

## **Seine-Schelde-West: omdat Zeebrugse haven en regio een binnenvaartontsluiting nodig hebben**

In 2007 behandelde de Zeebrugse haven in totaal 42 miljoen ton vracht - een toename van bijna 7% in vergelijking met 2006. De westelijke voorhaven zal tegen 2015 naar schatting zo'n 5 miljoen TEU<sup>1</sup> verwerken. Dat is uiteraard buitengewoon goed nieuws voor de economische ontplooiing van de Zeebrugse haven en regio, en voor de werkgelegenheid in de streek. Toch baart het ook zorgen.

Hoe de aanzienlijke goederentrafieken van en naar de haven in goede banen leiden en de levenskwaliteit van de regio vrijwaren?

Een belangrijke rol hierin is ongetwijfeld weggelegd voor de binnenvaart, veruit de meest milieuvriendelijke modus. Op dit ogenblik zijn de mogelijkheden nog beperkt: slechts 2% van de Zeebrugse haventrafiek loopt via de binnenvaart. Gemiddeld doen de andere havens in de Hamburg-Le Havre-range het heel wat beter: 20% van hun trafiek gaat via de binnenvaart. Een betere ontsluiting voor de binnenvaart in het kader van de mobiliteit zou de hele Zeebrugse regio dus ten goede komen.

### **Estuaire containervaart kan het alleen niet oplossen**

Onder impuls van het havenbestuur en met de steun van de Vlaamse overheid is de estuaire containervaart uitgebouwd. Nieuwe binnenschepen brengen hun containerlading over een kort zeetraject via de Westerschelde naar de Europese binnenwateren voor verder transport tot op de bestemming. In 2008 zullen drie estuaire containerschepen operationeel zijn. Ze zijn voor dit heel specifieke doel gebouwd en tijdelijk gesubsidieerd, waardoor hun inzetbaarheid beperkt is. Bovendien verbinden ze de kusthavens niet met het verderaf gelegen, fijnmazige binnenwaternetwerk. De estuaire vaart biedt daarom geen volledige oplossing voor de optimale ontsluiting van de Zeebrugse haven.

### **Aansluiting op het binnenvaartnetwerk gevraagd**

Een volwaardige aansluiting van de haven op de Europese binnenvaart kan wél een duurzame oplossing bieden. Op die manier kunnen de Belgische kusthavens immers beter ingeschakeld worden in het Trans-Europese Binnenvaartnetwerk.

De realisatie van de Seine-Schelde-West (SSW) biedt daartoe de beste perspectieven. Seine-Schelde-West vormt de logische afronding van het internationale Seine-Schelde-project dat, wat Vlaanderen betreft, voorziet in een verbinding voor schepen tot 4500 ton tussen de Franse grens en het kanaal Gent-Terneuzen. Dit project dankt zijn naam aan de verbinding die het legt tussen het Seine- en het Scheldebekken. De uitbreiding van Seine-Schelde met het Seine-Schelde-West-project zou jaarlijks ongeveer 1 miljoen vrachtwagenritten van de weg halen - een bij uitstek milieuvriendelijke oplossing.

---

<sup>1</sup> TEU staat voor twenty-foot equivalent unit, een standaardmaat die overeenstemt met een 20-voets container (die dus ruim 6m lang is). Er bestaan ook 40-voets containers en nog andere maten.

### **Seine-Schelde-West: een haalbare zaak**

Om aan te sluiten op de Seine-Schelde-verbinding volgt Seine-Schelde-West een bestaand tracé, nl. dat van het Afleidingskanaal van de Leie (Schipdonkkanaal). Het Afleidingskanaal van de Leie moet echter aangepast worden voor schepen tot 4500 ton. Is dat een haalbare zaak? Om het antwoord te kennen heeft de nv Waterwegen en Zeekanaal een technische en maatschappelijke haalbaarheidsstudie besteld bij Technum, die van start is gegaan op 5 maart 2007. Ze kadert perfect in de beleidsvisie van de Vlaamse minister bevoegd voor Openbare Werken (Beleidsnota 2004-2009).

Deze studie zal de economische baten, de ecologische impact, de landschappelijke waarden en de woonzones, de recreatiemogelijkheden en de waterbeheersing precies in kaart brengen. Met dit doel is van bij het begin een intens overleg opgezet met allerlei technische werkgroepen en regionale adviesgroepen, maar ook met alle maatschappelijke belanghebbenden, via een zgn. 'klankbordgroep'.

### **Tien principes voor een optimaal resultaat**

Bij de uitwerking van deze haalbaarheidsstudie is men vertrokken van tien principes.

1. Bijzondere aandacht voor de lokale bekommernissen met betrekking tot de realisatie van het project.
2. De haalbaarheidsstudie verloopt in openheid en sereniteit. Alle lokale spelers worden bij het project betrokken. Alle relevante elementen worden van bij het begin in de studie opgenomen.
3. De haalbaarheidsstudie brengt van bij de start alle mogelijke effecten van het SSW-project in kaart, met name zijn impact op het gebied van natuur, wonen, recreatie, waterbeheersing en ruimtelijke kwaliteit.
4. Het project wordt aangepast aan de landschappelijke en ecologische draagkracht van het doorkruiste gebied.
5. Het project moet bijdragen tot een verbetering van de waterhuishouding in het doorkruiste gebied.
6. De haalbaarheidsstudie wordt uitgewerkt op basis van een gabarriet Vb (een schip van 4500 ton), in eenrichtingsvaart en met kruisingsplaatsen. De geplande vrije hoogte voor de scheepvaart is gebaseerd op drie of vier lagen containers.
7. Het project wordt zo veel mogelijk uitgewerkt binnen de reserveringszone voorzien in het gewestplan.
8. De uiteindelijke beslissingvoorstellen over het al dan niet realiseren van het project bieden duidelijkheid over de ingenomen ruimte in de reserveringsstrook en over eventuele planinitiatieven die noodzakelijk zouden zijn om onnodige reserveringen van gronden ongedaan te maken. De resultaten van de haalbaarheidsstudie zullen bovendien kunnen fungeren als milieubeoordeling van deze planinitiatieven.
9. De bestaande verbindingen via het Afleidingskanaal blijven behouden, voor zover technisch mogelijk op dezelfde plaats, zo niet in de onmiddellijke nabijheid.

10. De haalbaarheidsstudie leidt tot concrete voorstellen die de Vlaamse Regering in staat moeten stellen om een beslissing te nemen in het voorjaar van 2008, volgens de huidige planning.

De haalbaarheidsstudie van dit milieuvriendelijke transportkanaal zal het de Vlaamse Regering mogelijk maken om in het voorjaar van 2008 een beleidsbeslissing te nemen over “het meest haalbare alternatief”. Na uitvoering van een maatschappelijke kosten-batenanalyse en een plan-MER<sup>2</sup> kan dan in 2009 de definitieve beslissing vallen.

Voordeel van het Seine-Schelde-West-project is alleszins dat het de mobiliteit van het hinterland zal verbeteren en dit op een duurzame wijze, met minder verkeersslachtoffers en minder uitstoot van CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en fijn stof. Ook de werkgelegenheid zal er baat bij vinden. Een duurzame economische groei van de regio is zo gegarandeerd.

Klik op [http://www.wenz.be/Projecten/Seine\\_Schelde\\_West](http://www.wenz.be/Projecten/Seine_Schelde_West) voor meer informatie

Havenbestuur Zeebrugge MBZ nv

---

<sup>2</sup> Het plan-MER maakt deel uit van de wettelijk verplichte milieueffectenrapportage.