waarden gehaald tot 25.000 mg/l. De VLAREM-wetgeving (VLAREM: Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning) wordt dus met de voeten getreden. De Europese kaderrichtlijn water en het decreet integraal waterbeleid stellen duidelijk dat de bestaande waterlichamen niet mogen verslechteren. Kortom, de aankoppeling van het Schipdonkkanaal aan de achterhaven van Zeebrugge is niet alleen technisch onhaalbaar maar ook onwettig.

De megacarriers worden gelost in de voorhaven. Dat betekent dat de binnenschepen van het Schipdonkkanaal dwars door de haven moeten via de zeesluis tot in de containerhaven. Dat betekent dat er een twintigtal bijkomende versassingen nodig zijn. De aankoppeling van het Schipdonkkanaal vergt dus een bijkomende sluis. Eén dag op vier raken de binnenschepen trouwens niet in de voorhaven onder meer door de deiningen.

De tijdswinst is nihil want de schepen moeten nu drie in plaats van twee sluisen passeren, richting Antwerpen zijn het zelfs vijf sluisen. Via de estuaire vaart moeten de schepen geen enkele sluis passeren. Het is ook onaanvaardbaar dat de lozing van 15.000 ton zout verdubbeld wordt. Dat is een groot milieuschandaal.

Voorts klagen we ook de gecompartmenteerde behandeling van de plan-MER's aan. Het is niet correct dat het projectgebied beperkt is tot een deel van het geheel.

**De heer Stefaan Declercq:** Ik wil er nog even aan toevoegen dat SSW geen oplossing biedt voor de ontsluiting van Oostende. Het traject loopt immers van Oostende, over Brugge naar Zeebrugge en dan via het SSW naar het Schipdonkkanaal. Dat betekent een omweg, tijdverlies, maar bovendien twee bijkomende sluispassages. Het is geen oplossing voor de haven van Oostende. We wensen er ook op te wijzen dat van alle scheepvaart die nu langs de Brugse Ring passeert hooguit 23% uit Zeebrugge komt, de rest komt uit Oostende. In tonnage is dat percentage anders, maar de tonnage bepaalt de congestie niet.

Er zijn echter alternatieven. Een eerste is een opwaardering van het kanaal Oostende-Brugge-Gent en de estuaire vaart. De estuaire vaart verloopt van Oostende en Zeebrugge naar Antwerpen maar passeert Terneuzen van waaruit de rest van het hinterland bereikbaar is. Dan is het mogelijk om via het Albertkanaal en Antwerpen tot in Luik te varen. Momenteel vaart het estuaire schip, de Amberes, drie maal per week heen en terug tussen Zeebrugge en Meerhout. Dat kent een groot succes. Het Vlaamse Gewest heeft subsidies toegekend, maar de uitbaters zeggen dat ze zelfs zonder die subsidies de diensten op een rendabele wijze kunnen waarborgen.

Er is ook een verbinding met Willebroek. In tegenstelling tot algemeen gedacht, kunnen de estuaire schepen ook via de Leie de SSW-verbinding bereiken. De enige beperking die daar geldt, zijn de bruggen. Die vormen even goed een beperking voor alle andere konvoeien die die richting uitgaan. Voorts zijn er ook carcarriers die van Zeebrugge richting Antwerpen varen.

Minister-president Kris Peeters zegt: "Op termijn kan via estuaire vaart een volume van 790.000 TEU per jaar naar het binnenland en het Rijngebied vervoerd worden. Dat is het equivalent van een trafiek

van 500.000 vrachtwagens of ruim 9000 traditionele binnenschepen door Brugge per jaar.” Dat komt neer op een ‘modal split’ van 32%, alleen voor de estuaire vaart.

Een volgend alternatief is het spoor. Er is een investeringsprogramma voor een uitbreiding van het spoor tussen Zeebrugge en Brugge richting Gent. Er zijn eveneens verbindingen mogelijk vanuit Brugge via lijn 66 naar Kortrijk. Als alle beslissingen uitgevoerd worden, kan het spoor 4 miljoen containers of 6,6 miljoen TEU per jaar en per rijrichting naar en vanuit Zeebrugge vervoeren per spoor.

De eerste belangrijke opmerking bij de MKBA gaat over de niet-becijferde en de te laag ingeschatte kosten. Er is een tweede zeesluis nodig om de congestie in de zeehaven op te lossen, die is niet in de berekeningen opgenomen. In plaats van een realistische gemiddelde doorvoertijd in de Vandammesluis van 3 uur aan te nemen, gaat de studie uit van een doorvoertijd van een uur. Het argument is dat er bijkomende investeringen gedaan zullen worden, maar die investeringen maken geen deel uit van de kostenberekening.

Het kruisen van de infrastructuur. Voor de verbinding met het Boudewijnkanaal moeten alle leidingen van Distrigas en Fluxys verlegd worden. Daarenboven zijn grote werken nodig om AX en het spoor te dwarsen. Die kosten zijn niet opgenomen in de begroting. In de basisbeginselen was sprake van 24 bruggen en het behoud van alle connecties. In de MKBA schieten er nog amper zestien bruggen over, een derde is plotseling verdwenen. De kosten voor de verbindingswegen naar de bruggen maken evenmin deel uit van de MKBA.

Ook de compensaties van natuur en bos zijn weggelaten. In Damme alleen al gaat het om 15.000 bomen, over het volledige traject om 30.000 bomen. Men beweert dat er efficiënte maatregelen zijn tegen de verzilting, maar ze maken geen deel uit van de MKBA en ze zijn evenmin begroot. Het grondverzet en de onteigeningen zijn maar gedeeltelijk opgenomen en aan een zeer lage prijs geschat. Met de devaluatie van het onroerend goed wordt geen rekening gehouden.

Ter vergelijking hebben we het project Seine-Schelde bestudeerd. Dat is een Europees project dat de verbinding maakt tussen Compiègne en Cambrai via een kanaal met hetzelfde gabariet als SSW. De kosten

stijgen jaarlijks, momenteel al 4000 miljoen euro of 38 miljoen euro per kilometer. Het Schipdonkkanaal is 45 kilometer lang, dat zou dus 1700 miljoen euro betekenen. De MKBA begroot het project echter op 500 miljoen euro. De conclusie is dan ook dat de kosten schromelijk onderschat zijn. Ik herinner er ook aan dat 20% extra kosten het project onrendabel maakt.

Ook de trafiekprognose is waardeloos want ze negeert totaal de ‘modal split’ ingevolge beslist beleid. Het vergelijkingspunt is het nulalternatief. Bovendien kannibaliseert SSW de estuaire vaart en het spoor: van 790.000 TEU naar 250.000 TEU voor de estuaire vaart, van 40 naar 33% voor het spoor.

Kortom, de baten zijn onverantwoord hoog ingeschat. De trafiekprognose is waardeloos. SSW kannibaliseert het beslist beleid van de Vlaamse Regering. De congestie van Brugge is overschat. De havenontvangsten passen volgens economen niet in dit plaatje, de tewerkstellingsbaten evenmin. Er is immers geen werkgelegenheidsprobleem. De heer Pierre Kerckaert, administrateur-generaal van de MBZ (Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen nv) heeft trouwens gezegd dat het nodig is werkrachten aan te trekken uit de Oost-Europese landen en Frankrijk om in Zeebrugge de dienst te verzekeren.

Er is geen omvattende visie. De evolutie van de andere havens wordt niet in rekening gebracht. De groei van de trafiek wordt als eindeloos beschouwd. De prijs van de olie kan echter een rem leggen op de wereldhandel. De vooropgestelde trafiek is trouwens ondraaglijk voor de regio. Wij pleiten voor een minimum aan realiteitszin.

Het standpunt van 't Groot Gedelf is dat het project onwettig en technisch niet haalbaar is. De MKBA is zwaar negatief. Er zijn alternatieven die economisch rendabel, ecologisch verantwoord en onmiddellijk inzetbaar zijn. De studie gaat uit van een regionale visie, blijkbaar is het belangrijkste probleem de bruggen in Brugge. Er is geen integrale benadering en evenmin een maatschappelijk draagvlak.

De ondertekenaars van de petitie vragen het Vlaams Parlement het project SSW onmiddellijk en definitief te laten stopzetten en een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan te laten opmaken ter schrapping van de reservatiezone. De studie blinkt niet uit door onafhankelijkheid en integriteit, daarom vragen ze de studie te laten doorlichten door een groep onafhan-

kelijke experts. De middelen zouden beter aangewend worden voor de opwaardering van het bestaande kanalenstelsel. Zo kan de bestaande infrastructuur optimaal gebruikt worden.

## 2. Vraagstelling door de leden

**Mevrouw Fientje Moerman:** Over hoeveel onteigeningen gaat het precies? Hoeveel van die onteigeningen zijn woningen? Er is ons verzekerd dat een bepaald scenario geen debietproblemen veroorzaakt. Waarom is dat volgens de indieners wel het geval? De verzilting zou tegengegaan worden door kleimatten te leggen in verbindingskanalen en door in de sluis middeleuren aan te brengen. Wat is de mening van de indieners ervan?

**De heer Johan Deckmyn:** Gentenaars begrijpen het belang van havenontsluiting. Ik hoorde trouwens meer kritische opmerkingen over het voordeel van estuaire vaart. Is dat een reëel alternatief? Binnenvaart wordt al jarenlang gepromoot als alternatief, daarom verdienen projecten daarvoor een kans. Ik ben niet overtuigd dat de alternatieven volstaan voor een verdere ontsluiting van de haven van Zeebrugge. De haalbaarheidsstudie beaamt dat. Als niet alle containers afgevoerd kunnen worden over water, zal het wegvervoer toenemen, met allicht veel klachten tot gevolg.

De waterhuishouding en de debietsverdeling zijn ook voor Gent belangrijk, kunnen de indieners het probleem beter uitleggen? Hebben de indieners vertrouwen in de haalbaarheidsstudie die normaal gezien op objectieve parameters stoelt?

Zijn de alternatieven onderzocht? Waarop zijn de voorstellen gebaseerd? Een van de mogelijkheden is een opwaardering van het kanaal Gent-Oostende. Dat veronderstelt een aanpassing van de Gentse Vaart, wat misschien gelijkaardige protesten van de omwonenden zal veroorzaken.

Kortom, ik heb begrip voor het probleem. Politici moeten zich echter baseren op objectieve parameters en cijfers, dat is in het belang van alle burgers, omwonenden van het Schipdonkkanaal, maar ook omwonenden van alternatieve tracés.

**De heer Erik Matthijs:** Ik heb geregeld de klankbordgroep bijgewoond en had de indruk dat de informatie daar correct verstrekt werd. De MaIS-studie pleit vooral voor de opwaardering van het kanaal Oostende-Brugge-Gent.

Ook volgens de MKBA en de milieu-impactanalyse moet het probleem van de waterhuishouding en de verzilting nog verder uitgeklaard worden. Op pagina 132 van de studie staat dat zonder modellering moeilijk kan worden uitgemaakt hoe ver de verzilting zich zal uitstrekken. De enige zekerheid is dat de verzilting zich meer zal manifesteren stroomafwaarts en in de zomer. Uit het onderzoek inzake de waterhuishouding op pagina 83 staat dat “er onder geen beding kan voldaan worden aan de noodzaak om voor het nieuwe kanaal in de eigen watervraag te voorzien, gelet op de problematiek van de verzilting”. Denken de indieners dat de sluis een duurzame oplossing vormt tegen de verzilting en dat de zouttong zich niet zal uitstrekken tot aan de sluis in Eeklo? Kan de zouttong door het infiltreren in de kanaalbodem een invloed uitoefenen op het oppervlaktewater en het grondwater? Wat denken de indieners van de oplossing om grote langsgrachten aan te leggen om het zilte welwater af te voeren?

Het Meetjesland en de streek van Damme zijn agrarische gebieden. In het werkdokument haalbaarheidsstudie SSW wordt heel weinig gezegd over de impact van de ingrepen op de landbouwsector en de in de reservatiezone gelegen landbouwbedrijven. Ik hoop dat de definitieve studie dat euvel herstelt.

**Mevrouw Joke Schauvliege:** Ik pleit voor een snelle beslissing, gebaseerd op objectieve studies, zodat er duidelijkheid komt. Natuurcompensaties, verzilting, watertekort zullen een onderdeel moeten vormen van het plan-MER. De resultaten worden verwacht tegen het einde van 2008. Aan de gouverneurs van Oosten West-Vlaanderen is gevraagd om een gebiedsvisie op te stellen. Een beslissing moet immers gebaseerd zijn op alle relevante elementen. De indieners hebben bedenkingen bij de objectiviteit van de studies. Gelden die opmerkingen ook de klankbordgroep? Stellen de indieners het instrument op zich in vraag?

**De heer Carl Decaluwe:** Als niet-belanghebbende partij, kan ik het dossier met een open geest beoordelen. Het havenbestuur van Zeebrugge is voor het project. Het is niet onlogisch dat andere concurrerende havens bemerkingen hebben.

Klopt het dat er onvoldoende water zal zijn om het Schipdonkkanaal te voeden? Klopt het dat de waterlopen die aansluiting geven op de haven van Zeebrugge, nu al de Europese normen overschrijden? Waarom is duwvaart in de voorhaven onmogelijk? Waarom verbinden de indieners de haven van Oostende aan dit dossier?

Het komt erop aan de pro's en de contra's van alle alternatieven goed af te wegen. Voor mij is de AX echter geen alternatief, ik ben immers voorstander van zoveel mogelijk containervervoer van de weg te halen. Hoe zien de indieners de doorgang van Brugge?

Estuaire vaart is een ander alternatief. Op die manier is het mogelijk om via Gent en Kortrijk naar het Seinebekken te varen. Een schip van 110 meter, de lengte van het laatst gedoopte estuaire schip, kan niet door Kortrijk: niet wegens de bruggen, maar wegens de draaicirkels, 80 meter is het absolute maximum.

Vooraleer definitieve uitspraken te doen, moet het plaatje inderdaad compleet zijn, dus inbegrepen natuurcompensaties.

**De heer Bart Caron:** Vervoer via water is de meest ecologische transportwijze. Dat is een belangrijk uitgangspunt. In Kortrijk zijn er ingrijpende werken aan de gang die het leven rond de rivier sterk beïnvloeden. De SSW is ook ingrijpend. Het kanaal naar Bossuit is aangelegd voor een reusachtige tonnenmaat, maar dient vandaag alleen voor vissers. Het kanaal wordt amper bevaren, niet alleen omdat het niet helemaal afgewerkt is, maar ook omdat de bedrijven langsheen het kanaal andere vervoersmodi hebben gekozen. Er zijn voldoende voorbeelden van heel grote werken die geen enkel economisch rendement hebben gehad.

In welke mate is het kanaal Oostende-Brugge-Gent een daadwerkelijk alternatief? Er zijn heel wat problemen om dat kanaal geschikt te maken voor schepen van meer dan 1350 ton. De impact van de aanpassingswerken beïnvloedt immers de waarde van het alternatief. De doortocht van Brugge met zijn bijzondere historische waarde is daarbij ook een heikel punt.

Specialisten zeggen dat goederen overladen van schip op trein voor een afstand minder dan 500 kilometer economisch niet rendabel is. De kosten van overslag op de trein zijn immers te hoog.

**De heer Bart Van Malderen:** Het Schipdonkkanaal beroert de regio maar ook de beleidsmakers. Het dreigt een symbooldossier te worden voor de rol van de havens en de logistieke functie. Daarom is het belangrijk te oordelen op basis van feiten. Er is dus nog heel wat werk aan de winkel. De MER-studie loopt nog. Studies zijn belangrijk. Dit land heeft een traditie van weinig doordachte grote infrastructuur-

werken. Dat neemt niet weg dat er op een bepaald moment een beslissing moet worden genomen. Voor mensen die in de reservatiestrook wonen, is de onzekerheid immers niet draaglijk.

't Groot Gedelf gaat ervan uit dat een tweede zeesluis in Zeebrugge nodig is. Wat zijn daar de redenen voor? Volgens de administratie zijn er technische oplossingen voor verzilting zoals een middendeur in sluisen of technieken om waterzuinig te versassen. Dat heeft uiteraard een invloed op de watervoorraad. Bij hoge pieken van watertoevoer doet zich daarenboven een soort spui-effect voor waardoor het zoute water doorgespoeld wordt. Dat gaat het verzinken van het zout in de bodem tegen. Wat denken de indieners over die argumenten?

Houden de indieners bij de kostenvergelijking met het project Seine-Schelde ook rekening met de goedkopere varianten voor de verbreding van het Schipdonkkanaal? Variant 3A heeft het enkel over een zuidelijke verbreding en niet over een verbreding over het volledige gabarriet van de twee bestaande kanalen.

Een opwaardering van het kanaal Oostende-Brugge-Gent stuit mogelijks op dezelfde bezwaren van verzilting, onteigening enzovoort. Hebben de indieners onderzocht of schepen met een stapelhoogte van drie tot vier containers op het bestaande waterwegennet dat aansluit op SSW, kunnen varen? De zestien bruggen zouden ophaalbruggen worden. Heeft dat een invloed op de mobiliteit in de regio?

Kan het parlement de studie op een ander moment grondig bespreken?

**De heer Jef Tavernier:** Ook de oorspronkelijke planMER bevatte een aantal alternatieven. Welk van die alternatieven, gebaseerd op de bijkomende trafiek vervoerd via het water, schuiven de sprekers naar voren? Wat betekent dat voor de aanpassingen in Brugge maar ook aan het kanaal Brugge-Gent? Het kanaal Oostende-Brugge is voldoende aangepast. Moet het kanaal schepen tot 1350 ton aankunnen of meer?

Moet er ook geen rekening gehouden worden met de estuaire vaart naar Duitsland via de Rijn? Een verdrievoudiging van de containertrafiek zou slechts zorgen voor de vermenigvuldiging van de werkgelegenheid met 1,4. Klopt dat? Moet er bij het waterverbruik geen rekening gehouden worden met de

verdamping? Een kanaal dat geen water verbruikt, is immers moeilijk haalbaar.

**De heer Jan Peumans:** De indieners zijn erin geslaagd om de uitvoerende macht zenuwachtig te maken. Ze hebben ook knap studiewerk verricht. Mijn ervaring is dat dergelijke studies te veel worden bepaald door juristen en ingenieurs. Het is goed dat er haalbaarheidsstudies zijn, maar de optiek ervan bepaalt veel. De indieners zijn slachtoffer van de geweldige planmatige aanpak van openbare werken. Eerst worden er grote havens aangelegd, pas daarna wordt er aan de verbindingen met het hinterland gedacht. Ondanks de grote plannen van de spoorwegen moet Vlaanderen nu zelfs prefinancieren om Zeebrugge te ontsluiten. Desondanks is er een serieuze achterstand.

De overheid moet leren om de projecten af te werken. De aanslibbing van sommige waterwegen is zo groot dat ze hun normale transportfunctie niet meer kunnen vervullen. Eigenlijk zou de overheid eerst moeten zorgen voor het elementaire onderhoud. Op deze manier kunnen de kleinere waterwegen immers geen alternatief meer vormen.

Veel vragen die vandaag gesteld zijn, zijn eigenlijk vragen voor de minister. Ik zou graag haar mening weten over de argumenten van de actiegroep.

### 3. Antwoorden van de gehoorde

**De heer Stefaan Declercq:** Over het juiste aantal onteigeningen bestaat geen uitsluit. We denken dat er 200 privéwoningen onteigend worden, waarvan een honderdtal in Zomergem. Voorts zijn er belangrijke onteigeningen in de agrarische sector.

**De heer Paul Vansteelandt:** In 1985 is een traktaat tussen België en Nederland uit de jaren zestig vernieuwd. Dat traktaat bepaalt dat er gedurende een tijdspanne van twee maanden minstens 13 m<sup>3</sup> zoet water per seconde moet geleverd worden. De Nederlanders willen de zoute tong die uit de richting van Gent komt, wegspoelen met het zoete water. Uit de grafiek afkomstig van de waterwegen, blijkt dat Vlaanderen gedurende acht maanden minder dan 13 m<sup>3</sup>/s haalde, zelfs met minima tot 5 m<sup>3</sup>/s. Dat betekent dat Nederland België in gebreke kan stellen of moeilijk kan doen bij onderhandelingen over bijkomende sluizen.

Het restdebiet in de richting van Antwerpen is in droge periodes heel beperkt, in bepaalde periodes zijn er zelfs negatieve debieten in de richting van de Ringvaart. Dat betekent dat er voor het Schipdonkkanaal geen druppel water over is. De sluis van Balgerhoeke moet dus het water terugpompen. De studie stopt in Dudzele, maar de binnenschepen varen wel tot in de haven. In de zeeluis is er een verlies van 33.000 m<sup>3</sup> per versassing. Men rekent voor de containervaart op het Schipdonkkanaal bijkomend op een twintigtal scheepsbewegingen. Dat betekent een waterverlies in de zeeluis van 12 m<sup>3</sup>/s. Dat is evenveel dan voor het kanaal Gent-Terneuzen. Dat verlies wordt gecompenseerd met zeewater, en dus dagelijks 20.000 ton zeezout. In de zeehaven van Zeebrugge is geen enkele zoutwering mogelijk. Dat kan zagezegd wel ter hoogte van de sluis van Dudzele, maar het waterpeil is daar gelijk en gedurende tien maanden per jaar is er geen stroming. De enige mogelijkheid bestaat erin een grote kraan te huren en de binnenschepen gevuld met containers van de ene kant naar de andere te plaatsen. Momenteel is de verhouding zo dat er langs de ene kant een concentratie is van 25.000 mg/l terwijl er in het Schipdonkkanaal een concentratie is van 74 mg/l.

**De heer Stefaan Declercq:** De Leie vloeit samen met de Schelde die doorstroomt via Antwerpen naar zee. Eerst is er een kanaal Gent-Terneuzen aangelegd, dat wordt gevoed met water uit de Leie en de Schelde, normaal zoet water. Het kanaal naar Oostende en Brugge moet eveneens voldoende debiet hebben om te vermijden dat zeewater naar binnen stroomt. Nu wil men in Zeebrugge een bijkomend kanaal, dat opnieuw debiet vraagt. Daarvoor is er onvoldoende water. Met de klimatologische veranderingen is er steeds meer water in de winter maar minder in de zomer. Het probleem wordt dus alleen maar erger.

**De heer Paul Vansteelandt:** Er zijn inderdaad maatregelen om de verzilting tegen te gaan. De basis-kwaliteitsnormen voor oppervlaktewater bedragen momenteel 200 mg chloriden per liter. Het decreet Integraal Waterbeleid stelt duidelijk dat de toestand niet mag verslechteren. In het Schipdonkkanaal is de concentratie nu 74 mg/l, dat mag dus niet veranderen. De vermenging van een concentratie van 25.000 mg/l met een concentratie van 74 mg/l zal altijd tot een hogere waarde leiden. De verzilting in het kanaal Gent-Terneuzen reikt tot Gent, Sidmar heeft er problemen mee.

**De heer Stefaan Declercq:** In Zeebrugge speelt een heuse verziltingskringloop. Er zijn twee sluizen. Bij elke versassing vloeit een grote hoeveelheid water, afkomstig uit de achterhaven, naar zee. Telkens een boot naar de voorhaven moet gaat er een enorm volume water mee.

Om het niveau van de kuip die niet in verbinding staat met het achterland, op peil te houden, gebruikt men zeewater. Geleidelijk bereikt het water van de achterhaven op die manier hetzelfde chloridegehalte als dat van de zee. Dat laatste bedraagt normaal 28.000 mg/l, terwijl het oppervlaktewater in de achterhaven nu al 15.000 tot 16.000 mg/l bereikt. De plan-MER geeft al waarden aan van 26.000 mg/l aan de onderzijde van het water, waar de accumulatie van het zout plaatsvindt. De verzilting is dus totaal. De aansluitende vaart van Lissewege bereikt een zoutgehalte van 5000 mg/l terwijl de norm 200 mg/l is. Dit is een milieuschandaal.

Men kan de beschreven waterinvloed beperken door de sluizen in twee op te delen en op die manier het volume te beperken. Met die maatregel vermindert men het effect maar lost men het probleem echter niet op.

**De heer Paul Vansteelandt:** Bovendien wil men vooral de sluis van Balgerhoeke van een dergelijke opsplitsing voorzien, om het volume dat men moet terugpompen te halveren. Ik wijs erop dat natriumchloride niet vermeld werd in het kennisgevingsdossier. Men heeft daar stelselmatig over gezwegen. In de haalbaarheidsstudie heeft men de gegevens uit de MaIS-studie over de waterbalans totaal verzwegen. Er wordt in alle talen gezwegen over de 12 m<sup>3</sup>/s zoet water die men in de haven van Zeebrugge nodig heeft.

Het studiewerk wordt gemanipuleerd, want in de documenten van tien tot twintig jaar geleden vindt men die gegevens wél. Waarom heeft men de studie beperkt tot het traject Dudzele-Schipdonk en niet doorgetrokken tot de voorhaven? Men had SHIP (Strategisch Haveninfrastructuurproject) met Seine-Schelde-West moeten samenvoegen in één plan-MER.

Men mag geen zout water toelaten in het Schipdonkkanaal, want de norm is 74 mg/l. Als het waterpeil hoger is dan het grondwaterpeil in de omgeving, zal het verzilt water echter gaan infiltreren en vervolgens in de kwelgrachten terechtkomen. Men kan die vervolgens doorspoelen met zoet water, maar dat is voor ons al een stap te ver. Dit is gewoon onwettelijk.

Met de verbreding wil men twee vliegen in één klap vangen: een oplossing voor de binnenscheepvaart en een voor de overstromingen in het Gentse. Men zou immers voortaan meer oppervlaktewater kunnen lozen in zee. Dat klopt niet. Het kanaal heeft immers een natte sectie van 150 m<sup>2</sup> ter hoogte van het bakprofiel. Vermenigvuldigd met een maximale snelheid van 0,5 m/s voor de binnenscheepvaart komt men aan 75 m<sup>3</sup>/s water dat men kan lozen. Op het huidige ogenblik loost men al 90 tot 100 m<sup>3</sup>/s in de natte periode, dus meer.

Anderzijds wil men bijkomende pompen plaatsen ter hoogte van Heist. Men vergeet er wel bij te zeggen dat die nu al vermeld staan op het lijstje van vijftien maatregelen die kunnen genomen worden na de overstromingen van 2002 in het Gentse. Zij werden echter niet uitgevoerd. Is men zinnens om te wachten tot het Schipdonkkanaal klaar is in 2025? Waarom worden bijvoorbeeld de pompen in Heist niet onmiddellijk geplaatst? Verder zijn er enorme mogelijkheden op dit vlak in Terneuzen en Duinkerke.

**De heer Stefaan Declercq:** In de technische analyse wordt onomwonden toegegeven dat er geen water is om het kanaal te exploiteren.

**De heer Paul Vansteelandt:** In de haalbaarheidsstudie wordt er toegegeven dat inzake waterhuishouding het kanaal zichzelf moet bedruipen. Men geeft toe dat er geen druppel water ter beschikking is. Er is één plaats waar men het water dat in Zeebrugge verloren gaat, kan terugpompen, met name aan de sluis van Balgerhoeke. Alternatieven om het waterverlies te beperken, zijn het werken met spaarbekkens of met halve sluizen.

Er zijn drie alternatieven voor de verbreding. Het eerste is het nulalternatief, gekoppeld aan de brug van Steenbrugge. Het tweede is het nulalternatief plus, waarin een bakprofiel wordt gemaakt tussen de brug van Steenbrugge en Beernem, waar binnenscheepen elkaar kunnen kruisen. Op verschillende andere plaatsen zit men met een Habitat- of Vogelrichtlijngebied. Het derde is het nulalternatief plus plus. In de plaats van een bakprofiel worden hellende oevers gemaakt. Zij vereisen meer onteigeningen en vergen iets meer aantasting van Vogelrichtlijngebieden.

Wij stellen voor het eerste nulalternatief te kiezen, dat bestaat uit beslist beleid, gekoppeld aan estuaire vaart en spoor. De bestaande Dampoortsluis in Brugge heeft een comfortcapaciteit van maximum 2.300.000 ton. Vandaag passeert er 800.000 tot 900.000 ton,

waarvan twee derden van Oostende afkomstig zijn en een derde van het Boudewijnkanaal. Wij mikken op het continueren hiervan, gekoppeld aan een nieuwe brug in Steenbrugge, en eventueel een uitbreiding van de bedieningstijden van de bruggen in Brugge. De minister-president zei dat met de estuaire vaart 9000 traditionele binnenschepen uit de stad Brugge kunnen gehouden worden.

#### 4. Bijkomende vragen en antwoorden

**De heer Johan Deckmyn:** Ik begrijp dat de haalbaarheidsstudie de visie van de ondertekenaars op de waterhuishouding bevestigt. Die vraag zal aan de regering moeten voorgelegd worden. Dat de studie gemanipuleerd is, lijkt mij een ernstige aantijging.

Het alternatief van de sprekers lijkt mij een stilstand in te houden wat maritieme impact betreft. Bestaat er voldoende steun bij de bevolking voor de alternatieven?

**De heer Paul Vansteelandt:** Ik heb een analyse gemaakt van de trafiekprognose. De hoge groeioprognose mikt voor de haven van Zeebrugge op 94 tot 95 miljoen ton in 2030, vertrekkende van 43 miljoen ton in 2007. In containerhoeveelheden uitgedrukt betekent dit 5.600.000 TEU. Aangezien Zeebrugge een overslaghaven is, moet men vervolgens onderscheid maken tussen roll-on-roll-offschip, of kortweg een roro-schip en lo-lo. Daarbij komt men tot een verdeling van 30%-70%. Bij dat laatste is ook nog een deel dat overgeladen wordt op kleinere zeeschepen ('transshipment'), met name 29%. Uiteindelijk blijft ongeveer 3 miljoen TEU over van de oorspronkelijke 5,6 miljoen TEU.

De estuaire vaart waarover de minister-president sprak, is goed voor 790.000 TEU, waarmee men dus al 32% van de trafiek van Zeebrugge kan vervoeren. In de analyse stelt men echter vast dat de studie de estuaire vaart reduceert tot 250.000 TEU. Het Schipdonkkanaal beconcurrereert haar dus. Ook het spoor valt terug van 40% naar 33%.

Bovendien vergelijkt men met vandaag terwijl men slechts kan starten in 2025. Ondertussen zullen de bestaande en nieuwe containerterminals contracten afsluiten met de uitbaters van het spoor en de estuaire vaart. De zaak zal dus verkocht zijn als het kanaal ter beschikking komt. De haalbaarheidsstudie heeft het voor de binnenvaart over een potentieel van 26%.

Maar bij de berekening heeft men het kanaal wel een competitief voordeel tegenover de andere modi toegekend. Men mag er zeker van zijn dat het werkelijke potentieel niet groter is dan 10% of misschien zelfs maar 5%. De schatting is volledig subjectief.

**Mevrouw Joke Schauvliege:** Heeft u dan ook vragen bij de werking en de objectiviteit van de klankbordgroep? Verzilting is een terechte zorg, maar de studie daarover loopt nog. Als de conclusie problematisch blijkt, ben ik zeker dat de verbreding er niet zal komen.

**De heer Paul Vansteelandt:** Mensen van het streekplatform Meetjesland, die opmerkingen hadden geformuleerd over de haalbaarheidsstudie, kregen te horen dat de klankbordgroep overspoeld is met informatie en dat hij niet alles kan doornemen. Niemand kan nog al die studies in een geheel vatten. Wij hebben vijf tot zes maanden de tijd genomen om het dossier uit te spitten en botsen van de ene verrassing op de andere. Er zijn talloze tegenstrijdigheden. Men moet eens de cijfers over de waterbalans uit de MaIS-studie en deze van de haalbaarheidsstudie naast elkaar leggen. Het is een schandaal.

**De heer Carl Decaluwe:** Waarom is duwvaart in de haven onmogelijk? Graag ook verduidelijking over de haven van Oostende. Ik hoop verder dat estuaire vaart een succesverhaal wordt zoals men voorspiegelt, maar volgens de ondernemers is het nog niet zover. Zonder subsidies zou zij wellicht niet eens begonnen zijn. Bovendien moet men veel moeite doen om via invoegbedrijven goedkope arbeidskrachten te vinden met het oog op de rentabiliteit. Kortrijk zit ook niet te wachten op twintig jaar werken.

Ook over de doortocht van Brugge heb ik zeer grote twijfels. De kleinere schepen verdwijnen stelselmatig. Schepen van 80 tot 85 meter kunnen alleen schuin in de sluisen van Brugge. De alternatieven worden hier gemakkelijker voorgesteld dan ze zijn. Zonder weer andere aanpassingen zijn ze wellicht niet haalbaar. Ze moeten wel mee onderzocht worden.

**De heer Stefaan Declercq:** Het is logisch dat men in de eerste plaats aan de voorhaven van Zeebrugge denkt om de megacarriers te lossen, want daar komen ze aan. Welnu, gesprekken met terminalexploitanten leren dat 25% tot 35% van de tijd de klassieke binnenschepen en duwkonvoeien die voorhaven niet binnen durven. Probleem is storm of zwaar weer en de deining die daar een aantal dagen op volgt. In

de hele haalbaarheidsstudie wordt daar geen woord over gerept. Ook westenwind is een beperking om de haven binnen te komen, want de sluisen blijven dicht.

Wij zeggen niet dat de doortocht van Brugge probleemloos is. Maar men moet wel realistisch zijn: 23% van de schepen die langs de Brugse ringvaart passeren, komen uit Zeebrugge. De andere komen uit Oostende. En voor die laatste vormt het kanaal geen commerciële oplossing, want zij betekent een omweg plus twee bijkomende sluisen. In de MKBA kiest men echter voor het dicht houden van de bruggen in Brugge. Dat is totaal onrealistisch. Men kan toch niet verwachten dat er geen trafiek uit Oostende meer is en geen pleziervaart. Wij verwerpen dat alternatief volledig.

Ook fout is dat de baten van de congestie bij Seine-Schelde-West terecht komen, want ook de 9000 binnenschepen van de estuaire vaart nemen hun deel op. De werkelijkheid wordt volledig scheefgetrokken.

**De heer Paul Vansteelandt:** Men beweert dat de estuaire vaart alleen geschikt is voor Antwerpen en de Rijn. De eerste was Amberes, die tot Meerhout voer over het Albertkanaal. De schipper vertelde ons dat er geen enkel probleem was om door te stoten naar Luik of Maastricht. De tweede, de Deseo, voer naar Willebroek en Brussel. Ook die bestemming wijkt af van de verklaringen.

Ik herinner eraan dat Seine-Schelde opgestart is met 80 miljoen euro Europees geld. Binnen een jaar wordt de tweede sluis van Evergem geopend. Er komen nieuwe sluisen in Sint-Baafs-Vijve en Harelbeke. De Katoennatie, die nu een containerterminal heeft in Wielsbeke, zit daarop te wachten. Nu al is bekend dat men van zodra de sluis klaar is in 2016, met de estuaire vaart naar Wielsbeke zal varen via Terneuzen en Evergem. Men zal er immers op die manier sneller zijn dan als men drie tot vijf uur moet wachten aan de zeesluis.

Kortrijk is inderdaad een serieus probleem. De werken, die thans in uitvoering zijn, zullen de doorgang mogelijk maken van boten van maximum 110 meter. Maar Seine-Schelde moet een kanaal worden ('bateaustrade'). Men mikt op duwvaart met schepen met een lengte tot 230 meter. De problemen met de estuaire vaart in zuidelijke richting zijn dus niet anders dan die voor het duwvaartkanaal dat men nu wil realiseren. Zij vormt dé oplossing.

**De heer Johan Deckmyn:** Is er voldoende lokale steun voor de alternatieve tracés? Bij de estuaire vaart zijn kanttekeningen te maken. Ik verwijs naar het verslag van de infovergadering van het regionaal sociaal-economisch overlegcomité (RESOC) en SERR Meetjesland-Leie-Schelde (SERR: Sociaal-Economische Raad voor de Regio). Men wijst onder andere op de hogere kosten, de beperkingen bij slecht weer en de ongeschiktheid voor bulkgoederen en staal.

**De heer Stefaan Declercq:** Wij spraken met de ingenieur die de berekeningen maakte voor de estuaire schepen. De universiteit van Gent kreeg de opdracht van het Vlaams Gewest om berekeningen te maken over het gedrag van die schepen bij zwaar weer. De Amberes is ontworpen voor een significante golfhoogte van 1,7 meter. Dat laat toe dat het ook buitengaats 95% van de tijd operationeel kan blijven, in functie van de statistische zeecondities tussen Oostende, Zeebrugge en de Scheldemonding. De Amberes bleef feitelijk nog maar één keer liggen vanwege slecht weer. De bewering dat estuaire schepen maar de helft van de tijd kunnen varen, is een leugen. Voor een aak klopt dat, maar niet voor een aangepast schip.

**De heer Jan Peumans:** Het is wel jammer dat door de Amberes twee treinritten per week minder werden gedaan. Een dergelijke modale verschuiving is niet wenselijk. Het verhaal is dus genuanceerder. In de plaats van telkens maar nieuwe projecten te beginnen, zou de overheid eerst moeten investeren in de bestaande waterwegen en hun onderhoud. De argumenten van de sprekers verdienen een antwoord van minister Crevits. Ik heb bewondering voor de onderbouwde argumentatie van de verzoekers.

**De heer Stefaan Declercq:** In de trafiekprognose van Seine-Schelde-West staat zwart op wit dat het én de estuaire vaart én het spoor kannibaliseert. Verder is het zo dat de problemen die estuaire schepen zouden kennen bij de doorvaart van Kortrijk, net zo goed van toepassing zijn op de duwkonvooien die vanuit Seine-Schelde-West komen. Waarom een kanaal van 4500 ton bouwen met een bottleneck in Kortrijk? Er zit er trouwens nog een andere in Compiègne.

**De heer Paul Vansteelandt:** Wij stellen voor om de middelen voor het Schipdonkkanaal in te zetten voor de oplossing van alle knelpunten op het bestaande kanalenet.

**De heer Carl Decaluwe:** Er zijn ook boten van 80 meter die 4500 ton vervoeren en die kunnen vlot door Kortrijk. Het probleem is de lengte. Om langere

boten dan 110 meter toe te laten moet men de halve stad onteigenen, maar dat zal ‘over my dead body’ zijn. (*Opmerkingen*)

**De heer Bart Caron:** Bij de aanpassing van de bruggen in Kortrijk heeft men rekening gehouden met een grotere tonnenmaat dan de initiële plannen. Ze werden tot 1,5 meter hoger gemaakt dan gepland. Welke schepen kunnen er nu wel en niet door? Klopt het dat de berekening is gemaakt voor binnenschepen met een tonnage die de hele Seine-Scheldeverbinding kunnen doorvaren?

**De heer Paul Vansteelandt:** Naast de gewone bestaan ook ‘high cube’-containers, die 30 cm hoger zijn, waardoor nog maar twee in de plaats van drie lagen containers onder de vrije doorvaarthoogte van 7 meter kunnen. Anderzijds is het zo dat ook boten met drie lagen lege containers niet onder dergelijke bruggen kunnen. Daarbij komt dat tegenwoordig op veel waterwegen het water tot een halve meter hoger staat dan normaal. De reden is dat men er anders niet door kan vanwege het slib.

**De heer Stefaan Declercq:** Estuaire schepen worden gebouwd in functie van hun traject. De Waterways bijvoorbeeld, drie estuaire carriers van Cobelfret, zijn gebouwd voor het traject Zeebrugge-Genk. Ze kunnen compacter gemaakt worden dan een duwkonvooi.

#### IV. OPVOLGINGSZITTING VAN 10 FEBRUARI 2009

##### 1. Toelichting door de heer Leo Clinckers, gedelegeerd bestuurder Waterwegen & Zeekanaal

**De heer Leo Clinckers,** gedelegeerd bestuurder Waterwegen & Zeekanaal: De eerste studie was een haalbaarheidsstudie in de periode maart 2007 tot mei 2008. Van juli tot december 2008 zijn er nog aanvullende studies uitgevoerd, die een verdere verfijning van de onderwerpen uit de haalbaarheidsstudie betekenen. Daarnaast zijn er ook andere studies uitgevoerd, namelijk een plan-MER in ontwerp voorgelegd aan de dienst MER in december 2008. De gouverneurs van Oost- en West-Vlaanderen hebben in de periode juli-december 2008 een aanzet tot gebiedsvisie gemaakt. Tot slot is er de ecohydrologische studie die zal lopen tot in het najaar 2009,

omdat nu eenmaal een volledig seizoen moet worden overbrugd.

De kaart van de Europese waterwegen toont dat haast alle havens goed aangesloten zijn op een degelijk netwerk voor de binnenvaart op groot gabarriet. Opvallende ‘missing links’ in onze contreien zijn enerzijds de aansluiting van het Europees binnenvaartnet met Zeebrugge en anderzijds de verbinding tussen het bekken van de Schelde en het bekken van de Seine, de zogenaamde Seine-Schelde-verbinding. Het project is recent door de Franse president prominent naar voren geschoven. Hij wenst ook het dossier van de verbinding tussen Rijn en Rhône opnieuw te openen.

Het Vlaamse deel van het project Seine-Schelde omvat de verbetering van de bevaarbaarheid van bestaande waterwegen voor de klasse Vb tussen Gent en de Franse grens.

Voor het Afleidingskanaal van de Leie, de Seine-Schelde-West wordt de verbreding bestudeerd.

Het bestaande Afleidingskanaal van de Leie is een binnenvaartweg tussen Schipdonk en Balgerhoeke. Tussen Balgerhoeke en Heist is het een afwateringskanaal. Tussen Balgerhoeke en Heist loopt het kanaal parallel met het Leopoldkanaal. De bestaande historische binnenvaartverbinding is het kanaal Gent-Brugge. Het waterpeil in het Leopoldkanaal is 1,5 meter TAW. De Tweede Algemene Waterpassing (TAW) is de referentiehoogte waartegenover hoogtemetingen in België worden uitgedrukt. 1,5 meter TAW is ongeveer 1,50 meter hoger dan het gemiddelde laag water in zee. Het peil van de achterhaven van Zeebrugge is 3,50 meter TAW en het peil van het kanalenstelsel rond Gent, het zogenaamde Groot Pand, is 5,61 meter TAW.

De redenen om thans studiewerk te verrichten rond de SSW zijn verscheiden. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is de verbinding tussen de kusthavens en het binnenvaartnet opengelaten, een aantal trajecten is wel gehandhaafd. De bestaande verbinding van het kanaal Gent-Brugge, die rond Brugge loopt, is inderdaad problematisch voor de binnenvaart, onder meer door de mobiele bruggen te Brugge. Daarenboven is de capaciteit van de Dampoortsluis strikt gelimiteerd tot een capaciteit van 1350 ton. Dat maakt de scheepvaart doorheen Brugge tijdrovend. De capaciteit van die vaarweg is op die plaats beperkt tot ongeveer 2 miljoen ton.

Een recente verkeerstudie heeft uitgewezen dat het wegverkeer op de ring rond Brugge een labiel evenwicht kent dat snel verstoord kan raken. De opengaande bruggen veroorzaken nu al verkeershinder. Bijkomende scheepvaart zou tot verkeerschaos leiden.

Het alternatief via het Afleidingskanaal van de Leie neemt de verkeershinder weg in Brugge, en haalt in de volledige regio vrachtwagens van de weg. Het verbeteren van de aansluiting van de haven van Zeebrugge op het binnenvaartnet versterkt de positie van het binnenvaartnetwerk zelf en dus van de binnenvaart. De havens zijn immers trafiekgenererende polen.

Binnenvaart is tot slot bij uitstek ook een middel om de overlast van vervuiling en geluid tegen te gaan. Het is ook een energievriendelijke modus.

Een haalbaarheidsstudie bestudeert niet de details. Eerst moet immers nagegaan worden of een project haalbaar is op meerdere vlakken: op technisch, economisch, ecologisch, ruimtelijk en maatschappelijk vlak.

Voor de verbreding van het Afleidingskanaal van de Leie tussen Schipdonk en Heist zijn er alternatieven onderzocht. Die bestuderen de varianten van de waterpeilen in het kanaal, van de plaats van de sluisen en van de profielen. De opdracht was het tracé van het Afleidingskanaal van de Leie te volgen en maximaal binnen de reservatiezone op het gewestplan te blijven. Daarom lag het te volgen tracé van het kanaal grotendeels vast. De variabele gegevens worden de bouwstenen genoemd. De sluisen delen het waterwegennet op in panden met een verschillend, normaal waterpeil. De keuze van de inplanting van de sluisen en de keuze van het waterpeil in de panden leidt tot drie onderzochte alternatieven.

Het eerste alternatief is de samenvoeging van Afleidingskanaal en Leopoldkanaal in de zone waar de twee kanalen naast elkaar lopen. Het samenvoegen van deze twee kanalen levert qua ruimte uiteraard meer ruimte dan nodig is voor het kanaal aan te leggen. De twee kanalen hebben een verschillend peil. In dit alternatief werd bij de studie gekozen voor het instellen van het waterpeil van het Leopoldkanaal over de volledige lengte van het kanaal. Dit betekent dat sluisen nodig zijn bij de aansluiting in Schipdonk en bij de aansluiting op de haven.

Een tweede alternatief gaat eveneens uit van de samenvoeging van het Afleidingskanaal en het Leopoldkanaal voorbij Strobrugge, waarbij evenwel het

waterpeil van de achterhaven van Zeebrugge over de volledige lengte van het kanaal wordt ingesteld. Dit houdt in het bouwen van sluisen in Schipdonk en bij de aansluiting op de haven. De laatste sluis dient om het sporadische niveauverschil te overbruggen en de zoutindringing tegen te gaan.

In het derde alternatief blijven het Afleidingskanaal en het Leopoldkanaal afzonderlijk. In dit alternatief wordt het Afleidingskanaal verbreed en komen er sluisen in Balgerhoeke en bij de aansluiting op de haven. Tussen Schipdonk en Balgerhoeke wordt dan het waterpeil van het Groot Pand ingesteld (5,60 meter); tussen Balgerhoeke en de haven het waterpeil van de achterhaven van Zeebrugge.

Ook voor de aansluiting op de achterhaven in Zeebrugge zijn drie varianten onderzocht. De eerste variant is een verbindingskanaal tussen het Afleidingskanaal en het Boudewijnkanaal. Volgens het gewestplan ligt daar trouwens de reservatiezone. De verbinding loopt parallel aan de achterhaven van Zeebrugge, aan de AX en aan de spoorweg.

Een tweede variant is de aansluiting met het Zuidelijk insteeddok. Dit is een korter kanaal dat wel de AX en de spoorweg dwarsst.

Een derde variant is het doortrekken van het Afleidingskanaal tot in de omgeving van de Vandamme-sluis. Dat kanaal dwarsst de AX en de spoorweg. Het kanaal loopt door een ingericht havengebied en ligt niet in de reservatiezone.

Voor het pand Schipdonk-Balgerhoeke is gebleken dat de variant die het dichtst het huidige waterpeil van het Afleidingskanaal benadert, de minste ruimte inneemt. Elk ander kanaal met een lager peil heeft immers een diepere ingraving tot gevolg, waardoor de ruimte-inname vergroot. Door een ander peil dan het huidige in te stellen zal er ook een effect zijn op de waterhuishouding en de ecologie in de omgeving. Minder verschil in waterpeil levert minder invloed op de omgeving en minder grondverzet en betekent ook de minste kost. Het enige minpunt is dat de bruggen in deze variant hoger moeten zijn dan in de andere varianten. Kortom, in de multicriteria-analyse is het derde alternatief voor het vak Schipdonk-Balgerhoeke de beste oplossing.

Voor het pand Balgerhoeke-Zeebrugge is bijna meteen gebleken dat het samenvoegen van de twee kanalen, voorgesteld in de alternatieven 1 en 2 geen goed

idee is, hoewel het qua ruimte-inname de beste oplossing is. Het Afleidingskanaal en het Leopoldkanaal hebben nu eenmaal een verschillende origine en ook een verschillende functie. Het Afleidingskanaal moet ervoor zorgen dat de Leiewaters rechtstreeks naar zee worden afgevoerd. Dit houdt in dat het kanaal ervoor zorgt dat de omgeving van Gent gespaard blijft van wateroverlast. Het Leopoldkanaal is ook een afwateringskanaal, maar voert het water af van de polders en de streek die het doorkruist. Dit betekent dat het peil anders is, namelijk 2 meter lager dan het peil van het Afleidingskanaal.

De keuze voor één waterpeil in één gemeenschappelijke waterloop houdt problemen in. Het kiezen voor het peil van het Leopoldkanaal houdt geen problemen in voor de omliggende gebieden, maar wel voor het Afleidingskanaal van de Leie, omdat een lager peil in het Leopoldkanaal nu eenmaal een kleiner venster geeft voor het lozen van het water in zee. Het hoger peil van het Afleidingskanaal kan problemen geven bij het afwateren van het doorkruiste gebied. De beste oplossing is dus het gescheiden houden van beide kanalen. Dat heeft trouwens ook de kleinste impact op ecologisch vlak en op de waterhuishouding. De verbreding aan de zuideroever van het Afleidingskanaal neemt wel ruimte in, maar finaal is het ook financieel de voordeligste oplossing. Alternatief 3 is uit de multicriteria-analyse naar voren gekomen als de beste oplossing.

De vergelijking van de varianten voor de aansluiting van de haven van Zeebrugge leidt ook duidelijk tot een beste oplossing. De varianten b en c moeten immers de spoorweg en de AX kruisen. Dit betekent dat de spoorweg opgehoogd moet worden. De hellingen van een spoorweg zijn flauw. Daarom nemen ze veel plaats in beslag. De aanpassing van de spoorweg is dan ook een bijzonder dure ingreep. De ophogingen van de spoorweg en de AX geeft ook problemen met aansluitingen van de weg en de spoorweg. De verbinding in variant c, namelijk het verbreden van het Afleidingskanaal en het aansluiten van dit kanaal op de achterhaven van Zeebrugge, voldoet daarenboven niet aan de optie om binnen de reservatiezone te blijven. Variant a is de beste oplossing want deze oplossing maakt het mogelijk de kruising van de AX en van de spoorlijn te maken op het huidige Boudewijnkanaal waar er al een spoorbrug bestaat en de overbrugging van de AX toch moet gebouwd worden.

Kortom de haalbaarheidstudie schuift alternatief 3a naar voren als beste oplossing. De twee kanalen blij-

ven daarbij behouden, er wordt een sluis gebouwd in Balgerhoeke en bij de aansluiting op het Boudewijnkanaal. Door het behoud van het Leopoldkanaal blijven de bomerijen ten noorden van het kanaal behouden. Door een krap profiel te kiezen voor het kanaal zijn er nog optimalisaties mogelijk. De breedte aan de waterlijn van 52 meter bij schuine taluds, kan beperkt worden tot 35 meter door verticale taluds te gebruiken. Zo kan ruimte of bebouwing gespaard worden. Een breder Afleidingskanaal is perfect in te passen in het leefmilieu en de omgeving.

De periode tussen medio 2008 en begin 2009 werd aangewend om een aantal punten van de haalbaarheidsstudie nader uit te diepen. De studies gaan uit van het alternatief 3a en hebben als studieobject de mogelijke maatregelen tegen verzilting, de waterbalans, een meer gedetailleerde afbakening om de grondinname en de onteigeningen beter te kunnen inschatten, de kosten en de baten uitgaande van een aantal bijkomende elementen, de effecten van een nulscenario.

Wat de verziltingsstudie betreft, werd vooreerst de bestaande toestand bekeken.

In de regio Brugge is momenteel geen enkele sluis uitgerust met een systeem van zoutwering. Niettemin worden op het binnenvaartnetwerk en op de grote andere kanalen in het gebied geen klachten over verzilting genoteerd. Hoe dan ook is het interessant te weten welke verzilting er aanwezig is in deze kanalen, waarvan de toestand sinds tientallen jaren onveranderd is.

Onverdund zeewater heeft een saliniteit van 35 ppt (gram per liter water). Water met een saliniteit onder de 0,5 ppt wordt als zoet beschouwd. De grens tussen zwak zoet en matig brak ligt rond 1 ppt. Tussen de zee en het gebied van de achterhaven en het Boudewijnkanaal zijn er twee zeesluizen zonder zoutwering, de Visartsluis en de Vandammesluis. De waarden op het Boudewijnkanaal verminderen van 26 ppt in de buurt van de Visartsluis tot 15 ppt ter hoogte van de Verbindingsluis, die het Boudewijnkanaal aansluit op het kanaal Gent-Oostende.

De waarde van 6 ppt op het kanaal Gent-Oostende is het maximum dat net opwaarts de Verbindingsluis werd genoteerd. Verderop dalen de waarden zeer snel. Ongeveer 800 meter verder, in de Dammepoortsluis, is het water al zoet, met minder dan 0,5 ppt.

In de monding van het Leopoldkanaal is de saliniteit 1,9 ppt; 5,5 kilometer landinwaarts is het 0,8 ppt. Aan de kant van de zee is de saliniteit in het Afleidingskanaal 0,7 ppt; 5,5 kilometer landinwaarts is het al 0,4 ppt.

In het kust- en poldersysteem is het diepere grondwater zout, wat logisch is aangezien het gronden zijn die op de zee gewonnen zijn. Opwaarts van Moerkerke komt geen zout meer voor in het grondwater. De aanwezigheid van zout in het grondwater van de kustpolders is dus een historisch gegeven. Ondanks zout grondwater is het mogelijk er aan landbouw te doen. Sinds het winnen van de polders op de zee is het neerslagwater geleidelijk het zoute grondwater aan het verdringen. Dit zoute grondwater wordt gecontroleerd door het peilbeheer van de polderbesturen. Via een drainagesysteem wordt het zoute water afgevoerd, vooral naar het Leopoldkanaal. Van daaruit wordt het voort naar zee gevoerd. De gemeten gehalten in de poldersloten liggen tussen 0,5 tot 5 ppt.

De sluizen in de regio Brugge zijn niet uitgerust met een systeem dat de indringing van zout water tegengaat. Desondanks is de zoutindringing erg beperkt. Er zijn verschillende voorbeelden van systemen voorhanden, met wisselend rendement op het weren van de zoutindringing. Het meest performante systeem is wat in Frankrijk (Duinkerke) en in Nederland is toegepast, dat systeem is gebaseerd op het feit dat zout water zwaarder is dan zoet. Door op de juiste plaats pompsystemen te plaatsen, kan het zoute water teruggepompt worden naar het zoute systeem. Op die manier is de indringing van zout water te beperken tot minder dan 10 percent. In praktijk beperken deze systemen de zoutinflux tot 2 à 5 percent van de influx zonder zoutwerend systeem. Voor de veiligheid is in het modelonderzoek van Waterwegen & Zeekanaal gerekend met 10 percent.

Zonder dergelijk systeem zou de zouttong in het kanaal ongeveer tot aan de sluis van Balgerhoeke komen. Ingeval een sluis van het type Duinkerke bij de aansluiting van het Verbindingskanaal op het Boudewijnkanaal wordt gebouwd, is er met een zoutinflux van 10 percent, een verzilting op de bodem van het kanaal tot in de omgeving van Moerkerke. Dat is ook de zone waar het kust- en poldersysteem zout is. Door maatregelen als speciale sluizen is het dus mogelijk het probleem van de verzilting te beheersen. Daarenboven zijn er ook nog aanvullende maatregelen mogelijk, zoals drainagegrachten, kanaalafdichtingen waar nodig enzovoort. Deze maatregelen zullen voort onderzocht worden bij de eventuele detailstudie van het project.

Andere berekeningen wijzen uit dat met een constant bovendebiet van 0,5 m<sup>3</sup>/s de verzilting reeds grotendeels beperkt blijft tot het Verbindingskanaal tussen Afleidingskanaal en Boudewijnkanaal. In de plan-Mer, die in ontwerp klaar is, wordt uiteraard nog verder in detail op het aspect verzilting ingegaan. In geval voor het verschutten van schepen een hogere debiet vereist is, kan het volume hoger dan 0,5 m<sup>3</sup>/s teruggepompt worden te Balgerhoeke.

Kortom: het probleem van de verzilting is beheersbaar mits de gepaste infrastructuur gebouwd wordt en er een zeer beperkt debiet is.

Volgende voorbeelden van zoutindringing op waterwegen in Vlaanderen kunnen gegeven worden.

De huidige verzilting reikt in het Boudewijnkanaal tot aan de Verbindingsluis te Brugge, in het kanaal Gent-Brugge tot de omgeving van de Verbindingsluis, in het Afleidingskanaal tot aan de zgn. Zelzatebrug, in de Zeeschelde tot aan de Rupel, in het kanaal Gent-Terneuzen tot aan de Moervaart.

Met de kennis van de behoefte aan zoet water om de zoutindringing binnen aanvaardbare perken te houden, is nagegaan of, uitgaande van het beginsel van de status quo op de wateren rond Gent, er voldoende water ter beschikking is van het systeem. Om de zoutintrusie tegen te gaan is de waterbehoefte 0,5 m<sup>3</sup>/s. Daar bovenop komt het verlies aan water door infiltratie van het kanaal naar de omgeving van 0,05 m<sup>3</sup>/s. In winterse omstandigheden (periode november tot maart) is er zodoende een waterbehoefte van 0,55 m<sup>3</sup>/s. Deze hoeveelheid is ruimschoots voorhanden in het gebied van het Afleidingskanaal zelf. Verder onderzoek is dus niet vereist.

In een zomerperiode moet aan de waterbehoefte 0,15 m<sup>3</sup>/s verdamping worden toegevoegd, wat een totale waterbehoefte geeft van 0,70 m<sup>3</sup>/s. Het gemiddelde gebiedseigen zomerdebiet is echter maar 0,58 m<sup>3</sup>/s. Er moet dus ca 0,1 m<sup>3</sup>/s gevonden worden. Dit is mogelijk door op het Groot Pand en op het Afleidingskanaal van de Leie 10 cm water te bufferen. Dit is voldoende om 70 dagen te overbruggen. Ook hier stelt zich dus geen probleem.

Het minimale gemeten zomerdebiet bedraagt 0,20 m<sup>3</sup>/s. In deze uitzonderlijke omstandigheid geeft een buffering van 10 cm op het Groot Pand en het Afleidingskanaal een voldoende voorraad om zeventien dagen te overbruggen. Ook dit volstaat. Het is trouwens ook mogelijk om in andere bekkens bijkomende

watervoorraad te bufferen om die periodes te overbruggen.

Het moet gezegd dat het over bijzonder lage debieten gaat, namelijk 0,5 m<sup>3</sup>/s. Daarbij weze opgemerkt dat dit debiet berekend is met een influx van 10 percent, in praktijk ligt die influx tussen 2 en 5 percent. In extreme situaties is het daarenboven mogelijk om, zoals het ook gebeurt op het zeekanaal Brussel-Schelde of het Albertkanaal, schepen te groeperen waardoor de sluiskolk optimaler gevuld wordt of om de opwaartse en afwaartse trafiek te combineren, zodat de sluis maar een beweging moet doen.

Ten slotte moet er ook gewezen worden op de functie van het Afleidingskanaal zelf, namelijk hoge waswaters uit het gebied van Gent rechtstreeks naar zee te voeren. Momenteel gaat het om een paar honderden m<sup>3</sup> per seconde. Dat biedt mogelijkheden om de zouttong terug te dringen als ze er toch zou in slagen iets dieper in het kanaal door te dringen.

In afspraak met de haven van Zeebrugge is het daarenboven mogelijk om het Verbindingskanaal zelf te spoelen door een degelijke verdeling te doen tussen de uitwatering in Heist en de uitwatering via het Boudewijnkanaal.

Het Afleidingskanaal moet zijn functie in de waterbeheersing kunnen blijven vervullen. Een verbreed Afleidingskanaal van de Leie biedt meer mogelijkheden om in geval van nood, het Gentse te beschermen tegen wateroverlast. Op 23 januari 2009 moest ongeveer 200 m<sup>3</sup>/s water uit het Gentse afgevoerd worden, hoewel er in ander gebieden geen problemen waren met wateroverlast. Daardoor waren er bijna problemen op het kanaal Plassendale-Nieuwpoort. Heel het systeem werd immers gebruikt voor het bufferen van water. Een verruimd afwateringskanaal van de Leie kan zulke problemen vermijden.

Wat betreft de ruimte-inname kan gesteld worden dat het totale reservatiegebied incl. het bestaande kanaal ca 730 ha beslaat. Voor het nieuwe kanaal stricto sensu, met krap profiel en met bakprofielen, is ongeveer 330 ha nodig. Ongeveer 400 ha van de reservatiezone komt dan vrij door de aanleg van het kanaal. De precieze gegevens zullen pas bekend zijn bij de verfijning van het project. In de reservatiezone liggen ongeveer 500 gebouwen, waarvan 350 niet gevat worden door onteigening ten behoeve van de kanaalwerken. De andere 150 gebouwen worden dus geheel of ten dele gevat door een onteigening voor dit

alternatief. Een gebouw is niet noodzakelijk een huis. De studie is immers uitgevoerd op basis van kadasterplannen en luchtfoto's. Het is ook niet omdat er op het perceel een gebouw staat dat het gebouw in de zone van de werken valt en dus dient onteigend te worden.

De reservatiezone is al gedurende dertig jaar op de gewestplannen van kracht. Uiteraard zijn voor de uitvoering van het project aanpassingen op stedenbouwkundig vlak nodig. Die aanpassingen houden in dat er beslist wordt over het deel van de reservatiezone dat niet aangesneden wordt. De ruimtelijke bestemmingsplannen zijn daar het geëigende middel toe.

Een onderdeel van de haalbaarheidsstudie en haar verdere verfijning, is uiteraard de maatschappelijke kosten-batenanalyse. In de haalbaarheidsstudie werd voor het alternatief 3a een rendement van 6,8 percent in internationale context, 6 percent in Europese context en 4,2 percent op nationaal vlak bekomen. Daarbij werd gerekend met een discontovoet van 4 percent. Dit is een mooi rendement voor een lijninfrastructuur. De lijninfrastructuur, gekoppeld aan een haven, is bij uitstek een internationaal gegeven. De binnenvaart richt zich vooral op een gebied van 50 tot 350 kilometer, daarom liggen de cijfers van het nationale en internationale rendement dicht bij elkaar.

Voor de maatschappelijke kosten-batenanalyse zijn er nog een aantal bijkomende gevoeligheidsanalyses uitgevoerd. De basis daarvan waren onder andere de bemerkingen van de Klankbordgroep die de haalbaarheidstudie begeleidde. Er werden extra kosten gerekend voor de verzilting, daarenboven werden ook de kosten voor het herbouwen van alle bruggen meegerekend.

Aan de batenkant werd een groter aandeel van de estuaire vaart en het spoor op bepaalde bestemmingen berekend, evenals een scenario met een optimistische visie op de ontwikkeling van de maritieme containertrafiek en de weerslag daarvan op de binnenvaarttrafiek. Ten slotte werd ook een combinatie van positieve en negatieve aannames berekend.

Als de estuaire vaart en de spoorweg een groter aandeel hebben, zal het rendement natuurlijk achteruit gaan. Bij bijkomende containertrafiek in de haven van Zeebrugge stijgt het rendement vrij snel. Een combinatie van beide geeft een minder sterke rende-

mentstijging. Voorts zijn er de worstcasescenario's die leiden tot een internationaal rendement tussen de 4 en de 3,5 percent. Bijkomende kosten voor bestrijding verzilting en aanleg bruggen, vermindert de rendementen met 0,3 à 0,4 percent. Dus een erg beperkte impact.

Als het project Seine-Schelde-West niet doorgaat, het zogenaamde nulscenario, zal onvermijdelijk een deel van de potentiële trafiek van het project door het wegverkeer worden verwerkt. De wegenwerken op de grote assen rond Brugge zullen hun effect hebben. Dat zal dan wel de congestie elders versterken, bijvoorbeeld op de ringen rond Brussel, Antwerpen en Gent.

Eens een bepaald volume bereikt is, zal een kleine marginale toename van het wegverkeer leiden tot problemen en files. Bij een nulscenario blijven de problemen rond Brugge bestaan. Als de scheepvaart op het kanaal Gent-Brugge zijn maximum bereikt heeft, vallen er ook grote problemen te verwachten op de ring rond Brugge.

Meer verkeer over de weg heeft ook gevolgen voor de verkeersveiligheid en voor de uitstoot van fijn stof, CO<sub>2</sub> en geluid.

Het nulscenario betekent ook het verbeteren van de estuaire vaart. Die heeft een paar zware beperkingen. Een estuaire schip vergt een hogere investeringskost en een hogere exploitatiekost dan een binnenvaartschip. Het estuaire schip, eigenlijk een klein zeeschip te groot voor de binnenvaart, kan niet varen op het ganse binnenvaartnet. Estuaire vaart is dus enkel bruikbaar op grote routes, met grote volumes en tussen twee specifieke bestemmingen. Tussenstops zijn immers niet rendabel. Daarenboven is het aantal operatoren van de estuaire tegenover binnenvaart zeer beperkt. Estuaire vaart is dus maar interessant naarmate het traject over zee groter is in verhouding tot het traject over de binnenvaartweg. Kortom, het biedt geen volwaardige oplossing.

Ook het spoor wordt dikwijls als een valabel alternatief voor de binnenvaart voorgesteld. Het is echter evident dat het spoor evengoed zijn beperkingen heeft. Het kan maar op specifieke bestemmingen op het bestaand netwerk. Daarenboven is in algemene termen, de binnenvaart gericht op afstanden tussen de 50 en de 350 kilometer, het spoor op afstanden boven de 250 kilometer. Voor afstanden tussen de 50 en de 250 kilometer is het dus geen alternatief.

Uit een studie van Vito (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek) blijkt dat de externe kosten van het goederentransport in 2020, datum waarop in de voorbije haalbaarheidsstudie het SSW-project in exploitatie zou kunnen gaan, voor het wegverkeer beduidend hoger liggen dan voor het spoor en de binnenvaart. De externe kosten van het spoor blijken wel nog bijna dubbel zo groot te zijn als die van de binnenvaart. Het doorrekenen, geheel of ten dele, van externe kosten, zoals het Europees beleid zich voorneemt, kan een zeer belangrijke impact hebben op de tarieven, en dus op de trafieken. Vooral de binnenvaart heeft hier voordeel van. Daarmee heeft de studie geen rekening gehouden.

Het nulscenario heeft ook economische effecten, namelijk het verlies aan arbeidsplaatsen, aan havenontvangsten, aan toegevoegde waarde.

Ik eindig met een visualisatie die duidelijk maakt dat een aangepast Afleidingskanaal van de Leie niet zal leiden tot een rampzalige verwoesting van het landschap. Het verbrede kanaal zal immers nog maar de breedte hebben van sommige bestaande scheepvaartwegen zoals de Leie en de Boven-Schelde, die ongeveer eenzelfde gabarriet hebben.

## 2. Vraagstelling door de leden

**De heer Pieter Huybrechts:** Zout in het grondwater is in bepaalde gebieden een historisch gegeven. Bestaat het gevaar voor een toename van de verzilting van het grond- en oppervlaktewater van de bredere omgeving, in die mate dat vigerende normering voor drinkwatervoorziening, voor natuur, voor landbouw wordt overschreden? Of kan de administratie dat door maatregelen als peilbeheer onder controle houden?

**De heer Jef Tavernier:** De verzilting is inderdaad een cruciale kwestie. Wat is de kostprijs van het nieuwe type sluis dat de verzilting tegengaat? Hoeveel kost dergelijk type meer dan de klassieke sluis? Volstaat de zoetweraanvoer van de Schelde en de Leie om het nieuwe kanaal te voeden en het zoute water buiten te houden? Is er rekening gehouden met de tweede zeesluis in Terneuzen, zeer belangrijk voor de Gentse haven? Daarenboven is er het traktaat met Nederland over de doorstroming van zoet water. Op dit moment zou er al een probleem zijn, een nieuw of breder kanaal kan dat alleen maar verergeren.

De kritiek van de gouverneurs dat de alternatieven niet of te weinig onderzocht zijn, klopt. Ze vragen om de geloofwaardigheid van de economische ken-

getallen van de onderzoeken te laten valideren. Om de doortocht naar Noord-Frankrijk te verzekeren, worden er momenteel werken uitgevoerd in de omgeving van Kortrijk. Voor welk type schepen maken die werken de waterwegen geschikt? Kunnen ook de schepen tot 4500 ton, waarvoor het Seine-Schelde-West-project een verbinding tussen Zeebrugge en Noord-Frankrijk wil maken, door? Dat staat dan los van de vraag of Noord-Frankrijk niet beter bediend wordt via Noord-Franse havens dan via Zeebrugge.

**De heer Carl Decaluwe:** Welke types vaartuigen kunnen nu eigenlijk op welke waterwegen varen? Welke types zullen door Kortrijk varen? Voor de duwvaart zou het om schepen tot 185 meter lang gaan. Is estuaire vaart naar Frankrijk ooit overwogen?

Is dat technisch haalbaar of niet? Is de doortocht van Brugge mogelijk met het nieuwe type van schepen?

Klopt de conclusie dat de verzilting inderdaad een probleem vormt, maar dat het kan opgelost worden? Kunt u bevestigen dat ook het probleem van de watertoevoer in alle seizoenen oplosbaar is? Wat zijn de maatschappelijke kosten, naast de economische die in de kosten-batenanalyse aan bod komen?

**De heer Jan Peumans:** Hoe zit het met de verbetering van het kanaal Gent-Brugge en de uitbouw van de kustvaart op de Scheldemonding, die beide eveneens in de bindende bepalingen van het RSV voorkomen?

De mogelijkheden die de kustvaart biedt, moeten ruim bestudeerd worden, dus niet alleen voor estuaire schepen maar ook voor zeerivierschepen, kruiplijncoasters en shortseaschepen.

Ik herinner aan de voorstelling van het Horizonplan 2013 van de waterwegbeheerders. Hoe verhoudt een en ander zich tot de investeringen in het Albertkanaal en het kanaal Gent-Terneuzen? Dat is relevant voor de estuaire vaart, die ook gebeurt tussen Zeebrugge en Meerhout.

De gouverneurs Denys en Breyne stellen in de aanbevelingen van de gebiedsvisie Schelde-Seine-West, die zij in 2008 opstelden, dat de huidige projectstructuur door de stakeholders als eerder ongelukkig en weinig transparant wordt ervaren. Zij zeggen heel duidelijk dat in de verkennende fase van de maatschappelijke kosten-batenanalyse een aantal kerngetallen worden verzameld die dienstig kunnen zijn voor de uitvoering van een deugdelijke MKBA. Binnen die fase wordt ook het nulscenario onderzocht als referentiekader voor het project. Het geheel mondt uit in een MKBA, die aangeeft of het project economisch en bestuur-

lijk te verantwoorden is. In voorkomend geval kunnen ook nog financiële onderzoeken gebeuren. Het rapport is zeer kritisch ten opzichte van wat tot nu toe gepresteerd is. Hoe verhoudt het reeds gevoerde onderzoek zich tot deze gebiedsvisie?

Is de heer Clinckers op de hoogte van de forse kritiek dat een heleboel aspecten niet aan bod zijn gekomen in de MKBA-studie? Wat houdt die kritiek precies in? Hoe gaat hij daar als leidinggevend ambtenaar mee om?

**De heer Bart Martens:** De heer Clinckers stelt dat de MKBA in internationaal perspectief moet bekeken worden, gezien het hier gaat om haven- en lijninfrastructuur. Gaat het dan wel op om in het nulscenario rekening te houden met een nationaal verlies aan arbeidsplaatsen en havenontvangsten? Of wordt het verlies niet elders in Europa gecompenseerd?

In welke mate is het project afhankelijk van Franse beslissingen die nog moeten genomen worden? De doorvaarthoogte in Frankrijk zou hoe dan ook beperkt blijven tot 5,25 meter. Het land zet ook veel meer in op de verdere uitbouw van Duinkerke en Le Havre, en de versterking van de verbinding met Parijs. Het denkt er zelfs over om de infrastructuurwerken op het Canal du Nord te financieren met een tolheffing. Wordt met dit alles rekening gehouden in de MKBA?

Wat is het effect op estuaire en shortseascheepvaart? Hoe verhouden die markten zich trouwens tot elkaar? Kan een schip dat geschikt is voor estuaire vaart ingezet worden voor kustvaart tot Duinkerke, Le Havre en verder het Franse achterland in?

Wat zijn de opportuniteitskosten van de aanleg van zeventien nieuwe bruggen? Zou het niet kunnen dat de interne rentevoet hoger is bij de investering van hetzelfde geld in de versnelde aanpassing van de bruggen over het Albertkanaal? Is de vergelijking met alternatieve scenario's voor de middelenaanwending onderzocht?

Werd bij het onderzoek van de verzilting rekening gehouden met de daling van het zomerdebiet door de klimaatopwarming?

Hoeveel kubieke meter specie wordt bij de verbreding opgespit en wat gaat daarmee gebeuren?

**De heer Dirk de Kort:** Er zal een volgorde moeten bepaald worden in de uitvoering van de vele noodzakelijke investeringen in de havens en de verbindingen

met het hinterland. Een goede vergelijking vereist een MKBA van de verschillende projecten.

Bij haveninfrastructuurwerken worden vaak de voorzieningen voor de binnenschippers vergeten. Wordt er in dit project wel rekening mee gehouden?

**Mevrouw Joke Schauvliege:** Ik verwacht een antwoord op de vraag over de verhouding van dit project met de beslissing over de tweede zeesluis in Terneuzen. Kan de studie over de bruggen in Brugge ter beschikking worden gesteld? Wordt er voldoende rekening gehouden met het Grondwaterdecreet, het decreet Integraal Waterbeleid en de Europese richtlijnen?

**Mevrouw Fientje Moerman:** Het is spijtig dat vandaag niemand een technische toelichting kan geven bij het alternatief van de estuaire vaart. Het moet serieus worden onderzocht, zonder er zich in algemene termen vanaf te maken. Op het niveau van de EU gebeurt dat alvast, er lopen projecten in die zin. Is een dergelijk onderzoek gebeurd? Heeft men daarbij gekeken naar de huidige gebruikers? Heeft men bekeken wat nodig is om haar levensvatbaar te maken en hoe men haar kan ontwikkelen?

Hoe zit het met de werken in Frankrijk, die grote invloed hebben op de levensvatbaarheid van het project?

Het waterdebiet is enorm belangrijk voor de Gentse haven. U zegt dat er geen problemen mee zijn, maar ik hoorde iets anders. Uit de cijfers over de verzilting blijkt duidelijk dat zij groter wordt naarmate men de haven nadert. Sommige cijfers benaderen vrij dicht de waarden voor zeewater, wat ernstige ecologische vragen oproept.

**De heer Bart Van Malderen:** Wat is de plaats van het project in de Vlaamse haveninvesteringspolitiek van de volgende jaren en decennia? De minister-president antwoordde op een interpellatie dat de Vlaamse Regering nog deze legislatuur een beslissing neemt over een tweede zeesluis in de Waaslandhaven. Vervolgens komt er zo snel mogelijk een beslissing om in 2015 te kunnen starten met de zeesluis in Terneuzen. In de chronologie volgt dan de haven van Zeebrugge.

De minister-president deelde bij die gelegenheid mee dat voor de tijdige financiering van dit geheel zou moeten gezocht worden naar vormen van financiering die een decreetswijziging noodzakelijk maken. Met Schipdonk werd daarmee niet eens rekening

gehouden. Dit roept vragen op naar de Vlaamse capaciteit van zowel financiering als administratieve projectbegeleiding. Hoe verhouden zich de kosten van het geselecteerde scenario 3a tot het gehele beschikbare investeringsvolume van Waterwegen en Zeekanaal? Hoeveel bruggen heeft Vlaanderen de afgelopen tien jaar gebouwd?

### 3. Antwoorden van de heer Leo Clinckers

**De heer Leo Clinckers:** De aansluiting op een gebied waar zout water aanwezig is, zal altijd enige influx in het Vlaamse land veroorzaken. Maar de cijfers tonen aan dat er ook historisch zout is in bepaalde delen van het kustpoldergebied. Met een debiet van 0,5 m<sup>3</sup>/s is het mogelijk de zoutintrusie in het kanaal zeer beperkt te houden. Met een verhouding van boven 0,5 g/l zit men nog niet aan zeewater, dit is slechts het begin van brak water. Door de aanleg van sloten – voor het wegnemen van kwelwater – langs het kanaal kan men de effecten voor de omgeving verder beperken tot de zone waar het grondwater nu al zout is.

Men mag ook niet vergeten dat men door het graven van de verbinding tussen het Afleidings- en het Boudewijnkanaal, op die plaats zelfs zoeter water naar de ondergrond zal brengen dan het huidige. Al bij al zullen zich op dit punt geen problemen stellen volgens onze berekeningen, waaraan ook de UGent meewerkte.

Het gaat niet om een nieuw type sluis. De techniek wordt al jaren gebruikt. Ze kost ongeveer 30 miljoen euro meer dan een gewone sluis.

Er is zoet water nodig om de zoutintrusie tegen de gaan (het genoemde debiet van 0,5 m<sup>3</sup>/s) en voor de compensatie van het schutverlies aan de sluis van Balgerhoeke. Wat de wateraanvoer betreft, gaan wij ervan uit dat de verdeling voor Zeeschelde en voor Gent-Terneuzen status quo blijft ten opzichte van de huidige toestand. Het water dat beschikbaar is voor het gedeelte West-Vlaanderen kunnen we aanwenden om het systeem te doen functioneren. Als zich problemen voordoen, kunnen we het normale waterpeil van het systeem met 10 cm verhogen of verlagen, wat door de omvang van het Groot Pand rond Gent een enorme buffer betekent.

Men mag niet vergeten dat de voorgestelde studie de haalbaarheid van de verbreding heeft onderzocht en

niet alle details van de alternatieven tot op projectniveau, wat veel kostelijker zou zijn.

De economische uitgangspunten zijn zeer behoudszinnig. De containertrafiek waarmee de Franse studies rekenen is veel hoger geschat. Wij zijn verder ook uitgegaan van een verdere ontwikkeling van de estuaire vaart, al is die op het terrein niet bewezen.

Op het moment dat de gouverneurs hun gebiedsvisie hebben afgewerkt, waren de aanvullende cijfers van onze kosten-batenanalyse nog niet bekend.

Het Traverseproject (van de Leie) in Kortrijk is gestart in het begin van de jaren negentig, toen er nog maar sprake was van 1350 en niet van 4500 ton. Maar in de jaren daarop is het gabarriet voor de passage door de stad wel degelijk aangepast aan klasse Vb (schepen tot 185 meter). Op het moment dat de verbreding van de Leie in Kortrijk voltooid is (hopelijk eind 2010), zal het maatgevend schip van Seine-Schelde-West er wel degelijk kunnen passeren.

Over de bruggenhoogte zijn lange discussies gevoerd met het Kortrijkse stadsbestuur. Uiteindelijk werd besloten ze niet op 5,25 meter te houden zoals in Frankrijk, maar op 7 meter (of beweegbaar indien dat niet mogelijk is), zodat schepen met drie lagen containers kunnen passeren. Twee of drie lagen maakt economisch een groot verschil voor de Vlaamse wereldhavens, naast de effecten op 'modal shift', leefmilieu enzovoort. Het Albertkanaal mikt zelfs op 9,10 meter. De keuze voor 7 meter op onze hoofdassen getuigt van een toekomstgerichte visie.

Estuaire schepen zijn geen kustvaarders en geen zeeschepen. Onder bepaalde weersomstandigheden (90 tot 95 percent van de gevallen) kunnen deze versterkte binnenschepen vanaf de haven van Zeebrugge zowel op de Schelde als een kort stuk op zee varen. Zowel de investerings- als de exploitatiekosten zijn hoger dan bij binnenschepen. Men kan ze alleen reduceren door ervoor te zorgen dat ze zoveel mogelijk containers kunnen vervoeren. Maar de economische mogelijkheden zijn beperkt, aangezien men bv. de wachttijden niet kan verrekenen en men verder stroomopwaarts problemen krijgt met de diepgang.

Volgens onze berekeningen zijn de problemen van verzilting en watertoevoer wel degelijk beheersbaar als men de gepaste infrastructuur bouwt en beheersmaatregelen neemt.

Wat de band met het RSV betreft, hebben wij in de haalbaarheidsstudie over de verbreding van het

Afleidingskanaal van de Leie tussen Schipdonk en Zeebrugge, ook de mogelijkheden van het kanaal Gent-Brugge meegenomen. Maar daar botst men onmiddellijk op de verkeersafwikkeling rond Brugge. De nadere studie over het verkeersmanagement rond Brugge is inmiddels klaar en beschikbaar.

Ik wijs erop dat Schelde-Seine-West al in Horizon 2013 zat, waarin de verbinding van het binnenvaartnet met de groeipolen Antwerpen, Gent en Zeebrugge een belangrijk gegeven is.

De estuaire vaart haalt nog niet de cijfers die het proefproject liet verwachten. De estuaire vaart werd wel degelijk meegenomen in de kosten-batenanalyse.

Wat de internationale context van de MKBA betreft, is het inderdaad zo dat het niet gebeuren van een aantal activiteiten in het nulsценario Vlaanderen en niet Europa betreft.

De eventuele tolheffing op de Seine-Schelde zal niet van die aard zijn dat er praktisch geen schepen van gebruik maken. Men zal op zoek gaan naar een evenwicht tussen inkomsten en voldoende trafiek.

De opportuniteitskosten voor de bouw van de bruggen in de Seine-Schelde-West werden niet berekend. De vergelijking is niet evident en behoorde ook niet tot de opdracht.

De effecten van de opwarming op de waterhuishouding werden niet meegenomen. Het gaat voor het laten functioneren van het systeem van de Seine-Schelde-West om een zeer geringe hoeveelheid water. Eventuele effecten van de opwarming zullen bovendien spelen op het geheel van het waterwegennet en zeker niet alleen op de Seine-Schelde-West. Voor zoiets is een studie op een andere schaal nodig in het kader van het integraal waterbeleid.

De grondoverschotten vormen een detail waarover de haalbaarheidsstudie zich niet heeft gebogen. Er zijn mogelijkheden in Lochristi; andere hoeveelheden kunnen misschien hergebruikt worden. Dit zal het voorwerp uitmaken van verdere studie na het eventueel nemen van een beslissing over de aanleg. Ook het maken van een keuze tussen dit project en projecten inzake haveninfrastructuur, behoorde niet tot onze opdracht.

De klankbordgroep Seine-Schelde-West heeft schippersverenigingen mee aan tafel uitgenodigd. Bij eventueel verder studiewerk met het oog op de uitvoering,

zal uiteraard rekening gehouden worden met de voorzieningen voor binnenschippers.

De kaderrichtlijn Water is behandeld in de plan-MER. Artikel 4, lid 7, legt vier voorwaarden op aan een nieuwe verandering van fysische kenmerken van een oppervlaktewaterlichaam. Om te beginnen moet men aantonen dat men alle haalbare stappen heeft gezet om negatieve effecten tegen te gaan. Men moet verder aantonen dat er een maatschappelijk belang is. Men moet kijken naar de alternatieven en men moet ten slotte de stappen aangeven om onvermijdbare situaties te ondervangen. De vier voorwaarden zijn vervuld.

Wij gaan ervan uit dat de estuaire vaart een meerwaarde kan leveren voor de ontsluiting van de Zeebrugse haven en keken vervolgens welke volumes dan nog via de binnenvaart moeten gaan. De haalbaarheidsstudie wilde immers achterhalen of er effectief vraag is naar dit project.

De kosten belopen 670 miljoen euro. Het investeringsvolume voor Waterwegen en Zeekanaal dit jaar bedraagt ongeveer 140 miljoen euro voor al zijn opdrachten, waarvan ongeveer 40 miljoen euro voor binnenvaart. Dat zijn de verhoudingen.

Ik schat dat W&Z per jaar vier tot vijf bruggen bouwt of verbouwt.

#### 4. Bijkomende vragen en antwoorden

**De heer Jan Peumans:** De Vlaamse overheid subsidieert de ombouw van schepen voor de estuaire vaart, maar wat is daarvan de zin als de bruggen niet hoog genoeg zijn voor rendabel containervervoer? Zou men niet beter eerst afwerken waar men mee bezig is? Op dit moment hebben twintig bruggen over het Albertkanaal een vrije hoogte van 9,10m, zodat er nog twee en veertig overblijven. Als men dat afwerkt, kan men met de estuaire vaart verder dan Meerhout, richting Genk of Luik. Waarom begint men liever met een nieuw project?

Ik wil graag de inhoud kennen van de aanvullende MKBA. Ik verwacht ook een repliek op wat de gouverneurs naar voren brengen in hun gebiedsvisie. Het maatschappelijk draagvlak is er op dit ogenblik niet, omdat een aantal elementen in de MKBA over het hoofd werden gezien.

**Mevrouw Joke Schauvliege:** De kaderrichtlijn zegt in punt 6 dat de tijdelijke achteruitgang van waterlicha-

men slechts in beperkte omstandigheden mogelijk is. Houdt de studie daar voldoende rekening mee? Hoe is dat uitgewerkt?

**De heer Dirk de Kort:** Ik wil graag een vergelijkende tabel met de MKBA van de diverse projecten die voorliggen. Wat is in het project voorzien voor de binnenschippers?

**De heer Jef Tavernier:** Het is inderdaad belangrijk dat wij over de bijkomende gegevens, die dateren van na het verslag van de gouverneurs, kunnen beschikken. Het nulscenario moet de gevolgen van de niet-verbreding helder in beeld brengen, maar er is ook een nul+-scenario. Een aantal werken moet hoe dan ook uitgevoerd worden. Verder ben ik ook geïnteresseerd in de studie over het verkeersmanagement rond Brugge. Men kan bijvoorbeeld vermijden dat voetgangers en fietsers voor een opgehaalde brug staan door voor hen een brug in te passen. De constructie van zeventien bruggen zal nog wel even duren aan vijf bruggen per jaar, als men tegelijk ook aan het Albertkanaal moet blijven werken. Tot slot vind ik de bevestiging van de Franse beperking tot 5,25 meter een belangrijk gegeven.

**De heer Leo Clinckers:** Ik kan geen uitspraken doen over de terbeschikkingstelling van MKBA's van projecten die buiten onze bevoegdheden vallen en kan ze niet ter beschikking stellen. De binnenschippers zaten in de klankbordgroep die de eerste haalbaarheidsstudie begeleidde. Bij een eventuele uitwerking zullen voor hen de nodige maatregelen genomen worden.

In het project wordt het bestaand Afleidingskanaal grosso modo 15 meter verbreed. Een tijdelijke achteruitgang van het systeem zal zich nooit voordoen, want zolang het niet af is zal het niet functioneren. Het nul+-scenario bevat specifieke werken zoals de brug van Steenbrugge maar verandert niets aan het hoofdprobleem, namelijk het knelpunt bij de passage in Brugge. Ook voetgangersbruggen kunnen een aantal zaken verzachten maar niet het hoofdprobleem wegnemen.

#### 5. Toelichting door professor dr. Georges Allaert, hoogleraar Ruimtelijke Economie en Planning UGent

**De heer Georges Allaert:** Het project SSW heeft tot doel meer containers uit de haven van Zeebrugge te vervoeren. De haven wil groeien van 2 miljoen TEU naar 5,5 miljoen TEU, van 40 miljoen ton over 70 miljoen ton in 2020 naar 80 miljoen ton en meer. Hoe

het hinterland die verdubbeling kan opvangen, is daarbij een belangrijke kwestie. Van de containertrafiek in 2030 moet ongeveer 2,5 miljoen TEU via weg, spoor, water doorgesluisd worden naar het hinterland. Het is de bedoeling om 27 percent van de trafiek via het Schipdonkkanaal af te voeren of via het kanaal Brugge-Gent. Daarvoor is ook een upgrading van de Ringvaart van Brugge nodig. Vanuit ruimtelijk oogpunt valt het immers altijd te overwegen gebruik te maken van de bestaande infrastructuur.

Het marktonderzoek bevat een aantal vragen. Is er rekening gehouden met de trafiekevoluties van het containervervoer in de andere havens in de range, namelijk Antwerpen, Rotterdam, Duinkerke en Le Havre? Die havens liggen immers op korte afstand van elkaar. Een andere belangrijke factor is het Franse beleid. President Sarkozy heeft de beslissing doorgeschoven naar de regio's, die moeten immers de zaak betalen. De stop van Deûlémont met de vrije doorvaarthoogte van 5,25 meter, zal lange tijd aanslepen. De Fransen zullen volledig voor eigen rekening varen. Ze zullen ervoor zorgen dat ze met Europese kredieten zeer snel naar Duinkerke kunnen. Duinkerke is dus ook op vlak van die ontwikkeling een concurrent van Zeebrugge.

Een andere belangrijke vraag voor de uitdieping van het marktonderzoek is in welke mate er rekening gehouden met de toegenomen energiekosten en met de wijzigingen in de wereldhandel. De marktstudie en de maatschappelijke kosten-batenanalyse zeggen daar quasi niets over. De globalisering en de glocalisering zijn belangrijke trends. De glocalisering betekent het versterken van de lokale of regionale economieën in de globale economie. In dat kader is de toegevoegde waarde van de logistiek voor de regio zelf een belangrijke factor. Ook vorige keer heb ik ervoor gepleit om de industriële logistiek ruimer te zien dan het vervoeren van containers.

De hinterlandverbindingen via het spoor zijn te weinig in rekening gebracht in de haalbaarheidstudie en de MKBA. Het spoor biedt grote mogelijkheden voor de ontsluiting van Zeebrugge. Vooreerst is er de bestaande spoorlijn naar Gent. Maar ook een nieuwe spoorlijn, gekoppeld aan de ontwikkeling van de AX, biedt perspectieven. Dat is de zogenaamde IJzeren Rijn richting West of de havenlijn. Een degelijke ontwikkeling van de AX zal voorts de afvoermogelijkheden van Zeebrugge vergroten. Zo moet onder meer rekening gehouden worden met de omgeving van de AX, namelijk de polders. Er kan gedacht worden aan een inbedding van de weg, waar eventueel een spoorweg naast komt te liggen.

Via het spoor kunnen vijftig tot zeventig containers per trein vervoerd worden. Zestig treinen per dag betekenen een afvoer van minimum 3000 containers per dag, of ongeveer 1 miljoen TEU containers per jaar of ongeveer 8,5 miljoen ton. Als de havenlijn ontwikkeld wordt, zijn er drie afvoerroutes via het spoor: lijn 50a naar Gent, lijn 60 naar Kortrijk en de IJzeren Rijn West. Dan is het zeker haalbaar om tegen 2020 4 tot 6 miljoen containers via het spoor te vervoeren. De spoorwegen hebben meer capaciteit dan het kanaal. Veel investeringen liggen trouwens in het verschiet.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen stelt voorop dat de drie alternatieven in een maatschappelijke kosten-batenanalyse onderzocht moeten worden. Het eerste alternatief is het bestaande kanaal Oostende-Brugge-Gent. Ik vind het jammer dat dit alternatief als historisch beschouwd wordt. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse ervan zou snel uitwijzen dat het alternatief zeker tussen Brugge en Gent heel wat toegevoegde waarde biedt. Een upgrading van dat kanaal zou immers de industriële logistiek van de regio ten goede komen.

Een tweede alternatief is de estuaire vaart. Het is belangrijk voor de havens die vaart voort te ontwikkelen omdat het de mogelijkheid biedt om snel de Rijn te bereiken en zo door te stoten in Duitsland. Het derde alternatief, de verbinding over het Schipdonkkanaal en het Boudewijnkanaal, wordt door de administratie als het beste naar voren geschoven.

De bindende bepaling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is genegeerd. De ruimtelijke en economische kansen van de drie alternatieven zijn niet volwaardig onderzocht. De omvattende maatschappelijke kosten-batenanalyse is nog niet gebeurd. De haven van Zeebrugge wordt momenteel afgebakend in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. In die studie staat niets over een zone voor eventuele aantakking van de SSW. Kortom, de ruimtelijke planners en de administratie voor openbare werken zitten nog niet op dezelfde lijn.

Een derde aspect zijn de ruimtelijke effecten van de verbreding van het Schipdonkkanaal. Een bepaalde breedte mag dan theoretisch haalbaar lijken, in praktijk betekent ze dat er heel wat functies versnipperd of heel wat activiteiten afgesneden worden. De studie heeft niet onderzocht wat die versnippering betekent. De verbreding heeft een corridorwerking op de lokale en regionale economie.

Het ecotoopverlies is slechts gedeeltelijk onderzocht. De effecten van de verbreding op de versterking of verzwakking van de landschapsdifferentiatie zijn niet onderzocht. De landschappelijke herkalibreren kost snel een aantal miljoenen euro per kilometer. Die stedenbouwkundige last wordt niet in rekening gebracht. Ook de archeologische verstoring is slechts beperkt onderzocht. Het lokaal identiteitsverlies is helemaal niet onderzocht.

Andere aspecten die niet of onvoldoende onderzocht zijn, zijn de grondwaterverstoring door verzilting, de berging van de baggerspecie, de verstoring van de landbouwproductie door verzilting, het verlies aan landbouwgronden, het verlies van de lokale economie maar evenmin het potentieel.

Samen met mijn studenten heb ik berekend dat de stedenbouwkundige lasten en de milderende maatregelen alleen al voor de doortocht door Zomergem, een zone van ongeveer drie kilometer, 23 miljoen euro zullen kosten. Voor het hele traject zullen die kosten tussen 100 en 500 miljoen euro bedragen. Het volledige project kost 625 miljoen euro en dan zijn de kosten voor de verbinding met de haven nog niet meegerekend. De stedenbouwkundige lasten en de milderende maatregelen zullen de kosten van het project verdubbelen. Een aandachtige studie van de plan-MER bewijst die stelling.

De rapporten van de maatschappelijke kosten-batenanalyse zijn moeilijk, dus weinig toegankelijk. Het projectmanagement en het procesmanagement zijn niet doorzichtig. Het feit dat er vandaag tal van nieuwe deelstudies bovenkomen, versterkt dat alleen maar.

Het maatschappelijk debat is hermetisch, enkel wie deel uitmaakt van het samenwerkingsverband weet waarover het gaat. De alternatieven zijn niet grondig onderzocht hoewel dat een bindende bepaling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is. Er wordt geen eenduidig antwoord gegeven op de vraag of het project haalbaar is. De lokale en regionale effecten en potenties zijn onvoldoende in beeld gebracht. Zonder positieve effecten voor de regio's West- en Oost-Vlaanderen zal er geen draagvlak voor het project zijn. Tot slot zullen de totale kosten veel hoger uitvallen dan wat er in de maatschappelijke kosten-batenanalyse voorop gesteld wordt.

Alles moet opnieuw bekeken worden, zeker de effecten voor Vlaanderen, de regio's en de lokale entiteiten. Ik ben voorstander om eerst de waterinfrastructuur in Vlaanderen te ontwikkelen. Daarom stel ik voor om eerst werk te maken van de hoofdas

van de Seine-Schelde met Gent als knooppunt. De verhoging van de bruggen van het Albertkanaal is een prioriteit zodat de grote schepen over de haven van Genk voort kunnen doorstoten naar Luik. De nationale toegevoegde waarde van die ingreep is zeer groot. Het kanaal Gent-Terneuzen is de tweede prioriteit. De beslissing over de sluis is gevallen. Naast de oost-westverbinding met Antwerpen als knooppunt komt er dan een degelijke noord-zuidverbinding. Daarvoor is er geen Vlaamse strategie; in Vlaanderen in Actie (ViA) staat er niets over. Er bestaan Europese fondsen voor de grote knooppunten, onder meer in het kader van de TEN-projecten (TEN: Trans-Europese Netwerken).

De kustvaart heeft een enorm potentieel en is flexibel. De overheidsinvesteringen zijn beperkt. De kustvaart is in handen van de privésector. Natuurlijk is het nodig om de havens hier en daar te moderniseren. Het gaat niet enkel om estuaire schepen maar ook om kruiplijncoasters of zeerivierschepen. De short-seashipping is in volle expansie. Minister-president Kris Peeters wil op termijn 790.000 TEU vervoeren via de kustvaart. Dat zou heel wat minder vrachtwagens betekenen.

De opwaardering van de Ringvaart Brugge en het kanaal Gent-Brugge is zeker een volwaardig alternatief voor het Schipdonkkanaal. Het is ruimtelijke, economisch en planologisch haalbaar. Er zijn geen onteigeningen voor nodig, enkel de Dampoortsluis moet worden verruimd. De Ringvaart moet hier en daar aangepast worden om grotere schepen door te laten. Het project is minder ambitieus maar zeker goedkoper, levert meer toegevoegde waarde, betekent minder milieuhinder en ecologisch en landschapsverlies.

## 6. Vraagstelling door de leden

**De heer Jef Tavernier:** Welke investeringen zijn nodig om de capaciteit van het spoor te verhogen of beter te benutten?

**De heer Jan Peumans:** Een derde spoor tussen de haven van Zeebrugge en Brugge, de verdubbeling van het spoor Gent-Brugge staan op stapel. Waarom maakt Vlaanderen daarvoor geen gebruik van zijn mogelijkheid tot prefinanciering?

Welke infrastructuurprojecten zal de Vlaamse overheid de komende jaren uitvoeren? De regering mag geen schulden aangaan, maar heeft zich gegooid op pps (publiek-private samenwerking). Dat belooft een

afvalrace te worden. De projecten vallen een voor een af: de luchthaven van Deurne, de jeugdherbergen, de sociale woningen. Hoe zal de regering het project SSW financieren? De drie sluizen in Zeebrugge, Gent en Antwerpen zouden immers gemiddeld 600 tot 700 miljoen euro kosten.

**De heer Carl Decaluwe:** Is de milieu- en natuurhinder van de bijkomende spoorprojecten beoordeeld? Professor Allaert kiest voor de aanpassing van de Ringvaart rond Brugge tot 1350 ton. Hij is van oordeel dat men appels met citroenen vergelijkt. Ofwel gaat men voor de SSW die de doortocht van schepen tot 4500 ton mogelijk maakt, Vb en drie lagen containers. Ofwel wordt daarvoor niet geopteerd. Maar de aanpassing van de Dampoortsluis zal het gezicht van Brugge schenden. Daarenboven zullen er veel ontegeningen (richting Beernem) nodig zijn om dat scenario te realiseren.

**De heer Georges Allaert:** Het klopt dat de route via Brugge minder ambitieus is.

**De heer Carl Decaluwe:** De opdracht van de Vlaamse Regering was de doortocht van schepen tot 4500 ton onderzoeken. En daarmee kan je niet door Brugge.

**De heer Georges Allaert:** Mijn oplossing is de ontwikkeling van het spoor, gecombineerd met de opwaardering van de bestaande waterwegen, een ontwikkeling van de estuaire vaart én de heraanleg van de AX. De 5,5 miljoen TEU kan door een combinatie van die modi opgevangen worden. Die verdeling is het centrale uitgangspunt van het scenario.

**De heer Bart Caron:** Wat houden de stedenbouwkundige lasten precies in? Zijn er nog bijkomende ingrepen buiten de geplande aan de spoorweginfrastructuur nodig? Zijn de maatschappelijke kosten en baten van het alternatief van de heer Allaert, namelijk de combinatie estuaire vaart, spoor en een beperkt verbeterde binnenvaart tot 1350 ton, onderzocht?

**Mevrouw Fientje Moerman:** Wat is de totale prijs van dat gecombineerde alternatief?

**De heer Bart Van Malderen:** Zijn de alternatieven van de heer Allaert goedkoper dan het project SSW? Is er in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen een aankoopspunt om afgeleide gunstige effecten te creëren in de gemeenten die langs het Schipdonkkanaal gelegen zijn? Zomergem is geen specifiek economisch knooppunt

en zal dus geen bijkomende ruimtelijke activiteit kunnen organiseren. Hoe zit dat voor de andere gemeenten?

Een heleboel aspecten zijn niet onderzocht onder meer het corridor-effect en de versnippering. Gelden die effecten ook voor de opwaardering van de bestaande kanalen en de spoorinfrastructuur? Is dat onderzocht?

Hoe verloopt de opwaardering van een kanaal technisch? De Dender wordt nu opgewaarderd voor 1350 ton, maar slechts in één richting. Ziet professor Allaert de door hem voorgestelde opwaardering ruimer en wat zijn de kosten die daaraan verbonden zijn?

## 7. Antwoorden van de heer Georges Allaert

**De heer Georges Allaert:** De cijfers van de spoortrafiek komen uit het programma van de NMBS. Die bewijzen dat de spoorwegen mikken op meer capaciteit en dat ze de mogelijkheden wil uitbreiden. Daaruit blijkt ook dat de NMBS eerst de capaciteit van de huidige lijnen volop moet benutten. De spoorwegen willen eerst de lijn 50a en de lijnen naar Kortrijk en Gent optimaliseren.

De pps-projecten botsen inderdaad op problemen. In dat kader loopt er momenteel een onderzoek naar de effecten van een zuiverder scheiding tussen privé- en overheidsmiddelen. Dat betekent dat duidelijker wordt wie exploiteert en wie de infrastructuur beheert. Het is de bedoeling de privésector tot meer financiering aan te zetten.

De milieuaspecten van bijkomende spoorlijnen mogen zeker niet genegeerd worden. Als er meer treinen rijden, zullen bepaalde stedelijke structuren lawaaihinder ondervinden. Ook die aspecten moeten verder worden onderzocht.

De stedenbouwkundige lasten beginnen met het opstellen van een plan, bijvoorbeeld om de landschappelijke kwaliteit na de verbreding te herstellen. Daarvoor wordt een studie bureau ingehuurd. Het herstel van het landschap op zich is ook duur. Een boom van een bepaalde grootte, nodig om de bevolking duidelijk te maken dat het landschap snel hersteld wordt, kost bijvoorbeeld 250 euro. Voor een paar kilometer zijn al snel een duizendtal bomen nodig. Ook de lokale infrastructuur moet aangepakt

worden. Daarnaast zijn er nog de milderende maatregelen voor de natuur.

De prijs van het totale plaatje zal niet duurder zijn dan de kosten voor het totale SSW-project. Ik kan nog geen exacter cijfer geven omdat een paar aspecten nog voort moeten worden uitgewerkt.

Zonder positieve effecten voor hen zullen de omwonenden tegen een ingreep zijn. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen 1997 heeft te weinig aandacht besteed aan een goede gebiedsontwikkeling voor de lokale bevolking en economie. Momenteel wordt wel gewerkt aan een Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen II. Dat zal meer aandacht besteden aan positieve effecten van ruimtelijke ingrepen.

#### **8. Toelichting door de heer Joachim Coens, voorzitter en gedelegeerd bestuurder van het Havenbestuur Zeebrugge**

**De heer Joachim Coens**, voorzitter en gedelegeerd bestuurder van het Havenbestuur Zeebrugge: Deze aangelegenheid is niet nieuw maar gaat terug op bepalingen en reservaties in het gewestplan, op niet-uitgeklearde discussies van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Dat plan heeft de haven van Zeebrugge aangeduid als poort die moet verbonden zijn met het hoofdwatwegennet. Het plan schrijft niet voor op welke manier dat moet gebeuren. Ik ben het er trouwens niet mee eens dat de discussies hermetisch verlopen zijn.

De haven van Zeebrugge verwerkt 42 miljoen ton per jaar, biedt aan 11.000 personen een directe werkgelegenheid. Samen met de indirecte tewerkstelling stelt de haven 22.000 personen tewerk. Gedurende de jaren negentig verwerkte de haven jaarlijks rond de 30 miljoen ton. Sinds 2002 stijgt de goederentrafiek tot 42 miljoen ton in 2007 en 2008. Dat is voornamelijk te danken aan de containertrafiek, veroorzaakt door de verregaande containerisatie van goederen en sinds 2000 ook met de diepzeecontainers en de diepzee terminals. De ro-ro is een traditionele sector. In 1995 bijvoorbeeld was dat de voornaamste trafiek in de haven. De ro-ro is belangrijk in het kader van de hinterlandontsluiting. De roll-on-rollgoederen worden immers bij uitstek vervoerd met de vrachtwagen. Containers bieden andere afvoermogelijkheden. Vloeibare bulk en droge bulk en stukgoed zijn iets minder belangrijk voor deze discussie.

Tussen 2000 en 2008 groeide het aandeel van de containers in de trafiek van 33 naar 50 percent, het

aandeel van de ro-ro daalde van 43 naar 28 percent. Het aandeel van de vloeibare bulk, vooral aardgas, is stabiel. Het aantal havenarbeiders is ook sterk gestegen van rond de 1000 tot meer dan 1600 vorig jaar. De meeste werknemers zijn afkomstig uit de regio Brugge, op de tweede plaats staan Knokke-Heist en Blankenberge, daarna komen Damme, Oostende en Bredene. Het is duidelijk dat heel wat mensen uit West- maar ook uit Oost-Vlaanderen werk hebben dankzij de haven.

67 percent van de goederen wordt momenteel via de weg afgevoerd, 21 percent via het spoor, 5 percent via de estuaire vaart. Die laatste voert voornamelijk vloeibare bulk af.

De stijging van de containertrafiek is de markantste evolutie. Die heeft te maken met de dimensie van de schepen. De Vlaamse havens werken de laatste jaren in een uiterst goede verstandhouding samen. Ze definiëren samen een Flanders Port Area. De specificiteit van Zeebrugge is zijn kustpositie. Dat is vooral belangrijk voor trafiek naar Engeland en voor de aanvoer van aardgas. De maritieme toegankelijkheid maakt dat de haven van Zeebrugge de grotere schepen van meer dan 14.000 TEU aankan. In 2001 waren schepen van 5000 TEU nog de norm. Het is voor de Vlaamse havenstrategie cruciaal dat de havens, maar zeker de kusthaven, die grote schepen kan ontvangen.

Voor de uitbreiding van de containertrafiek is de voorhaven van Zeebrugge belangrijk. Daar zijn drie terminals. De eerste Container Handling Zeebrugge (CMZ) wordt uitgebaat door de Port of Singapore en is in werking. De AP-terminal is in 2006 in gebruik genomen. Volgend jaar wordt de PSA op het Albert II-dok-noord in gebruik genomen. Dat deel van het dok is nog niet in gebruik. Daar is een kaaimuur gebouwd van 700 meter, PSA kan de kranen volgend jaar in gebruik nemen.

Op stapel staan: de verdere afwerking van het Albert II-dok met een kaaimuur tot 1500 meter en de verdere uitbreiding van de kaaimuur aan de APMT-terminal van 1000 naar 1300 meter. Aan de CHZ-terminal zullen de kaaimuren verdiept worden. Technisch zal de haven dan in staat zijn om een capaciteit van 5 miljoen TEU aan te kunnen.

Zeebrugge is met twee miljoen auto's per jaar daarenboven wereldleider. Meer dan 1000 mensen werken in de autosector in de haven van Zeebrugge. Om de ruimte zuinig te gebruiken zijn er onder meer car-decks gebouwd.

De toegevoegde waarde van de haven, de afgeleide werkgelegenheid worden bevorderd door het ontwikkelen van maritieme logistieke zones zoals een gebied van 100 ha in het havengebied.

De ontsluiting van een haven vergt een samengaan van verschillende modi. De huidige capaciteiten moeten in ieder geval op de beste manier benut worden. Dat is voor een belangrijk deel beslecht in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen De N31 wordt omgevormd tot een primaire weg 1, maar voor de haven mag dat best wat sneller gaan. Die as verbindt de haven met de A17 en met de E40. De AX is een as die de haven verbindt met de A17 en de E40, maar ook met de N49. Ook de verbinding Maldegem-Aalter is belangrijk. Deze ingrepen breiden de capaciteit niet uit, maar optimaliseren de bestaande infrastructuur. Het aantal rijstroken op de bestaande wegen blijft gelijk, de AX is bedoeld om de wegen te verbinden en de leefbaarheid te garanderen. De vraag is überhaupt of het maatschappelijk nog wenselijk is om veel nieuwe wegen aan te leggen.

Een tweede modus is het spoor. Enerzijds is er het interne spoorvervoer in de haven zelf. De Zeebrugse vorming gebeurt aan het omvormingstation van Zwankendamme. Het is vandaag al nodig om de capaciteit van dat vormingstation te verdubbelen. Infrabel heeft de beslissing daartoe al genomen, nu is het wachten op de nodige ruimtelijke toestemmingen zoals het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP), de milieu- en de bouwvergunningen. Ook Bocht ter Doest is belangrijk voor de interne spoorcapaciteit.

Voorts zijn er het derde spoor tussen Brugge en Dudzele en het derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent. Die beslissingen zijn jaren geleden genomen. Het is niet zo verstandig om daar nu op terug te komen. Bijkomende spoorcapaciteit is niet alleen voor de haven maar ook voor het hele kustgebied belangrijk.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bevat verschillende alternatieven voor de ontsluiting van de haven via de binnenvaart. Het is aan de Vlaamse overheid om die te bestuderen. De haven van Zeebrugge is voorstander van alle maatregelen die de ontsluiting bevorderen. De estuaire vaart wil Zeebrugge met de Schelde verbinden langs de kust. Dat vergt zeewaardige schepen die ook op de binnenwateren kunnen varen. Zo zijn er ondertussen drie schepen waarvan een dochteronderneming van het Havenbestuur er twee uitbaat.

Op Europees niveau wordt een verbinding op het hoofdwatwegennet gedefinieerd als een waterweg die geschikt is voor schepen tot 4500 ton. Er moeten niet enkel containers vervoerd worden, maar ook zand, aggregaat, auto's, ro-ro enzovoort.

Momenteel worden er zonder het 'transshipment' (vervoer over zee), 1,8 miljoen containers de haven uitgevoerd, waarvan er ongeveer 40 percent via het spoor, 50 percent via de weg. De binnenvaart vervoert slechts 10.000 TEU. De binnenvaart van containers rond Brugge is fel verminderd omdat een deel van de containers via de estuaire vaart vervoerd wordt. De drie schepen vervoerden vorig jaar 80.000 TEU, ongeveer 4 percent van de trafiek.

De haven van Zeebrugge heeft de ambitie om de infrastructuur, geschikt voor het lossen van 5 miljoen TEU optimaal te gebruiken. Als alle plannen gerealiseerd worden, dus het derde spoor, het vormingstation, Bocht ter Doest, de verbinding tussen Brugge en Gent, kan het spoor volgens Infrabel maximaal 1,5 miljoen TEU vervoeren. Dat is een verdubbeling ten opzichte van vandaag. Die berekeningen houden geen rekening met het feit dat andere goederen ook via het spoor vervoerd worden.

Een tweede element is de optimalisatie van de weg, daardoor zou er in plaats van de huidige 900.000 TEU 1,3 miljoen TEU via de weg kunnen worden vervoerd. Meer vrachtverkeer via de weg zou de capaciteit overschrijden en is daarenboven de minst ecologische vervoersmodus. Het 'transshipment', vooral naar Engeland zal groeien. Als er tien estuaire schepen op Antwerpen varen, een rendabele bestemming, kunnen die tot 450.000 TEU vervoeren. Dat laat 1 miljoen TEU over voor de binnenvaart. Daarom moet de haven een hoofdwatwegverbinding krijgen op het Europese watwegennetwerk. Waar nu vooral de weg en het spoor de containers vervoeren, is het de bedoeling om een groter aandeel van het vervoer via de binnenvaart te laten verlopen.

## 9. Vraagstelling door de leden

**De heer Jef Tavernier:** De tabellen in de presentatie gaan de ene keer over de evolutie van de maritieme trafiek, de andere keer over de containertrafiek. De conclusies op het vlak van infrastructuur zijn enkel gebaseerd op de containertrafiek. Welk deel van de vloeibare bulk komt via schepen de haven binnen en welk via pijpleidingen? Welk deel van de maritieme trafiek wordt onmiddellijk opnieuw over zee weg-

gevoerd? De sterkte van Zeebrugge is immers dat de haven aan zee ligt, nadeel is dat 'transshipment' weinig werkgelegenheid genereert.

Hoe worden de auto's vanuit de haven vervoerd? Is dat mogelijk per binnenschip?

De toekomstvisie van de haven rekent op 5,5 miljoen TEU. Is het de bedoeling dat de binnenvaart een soort restmodus wordt, namelijk eerst de capaciteit van alle andere vervoerswijzen optimaal gebruiken en daarna pas de binnenvaart?

**De heer Bart Caron:** Het toekomstscenario van de haven rekent op een sterke stijging spoortrafië en van de binnenvaart. Is het nodig om in de verschillende vervoersmodi grote investeringen te doen of is het mogelijk de investeringen zo rendabel mogelijk te maken?

**De heer Jan Peumans:** Ook nu pleit ik ervoor om de huidige projecten af te werken en pas dan nieuwe aan te vatten. De Vlaamse overheid kan de spoorwerken toch prefinancieren. De heer Coens denkt dat de estuaire vaart in 2030 450.000 TEU zal vervoeren, minister-president Peeters denkt aan een volume van 700.000 TEU. Hoe beoordeelt de heer Coens de gebiedsvisie van de gouverneurs?

Op welke wijze werken de Vlaamse havens complementair? Journalist Frank De Moor heeft over de grootheidswaanzin die aan de bouw van de Zeebrugse haven ten grondslag lag, mooie verhalen geschreven. Men heeft een voorhaven gebouwd, en pas twintig jaar later aan de ontsluiting ervan gedacht.

Welke concrete toezeggingen heeft de NMBS gedaan? Hoe realistisch zijn de plannen? Het investeringsprogramma 2008-2012 van die maatschappij bevat mooie voornemens en hoge bedragen, maar bijvoorbeeld voor de IJzeren Rijn en voor de tweede spoorwegontsluiting is er vooralsnog niets gebeurd.

De ontsluiting van Zeebrugge gebeurt best via investeringen in het spoor en in de estuaire vaart, gecombineerd met de besliste investeringen, onder meer voor het Albertkanaal. De maatschappelijke kosten-batenanalyse is niet breed genoeg. Zo wordt ondermeer slechts rekening gehouden met twee of drie lagen containers op de estuaire schepen, terwijl vier lagen technisch haalbaar is. Ik hoop dat de maatschappelijke kosten-batenanalyse zal worden aangevuld.

**De heer Bart Van Malderen:** Ik hoop dat het ambitieuze cijfer van 5 miljoen TEU gehaald wordt, dat zou immers betekenen dat het economisch zeer goed

gaat. Wat is het afzetgebied van die goederen op het continent? Welk deel daarvan zal gevoed worden via de binnenvaart?

**Mevrouw Joke Schauvliege:** Heeft de heer Coens bij zijn berekeningen van het aandeel van het spoor rekening gehouden met drie spoorlijnen?

## 10. Antwoorden van de heer Joachim Coens

**De heer Joachim Coens:** In onze trafiekcijfers voor gas zit alleen de scheepvaart, niet de pijpleidingen. 'Transshipment' betreft de verlading van containers van het ene schip naar het andere, wat in Zeebrugge goed is voor 7 procent van de totale activiteit. Omdat het over twee bewegingen gaat (een schip dat van overzee aankomt en een kleiner schip dat vertrekt), wordt soms twee keer geteld, vandaar het verschil van 320.000.

De 'modal split' voor auto's ziet er als volgt uit. 'Transshipment' ('deep sea'-aankomst uit Japan, Zuid-Afrika of elders in Azië, gevolgd door 'short sea'-vertrek) is goed voor 20 procent, terwijl 67 procent van de auto's over de weg verder gaat en 10 procent via het spoor.

Onze toekomstprognose is gebaseerd op de mogelijkheden van de verschillende modi. Daarvoor gaan we uit van de grenscapaciteit van het spoor, een minimale groei voor het wegtransport en een realistische inschatting van binnen- en estuaire vaart. Ook economische rentabiliteit en haalbaarheid worden in rekening gebracht.

De verbetering van de spoorinfrastructuur is niet alleen een federaal probleem. De trage realisaties van Infrabel hebben ook te maken met het Vlaamse vergunningenbeleid en de mogelijkheden inzake ruimtelijke ordening. De noodzakelijke uitbreiding van het oude vormingsstation bijvoorbeeld moet een lang traject doorlopen met het oog op een planologisch attest, MER en alternatievenonderzoek. Resultaat is dat er vandaag nog altijd niets geïnvesteerd is. Dat de NMBS het project niet meer heeft opgenomen in zijn budget voor 2008 maar heeft opgeschoven, heeft ook daarmee te maken. Op die manier plaatst men opnieuw vraagtekens bij dossiers waarover ondertussen een consensus was bereikt.

Het verschil tussen mijn cijfers en die van de minister-president over de estuaire vaart, wordt verklaard doordat hij uitgaat van de inzet van veertien tot zestien estuaire schepen en ik van tien. Hoeveel er in feite worden gebouwd, wordt bepaald door de markt,

die rekening houdt met de kosten voor productie en exploitatie. Het vershippen van een container in een estuair schip kost immers 40 procent meer dan in een binnenschip. Alles hangt dus af van het vereiste bereik.

Ook voor de haven van Zeebrugge is de maatschappelijke context belangrijk. De Vlaamse havenstrategie moet ten dienste staan van de economie van de hele regio en daarbuiten. Als de gouverneurs in hun gebiedsvisie meer aandacht vragen voor bepaalde elementen, is dat ook relevant voor de haven van Zeebrugge.

Flanders Port Area betekent niet dat er nu één haven is. Er is wel een groeiende samenwerking tussen de vier havens onder meer inzake promotie en presentatie op de buitenlandse markt. Anderzijds mag men bij de vraag naar complementariteit niet vergeten dat het gaat om bedrijven, die veel zelf financieren en dat het dus geen volledig gesubsidieerde sector betreft. In elk geval zorgen de fysieke verschillen al voor complementariteit. Oostende en Zeebrugge zijn kusthavens, terwijl Antwerpen een mainport is met een grote maritieme cluster en een industrieel weefsel, die verder van zee ligt maar dicht bij de Duitse markt. Daarnaast heeft ook de haven van Gent een industrieel weefsel en een belangrijke rol. Er zijn dus al stappen gezet, maar dat neemt niet weg dat dit nog explicieter in een volgend regeerakkoord aan bod mag komen.

Wat het afzetgebied betreft, is het zo dat de containertrafiek in de haven van Zeebrugge vooral uit Azië komt en – afgezien van ‘transshipment’ naar Groot-Brittannië, Ierland, het Noorden en het Zuiden – vervolgens verdeeld wordt over Europa. Van die markt neemt Frankrijk 20 procent voor zijn rekening, Duitsland 40 procent, Nederland 10 procent en België zelf 30 procent.

Het derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent zitten wel degelijk in deze schatting van de capaciteit. Daarover kunnen natuurlijk verdere vragen aan de Spoorwegen gesteld worden.

## 11. Bijkomende vragen en antwoorden

**De heer Bart Caron:** Kunnen spoor, weg en kustvaart de verwachte capaciteitsgroei in Zeebrugge opvangen als het Schipdonkkanaal niet verbreed wordt? Zij er nog andere effecten op de havenontwikkeling?

**De heer Joachim Coens:** In eerste geval rijst eerst de vraag wat het alternatief zal zijn voor de verbreding. Het gaat er de haven van Zeebrugge om aangesloten te zijn op het Vlaamse en Europese binnenvaartnetwerk. Naar onze mening is de groei mét kanaal in de studie niet overschat maar die zonder kanaal wel. Volgens ons eigen studiewerk heeft het al dan niet hebben van een kanaalverbinding wel degelijk gevolgen voor de groei. Het is een belangrijk element inzake duurzame mobiliteit.

**De heer Jan Peumans:** Wat is de relatie tussen containertrafiek en werkgelegenheid? De cijfers van de Nationale Bank tonen dat de eerstgenoemde geweldig groeit, maar de tweede niet navenant.

Wat het communautaire aspect betreft, herinner ik aan de beslissing van de regering-Dewael-Stevaert over pre- en cofinanciering. Doel was de ontwikkeling te versnellen. Ik ben voorstander van de regionalisering van de spoorwegen. Waarom dringt het havenbestuur er niet op aan dat de genoemde mogelijkheid meer gebruikt wordt?

Beide gouverneurs pleiten in hun slotconclusie van de gebiedsvisie voor een deugdelijke MKBA. Dat impliceert dat er veel kritiek is op de huidige.

Zijn de cijfers die u gaf over de ‘modal split’ voor containers dezelfde als in de plan-MER? De genoemde reductie van de wegtrafiek is heel knap maar ongeloofwaardig.

**De heer Joachim Coens:** De eerste kolom van de tabel over de ‘modal split’ bevat de feitelijke gegevens voor vandaag, de tweede onze raming. Ik benadruk dat het uitsluitend de afhandeling van containers betreft.

Het is niet aan mij om te beoordelen of de aanvullende antwoorden van de leidend ambtenaar volstaan om aan de opmerkingen van de gouverneurs over de eerste studie tegemoet te komen. Of er nog bijkomend onderzoek moet gebeuren, moet u aan de minister vragen.

De financieringsvorm is mij om het even, als het maar vooruitgaat. Dat is vandaag niet voldoende het geval en daarin spelen ook procedurele aangelegenheden binnen de Vlaamse overheid een rol.

Voor de werkgelegenheid is van belang dat de containers niet alleen worden uit- en ingeladen, maar ook geopend. Welnu, 50 procent van de Zeebrugse containers wordt daar of elders in Vlaanderen geopend. Voor steeds meer goederen wordt de container de

standaard, ook voor bulkgoederen of fruit, waar vroeger specifieke schepen voor bestonden.

## 12. Toelichting door de heer Patrick Meire, hoofd Ecosystem Management Research Group Universiteit Antwerpen

**De heer Patrick Meire**, hoofd Ecosystem Management Research Group Universiteit Antwerpen: Ik presenteer u een kritische analyse van het project vanuit het oogpunt van integraal waterbeheer. Zij is gebaseerd op de haalbaarheidsstudie en het ontwerp van plan-MER en op eigen analyses van beschikbare gegevens. Er is geen bijkomende dataverzameling aan te pas gekomen. Doel is besluitvormers elementen aan te reiken ter ondersteuning van hun visievorming in het dossier, met name op het niveau van integraal waterbeheer.

Integraal waterbeheer vormt het antwoord op de problemen die ontstaan zijn door eeuwen van sectoraal en gefragmenteerd waterbeheer. Ondanks miljardeninvesteringen blijven problemen als verontreiniging, droogte en overstromingen zich voordoen. Integraal waterbeheer wil daarop inspelen door het watersysteem te herstellen met het oog op zowel de kwaliteitsdoelstellingen van het ecoysteem en alle menselijke aspecten die daaraan gekoppeld zijn, als het multifunctioneel gebruik nu en later en dat gebaseerd op watersysteemkennis en binnen de natuurlijke randvoorwaarden van dat systeem.

Integraal waterbeheer is dus niet enkel gericht op milieudoelstellingen, maar evenzeer op de economische functies van het watersysteem. Binnen die context is de optie voor de ontsluiting van de haven van Zeebrugge via binnenvaart als een milieuvriendelijk alternatief, een project dat binnen integraal waterbeheer kan gerealiseerd worden, indien het binnen de randvoorwaarden van het systeem kan ingepast worden.

Elk watersysteem heeft een draagkracht voor ecologische functies maar ook om een hoeveelheid menselijke activiteiten op een duurzame manier mogelijk te maken. Beide zijn aan elkaar gekoppeld. Water is nodig voor landbouw, scheepvaart, natuur enzovoort. Vlaanderen wordt meestal beschouwd als een zeer nat land. Anderzijds blijkt de beschikbaarheid van water per hoofd van de bevolking in België volgens de European Environment Agency minder dan 2000 m<sup>3</sup> per jaar te bedragen. In vergelijking met andere Europese regio's is dat zeer weinig.

De verklaring daarvoor is dat wij in een Scheldebekken van 21.000 km<sup>2</sup> wonen met tussen tien en elf miljoen mensen, dus 482 mensen per m<sup>2</sup>. In het Seinebekken met zijn zestien miljoen inwoners bedraagt de bevolkingsdichtheid slechts 200 per km<sup>2</sup>. De druk op het Scheldebekkenstelsel is dan ook bijzonder groot. De bouw van kanalen begon al in de 13de eeuw, maar zeker in de 19de en de 20ste zijn er veel aangelegd, ook in Wallonië en Frankrijk. Resultaat voor het Scheldebekken is een dicht netwerk van kanalen, de grootste concentratie aan waterwegen in Europa. Elders zijn er ook veel meer gekanaliseerde rivieren dan echte kanalen. Gevolg is in elk geval dat veel water uit het natuurlijke systeem moet gehaald worden om al die kanalen te voeden.

Wat zijn de gevolgen voor de waterbalans? Veel van het water wordt via de Schelde en de Leie uit Frankrijk aangevoerd, waar al een belangrijk deel van het debiet wordt afgehouden. Een deel verdwijnt ook door verdamping, infiltratie en gebruik. De hoeveelheid die in Gent nog beschikbaar is, moet verdeeld worden over de richting Brugge-Oostende, de richting Gent-Terneuzen en de richting Antwerpen-Zeeschelde. Het huidige Schipdonkkanaal is alleen een afleidingskanaal voor een teveel aan water.

Voor het kanaal Gent-Terneuzen schrijft het traktaat tussen België en Nederland voor dat 13 m<sup>3</sup> water per seconde moet geleverd worden om de verzilting tegen te gaan. Redenen zijn de landbouw en de winning van koelwater voor de industrie zoals Sidmar. Zout water veroorzaakt immers corrosie. Cijfergegevens tonen dat het voorgeschreven volume in 2003 en 2004 gedurende langere perioden niet werd gehaald. Het is duidelijk (en logisch) dat de maand- en daggemiddelden enorm kunnen verschillen wat maakt dat we erg voorzichtig moeten zijn met het gebruik van gemiddeldes (zeker gemiddeldes over een langere periode).

Op de website van de Vlaamse Milieu Maatschappij (VMM) vindt men de data van de waterkwaliteit. Uit de op de site beschikbare gegevens van 2006 t.e.m. 2008 blijkt dat de norm voor basiskwaliteit inzake chloride (200 mg/l) in Zelzate op heel veel momenten behoorlijk overschreden is. Als men deze vaststellingen vergelijkt met de gegevens van het Hydrologisch Informatiecentrum (HIC) over het debiet, ziet men een duidelijke correlatie tussen een stijgend debiet en een dalend zoutgehalte. Op basis daarvan kan men concluderen dat zoet water in Zelzate een debiet van veeleer 20 dan 13 m<sup>3</sup>/s vereist.

Wat de Zeeschelde betreft, varieert het debiet in de loop van de tijd. Dat is normaal, evenals de sei-

zoensvariaties. Als men de geleidbaarheid meet (als maat voor de saliniteit), blijkt dat in de jaren met het grootste debiet de zoutgrens richting Nederland verschuift en er dus een veel grotere zoetwaterzone aanwezig is dan bij lage debieten. Dat is logisch. Als men de twee zoetwaterbronnen van de Zeeschelde vergelijkt (Boven-Schelde en Rupel), ziet men dat de laatste jaren het aandeel van de Boven-Schelde duidelijk lager is dan dat van de Rupel, terwijl ze vroeger vergelijkbaar waren. Als men vervolgens meer in detail het aantal dagen gaat tellen waarop minder dan 5 m<sup>3</sup>/s debiet naar de Zeeschelde toegaat, blijken er het afgelopen decennium zeven jaren geweest te zijn waarop dat aantal 40, 50 of zelfs 60 bedroeg. In de gemiddeld natte jaren waren de debieten veel hoger.

De lage gemiddelden die gemeten worden, hebben grote gevolgen voor het ecologisch functioneren. De primaire productie door fytoplankton, gemeten als de hoeveelheid chlorofyl, is duidelijk negatief gecorreleerd met het debiet. Als dat laag is, wordt het fytoplankton immers niet weggespoeld met het getij. De sterke toename van fytoplankton bij laag debiet zorgt voor oververzadiging aan zuurstof overdag en zuurstofloosheid 's nachts. Herstelde vispopulaties zullen op dat moment opnieuw verdwijnen.

Verder ziet men dat door de hogere planktonproductie silica, dat een essentieel bestanddeel is van kiezelwieren (de belangrijkste primaire producenten in de Schelde), drastisch afneemt. Aangezien het water niet wordt ververst, wordt het silica volledig opgebruikt. De voor de voedselketen erg belangrijke kiezelwieren worden dan vervangen door groene of blauwwieren, die zeer toxisch kunnen zijn. Een verandering van het debiet heeft dus een duidelijke impact op de ecologische kwaliteit. Ik verwijs in dit verband naar de doelstellingen van de kaderrichtlijn Water.

Een ander probleem is dat van de sedimentatie. De tijarm van Gentbrugge en de Durme zijn volledig toegeslibd omdat het bovendebiet verdwenen is. Om geen aanslibbing te krijgen in de Zeeschelde is een gemiddeld debiet van 25 m<sup>3</sup>/s nodig. Dat wordt ook over lange periodes niet gehaald. In die periodes kan men aanslibbing krijgen, die bij hoge wassen weer kan wegspoelen maar die in die periodes van lage debieten mogelijks ook voor nautische problemen kan zorgen.

Als men het Afleidingskanaal van de Leie – met zijn verschillende hoogtes – bekijkt, blijkt in het opwaartse gedeelte het niveau van 5,1 meter in een

willekeurig jaar (2008) redelijk gehaald te worden maar tegelijk ziet men dat ook daar zeer grote fluctuaties in het peil voorkomen. Het dient immers ook als buffer voor de opvang van wassen. In het benedenstroomse deel wordt het peil van 3,3 meter in ieder geval in 2008 niet gehaald. Ook daar zijn zeer grote fluctuaties en lagere peilen. De verhoging van het gemiddelde peil door het nieuwe project zal dus groter zijn dat theoretisch mocht verwacht worden.

De eerste besluiten luiden als volgt. De waterbalans tijdens periodes van droogtes is in de huidige omstandigheden op zijn minst precair te noemen. De lagere debieten leiden tot zoutindringing en periodiek verhoogde sedimentatie. Ze zijn ook nefast voor de waterkwaliteit.

Ik ga niet alle alternatieven onderzoeken maar alleen het meest wenselijke toetsen in het licht van de gesignaleerde problemen. Daarin komt er dus een verhoging in het bovenwaartse pand tot Balgerhoeke, een verhoging in het volgende pand en via variant A een aansluiting met de achterhaven.

Volgens de MER-studie bedraagt de watervraag voor versassingen en infiltratie 1,38 m<sup>3</sup>/s. De antiverziltingsmaatregelen vragen 0,5 m<sup>3</sup>/s. Dat zijn echter gemiddelden. In periodes van langdurige droogte zullen verdamping en infiltratie toenemen en zal dus ook de lokale voeding afnemen. Het verlies kan gemakkelijk 1 cm per dag bedragen, zo leert de analyse van het peil in 2003, waardoor minimaal 0,3 m<sup>3</sup>/s nodig is om het kanaal op peil te houden. Daardoor loopt de watervraag op tot 2,5 m<sup>3</sup>/s.

In de MER wordt gesteld dat men in periodes van droogte kan terugpompen. De energie daarvoor kost natuurlijk geld en bovendien blijft een debiet van 1 m<sup>3</sup>/s nodig tegen de verzilting en de peildaling. De haalbaarheid van het bovenstrooms stockeren van water in het Groot Pand en de Leiearmen is minstens onduidelijk. Men verliest op die manier bovendien buffercapaciteit. Ik heb dan ook vragen bij die mogelijkheden.

Alles bij elkaar kan de totale waterbehoefte op 30 m<sup>3</sup>/s geschat worden. De plan-MER stelt dat er tweemaal per jaar vijf opeenvolgende dagen zijn waarop dit niet gehaald wordt of eenmaal per twee jaar tien opeenvolgende dagen.

De risico's van verzilting betreffen landbouwschade, meer bepaald schade aan gewassen en sterfte bij vee.

De huidige situatie ziet er als volgt uit. In het kanaal Gent-Oostende, stroomopwaarts van Brugge zitten alle getallen ruim onder de norm, maar op het eerstvolgende meepunt van de VMM, ter hoogte van Varsenare, wordt de norm al op verschillende momenten niet gehaald. De duidelijke verhoging die vandaag al bestaat, werkt zelfs door in de Damse Vaart (door de invloed van het Boudewijnkanaal). Op het Afleidingskanaal zelf wordt ter hoogte van Heist de norm gehaald.

De verzilting van de achterhaven, die nu al een probleem is, zal dat ook blijven, omdat de verliezen door de sluizen, de verdamping en de infiltratie alleen via de Vandammesluis kunnen gecompenseerd worden en wel door het binnenlaten van zeewater. Het Boudewijnkanaal krijgt maar een beperkte voeding via de Verbindingsluis vanuit het kanaal Gent-Oostende. Zonder maatregelen gaat het zoute water direct opwaarts tot in de buurt van Balgerhoeke.

Zelfs als men, om de doorspoeling van het zout te verminderen, werkt met speciale sluisconstructies, zal hoe dan ook zout het kanaal indringen. Hoe lager het debiet, hoe meer zout dat zal zijn. Het zout kan men weliswaar doorspoelen tijdens periodes van hoge wassen. Omdat er geen peilverschil is tussen het verbindingskanaal en het Boudewijnkanaal gaat praktisch alle water bij het doorspoelen via Heist naar zee. Het verbindingskanaal vormt dus een soort dode arm waardoor doorspoelen minder efficiënt zal zijn.

Het eerder vernoemde rapport van professor Lebbe van de UGent toont de verwachte uitbreiding van de verzilte zone binnen de door hem bestudeerde ruit. Maar ook in het kanaal zelf zal er regelmatig een doorstroming van zout water zijn. Zij is nu al een probleem in de polders. Ondanks milderende maatregelen zal zeker in het verbindingskanaal verdere verzilting optreden. Als het zoute water in het kanaal indringt, zal het langzaam maar irreversibel infiltreren in het grondwater.

Wat het grondverzet betreft, verwijs ik naar de metingen van de VMM over de kwaliteit van de specie van het kanaal. Op de kaart ziet men geregeld rood en geel, wat erop wijst dat er ecotoxicologische, biologische of fysico-chemische problemen zijn. Volgens de MER wordt het volume te baggeren specie geschat op 7 miljoen m<sup>3</sup>. De bergingscapaciteit in een put te Lochristi bedraagt 4,5 miljoen m<sup>3</sup>. Voor het overschot van 2,5 miljoen m<sup>3</sup> is er thans geen oplossing.

Het sectorale uitvoeringsplan voor bagger- en ruimingsspecie gaat ervan uit dat er nog capaciteit is

tot maximaal 2017. De put van Lochristi is dan ook al door verschillende andere projecten in het vizier genomen, onder andere in het kader van ruimingswerken op de Leie en het kanaal Gent-Terneuzen. Ook de druk op de Vlaamse stortplaatsen is dus problematisch.

Er is nog onduidelijkheid over de totale hoeveelheid specie voor elke verontreinigingsgraad. Zelfs als een groot deel schoon is, zal er toch ook een deel vervuild zijn. Er is ook nog zeer grote onduidelijkheid over de bestemming van minstens 2,5 miljoen m<sup>3</sup>.

In de plan-MER staat expliciet dat geen rekening is gehouden met de klimaatwijziging. Dat is nochtans een cruciaal punt. Op basis van de onderzoeksgegevens van professor Willems van de KU Leuven over de vertaling van globale klimaatmodellen naar Vlaanderen kunnen enkele interessante conclusies getrokken worden. In de winterperiode wordt in de lage scenario's een verdroging voorspeld en in de hoge scenario's een vernatting. Maar voor de zomerperiode geven alle twaalf modellen een sterke debietdaling aan die gaat van 20 tot 70 percent in 2100. De impact op de hydraulica en hydrologie van het systeem zal dus significant zijn.

Bovendien zal dit zich uiteraard niet in Vlaanderen alleen voordoen. Studies over de Seine, de Somme en meer in het noorden tonen een duidelijke noord-zuidgradiënt. Voor de Seine verwacht men minder overstromingen in de winter en verdroging over het hele jaar. In het Scheldebekken blijft de winter onduidelijk maar is er in de zomer een duidelijke evolutie naar verdroging. Meer in het noorden is er sprake van meer kans op overstromingen in de winter. Hoe dan ook zijn dit zaken om rekening mee te houden.

Anderzijds stijgt de zeespiegel: in Oostende 20 cm tijdens de voorbije eeuw. Opvallend is ook de stijging van het hoogwaterpeil in de Zeeschelde. In de buurt van Sint-Amands is dat peil in minder dan 100 jaar met meer dan 1 meter gestegen, dus 1 cm per jaar. Daarmee zijn onder meer, maar niet alleen veiligheidsproblemen verbonden.

De verwachte zeespiegelrijzing zal ervoor zorgen dat meer zoet water nodig is om de verzilting tegen te gaan. Ook de geplande nieuwe zeeluis in Terneuzen zal een groter zoetwaterdebiet nodig maken. Beide zijn evenwel niet opgenomen in het huidige studiewerk. Verder zal hoogstwaarschijnlijk ook de uitbouw van de kanalen in Noord-Frankrijk tot het afnemen van debiet leiden. Uiteindelijk zal ook de klimaatwijziging leiden tot lager debiet en verdroging in de

zomer. Als gevolg daarvan zal de verzilting toenemen en de beschikbaarheid van water afnemen.

Dit is geen doemdenken. Duitsland begon dit jaar met een onderzoeksprogramma van 20 miljoen euro om na te gaan wat de gevolgen zijn van de klimaatwijziging op de binnenscheepvaart, met de mogelijkheid om de nodige adaptatiemaatregelen te nemen opdat ze mogelijk zou blijven.

Mijn conclusies zijn de volgende. De waterbalans is precair. Er zijn duidelijke indicaties dat er watertekorten kunnen optreden, met gevolgen voor de scheepvaart, de industrie, de strijd tegen de verzilting, het halen van kwaliteitsdoelstellingen en de morfologie van de rivieren. Het succes van het project hangt, wat waterbeheer betreft, duidelijk af van de oplossing van de watervraag. Men kan het dan ook niet los zien van de andere ontwikkelingen in het bekken. Het betreft de autonome ontwikkelingen die er hoe dan ook zijn, de klimaatwijziging en de globale toename van de watervraag die tot keuzen noopt.

Het komt er daarom op aan om eerst in kaart te brengen wat de toekomstige waterbalans van het Scheldebekken zal zijn en wat de watervraag van de verschillende sectoren is, rekening houdende met de klimaatwijziging. Het is van het allergrootste belang voor de binnenscheepvaart en alle bestaande verbindingen dat maatregelen worden uitgewerkt om het Scheldebekken 'climate proof' te maken. Dat houdt in dat men voldoende water kan opvangen in perioden van overvloed, zodat het ter beschikking staat in perioden van schaarste. Dat houdt ook in dat keuzen worden gemaakt op het vlak van prioritair watergebruik. Uiteraard moet er ook een oplossing komen voor het grondoverschot.

De achilleshiel voor Vlaanderen is hoe dan ook de hoeveelheid water die uit Noord-Frankrijk naar Vlaanderen komt. Belangrijk als eerste stap is een verdrag met Frankrijk over het minimum- en het maximumdebiet dat naar Vlaanderen komt, naar analogie met de waterverdragen met Nederland. In afwachting bieden de verdere uitbouw van de estuaire vaart en de spoorontsluiting mogelijke oplossingen. Professor Marc Vantorre van UGent verzekert mij dat de dimensies van estuaire schepen dezelfde zijn als die van binnenvaartschepen zodat zij dus dezelfde weg kunnen nemen.

Ik denk dat de beslissing moet genomen worden op basis van bekkenbrede en toekomstgerichte analyses. Op dit moment is het risico op maatregelen waar men later spijt van heeft, groot. Men zal dan

geconfronteerd worden met heel veel problemen die allemaal technisch zullen moeten opgelost worden. De onderhouds- en exploitatiekosten daarvan zullen vragen oproepen over de totale rentabiliteit en duurzaamheid.

### 13. Vraagstelling door de leden

**Mevrouw Fientje Moerman:** Professor Meire acht een verdrag met Frankrijk over de garantie van een minimumdebiet primordiaal. Hoeveel groter wordt daarmee het risico op overstromingen van de Leie in Vlaanderen? Nu al merkt men in het natuurgebied Keuzemeersen in Drongen wat het effect is als men in Frankrijk de sluizen opendraait.

Wat is de invloed van optie 3a op de 13 m<sup>3</sup> die Vlaanderen moet waarborgen onder de traktaatverplichting met Nederland?

Ziet u alternatieve bestemmingen voor de overblijvende vervuilde baggerspecie?

**De heer Bart Martens:** Professor Meire bracht een ontluisterend verhaal. Maar de huidige MKBA's hebben een te kort perspectief om er ten gronde rekening mee te houden. Of is het mogelijk om met de bestaande methodiek ook de kosten op middellange en lange termijn op te nemen? Hoe kan de overheid daarmee omgaan?

Was het niet de bedoeling om met de bestaande verdragen en de kaderrichtlijn Water naar grensoverschrijdende stroomgebiedplannen te evolueren? Is dat niet de aangewezen plaats om afspraken over debiet te maken? Wat is de stand van zaken? Of is echt een apart verdrag nodig?

Het Waterbouwkundig Laboratorium van Borgerhout stootte in zijn studie over het Albertkanaal op soortgelijke problemen, zoals met peilbeheer en verzilting bij droog weer. Bestaat in Vlaanderen een overkoepelend onderzoeksprogramma?

**Mevrouw Joke Schauvliege:** Hield uw studie rekening met de door de minister-president toegezegde tweede zeesluis in Gent? Zo niet, waar zouden de effecten kunnen spelen?

**De heer Jan Peumans:** De heer Clinckers noemde de toestand beheersbaar. Alleen in periodes van droogte zou een aangepast beheer vereist zijn. Het kanaal verzilt volgens hem alleen in zones van zout grond-

water. Ik sluit mij aan bij het pleidooi van mevrouw Moerman om hem te confronteren met dit ontluisterende en zelfs beangstigende verhaal. Het doet inderdaad denken aan de uitgebreide studie van het Waterbouwkundig Laboratorium over de waterschaarste op het Albertkanaal. Het verschil met het verhaal van de heer Clinckers is zo groot, dat ik verwonderd ben.

**De heer Bart Caron:** Praktijkmensen zoals sluismeesters signaleren mij dat, sinds de aanpassingen van de waterwegen in Noord-Frankrijk de voorbije jaren, de hoeveelheid water die door de Leie gestuwd wordt, veel groter is dan vroeger. Klopt dit? Is dat blijvend of conjunctureel? Ook de uitdieping en de verbreding van de Leie spelen een rol. Toch zijn er sinds vijftien jaar meer overstromingen dan ooit. Hoe verhoudt zich dit alles tot de door de heer Meire bepleite overeenkomst met Frankrijk?

#### 14. Antwoorden van de heer Patrick Meire

**De heer Patrick Meire:** In een overeenkomst tussen een boven- en een benedenstrooms land zouden zowel minima als maxima moeten opgenomen worden, met het oog op integraal waterbeheer.

Ik heb zelf geen gegevens over de nieuwe zeesluis maar ik kreeg wel een korte nota van het projectbureau ProSes waarin expliciet stond dat bij de nieuwe zeesluis het debiet dat nodig is in het kanaal, groter zal zijn dan vandaag. Men kan in geval van een watertekort natuurlijk alles naar Gent-Terneuzen sturen, maar dan is er geen water voor het Schipdonkanaal of voor Gent-Oostende. Dat laatste kanaal is nochtans een belangrijke leverancier van zoet water voor de bevloeiing van meer dan 14.000 ha polder en voedt ook de Damse Vaart. Ofwel geeft men alle richtingen een beetje, wat ook niet goed is.

Heel veel ingenieurs van Openbare Werken hebben zich al suf gepiekerd over een bestemming voor de baggerspecie. Niet-verontreinigde specie kan in principe gebruikt worden voor infrastructuurwerken, maar die moeten er dan ook zijn. Wat de verontreinigde specie betreft, zijn er nu al zeer grote volumes in alle Vlaamse waterlopen. De mogelijkheden om die te bergen zijn beperkt. De sporen voor alternatieve verwerking hebben tot nu toe niet veel opgeleverd. Het probleem is dus bijzonder belangrijk.

Gelukkig heeft de Vlaamse overheid al een aantal anti-erosiemaatregelen genomen om de afvoer van sediment vanuit het land te reduceren. Zo was er een

zeer succesvol project in Sint-Truiden. Dergelijke zaken zijn cruciaal maar zij lossen niet dat van het grondoverschot op.

Een MKBA is de facto een moeilijk instrument. Men kan er alle kanten mee op, afhankelijk van discontoet, getallen, prognoses enzovoort. Ik wijs wel op het groeiende belang van het concept ecosysteemdiensten. Het gaat om de zaken die wij van de natuur gebruiken, zonder ervoor te betalen, zoals bijvoorbeeld het basisdebiet van waterlopen. We moeten ernaar streven ze beter te kwantificeren zodat ze ook gewaardeerd kunnen worden. Een directeur van de Deutsche Bank verklaarde in december 2008 dat het verlies van ecosysteemdiensten een economisch verlies is waarmee vergeleken de huidige crisis 'peanuts' is.

Stroomgebiedbeheersplannen zijn in principe interessant maar er zijn een aantal problemen. Om te beginnen is de kaderrichtlijn Water niet zo integraal. Het aspect kwantiteit vormt er geen fundamenteel onderdeel van. Precies daarom is er nu een dochterrichtlijn over overstromingen. Ook het droogteprobleem zit er niet in, behalve de negatieve effecten van een lange droogteperiode. Nochtans is ook kwantiteit essentieel, want bij lager debiet daalt de kwaliteit. Stroomgebiedbeheersplannen zullen dus niet het werk van een verdrag kunnen doen. Uiteindelijk is het zelfs zo dat de EU tevreden is als elke lidstaat een plan maakt voor zijn kant van het stroomgebied, waarna men ze samen in één map stopt. Ook dat is absoluut niet integraal.

De studies van het Waterbouwkundig Laboratorium geven inderdaad aan dat er belangrijke gevolgen kunnen zijn en dat men keuzes moet maken in de waterbesteding. Het zou bijzonder belangrijk zijn om dat op Vlaamse schaal te doen. De beslissingen die moeten genomen worden zijn zo belangrijk dat wetenschappelijke onderbouw cruciaal is. Studiebureaus doen hun best met de gegevens en de tijd die ze hebben, maar zij leveren geen wetenschappelijke documenten af.

Nochtans is er ontzettend veel kennis in Vlaanderen aanwezig. Dat bleek andermaal toen wij tien studiedagen over watersysteemkennis organiseerden met meer dan 1000 deelnemers. Bij die gelegenheid werd ook de dringende vraag geformuleerd naar een gecoördineerd en multidisciplinair onderzoeksprogramma over water in Vlaanderen. Sommige ontwikkelingslanden hebben al een waterbalansmodel, Vlaanderen

niet. Onze expertise wordt herhaaldelijk in andere landen geïmplementeerd.

Op dezelfde wijze werd gepleit voor een datacentrum over water. Wie vandaag gegevens wil opvragen, is afhankelijk van de welwillendheid van een aantal partijen. Het Vlaams Instituut voor de Zee is een perfect model van een dergelijk centrum, dat er zelfs in slaagde een UNESCO-databank van Parijs naar Oostende te halen. Men heeft ondertussen voorgesteld om het datacentrum voor water met één personeelslid te bemannen, maar dan kan men er beter niet aan beginnen. Ik hou dit pleidooi in het belang van het onderzoek en de ondersteuning van het beleid.

Dat de consequenties van dit project perfect beheersbaar zijn, is slechts mogelijk aan een onredelijke kostprijs. Een watersysteem is een ecosysteem en daarin zitten zoveel combinaties van morfologische, geologische, hydrologische en ecologische aspecten dat het niet eenvoudig stuurbaar is. Omvattend studiewerk is daarom erg belangrijk.

Er zijn twee redenen voor de verschillen tussen mijn getallen en die uit de plan-MER. Om te beginnen heb ik niet uitsluitend met gemiddelden gewerkt maar bijvoorbeeld ook met perioden van droogte. In tweede instantie is in de studies waarschijnlijk een en ander onderschat.

Ik kan niet zeggen of het debiet nu hoger is dan vroeger. Die gegevens heb ik niet geanalyseerd, al is het bijzonder interessant om te doen. Het wijst andermaal op het belang van een verdrag met Frankrijk. Men moet ook het onderscheid maken tussen hoogwater- en laagwaterperiodes. De laatste vormen de grootste zorg. Ook al zijn de eerste spectaculairder, hun gevolgen zijn snel voorbij en het aantal getroffen mensen is beperkt. Bij droogte is in principe elke Vlaming getroffen. Integraal waterbeleid houdt bekkenbrede stockering in, omdat we hoe dan ook geconfronteerd worden met een daling van het aanbod in de zomerperiode. Dergelijke initiatieven kunnen perfect samengaan met de reductie van het risico op overstromingen.

## V. CONCLUSIE

De commissie besliste na de opvolgingshoorzitting dat eerst de beloofde documenten (MKBA's van de haven van Zeebrugge en de Waaslandhaven, repliek van de regering op de studie die door de gouverneurs

van West- en Oost-Vlaanderen werd uitgevoerd, studie over het verkeersmanagement Brugge enzovoort) dienden aangeleverd te worden. Deze beloofde documentatie wordt echter slechts sporadisch en gedeeltelijk bezorgd.

Uiteindelijk stelde de meerderheid van de commissie tijdens de regeling van de werkzaamheden op 31 maart 2009 vast dat de commissie niet alle elementen heeft om een conclusie te trekken over de grond van dit verzoekschrift.

Minister *Hilde Crevits* verduidelijkt dat haar repliek op de studie van de gouverneurs hic et nunc is dat er akte wordt genomen van deze studie. De studie die door de gouverneurs werd uitgevoerd, is overigens een studie naast de andere beschikbare studies. Zij voelt zich niet geroepen om een repliek te geven op elke studie die in dit verband verschijnt.

De minister stelt voor dat gewacht wordt tot de plan-MER volledig gefinaliseerd is. De plan-MER is echter nog niet klaar en zal indien deze afgewerkt wordt, onmiddellijk gepubliceerd worden.

Het komt de minister daarom voor dat het nogal moeilijk is om zonder plan-MER een conclusie te treffen over de grond van dit verzoekschrift temeer omdat dit een elementair stuk in het dossier is.

De meerderheid van de commissie sluit zich aan bij dit voorstel van de minister en beschouwt het verzoekschrift als zijnde afgehandeld.

*De verslaggevers,*

Fientje  
MOERMAN  
Johan DECKMYN

*De voorzitter,*

Marc  
VAN DEN ABELEN