



**Gouverneur van de provincie
Oost-Vlaanderen**

Gouvernementstraat 1, 9000 Gent
Tel. 09 267 80 00 - Fax 09 267 80 99
kabinet.gouverneur@oost-vlaanderen.be

**Gouverneur van de provincie
West-Vlaanderen**

Burg 3, 8000 Brugge
Tel. 050 40 58 11 - Fax 050 40 58 00
gouverneur@west-vlaanderen.be

Gebiedsvisie Seine Schelde West

Rapport aan minister Hilde Crevits



18 december 2008

Inhoudstafel

1. Inleiding

1.1. Toelichting opdracht minister aan gouverneurs

1.2. Situering opdracht

1.3. Gevolgde werkwijze gouverneursopdracht

1.4. Opbouw rapport: leeswijzer en structuur

2. Verslaggeving werkzaamheden

- Task Force
- Stakeholders Forum
- Bilaterale gesprekken
- Werkateliers

3. Gebiedsvisie

Economie en infrastructuur

3.1. Economie en infrastructuur

3.2. Toerisme/recreatie

3.3. Landbouw

Landschap, natuur en water

3.4. Landschap

3.5. Natuur

3.6. Water - veiligheid

Omgevingskwaliteit

3.7. Kwaliteit dorpen

3.8. Lokale mobiliteit

4. Aanbevelingen rond de opbouw van de gebiedsvisie

4.1. Economie en infrastructuur

4.2. Toerisme

4.3. Landbouw

4.4. Landschap

4.5. Natuur

4.6. Water: verzilting, veiligheid, klimaatbestendigheid (gevolgen op lange termijn)

4.7. Een leefomgeving met een hoge kwaliteit

4.8. Lokale mobiliteit en de bruggen over het kanaal

4.9. Reservatiestrook

5. Aanbevelingen rond proces en project

5.1. Proces

5.2. Projectstructuur

5.3. Communicatie

6. Epiloog

1. Inleiding

1.1. Toelichting opdracht minister aan gouverneurs

Sinds geruime tijd wordt door de Vlaamse Regering gezocht naar een behoorlijke ontsluiting van de haven van Zeebrugge via de binnenvaart. Deze zoektocht heeft o.m. geleid tot de opbouw van een uitgebreide Maatschappelijke Impactstudie (MaIS) waarbij de ruimtelijke en socio-economische opportuniteiten in kaart gebracht werden, en waarbij een eerste aantal prioriteiten bepaald werden.

De MaIS studie heeft in een verder verloop ook geleid tot het lopende onderzoek rond het Project "Seine-Schelde West". Binnen de contouren van SSW wordt de verdere haalbaarheid van een ontsluiting door de aanpassing van de waterweg "Afleidingskanaal van de Leie", nagegaan en dit door deze waterweg geschikt te maken voor schepen van de zogenaamde klasse Vb (schepen van 4 500 ton). Deze doelstelling noopt een vrij grondige hertekening van het Kanaal, met een aantal gevolgen voor de omgeving.

Het SSW-onderzoek wordt vandaag over meerdere sporen gevoerd, onder andere ook via een haalbaarheidsonderzoek.

De haalbaarheidsstudie die thans hierrond wordt uitgevoerd, kent veel maatschappelijke weerstanden.

De bevoegde Vlaams Minister voor Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur heeft daarom besloten om de gouverneurs van Oost- en West-Vlaanderen de taak op te dragen om, naast het lopende planproces, alle belangrijke stakeholders uit het gebied te bevragen en na te gaan of een ruimere gebiedsvisie voor de streek kan worden opgebouwd.

Een door de stakeholders gedragen gebiedsvisie opbouwen binnen een tijdsspanne van zes maanden is een opdracht die niet eenvoudig kan worden uitgevoerd. Bovendien is vooraf al gebleken dat sommige stakeholders tegen het project gekant zijn en dat anderen veel kanttekeningen maken en randvoorwaarden formuleren bij het project.

Dit rapport kan dan ook niet anders dan, naast het schetsen van een mogelijke gebiedsvisie, een aantal aanbevelingen formuleren die hoofdzakelijk de neerslag zijn van wat wij hebben opgetekend, en van wat wij belangrijk achten om in een mogelijk volgend traject mee op te nemen.

Dit rapport doet geen uitspraken over de opportuniteit van het project. Dit behoort tot de bevoegdheid van de Vlaamse regering die hierover uitspraak dient te doen.

Toch willen we er voor pleiten dat de Vlaamse overheid over dit dossier een principiële beslissing neemt.

Want zoals uit de eindaanbevelingen zal blijken, verwachten alle stakeholders dat de Vlaamse overheid dit zou doen. Het is immers van belang dat in de streek hierrond bestuurlijke helderheid ontstaat, zodat rond de status van dit project en de mogelijke gevolgen ervan ook een grotere rechtzekerheid kan gecreëerd worden.



1.2. Situering

Het projectgebied is vandaag ruimtelijk onder te verdelen in drie landschappen, elk met hun eigen kenmerken. Eerst en vooral kent het havenlandschap zijn eigen identiteit die hoofdzakelijk hoogdynamisch is ten behoeve van havenontwikkeling en havenontsluiting, om vervolgens over te gaan in het open polderlandschap met veel landschappelijke schoonheid en weinig dynamiek om ten slotte over te gaan in het gebied Balgerhoeke-Zomergem, dat zich ontwikkelt van een landelijke naar een eerder verstedelijkte omgeving.

De ontsluiting, over de waterweg van de zeehavens van Zeebrugge en Oostende, is een belangrijke beleidsprioriteit die opgenomen is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV, 1998).

In de bindende bepalingen van het RSV wordt de "verbinding van de kusthavens van Oostende en Zeebrugge met het hoofdwatwegennet" als een hoofdwatweg aangeduid.

Die bindende bepaling is, tot op vandaag, nog niet ingevuld.

Verder hecht de Vlaamse overheid ook veel belang aan een duurzame multimodale ontsluiting van haar zeehavens zowel aan zee kant als aan de landzijde.

Meer scheepvaartverbindingen - en meer spoor - moeten dus worden mogelijk gemaakt zodat de congestie over de weg kan afnemen, en een meer evenwichtige modal split ontstaat.

Deze beleidsintenties zijn intussen reeds in meerdere beleidsbrieven van de Vlaamse Regering opgenomen.

Anderzijds wordt in hetzelfde Structuurplan Vlaanderen eveneens gewezen op het belang van de waterweg als ecologische drager van een landschappelijk open poldergebied, waar veel zorg voor landschap, cultureel erfgoed, fauna en flora voorop staat.

Dit polderlandschap, waarbinnen het projectgebied zich bevindt, is volgens het RSV bovendien ook een belangrijke drager van de agrarische structuur, met veel verwevenheid tussen natuur en grondgebonden landbouw. De lineaire bakens (kanaal, bomerijen) worden bovendien ook landschappelijk van groot belang geacht.

Het is in deze ogenschijnlijke strijdige ruimtelijke context dat een geïntegreerde gebiedsvisie moet worden afgewogen.

Dit betekent in de praktijk dat we het Seine-Schelde West project ook in een ruimere beleidscontext hebben ingebed waarbij we zowel het economische (welvaart), het ecologische (milieuverstoring, watersystemen) als het sociale (leefbaarheid, welzijn) aspect mee in ons rapport hebben geïntegreerd.

1.3. Gevolgde werkwijze

Er is bij de uitvoering van onze opdracht, rekening gehouden met alle voorliggende bouwstenen. Daarom werden volgende activiteiten ontwikkeld:

- Er is onderzoek en analyse uitgevoerd van de ter beschikking gestelde documenten (bestaande beleidsplannen, onderzoeksdocumenten van het project);
- Er zijn vele nuttige bilaterale gesprekken gevoerd met alle relevante stakeholders (gemeenten, polderbesturen, economische spelers, actievoerders, milieu- en natuurbewegingen, toeristische en cultuurhistorische verenigingen);
- Er zijn thematische werkateliers georganiseerd waarbij, aan de hand van discussies met experts, meer inzicht werd verkregen in de basisuitgangspunten van de stakeholders;
- De voortgang van het proces werd begeleid door een adviesforum waarbinnen alle belangrijke spelers een stem hadden. Het is overigens samen met dit forum dat wij dit rapport aanbieden.

Hierna volgt de neerslag van onze activiteiten.

1.4. Opbouw rapport: leeswijzer en structuur

Het rapport is als volgt opgebouwd:

Na een korte rapportage van onze werkzaamheden (waarvan de uitgebreide teksten in bijlage) worden in een eerste hoofdstuk de contouren van een gebiedsvisie (hoofdstuk 3) ontwikkeld, waarna (hoofdstuk 4 en 5) een aantal aanbevelingen worden geformuleerd, zowel m.b.t. inhoud als proces.

2. Verslaggeving werkzaamheden

Met het oog op het afleveren van een rapport aan de minister binnen de gestelde korte tijdsspanne stelden de gouverneurs een projectstructuur samen die moest toelaten om de volgende objectieven te behalen:

- realistische en bruikbare aanbevelingen formuleren;
- beschikken over een ruim draagvlak;
- voldoende representatieve betrokkenen vertegenwoordigen.

De gesprekken werden op diverse niveaus gevoerd:

- Task Force

Een Task Force, samengesteld uit de gouverneurs en de gedelegeerd bestuurder van Waterwegen en Zeekanaal NV, een ambtelijke ondersteuning uit de provinciale administratie en Waterwegen en Zeekanaal NV, een vertegenwoordiging van de RESOC's en het Streekplatform+ Meetjesland, zorgden voor de aansturing van het proces.

Van elke vergadering van de Task Force werd een verslag opgesteld, dat in de bijlage bij dit rapport te consulteren is.

- Stakeholders Forum

De resultaten van de bevindingen van de gouverneurs werden periodiek besproken met een vertegenwoordiging van de meeste bij het project Seine-Schelde West betrokken partijen. Het Stakeholders Forum fungeerde als een klankbordgroep en valideerde de aanbevelingen van de gouverneurs.

Van elke vergadering van het Stakeholders Forum werd een verslag opgesteld, dat in de bijlage bij dit rapport te consulteren is.

- Bilaterale gesprekken

De gouverneurs zorgden ervoor dat elke groep van belanghebbenden en elke betrokken partij apart kon gehoord worden door het organiseren van bilaterale gesprekken.

Zo vonden gesprekken plaats met de betrokken havenbesturen, gemeentebesturen, polderbesturen, actiegroepen, werknemers- en werkgeversorganisaties, natuur- en milieuorganisaties, landbouworganisaties, horecaorganisaties, organisaties actief op het gebied van erfgoed, toerisme, landschap en recreatie.

Van elke vergadering van de bilaterale gespreksronde werd een verslag opgesteld, dat in de bijlage bij dit rapport te consulteren is.

- Werkateliërs

De aandachtspunten die de gouverneurs gedurende de bilaterale gesprekken optekenden, werden samengebracht in drie grote thema's:

- economie;
- omgeving en leefbaarheid;
- landschap, ecologie en watersystemen.

Rond deze drie grote thema's werden de betrokken deskundigen samengebracht in werkateliers, waarin dieper werd ingegaan op de elementen van de gebiedsvisie.

In het werkatelier "economie" werd dieper ingegaan op de aspecten m.b.t. infrastructuur en logistieke ontwikkeling, toerisme en landbouw.

In het werkatelier "omgeving en leefbaarheid" werden de sociale kwaliteit, de mobiliteitsthema's, wonen en recreatie besproken.

In het werkatelier "landschap, ecologie en watersystemen" kwamen de aandachtspunten m.b.t. waterkwantiteit, -kwaliteit en -regelbaarheid en natuurcompensaties aan bod, alsook de landschappelijke identiteit en de cultuurhistorische invalshoek.

3. Gebiedsvisie

Economie en infrastructuur

3.1. Economie en infrastructuur

- Binnen een Vlaams beleidsperspectief wordt inzake Zeebrugge gestreefd naar een ruimtelijk duidelijk afgebakende, sterke, duurzame, multimodale haven met ontsluitingskansen naar markten in Europa.
- De ontsluiting over de weg (aantakking A11, N44 en N31 en onderliggende wegennet) en het spoor naar het achterland wordt snel geoptimaliseerd.
- In geval van een ja-beslissing, zijn er in Oost-Vlaanderen, binnen de bestaande beleidskaders, vragen naar watergebonden regionale logistieke bedrijvigheid.
- West-Vlaanderen is geen vragende partij voor logistieke ontwikkeling langsheen het kanaal.

Het SSW project is een kans voor een evenwichtiger duurzame ontwikkeling van de haven van Zeebrugge aan de landzijde. De modus binnenvaart is op vandaag onderontwikkeld en dus bijzonder zwak. De aantakking van Seine-Schelde-West op het TEN project Seine-Schelde biedt perspectieven voor de ontwikkeling van de markten naar het Europese hinterland.

Ook voor de ontwikkeling van nieuwe logistieke poorten in het hinterland zijn er mogelijkheden. Zo maakt een verruimd kanaal nieuwe (secundaire) HUB's mogelijk op terreinen langsheen de oevers op die plaatsen waar deze functie ook kansen heeft en niet strijdig is met andere functies die voor het gebied belangrijk zijn (toerisme, cultuurlandschap, bewoning...).

Het is wenselijk ook de andere vormen van mobiliteit duurzaam te ontwikkelen. Zo kan de aantakking van de centrale ontsluitingsas van de haven (A11, N44 en N31) op het onderliggende wegennet problemen voor de dorpen opleveren, en is een goede afstemming van de verschillende verkeersmodi gewenst.

De ruimtelijke inplanting en mogelijke ontwikkeling van nieuwe, dynamische economische activiteiten is echter sterk afhankelijk van het omgevende landschap.

Op West-Vlaams grondgebied zien we het verruimde kanaal als economische schakel in de multimodale ontsluiting van de kusthavens. Dit biedt kansen voor de optimalisering van goederenstromen van en naar het zuiden van de provincie en verder richting Frankrijk, wat mogelijks ook nog kansen biedt voor logistiek in Zuid-West-Vlaanderen. Industriële en logistieke ontwikkelingen in de omgeving van het kanaal in het open polderlandschap zijn echter ongewenst.

Dit is mogelijk anders in Oost-vlaanderen waar wel (beperkte) nieuwe regionale ontwikkelingen (watergebonden logistiek) mogelijk zijn.

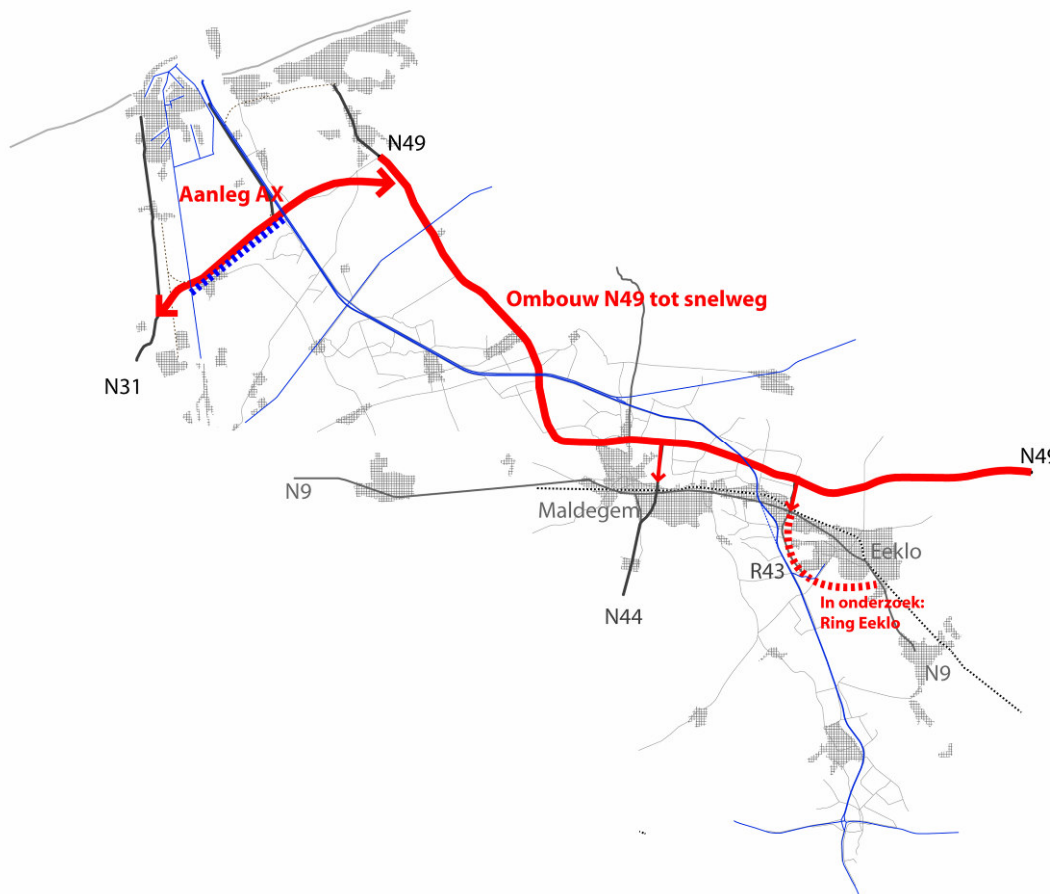
Locatiebeleid wordt in deze best op bovenlokaal niveau vastgelegd. Maldegem en Eeklo worden in dit verband als meest kansrijke locaties genoemd binnen het studiegebied (wat overigens conform is met de uitbouw van economische knooppunten in het kader van het RSV, waarin deze locaties als enige mogelijkheden in de regio worden aangeduid).

Hoe dan ook is een (regionale) verfijning van deze visie wenselijk. In het Meetjesland leven immers nog andere ruimtevragen, bv. vanuit de optiek dat het Meetjesland de open ruimte wil behouden in functie van toerisme en recreatie, en ook dit landschap waar mogelijk wil versterkt zien.

Toerisme en landbouw zijn twee andere economische dragers in het open poldergebied en het Meetjesland. Toerisme en recreatie zijn, gelet op de landschappelijke schoonheid van het gebied, belangrijke troeven, ook in economische betekenis.

Het is daarom van groot belang om het laagdynamische karakter (openheid, landschap) van het gebied goed te bewaren en om de nieuwe hoogdynamische zones te beperken en waar nodig zorgvuldig ruimtelijk af te bakenen.

Grondgebonden landbouwactiviteit is de centrale functie in het open polderlandschap. Het is van groot belang om ook deze economische activiteit te bewaren en waar nodig te beschermen tegen al te hoogdynamische ruimtelijke ingrepen.



3.2. Toerisme/recreatie

De basiswaarden voor toerisme en recreatie in de kanaalregio zijn rust en landelijkheid, in combinatie met hoge landschappelijke waarden en een sterke cultuurhistorische identiteit. Deze basiswaarden dienen behouden en versterkt te worden. Dit houdt in dat:

- hoogdynamische toeristisch-recreatieve ontwikkelingen niet gewenst zijn;
- bij de eventuele verbreding van het Afleidingskanaal de bestaande laagdynamische recreatie en de cultuurhistorische troeven van de streek gevrijwaard en versterkt moeten worden;
- de ontwikkeling van initiatieven in de horeca de laagdynamische recreatie moeten stimuleren (vb. fietsenverhuur gekoppeld aan een horecazaak);
- de ontwikkeling van watergebonden recreatie en toerisme ondergeschikt zijn aan het landschappelijk kader en de uitbouw van het kanaal als vaarweg voor beroepsvaart.

Situering

Het landschap dat doorkruist wordt door het Leopoldkanaal en het Afleidingskanaal van de Leie heeft een grote historische en landschappelijke waarde. Het gebied straalt bovendien een rust en landelijkheid uit wat meteen ook de toeristisch-recreatieve aantrekkelijkheid ervan bepaalt. In de streek wordt dan ook vooral ingezet op deze troeven wat inhoudt dat gemikt wordt op laagdynamische recreatie (fietsen, wandelen, ruiters, hengelen, ...) gecombineerd met genieten van de rust en landelijkheid. Dit vindt ook zijn weerslag in de vele landelijke horecazaken in de dorpen en stadjes in de omgeving.

De as van het Leopoldkanaal en het Afleidingskanaal vormt, tezamen met de as van de Damse Vaart, de ruggengraat van het recreatief netwerk in de streek. De jaagpaden zijn primaire assen in het recreatief netwerk. Tegelijkertijd echter vormt de kanaalas ook een barrière voor recreatieve verbindingen en de bereikbaarheid van de kustgemeente Knokke-Heist.

Zowel Westtoer als Toerisme Meetjesland hebben een toeristisch-recreatief beleidsplan uitgetekend dat uitgaat van deze sterkten. In beide beleidsplannen wordt ook aandacht besteed aan de ontwikkeling van een goed gestructureerd fietsnetwerk gekoppeld aan de ontwikkeling van toeristisch-recreatieve attractiepolen in de streek (Damme, Museumspoorlijn Maldegem-Eeklo, ...).

Visie

Toerisme en recreatie in de streek zijn gebaseerd op de rust en de landelijkheid van het gebied. De toeristisch-recreatieve beleidsplannen van de streek leggen specifiek accenten op landschapontwikkeling en uitbouw van een kwalitatief recreatief netwerk, waarvan de kanaalas tegelijkertijd de ruggengraat als de grootste barrière vormt.

De verbreding van het Afleidingskanaal mag geen breuklijn vormen voor de toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de streek maar dient deze te versterken door bij de herinrichting van de kanaal te zorgen dat:

- de kanaal kan functioneren als een hoogwaardige primaire as voor laagdynamische vormen van recreatie (fietsen, wandelen, ruiteren);
- de kanaal geen barrière vormt voor het aansluitende recreatieve netwerk;
- bij de inrichting van de kanaal zowel toeristisch-recreatieve infrastructuur (bv. rustplaatsen, faciliteiten voor hengelaars, uitkijkpunten) als toeristische attractiepunten worden voorzien (bv. kwalitatieve brugontwerpen, beleefbare sluiscomplexen);
- er gewaakt wordt over het behoud van de landschappelijke identiteit van de kanaal.

De verbreding van het Afleidingskanaal, zodanig dat een bevaarbare waterweg gerealiseerd wordt, biedt ook voor de watergebonden toeristische activiteiten mogelijkheden.

Evenwel

- is een verbrede vaarweg in eerste instantie bedoeld voor de beroepsvaart en mag de pleziervaart geen belemmering vormen voor een efficiënte beroepsvaart;
- zijn hoogdynamische watergebonden ontwikkelingen niet wenselijk (snelvaart, grotere jachthavens, ...) en dient een mogelijke wildgroei van infrastructuur (zoals aanlegsteigers) te worden vermeden.



3.3. Landbouw

Voor de landbouw in de omgeving van het kanaal kan het project enkel een meerwaarde betekenen indien het project een verbetering van de waterhuishouding in de regio tot gevolg heeft.

Aangezien de landbouw in de omgeving van het kanaal voornamelijk een grondgebonden landbouw is, dient in het project zowel de ruimtelijke als de gebruiksschade (met name ten gevolge van versnippering en verzilting) voor de landbouw maximaal beperkt te worden

Aangezien de landbouw ook de belangrijkste drager is van de open-ruimte-functies in de kanaalomgeving dient het project aangegrepen te worden om de rol van de landbouw(ers) als drager en beheerder van het landschap te versterken.

Situering

De landbouw in het gebied is een grondgebonden landbouw. Structureel zijn grotere grondgebonden melkvee- en akkerbouwbedrijven aanwezig in het poldergebied van Damme-Maldegem, terwijl verder in Oost-Vlaanderen er geleidelijk aan een grotere versnippering in het landbouwgebruik is. Dit kenmerkt zich door een sterkere impact van bewoning en niet-landbouwgebonden bedrijvigheid in de open ruimte. Dit vertaalt zich in kleinere landbouwbedrijven die meestal een gemengd karakter hebben. Melkveehouderij, met het daaraan verbonden weilandgebruik en de teelt van voedergewassen, gecombineerd met akkerbouw en in het Meetjesland een opkomende volleveldsgroententeelt, vormen de belangrijkste sectoren.

Binnen het proces van de afbakening van de agrarische en natuurlijke structuur is het kanaal grotendeels gelegen binnen een gebied waar de huidige gewestplanbestemmingen herbevestigd zijn of waar het kanaal de grens vormt tussen herbevestigde en niet herbevestigde gewestplanbestemmingen (tussen Platheulebrug in Damme en de aansluiting op het kanaal Gent-Brugge).

Visie

Voor landbouw in deze streek is grond de basis van de bedrijfsvoering. Het project heeft zowel direct (door de werken m.b.t. de verbreding zelf) als indirect (de inname van extra gronden in functie van compenserende maatregelen) een impact op de beschikbare landbouwgronden. Deze impact dient in de mate van het mogelijke beperkt te blijven tot de onmiddellijke omgeving van het kanaal.

Een verbetering van de waterhuishouding in het gebied is voor de landbouw noodzakelijk (en dit los van het al dan niet uitvoeren van het project). Het project m.b.t. de verbreding van het Afleidingskanaal biedt de opportuniteit om versneld te werken aan de verbetering van de waterhuishouding in het gebied. Een verbeterde controle op waterkwantiteit d.m.v. een aangepast en beter controleerbaar peilbeheer (afvoer van piekdebieten, tegengaan van verdroging en vernatting, mogelijke maatregel tegen verzilting) biedt niet alleen voor de veiligheid van de omwonenden, maar ook voor de landbouw (én de natuur) in het volledige bekken van het Leopoldkanaal opportuniteiten.

Zoet water is een noodzakelijke basisgrondstof voor de landbouw. De landbouw moet ook na een mogelijke verbreding van het kanaal kunnen beschikken over voldoende zoet oppervlaktewater en grondwater. In dit kader is het noodzakelijk dat

alles in het werk wordt gesteld om de verzilting van oppervlaktewater en grondwater in de omliggende landbouwgebieden voorkomen wordt.

De rust en de landelijkheid van de kanaalomgeving wordt terecht beschouwd als één van de belangrijkste troeven van de streek. De landbouw kan in deze haar rol als beheerder van de open ruimte – een indirecte economische doelstelling - ten volle spelen en dient dan ook nauw betrokken te worden bij de ontwikkeling van de landschapsvisie voor de kanaalomgeving.



Landschap, natuur en water

3.4. Landschap

De kanaalomgeving vormt een gedifferentieerd landschap waarbij het kanaal zelf in sommige gevallen een verbindend en in andere gevallen een scheidend element is in het landschap. De landschappelijke identiteit van de verschillende kanaallandschappen en de rol van het kanaal in die verschillende landschappen dient maximaal behouden en waar mogelijk versterkt te worden.

Situering

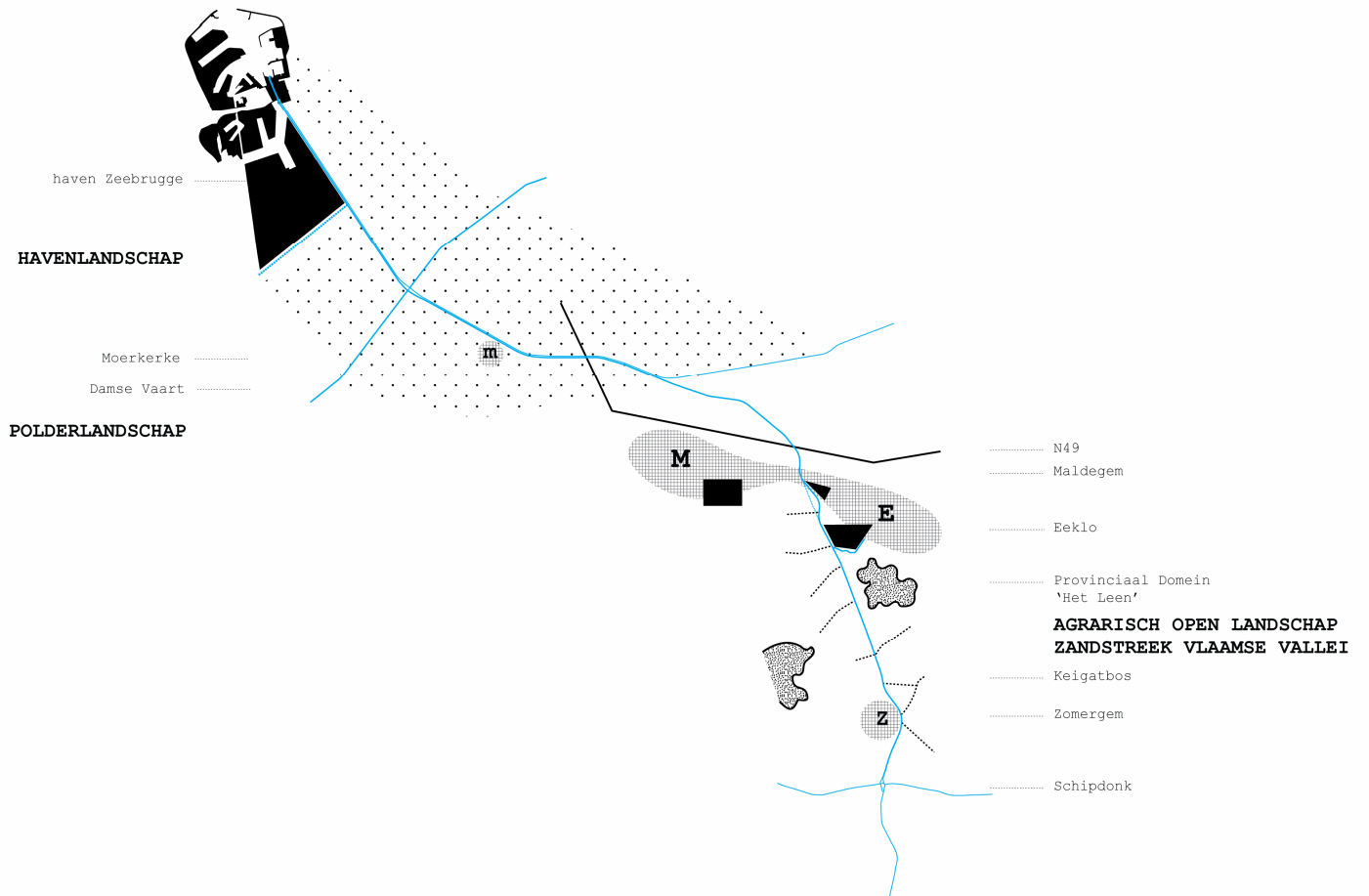
Het Afleidingskanaal van de Leie en het Leopoldkanaal zijn zeer nadrukkelijk aanwezig in het landschap. De rol van de kanalen t.o.v. het omgevende landschap is echter niet overal identiek en ook het door de kanalen doorkruiste landschap is niet identiek. Drie belangrijke landschapseenheden zijn:

- het havenlandschap, waarbij het kanaal de scherpe begrenzing vormt tussen een hoogdynamisch havengebied en een laagdynamisch poldergebied;
- het open polderlandschap, waarbij de kanalen eigenlijk een barrière vormen in het landschap dat zich aan weerszijden van de kanalen relatief autonoom en identiek verder ontwikkeld heeft. Hier is het landschap als dusdanig ook in zijn waarde erkend doordat een groot deel van die omgeving een cluster van ankerplaatsen vormt die tot de grootste clusters van erfgoedlandschappen in Vlaanderen behoort, en zeker op West-Vlaams niveau het grootste erfgoedlandschap is;
- het gebied tussen Balgerhoeke en Zomergem: hier heeft het kanaal een meer structurerende impact op de landschappelijke ontwikkeling van de omgeving gehad, omdat de omgeving zelf een meer dynamische en bijgevolg gedifferentieerde ontwikkeling heeft gekend. De dorpen hebben zich loodrecht op de kanaalas ontwikkeld, het kanaal vormt een breuklijn tussen landschappen die een verschillend karakter hebben. T.h.v. Maldegem-Eeklo loopt het kanaal door een eerder verstedelijkte omgeving wat te maken heeft met de daar aanwezige bundeling van infrastructuren.

Visie

De kanalen vormen het belangrijkste structurerende, scheidende en/of verbindende element in het landschap. Het verbrede Afleidingskanaal dient deze rol ook in de toekomst verder te vervullen en hiermee dient dan ook rekening gehouden te worden bij de opmaak van het ontwerp voor de verbreding van het kanaal.

Tegelijkertijd heeft het omliggende landschap zijn eigen identiteit en relatie met het kanaal opgebouwd. Voor een niet onbelangrijk deel van het tracé wordt de landschappelijke waarde ook expliciet erkend door de aanduiding als een cluster van ankerplaatsen in de omgeving van Damme. Het project moet dan ook deze bestaande relaties en omgevingskwaliteiten versterken. Eventuele nieuwe ontwikkelingen in de kanaalomgeving kunnen dan ook enkel mits deze de bestaande identiteit en relaties tussen kanaal en omgeving bestendigen.



3.5. Natuur

Het is evident dat het project de Europese en de Vlaamse context m.b.t. beschermingszones respecteert en de hiervoor nodige maatregelen voorziet. Het project biedt desgevallend opportuniteiten:

- in geval van een ja beslissing maatregelen te concipiëren als een versterking van het bestaand ecologische netwerk van de onmiddellijke kanaalomgeving;
- de kanaalas te concipiëren als een ecologische as, zodanig dat het verbrede kanaal een grotere ecologische waarde heeft dan momenteel het geval is;
- door een verbeterde waterhuishouding in het gebied ook voor natuur bijkomende waarden in de kanaalomgeving te realiseren.

Situering

De onmiddellijke kanaalomgeving heeft niet direct zeer hoge natuurlijke waarden. Wel is op een aantal plaatsen het kanaal en de onmiddellijke omgeving erkend als groengebied binnen de ruimtelijke planning. Het kanaal met zijn bijhorende bermen zijn evenwel wel "van nature" een sterk verbindend element in deze omgeving en vormen dus ook een natuurverbindend element.

In de iets ruimere omgeving zijn belangrijke elementen van de groenstructuur aanwezig zoals het krekengebied, het Leen, Drongengoed, de polders. Dit vindt dan ook zijn reflexie in de erkenning van een deel van de kanaalomgeving als Europees Habitat- en/of Vogelrichtlijngebied en de in de toekomst nog te voeren processen m.b.t. uitbreiding van de natuurlijke en bosstructuur in de kanaalomgeving (cf. de zoekzones bosstructuur in de regio).

Visie

Het is noodzakelijk dat de in de Europese context vereiste compensaties voor de aantasting van Vogel- en Habitatrichtlijngebieden samen met de projectrealisatie voorzien worden. Dit is eveneens zo voor de eventuele binnen de Vlaamse beleidscontext nodige compensaties van bosgebieden en/of groenbestemmingen op het gewestplan. Deze compensaties dienen juridisch uitgeklaard en duidelijk in de planning en financiering voorzien te worden.

De visie is dat deze maatregelen gebruikt moeten worden ter versterking van de natuurlijke structuur in de streek (dus zoveel mogelijk ter plaatse compenseren).

Anderzijds vormt de kanaalas sowieso een (natuur)verbindend element. Er wordt voorgesteld dat bij het ontwerp voor de verbreding van het Afleidingskanaal er maximaal rekening gehouden wordt met de natuurverbindende functie van het kanaal wat inhoudt dat de oevers en de bermen dermate ingericht worden dat natuurontwikkeling meer kansen krijgt dan nu. Op die manier kan het project een verbetering van de natuur(verbindende) functie van het kanaal betekenen.

De ook voor andere sectoren noodzakelijke verbetering van de water(peil)beheersing in het gebied biedt ook voor natuurontwikkeling potenties.

3.6. Water - veiligheid

Het Afleidingskanaal van de Leie en het Leopoldkanaal hebben elk hun eigen functie en zijn twee op zich staande, niet met elkaar gerelateerde watersystemen.

Het Leopoldkanaal moet ook in de toekomst verder kunnen instaan voor de verbeterde waterhuishouding in het bekken van de Brugse Polders en de Gentse Kanalen.

Het Afleidingskanaal dient ook in de toekomst ingeschakeld te worden voor de ontwatering van een deel van de Leie en de regio Gent.

Beide systemen worden gescheiden gehouden en moeten autonoom kunnen functioneren. Dit betekent dat:

- ieder project moet passen in de draagkracht van het hydrografisch bekken van de Schelde;
 - het ene project het andere niet mag hypothekeren.
- De graad van verzilting van het water in de omgeving van het Afleidingskanaal als gevolg van het project maximaal beperkt moet worden zodanig dat de landbouwproductiviteit niet in het gedrang komt, de biotopen in de omgeving van het Afleidingskanaal niet aangetast worden en de drinkwatervoorziening niet in gevaar gebracht wordt;
- De nodige investeringen ervoor moeten zorgen dat de waterafvoerende functies verder kunnen behouden blijven (cfr Europese kaderrichtlijn Water). Deze dienen climate-proof geconcipeerd te worden, wat inhoudt dat grotere piekdebieten moeten kunnen afgevoerd worden en grotere droogteperiodes moeten kunnen overbrugd worden.

Situering

Het Afleidingskanaal van de Leie, de naam zegt het zelf, is aangelegd om in te staan voor de piekontwatering van het Leiebekken, teneinde te voorkomen dat bij piekdebieten er zich wateroverlast in de Gentse regio zou voordoen. Het Leie-Scheldebekken heeft ondertussen een drietal “onnatuurlijke” afwateringsassen (het kanaal Gent-Terneuzen, het Afleidingskanaal en het kanaal Gent-Brugge-Oostende). Het Afleidingskanaal heeft een beperkte functie voor zijn omliggende omgeving. Het Leopoldkanaal staat in voor de ontwatering van de omgevende polders. Het oppervlaktewater van de regio wordt via het Leopoldkanaal gravitair afgevoerd naar de Noordzee. Het Leopoldkanaal is dan ook essentieel voor de waterhuishouding van de volledige regio.

Het Afleidingskanaal heeft wel een impact op het grondwatersysteem van het omgevende landschap: een verandering van de kwaliteit van het water in het Afleidingskanaal en/of de verandering van het waterpeil in het kanaal heeft zijn impact op zowel het grondwaterpeil als de grondwaterkwaliteit van de omgeving en kan verzilting van het grondwater tot gevolg hebben.

De gekende problematiek van de klimaatsverandering heeft een belangrijke impact op de waterhuishouding. Indien de prognoses correct zijn, dan zal de klimaatsverandering zorgen voor grotere extremen: zowel grotere droogteperiodes als grotere neerslagperiodes zijn te verwachten.

De waterhuishouding dient ook in zijn bredere maatschappelijke context gezien te worden. Voldoende kwalitatief zoet water is (en zal in de toekomst nog meer) een

schaars economisch goed zijn waar voorzichtig moet mee omgegaan worden. Zoet water is noodzakelijk voor onze drinkwatervoorziening, is een basisgrondstof voor de landbouw, is de basis voor onze ecotopen, is procesmatig nodig voor een levensvatbare industrie, ...

Visie

Beide kanalen hebben een duidelijk verschillende rol en dienen deze rol ook in de toekomst te kunnen waarmaken. Het Leopoldkanaal dient ook in de toekomst te kunnen instaan voor het waterbeheer in de regio. Het Afleidingskanaal moet ook in de toekomst verder kunnen zorgen voor een beheersbaar watersysteem van de Leie. Beide systemen dienen autonoom deze rollen te kunnen blijven vervullen.

De gevolgen van de klimaatsverandering dienen mee ingecalculeerd te worden in de nodige investeringen op beide watersystemen. Zelfs indien het verbredingsproject niet zou gerealiseerd worden, zal er moeten geïnvesteerd worden in de verbetering van de waterhuishouding in de regio.

De kwaliteit van zowel het oppervlakte- als het grondwater in beide systemen dient zo goed mogelijk te blijven. Investeringen om risico's op verzilting tegen te gaan zijn inherent verbonden aan het project. Een slim waterpeilbeheer in het stelsel van het Leopoldkanaal zal noodzakelijk zijn om:

- in de waterbehoeftes voor de landbouw- en natuurontwikkeling te kunnen voorzien;
- risico's op verzilting binnen voor landbouw en natuur aanvaardbare grenzen te houden.



Omgevingskwaliteit

3.7. Kwaliteit dorpen

De kwaliteit van de omgeving, met rust en landelijkheid als belangrijkste troeven, in de open ruimte maar ook in de kernen, moet verder gegarandeerd blijven.

Dit betekent dat de dynamisering van het kanaal deze kwaliteiten niet mag aantasten. Maar ook dat:

- de sociale cohesie in en tussen de kernen niet in het gedrang mag komen;
- de milieuhinder niet verhoogt, noch de overlast door wegverkeer toeneemt;
- de rechtszekerheid van de aangelanden verhoogd wordt.

Situering

Het gebied dat door het kanaal doorgesneden wordt, is in hoofdzaak een sterk agrarisch, landelijk, zeer rustig tot zelfs 'stil' gebied.

Buiten de haven, het kleinstedelijk gebied Eeklo, het specifiek economisch knooppunt Maldegem en de gemeente Zomergem, beperken de bebouwde zones zich tot enkele dorpen langs het kanaal (Balgerhoeke, Moerkerke, Dudzele en Adegem) en enkele straatgehuchten. Deze dorpen en gehuchten zijn op zich ook behoorlijk rustig, en kennen enkel lokale activiteiten.

Decennia terug had het kanaal nog een beperkte economische betekenis tussen Schipdonk en Balgerhoeke, en waren er enkele bedrijven die van de waterweg gebruik maakten voor transport. Aan het kanaal liggen t.h.v. van voornoemde kernen enkele verlaten of opnieuw in gebruik genomen bedrijventerreintjes.

Daarnaast zijn er enkele woonwijken of woonstraten ontstaan naast het kanaal. Met uitzondering van de woningen rond de sluizen te Balgerhoeke en t.h.v. de brugovergangen, zijn deze woningen weinig of niet gericht op het kanaal. Door het vrij grote aantal – vlakke – bruggen is de barrièrewerking eerder beperkt.

Deze troeven, het wonen in een rustige omgeving met veel mogelijkheden voor zachte recreatie, worden dan ook in de meeste beleidsplannen voor de regio naar voor geschoven. Slechts op een beperkt aantal plaatsen wil men bijkomende bedrijventerreinen of andere hoogdynamische activiteiten toestaan, en dit enkel aansluitend bij bestaande activiteiten, in de omgeving Eeklo-Maldegem.

Visie:

Een verbreding tot een economische vaarweg, zoals geconcipeerd in het kader van het project SSW, brengt een dynamisering met zich mee. Voor het kanaal als vaarweg, maar mogelijk ook voor de omgeving, op eventuele locaties voor watergebonden bedrijvigheid. Deze dynamisering mag de rust en de landelijkheid niet verstoren.

Dit kan slechts door:

- de dynamisering (vnl. ruimtelijk) in te perken, niet alleen op vlak van economische en toeristische ontwikkeling, maar ook op vlak van woonontwikkeling;
- duidelijk de aanwezige open ruimtegebieden rond het kanaal te behouden en als beleefbare ruimte te versterken;
- de milieuhinder tot een minimum te beperken door het uitstippelen van een milieubewust mobiliteitsplan;
- sociale samenhang tussen de verschillende kanaaloevers, wijken en gehuchten, als uitgangspunt mee te nemen.

En duidelijke visie- en strategiebepaling in deze is noodzakelijk, waarbij de streek van heel nabij dient betrokken te worden.

3.8. Lokale mobiliteit

Rekening houdend met de mogelijke uitvoering van het project, wordt een (boven)lokale mobiliteitsvisie ontwikkeld,

- waarbij vertrokken wordt van de principes van duurzame mobiliteit (cf. huidige mobiliteitsplannen),
- rekening houdend met een nieuwe hoofdinfrastructuur waterweg, en een geoptimaliseerd spoor- en wegennet (cf. Streefbeelden, etc.),
- met integratie en afstemming van het lokale wegennet op deze 'nieuwe' infrastructuur,
- rekening houdend met de visie op de leefomgeving (o.a. sociale en milieuhinder aspecten),
- rekening houdend met toeristisch, recreatief en agrarisch verkeer,
- en in het bijzonder ook een aangepast functioneel en een recreatief fietsrouten netwerk.

Daaraan gekoppeld wordt een passend maatregelenpakket uitgewerkt, met duidelijke perspectieven in timing, fasering, en raming van de kosten.

Situering

De mobiliteit in het gebied rond het Afleidingskanaal wordt sterk bepaald door de aanwezigheid van de N49 Antwerpen-Knokke en de N9 Eeklo-Maldegem. Daarnaast zijn er nog een aantal N-wegen die de mobiliteit in de noord-zuidrichting verzekeren. In de nabije toekomst zijn belangrijke veranderingen gepland in dit systeem. De omvorming van de N49-E34 tot snelweg zal leiden tot de reductie van het aantal aansluitingen op deze weg en de aanleg van een parallelweg. Tussen de N31 Brugge-Zeebrugge en de N49 wordt de AX aangelegd, die het verkeer van en naar de haven beter moet faciliteren. Ook de aanleg van een ring rond Eeklo is momenteel in onderzoek. Al deze ingrepen zullen onmiskenbaar een invloed hebben op de afwikkeling van de (auto-) mobiliteit in het gebied.

Minstens even belangrijk voor de leefbaarheid in het gebied is het fijnmazig onderliggend wegennet. Dit is nu sterk verbonden met de aanwezigheid van dorpen en gehuchten langs het kanaal en de talrijke bruggen over de kanalen. Deze fijnmazige structuur vormt de basis voor een uitgebreid recreatief netwerk.

Visie

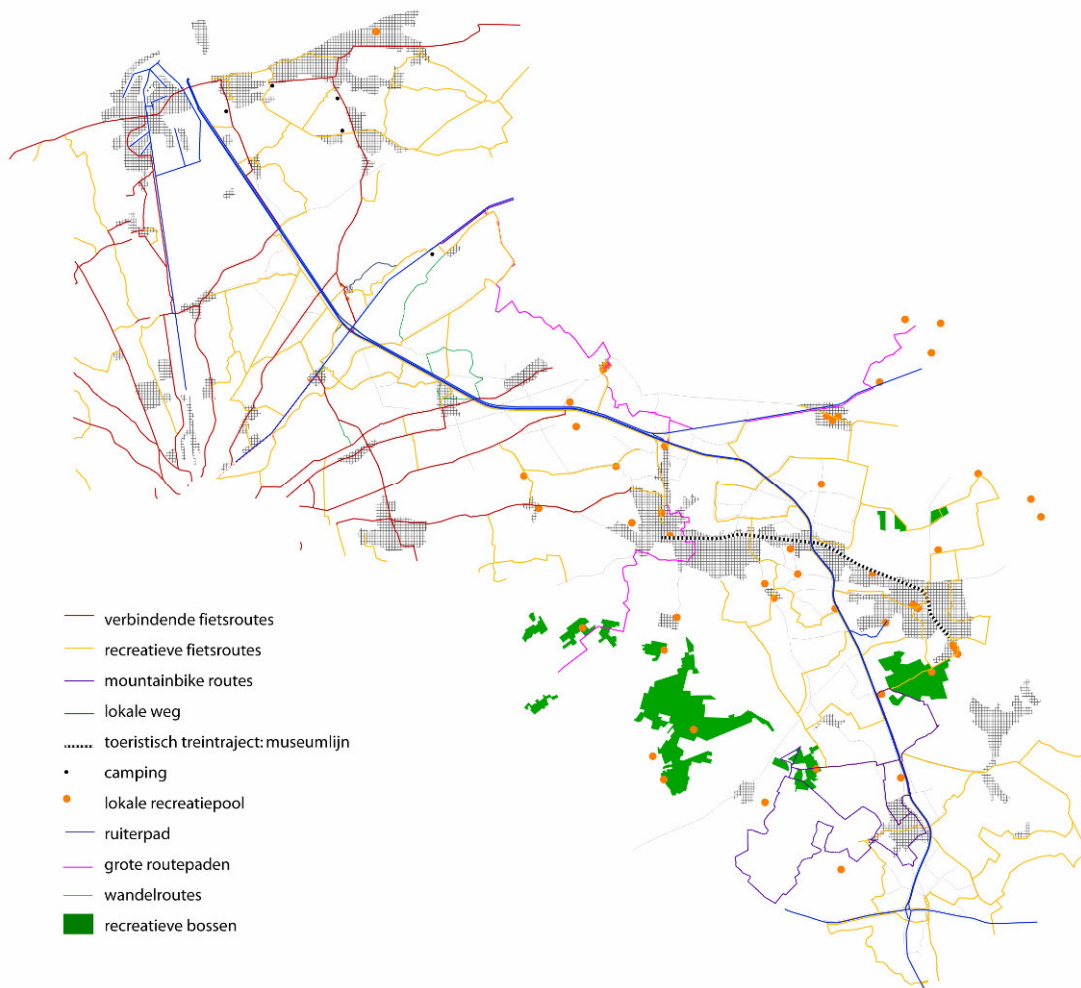
De aanleg van het kanaal zal een invloed hebben op de lokale mobiliteit. Er zal een verandering in het mobiliteitsgedrag plaatsgrijpen die zijn effect zal hebben, ook op enige afstand van het kanaal. Vandaar zullen niet alleen investeringen in bruggen en ventwegen nodig zijn, maar zal ook in het omgevende wegennet dienen geïnvesteerd te worden teneinde ongewenst verkeer te weren en gewenst verkeer te

stimuleren. Dit dient over de verschillende modi bekeken te worden (weg, openbaar vervoer, fiets en voetganger, agrarisch verkeer, etc.).

De aanleg van het kanaal past bovendien in een ruimer investeringsprogramma in functie van de verbetering van de bovenlokale mobiliteit. Ook zonder realisatie van SSW speelt nog steeds de realisatie van N49/A11, die op deze zelfde regio een impact heeft. Deze investeringen in functie van de verbetering van de bovenlokale mobiliteit hebben eveneens hun invloed op de lokale mobiliteit.

In de verdere toekomst kan onderzoek gevoerd worden naar de haalbaarheid van innovatieve ideeën zoals bv. het doortrekken van de Lightrail Gent-Eeklo naar Maldegem.

Pas na de opmaak van een globale visie op de lokale mobiliteit in het gebied, rekening houdende met alle geplande investeringen in bovenlokale mobiliteit en rekening houdende met alle vervoersmodi (dus niet alleen autoverkeer maar ook landbouwverkeer, lokaal vrachtverkeer, utilitair en recreatief fietsverkeer en alle vormen van traag verkeer (wandelen, paardrijden)) kan een goede motivering voor de rechtstreeks en onrechtstreeks aan de aanleg van het kanaal gekoppelde investeringen in bruggen, tunnels, ventwegen, fietspaden, recreatieve paden etc. gemaakt worden. Innovatieve ideeën, door de streek gedragen, moeten maximaal kansen krijgen.



4. Aanbevelingen rond de opbouw van de gebiedsvisie

4.1. Economie en infrastructuur

Multimodale ontsluiting haven: bijkomend onderzoek naar de kengetallen voor de verschillende transportmodi

- Watergebonden transport (relevante estuaire vaart, shortsea en binnenvaart)
- Richting (oosten-westen-zuiden) van de trafieken naar het hinterland
- Spoor
- Onderzoek van het nul-scenario.

Afstemmen grote assen:

- AX en verbindingkanaal met de leefbare omgeving (Dudzele en Westkapelle)
- Spoedige realisatie en ombouw A11, N44 en N31
- Spoedige aanleg van de ontdubbeling van de lijn 50.

Watergebonden en logistieke regionale bedrijvigheid: zoekzones langs Aflidingskanaal in provincie Oost-Vlaanderen op basis van

- Studie Extended Gateways POM Oost-Vlaanderen
- Denkproces RESOC en Streekplatform+ Meetjesland

Geen regionale logistieke ontwikkeling langs het kanaal in West-Vlaanderen

Het streefbeeld van een "duurzame multimodaal ontsloten kusthaven" is het uitgangspunt voor economie en infrastructuur. Het Seine-Schelde West project kan een belangrijke schakel zijn in de concretisering van dit streefbeeld, maar niettemin moeten toch een aantal randvoorwaarden worden ingevuld:

- er is nood aan meer diepgaande (economische) kennis rond de mogelijkheden van de estuaire en short sea vaart, en deze moeten in de MKBA mee in rekening worden gebracht;
- omdat er een maatschappelijk probleem is met de geloofwaardigheid van de gebruikte economische kengetallen van de onderzoeken is het aangewezen deze te laten valideren;
- er moet diepgaand en helder onderzoek worden uitgevoerd naar het herkomst/bestemmingsverkeer van de vrachten die in de haven van Zeebrugge behandeld worden;
- er is nood aan een heldere ruimtelijke afbakening van het havengebied. Deze afbakening geschiedt best op basis van de uitkomsten van het Strategisch planningsproces dat voor het havengebied werd opgesteld;
- het is aangewezen om ook een nul-alternatief (met alle mogelijke varianten o.m. met estuaire vaart, Short sea, enz.) op te stellen zodat de gevolgen van niet-verbreding van het kanaal ook helder in beeld worden gebracht.

Verder is er nood aan een optimale afstemming van de grote transportassen:

- de AX en het verbindingskanaal (met oog voor leefbaarheid van de omgeving);
- de geplande spoorverbindingen (ontdubbeling spoorlijn 50)
- een spoedige en doordachte realisatie en ombouw van de A11, N44 en N31.

Een logistieke ontwikkeling langs het kanaal wordt gelet op het laagdynamisch karakter van de streek, op West-Vlaams grondgebied niet gewenst.

Het ontwerpen van zoekzones rond het kanaal in de regio Balgerhoeke/Zomergem voor regionale logistiek en watergebonden industrie behoort tot de mogelijkheden. Dit ontwerp dient evenwel te gebeuren op basis van eerdere onderzoeken.

De studie "Extended Gateways" (POM Oost-Vlaanderen) en het denkproces van RESOC en streekplatform+ Meetjesland kunnen hiervoor dienstig zijn.

4.2. Toerisme

Beleidsplannen voor Brugs Ommeland en Meetjesland zijn richtinggevend voor de toeristisch-recreatieve ontwikkeling en moeten zoveel mogelijk afgestemd worden.

In functie van opportuniteiten en risico's verbonden met de realisatie van het project, dienen toeristisch-recreatieve ontwikkelingsplannen voor de Zwinstreek en het Meetjesland bijgesteld te worden met volgende accenten:

- recreatieve functie kanaalas als primaire as voor laagdynamische recreatie
- ontwikkeling landmarks en attractiepunten op de kanaalas
- verbetering recreatief netwerk en kwaliteit toeristisch-recreatieve attractiepunten in de streek (horeca, recreatief fietsroutenetwerk)

Specifiek onderzoek naar de ontwikkelingen voor de pleziervaart met volgende aandachtspunten:

- inpasbaarheid in het laagdynamisch karakter van de recreatie in de streek (specifieke aandacht voor locatie jachthaven(s))
- compatibiliteit met de beroepsvaart
- impact op de verkeersafwikkeling (extra wachttijden aan eventuele ophaalbruggen)

Aangezien de basisveronderstelling is dat het verbreden van het Afleidingskanaal geen breuk met het verleden mag vormen voor de toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de streek en aangezien de kanaalas zelf een hoofdproduct is voor de toeristisch-recreatieve ontwikkeling dient bij de verbreding van het Afleidingskanaal bijzondere aandacht te zijn voor de kwaliteit van het toeristisch-recreatief product van het kanaal en zijn omgeving en dient maximaal op opportuniteiten voor de verbetering van dit product ingespeeld te worden.

De toeristisch-recreatieve beleidsplannen van West- en Oost-Vlaanderen (Brugs Ommeland en Meetjesland) blijven dan ook richtinggevend voor de toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de streek. De ontwikkeling van de kanaalas biedt echter ook opportuniteiten voor een verbetering van het laagdynamisch toeristisch-recreatief aanbod. We bevelen dan ook aan om in nauwe samenwerking met Westtoer en Toerisme-Meetjesland een geïntegreerde ontwikkelingsvisie op te maken waarbij niet alleen afstemming gedaan wordt op de kanaalas zelf maar ook op de ontwikkeling van de omgeving van de kanaalas (betere spreiding en kwaliteit van aansluitend netwerk, investeringen in landschapsbeleving, ontwikkeling laagdynamische attractiepunten, fietsroutenetwerk).

Het verbeteren van de toegankelijkheid van de bevaarbare waterwegen, het uitbreiden van de mogelijkheden van de pleziervaart (en de mogelijkheden voor snelvaart) moeten onderzocht worden op hun haalbaarheid en wenselijkheid, zowel in relatie tot de compatibiliteit met de beroepsvaart op het kanaal als op vlak van inpasbaarheid in het kader van een laagdynamisch recreatielandschap.

4.3. Landbouw

Het basisuitgangspunt voor de landbouw is het principe van een minimale directe en indirecte grondinname gecombineerd met de inzet van een flankerend beleid waar grondinnames nodig zijn. D.w.z. dat:

- bij de verdere uitwerking van het project een landbouweffectrapport dient opgemaakt te worden waarbij de effecten van het volledige project (inclusief bv. grondinnames voor compenserende maatregelen) worden bepaald zodanig dat bij uitvoering de nodige compenserende maatregelen voor de landbouw kunnen genomen worden;
- bij de uitvoering van het project de overheid de juiste instrumenten dient in te zetten voor begeleidende en remediërende maatregelen voor de landbouw. Hierbij wordt gesuggereerd om in ieder geval gebruik te maken van:
 - grondenbank,
 - ruilverkaveling begeleiding grote infrastructuurwerken;
- de investeringen voor de verbreding van het Afleidingskanaal dienen gepaard te gaan met een verbeterde controleerbaarheid van de waterhuishouding in het bekken van het Leopoldkanaal (o.a. in functie van het tegengaan van verzilting);
- bij de verdere uitwerking van het project de landbouw moet betrokken worden bij het uitwerken van de juiste instrumenten voor het beheer van de open ruimte teneinde de landschappelijke troeven maximaal te behouden en/of te versterken.

Het huidige grondgebonden landbouwgebruik kan verder geoptimaliseerd worden door het project m.b.t. de verbreding van het Afleidingskanaal te zien als een opportuniteit om:

- de waterhuishouding in het gebied te optimaliseren;
- de kavelstructuur in het gebied aan te passen in functie van de veranderde bedrijfsstructuur en de veranderde ontsluitingsstructuur.

Daartoe dient de overheid de juiste instrumenten in te zetten. Een ruilverkaveling begeleiding grote infrastructuurwerken kan zorgen voor het herinrichten van de onmiddellijk door het project beïnvloede landbouwomgeving (nieuwe landbouwwegen infrastructuur, nieuwe ontwateringssloten, nieuwe kavelstructuur, herverdelen van de gronden om tot een betere bedrijfsstructuur te komen, ...). Het instrument kan in deze ook eventueel ingezet worden om ook maatregelen in functie van de landschappelijke opwaardering, recreatief medegebruik, ... in de onmiddellijke omgeving te realiseren.

Het inzetten van het instrument grondenbank kan er dan weer zorgen dat de rechtstreeks door het project getroffen landbouwers op andere plaatsen in de omgeving ruilgronden kunnen verwerven ter compensatie van de voor het project onteigende gronden.

Om deze instrumenten efficiënt te kunnen inzetten dient in een voldoende vroege fase in het planningsproces rekening gehouden te worden met de effecten voor de landbouw. Dit kan door een landbouweffectenrapport op te maken in de planningsfase van het project.

Ook bij de uitwerking van andere visies die een rechtstreekse impact hebben op de gebruiks- en beheersmogelijkheden van de landbouw dient de landbouw betrokken te worden bij planvorming en uitvoering. Dit geldt specifiek voor de waterhuishouding en de landschapszorg.

4.4. Landschap

De landschappelijke identiteit van de verschillende kanaallandschappen en de rol van het kanaal in die verschillende landschappen dient maximaal behouden en waar mogelijk versterkt te worden. Dit houdt in:

- De opmaak van een globale en integrale ontwikkelingsvisie voor het omgevende kanaallandschap over de provinciegrenzen heen, waarbij het omgevende landschap ruim genomen wordt (gelijklopend met de mobiliteitsimpact, zie verder). Belangrijk onderdeel hiervan is de landschappelijke identiteit van het kanaal zelf, die binnen het project dient gerealiseerd te worden. Het unieke landschapsbeeld met bomenrijen dient hierbij gevrijwaard te worden.
- Een gedifferentieerde inzet van instrumenten voor de realisatie van deze ontwikkelingsvisie. Deze instrumenten kunnen zowel juridisch regulerende instrumenten (RUP's, erkenning als erfgoedlandschap, ...), stimulerende instrumenten (beheerovereenkomsten, subsidies, ...) als uitvoerende instrumenten (landschapsprojecten) zijn.
- Het toekomstig kanaallandschap visualiseren.

Er is nood aan een globale en integrale landschapsontwikkelingsvisie. De landschappelijke identiteit van het kanaal zelf en de landschappelijke identiteit van het omgevende kanaallandschap is dermate determinerend voor de identiteit van een belangrijk deel van het projectgebied dat dit essentieel is voor het behouden van een maatschappelijk draagvlak voor het project. Hierbij vormt de landschappelijke identiteit van het kanaal zelf een belangrijk onderdeel dat op een coherente manier dient behouden te blijven bij de realisatie van het project. Het heraanplanten van de bomenrijen langsheen het Afleidingskanaal vormt hierbij een evident planonderdeel. Aangezien de impact van het project evenwel veel ruimer is dan de zuiver visuele impact van de verbreding van het kanaal, en aangezien ook voor andere aspecten de impact van het project voor een ruim gebied bepalend is, wordt voorgesteld om in ieder geval ook de geplande wegeninfrastructuur (A11) en de omgeving van het Leopoldkanaal (met zijn aanhorigheden voor wat betreft het gedeelte dat evenwijdig loopt met het Afleidingskanaal) mee op te nemen in de landschapsvisie.

De landschapsvisie dient in deze ook duidelijk aan te geven welke instrumenten zullen ingezet worden voor de realisatie van de landschapsvisie:

- de landschapsvisie dient te zorgen voor een versnelde uitvoering van de visie m.b.t. agrarische en natuurlijke structuur in de omgeving. De inherent aan het project verbonden ruimtelijke processen (RUP reservatiestrook) dienen parallel en tegelijkertijd met de andere door Vlaanderen geplande ruimtelijke processen gevoerd te worden, zodanig dat gebiedskeuzes voor verschillende sectoren duidelijk zijn;
- gezien de erkende gaafheid van een deel van de kanaalomgeving dienen ook de juiste instrumenten ingezet te worden zodanig dat voldoende garanties aanwezig zijn dat het dynamiserend effect van het kanaal in die gebieden geen aantasting van de erfgoedwaarde tot gevolg zal hebben;
- de landschapsvisie zal op een aantal plaatsen effectief verankerd moeten worden maar dient overal uitgevoerd te worden. Hiervoor zal een mix van verschillende instrumenten (vergoedingen, subsidies, beheerovereenkomsten, inrichtingsprojecten, aankopen, ...) nodig zijn.

- de landschapsvisie dient gevisualiseerd te worden.

4.5. Natuur

Een natuurontwikkelingsvisie voor de regio vormt een inherent onderdeel van het in 4.4. aangehaalde geïntegreerde landschapsontwikkelingsplan. Volgende aanbevelingen kunnen daarbij reeds gesuggereerd worden:

- de voor natuur noodzakelijke compensaties inzetten voor het versterken van de ecologische infrastructuur in de omgeving van het kanaal, parallel aan een versnelde uitvoering van de visie m.b.t. de agrarische en natuurlijke structuur en andere aan het project verbonden ruimtelijke processen;
- de verbreding van het Afleidingskanaal aangrijpen om de natuurfuncties op het kanaal zelf te verbeteren t.o.v. de huidige situatie;
- een actief en gecoördineerd beheer van ecologische infrastructuur nastreven;
- de noodzakelijk verbeterde controleerbaarheid van de waterhuishouding in het gebied aangrijpen om plaatselijk meerwaarden voor natuurontwikkeling te realiseren.

De in 4.4 aangehaalde noodzakelijkheid voor de opmaak van een geïntegreerd landschapsontwikkelingsplan houdt eigenlijk in dat in dat plan ook een visie ontwikkeld wordt over hoe natuur zich in de regio best ontwikkelt. Deze visie kan dan sturend zijn voor:

- de bepaling van waar en hoe compenserende maatregelen in de regio dienen uitgevoerd te worden;
- hoe de kanaalas optimaal kan functioneren in het gebied;
- waar omwille van natuurontwikkeling een aangepast waterbeheer noodzakelijk is.

Ook hier zal deze visie kunnen zorgen voor een versnelde uitvoering van de visie m.b.t. agrarische en natuurlijke structuur in de omgeving. De inherent aan het project verbonden ruimtelijke processen (RUP reservatiestrook) dienen parallel en tegelijkertijd met de andere door Vlaanderen geplande ruimtelijke processen gevoerd te worden, zodanig dat gebiedskeuzes voor verschillende sectoren duidelijk zijn.

Een geïntegreerde aanpak van beheer van restgronden, oevers en bermen noodzaakt een coördinatie tussen bevoegde administraties, beheerders en lokale bestuurders.

4.6. Water: verzilting, veiligheid, klimaatbestendigheid (gevolgen op lange termijn)

- Voor het systeem van het Leopoldkanaal dient een waterhuishoudingsplan opgemaakt te worden in functie van een optimaal waterbeheer in de regio.
- De nodige garanties dienen ingebouwd te worden zodanig dat het verbrede Afleidingskanaal autonoom en binnen zijn eigen watersysteem kan instaan voor voldoende bevoorrading van water zonder daarbij andere systemen te hypothekeren, waaronder KGT en zijn mogelijke betere nautische ontsluiting.

Rekening houdend met de draagkracht van het Scheldebekken wordt voorafgaandelijk een technische onderzoek uitgevoerd.
- De nodige maatregelen dienen genomen te worden opdat de verzilting binnen het watersysteem van het Afleidingskanaal maximaal vermeden wordt.
- De nodige maatregelen dienen genomen te worden opdat de verzilting van het grond- en oppervlaktewater in de bredere omgeving voor landbouw, natuur en drinkwatervoorziening binnen de vigerende normering blijft (Kaderrichtlijn Water).

Dit houdt o.a. in dat (in overleg met de bekkenbesturen en de waterschappen):
 - het systeem van het Leopoldkanaal dermate geconcipeerd wordt dat slim peilbeheer technisch mogelijk gemaakt wordt.
 - met de betrokken sectoren afspraken m.b.t. peilbeheer gemaakt worden;
 - het afgesproken peilbeheer ook effectief uitgevoerd wordt.
- Deze visies dienen in het kader van veiligheid en droogtegevoeligheid, klimaatbestendig geconcipeerd te worden.

Het systeem van het Leopoldkanaal en het systeem van het Afleidingskanaal van de Leie dienen autonoom van elkaar te kunnen functioneren. We bevelen dan ook aan om voor beide systemen een apart waterbeheerplan op te maken dat ingaat op de specifieke functies en noden van beide systemen:

- het systeem van het Leopoldkanaal staat in voor het waterbeheer in de regio¹ en dient dus:
 - piekdebieten te kunnen afvoeren teneinde overstromingen in de regio te vermijden;
 - voldoende water te voorzien voor de landbouw, de natuur en de drinkwatervoorziening in de regio.
- het systeem van het verbrede Afleidingskanaal staat in voor een deel van de ontwatering van de regio Gent en dient dus voor zijn watervoorziening beroep te

¹ Er wordt in dit kader ook verwezen naar de vraag van gouverneur Denys aan minister Crevits dd. 10 december 2008 om de nodige middelen vrij te maken voor het wegnemen van lokale aanslibbingen in het Leopoldkanaal.

doen op het systeem van de Leie, zonder daarbij andere waterbehoevende activiteiten in dat systeem (KGT, bekken van de Schelde) te hypothekeren.

Mogelijke verziltingsrisico's dienen zo goed mogelijk binnen aanvaardbare grenzen gehouden te worden door:

- de verzilting van het kanaalwater zoveel mogelijk te voorkomen;
- de impact van het kanaal op het omliggende grondwatersysteem te beperken;
- het oppervlaktewaterpeilbeheer in de omliggende regio niet alleen in te stellen in functie van waterbehoefes van landbouw en natuur maar ook in functie van het tegengaan van de verzilting van de omgeving.

Dit slim waterpeilbeheer dient afgesproken te worden met alle betrokken sectoren, het dient technisch mogelijk gemaakt te worden, en er moeten voldoende garanties voor het effectief realiseren van het afgesproken beheer ingebouwd te worden. Waterschappen en bekkenbesturen dienen een rol te spelen in het concipiëren en het uitvoeren van een slim peilbeheer.

De geplande investeringen zijn dermate groot en zullen ook over een zeer lange termijn kunnen functioneren. Gezien de risico's van de klimaatsverandering voldoende gekend zijn, dienen deze investeringen ook klimaatbestendig ontworpen te worden.

4.7. Een leefomgeving met hoge kwaliteit

De karakteristieke eigenschappen van de woon- en leefomgeving, zoals rust en landelijkheid, moeten bewaard worden.

Dit betekent dat bij de uitvoering van het project :

- de ruimtelijke evenwichten tussen de dynamisering van het kanaal enerzijds, en de laagdynamische omgeving anderzijds
 - verankerd worden in de ruimtelijke beleidsplannen op verschillende bestuursniveaus,
 - en vastgelegd worden in een ruimtelijk uitvoeringsplan;
- een (boven)lokaal mobiliteitsplan wordt opgemaakt dat rekening houdt met de randvoorwaarden inzake leefbaarheid en recreatieve mobiliteit;
- een maatregelenpakket wordt uitgewerkt om de sociale cohesie tussen de verschillende kanaaloevers te bewaken en te versterken (mobiliteit, bruggen, woonconcepten o.m. met gezicht naar kanaal);
- er concreet gewerkt wordt met een bakprofiel in de doortochten van de kernen;
- een minder hinder plan wordt opgesteld om negatieve effecten te beperken tijdens de infrastructuurwerken.

Het kanaal is een ruimtelijk-structurende kracht die bij een hogere versnelling (het ontwikkelen van een industriekanaal) een aanzuigefect zal creëren voor hoogdynamische ontwikkelingen die een bedreiging betekenen voor de “rust” en de “landelijkheid”, twee troeven die het gebied karakteriseren en het best behouden blijven. De laagdynamische omgeving van het kanaal wordt daarom best “verankerd” in een juridisch kader via een ruimtelijk uitvoeringsplan.

Noodzakelijke maatregelen hebben o.m. betrekking op:

- woonontwikkelingen in de buurt van het kanaal, t.h.v. de huidige kernen, in welafgebakende woonzones, op schaalniveau van de huidige kernen, en met een kwaliteitsvolle architectuur; de herstructurering van de onmiddellijke omgeving van het kanaal biedt immers mogelijkheden voor wonen gericht op het water of langs het kanaal, maar onder duidelijke voorwaarden, zoals hierboven beschreven;
- de milieuhinder (auditief en visueel) als gevolg van de ontwikkeling van de scheepvaart, die moet tot een minimum beperkt worden door het nemen van passende maatregelen;
- het verkeersaantrekkend gegeven van de economische ontwikkelingen t.h.v. de economische knooppunten en lokaal verkeer, dat op duidelijk aangegeven routes moet geleid en gehouden worden; kortom, het uitstippelen van een milieubewust mobiliteitsbeleid (zie verder);
- de sociale samenhang tussen de verschillende kanaaloevers, wijken en gehuchten, die als uitgangspunt moet worden meegenomen, o.m. door

- waar mogelijk ter hoogte van de kernen te werken met een 'bakprofiel', wat de ruimte-inname door de kanaalverbreding lokaal sterk kan beperken;
- een kwaliteitsvolle stedenbouwkundige invulling;
- het garanderen van de lokale mobiliteit, met alle modi (zie verder);
- een flankerend – maatschappelijk – beleidsmaatregelenpakket (buurtleven aanmoedigen etc.).

Een duidelijke visie- en strategiebepaling in deze is noodzakelijk, waarbij de streek van heel nabij dient betrokken te worden.

4.8. Lokale mobiliteit en de bruggen over het kanaal

- Afstemmen van lokale mobiliteitsplannen op een geïntegreerd mobiliteitsplan;
- Daarbij aansluitend, de uitwerking van een passend maatregelenpakket, met aangeven van fasering, timing, raming;
- Concrete aanbevelingen m.b.t. de bruggen:
brughoogten niet hoger dan 7m, rekening houdend met
 - reeds aangelegde bruggen in België;
 - visuele – landschappelijke – impact;
- Behoud van alle brugovergangen, tenzij met akkoord van de betrokken lokale besturen.

De lokale mobiliteitsplannen dienen geactualiseerd en afgestemd worden met de opmaak van een geïntegreerd (bovenlokaal) mobiliteitsplan.

Om tot een zindelijke oplossing te komen van het noodzakelijke langs- en dwarsverkeer, het soort wegen en het aantal en type bruggen dat vereist is, moet de mobiliteitsstructuur in zijn globaliteit benaderd en uitgetekend worden.

Voor elke momenteel aanwezige kruisingsplaats dient een grondig onderzoek te gebeuren naar de functie van de kruisingsplaats binnen een globale mobiliteitsvisie én landschapsvisie voor de regio. Deze overweging dient voor elke kruisingsplaats te onderbouwen:

- de keuze vaste brug/ophaalbrug;
- de keuze voor welk verkeer de kruisingsplaats nodig is (optie om bepaalde bruggen enkel voor bv. fietsers en wandelaars te voorzien);
- of vanuit landschappelijk standpunt kan geopteerd worden om op die plaatsen waar verkeerstechnisch een vaste brug zou wenselijk zijn, te opteren om een tunnel aan te leggen;

De vraag naar de frequentie van het openstaan van ophaalbruggen is eveneens cruciaal : hoeveel keer per dag, hoelang open? Valt dit te verzoenen met een economische hoofdwaterweg?

- Het nieuw aan te leggen jaagpad vormt een vrijliggende as voor niet gemotoriseerd verkeer waarbij er rekening gehouden wordt met een maximale scheiding van verschillende gebruikers.
 - Dit houdt in dat alle autoverkeer van dit nieuwe jaagpad gehouden wordt.
 - Dit houdt ook in dat eventueel langsverkeer "benedendijks" gerealiseerd wordt. Daarbij wordt alle doorgaand langsverkeer geweerd door de aanleg van ventwegen die ofwel doodlopend zijn ofwel onderbroken zijn.
 - Dit kan inhouden dat op plaatsen waar fietsers, ruiters en wandelaars gebruik dienen te maken van deze berm er meer voorzien wordt dan een strook van 3 meter.

- Dit houdt in dat t.h.v. van de kruising van dwarswegen met het kanaal zoveel mogelijk geopteerd wordt voor een conflictvrije kruising tussen recreatief verkeer langs de as van het kanaal en autoverkeer dwarsend op het kanaal.
- T.h.v. van de kruisingen met kernen: tussen "wal" en "woningen" dient een voldoende brede strook vrijgehouden te worden om alle verkeersmodi een veilige doorgang te bieden (dus voetpad, vrijliggend tweerichtingsfietspad en indien wenselijk ook tweerichtingsverkeer voor wagens (bv. plaatselijk verkeer)).



4.9. Reservatiestrook

Ongeacht de beslissing over het project Seine-Schelde West dient:

- rechtszekerheid te worden verschaft m.b.t. de reservatiestrook, met respect voor het huidige gebruik. Om sociale redenen primeert hierbij het huidige gebruik op de huidige nabestemming.
- een juridisch onderzoek te gebeuren naar de na- en herbestemming, door Vlaanderen.
- een vervolgplanproces, door middel van een ontwerp-opdracht, uitzicht te geven op de gewenste toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen, en dus ook de gewenste toekomstige bestemmingen. Deze nieuwe bestemmingen dienen vastgelegd te worden in een Gewestelijk RUP.

Door de aanduiding van reservatiestroken rond het kanaal heeft men de toestand gedurende de laatste 30 jaar bevroren. Hierdoor is de omgeving van het kanaal weliswaar bijna gevrijwaard van ongewenste ontwikkelingen, het heeft echter ook de ontwikkelingskansen beperkt. Voor de aanwezige functies (landbouw, natuur, woningen, recreatief medegebruik) creëerde het ook onduidelijkheid over de uiteindelijke bestemming.

Uit het voorontwerp blijkt dat ongeveer de helft van de reservatiegebieden niet nodig zal zijn voor de aanpassingswerken aan het Afleidingskanaal. Het is dan ook aangewezen om deze resterende reservatiestrook op te heffen. De toekomstige bestemming daarvan moet bekeken worden in relatie met de huidige bewoning en gebruik, eventuele hervestigingsmogelijkheden in het kader van het lokaal woonbeleid en rekening houdende met het vigerende juridische kader en de regeling inzake planbaten en planlasten.

Daartoe zal op Vlaams niveau een planologisch initiatief moeten genomen worden, waarbij ook de provincies en gemeenten hun rol kunnen spelen

5. Aanbevelingen rond proces en project

De huidige projectstructuur wordt door de stakeholders als eerder ongelukkig en als weinig transparant ervaren.

Bovendien is er onduidelijkheid rond de rol die door de verschillende spelers moet worden opgenomen. Ook rond het proces (traject) dat moet worden afgelegd, is geen helderheid, waardoor de eindtermen van het project vervagen.

Om hieraan te kunnen verhelpen wordt voorgesteld om, indien de Vlaamse overheid zou besluiten om het SSW-project verder te zetten, zowel aan het proces- als aan de projectstructuur te sleutelen.

5.1. Proces

In klassieke benaderingen van dergelijke, majeure infrastructurele projecten met groot maatschappelijk belang is het gewenst het proces op te splitsen in drie fasen :

- *Een verkennende fase*, waarbinnen aan de hand van deelonderzoeken (probleemstelling, technisch onderzoek, milieutoets, transporteffecten, ...) kengetallen worden verzameld die dienstig kunnen zijn voor de uitvoering van een deugdelijke MKBA (maatschappelijke kosten-baten-analyse). Binnen deze 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 bestuurlijk te verantwoorden is. In voorkomend geval kunnen ook nog financiële onderzoeken gebeuren (hoe kan/zal het project gefinancierd worden? wat zijn de mogelijkheden voor PPS samenwerkingen?).
- *Een plan- of ontwerpfase* die als vervolgstap van de verkennende fase de technische scenario's verfijnt tot een optimum, een eenduidig voorstel dat verder kan worden uitgezet en technisch onderbouwd. Hier worden verdere nauwkeurige onderzoeken uitgevoerd rond opportuniteit van infrastructuur (bv. in casu bruggen) en wordt ook een ruimtelijke balans berekend. Ook een verdere doorrekening van de financiële implicaties is hier aan de orde.
- *Een uitvoeringsfase*, die na het vaststellen door de Vlaamse overheid wordt ingezet van zodra de belangrijkste kengetallen vaststaan.

Voortbouwende op wat voorafgaat, komt het ons voor dat, indien de voorliggende kengetallen van de deelonderzoeken zijn gevalideerd, de Vlaamse overheid kan overgaan tot het afsluiten van de verkennende fase, een principiële uitspraak kan doen rond de al dan niet voortzetting van het project en er, indien een positieve beslissing valt, kan worden overgegaan tot de plan- of ontwerpfase.

Maar voorafgaand is er nood om de voorliggende technische onderzoeken te laten valideren.

5.2. Projectstructuur

De huidige projectstructuur mist ons inziens vooral maatschappelijk draagvlak. Mogelijks liggen eerder onvolledige informatie en onduidelijkheid rond de mogelijkheden tot opvolging hiervan aan de basis. Om hieraan te verhelpen stellen we voor om de bestaande structuren enigszins aan te scherpen.

Zo zou vooral de klankbordgroep een meer afgelijnde missie moeten krijgen. Een duidelijke adviseringsopdracht met inbegrip van de validatie van de kengetallen van de onderzoeken en de formulering van deel- en eindadviezen behoren tot de taak van deze groep die beter de functie van adviesforum zou aannemen. Een onafhankelijk voorzitterschap is hierbij eveneens onontbeerlijk.

Voorwaarde is hierbij een strikte vertegenwoordiging van alleen de direct betrokken stakeholders, die met gezag namens hun organisatie kunnen spreken.

In de (ambtelijke) stuurgroep dient het project opgevolgd en kritisch geëvalueerd, onder de leiding van het opdrachthoudend bestuur en de betrokken Vlaamse overheden.

We pleiten ervoor om, bij positieve beslissing vanwege de Vlaamse regering, de werkstructuren in die zin bij te stellen.

5.3. Communicatie

Heldere en samenhangende communicatiestrategie over dit project is wenselijk

Voor het volledige proces én voor elk product moet een transparante en betrouwbare communicatie gebeuren naar "de burger". Deze communicatie wordt gestuurd vanuit het proces én niet vanuit de producten.

6. Epiloog

Slotbeschouwingen

→ helderheid scheppen

→ snelle beslissing

→ consequenties nulscenario naar mobiliteit en waterhuishouding

Het is essentieel dat de hierboven aangehaalde visie-elementen tegelijkertijd en parallel ontwikkeld worden met de studie tot realisatie van het project. Deze visie-elementen zullen immers hun impact hebben op concrete uitvoeringsmodaliteiten voor het project zelf (bv. bruggen, langswegen, recreatie op de as van het kanaal, ...).

Er kan pas overgegaan worden tot effectieve uitvoering van het project als er ook duidelijkheid is over de financiering en de uitvoering van de andere projecten. De uitvoering van alle projecten is immers noodzakelijk voor het bekomen van een maatschappelijk draagvlak voor het project.

De Vlaamse regering moet dan ook de juiste instrumenten inzetten voor de realisatie van alle projecten en de verantwoordelijkheid voor de realisatie van alle projecten ligt niet enkel bij W&Z maar is een gedeelde verantwoordelijkheid van alle betrokken Vlaamse, maar ook provinciale en gemeentelijke diensten. Het is o.i. dan ook noodzakelijk dat deze samenwerking en de verantwoordelijkheden duidelijk afgesproken en geformaliseerd worden via een protocolakkoord.

Aangezien het hierboven omschreven streefbeeld congruent is met de huidige gebiedsvisies (die opgemaakt zijn zonder dat er spraken was van het project) zijn ook waardevolle realisaties mogelijk zonder realisatie van het project. Anderzijds is het zo dat een eventuele beslissing tot niet realisatie van het project ook zijn consequenties kan hebben voor de verdere ontwikkeling van de haven van Zeebrugge en de mobiliteitsafwikkeling in de streek.

Als beslist wordt tot niet realisatie van het project dan adviseren wij om ten gronde de consequenties van het niet realiseren van het project door te rekenen en dit specifiek voor de dan noodzakelijke eventuele bijkomende investeringen in andere verkeersmodi en de waterhuishouding ter verbetering van de ontsluiting van de haven van Zeebrugge.