



Seine-Schelde West

**RESULTATEN VAN DE
HAALBAARHEIDSTUDIE**



Waterwegen en Zeekanaal NV
weg van water

Seine-Schelde West: een volwaardige binnenvaartontsluiting voor de Vlaamse kusthavens

Deze brochure geeft een samenvatting van de haalbaarheidsstudie voor het project Seine-Schelde West. Die studie gaat na of het mogelijk is het Afleidingskanaal van de Leie tussen Schipdonk en Heist te verbreden en aan te sluiten op de havens van Zeebrugge en Oostende, opdat binnenschepen aldus de kusthavens zouden kunnen bereiken. Daarbij worden niet alleen economische aspecten onderzocht, maar wordt er ook nadrukkelijk aandacht besteed aan waterbeheersing, natuur, landbouw, recreatie en landschap.

Het project beoogt het volwaardig inschakelen van de Vlaamse kusthavens in het Trans-Europese binnenvaartnetwerk. Een heel belangrijk onderdeel van dat netwerk is de Seine-Scheldeverbinding tussen de Franse grens en het kanaal Gent-Terneuzen, voor schepen tot 4500 ton. De ontsluiting van de kusthavens via het Afleidingskanaal van de Leie is een uitbreiding in westelijke zin van deze binnenvaartas, vandaar ook

de benaming "Seine-Schelde West". De haalbaarheidsstudie heeft uitsluitend betrekking op de realisatie van het project Seine-Schelde West via een verruiming van het Afleidingskanaal van de Leie tussen Schipdonk en Zeebrugge. In de haalbaarheidsstudie worden in eerste instantie alle technisch mogelijke alternatieven en varianten onderzocht.

Het plan heeft al een lange voor-geschiedenis. Eerder werd reeds een ruim scala aan alternatieven onderzocht om de binnenvaart-verbinding tussen de kust-havens en het Scheldebekken te realiseren:

- estuaire vaart, waarbij aangepaste binnenschepen vanuit Zeebrugge langs de kust naar de Schelde varen,
- verschillende alternatieve kanaalverbindingen
- de opwaardering van de bestaande infrastructuur.



SEINE-SCHELDE VERBINDING

SEINE-SCHELDE WEST

Wat is de aanleiding voor het project?

De kusthavens beter bereikbaar maken

De binnenvaart wordt algemeen aanvaard als een belangrijk alternatief voor het transport over de weg, zeker waar het gaat om de verkeersontsluiting van havens. De voorbije tien jaar is dan ook een stijging van de trafiek via de binnenvaart merkbaar. De Vlaamse kusthavens van Oostende en Zeebrugge worden echter gekenmerkt door een bijzonder laag aandeel van de binnenvaart in het hinterlandtransport. Meer dan 70% van de goederen die van en naar de haven van Zeebrugge worden getransporteerd, gaan over de weg. Slechts 2% gaat via de binnenvaart.

De laatste jaren zijn grote inspanningen geleverd om in het bijzonder de haven van Zeebrugge optimaal bereikbaar te maken voor verschillende vervoerswijzen. Daarbij wordt gewerkt aan een verbeterd wegennet (aanleg van de AX), een geoptimaliseerde spoorverbinding en estuaire vaart (met aangepaste

schepen via de Scheldemonding). Geen van die vervoerswijzen is echter alleen in staat om de voorziene groei van de kusthavens op te vangen. Dat komt duidelijk tot uiting in de trafiekprognoses die voor de kusthavens werden opgemaakt.

Een alternatief bieden voor knelpunten op de huidige verbinding

In de voorbije decennia is gepoogd om de bestaande binnenvaartverbinding – het kanaal Gent-Brugge-Oostende – verder te ontwikkelen. Ondanks alle investeringen blijven er op deze verbinding belangrijke knelpunten, onder meer te Brugge. Daar heeft het kanaal Gent-Brugge-Oostende een capaciteit van hooguit twee miljoen ton per jaar, wat onbeduidend is tegenover de aanvoer van goederen in de kusthavens. Door de zeer krappe afmetingen van een aantal vaarwegsecties is de scheepsgrootte beperkt tot 1350 ton, met zelfs eenrichtingsverkeer in de smalle gedeelten. Omdat de binnenvaart

van almaar grotere vaartuigen gebruik maakt, is dat op termijn onvoldoende. De overblijvende knelpunten zijn bovendien moeilijk op te lossen. Zo is het onmogelijk om het kanaal Gent-Brugge-Oostende te Brugge verder aan te passen.

De toenemende trafiek zorgt er bovendien voor dat de beweegbare bruggen die het Brugse stadscentrum ontsluiten, steeds vaker moeten worden geopend, met hinder voor het wegverkeer, fietsers en voetgangers tot gevolg.

Het verkeer veiliger en vlotter laten verlopen

Ook in het achterliggende gebied ontstaan er problemen om het verkeer vlot en veilig te laten doorstromen, vooral op het hoofdwegennet. Daarnaast maakt het ontbreken van een degelijke binnenvaartontsluiting dat de maatschappelijke baten die de binnenvaart zeker heeft op het vlak van milieu, veiligheid en geluidshinder, onvoldoende gerealiseerd worden.

DE VLAAMSE HAVENS VERVULLEN EEN SLEUTELROL IN DE VLAAMSE ECONOMIE

Het economisch belang van de Vlaamse zeehavens is aanzienlijk. Ze staan in voor bijna 15% van het bruto binnenlands product van Vlaanderen en voor bijna 10% van de arbeidsplaatsen. Ongeveer de helft hiervan wordt gecreëerd binnen de havengebieden zelf, bij overslag- en transportbedrijven, in de havenindustrie en in de publieke havendiensten. De andere helft ontstaat bij de toeleveranciers aan de bedrijven in het zeehavengebied.

Deze cijfers laten de belangrijkste economische functie van de havens nog buiten beschouwing, namelijk die van strategisch verbindingselement en doorgangspoort naar en van het achterland.

Voor een kleine, open economie als Vlaanderen is de nabijheid van goede aan- en afvoerlijnen een concurrentiële troef, zowel voor de bestaande bedrijven als voor het aantrekken van nieuwe buitenlandse investeringen in industrie en logistieke dienstverlening.

Seine-Schelde West: Wat werd onderzocht?

De haalbaarheidsstudie had tot doel om na te gaan of, en onder welke voorwaarden, een binnenvaartverbinding via het Afleidingskanaal van de Leie een haalbare kaart is. Daarom onderzocht ze het project vanuit verschillende invalshoeken: de technische haalbaarheid, de economische haalbaarheid, de maatschappelijke haalbaarheid en de impact op de omgeving.

Drie alternatieven

Vanuit bovenstaande invalshoeken werden drie alternatieven voor de opwaardering van het Afleidingskanaal onderzocht. De haalbaarheidsstudie bevat nog geen details over de technische uitvoering en van de gevolgen daarvan op onder meer de onteigeningen en de verkeersafwikkeling. Omdat er geopteerd werd voor het opwaarderen van het bestaande kanaal ligt het tracé grotendeels vast. Er is echter nog variatie mogelijk in de exacte ligging, het waterpeil, de locatie van de sluisen en de aansluiting aan de haven van Zeebrugge.

Alternatief 1 neemt het waterpeil van het Leopoldkanaal (1,5 m TAW) over en heeft sluisen te Schipdonk en bij de aansluiting met de haven. Voorbij Strobrugge worden het Afleidingskanaal en het Leopoldkanaal samengevoegd tot één kanaal.

Alternatief 2 neemt het waterpeil van de Zeebrugse achterhaven (3,5 m TAW) over en heeft sluisen te Schipdonk en bij de aansluiting met de haven. Voorbij Strobrugge worden het Afleidingskanaal en het Leopoldkanaal samengevoegd tot één kanaal.

Alternatief 3 sluit aan bij de bestaande waterpeilen (5,6 m TAW tussen Schipdonk en Balgerhoeke, 3,5 m TAW van Balgerhoeke tot de haven) en heeft sluisen te Balgerhoeke en bij de aansluiting met de haven. Voorbij Strobrugge blijven het Afleidingskanaal en het Leopoldkanaal elk afzonderlijk bestaan.

Drie varianten

Naast alternatieven voor een opwaardering van het Afleidingskanaal werd ook de optimalisatie van de bestaande kanaalverbinding, het kanaal Brugge-Gent-Oostende, onderzocht.

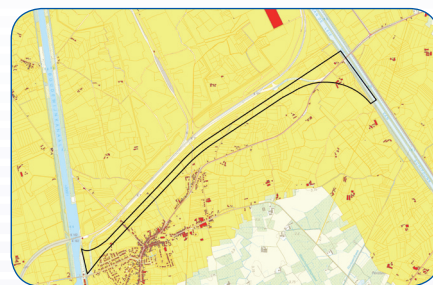
Aansluiting op de Zeebrugse achterhaven

Voor de aansluiting op de achterhaven werden drie varianten onderzocht: een verbindingskanaal met het Boudewijnkanaal, een aansluiting met het Zuidelijke Insteekdok en het doortrekken van het Afleidingskanaal tot aan de voorhaven. De eerste mogelijkheid werd als de meest wenselijke geëvalueerd.

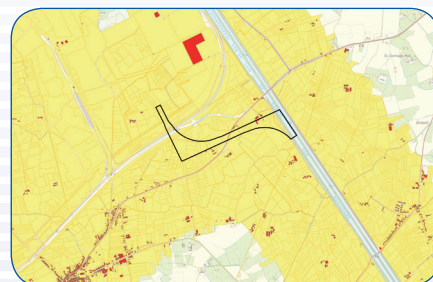
Variante A heeft als voordeel dat ze voorzien is op het gewestplan. De varianten B en C hebben als nadeel dat de AX en de spoorweg moeten worden gedwarst en dat er dus telkens een brug moet worden gebouwd. Bijkomend bezwaar voor de AX is dat die te hoog komt te liggen, want een beetje verder richting Westkapelle moet hij bijna onzichtbaar worden in het landschap. Bijkomend bezwaar voor de spoorweg is dat de aftakkingen naar de achterhaven moeilijk, zo niet onmogelijk worden vanwege het hoogteverschil.

De varianten B en C zijn bovendien ook duurder.

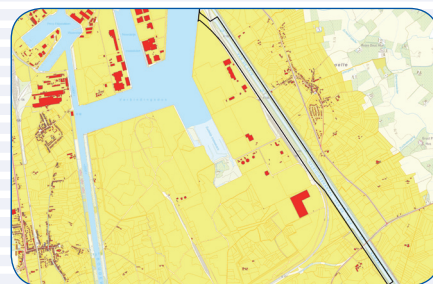
Een laatste voordeel van variante A is dat ze op een waterweg aansluit, terwijl varianten B en C in de haven terecht komen. Binnenschepen richting Oostende moeten dan door de haven van Zeebrugge varen.



Variante A: Verbindingskanaal



Variante B: Zuidelijk insteekdok



Variante C: Verlengd Afleidingskanaal

Het voorkeursalternatief

Om het Afleidingskanaal van de Leie aan te passen aan zijn nieuwe rol zijn een aantal ingrepen noodzakelijk. De belangrijkste worden hier kort toegelicht. Hierbij wordt uitgegaan van alternatief 3, dat als voorkeursalternatief uit de haalbaarheidsstudie kwam.



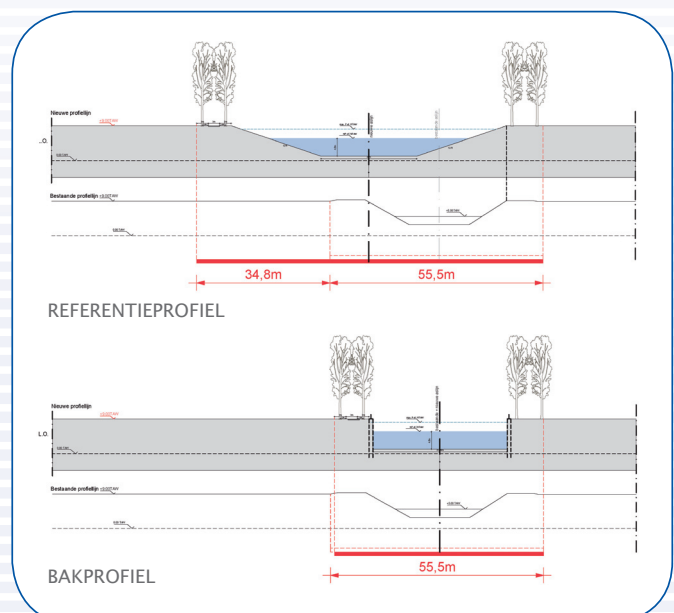
- 1 Het segment tussen Balgerhoeke en Schipdonk wordt verbreed tot 52 m aan de waterlijn en uitgediept tot 4,5 m waterdiepte. Bij de doortocht van de woonkernen wordt een bakprofiel toegepast met een breedte van 35 m, gemeten aan de waterlijn. Het waterpeil is 5,6 m TAW, of 60 cm hoger dan het huidige peil.
- 2 Ter hoogte van Raverschoot wordt een bocht-afsnijding voorzien met daarin een sluis.
- 3 Van Raverschoot tot Strobrugge wordt in dit alternatief het kanaal verbreed zoals in segment 1. Ook hier worden de woonkernen ontzien. Het huidige waterpeil wordt behouden (3,50m TAW).
- 4 Tussen Strobrugge en de haven wordt het Afleidingskanaal van de Leie verbreed volgens dezelfde principes als voor de vorige segmenten. Het parallelle Leopoldkanaal blijft in zijn huidige vorm behouden.
- 5 Tussen het Afleidingskanaal en het Boudewijnkanaal wordt een verbindingskanaal gegraven, parallel met het tracé van de AX (dat is een nieuwe verbindingsweg tussen de N31 te Brugge en de N49 te Westkapelle). Ter hoogte van Dudzele komt er een sluis.

Dwarsprofiel

Om de effecten van Seine-Schelde West na te gaan is gebruik gemaakt van verschillende dwarsprofielen. Al deze dwarsprofielen voldoen aan de eisen die aan de nieuwe vaarweg worden gesteld. De figuur laat het referentieprofiel met schuine oevers zien en het daarvan afgeleide bakprofiel. Om de ruimte-inname correct te kunnen inschatten is niet enkel gekeken naar de ruimte die nodig is voor de vaarweg. Er is ook steeds voldoende ruimte voorzien voor ventwegen, dijken, grachten, bomenrijen en dergelijke meer.

Over het hele traject moet een groot aantal bruggen worden aangepast. Op welke wijze dit moet gebeuren zal worden overlegd met de wegbeheerders en de lokale besturen. Vast staat dat alle verbindingen moeten worden behouden.

Voor de verbreding van het kanaal moeten heel wat bomenrijen worden geveld. Ook in het nieuwe ontwerp zijn bomenrijen voorzien. Het vellen op zich staat los van de verbreding. De huidige bomen zijn immers aan vervanging toe, ook zonder aanpassingen aan het kanaal.



Resultaten van de haalbaarheidsstudie Seine-Schelde West

Technische haalbaarheid

Voor het traject tussen Schipdonk en Zeebrugge doen zich geen bijzondere uitvoeringsproblemen voor. Het grootste aandachtspunt voor het plan blijkt de aansluiting met de haven van Zeebrugge zelf. De aanwezigheid van gasleidingen en verschillende spoorlijnen vormt een hindernis.

De aanleg van het kanaal heeft een belangrijke impact op de kruisende infrastructuur: alle bruggen moeten herbouwd worden, met een grotere doorvaartheogte, uitgezonderd de bruggen op de N49-E34. Om de ruimtelijke en visuele impact daarvan te beperken kan geopteerd worden voor beweegbare bruggen. De keuze waar welk type brug moet komen, zal in overleg met de betrokken gemeenten en wegbeheerders gebeuren.

Voor de aansluiting op de achterhaven is vertrokken van de basisvariant die ook op het gewestplan is ingetekend. De haalbaarheidsstudie toont aan dat – zelfs na de aanleg van de AX – het mogelijk is om binnen de bestaande reservatiestrook te blijven. Alternatieve aansluitingen blijken technisch zeer moeilijk te liggen aangezien een aantal bestaande spoor-, weg- en leidinginfrastructuren een rechtstreekse aansluiting op de haven hypothe-

keren. Door het gebruik van bakprofielen (met verticale wanden) is het mogelijk om de woonkernen maximaal te sparen. Bovendien gebruikt het voorontwerp maar een beperkt deel van de reservatiestrook die voor het kanaal is voorzien op het gewestplan.

De minimale termijn waarbinnen het project technisch gerealiseerd kan worden bedraagt 6 à 7 jaar.

Economische haalbaarheid

Voorzichtige groeiprognose

Om de economische haalbaarheid van het project Seine-Schelde West te kunnen inschatten, werden trafiekprognoses opgesteld voor de situatie met en zonder project. Hierbij werd ervan uitgegaan dat de nieuwe scheepvaartverbinding gerealiseerd zal zijn tegen 2020. De trafiekprognose is gebaseerd op de verwachte toename van het maritieme transport in de kusthavens, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen een scenario met hoge groei en een scenario met lage groei.

Op basis van die uitgangspunten wordt in 2030 een binnenvaarttrafiek verwacht van 9,8 miljoen ton (tegenover 2,2 miljoen ton zonder project) in het scenario met hoge groei en 6,0 miljoen ton (tegenover 1,9 miljoen ton zonder project) in het scenario met lage groei. Recent cijfermateriaal van de haven van Zeebrugge over-

stijgt de in de studie gebruikte cijfers voor het scenario met hoge groei. Dat laat vermoeden dat de realiteit veeleer in de buurt van het scenario met hoge groei zal liggen en dat lage groei kan beschouwd worden als een minimaal scenario. Evoluties op internationaal vlak bevestigen dat vermoeden.

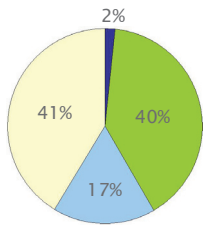
Een groot aantal scheepsbewegingen

Gelet op het feit dat de belangrijkste trafiekstromen gebaseerd zijn op vrachttypes met een laag soortelijk gewicht (containers en voertuigen), is dit tonnage enigszins misleidend. Het gaat immers gepaard met aanzienlijk meer scheepsbewegingen dan dezelfde tonnages bij bulktransporten. Concreet worden jaarlijks 9.433 scheepsbewegingen verwacht in het scenario met hoge groei en 5.895 in het scenario met lage groei. Dit betekent circa 30 scheepsbewegingen - en dus ook brugbewegingen - per dag.

Een evenwichtige verdeling over de vervoersmodi

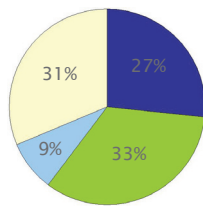
Het globale aandeel van de binnenvaart in het hinterlandtransport van de kusthavens evolueert door het project van 2 naar 8 à 9 procent. Die toename omvat in hoofdzaak het containervervoer waarvan de binnenvaart naar verwachting 27 procent voor haar rekening zal nemen. Alle vervoerswijzen blijven in de toekomst van belang. Het wegtransport zal instaan voor zowat 55 procent van het hinterlandtransport.

Modal split containers zonder project (2030)



■ BINNENVAART
■ SPOOR
■ ESTUAIR
■ WEG

Modal split containers met project (2030)



Daarom is het verbeteren van de vervoersmogelijkheden via alle modi wenselijk en levert het project Seine-Schelde West een wezenlijke bijdrage aan het beter voorbereid zijn op de nog te verwachten maritieme groei. Het kanaal doet dus niets af aan het nut van de aanleg van de AX en de uitbreidingen van het spoor, net zo min als de verhoogde spoor- en wegcapaciteit het nut van het kanaal in vraag stellen.

Maatschappelijke kosten-baten-analyse (MKBA)

Met een maatschappelijke kosten-batenanalyse werd onderzocht of het project maatschappelijk zinvol is. Daarbij werd afgewogen of de baten die het project met zich meebrengt, opwegen tegen de kosten die het veroorzaakt. Naast de economische kosten en baten wordt ook nadrukkelijk aandacht besteed aan milieukosten en -baten.

Het realiseren van een volwaardige binnenvaartontsluiting via een opwaardering van het Afleidings-

kanaal van de Leie is vanuit maatschappelijk perspectief een rendabele aangelegenheid.

Positiever saldo vanuit Europees perspectief

Gelet op het bij uitstek Europese en grensoverschrijdende karakter van havens en binnenvaart, is het Europees-internationale perspectief het meest aangewezen om een afweging qua kosten en baten te maken voor het project. Ondanks de voorzichtige trafiekprognose wordt in dat geval een positief rendement van zo'n zeven procent verwacht.

Bekeken vanuit een Vlaams of nationaal perspectief, ligt de rentabiliteit van het project lager, aangezien de kosten dezelfde blijven en de baten vanwege de kleinere invloedzone beperkter zijn. Maar ook vanuit dat gezichtspunt blijft het project batig voor het geoptimaliseerd alternatief. Een berekening vanuit nationaal perspectief (alsof de baten zouden stoppen aan de landsgrenzen) levert een rendement van nog meer dan vier procent.

Ontwikkeling van bedrijventerreinen niet als baten verrekend

De baten zijn in eerste instantie economisch van aard, maar houden ook rekening met de vermindering van het wegverkeer en de milieuvoordelen. In de haalbaarheidsstudie werd zoveel mogelijk rekening gehouden met alle kostprijsfactoren. Er werd dus niet alleen gekeken naar de aanpassingen die nodig zijn voor de scheepvaart, maar onder andere ook naar milieu-

kosten, de bouw van een recreatieve sluis te Eeklo en de infrastructuur voor waterbeheersing.

Er bestaan beperkte mogelijkheden om watergebonden economische activiteiten te ontwikkelen langs het Afleidingskanaal. Omdat het echter niet wenselijk is om tot (industriële) lintbebouwing langs het traject over te gaan, in het bijzonder vanwege de hoge waardering van het gebied vanuit natuur en landschap, werden deze mogelijkheden niet meegenomen. De beste ontwikkelingsmogelijkheden situeren zich ter hoogte van Maldegem en Eeklo, maar deze opportuniteit zegt niets over de wenselijkheid ervan. Er worden dan ook geen baten toegerekend aan deze mogelijkheid en deze worden dus ook niet opgenomen in de MKBA.

Met onzekere kosten en baten werd wel rekening gehouden

Kostprijsramingen zijn gekenmerkt door een bepaalde onzekerheid. Daarom werd in de MKBA gesimuleerd wat de impact op het kostenbatensaldo zou zijn indien de kostprijs met 20 procent zou toenemen. Ook in dat geval blijft het voorkeursalternatief rendabel.

Er werd ook onderzocht wat het effect zou zijn van een doorvaarthoogte van 9,1 m of 4 lagen containers. Het blijkt dat de baten de kosten overtreffen, maar in de uiteindelijke afweging moeten ook niet-economische factoren, zoals inpasbaarheid in het landschap, worden meegenomen.

Resultaten van de haalbaarheidsstudie Seine-Schelde West

Maatschappelijke haalbaarheid

Tijdens de uitvoering van de haalbaarheidsstudie bleek een grote maatschappelijke betrokkenheid bij het project Seine-Schelde West en een grote behoefte aan correcte informatie. De gemeenten en hun bewoners zijn erg gevoelig voor de toekomstige ontwikkeling van het Afleidingskanaal.

De bekommernis van bestuurders en bewoners heeft vooral te maken met de landschappelijke kwaliteiten van het Afleidingskanaal, het recreatieve gebruik en de onzekerheid voor de omwonenden. Uit de haalbaarheidsstudie blijkt duidelijk dat het mogelijk is om de ruimte-inname,

en dus ook het aantal onteigeningen, te beperken. Bijgevolg kan na het gedetailleerd ontwerp waarschijnlijk een aanzienlijk deel van de reservatiestrook worden opgeheven.

Ruimtelijke kwaliteit en boscompensaties

Het huidige beeld van het Afleidingskanaal zal ten dele wijzigen door de geplande ingrepen tijdens de werken, maar ook daarna. Het vellen en heraanplanten van bomenrijen is een cyclisch proces dat ook zonder de aanleg van Seine-Schelde West zal blijven plaatsvinden. Mits het maken van de juiste keuzes zal het aangepaste Afleidingskanaal een gelijkwaardige ruimtelijke kwaliteit ontwikkelen. Op een aantal locaties biedt de heraanleg van het Afleidingskanaal kansen om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren.

In de haalbaarheidsstudie is rekening gehouden met het opnieuw aanplanten van bomenrijen. Op enkele plaatsen zijn er vier of meer bomenrijen aanwezig, waardoor boscompensatie nodig is. Er wordt voorgesteld om deze boscompensatie niet te realiseren door het herplanten van rijen populieren, maar door aan te sluiten bij het historische boscomplex waarvan het provinciaal domein Het Leen te Eeklo deel uitmaakt. Langsheen het Afleidingskanaal kan dan gewerkt worden met een beperkter aantal bomenrijen, waardoor er daar minder ruimte moet ingenomen worden.

De aanwezigheid van de reservatiestrook heeft de toestand rond het kanaal jarenlang bevroren. Daardoor is er lang niets meer geïnvesteerd in de doortochten van de dorpen. De uitvoering van het project laat toe het publiek domein opnieuw aan te leggen en te structureren.



Kansen voor recreatie

De geplande werken hebben een impact op de recreatieve kwaliteiten van het gebied. De impact op de visueel-landschappelijke kwaliteiten heeft ook gevolgen voor de belevingskwaliteit tijdens de werken. Langsheen het Leopoldkanaal zal er steeds een fiets- en wandelverbinding blijven bestaan. Door een juiste fasering van de werken kan ook de impact beperkt worden tot een deel van het traject. De uitvoering van het project opent een aantal nieuwe recreatieve mogelijkheden, niet alleen voor de pleziervaart, maar

ook voor recreatie langsheen het Afleidingskanaal. Het is een uitdaging om deze opportuniteiten degelijk te ontwikkelen.

Tot slot kan verwezen worden naar de diverse kwaliteiten, vooral op landschappelijk en recreatief vlak, die naast de transportfunctie kenmerkend zijn voor de vele Vlaamse waterwegen (zoals de Leie en de Boven-Schelde).

Nog geen definitief ontwerp

Het moet beklemtoond worden dat voor een aantal aspecten nog verder onderzoek noodzakelijk is (onder meer voor wat de locaties van de bruggen en de heraanleg van de wegen betreft). Daarom is het momenteel niet zinvol om reeds de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan aan te vatten. Om een realistisch beeld te krijgen van de benodigde ruimte op perceelsniveau moet een detailontwerp beschikbaar zijn. De opmaak van dit ontwerp zal gebeuren in nauw overleg met de betrokkenen.

Budgettair aspect

De kostprijs voor het voorkeursalternatief, in combinatie met een verbindingskanaal tussen het Afleidings- en het Leopoldkanaal, kan geraamd worden op 630 miljoen euro.

In deze kostprijs zijn niet alleen de kosten opgenomen voor de bouw van het kanaal zelf, maar ook voor alle nodige werken voor de waterbeheersing en de dwarsende infrastructuur. Bovendien werd reeds een pakket basismaatregelen tegen verzilting meegenomen. De bouw van een sluis voor de pleziervaart op het Eeklo's Vaardeken werd ook opgenomen in de raming. Daarbij komen nog de kosten voor onteigeningen, die naar schatting 13,4 miljoen euro zullen belopen. De kosten voor het eventueel compenseren van Vogelrichtlijngebieden zijn opgenomen in het deel onvoorzien, aangezien het nog niet duidelijk is of hier een beduidend negatief effect optreedt. De studiekosten tenslotte, worden geraamd op 60 miljoen euro. De onderhoudskosten voor het kanaal en de beweegbare bruggen worden begroot op 120.000 euro per jaar. Voor de exploitatie van de sluizen en pompstations wordt 150.000 euro per jaar voorzien. De financiering van het project zal het voorwerp moeten uitmaken van nader onderzoek. Daarbij is zowel een rechtstreekse financiering vanuit begroting mogelijk, als een financiering via publiek-private samenwerking of via leningen, verstrekt door de Europese Investeringsbank (EIB). Het is hoe dan ook aangewezen hierbij na te gaan in welke mate en op welke wijze financiële engagements kunnen worden aangegaan die geen invloed hebben op de Vlaamse begroting.



Resultaten van de haalbaarheidsstudie Seine-Schelde West

Impact op de omgeving

Bij uitvoering van het project Seine-Schelde West treden onmiskenbaar milieueffecten op. Het project heeft als doelstelling transport van de weg te halen en in de plaats daarvan meer gebruik te maken van de binnenvaart. Wanneer het project gerealiseerd wordt, worden jaarlijks tot 200.000 vrachtwagenritten uitgespaard. Er zal tevens een belangrijke reductie van de wachttijden aan de bruggen in de doortocht van Brugge gerealiseerd worden.

Inname van ruimte

In het ontwerp worden sobere ontwerpprincipes gehanteerd, waarbij zuinig ruimtegebruik voorop staat. Op basis van de voorkeur voor Alternatief 3 is een optimalisatieoefening uitgevoerd waarbij de ruimte-inname verder werd beperkt en een aantal knelpunten werden weggewerkt. Alternatief 3, met behoud van het huidige Leopoldkanaal, beperkt ook de impact op de omgeving.

Bij de optimalisatie van Alternatief 3 is getracht de impact op de bewoning langs het tracé zo veel mogelijk terug te dringen door het gebruik van bakprofielen en beweegbare bruggen. De ruimte-inname van het geoptimaliseerde alternatief is als gevolg daarvan veel kleiner dan de ruimte die hiervoor werd gereserveerd op het gewestplan.

De aansluiting op het Boudewijnkanaal ten noorden van Dudzele zal met de nodige zorg moeten uitgevoerd worden, zowel vanuit het perspectief van de bewoners, als uit landschappelijk en natuuroogpunt. Door de infrastructuur compact te ontwerpen, kan de impact beperkt worden.

Tenslotte moet worden vermeld dat de keuze voor het opwaarderen van het Afleidingskanaal er toe zal leiden dat er geen verdere aanpassingen nodig zijn op het kanaal Gent-Brugge-Oostende. Langs dit kanaal kunnen hierdoor belangrijke natuurwaarden worden gevrijwaard met behoud van de scheepvaartfunctie.

Waterhuishouding

De kennis van de wijzigingen in de waterhuishouding op de omgeving laat toe om te concluderen dat Alternatief 3 slechts beperkte grondwaterstijgingen tot gevolg zal

hebben die noch voor natuur, noch voor landbouw problematisch zullen zijn. De impact van wijzigingen in de waterhuishouding blijft beperkt doordat de gekozen waterpeilen dicht bij de bestaande liggen. Bovendien is voor een groot deel van het gebied de peilkeuze onafhankelijk van de aanpassingen aan het kanaal.

Daarbij zal het ook belangrijk zijn te weten welk waterpeilbeheer in de omgeving door de diverse stakeholders gewenst wordt. De keuzes die hier moeten worden gemaakt zijn echter onafhankelijk van de geplande ingrepen.



Simulatie

Bestaand

Het aansluiten van het Aflleidingskanaal op het Boudewijnkanaal brengt zoet water in contact met zout water. Het verzilten van het kanaalwater kan leiden tot een ongewenste impact op natuur en landbouw. De nodige maatregelen zullen worden voorzien om verzilting van het kanaalwater te beperken en negatieve impact op de omgeving tegen te gaan. In de haalbaarheidsstudie werd nagegaan of er voldoende water beschikbaar is voor de aangepaste kanaalverbinding. Nu reeds is er in droge periodes een tekort aan zoet water. Daarom wordt als uitdrukkelijke voorwaarde gesteld dat het kanaal zo moet ontworpen worden dat het in periodes van droogte geen bijkomend waterverbruik teweegbrengt.

Grondoverschotten

Het project leidt tot aanzienlijke grondoverschotten. De eerste analyses leren dat slechts beperkte vervuiling aanwezig is. De omvang van de overschotten maakt het echter noodzakelijk om middels verder onderzoek een duurzame oplossing te vinden voor de vrijkomende gronden.

Verder onderzoek

Parallel met de haalbaarheidsstudie wordt een plan-milieueffectrapport, kortweg plan-MER, opgemaakt. Het kanaal loopt immers deels door een Europees Vogelrichtlijngebied. Of het project hierop een negatieve invloed heeft en of er al dan niet moet worden gecompenseerd, wordt verder onderzocht in het plan-MER.

De haalbaarheidsstudie heeft aangetoond dat het momenteel nog niet zinvol is om over te gaan tot de opmaak van een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP). De afbakening van de benodigde ruimte op perceelsniveau kan immers slechts op basis van een gedetailleerd ontwerp. Dit houdt in dat er onder meer duidelijkheid moet zijn over de wijze waarop de brugovergangen worden gerealiseerd en over het definitieve ontwerp voor de AX-verbinding.

Een gedetailleerd ontwerp en het bijhorende GRUP zijn beiden onderworpen aan de MER-plicht. Nu reeds staat vast dat een nieuw MER - net als het huidige

plan-MER - enkel betrekking kan hebben op het gehele project, waardoor de samenhang wordt bewaakt.

De impact van mogelijke verzilting zal verder onderzocht worden. Indien nodig, zullen bijkomende maatregelen worden voorgesteld.

Definitieve conclusies inzake de speciale beschermingszones en de landbouwfunctie kunnen enkel op basis van een gedetailleerde ecohydrologische studie en een Passende Beoordeling worden gemaakt.

De haalbaarheidsstudie beveelt ook aan om in een landschapsstudie een visie uit te werken over hoe de kanaalinfrastructuur aangepast kan worden met behoud van haar landschappelijke kwaliteiten en haar recreatieve functie.

Tot slot

Indien verder studiewerk daartoe de mogelijkheid biedt, kan de Vlaamse Regering beslissen om de Seine-Schelde West verbinding te realiseren. Die realisatie is ten vroegste mogelijk tegen 2020.

Het project zal dan direct kunnen aansluiten op de Seine-Scheldeverbinding, waarvan de realisatie tegen 2016 is gepland.



Simulatie

Bestaand

Meer weten?

De meest recente informatie over het project Seine-Schelde West en de haalbaarheidsstudie is terug te vinden op www.seinescheldewest.be

Contact

Waterwegen en Zeekanaal nv
Afdeling Bovenschelde
Nederkouter 28
9000 GENT

Telefoon: 09 268 02 11

E-mail: bovenschelde@wenz.be

Colofon

Verantwoordelijke uitgever
Ir. Leo Clinckers
Oostdijk 110
2830 WILLEBROEK

Depotnummer D/2008/3241/255



Waterwegen en Zeekanaal NV
weg van water