



RUIMTE EN PLANNING

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT JAARGANG 28 NR 4 2008

SEINE SCHELDE WEST (SSW)

INFRASTRUCTUURPROJECT MET VEEL VRAAGTEKENS

Georges Allaert

De context

De procedure die de Vlaamse regering heeft opgezet om grote infrastructuurwerken beslissingsmatig te benaderen is indrukwekkend. Gebruik makend van de beschikbare technieken wordt toegewerkt naar een zo objectief mogelijke besluitvorming. In deze procedure staan de Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) en het Milieu-Effectenrapport (MER) centraal. De MKBA gaat na wat de maatschappelijke baten en de maatschappelijke kosten zijn van een project en moet uitmaken of een project maatschappelijk rendabel is en de problemen oplost die het project verondersteld wordt op te lossen. Het MER voegt daar de ecologische component aan toe door na te gaan of het project niet teveel ten kosten gaat van het milieu. MKBA en MER vormen dan de input voor een multicriteria-analyse, waarbij het aan de politiek wordt overgelaten om zijn eigen weging aan de gegevens uit deze studies toe te voegen en een beslissing te nemen.

In deze korte bijdrage focussen wij op het gedeelte MKBA van het project Seine-Schelde-West. Dit project beoogt de ontsluiting van de haven van Zeebrugge via de binnenscheepvaart. Daartoe zou het Schipdonkkanaal vanaf de haven van Zeebrugge tot aan Schipdonk (kruising met het kanaal Gent-Brugge) bevaarbaar gemaakt worden voor binnenschepen tot 4500 ton. Een verbreding dringt zich dan op, evenals een aansluiting op de Zeebrugse haven en de aanpassing van verschillende bruggen op het traject. De definitieve versie van deze MKBA (een turf van meer dan 1000 pagina's, verdeeld over acht delen) is beschikbaar op de website van Waterwegen en Kanalen NV sedert augustus 2008.

Vanaf het moment dat de rapporten uitlekten en werden toegelicht op de klankbordgroep (mei 2008) is er heel wat geschrijf in de media verschenen en lieten heel wat actiegroepen zich horen. Maar laten we eens kijken wat dit infrastructuurproject inhoudelijk betekent.

SSW, een binnenvaartproject voor Zeebrugge

Het is bekend dat het SSW-project vanuit de politieke havenlobby Zeebrugge is uitgetekend. De haven van Zeebrugge kende de voorbije jaren een sterke groei en wil zijn trafiek tegen 2020 meer dan verdubbelen. Vorig jaar werd in de haven om en bij de 42 miljoen ton aan goederen verhandeld. Bijna de helft van die goederen is in containers gestouwd. Zeebrugge is daarnaast de belangrijkste Europese haven voor de zogenaamde roro-trafik: het rollend vrachtverkeer dat in Zeebrugge goed is voor om en bij de 13 miljoen ton op jaarbasis. Door die stijgende volumes dreigt Zeebrugge, letterlijk, de boot te missen. De boot die straks de regio rond Parijs en de havens van Duinkerke en Le Havre over Gent en Rotterdam verbindt met het Duitse hinterland. Die verbinding is een Europees Project, het zogenaamde Seine-Schelde-project waar Zeebrugge handig zijn wagonnetje aanhaakte door zijn vraag voor een verbreding van het kanaal de naam Seine-Schelde-West-project te geven. Het realiseren van dat project zou de haven meteen een betere ontsluiting voor de binnenscheepvaart geven. Dat laatste is precies het zwakke punt van de haven die slechts twee (!) procent van z'n volume via de binnenscheepvaart verzet. Men mag zich echter de vraag stellen of Zeebrugge wel de goede kaart heeft getrokken door steeds meer containers te willen invoeren i.p.v. te zorgen voor meer maritiem-industriële tewerkstelling.

En men moet hier ook stellen dat het SSW-project op de rekening staat van de Vlaamse belastingbetaler, daar waar het Seine-Schelde-project door Europa wordt gesubsidieerd (een TEN-project).

Geografisch volgt het infrastructuurproject SSW de huidige loop van de zgn. 'stinker' en 'blinker' (respectievelijk het Schipdonkkanaal en het Leopoldkanaal) en is vandaag niet meer dan een afleidingskanaal van de Leie. Het is nauwelijks een tiental meter breed en wordt enkel als visvijver en recreatie-as (fietsen vooral dan) gebruikt.

De Stinker en de Blinker bezorgden het Brugse Ommeland en het Meetjesland een uniek landschap waarbij machtige bomenrijen de open polders doorklieven. Uniek niet alleen voor Vlaanderen, maar zelfs voor Europa. Dat landschap zou er straks wel eens heel anders kunnen gaan uitzien als de Seine-Schelde-West-verbinding er komt. Niet alleen voor het landschap, maar ook voor de kernen van pakweg Oostkerke, Damme, Moerkerke en Zomergem is de impact van een mogelijke verbreding van het kanaal enorm.

Als Zeebrugge de prognoses haalt die het in z'n strategisch plan (verdubbeling van de omzet tegen 2020) vooropstelt dan zal dat enorme gevolgen hebben. Bij het behoud van de huidige modal split (de verdeling tussen het vervoer over de weg, spoor en binnenscheepvaart) wordt volgens datzelfde strategisch plan een toename van het vervoer per spoor met 144 procent en van 113 procent voor het wegverkeer verwacht. Dat maakt uiteraard een aantal investeringen in de wegen- en spoorweginfrastructuur noodzakelijk. Voor de binnenscheepvaart wordt een stijging van 78 procent verwacht en voor de zee-rijnvaart houdt men rekening met een stijging van 158 procent. Ook hier zijn volgens datzelfde strategisch plan investeringen noodzakelijk: een verhoging van de capaciteit op de huidige binnenscheepvaartverbinding (kanaal Brugge-Gent) en/of een verbreding van het Schipdonkkanaal waarbij duwvaart tot 4500 ton mogelijk wordt. Maar kijk eens aan: uit de maatschappelijke impactstudie die eerder (MAIS 2002) al uitgevoerd werd, blijkt dat *"het effect op het vervoer over de weg nauwelijks merkbaar verschilt, of er nu geopteerd wordt voor een kanaal van 9000 ton, een kanaal van 4500 ton, of voor de uitbouw van het bestaande kanaal tot 2000 ton (Brugge-Gent), of voor het stimuleren van verschillende vormen van estuaire vaart, integendeel de shift zou meer vracht van het spoor dan van de wegnemen"*. Kortom, uit deze studie van 2002 blijkt dat een verbreding van het

kanaal helemaal niet nodig is. Dat staat overigens ook met zoveel woorden te lezen in het strategisch plan (november 2004) van de haven van Zeebrugge. Wij citeren: *“Er wordt daarom voorgesteld om het bestaande kanaal (Oostende-Brugge-Gent) stapsgewijs op te waarderen, en gelijktijdig de estuaire vaart te stimuleren. Een aantal secties van het kanaal Brugge-Gent dient aangepast te worden; de aanpassing van de Dampoortsluis voor schepen tot 2000 ton, een cruciaal punt in het traject, dient onderzocht te worden. De maatregelen resulteren in een groeiend aandeel via de waterweg, verdeeld over het kanaal en de estuaire vaart. Zelfs indien de trafiek merendeels via het kanaal zou gebeuren (verbeterd kanaal 1.350 ton, of aanpassing kanaal tot 2000 ton), stellen zich vóór 2020 geen kritieke problemen van afwikkelingscapaciteit”,* staat daar te lezen. De zogenaamde estuaire vaart waarvan sprake is scheepvaart met omgebouwde en versterkte binnenvaartschepen, die daardoor langs de kust mogen varen om zo vanuit een kusthaven de Westerschelde en verderop het aansluitende waterwegennet (o.a. Albertkanaal tot Luik) te bereiken. De schepen worden met Vlaamse subsidie gebouwd. Momenteel zijn er twee schepen in gebruik en in augustus wordt nog een derde te water gelaten. Wat meer is, in het besluit dat de Europese subsidie voor estuaire vaart regelt staat letterlijk dat de haven kan ontsloten worden met 12 tot 15 schepen.

Daarmee is de kous niet af, want de MBZ (Maatschappij Brugse Zeevaartinrichtingen) bleef aandringen op *“een verbinding met het hoofdwatwegennet, met een gegarandeerde gelijkwaardigheid met een modern duwvaartkanaal”*. Voor dergelijk project mag men een visie en een uitgebreide motivatie verwachten. Op de webstek van de haven van Zeebrugge staat een nota rond het project Seine-Schelde-West die beperkt blijft tot drie pagina's. Daarin wordt gesteld dat een aansluiting op het binnenvaartnetwerk noodzakelijk is, want deze zou *“jaarlijks ongeveer 1 miljoen vrachtwegenritten van de weg halen”* en dat estuaire vaart *“geen volledige oplossing voor de optimale ontsluiting van de Zeebrugse haven biedt”*. Uitspraken die haaks staan op de bevindingen van de Maatschappelijke Impactstudie van 2002 én het eigen strategisch plan. Desondanks ging Minister-President Kris Peeters in op de vraag van het havenbestuur van Zeebrugge en bestelde prompt een nieuwe studie, de zogenaamde maatschappelijke kosten-baten analyse die loopt sinds maart 2007 en die op 28 mei 2008 werd voorgesteld niettegenstaande de voornaamste problemen er niet in worden aangepakt laat staan begroot. Men weet namelijk nog niet hoe men de onafwendbare verzilting zal aanpakken en ook niet hoe men het kanaal van voldoende water zal voorzien. Twee 'details' die een afzonderlijke studie vergen. De maatschappelijke kosten-baten analyse moet economische baten, de ecologische impact, de landschappelijke waarden en de woonzones, de recreatiemogelijkheden en de waterbeheersing bij een verbreding van het kanaal precies in kaart brengen. Een nobele doelstelling, al blijft het een beetje vreemd dat de vraag naar de noodzaak van een verbreding van het kanaal nergens gesteld of onderzocht wordt. Haalbaarheid staat toch niet synoniem voor noodzakelijkheid? Een van de argumenten om het kanaal te graven zou zijn dat de Bruggeling niet meer voor zijn bruggen wil staan. Toch een rare redenering wanneer men weet dat het grootste deel van de scheepvaart op de ring nu van Oostende komt en niet van Zeebrugge want dat is nu net de klaagzang van het MBZ namelijk dat er minder dan 2% via de binnenvaart verscheept wordt. Men wil de schippers uit Oostende dus verplichten om in Brugge even een ommetje te maken via het Boudewijnkanaal naar Zeebrugge en dan zo het Schipdonkkanaal op. Als dat promotie is voor de binnenvaart dan hebben wij toch wel erg grote twijfels over de rentabiliteit!

De vraag naar een nieuw kanaal is ook in de beleidsnota Openbare Werken 2004-2009 van minister Kris Peeters niet aan de orde: want over de ontsluiting en uitbouw van de haven van Zeebrugge wordt met geen woord gerept over een verbreding van het Schipdonkkanaal, laat staan over het project Seine-Schelde-West.

De ruimtelijke planning komt nauwelijks aan bod

Een analyse van de verschillende deelstudies uit de MKBA leert ons dat de ruimtelijke planning in het verhaal nauwelijks aan bod komt. Men heeft geen raming gemaakt (men spreekt er van p.m., pro memorie) van de ruimtelijke effecten inzake lokale mobiliteit, lokale economie, ruimtelijke effecten van de barrièrewerking voor de dorpen/kernen (waaronder Zomergem) langsheen het tracé. Het gaat hier immers om pakweg 40.000 gezinnen of 100.000 kiezers die in de gemeenten wonen langs en nabij de kanalen tussen Dudzele en Zomergem.

Ook de landschappelijke impact en de impact naar erfgoed (archeologische sites en bouwkundig erfgoed) worden als p.m. aangeduid.

Daarnaast zwijgt de MKBA in alle talen over de moeilijke aansluiting met nieuwe sluis tussen SSW en de Haven van Zeebrugge (kruising AX en allerhande spoorwegen en lokale/regionale weginfrastructuur). Om dan nog te zwijgen van de enorme grondverzetten, gezien men een kanaal van meer dan 40m breed zal moeten aanleggen (zie hierbij de impact Ringvaart Gent voor Gentse regio).

Dat men daarbij zowat 10 tot 20 jaar zal bezig zijn met de aanleg en er een omgevingslast zal zijn voor deze 40.000 gezinnen, laat men in het midden.

Tenslotte zit in de MKBA geen enkel voorstel voor vernieuwende ruimtelijke kwaliteiten, verwevenheid van functies, synergie voor lokale en regionale economie, energievriendelijke voorstellen langsheen het tracé e.d.m.

Het is duidelijk dat de 'M' in de MKBA niet is ingevuld, althans niet vanuit de gedachte dat ruimtelijke planning ten dienste van mens en maatschappij moet staan.

De MKBA-studie van de SSW doorstaat niet deze toets.

Het is dan ook niet verwonderlijk dat er duizenden handtekeningen tegen het project worden ingezameld en dat er op 10 februari 2009 een 'verplichte' hoorzitting is in de Commissie Openbare Werken van het Vlaamse Parlement waar, naast de voorstanders en tegenstanders (actievoerders), ook een aantal wetenschappelijke experts bevraagd worden.

Voor mij is het nu al duidelijk dat het huiswerk van dit infrastructuurproject moet worden overgedaan.

Prof. Dr. Georges Allaert is verbonden aan de Universiteit Gent. Afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning.

BLIKOPENER

3 SOCIALE PLANNING

HET RUIMTELIJK DETERMINISME VOORBIJ

Maarten Loopmans, Els Leclercq & Caroline Newton

RUIMTE EN PLANNING

planning - ruimtelijke ordening
stedenbouw - huisvesting

p/a Sint-Denijslaan 293, 9000 Gent
Jaargang 28 nr3 2008
oktober - november - december

Toelating gesloten verpakking B/43

Afgiftekantoor Gent X

België - Belgique

P.B./P.P.

B/43

ARTIKEL

9 BEÏNVLOEDEN LANGETERMIJNGOLVEN DE STEDENBOUWKUNDIGE PRODUCTIE?

EEN EXCURS IN DE RAPPORTAGE OVER STEDENBOUWKUNDIGE
WEDSTRIJDEN TIJDENS DE JAREN 1965 – 1980

André Coene

29 NAAR EEN METHODIEK VOOR DE SYSTEMATISCHE BENADERING VAN BESTAANDE EN POTENTIËLE RUIMTELIJKE VERWEVING

Hans Leinfelder, Ann Pisman & Georges Allaert

42 BENADEREN EN STIMULEREN VAN VERWEVING OP PROJECTNIVEAU

Brian van Acker

58 STADSDISTRIBUTIE

(ACADEMISCHE) DENKOEFFENING OF DRINGENDE NOODZAAK?

Marjan Beelen, Hilde Meersman, Eddy Vandevoorde, Thierry Vanelslander, Britt Vergauwen & Ann Verhetsel

KANTTEKENING

67 EEN PLEIDOOI VOOR DE LOBBENSTAD

EEN CASESTUDY IN DE STEDEN AALST EN SINT-NIKLAAS

Erik Rombaut, Els Podevyn & Elke Vonck

FORUM

79 SEINE SCHELDE WEST (SSW)

INFRASTRUCTUURPROJECT MET VEEL VRAAGTEKENS

Georges Allaert

83 PLANOLOGISCH ATTEST ENKEL NOG VOOR HINDERLIJKE BEDRIJVEN

Stefaan Baeteman

WEDERWOORD

85 ANTWERPEN EN DE LANGE WAPPER

EEN DISCUSSIE OVER DE OOSTERWEEVERBINDING

Martine Serbruyns