



6/4/2017

Kennisgeving/Ontwerp MER Sigmaproject Scheldemeander Gent-Wetteren Inspraakreactie Gents MilieuFront

Gents Milieufont wenst te reageren op de ingediende gebundelde kennisgeving/ontwerpMER van het project-MER voor de geplande infrastructuurwerken in de Zeeschelde tussen Gentbrugge en Melle en voor het gebied Bastenakkers-Ham.

Geen toekomstvisie zonder pleziervaart?

We stellen vast dat een toekomstvisie voor het gebied zonder pleziervaart opnieuw niet onderzocht is ter voorbereiding. Een onderzoek van deze visie staat ook niet gepland. We argumenteren dat dit alternatief met de installatie van een jaarrond gecontroleerd gereduceerd getij (GGG) zonder sluis voor pleziervaart ten gronde onderzocht dient te worden. De voorgestelde alternatieven in het rapport (allen met sluis voor pleziervaart en bijhorende noodzakelijke baggerwerkzaamheden) impliceren verhoogde baggerfrequenties en vertonen ook enorm veel nadelen (natuurcompensaties, juridische onzekerheid) en hiaten en leemten in de kennis. De impact op de waterkwaliteit van zowel het water in de binnenstad van de stad Gent als het stroomafwaarts deel van Heusden bij scenario's met pleziervaart heeft teveel negatieve gevolgen om het alternatief zonder pleziervaart niet te onderzoeken. Bovendien wordt er in het rapport aangegeven dat bij het behoud van de getijdenwerking (weliswaar als scenario met pleziervaart) de veiligheid gegarandeerd blijft. Het alternatief zonder sluis voor pleziervaart heeft betere milieu-effecten en vraagt minder natuurcompensaties en dient in dit licht grondig onderzocht te worden.

Geoptimaliseerd scenario is geen compromis

In het rapport wordt het *geoptimaliseerde* scenario voorgesteld als een *compromis* met de verschillende milieuverenigingen en lokale besturen, terwijl dit helemaal niet het geval is. Dit vinden we ongehoord. Bij de bilaterale overlegmomenten met de milieuverenigingen, waaronder ook GMF, was het niet de bedoeling om scenario's te bespreken van de mogelijkheden om de GGG-werking op de Zeeschelde opwaarts de geplande sluis voor pleziervaart te optimaliseren, want voor alle milieuverenigingen was en blijft pleziervaart geen optie (7.3.2.3). Met dit schrijven willen we dus ook zeer sterk protesteren tegen het feit dat in dit document wordt voorgesteld alsof het 'geoptimaliseerd' projectscenario wordt 'gedragen'. Dit is onjuist.

Verder wordt gesteld (p.36) dat "Gezien de initiatiefnemer, W&Z, ondertussen in overleg met de diverse betrokken actoren de optie om het opwaarts gedeelte van de sluis te Heusden als gecontroleerd gereduceerd getijdengebied (GGG) te laten werken, had laten onderzoeken en dit voortschrijdend inzicht best ook aan een milieubeoordeling zou onderworpen worden, werd begin oktober 2016 beslist om een project-MER op te maken." Wat echter beslist was in overleg met actoren, was om het opwaarts gedeelte van de sluis als GGG te laten functioneren, maar niet met bepalende factor de bevaarbaarheid van dit traject! Dit is natuurlijk uitermate belangrijk om de verschillende scenario's te bepalen, want met sluis voor pleziervaart, sluit je het opwaartse gedeelte als jaarrond-GGG uit. De constructie ter hoogte van Heusden moet dus ook onderzocht worden met een ander waterkerende constructie, waarbij de grens van het watersysteem met getij en het watersysteem met stilstaand water niet ter hoogte ligt van Heusden (zoals met een sluis voor pleziervaart).

Bevaarbaarheid is geen bindende randvoorwaarde

Het streven naar bevaarbaarheid is geen bindende randvoorwaarde voor alternatieven. In het bekkenbeheerplan 2008-2013 van het Benedenscheldebekken stond als visie voor dit gebied het begeleiden van de verlanden voor het deel tussen Heusden en Gentbrugge ingeschreven en dus geen bevaarbaarheid. Het was pas na een wijziging via een minderheidsstandpunt dat bevaarbaarheid weer naar boven is gekomen. Het argument was dat enkel scenario's met sluis voor pleziervaart de financieel meest haalbare oplossing waren om de veiligheid te garanderen en de baggerfrequentie en initiële baggersituatie te optimaliseren.

Aan de hand van het beperkte onderzoek van een sluis in Heusden met GGG-doorlaten is alvast aangetoond dat veiligheid gegarandeerd is en dat getijden kunnen werken met sterke reductie (ongeveer honderdvoudig) van sedimentatie. Gezien het perfect mogelijk is om de sedimentatie-aangroei zeer drastisch te verminderen volgens het 'compromis'-scenario, dient dus onderzocht te worden hoeveel de sedimentatie-ophoping wordt bij scenario's met grotere instroom (waar sluis voor pleziervaart dus niet meer wordt

gebouwd). Het wordt ook zelf aangegeven (p.375) dat bij bepalen van de dimensies van de in- en uitwateringskokers het realiseren van de bevaarbaarheidsdoelstelling voor pleziervaart één van de bepalende factoren was voor ontwerp van de inrichting en werking van het winter GGG. Door enkel de bevaarbaarheid te schrappen (wat kan door de sluis voor pleziervaart te vervangen door een GGG-sluiskonstructie), kan men vermoedelijk even goed scoren op vlak van andere bepalende factoren, zijnde de optimale wateruitwisseling rond Gent, een zo laag mogelijke sedimentatie, het maximaliseren van de gravitaire afvoer (beperken van afwatering van de zijlopen via pompgemalen), een maximale bijdrage aan het verdrag met Nederland (om verzilting van het kanaal Gent-Terneuzen tegen te gaan).

Getijdenwerking behouden = minder natuurcompensatie

Als de getijdenwerking blijft bestaan (onder gereduceerde gecontroleerde vorm), dan hoeven ook niet alle compensaties uitgevoerd worden. Overigens kunnen Europees beschermde verboden te wijzigen vegetaties (dus al zeker voor het wijzigen van de Europees beschermde zones voorkomend in de zandwinningsput Melle) niet zomaar vernietigd worden als er alternatieven zijn. Het is dan ook zeer belangrijk dat alternatieven waarbij geen natuurcompensatie in Melle noodzakelijk zijn wel degelijk ten gronde onderzocht worden, omdat dit vermoedelijk ook de enige uit te voeren alternatieven zullen zijn in de praktijk.

Door steeds opnieuw bevaarbaar maken en houden als randvoorwaarde mee op te nemen, betekent ook dat veel frequenter in het deel tussen Melle en Heusden (= het blijvende getijdengebied dat niet wordt gecompenseerd) dient gebaggerd te worden, met bijhorende verhoogde negatieve milieueffecten (turbiditeit, verstoring). Om de 2 tot 3 jaar baggeren, is dus totaal geen identiek watersysteem als een systeem waar slechts om de 20 jaar dient gebaggerd te worden. Verder is men in het winter-GGG scenario (p.290) ook van plan in de winter te baggeren (op het moment dat er geen pleziervaart is), maar dit is verzwarend negatief naar milieu-effecten toe. In de winterperiode zijn de slikken en schorren belangrijke habitats voor trekvogels.

Een systeem zonder sluis voor pleziervaart met behoud van getijdenwerking zal sowieso het aandeel aan belangrijke gewenste vegetaties als schorren en slikken verhogen (wat zelf al is aangetoond aan de hand van scenario winter GGG). Gezien voor watervogels het gedeelte van de zoete getijdenrivier tussen Melle en Gentbrugge steeds belangrijker wordt (waar rest van het betreffende gebied eerder onder druk staat), dient gewerkt te worden met de meest recente cijfers en informatie. Te meer omdat de potentiële verstoring aanzienlijk kan zijn bij het projectscenario.

Wat natuurcompensatie betreft krijgt de niet-getijdennatuur uit zandwinningsput Melle, die dus wordt vernietigd voor de aanleg van

getijdennatuur, een equivalent tussen Gentbrugge en de sluis in Heusden. In de huidige toestand zandwinningsput is echter geen pleziervaart aanwezig, waardoor je kan spreken van een ongestoord watersysteem en dus niet te vergelijken met een vaarweg die wordt gecreëerd achter de sluis tussen Heusden en Gentbrugge. Dit kan toch niet worden ontkend. Het is dan ook nog eens een Europees beschermde SBZ-H, die dus wordt gecompenseerd door een bevaarbaar water. Welke impact heeft dit op broedende vogels die er nu zijn in de zandwinningsput van Melle of met andere woorden, wat is het verschil in avifauna waarden bij deze beide 'equivalenten'?

Een goedkoper alternatief?

En systeem zonder sluis zal zo goed als zeker ook goedkoper zijn en geeft verder aangetoonde voordelen, namelijk minder pompen voor ontwateren zijbeken (dus meer gravitaire afvoer van zijbeken).

Een zeer belangrijk aandachtspunt is ook de kwaliteit van het slib dat dient verwijderd te worden in het scenario pleziervaart. Op bepaalde plaatsen is dit zeer vervuild en zijn de risico's op vervuiling bij het uitbaggeren bijzonder groot. Over het volledige traject dient een aangehouden vaste minimale diepte voorzien te worden. Bij een scenario met jaarrond getijdenwerking en zonder vaart, kan veel gerichter slib weggehaald worden. Ook het zwaar vervuilde slib ter hoogte van Arbed kan misschien gewoon ter plaatse blijven zitten. Men spreekt er over nalevering van verontreiniging vanuit het slib ter hoogte van Arbed. Echter hoe verhoudt zich dit ten opzichte van andere delen van de Schelde en de totale concentraties in het water.

De keuze voor baggeren in dit deel (die dus vermoedelijk niet nodig is bij niet bevaarbaar houden) zal zeer sterke financiële gevolgen hebben, omdat zwaar vervuild slib geen toepassingen heeft om als bouwstof te gebruiken. Het volledig uitbaggeren van de verontreiniging ter hoogte van Arbed versus het ingekapseld laten van deze verontreiniging ter hoogte van Gentbrugge dient dus beter onderzocht te worden.

Het laten zitten van de zwaar verontreinigde waterbodem ter hoogte van Gentbrugge is geen optie gezien onderhoudsbaggerwerken nodig zijn (p.124). Dit is enkel zo voor scenario's met pleziervaart, dus onjuist als je een scenario zonder pleziervaart hebt, dus te onderzoeken! Het zal een grote financiële impact hebben indien zwaar verontreinigde bodem kan blijven zitten.

Bilateraal overleg wordt verkeerd weergegeven

Vervolgens wensen we nog eens het tekstgedeelte over het bilateraal overleg (7.3.2.3) aan te halen.

“Voor verschillende onderwerpen werd er bilateraal overleg opgestart met de rechtstreeks betrokken actoren oa:

Bespreking van de mogelijkheden om de GGG-werking op de Zeeschelde opwaarts de geplande sluis te optimaliseren: Buurtgroep Gezwint, Natuurpunt en Gents Milieufrent:

05-02-2016, 27-05-2016 en 06-07-2016

Gouverneur Briers, stad Gent, Destelbergen, Melle, Buurtgroep Gezwint, Natuurpunt en Gents Milieufrent: 16-08-2016, 10-10-2016 en 25-01-2017 “

Tijdens deze overlegmomenten werd gezocht naar mogelijkheden voor GGG-werking te optimaliseren, zonder aan de randvoorwaarden op vlak van veiligheid te raken. Daarbij werd tevens gekeken naar mogelijkheden om de natuurwaarden in de Gentbrugse Meersen en de Damvallei te versterken. Dit gebeurde tot nu door de GGG-werking te optimaliseren maar steeds met sluis als waterkundig element terwijl was afgesproken het sluisalternatief te laten varen. Er was dus overleg maar totaal geen overeenkomst en compromis. In de tekst lijkt het totaal niet dat er een volledige patstelling is.

7.3.2.5 p. 88 *“Het inrichtingsplan werd aangepast op basis van de feedback van het infomoment (van 25 april 2012)”*. Dit gebeurde enkel voor deze niet fundamentele aspecten waarbij sluis (voor scheepvaart) als te behouden waterkerend element behouden wordt. Dus ook hier in de tekst zeer éézijdig voorgesteld (in voordeel voor sluis met pleziervaart, alsof er geen fundamentele bezwaren tegen deze sluis voor pleziervaart waren) *“Geen effecten op klimaat.”* Dit is toch niet correct gezien bij projectscenario een voor altijd verhoogde pompcapaciteit nodig zal zijn voor ontwateren van de zijbeken (zie p.172). Uiteraard zal voor de aanlegfase ook alle grondverzet transport noodzakelijk zijn (iedere niet uit te voeren grondverzet = minder transport en dus minder CO2-uitstoot), bijvoorbeeld voor scenario's waar minder dient gecompenseerd te worden (dus minder of geen dijkwerken in de voormalige zandwinningsput)

Recreatie ten koste van natuur

“Het verder uitbouwen van de recreatieve waarde van de Schelde voor een grote doelgroep in het stedelijk gebied door het voorzien van waterrecreatie beantwoordt aan de principes van het ruimtelijke beleid zoals beschreven in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De basis van dit beleid is het concentreren van intensievere functies in de stad om zo het buitengebied te vrijwaren. Toerisme en recreatie in de onmiddellijke nabijheid van de stadsbewoners is daar element van. De in het projectgebied nieuw gecreëerde recreatieve mogelijkheden betreffen routegebonden waterrecreatie tussen Gentbrugge en de nieuwe sluis te Heusden, dus in stedelijk gebied, waarbij er geen gebruiksintensievere vertrek- en verzamelpunten gepland worden. In deze ruimtelijke en beleidscontext is bijkomende recreatie dan ook een positief effect, ook al verdwijnen er unieke ecotopen in de stad. Het effect wordt beperkt positief beoordeeld (score +1)

ten opzichte van de referentiesituatie, omwille van de betere afstemming op het stedelijk gebied.”

Dit is wel een zeer positieve uitleg als je weet dat een uniek stukje riviernatuur verdwijnt en enkel een voordeel biedt voor een beperkte groep van recreanten, namelijk pleziervaart. Dus voor een ‘plezier’functie een unieke natuurwaarde vernietigen, beoordeelt men globaal positief? Bovendien is het stedelijk gebied waarvan sprake geen vragende partij voor dergelijke ontwikkeling. Het plan doorsnijdt trouwens de plannen voor de Gentbrugse Meersen die rond de Scheldearm liggen, waarbij het gedeelte dichtbij de Zeeschelde juist als een stiller en recreatieluw gebied is ingericht.

Conclusie:

We kunnen dus concluderen dat zeker bijkomende potentiële scenario's zonder sluis voor pleziervaart moeten onderzocht worden. Momenteel is enkel het ‘geoptimaliseerd’ projectscenario voorstel van winter GGG onderzocht, (maar dus wel degelijk een scenario met sluis voor pleziervaart). Dit is voor GMF, noch voor de andere stakeholders (milieubewegingen (GMF, Natuurpunt en bewonersgroep GEzwiNT) en lokale overheden geen aanvaardbaar compromis, gezien de vele verwachte enorme milieuvoordelen bij scenario zonder sluis voor pleziervaart. We vragen dan ook uitdrukkelijk dat een scenario zonder pleziervaart ten gronde wordt onderzocht naar milieu- en veiligheidseffecten.