



Gents MilieuFront vzw (GMF)

Koningin Maria Hendrikaplein 5
9000 Gent
tel. 09 242 87 54
fax. 09 242 87 51

info@gentsmilieufront.be
www.gentsmilieufront.be

18 december 2012

Aan Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Departement Leefmilieu, Natuur en Energie
Dienst MER
Plan-MER Sigmoplan Zeeschelde Gentbrugge-Melle en Bastenackers-Ham
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 Brussel

Inspraakreactie op kennisgeving Plan-MER Sigmoplan Zeeschelde Gentbrugge-Melle en Bastenackers-Ham

Geachte,

Hierbij wenst het Gents MilieuFront vzw (GMF), erkende regionale milieuvereniging, gebruik te maken van de mogelijkheid om opmerkingen en alternatieven naar voor te brengen in verband met de kennisgeving van de Plan-MER Sigmoplan Zeeschelde Gentbrugge-Melle en Bastenackers-Ham waarvan het openbaar onderzoek loopt tot en met woensdag 19 december 2012.

Als Gentse milieuvereniging willen we van deze gelegenheid gebruik maken om te reageren op deze kennisgeving. De reacties focussen op het deel van de Zeeschelde tussen Gentbrugge en Melle.

Enkel plan-Mer

In de kennisgeving lezen we (pagina 20) dat deze plan-Mer zal uitgewerkt worden zodat het een project-MERwaardige plan-Mer is, dit wil zeggen dat de plan- en effectbeschrijvingen tot op het niveau van een concreet project zal gebeuren. Op die manier is geen project-MER meer nodig.

GMF is geen voorstander van deze integratie van beide procedures. De finaliteit van een plan-Mer en een project MER zijn anders. De opmaak van een plan MER is een eerste fase, waarin de milieueffecten van verschillende plan alternatieven met elkaar afgewogen worden. Op basis hiervan kan het juiste 'plan' gekozen worden. De opmaak van de project MER gebeurt daarna pas. GMF vraagt om beide MER's los te koppelen en nu dus te starten met de plan MER.

Doelstelling – verantwoording van het plan

De doelstelling van het plan MER (zie pagina 17 van de kennisgevingsnota) is de effecten van het Sigmoplan Zeeschelde Gentbrugge-Melle en Basteaken-Ham in beeld te brengen. Waar noodzakelijk zullen milderende maatregelen voorgesteld worden

Sigmoplan bestaat uit drie pijlers:

1. veiligheid – bescherming tegen overstromingen;

2.natuurlijkheid;

3.toegankelijkheid – vlotte bereikbaarheid van de Antwerpse haven.

Aspecten rond de toegankelijkheid van Gent voor de pleziervaart en passagiersvaart zijn geen onderdeel van het Sigmaplan.

Bekkenbeheerplan en bekkenvoortgangsrapport (2010)

Naast het Sigmaplan (zie hierboven) staan in hoofdstuk 4 ook andere beleidsplannen opgenomen die relevant zijn voor dit deel van de Schelde.

Het bekkenbeheerplan van de Benedenschelde werd opgesteld door de verschillende betrokken sectoren, het doorliep een openbaar onderzoek, de reacties werden verwerkt en het uiteindelijk de Vlaamse regering keurde uiteindelijk eind 2008 het BBP van de Benedenschelde goed.

Het bekkenvoortgangsrapport van 2010 waar naar verwezen wordt in hoofdstuk 4.2. is opgemaakt door de betrokken administraties. De bekkenraad kan adviseren. Er was geen openbaar onderzoek.

In het bekkenbeheerplan is de actie A1.3.2b het verlanden van het gedeelte van de Zeeschelde tussen Gentbrugge en Melle. Het bekkenbestuur keurde de actie goed met een minderheidsstandpunt.

Minister Crevits, toen minister van het waterbeleid, gaf de opdracht aan het bekkenbestuur om tot een consensus te komen. De overleggroep met vertegenwoordigers van W&Z, Agentschap Natuur en Bos, Stad Gent, gemeentes Melle en Destelbergen, provincie Oost-Vlaanderen, VMM, bekkensecretariaat en het kabinet van de gouverneur Denys kwam eind 2009 tot een consensus die ook goedgekeurd werd in het bekkenbestuur. De actie werd geherformuleerd tot Opmaak van een geïntegreerd plan voor de Boven-Zeeschelde tussen Gentbrugge en Melle met het oog op een verbinding van dit traject voor de pleziervaart in combinatie met natuur. Eén van de bindende voorwaarden is het behoud of de aanleg van 45,57 ha slik- en schorgebied met dezelfde ecologische kwaliteit als vandaag, evenals de realisatie van brede rietkragen en zones met oevervegetatie op het tij-onafhankelijke deel. De voorgestelde 35 hectare (zie pagina 43) is dus onvoldoende

Deze aangepaste actie werd niet getoetst aan draagvlak van de omwonenden, de natuur- en milieuverenigingen. Deze aangepaste actie uit een bekkenvoortgangsrapport heeft geen openbaar onderzoek doorlopen, we hebben dus geen kans gehad om onze mening hierover te zeggen. Via dit plan MER kunnen we dit wel en doen we dit ook.

GMF was niet betrokken en is gekant tegen het wijzigen van het oorspronkelijk scenario.

Bevaarbaarheid Gentbrugge - Melle

Een kennisgevingnota schets hoe men het plan-MER zal opmaken. Wat het doel is, hoe men de milieueffecten zal berekenen. Belangrijk zijn de alternatieven die t.o.v. elkaar afgewogen worden. Op pagina 54 verwijst men naar de alternatieven die in een voorbereidende fase bestudeerd zijn.

Doelstellingsalternatieven – bevaarbaarheidsdoelstelling (6.3.1.)

en Locatiealternatieven – bevaarbaarheid : Zeeschelde Gentbrugge-Melle (6.3.2.3.)

Hier wordt verwezen naar de toename van de beroepsvaart door de Seine-Schelde verbinding en de noodzaak om de pleziervaart en passagiersvaart een alternatieve route aan te bieden. De onderbouwing over het aantal te verwachte schepen die de alternatieve route zouden gebruiken, of meer algemeen een verdeling van de verwachte pleziervaart over de verschillende routes, moet een onderdeel uitmaken van de MER.

We willen ook meegeven dat er een reële kans bestaat dat er een aanzuigeffect ontstaat en de pleziervaart een 'rondje' Gentbrugge, nieuwe sluis, Ringvaart sluis Merelbeke en opnieuw Gent binnen willen maken. Cijfers over het knelpunt pleziervaart aan sluis Merelbeke moeten dus aangegeven worden en situatie met sluis moet ook gesimuleerd worden (aanzuigeffect, rondje varen met alsnog gebruik sluis Merelbeke,...)

1.GMF vraagt om ook het alternatief qua bevaarbaarheid te onderzoeken waarbij de pleziervaart en passagiersvaart de huidige routes gebruiken. Met dit nulalternatief qua bevaarbaarheid zijn er verschillende scenario's mogelijk rond veiligheid tegen overstromingen zoals:

1. Noodzakelijke dijkverhogingen tussen Heusden en Gentbrugge (in de kennisgevingsnota is deze variant niet opgenomen - wel het behouden van de sluis van Gentbrugge en het uitbaggeren over het volledige traject.)
2. Geen dijkverhogingen en gebruik van de Gentbrugse meersen als GOG (geen GGG).

2. Een ander alternatief is het beperkt baggeren en enkel bij hoog water beperkte pleziervaart toelaten. De getijdenwerking blijft in dit scenario behouden. Ook hier weer de twee opties:

1. Noodzakelijke dijkverhogingen tussen Heusden en Gentbrugge
2. Geen dijkverhogingen en gebruik van de Gentbrugse meersen als GOG (geen GGG).

Natuur – te weinig

Natuurlijkheid is één van de pijlers van het Sigmaplan. In het scenario dat uitgewerkt is, wordt een zeer belangrijk deel van het unieke zoetwatergetijdengebied vernietigd. Een Europees uniek biotoop, namelijk zoetwatergetijdengebied en juist het meest stroomopwaartse deel ervan: getijdenwerking van de Schelde tot in Gent.

Deze slikken en schorren zijn een belangrijk deel van het oppervlaktewaterlichaam xxxx. Het deel van de Zeeschelde tussen Gent en Dendermonde heeft een veel lagere ecologische kwaliteit dan na Dendermonde. Dit gebied kript die lagere waarde omhoog.

Deze slikken en schorren zijn opgenomen in de instandhoudingsdoelstellingen balans. De compensaties die voorgesteld worden hebben niet dezelfde waarde. Het bestaande slikken en schorren gebied vormen een groen lint / groene vinger tot in (bijna) het centrum van Gent. Deze waardevolle natuur kan enkel verwijderd worden indien dit onvermijdelijk is. Dit is niet het geval. Het niet uitgraven tot in het plan voorgestelde diepte en dus het niet toelaten van passagiersvaart is geen strikte noodzaak en is enkel dienstig voor een licht verhoogd toerisme en is dus geen voldoende argument om topnatuur te vernietigen.

In alle alternatieven moet de avifauna en de reactie op de verschillende scenario's in detail uitgewerkt worden. Hier leven nu zeldzame vogelsoorten. GMF is niet overtuigd dat je een zo'n uitgestrekt biotoop kan 'verplaatsen' naar een de twee geconcentreerd gebieden als de zandwinningsputten van Melle. De voorziene hoeveelheid natuur is onvoldoende. Een grondige berekening van de oppervlakte slikken en schor die verdwijnt en wat er zal bijkomen moet duidelijk op kaarten aangegeven worden (dus de cijfers moeten eenvoudig geverifieerd kunnen worden).

Veiligheid

Een belangrijke pijler van het Sigmaplan is het beveiligen van de omwonenden tegen overstromingen vanuit de Zeeschelde.

Door de keuze van het aanleggen van de sluis verder stroomafwaarts daalt de bufferende capaciteit van de Zeeschelde.

Dit is een negatief effect van dit scenario. Een traject van zo'n 6 kilometer kan geen dienst meer doen als buffer.

(Dit negatief effect is expliciet opgenomen in het scenario van het bouwen van een nieuwe sluis ter hoogte van de Ringvaart).

Waterbodem - effecten

Bij elk getij stroomt het water van de Zeeschelde richting van de Gentbrugge. Als het water richting zee stroomt blijft er een laagje slib / zand achter. In de eerste periode van de verlanding was dit slib sterk verontreinigd. Deze verontreinigde species is ondertussen door een minder vervuilde laag bedekt waardoor de ecologische kwaliteit sterk gestegen is. Het voorgestelde scenario gaat uit van het beperkt baggeren.

Over de kwaliteit van de waterbodem is weinig terug te vinden in de nota, net zoals over de hoeveelheden die gebaggerd moeten worden.

Ook de effecten op de waterbodem van de verschillende scenario moeten onderzocht worden. Bij de ingreep-effectenschema's ontbreekt o.i. de waterbodem.

Een duidelijke bodembalans is noodzakelijk.

Vragen die beantwoord moeten worden:

- hoeveel wordt er gebaggerd,
- wat is de kwaliteit,
- hoe wordt het vervoerd - via de weg (hoeveel vrachtwagens) of via het water,
- wordt het gebaggerde slib gestort in de Schelde / zandwinningsput Melle, of behandeld om te gebruiken als secundaire grondstof.

Bij het uitvoering van het baggeren moeten er ook technische oplossingen gezocht worden zodat het slib niet als een wolk telkens de Schelde 'afstroomt' tot in Antwerpen. Sowieso zullen er vermoedelijk oppervlaktewaterkwaliteitsproblemen ontstaan. Dit moet ook in kaart worden gebracht en worden onderzocht wat milderende maatregel kunnen zijn.

Pleziervaart

In de huidige situatie is de Zeeschelde tussen Gentbrugge en Melle een luwtegebied zonder lawaaierig verkeer. Op de dijken wordt er gewandeld en gefietst.

Het alternatief van het bevaarbaar maken van dit gedeelte zorgt voor harde recreatie met gemotoriseerd verkeer te water.

De natuurbeleving (actief en passief) voor de wandelaars en fietsers daalt. Deze effecten moeten meegenomen worden bij het thema mens. De luchtkwaliteit daalt en de lawaaihinder neemt toe.

Daarnaast heeft deze hardere recreatie ook een effect op de natuur.

Ook deze effecten moeten onderzocht worden.

GMF vraagt om met deze aanvullingen en reacties rekening te houden bij het opmaken van de richtlijnen van de MER. Zoals al eerder aangehaald is GMF van oordeel dat eerst een plan-MER moet opgemaakt worden, dan pas de project MER.

Hoogachtend,

Erik Grietens

voor het
Gents MilieuFront
K. Maria Hendrikaplein 5
9000 Gent
09 242 87 59
info@gentsmilieufront.be
www.gentsmilieufront.be