

0. MANAGEMENT SAMENVATTING

Beleidscontext

Het beleid van de Vlaamse Regering en van de Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, is er op gericht de binnenvaart te bevorderen ten behoeve van een betere mobiliteit in Vlaanderen.

Zo kunnen uit het Regeerakkoord van de Vlaamse Regering een aantal elementen worden gelicht inzake binnenvaart:

- *'We stimuleren verder sterk de binnenscheepvaart als volwaardig alternatief van het vervoer van goederen over de weg. Hierbij zal de multifunctionaliteit van de waterwegen worden benadrukt. Dat betekent een objectieve en evenwichtige invulling van haar scheepvaartfunctie, haar recreatief-toeristische functie en haar ecologische functie.'*
- *'We versterken het beleid inzake de hinterlandontsluiting van de zeehavens met aandacht voor modal shift naar de binnenvaart en het spoor.'*
- *'We realiseren een specifieke en hernieuwde ondersteuning voor onze havens die een scharnierrol vervullen in de logistieke keten en die zich hebben ontwikkeld tot grotendeels complementair functionerende poorten. Een gepaste maritieme toegankelijkheid en de noodzakelijke hinterlandverbindingen via spoor, weg en water zijn onze eerste beleidsprioriteiten.'*

In de beleidsnota van de Vlaamse Minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur vinden we volgende elementen terug:

- In de **beleidsvisie** wordt het accent gelegd op een goede toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens (zowel aan de landzijde);
- In de **omgevingsanalyse van de transportinfrastructuur** wordt algemeen gesteld dat Vlaanderen onder andere met zijn zeehavens en een goed vertakt waterwegennet belangrijke troeven bezit.
- Als **strategische doelstelling** wordt dan ook het vrijwaren van de bereikbaarheid, met als doel een beperkt aantal verliesuren door de gebruikers van de verschillende vervoersmodi 'wegen, waterwegen,...), geponeerd.
- Onder **operationele doelstellingen** wordt 'het doorvoeren van een capaciteitsverhoging op de hoofdtransportassen en stimuleren van het transport via alternatieve modi, met onder meer de promotie van de binnenvaart en eventueel financieel ingrijpen om de modal shift in het algemeen te bevorderen' vermeld.
- Bij de **strategische en operationele doelstellingen voor de economische poorten, zeehavens** wordt de toegankelijkheid aan de landzijde door verschuiving naar spoor- en waterwegen vooropgezet.

Opzet

Een antwoord geven op de vraag of het verbreden van het Afleidingskanaal van de Leie tussen Schipdonk en Heist zodat het kan bevaren worden door binnenschepen ter ontsluiting van de kusthavens van Zeebrugge en Oostende, haalbaar is.

Aanleiding voor het project

De binnenvaart wordt algemeen aanvaard als een belangrijk alternatief voor het wegvervoer, zeker wanneer het gaat om de ontsluiting van havens. De laatste tien jaar is dan ook een stijging van de trafiek over de binnenvaartwegen merkbaar. De Vlaamse kusthavens van Oostende en Zeebrugge worden echter gekenmerkt door een bijzonder laag aandeel van de binnenvaart in het hinterlandtransport. De laatste jaren zijn grote inspanningen geleverd om –in het bijzonder de haven van Zeebrugge- optimaal te ontsluiten voor verschillende vervoersmodi. Daarbij wordt gewerkt aan een verbeterd wegennet (aanleg van de AX), een geoptimaliseerde spoorverbinding en estuaire vaart. Geen van deze modi is echter op zichzelf in staat om de voorziene groei van de zeehavens op te vangen. Dit komt duidelijk tot uiting in de trafiekprognoses die voor de kusthavens werden opgemaakt.

In de voorbije decennia is er gepoogd om de bestaande binnenvaartverbinding –het kanaal Gent-Brugge-Oostende- verder uit te bouwen. Ondanks alle investeringen blijven er op deze verbinding belangrijke knelpunten. De vaart rond Brugge heeft een capaciteit van hooguit 2 miljoen ton, wat onbeduidend is tegenover de aanvoer van goederen in de kusthavens. Door het nog steeds zeer krappe profiel op een aantal secties is de scheepsgrootte beperkt tot 1350 ton met eenrichtingsverkeer in de smalle gedeelten. Door de schaalvergroting in de binnenvaart is dit op heden en zeker op termijn onvoldoende. De overblijvende knelpunten zijn bovendien moeilijk tot niet op te lossen. Zo is het onmogelijk om verdere aanpassingen te doen aan de Brugse Ringvaart.

De toenemende trafiek zorgt er bovendien voor dat de beweegbare bruggen die het Brugse stadscentrum ontsluiten, steeds vaker moeten worden geopend, met alle gevolgen voor het wegverkeer en de zachte modi.

Ook in het verder achterliggende gebied ontstaan problemen (congestie, veiligheid) inzake doorstroming, inzonderheid op het hoofdwegennet. Daarnaast maakt het ontbreken van een degelijke binnenvaartontsluiting dat de maatschappelijke baten, verbonden aan een inschakelen van de binnenvaart, niet tot uiting kunnen komen (milieu, veiligheid, geluid).

Haalbaarheid

De 'haalbaarheid' van de Seine-Schelde West verbinding wordt in wat volgt opgesplitst in verschillende haalbaarheidsaspecten. Achtereenvolgens komen de technische economische, milieu en maatschappelijke haalbaarheid aan bod. Telkens zal worden aangegeven welke conclusies uit voorliggende haalbaarheidsstudie kunnen worden getrokken en welke kwesties er nog open blijven staan.

Technische haalbaarheid

Uit de haalbaarheidsstudie blijkt een duidelijke voorkeur voor een ruimtelijk geoptimaliseerd alternatief, gebaseerd op Alternatief 3. Dit houdt in dat het Aflidingskanaal wordt aangepast met een waterhoogte die stroomopwaarts Balgerhoeke aansluit op het Groot Pand (+5,60 m TAW). Stroomafwaarts wordt het huidig normaal peil (+3,50 m TAW) behouden. Op die wijze wordt niet enkel de waterbeheersdoelstelling gehaald. Het is een keuze die het grondverzet minimaliseert en de effecten op de grondwaterhuishouding minimaliseert en de laagste kostprijs heeft. De keuze voor Alternatief 3 heeft ook belangrijke voordelen voor de uitvoering van het project. Tijdens de werken blijft immers het Leopoldkanaal permanent beschikbaar voor het afvoeren van water.

Voor het traject tussen Schipdonk en Zeebrugge doen zich geen onoverkomelijke uitvoeringsproblemen voor. Dit wil echter niet zeggen dat bij het uitvoeren van het project zich geen negatieve effecten voordoen. Het aantal is evenwel beperkt. Het grootste aandachtspunt voor het plan blijkt de aansluiting aan de haven van Zeebrugge zelf. Door het aanwenden van de reservatiestrook van het kanaal voor het aanleggen van de AX en door de toekomstige aanwezigheid van de AX, neemt de technische complexiteit van de aansluiting aanzienlijk toe. Door het compact samen ontwerpen van de bundel AX-kanaal, kan evenwel binnen de oorspronkelijke reservatiestrook voor het kanaal gebleven worden. De aanwezigheid van hoofdgasleidingen en verschillende spoorlijnen hypothekeren alternatieven. Een aansluiting via het huidig kanaaltracé (variant C) heeft onmiskenbaar ruimtelijke voordelen. Er zijn echter aanzienlijke technische bezwaren. De aanpassingen die nodig zijn om de AX over het kanaal te leiden zijn van die aard dat ze de milieueffecten van de AX-(zoals beschreven in het plan-MER AX- aanzienlijk doen toenemen. Bovendien vormt de aansluiting een minder goede oplossing voor verkeer vanuit de haven van Oostende. De aansluiting via het zuidelijk insteekdok (variant B) leidt tot een aanzienlijke ruimte-inname en vereist ingrepen in de bestaande infrastructuur. Ook hier ontstaan aanzienlijke neveneffecten door de bouw van ongelijkgrondse kruisingen met spoor en weginfrastructuur. Een aansluiting via het zuidelijk insteekdok leidt bovendien tot belangrijke oppervlakten aan restruimte.

Om deze redenen wordt de bouw van een verbindingskanaal tussen het Afleidings- en Boudewijnkanaal zoals voorzien middels de reservatiezone, naar voor geschoven als meest haalbare oplossing.

De uitvoering van het project zal een zekere mate van verzilting van het kanaalwater met zich meebrengen nabij de haven. Om de impact van de verzilting op de omgeving te beheersen zijn technische ingrepen voorhanden, waaraan echter een prijskaartje hangt. De belangrijkste ingreep om verzilting tegen te gaan –een extra sluis ter hoogte van de aansluiting van de haven- is als basismaatregel reeds meegenomen in het voorontwerp. Verdere studie bij de detailuitwerking van het project zal moeten aangeven welk gamma maatregelen nog extra moet worden ingezet.

Ten einde in droge periodes eventuele problemen qua beschikbaarheid van voldoende water in het stroomgebied van de Leie en de Boven-Schelde om aan alle huidige vragen en verplichtingen te kunnen voldoen, te vermijden, wordt het kanaal als dusdanig ontworpen dat het te allen tijde zelfvoorzienend zijn. Daartoe wordt het aanwenden van spaarzame sluisstypes, en het voorzien van pompinstallaties in het ontwerp meegenomen.

Economische haalbaarheid

Trafiekprognose

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 uit gegaan 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 hoge groei- en een lage groei-scenario. Recent cijfermateriaal van de haven van Zeebrugge dat in de studie weerhouden cijfers niet het hoge groei-scenario overstijgt, laat vermoeden dat de realiteit eerder in de buurt van het hoge groei-scenario zal liggen en dat het lage groei-scenario kan beschouwd worden als een minimaal scenario.

Op basis van deze uitgangspunten wordt in 2030 een binnenvaarttrafiiek verwacht van 9,8 miljoen ton (t.o.v. 2,2 miljoen ton zonder project) in het hoge groei-scenario en 6,0 miljoen ton (t.o.v. 1,9 miljoen ton zonder project) in het lage groei-scenario.

Gelet op het feit dat de belangrijkste trafiekstromen gebaseerd zijn op verschijningsvormen met een laag soortelijk gewicht (containers en voertuigen), is dit tonnages enigszins bedrieglijk. Ze gaat immers gepaard met aanzienlijk meer scheepsbewegingen dan dezelfde tonnages bij bulktransporten. Concreet worden jaarlijks 9.433 scheepsbewegingen verwacht in het hoge groei-scenario en 5.895 in het lage groei-scenario. Het globale aandeel van de binnenvaart in de modal split van de havens evolueert hiermee van 2% naar 8-9%. Deze toename omvat in hoofdzaak het containervervoer waar een modal share van de binnenvaart van 27% verwacht wordt.

Het feit dat alle modi van belang blijven in de toekomst (cf. wegtransport dat een modal share van ca. 55% blijft behouden) heeft alles te maken met het feit dat de maritieme groeivoorzichten aanzienlijk zijn. Dit gegeven wordt ondersteund door de evoluties op internationaal vlak. Daarom is het verbeteren van de vervoersmogelijkheden via alle modi wenselijk en levert het Seine-Schelde West-project een wezenlijke bijdrage aan het beter voorbereid zijn op de nog te verwachten maritieme doorgroei. Het kanaal maakt dus ook de zinvolheid van N49- en AX-werken en uitbreidingen aan het spoor niet minder, evenmin als dat verhoogde spoor- en wegcapaciteit het nut van het kanaal in vraag stellen. De te voorziene maritieme groei is immers van dermate omvang dat alle infrastructuur vereist zal zijn.

Maatschappelijke kosten-baten analyse

Het realiseren van een volwaardige binnenvaartontsluiting via een opwaardering van het Afleidingskanaal van de Leie is vanuit maatschappelijk kosten-baten perspectief een rendabele aangelegenheid. Het batige saldo ten opzichte van de kosten is het grootst indien gekozen wordt voor het goedkoopste alternatief, nl. het Alternatief 3 (zijnde het weerhouden Alternatief).

In de haalbaarheidsstudie is zoveel als mogelijk rekening gehouden met alle kostprijsfactoren van de realisatie van het project. In verband met de onzekerheid die omtrent kostprijsramingen steeds bestaat, is in de MKBA ook gesimuleerd wat de impact op het kosten-baten saldo zou zijn indien de kostprijs met 20% toeneemt. Ook in dat geval is het weerhouden Alternatief rendabel.

Er bestaan mogelijkheden om watergebonden economische activiteiten te ontwikkelen langs het kanaal. Echter, omdat het niet wenselijk is om tot (industriële) lintbebouwing over te gaan langs traject, in het bijzonder vanwege de hoge waardering van het gebied vanuit natuur en landschap, worden deze mogelijkheden weliswaar beaamd, maar niet als verworvenheid behandeld. De beste ontwikkelingsmogelijkheden situeren zich ter hoogte van Maldegem/Eeklo. Er dient benadrukt dat het wijzen op deze opportuniteit niets zegt over de wenselijkheid van dergelijke ontwikkeling. Derhalve worden er ook geen baten toegerekend aan deze mogelijkheid en worden ze dus ook niet opgenomen in de batenkant van de MKBA.

De optie om een hogere doorvaarthoogte te voorzien (9,10m in plaats van 7,00 m) biedt een meerwaarde vanuit economisch perspectief. De baten overtreffen de kosten. Dit dient echter afgewogen te worden tegen de niet-economische impacten waartoe verhoogde bruggen aanleiding geven.

Gelet op het bij uitstek Europese en grensoverschrijdende karakter van havens en binnenvaart, is het Europees/internationaal perspectief het meest aangewezen om een afweging qua kosten en baten te maken voor het project. Houdt men evenwel een Vlaams/nationaal perspectief aan, dan verminderen de baten. Aangezien de kosten dezelfde blijven, ligt de rentabiliteit van het project dus lager. Echter, ook vanuit dat gezichtspunt blijft het project batig in het geoptimaliseerd alternatief.

Budgettair aspect

De geraamde kostprijs voor het voorkeursalternatief (Alternatief 3) in combinatie met aansluitingsvariant A (een verbindingskanaal tussen Afleidings- en Leopoldkanaal) bedraagt 630 miljoen Euro. In deze kostprijs zijn niet enkel de kosten opgenomen voor de aanleg van het kanaal zelf, maar ook voor alle nodige waterbeheersingswerken, dwarsende infrastructures etc. Bovendien werd reeds een pakket basismaatregelen tegen verzilting meegenomen. Ook de bouw van een sluis voor de pleziervaart op het Eeklo's Vaardeken maakt deel uit van de kostprijs. Daarbij komen nog de kosten voor onteigeningen e.d.m.. Die belopen ongeveer 13,4 miljoen €. De kosten voor het eventueel compenseren van Vogelrichtlijngebieden, zijn opgenomen in het deel onvoorzien, aangezien het nog niet duidelijk is of hier een significant negatief effect optreedt.

Als Onderhouds- beheers- en exploitatiekost voor het kanaal, de beweegbare bruggen e.d. moet jaarlijks gerekend worden op een bedrag van 120.000 €. Voor de exploitatie van de sluisen en pompen dient jaarlijks ca. 150.000 € te worden 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 PPS mogelijk, of via leningen verstrekt door de EIB. Het is hoe dan ook aangewezen hierbij na te gaan in welke mate en op welke wijze financiële engagements kunnen aangegaan worden die geen repercussies hebben op de Vlaamse begroting en bijgevolg Maastricht-neutraal zijn.

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

Impact op de omgeving

Het behoud van het dubbele kanalenstelsel, zoals voorzien in alternatief 3, beperkt ook de impact op de omgeving. Beide kanalen zijn immers sterk verschillend. Een combinatie van de functie van beide kanalen leidt tot een suboptimale oplossing. De keuze voor een eenzijdige verbreding van het Afleidingskanaal brengt wel meer ruimte-inname met zich mee dan bij een combinatie van beide kanalen. Bij de optimalisatie van Alternatief 3 is getracht de impact op de bewoning langs het tracé zoveel als mogelijk terug te dringen door het gebruik van bak- en versmalde profielen, beweegbare bruggen etc. De ruimte-inname van het geoptimaliseerde alternatief is echter veel kleiner dan de ruimte die hiervoor werd gereserveerd op het gewestplan.

Er bestaat voldoende duidelijkheid over de draagwijdte van de wijzigingen van de waterhuishouding op de omgeving om te concluderen dat Alternatief 3 voornamelijk beperkte grondwaterstijgingen tot gevolg zal hebben die noch door natuur, noch door landbouw als problematisch worden ervaren. Definitieve conclusies m.b.t. de speciale beschermingszones en de landbouwfunctie kunnen echter enkel op basis van de gedetailleerde eco-hydrologische studies en een Passende Beoordeling worden gemaakt.

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

De aansluiting met 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 bundel compact te ontwerpen kan de impact beperkt worden. De alternatieve aansluitingsvarianten verschuiven de impact naar de kruisende infrastructures en buiten de voor het project voorziene reservatiestroken.

Het huidige kanaal wordt sterk geassocieerd met de flankerende bomenrijen, alhoewel deze bomen aan bepaalde levenscycli onderworpen zijn. In de haalbaarheidsstudie is rekening gehouden met het opnieuw aanplanten van een beperkt aantal bomenrijen. Op enkele plaatsen zijn er vier of meer bomenrijen aanwezig en is boscompensatie nodig. Er wordt voorgesteld om deze boscompensatie niet te realiseren door het herplanten van rijen populieren, maar aan te sluiten bij het historische boscomplex waarvan o.m. het Leen deel uitmaakt. Langs het kanaal kan dan gewerkt worden met een beperkt aantal bomenrijen, hetgeen een gunstige impact heeft op de ruimte-inname op deze plaats. De aanleg van de verbinding leidt tot aanzienlijke grondoverschotten. Eerste analyses leren dat slechts beperkte vervuiling aanwezig is. De omvang van de overschotten maakt het echter noodzakelijk om een duurzame oplossing te vinden voor de uitgebaggerde en uitgegraven gronden.

Maatschappelijke haalbaarheid

In de loop van het proces is gebleken dat lokaal maatschappelijke weerstand bestaat tegen de uitvoering van de Seine-Schelde West. Deze is enerzijds gebaseerd op weinig correcte externe berichtgeving, maar geeft anderzijds wel aan dat de betrokken gemeenten en bewoners erg gevoelig zijn voor de toekomstige ontwikkeling van het kanaal.

De nadruk ligt daarbij in belangrijke mate op de landschappelijke kwaliteiten van het kanaal, het recreatieve gebruik en de onzekerheid voor de omwonenden. Uit de haalbaarheidsstudie blijkt duidelijk dat het mogelijk is, o.m. door het gebruik van bakprofielen en beweegbare bruggen, om de ruimte-inname –en zo ook het aantal onteigeningen- te beperken. Na gedetailleerd ontwerp kan een aanzienlijk deel van de reservatiestrook bijgevolg worden opgeheven.

Het huidige beeld van het kanaal zal zeker tijdens de werken, maar ook in een aanzienlijke periode daarna ten dele wijzigen door de geplande ingrepen. Men dient hierbij te beseffen dat het kappen en heraanplanten van bomenrijen een cyclisch proces is dat –ook zonder de aanleg van Seine-Schelde West- zal blijven plaatsvinden en op dit ogenblik gebeurt. Het is bovendien de overtuiging van de ontwerpers dat, mits de juiste keuzes en verder ontwerpend onderzoek, het aangepast kanaal een gelijkwaardige ruimtelijke kwaliteit kan ontwikkelen. Op een aantal plekken kan de aanleg van het kanaal worden aangegrepen om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren.

De geplande werken hebben een impact op de recreatieve kwaliteiten van het gebied. De impact op de visueel-landschappelijke kwaliteiten zal ook zijn gevolgen hebben op de belevingskwaliteit tijdens de werken. Door het behoud van het Leopoldkanaal zal er echter steeds een kwalitatieve fiets- en wandelverbinding blijven bestaan. Door een juiste fasering 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 langs het kanaal. Het is de uitdaging om deze opportuniteiten degelijk te ontwikkelen.

Tot slot kan verwezen worden naar de diverse kwaliteiten niet in het minst op landschappelijk en recreatief vlak van vele Vlaamse waterwegen (b.v. Leie-Bovenshelde e.a.) die deze kwaliteit combineren met een zeer belangrijke transportfunctie. Deze vaststelling toont aan dat complementariteit wel degelijk mogelijk is.

Tevens is vastgesteld dat voor een aantal aspecten nog verder onderzoek noodzakelijk is (bv. locaties van bruggen, heraanleg van wegenis). Daarom is het momenteel niet zinvol om reeds de opmaak van een GRUP aan te vatten. Om een realistisch beeld te kunnen krijgen van de benodigde ruimte op perceelsniveau dient een detailontwerp beschikbaar te zijn. De opmaak van dit ontwerp kan gebeuren in nauw overleg met de betrokkenen.