



maart 2009

Gebiedsvisie Seine-Schelde West



In september vorig jaar verscheen het eerste nummer van dit Kanaalmagazine. Opzet was, en is, u als direct betrokkene zo goed mogelijk te informeren over het dossier Seine-Schelde West, dat Waterwegen en Zeekanaal NV voor de Vlaamse regering voorbereidt.

Vandaag ontvangt u het tweede nummer. Daarin krijgt u de gebiedsvisie toegelicht, die de Gouverneurs van Oost- en West-Vlaanderen in opdracht van de Vlaamse minister van Openbare Werken Hilde Crevits hebben ontwikkeld. Wie de volledige eindtekst wil raadplegen, kan die vinden op onze website. Wij beperken ons tot een aantal blikvangers, die u ongetwijfeld interesseren.

inhoud

Havens: poorten van Vlaanderen 2

Als een paal boven water 3

Op grond van ... 4

Meer info 4

Veel meningen op weg naar één visie

De eerste stap in een groot project als Seine-Schelde West is het opmaken van een haalbaarheidsstudie: kan dit project wel, technisch en financieel. Die studie is inmiddels afgerond en het antwoord op de vraag rond de haalbaarheid is "ja".

Maar bij de mensen in de regio blijven toch een aantal vragen open. Zo is voor hen niet altijd even duidelijk in welk kader, in welke brede visie dit project past en hoe het project kan ingepast worden in de omgeving.

De elementen aangereikt door de Gouverneurs van Oost- en West-Vlaanderen geven een begin van antwoord op deze vragen.

Opdracht

Na de bekendmaking van de haalbaarheidsstudie (mei 2008) vroeg de Vlaamse minister van Openbare Werken Hilde Crevits aan de Gouverneurs van Oost- en West-Vlaanderen om in overleg met alle betrokkenen in de regio een ruime gebiedsvisie voor de streek op te stellen.

Daarvoor kregen zij 6 maanden de tijd: een niet eenvoudige klus binnen een korte tijdsspanne.

Komt daar nog bij, dat het projectgebied in feite bestaat uit drie landschappen die elk een eigen karakter hebben en soms zelfs op bepaalde vlakken tegenover elkaar staan: het havenlandschap, het open polderlandschap en het gebied Balgerhoeke-Zomergem, dat zich verscheiden heeft ontwikkeld, een agrarisch open landschap rond Zomergem en een eerder verstedelijkte omgeving ter hoogte van Maldegem-Eeklo.



Aanpak

Om geen tijd te verliezen begonnen beide Gouverneurs onmiddellijk met het doornemen van alle beschikbare documenten en plannen.

Daarnaast voerden zij vele tientallen gesprekken met betrokkenen ("stakeholders" in vaktaal).

Tot slot werden thematische werkateliers georganiseerd rond aandachtspunten, die de Gouverneurs gedurende de bilaterale gesprekken hadden opgetekend.

Op 18 december 2008 was hun rapport klaar. Daarin werden naast het schetsen van een mogelijke gebiedsvisie ook een reeks aanbevelingen geformuleerd voor eventuele verdere stappen in het project.

Het rapport zegt niets over de wenselijkheid van het project, "dit behoort tot de bevoegdheid van de Vlaamse regering die hierover uitspraak dient te doen", aldus de Gouverneurs.



Havens: poorten van Vlaanderen

Vlaanderen is een kleine, welvarende regio in een grote wereld. Die wereld grijpt echter hoe langer hoe meer op ons dagelijks leven in. Wij hebben daar zelfs een woord voor: globalisering.

Dat de wereld hoe langer hoe meer onze thuis wordt (kijk maar naar het wereldwijde web, het internet) is positief. Maar er schuilen ook gevaren in.

Willen wij immers onze eigenheid behouden en toch welvarend blijven, dan moeten wij onze troeven koesteren en verder uitspelen.

Een van die troeven is onze ligging. Vlaanderen is immers een poort op de rest van Europa. Ideaal dus voor de aan- en afvoer van goederen. Wij zijn, zoals dat heet, een logistiek knooppunt, iets wat vele regio's in Europa ons benijden.

Niet voor niets hebben wij in Vlaanderen vier zeehavens, het dichtste wegennet, een uitgebreid net van spoorwegen en waterwegen, wij zijn het meest bekabeld, het best verlicht ...

Ontsluiting

Havens zijn economisch van zeer groot belang. Er is niet alleen de tewerkstelling, maar ook de omzet, de financiële stromen, de bevoorrading van bedrijven, de toevoer van goederen (gas bv.), enz. Om het met een beeld te zeggen: de havens zijn sterke takken aan de boom Vlaanderen.

Daarom kan het belang van de haven van Zeebrugge en van Oostende moeilijk onderschat worden.

En wat is er van levensbelang voor een haven? Een goede en goed draaiende verbinding ter zee en ter land, niet alleen naar de havens toe dus, maar ook van daaruit naar andere bestemmingen richting binnenland en Europa. Een goede ontsluiting is geen keuze, het is een levensnoodzaak, voor de haven, voor de regio, voor Vlaanderen.

Drie manieren van vervoer

In de Gebiedsvisie onderstrepen de Gouverneurs het belang van de haven van Zeebrugge. Tegelijkertijd pleiten zij

voor een verdere, evenwichtige ontwikkeling ervan aan de landzijde. "De modus binnenvaart is op vandaag onderontwikkeld en dus bijzonder zwak", aldus het rapport.



Daarbij doen zij een sterke oproep om de verschillende vervoersvormen op elkaar af te stemmen. Nu reeds liggen er tal van wegen, spoorwegen en waterwegen, en staan nieuwe plannen op stapel. Die plannen zijn nodig, want vooral het wegverkeer slijt dicht.

Daarom wordt nu op verkeersvlak een nieuwe aanpak voor de hele regio uitgetekend, waarbij de drie manieren van vervoer (wegen, waterwegen en spoorwegen) worden uitgebouwd en op elkaar worden afgestemd. Ze worden niet tégen elkaar uitgespeeld, maar integendeel samen bekeken: het is een én-én-én-verhaal. De mobiliteit, de veiligheid, de gezondheid en de leefbaarheid zullen er wel bij varen.



Het geluid van de stilte

Rust en landelijkheid zijn volgens de Gouverneurs belangrijke kenmerken van de kanaalregio. In deze hectische tijden zijn die trouwens van bijzondere waarde.

De sector van het toerisme en de recreatie spelen daarop in. En dat moet ook in de toekomst zo blijven.

Vandaar een pleidooi in de gebiedsvisie om een aantal troeven te versterken: fietsen, wandelen, "ruiten", hengelen, historische locaties bezoeken. Minder rustvriendelijke initiatieven als snelvaart met speedboten of grotere jachthavens passen niet in dit plaatje.

Toch wijzen beide Gouverneurs er ook op dat een verbreed Afleidingskanaal in eerste instantie bedoeld is voor de beroepsvaart en dat de pleziervaart daar geen belemmering voor mag vormen.

Als een paal boven water



Het Afleidingskanaal van de Leie (in de volksmond het Schipdonkkanaal) en het Leopoldkanaal hebben elk hun eigen functie en moeten daarom gescheiden blijven. Daarnaast horen beide kanalen thuis in een groter waternetwerk; de gevolgen van elke ingreep moeten dus nauwkeurig afgewogen worden. Zo mag de kwetsbare waterhuishouding in het hele gebied niet uit balans gebracht worden, integendeel. En ook de verzilting van het water in het kanaal moet onder controle blijven.

Geen industrialisering

Bij sommige omwonenden leeft de vrees dat met de verbreding van het Afleidingskanaal ook een hele reeks industrieterreinen zullen worden ingeplant, met gevolgen op het vlak van verkeer, gezondheid, lawaai, noem maar op. Zelfs het spook van zeeschepen torenhoog volgestouwd met containers duikt al op. Uit de gebiedsvisie blijkt dat dergelijke ontwikkelingen absoluut niet aan de orde zijn.

De enige, beperkte optie die openblijft, ligt in mogelijke regionale (watergebonden) bedrijventerreinen in Oost-Vlaanderen. In West-Vlaanderen zijn dergelijke ontwikkelingen niet aan de orde.

Veiligheid

Het Afleidingskanaal zorgt ervoor dat in natte perioden de piekdebieten van het Leiebekken naar zee worden afgevoerd. Daardoor blijft de Gentse regio maximaal gespaard van wateroverlast.

Het Leopoldkanaal van zijn kant staat in voor de ontwatering van de polders in de omgeving. Daardoor blijft de waterhuishouding van de Brugse Polders en de Gentse Kanalen in evenwicht.

Beide kanalen vervullen dus enorm belangrijke functies vanuit het oogpunt veiligheid. Daarom ook blijven beide systemen naar de toekomst beter gescheiden en met een eigen werking.

De verbetering en afvoering van piekdebieten

Indien het Afleidingskanaal wordt verbreed, is het noodzakelijk dat zuinig omgesprongen wordt met het beschikbare (zoet) water. De waterbalans mag niet worden gehypothecerd.

De Gouverneurs pleiten in hun Gebiedsvisie ondubbelzinnig voor duidelijkheid. Zo mag een verandering van het waterpeil in het kanaal geen impact hebben op de landbouwgronden. Verder mogen de plannen rond het Kanaal Gent-Terneuzen niet bezwaard worden door ingrepen op het Afleidingskanaal.

Maar de Gouverneurs gaan nog verder: "Zelfs indien het verbredingsproject niet zou gerealiseerd worden, zal er moeten geïnvesteerd worden in de verbetering van de waterhuishouding in de regio."

Verzilting

De aandacht voor een mogelijke toenemende verzilting van de omgeving is een terechte bezorgdheid. Ook de Gouverneurs delen deze zorg en dringen aan op "de nodige maatregelen" om de verzilting maximaal te vermijden. Het gevolg moet zijn dat de landbouwproductie niet in het gedrang wordt gebracht, de natuur in de omgeving niet wordt aangetast en de drinkwatervoorziening niet in gevaar komt.

Geen brug te hoog

Bij een project van dergelijke omvang wordt vaak gekeken naar het grote kader: de regio, Vlaanderen, Europa. Toch pleiten de Gouverneurs ook voor aandacht voor de lokale situaties, voor de eigenheid van elk dorp of elke stad langs het water.

Hoeveel bestaande bruggen blijven er behouden, is bijvoorbeeld een vraag waar vele omwonenden mee bezig zijn. Of hoe hoog worden de nieuwe bruggen?

De "Aanbevelingen" in de Gebiedsvisie zijn duidelijk: alle mobiliteitsplannen moeten op elkaar worden afgestemd en een reeks maatregelen moet worden uitgewerkt met fasering, timing en raming.

De bruggen mogen niet hoger dan 7 meter boven het waterpeil gebouwd worden, waarbij men rekening houdt met zowel de visuele als de landschappelijke impact.

Alle brugovergangen worden behouden, tenzij een akkoord met de betrokken gemeente een andere (meer praktische of veilige) oplossing toelaat.





Nulscenario

In heel de controverse rond het project Seine-Schelde West gaat veel aandacht naar de plannen en studies die nu voorliggen.

Maar wat als er niets gebeurt, als het Afleidingskanaal niet verbreed wordt en niet verbonden wordt met het Boudewijnkanaal?

De laatste zinnen van het rapport van beide Gouverneurs zijn duidelijk: als beslist wordt de plannen af te voeren, adviseren zij om ten gronde de consequenties van deze beslissing te bekijken.

Met aandrang vragen zij daarbij oog te hebben voor de dan noodzakelijke bijkomende investeringen in andere vervoersvormen, voor de verbetering van de waterhuishouding in de regio en voor de ontsluiting van de haven van Zeebrugge.



Op grond van ...

In de mate dat een project dichterbij komt, vergroot de betrokkenheid van de omwonenden. Zo ook in dit project Seine-Schelde West. Heel wat mensen in de buurt vragen zich af: wat gebeurt er met mijn huis, kan ik er nog blijven wonen, vermindert het in waarde, word ik onteigend? De landbouwers willen weten wat er met de reservatiestrook gebeurt en of zij nog verder de gronden kunnen bewerken?

Grondinname

Voor landbouwers is grond hun "dagelijks brood". Zij vechten dan ook terecht voor het behoud van zo veel mogelijk gronden die zij nu al bewerken. De Gouverneurs steunen hen in die visie en vragen dat, als er gronden voor de verbredingswerken moeten worden ingenomen, dan ook de nodige compensaties voor de landbouw worden uitgewerkt.

Onteigeningen

Voortdurend wordt in de Gebiedsvisie gevraagd oog te hebben voor de bestaande leefkernen, voor de sociale samenhang tussen de bewoners. Daarom is het zo belangrijk dat snel duidelijkheid komt over de concrete plannen. Die kunnen echter, helaas, pas opgesteld worden als een aantal algemene studies en plannen zijn afgerond. Hoe dan ook, "helderheid en een snelle beslissing" zijn volgens het rapport gewenst, plus een duidelijke en samenhangende communicatie.

Reservatiestrook

Dertig jaar geleden werden op het gewestplan zogenaamde reservatiestroken ingetekend rond het kanaal. Daardoor bleef dat gebied gevrijwaard van allerlei ongewenste ontwikkelingen, waardoor een eventuele uitbreiding van het Afleidingskanaal in de toekomst onmogelijk zou worden.

Nu, zoveel jaar later, vragen beide Gouverneurs duidelijkheid. Zelfs als er geen verbreding van het Afleidingskanaal komt, moet er volgens hen rechtszekerheid gegeven worden omtrent de reservatiestrook, met respect voor het huidige gebruik. Hun oproep is geloofwaardig, want uit het voorontwerp blijkt dat ongeveer de helft van de reservatiegebieden niet nodig is voor de aanpassingswerken aan het Afleidingskanaal.

Voor meer informatie

De volledige, integrale tekst van de Gebiedsvisie is terug te vinden op www.seinescheldewest.be. Daar staat trouwens ook heel wat andere nuttige informatie over het project Seine-Schelde West.

Ideeën en suggesties?

Waterwegen en Zeekanaal NV
Afdeling Bovenschelde
Nederkouter 28
9000 Gent
e-mail: bovenschelde@wenz.be

Verantwoordelijke uitgever

Leo Clinckers
Oostdijk 110
2830 Willebroek