Inspraakreacties op de

Kennisgeving
Strategische milieueffectenrapportage
Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Postbus 30316
2500 GH Den Haag
Bezoekadres Jan van Nassaustraat 125
www.inspraakvenw.nl

januari 2004

INHOUDSOPGAVE

Woord vooraf 1

Bekendmaking 2

Overzichten van insprekers op de Kennisgeving Strategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium

- alfabetisch 3
- numeriek 5
- naar herkomst 7

Overzicht van niet in de bundel opgenomen bijlagen bij de schriftelijke inspraakreacties 8

Schriftelijke inspraakreacties

Verslagen van hoorzittingen gehouden op
- 20 november 2003 te Rilland
- 24 november 2003 te Kallo
- 26 november 2003 te Vlissingen
- 27 november 2003 te Wetteren
- 1 december 2003 te Terneuzen
- 3 december 2003 te Waasmunster

WOORD VOORAF

Algemeen
Gedurende de periode 17 november tot en met 17 december 2003 heeft de Kennisgeving Strategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium ter inzage gelegen. Een ieder is in deze periode in de gelegenheid gesteld zijn of haar zienswijze op de inhoud van de Kennisgeving schriftelijk en/of mondeling kenbaar te maken.

Het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat heeft **88** inhoudelijk verschillende reacties op de Kennisgeving Strategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium ontvangen.
25 insprekers hebben gebruik gemaakt van de mogelijkheid mondeling te reageren tijdens zes openbare hoorzittingen. Van de hoorzittingen zijn verslagen gemaakt, die in deze bundel zijn opgenomen.

De schriftelijk en mondeling ingebrachte inspraakreacties zijn in de voorliggende bundel *Inspraakreacties op de Kennisgeving Strategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium* samengebracht. Indien u in het bezit wilt komen van één of meer exemplaren van deze bundel, kunt u contact opnemen met het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 3519603.

Registratie en verwerking
De door het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat ontvangen schriftelijke reacties zijn geregistreerd in een geautomatiseerd systeem. Vervolgens is aan de insprekers een ontvangstbevestiging toegezonden.
Tijdens de inspraakperiode heeft het Inspraakpunt degenen die bij het verdere besluitvormingsproces zijn betrokken, regelmatig de tot op enig moment ontvangen inspraakreacties toegezonden. Deze tussentijdse toezendingen zijn in Vlaanderen aan de deskundigen bij de Cel Mer en in Nederland met name gericht aan de betrokken beleidsambtenaren bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat alsook aan de 'Schelde m.e.r.- commissie', die het bevoegd gezag adviseert over de inhoud van het Milieueffectrapport (MER). Op deze manier zijn zij in een zo vroeg mogelijk stadium geïnformeerd over de inhoud van de inspraakreacties.

De schriftelijke inspraakreacties zijn zo veel mogelijk integraal in deze bundel *Inspraakreacties op de Kennisgeving Strategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium* opgenomen. Bij dit algemene uitgangspunt plaatst het Inspraakpunt echter een kanttekening.
Het Inspraakpunt heeft in sommige gevallen afgezien van het opnemen van bijlagen bij de inspraakreacties. Dergelijke gevallen hebben hoofdzakelijk te maken met de slechte kopieerbaarheid van sommige bijlagen en/of de omvang van deze bijlagen. In een afzonderlijk overzicht in deze bundel is aangegeven welke bijlagen dit zijn. Belangstellenden kunnen niettemin een kopie van één of meer bijlagen - die overigens wel zijn gestuurd naar de eerder genoemde ambtelijk betrokkenen - bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat opvragen.

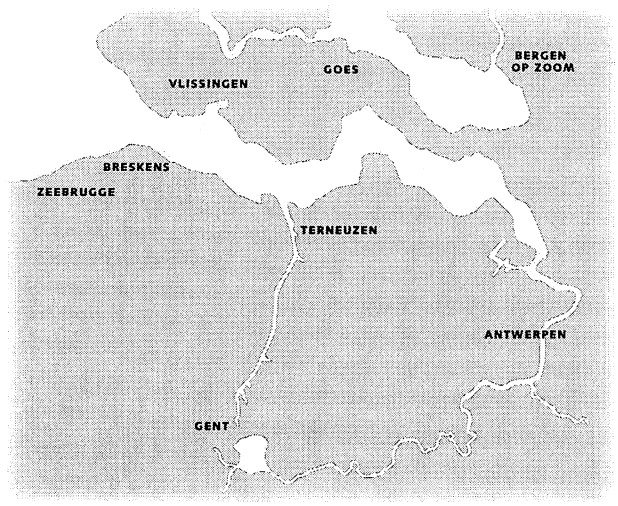
Verdere procedure
Met het oog op de verdere besluitvorming is deze bundel *Inpraakreacties op de Kennisgeving Strategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium* aangeboden aan het bevoegd gezag in Nederland en Vlaanderen en de 'Schelde m.e.r.- commissie'. Mede op basis van de ontvangen inspraakreacties en het advies van de 'Schelde m.e.r.-commissie' stelt het bevoegd gezag de Richtlijnen voor het Strategisch MER vast. Daarin staat welke informatie het Strategisch MER dient te bevatten en welke onderwerpen en aspecten per onderdeel van het Strategisch MER dienen te worden uitgewerkt en de wijze waarop. Deze Richtlijnen zullen naar verwachting in eerste kwartaal van 2004 worden vastgesteld.

De projectorganisatie ProSes bereidt momenteel een inhoudelijk commentaar voor op de ingebrachte zienswijzen. In deze zogeheten *Nota van Commentaar* wordt aangegeven hoe de inspraakreacties op het de Kennisgeving Strategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium in de besluitvorming zijn meegewogen. Insprekers zullen hierover persoonlijk worden persoonlijk geïnformeerd. Het Strategisch MER wordt naar verwachting in de tweede helft van 2004 ter inzage gelegd. Inspraak is dan opnieuw mogelijk.

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat *Januari 2004*

Inspraak Kennisgeving

Strategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium



Van 17 november tot en met 17 december 2003 ligt de Kennisgeving Strategisch milieueffectenrapport Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium ter inzage. Deze Kennisgeving is de formele start van het Strategisch Milieueffectenrapport (kortweg Strategisch MER).
Tot en met 17 december kunt u inspreken op dit document.

Het Schelde-estuarium

Een rivierdelta is een ontmoetingsplaats bij uitstek: van land en zee, van zoet en zout water, van werk en natuur, van wonen en recreatie. Ook in het Schelde-estuarium komen al deze belangen samen.
De regeringen van Nederland en Vlaanderen hebben met elkaar afgesproken om een zogeheten Ontwikkelingsschets 2010 voor het Schelde-estuarium op te stellen. Hierin worden projecten en maatregelen opgenomen die een oplossing moeten bieden voor problemen nu en in de toekomst. De maatregelen zullen vooral gericht zijn op het garanderen en verbeteren van de veiligheid tegen overstromen, de toegankelijkheid van de Scheldehavens voor zeeschepen en de natuurlijkheid van het estuarium.

De Kennisgeving

Met het uitbrengen van de Kennisgeving (in Nederland wordt dit 'Startnotitie' genoemd) maken de Ministers van Vlaanderen en Nederland bekend dat er een onderzoek zal worden gestart naar mogelijke ontwikkelingen voor het Schelde-estuarium. Hiertoe hebben zij de projectdirectie ontwikkelingsschets Schelde-estuarium (ProSes) opgericht. In de Kennisgeving worden de achtergronden en uitgangspunten op een rij gezet en wordt aangegeven op welke (milieu)-effecten de mogelijke oplossingen worden onderzocht. Na inspraak en advisering leidt de Kennisgeving tot het opstellen van Richtlijnen voor het Strategisch MER. Ook hierop is weer inspraak mogelijk.

Waar kunt u de Kennisgeving inzien?

De Kennisgeving kunt u van 17 november tot en met 17 december gedurende de reguliere openingstijden inzien op de volgende locaties:

In Nederland:
- de gemeentehuizen van Terneuzen, Veere, Vlissingen, Borssele, Kapelle, Reimerswaal, Hulst, en Sluis;
- de hoofdvestigingen van bibliotheken in bovengenoemde gemeenten;
- de bibliotheek van Provinciehuis Zeeland en Rijkswaterstaat directie Zeeland;
- de bibliotheken van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, beide in Den Haag.

In Vlaanderen:
- de gemeentehuizen van Vlaanderen:
  (Provincie Antwerpen): Antwerpen, Bornem, Hemiksem, Schelle en Sint-Amands
  (Provincie Oost-Vlaanderen): Berlare, Beveren, Buggenhout, Dendermonde, Destelbergen, Gent, Hamme, Kruibeke, Laarne, Lokeren, Melle, Merelbeke, Temse, Waasmunster, Wetteren, Wichelen, Zele en Zwijndrecht;
- de Cel Mer, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap in Brussel.

Informatie- en inspraakavonden

Om u zo goed mogelijk te informeren over de inhoud van de Kennisgeving worden informatiebijeenkomsten met aansluitend formele inspraakmogelijkheid georganiseerd. Medewerkers van ProSes staan van 19.00 uur tot 21.00 uur klaar om uw vragen te beantwoorden. Om 21.15 uur start een officiële hoorzitting voor degenen die mondeling hun zienswijze naar voren willen brengen. Van de hoorzitting wordt een verslag gemaakt.

Deze bijeenkomsten vinden plaats op:

• donderdag 20 november	te Rilland, Dorpshuis Luctor Et Emergo, Hoofdweg 45
• maandag 24 november	te Kallo, Sluisgebouw Kallo, Steenlandlaan
• woensdag 26 november	te Vlissingen, Arion Grand Hotel, Boulevard Bankert 266
• donderdag 27 november	te Wetteren, Cultureel Centrum De Poort, Markt 27
• maandag 1 december	te Terneuzen, Paviljoen Westkant, Scheldeboulevard 1
• woensdag 3 december	te Waasmunster, Gemeenschapscentrum Hoogendonck, Nijverheidslaan 48

Schriftelijk inspreken

Tot uiterlijk 17 december 2003 kunt u uw zienswijze ook schriftelijk naar voren brengen.
Uw schriftelijke reactie kunt u sturen naar:

In Nederland:
Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
ProSes
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

In Vlaanderen:
Cel Mer
Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium
Afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Koning Albert II laan 20, bus 8
1000 Brussel

Of via internet: www.inspraakvenw.nl. Indien u dat wenst, kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw persoonlijke gegevens.

Wat gebeurt er met uw reactie?

Het Inspraakpunt bundelt alle reacties en stuurt deze naar het bevoegd gezag in Nederland en Vlaanderen en naar de 'Schelde m.e.r.-commissie'. De 'Schelde m.e.r.-commissie' bestaat uit een werkgroep van de Nederlandse Commissie voor de milieu-effectrapportage aangevuld met Vlaamse deskundigen door de Cel Mer aangeduid.
De inspraak kan aanleiding zijn om de in de Kennisgeving voorgestelde aanpak en inhoud van het Strategisch MER aan te passen. Eventueel kunnen nieuwe maatregelen, effecten of gebieden worden aangedragen. Op basis van de reacties en na advies van de 'Schelde m.e.r.-commissie' stelt het bevoegd gezag de richtlijnen voor het Strategisch MER vast. Daarin wordt vastgelegd welke informatie het Strategisch MER dient te bevatten en welke onderwerpen en aspecten per onderdeel van het Strategisch MER dienen te worden uitgewerkt en de wijze waarop.

Nadere informatie

Voor het aanvragen van een exemplaar van de Kennisgeving en/of voor het verkrijgen van nadere informatie over de inhoud, kunt u contact opnemen met de projectorganisatie ProSes:
Projectdirectie ontwikkelingsschets Schelde-estuarium (ProSes)
Postbus 299
4600 AG BERGEN OP ZOOM
Telefoon: +31 164 212 800
E-mail: info@proses.nl
Internet: www.proses.be
De Kennisgeving kunt u ook downloaden via www.mervlaanderen.be.

Voor informatie over de inspraakprocedure kunt u contact opnemen met het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon +31(0)70 - 351 96 00.

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat

ALFABETISCH OVERZICHT VAN SCHRIFTELIJKE INSPREKERS OP DE KENNISGEVING STRATEGISCHE MILIEUEFFECTENRAPPORTAGE ONTWIKKELINGSSCHETS 2010 SCHELDE-ESTUARIUM

54	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Afdeling Natuur, BRUSSEL
55	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, ANIMAL Afd. Algemeen Natuur en Milieubeleid, cel VR, BRUSSEL
86	dhr. F. den Abbale, BERLARE
49	Antwerpse Gemeenschap voor de Haven, ANTWERPEN
26	Bewoners Belanghebbenden Groep Moerdijk- Zandvliet , BERGEN OP ZOOM (mede namens: Vereniging Bewoners Belanghebbenden B.o.Z., e.o.)
45	Boerenbond (Leuven), LEUVEN
43	Boerenbond, Arrondissemeneten St. Niklaas en Dendermonde, RUISBROEK
88	dhr. F. de Bondt, SINT-NIKLAAS
41	Brabants Zeeuwse werkgeversvereniging, SAS VAN GENT
38	Camping 't Hellegat, ZAAMSLAG
74	College van Burgemeester en Schepenen, BEVEREN
8	Delta N.V., MIDDELBURG
85	Departement Leefmilieu Dienst Milieu en Natuurbehoud, ANTWERPEN
40	Dorpsraad Nieuw-Namen, NIEUW NAMEN
24	Dow Benelux B.V., TERNEUZEN
60	Durme v.z.w. Regionale Vereniging voor natuur- en milieubeheer, LOKEREN
67	M.A. van Es, VLISSINGEN (mede namens: ir. N. Kloet)
37	Gemeente Borsele, HEINKENSZAND
57	Gemeente Destelbergen, DESTELBERGEN
10	Gemeente Hulst, HULST
75	Gemeente Knokke-Heist Milieudienst, KNOKKE-HEIST
72	Gemeente Reimerswaal, KRUININGEN
64	Gemeente Temse, TEMSE
68	Gemeente Terneuzen, TERNEUZEN
71	Gemeente Veere, DOMBURG
70	Gemeente Vlissingen, VLISSINGEN
52	Gemeente Zwijndrecht, ZWIJNDRECHT/provincie Antwerpen
78	Gemeentebestuur van Willebroek, WILLEBROEK
46	Gemeentelijke havenbedrijf Antwerpen, ANTWERPEN
6	J. van Harmelen, AXEL
59	Het wijkcomité Jabeke, WETTEREN
82	fam. J.W. van der Heul, OUDELANDE
1	ing. J. van Houte, THOLEN
48	Kamer van Koophandel en Nijverheid van Antwerpen- Waasland, ANTWERPEN
13	P.A. de Kever en mevrouw J.S.M. de Kever-Pankow, OSSENISSE
33	mw. ir. S. Korman, VLISSINGEN
5	Lijst Pim Fortuyn Zeeland Terneuzen, TERNEUZEN
27	P. Meensen, VLISSINGEN
31	mw. M.W. Meerman- van der Markt, VLISSINGEN
65	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, afdeling Natuurlijke Rijkdommen en Energie, HASSELT
66	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, afdeling ROHM Oost-Vlaanderen, Monumenten en Landschappen, GENT
77	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, afdeling Land- en Tuinbouwvorming, BRUSSEL
80	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Instituut voor het Archeologisch Patrimonium, BRUSSEL
63	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Afdeling Bos en Groen- Oost-Vlaanderen, GENT

42 Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Afd. ROHM West-Vlaanderen, Monumenten en Landschappen, BRUSSEL
53 Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, ANIMAL, afdeling Algemeen Natuur en Milieubeleid, sectie Lucht, BRUSSEL
84 Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Monumenten en Landschappen Antwerpen, Antwerpen
19 Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, directie Zuidwest, DORDRECHT
17 A.B. Mink van der Molen, UTRECHT
2 dhr. B. Naerebout, VLISSINGEN
29 Natuurpunt VZW, MECHELEN
50 Natuurpunt WAL, ZWIJNDRECHT
83 P.J.M. de Nijs, WALSOORDEN
21 Ondernemingsvereniging Hontenisse, KLOOSTERZANDE
30 B.W.G. Otten, RILLAND
22 OVET B.V., TERNEUZEN
39 Partij voor Zeeland, VEERE
47 J.J. Peters, BRUSSEL
81 Port Authority Zeebrugge, ZEEBRUGGE
87 Provincie Oost Vlaanderen, Gemeentebestuur Waasmunster, WAASMUNSTER
58 Provincie West-Vlaanderen, SINT ANDRIES
69 Provincie Zeeland, MIDDELBURG
9 dhr. A.E.J. Reimerink, KAPELLE
23 Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, AMERSFOORT
7 A. Rosendaal, ZUIDZANDE
34 dr. R.J. Scheele, TERNEUZEN
61 dhr. A. van de Sompel, KALKEN
12 Stichting De Levende Delta, GOES
16 Stichting Leefbaar Zeeland, ELLEWOUTSDYK
20 Stichting Strandexploitatie Walcheren, DOMBURG
25 Strandbelangen Vereniging Valkenisse, VLISSINGEN
4 P.W. Stuij, TERNEUZEN
51 mw. A. Vanhille, GENT
14 P.K. Verbrugge, WAARDE
44 L. Vercauteren, BORNEM
15 Vereniging Naieve Ouderen, VLISSINGEN
11 Vereniging Redt de Kaloot, NIEUWDORP ZLD
35 Vereniging van Pachters van Staatsgronden in Zeeuws-Vlaanderen, PHILIPPINE
79 W. Vermeire, MERELBEKE
76 Vlaams Economisch Verbond, BRUSSEL
56 Vlaamse Landmaatschappij, BRUSSEL
62 v.z.w. Kolena, LAARNE-KALKEN
36 Waterschap Zeeuwse Eilanden, GOES
32 Zeeland Seaports, TERNEUZEN
28 Zeeuwse Milieufedratie, GOES
3 ZLTO, GOES (namens: Pluimveeopfokbedrijf Sinke V.O.F., KRUININGEN en Bloemenkwekerij Sinke, KRUININGEN)
18 ZLTO, GOES
73 ONBEKEND

NUMERIEK OVERZICHT VAN SCHRIFTELIJKE INSPREKERS OP KENNISGEVING STRATEGISCHE MILIEUEFFECTENRAPPORTAGE ONTWIKKELINGSSCHETS 2010 SCHELDE-ESTUARIUM

1 ing. J. van Houte, THOLEN
2 dhr. B. Naerebout, VLISSINGEN
3 ZLTO, GOES (namens: Pluimveeopfokbedrijf Sinke V.O.F., KRUININGEN en Bloemenkwekerij Sinke, KRUININGEN)
4 P.W. Stuij, TERNEUZEN
5 Lijst Pim Fortuyn Zeeland Terneuzen, TERNEUZEN
6 J. van Harmelen, AXEL
7 A. Rosendaal, ZUIDZANDE
8 Delta N.V., MIDDELBURG
9 dhr. A.E.J. Reimerink, KAPELLE
10 Gemeente Hulst, HULST
11 Vereniging Redt de Kaloot, NIEUWDORP ZLD
12 Stichting De Levende Delta, GOES
13 P.A. de Kever en mevrouw J.S.M. de Kever-Pankow, OSSENISSE
14 P.K. Verbrugge, WAARDE
15 Vereniging Naieve Ouderen, VLISSINGEN
16 Stichting Leefbaar Zeeland, ELLEWOUTSDYK
17 A.B. Mink van der Molen, UTRECHT
18 ZLTO, GOES
19 Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, directie Zuidwest, DORDRECHT
20 Stichting Strandexploitatie Walcheren, DOMBURG
21 Ondernemingsvereniging Hontenisse, KLOOSTERZANDE
22 OVET B.V., TERNEUZEN
23 Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, AMERSFOORT
24 Dow Benelux B.V., TERNEUZEN
25 Strandbelangen Vereniging Valkenisse, VLISSINGEN
26 Bewoners Belanghebbenden Groep Moerdijk- Zandvliet , BERGEN OP ZOOM (mede namens: Vereniging Bewoners Belanghebbenden B.o.Z., e.o.)
27 P. Meeusen, VLISSINGEN
28 Zeeuwse Milieufedratie, GOES
29 Natuurpunt VZW, MECHELEN
30 B.W.G. Otten, RILLAND
31 mw. M.W. Meerman- van der Markt, VLISSINGEN
32 Zeeland Seaports, TERNEUZEN
33 mw. ir. S. Korman, VLISSINGEN
34 dr. R.J. Scheele, TERNEUZEN
35 Vereniging van Pachters van Staatsgronden in Zeeuws-Vlaanderen, PHILIPPINE
36 Waterschap Zeeuwse Eilanden, GOES
37 Gemeente Borsele, HEINKENSZAND
38 Camping 't Hellegat, ZAAMSLAG
39 Partij voor Zeeland, VEERE
40 Dorpsraad Nieuw-Namen, NIEUW NAMEN
41 Brabants Zeeuwse werkgeversvereniging, SAS VAN GENT
42 Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Afd. ROHM West-Vlaanderen, Monumenten en Landschappen, BRUSSEL
43 Boerenbond, Arrondissementen St. Niklaas en Dendermonde, RUISBROEK
44 L. Vercauteren, BORNEM
45 Boerenbond Leuven, LEUVEN

46 Gemeentelijke havenbedrijf Antwerpen, ANTWERPEN
47 J.J. Peters, BRUSSEL
48 Kamer van Koophandel en Nijverheid van Antwerpen- Waasland, ANTWERPEN
49 Antwerpse Gemeenschap voor de Haven, ANTWERPEN
50 Natuurpunt WAL, ZWIJNDRECHT
51 mw. A. Vanhille, GENT
52 Gemeente Zwijndrecht, ZWIJNDRECHT/provincie Antwerpen
53 Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, ANIMAL, afd. Algemeen Natuur en Milieubeleid, sectie Lucht, BRUSSEL
54 Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Afdeling Natuur, BRUSSEL
55 Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, ANIMAL, afd. Algemeen Natuur en Milieubeleid, cel VR, BRUSSEL
56 Vlaamse Landmaatschappij, BRUSSEL
57 Gemeente Destelbergen, DESTELBERGEN
58 Provincie West-Vlaanderen, SINT ANDRIES
59 Het wijkcomité Jabeke, WETTEREN
60 Durme v.z.w. Regionale Vereniging voor natuur- en milieubeheer, LOKEREN
61 dhr. A. van de Sompel, KALKEN
62 v.z.w. Kolena, LAARNE-KALKEN
63 Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, afdeling Bos en Groen- Oost-Vlaanderen, GENT
64 Gemeente Temse, TEMSE
65 Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, afdeling Natuurlijke Rijkdommen en Energie, ASSELT
66 Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, afdeling ROHM Oost-Vlaanderen, Monumenten en Landschappen, GENT
67 M.A. van Es, VLISSINGEN (mede namens: ir. N. Kloet)
68 Gemeente Terneuzen, TERNEUZEN
69 Provincie Zeeland, MIDDELBURG
70 Gemeente Vlissingen, VLISSINGEN
71 Gemeente Veere, DOMBURG
72 Gemeente Reimerswaal, KRUININGEN
73 Onbekend
74 College van Burgemeester en Schepenen, BEVEREN
75 Gemeente Knokke-Heist Milieudienst, KNOKKE-HEIST
76 Vlaams Economisch Verbond, BRUSSEL
77 Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, afdeling Land- en Tuinbouwvorming, BRUSSEL
78 Gemeentebestuur van Willebroek, WILLEBROEK
79 W. Vermeire, MERELBEKE
80 Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Instituut voor het Archeologisch Patrimonium, BRUSSEL
81 Port Authority Zeebrugge, ZEEBRUGGE
82 fam. J.W. van der Heul, OUDELANDE
83 P.J.M. de Nijs, WALSOORDEN
84 Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Monumenten en Landschappen Antwerpen, ANTWERPEN
85 Departement Leefmilieu Dienst Milieu en Natuurbehoud, ANTWERPEN
86 dhr. F. den Abbale, BERLARE
87 Provincie Oost Vlaanderen, Gemeentebestuur Waasmunster, WAASMUNSTER
88 dhr. F. de Bondt, SINT-NIKLAAS

OVERZICHT VAN MONDELINGE EN SCHRIFTELIJKE INSPREKERS OP KENNISGEVING STRATEGISCHE MILIEUEFFECTENRAPPORTAGE ONTWIKKELINGSSCHETS 2010 SCHELDE-ESTUARIUM

NAAR HERKOMST

Provincie

Categorie inspreker	België	Noord-Brabant	Utrecht	Zeeland	Zuid-Holland	Totaal
Individuele inspreker	15	0	1	28	0	44
Buurt-/bewonersvereniging	1	1	0	4	0	**6**
Ondernemer	2	0	0	5	0	**7**
Belangenorganisatie	2	0	0	4	0	**6**
Agrarische ondernemer	0	0	0	2	0	**2**
Belangenorganisatie	2	0	0	1	0	**3**
Gemeente	6	1	0	6	0	**13**
Provincie	2	0	0	1	0	**3**
Rijk	10	0	1	0	1	**12**
-schappen	0	0	0	1	0	**1**
Overig	1	0	0	0	0	**1**
Natuur- en Milieuorganisaties	4	0	0	2	0	**6**
Politieke partijen	0	0	0	3	0	**3**
Totaal	**45**	**2**	**2**	**57**	**1**	**107**

(Mondelinge en schriftelijke insprekers. Als u zowel mondeling als schriftelijk heeft gereageerd, is dit door het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat maar één keer in de tabel opgenomen.)

OVERZICHT VAN NIET IN DE BUNDEL OPGENOMEN BIJLAGEN BIJ DE INSPRAAK-REACTIES OP KENNISGEVING STRATEGISCHE MILIEUEFFECTENRAPPORTAGE ONTWIKKELINGSSCHETS 2010 SCHELDE-ESTUARIUM

14 P.K. Verbrugge, Waarde:
- kaartbijlage I, blad 1.
- kaartbijlage I, blad 2.

50 Natuurpunt-WAL, Antwerpen:
- brochure van de Werkgroep Natuurbehoud Linkeroever vwz. 'De Schelde als natuurgebied herontdekt'.

79 W. Vermeire, Merelbeke:
- Drie plannen die de Tijarm en 'Eiland' Zwijnaarde situeren.
- Vogelwaarnemingen site 'Eiland' op basis van trekgegevens 1992-1997.
- Waarnemingen vogels 1994 tot 1996.
- Uittreksel MER-studie 'Eilandje'.

INSPRAAKREACTIES NUMMERS
1 TOT EN MET 88

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 26 NOV 2003

J.van Houte ingenieur-civ.bouw Hertenkamp 19 4691 hg Tholen (Zld)Nederland
25 november 2003

Aan:
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap AMINAL/
Cel MER Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium
Koning Albert II laan 20,bus 8 B-1000 Brussel-Belgie

en
AANTEKENEN

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat Proses
Postbus 30316 2500 GH Den Haag-Nederland

INSPRAAK-REACTIE

naar aanleiding van de Kennisgeving Strategische MER Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium.

Bijlage: Schetsmatige kaart stormvloedkering Vlissingen-Breskens

Aangezien het bij deze kennisgeving gaat om inbreng van basale ideeën wegens wateropvang in het Schelde-estuarium door enerzijds afvoer van rivierwater van vn. de Zeeschelde en grondwaterafvoer via westelijk Noord-Brabant en Midden Belgie met anderzijds de stijging van de zeespiegel in de komende decennia en eeuwen is mijn inbreng een idee, dat in deze rapportage niet aan de orde komt.

Uit de kennisgeving blijkt duidelijk,dat de gestelde overstromings-problematieken voor Antwerpen en het Vlaamse achterland aan de Zeeschelde veel groter zijn dan die voor Nederland,ondanks dat men dijkverhogingen moet uitvoeren langs beide zijden van de Westerschelde.

Het idee is het volgende:

Sluit allereerst de WESTERSCHELDE af tussen Breskens en Vlissingen met een (regelbare doorlaatbare) stormvloedkering als de Neeltje Jans met hierin eventueel opgenomen een getijdecentrale en op of voor deze dam windturbines.
Over deze afsluiting een autoweg met beweegbare bruggen of een tunnel.
Om een tolvrije doorvaart te behouden voor Antwerpen en kleinere havens een of eventueel twee naast elkaar gelegen zeesluizen in de vorm als bij Ijmuiden of Hoek van Holland of een combinatie ervan.

Wat de vermelde energie-opwekkers betreft,dit is geponeerd ten gerieve van de milieu-deskundigen,het debiet is niet zo hoog;ben zelf voorstander van grootschalige aardwarmtecentrales daar we op een gloeiende bol van 11.500 km diameter zitten en daarmee duizenden jaren vooruit kunnen.
Een andere energiebron zou kernfusie met gebruik van waterstof zijn;we zullen zuinig moeten worden met aardolie ten behoeve van geneesmiddelen en kunst-stoffen

Om meer terug naar heden te gaan:

Door een regelbare afsluiting als hierboven geschetst,kunnen alle bestaande plannen voor binnenbedijking,sluis-vergrotingen,ontpolderingen, Overscheldeplannen,inclusief de stormvloedkering voor Antwerpen worden bijgesteld ofwel kunnen die vervallen!

Vanuit Nederlandse zijde van waterbeheer werd me medegedeeld,dat er bij de totstandkoming van de Deltawerken in ZW-Nederland een afspraak was gemaakt met Belgie(Vlaanderen) over vrije doorvaart naar Antwerpen en dat men daarom wel niet positief zou staan tegenover dit idee!
De problematiek van zeespiegelstijging was toen wel niet zo urgent aan de orde;ik zie de belangen van Belgie en speciaal Vlaanderen nu voor een afsluiting als aangedragen voornamelijk als positief.

Nu Vlaanderen zelf in hun Sigmaplan een stormvloedkering voor Antwerpen ontwierpen,lijkt me het argument voor vrije doorvaart niet meer zo urgent en creëert men aan Vlaamse zijde zelf een beperkte belemmering waarover ze dan ook wel zullen hebben nagedacht!.

Een ander voordeel van een regelbare afsluiting tussen Vlissingen en Breskens is,dat men het probleem van de zoutopdringing verder in het estuarium onder controle kan houden door een grote zoetwaterbuffer te vormen in de Westerschelde en deze gedoseerd kan afvoeren!

In eerste instantie is dit de simpelste basisbescherming voor het gehele gebied van het Schelde-estuarium en het achterland in Belgie en Zuidwest Brabant tegen de stijging van de zeespiegel,welke de laatste 50 jaar ca.50 cm bedroeg en sinds de Romeinen 20 mtr als we in de historie duiken en lezen over nederzettingen voor onze huidige kust en vroegere vasteland-verbindingen tussen Noord- Frankrijk en ZO-Engeland.

Bij hoogwater of door een springvloed kan door tijdelijke afsluiting tot het ebgetij er een buffer worden gevormd voor opvang van het rivierwater en kan dit water geloosd worden door alle doorlaten open te zetten tot weer de volgende hoogwaterstand!
Er behoeven dan niet allerhande dijkverhogingen plaats te vinden voor honderden km oude dijken langs de Westerschelde en het achterland in Vlaanderen (bij en achter Antwerpen met zijn Zeescheldedijken).

Het plan om een doorbraak door Zuidbeveland te maken van 1200 mtr breed om zodoende een buffer te maken van de Oosterschelde en de waterstuwing richting Antwerpen te reduceren zal m.i.ook miljarden gaan kosten ;denk alleen maar aan de aanleg van een nieuwe verkeersweg en spoorverbinding dmv.een of twee tunnels of bruggen ter lengte van ca 1500 mtr.

Ook de onlangs gelanceerde ideeën van bestuurlijke milieu-deskundigen om 3000 ha ofwel 30 km2 te gaan ontpolderen in Zeeuws Vlaanderen heeft m.i. totaal geen effect op de stijging van het zeewaterniveau;bovendien zullen vele binnendijken op zeedijkniveau moeten worden gebracht!

Ontpolderingen hebben alleen zin als wateropvang bij veel regenval en tijdelijke opvang van hoog rivierwater;de Belgen zullen ontpoldering van de Braakman niet tegenwerken, daar deze mogelijk veel water van de Zeeschelde kan herbergen,hetzij via de Westerschelde ofwel andere toevoeren (kanaal van Terneuzen ea).Afvoer van een deel van het water van de Zeeschelde zou via een kanaal naar Oostende direct kunnen plaats vinden en dan ook een ontlasting voor de scheepvaart naar Antwerpen via de Westerschelde kunnen betekenen!

De zoethouder voor de politici dat de kosten van ontpolderingen een paar honderd miljoen Euro's zullen gaan kosten om in ieder geval hun ideeën te kunnen voortzetten,is een lachertje,maar ja, je moet oppassen om niet teveel te ageren tegen de milieu-,en groene figuren,dat past politiek niet.
Maar intussen breken deze "deskundigen" ,waarvan de meeste van buiten Zeeland

afkomstig zijn en zich alleen maar druk lijken te maken over boomkikkers, torretjes,waterkonijntjes,etc,onze in voorgaande eeuwen met enorm veel inzet en opoffering ontwikkelde Zeeuwse Delta wel verder af!

Mijn nuchter verstand zegt me dat de opstuwing van de Westerschelde niet of nauwelijks zal afnemen als men het oppervlak (enkele duizenden km2) en volume van dat deel der Noordzee dat stuwdruk uitoefent op de Westerschelde vergelijkt met dat van de Wester-,en Oosterschelde.
De wet van de communicerende vaten zal hier toch wel de grootste rol in spelen;dit leerden we vroeger op school,Archimedes en ook Galilei,Torricelli, Pascal en Huygens waren bekend met deze vloeistofeigenschap!

Het Waterloopkundig Laboratorium (Wageningen?) en ook zijn gelijksoortige Belgische instelling als het Laboratorium Hydrolica Leuven (als ik juist ben geinformeerd)kunnen via een schaalmaquette met gesimuleerde correcte stuwdrukken van de Noordzee redelijk eenvoudig aantonen hoe de werking is op het totale estuarium en de opstuwing richting Antwerpen met zijn achterland grenzend aan de Zeeschelde en ook het totale nivellerend effect na een wel of niet aanleg van een Overschelde door de toekomstige zeespiegelstijging.
Dit zal veel gefilosofeer en discussies kunnen besparen

Verdieping van de Westerschelde zal geen weinig effect hebben op het niveau ervan,de stuwing van de Noordzee blijft;de discussie over een meter meer diepte (alleen de vaargeul van 150-200 mtr) dan momenteel, is gezien de breedte van 5 km van de Westerschelde onbegrijpelijk.De discussie heeft mogelijk alleen maar een Nederlandse hogere politieke en handelsachtergrond en het milieu wordt erbij gehaald als argument,waartegen men niet behoort te argumenteren!

Voorbereiding wegens onderhandelingen met Vlaanderen en om alle politieke neuzen in dezelfde richting te krijgen zal,net als bij de Neeltje Jans, wel tien tot twintig jaar duren,dus wordt het hoog tijd om te beginnen met een discussie over dit onderwerp,ik begon een jaar gelden op Internet.

Om de huidige jongste inwoners van de lage landen,die nu in de baby-opvang zitten,op hun oude dag van droge voeten te kunnen verzekeren,moeten de bestuurders en overheidstechneuten dus ook wat gaan ondernemen!

Ik neem aan dat toekomstige generaties uit potentieel onder zeewater komende gebieden in het westen van Nederland en Vlaanderen niet juichend zullen worden ontvangen als deze zich in de hogere gebieden van Duitsland of België willen settelen.
Dit zullen dan de miljoenen nieuwe allochtonen zijn die al hun bezit van honderden miljarden euros onder het water achterlieten ! Het resterende Nederland (en Belgie)zal beroofd zijn van haar staatkundige infrastructuur en volkomen anarchistisch zijn; survival of the fittest zal dan regel zijn!
Ik hoop dat vooral onze MER-deskundigen ook dit aspect in hun studies willen meenemen,hoewel de balans tegenwoordig sterk naar de mens-onvriendelijke kant doorslaat.

Overigens is het ook wenselijk om voor de rest van Nederland afdoende maatregelen te ontwerpen voor rivierwateropvang en wering van zeewater.Een door derden gelanceerd idee om een aantal kilometers voor de kust een wal te maken is nadere studie zeker waard!

Planologisch zou een alternatieve studie op zijn plaats zijn om uit te gaan van een overstroming van Westelijk Nederland en een deel van Vlaanderen binnen 50-100 jaar en schetsmatig nieuwe woonlocaties te formeren met infrastructuur voor ca.10 miljoen inwoners in de dan potentieel droogblijvende delen van Nederland en Belgie!

Aangezien er altijd nog cultuurverschillen zitten tussen Nederland en de Vlamingen met op de achtergrond het Franstalige deel,zullen ook meningverschillen en denk-wijzen blijven verschillen.

De Vlamingen handelen/denken anders en globaler door hun internationale roots,d'Ollanders -met uitzondering van de Zeeuws Vlamingen-met hun Friese en Calvinistische achtergronden blijven wikken en wegen tot het uiterste waardoor er een zeer trage besluitvorming is.

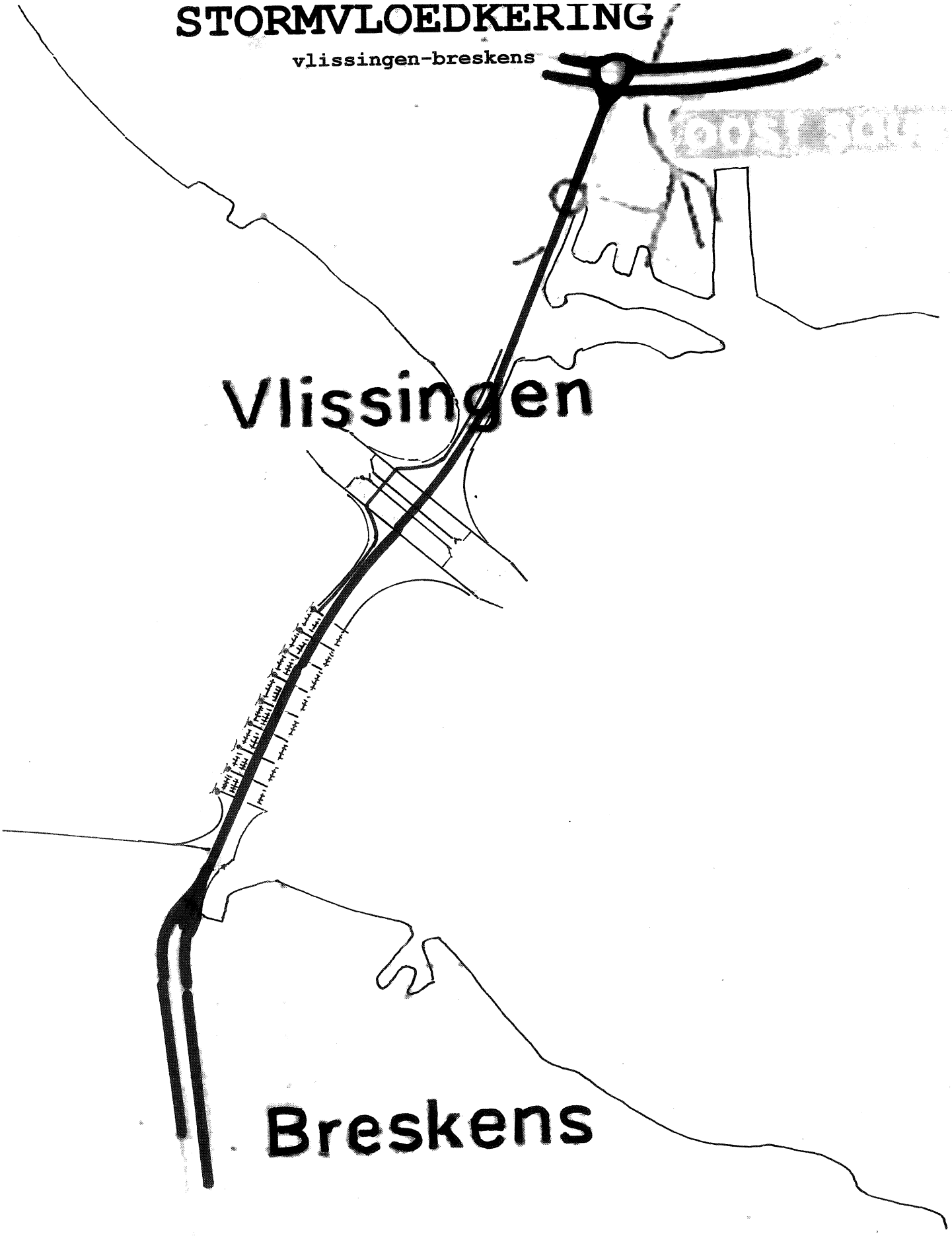
Alle deskundigen veel wijsheid toewensend met hun kijk op de (verre)toekomst alsmede hun gevarieerde inzicht op klimaatverandering met bijkomende waterproblemen, bodemdalingen der lage landen door inklinking en door tectonische werking van de aardkorst onder de lage landen,

Eindig ik mijn inspraakreactie met verschuldigde hoogachting,

I.

STORMVLOEDKERING

vlissingen-breskens



inspraakreactie 25november 2003
van
J.van Houte ingenieur
Hertenkamp 19 4691hg Tholen Zld/Nl

2

b.Naerebout
Ontwerper

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 26 NOV 2003

t.a.v.: Projectdirectie (Proses)
'ontwikkelingsschets'
„Schelde- estuarium"

„Het realiseren van het uitdiepen "Schelde- estuarium"
Gelet op 'de weerstand' om dit doel te bereiken is het beter de stelling
van Nobelprijswinnaar in de fysica W.Heisenberg te volgen,tw.;
„Het is onmogelijk binnen een bestaand denksysteem op zinvolle
wijze een afwijkend denkpatroon te créeren"

Voorzitter, m.i. lijkt 'het laten samenvloeien van meerdere essentiele problemen
tot „ een symbiose " dat brengt perspectief.'
„Het Symbiose -convenant „Econologie",afgesloten door de Ministers van economische zaken en Milieu op 21nov.1995 zal hier het uitgangspunt dienen te zijn.
„Het leven berust op symbiose"

Via hun waarde - van de disciplines Ecologie en Economie- bereikt men
op 'win-win' basis het beoogde doel; tw.
- „winst op de vaartijd Terneuzen - Belgische grens."
- „Vergroten van de vaarveiligheid –risicomijdend- door het vermijden van „Het nauw van Bath".
- Hiermede bereik men –automatisch- „Het voorkomen van
- " het verstoren van „het ecologisch gebeuren in het 'Estuarium".

Een niet te vergeten aspect is het regelmatig moeten verdiepen van de vaargeul (kosten miljarden Eu's). Deze kosten kunnen efficiënter benut worden bij' "een nieuwe open, veiliger, verdiepte en verkorte vaarroute van Terneuzen naar de Belgische grens.

"Het samenvallen"
De som van 'het samen vallen' van twee tegenover elkaar staande gegeven eenheden (de ecologische- en de economimische-) geeft de 'indentiteit' " door beide aspecten tot hun recht te laten komen".
„Voorbij gaan aan 'elementaire' gegevens leidt tot 'onverantwoord gedrag' zeker bij gedeelde verantwoordelijkheid.

Bij dit "hoogste goed" gaat het om behoud; om wettelijke bescherming van het "Hoogste college" „De Natuur". E U- 'over ruled it' op basis van 'het rentmeesterschap'; "EU - Cultivons nos jardins".

Herstructureren van dergelijke -van levensbelang zijnde- gebieden en levensaders is geen 'nationaal'-belang meer maar een „EU-aorta-regio'– gebeuren. "bittere noodzaak". en moet -als eerste– volgens deze 'geschetste' vorm worden uitgevoerd.
Dit „snijdt hout" omdat het berust op "win - win basis".

- Hieruit volgt –
(z.o.z.)

hieruit volgt;

- Het estuarium wint -op win-win basis- vergroting van de rust zowel boven- als onderwater- en minder horizonvervuiling;
- Beheersing van de watertoevloed (verhoging van de zeespiegel);
- Ontpolderen is niet aan de orde;
- De vaarroute heeft een grotere diepgang, is veiliger en korter dan de huidige;
- Exclusief de nevenwinstpunten; oa: voor landbouw en Mkb.

Dit alles, als de EU- zijn taak als „Rentmeester" uitvoert!
Het 'totale'- schetsontwerp: genaamd: b.N. - „Cultivons nos jardins"' is aanwezig en op 'win-win' basis te verkrijgen.
'Take it or leaf it'

Vlissingen 26 nov.2003.

b.Naerebout
Ruys de Beerenbrouckstraat 25
EN 4384 Vlissingen
Tel, 0031- 118478927

2

b.Naerebout

Noodzaak,
ook in **2004**

Het niet opvolgen van de 'wijze raad' van Voltaire: „Cultivons nos jardins" *leidt tot 'Point of no return'.*

Bij het met regelmaat nalaten 'van'- om eigen doel te réaliseren, verloedert men de 'symbiose'.
Voorbijgaan aan de rgels van de natuur brengt schade aan het totaal.

'Think the unthinkable'
„Kunnen en /of willen"
Bij de huidige gang van zaken zal voor een 'Elk en ieder' de situatie escaleren.:
voorwat betreft :..Het uitdiepingsprobleem; 'escaleren naar een dodelijke omhelzing";
van het 'estuarium'; tevens stelt b.N.;
„Het niet kunnen / willen geeft aan „Het gebrek aan creatief denken".
„Problemen worden ervaren en opgelost op locaal niveau".*)

Het is dan beter een afwijkend denkpatroon te cré-eren"

Het laten samenvloeien van meerdere essentiele problemen tot „ een symbiose " brengt perspectief.'*)
*) – Ingebracht in het bij ProSes ingediend, ontwerp „Cultivons nos jardins".

'How to do it'
„Het Symbiose -convenant „Econologie" afgesloten door de Ministers van economische zaken en Milieu op 21nov.1995 zal hier het uitgangspunt dienen te zijn.„Het leven berust op symbiose"; hier uit volgt;

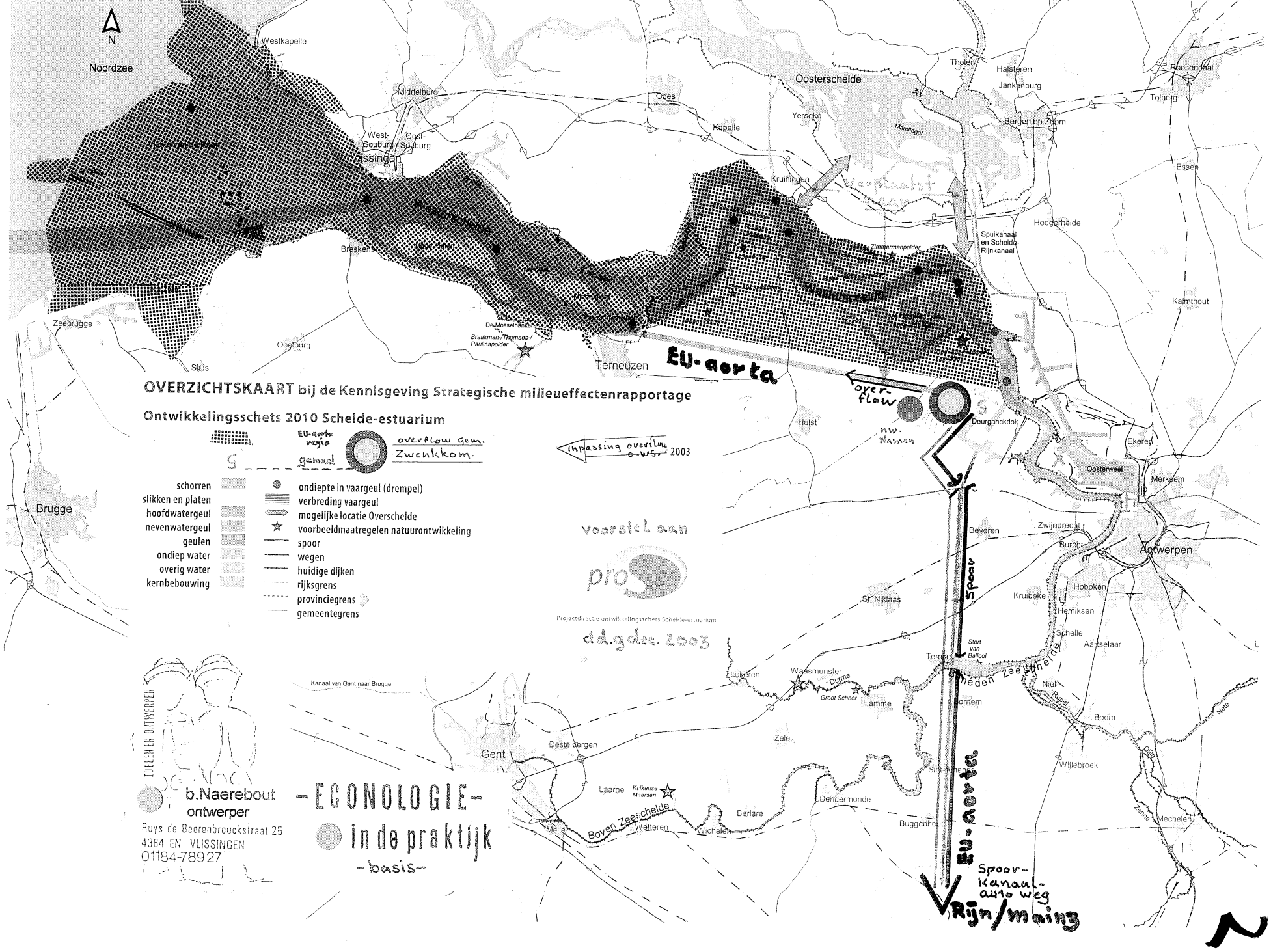
- Het estuarium dient -op win-win basis- winst te boeken *in de vorm van vergroting, van rust zowel boven* als onderwater en zonder horizonvervuiling.
- De vaarroute dient veiliger en korter te zijn dan de huidige *met een grotere diepgang.*
- Ontpolderen is niet aan de orde,

Het laten samenvloeien van meerdere problemen -welke dringend om een oplossing vragen- moeten ' het verkokeren ervan" doorbreken.

Hoogachtend,

Ruys de Beerenbrouckstr.25
4384EN- Vlissingen/ 08.01.04
tel. 0118478927.

Vlissingen 08,01.04.


N
Noordzee
Westkapelle
Middelburg
Goes
Oosterschelde
Tholen
Halsteren
Jankenburg
Roosendaal
Tolberg
Bergen op Zoom
Yerseke
Kapelle
Marollegat
West-Souburg / Oost-Souburg
Vlissingen
Kruiningen
Essen
Hoogerheide
Spuikanaal en Schelde-Rijnkanaal
Zimmermanpolder
Breskens
Kamthout
Zeebrugge
Oostburg
Sluis
De Mosselbanken
Braakman-/Thomaas-Paulinapolder
Terneuzen
EU-aorta
overflow
Hulst
nw-Namen
Deurganckdok
Ekeren
Oosterweel
Merksem
Brugge
Beveren
Zwijndrecht
Burcht
Antwerpen
Spoor
Kruibeke
Hoboken
Hemiksen
Schelle
Aartselaar
St Niklaas
Stort van Balleol
Temse
Lokeren
Waasmunster
Durme
Groot Schoor
Hamme
Niel
Rupel
Boom
Nete
Zele
Gent
Destelbergen
Kanaal van Gent naar Brugge
Laarne
Kalkense Meersen
Boven Zeeschelde
Melle
Wetteren
Wichelen
Berlare
Dendermonde
Buggenhout
Willebroek
Mechelen
Zenne
Dijle
EU-aorta
Spoor-kanaal-auto weg
Rijn/Maing
OVERZICHTSKAART bij de Kennisgeving Strategische milieueffectenrapportage
Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium
EU-aorta regio
overflow gem. Zwenkkom.
gemaal
Inpassing overflow 2003
schorren
slikken en platen
hoofdwatergeul
nevenwatergeul
geulen
ondiep water
overig water
kernbebouwing
ondiepte in vaargeul (drempel)
verbreding vaargeul
mogelijke locatie Overschelde
voorbeeldmaatregelen natuurontwikkeling
spoor
wegen
huidige dijken
rijksgrens
provinciegrenzen
gemeentegrens
Voorstel aan
pro Scheld
Projectdirectie ontwikkelingsschets Schelde-estuarium
dd.gdec. 2003
TOEGEEN EN ONTWERPEN
b.Naerebout
ontwerper
Ruys de Beerenbrouckstraat 25
4384 EN VLISSINGEN
01184-78927
-ECONOLOGIE-
in de praktijk
-basis-

3

ZLTO

Zuidelijke Land- en
Tuinbouworganisatie

Advies

ZLTO Advies

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat

Ingekomen: 27 NOV 2003

Post met ontvangstbevestiging

AAN HET INSPRAAKPUNT
VERKEER EN WATERSTAAT PROSES
POSTBUS 30316
2500 GH DEN HAAG

Cereshof 4
Postbus 46
4460 BA Goes

Telefoon 0113-24 77 00
Telefax 0113-23 11 89
E-mail goes@zlto.nl

Rabobank Tilburg
15 12 09 200
Postbank 107 44 58

Onderwerp	*Kenmerk*	*Doorkiesnummer*	*Datum*
Inspraakreactie Strategische MER	ZEVI.03.0395 03/1806	0113-24 77 33	25 november 2003
Afdelingsfax	*E-mail*		
0113-24 77 77	hmiera@zlto.nl		

Geachte heer, mevrouw,

Tot mij wendde zich Pluimveeopfokbedrijf Sinke V.O.F., gevestigd 4416 RC Kruiningen aan de Blauwhoefseweg 2a en Bloemenkwekerij Sinke, gevestigd 4416 RC Kruiningen aan de Blauwhoefseweg 2c.

Namens cliënten zou ik de navolgende inspraakreactie willen leveren ten aanzien van opgemelde kwestie.

Pluimveeopfokbedrijf Sinke V.O.F. exploiteert aan de Blauwhoefseweg 2a een middelgroot pluimveebedrijf. Het voldoet momenteel aan de allernieuwste eisen ten aanzien van welzijn en gezondheid.

Daarvoor heeft cliënte forse investeringen gepleegd.

Bloemenkwekerij Sinke is een jong bedrijf, waar ook de nodige diepte-investeringen zijn gedaan. Daarnaast is het een belangrijke werkgever.

Gebleken is, dat beide bedrijven in één van de mogelijke locaties liggen van de Overschelde, te weten de westelijke variant.

Cliënten hebben daartegen op zich geen bezwaren. Echter voor een eventuele verplaatsing van beide bedrijven zullen de nodige financiële middelen beschikbaar moeten zijn. Bovendien zullen deze plannen nu al een negatief effect hebben op de waarde van deze bedrijven.

3

Kenmerk
ZEVI.03.0395

Om deze redenen verzoeken zij u het daarheen te leiden, dat met deze bedrijven voldoende rekening wordt gehouden.

Rekenend op een positieve reactie, teken ik,

hoogachtend,

mr. ir. J.L. Mieras
gemachtigde

4

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: - 8 DEC 2003

Terneuzen, 5 december 2003

Mijne heren,

Met deze brief wil ik reageren op de ontwikkelingsschets van het Schelde-estuarium en doe dat mede aan de hand van berichten uit voorgaande jaren.
Daaruit wordt een conclusie getrokken en een voorstel geformuleerd.

Hoogachtend,

P.W.Stuij,
Irenestraat 7,
4532 BG Terneuzen.

1. *De zeespiegelrijzing*
Over de zeespiegelrijzing in de toekomst is nog veel onbekend. Het verloren gaan van poolijs op de ene plaats wordt op een andere plaats gecompenseerd door neerslag, die de groei van de ijskap bevordert. Het eindresultaat is daarom onbekend. Toch is de verhoging tot heden een feit, gebaseerd op waarneming.

2. *Verdieping van de Westerschelde*
Men dient zich te realiseren dat de Westerschelde door het verdiepen steeds verder opschuift in de ongewenste richting van kanalisatie.
- er waren al heel wat geulen vastgelegd door steenstorting en dat zal bij verdere verdieping nog toenemen.
- de met verdieping samengaande hogere stroomsnelheden werken voortschrijdende kanalisatie in de hand.

In december 1986 werd door deskundigen van het waterschap Hulster Ambacht gewezen op reeds optredende schade aan de vooroevers.

Verdere verdieping zal steeds grotere schade toebrengen aan de natuur. Door het baggeren wordt een constante aanslag gepleegd op de Westerscheldebodem. Het storten van zoveel baggerspecie is de bijbehorende volgende aanslag.

Er wordt al gedurende enige tijd zo nu en dan gewezen op de geringe natuurschade die is gevolgd op de verdiepingen tot nu toe. Op dit standpunt is kritiek gekomen van de ZMF en volgens woordvoerder Van Zonneveld hebben wetenschappers toegegeven dat op het wetenschappelijk gehalte van de conclusies wel wat valt af te dingen.

Dat een econoom eind 2000 pleitte voor een verdere verdieping tot 15 m is vanuit zijn standpunt wel reëel. Daarvoor is het een econoom. Nu kunnen containerschepen tot 15½ m in twee getijden Antwerpen bereiken. Maar die schepen hebben een strak vaarschema en nemen daarvoor niet de tijd.
Men zal de nadelen van een haven zo ver landinwaarts dienen te accepteren.

Het lijkt me niet juist de discussie te vertroebelen door kreten alsof "Nederland Antwerpen als haven zou willen uitschakelen. Antwerpen zou dan een kans moeten krijgen. En Rotterdam en Vlissingen zouden er niet onder lijden als Antwerpen wat meer vracht krijgt". Het lijkt alsof de Antwerpse havenschepen niet begrijpt waarover het gaat.

Ook de eis tot verdieping op basis van het scheidingsverdrag van 1839 lijkt niet erg reëel.

Het is begrijpelijk dat de Provinciale Staten van Zeeland enige tijd geleden al tot de conclusie kwamen dat verdere verdieping onwenselijk is.

Antwerpen zal moeten inzien dat een haven zo ver landinwaarts zijn beperkingen heeft. In het verleden heeft ook Amsterdam dit ondervonden.

3. *Ontpoldering*
Er is wel gesuggereerd dat de weerstand tegen ontpoldering ingegeven wordt door angst en dan wordt "begrijpend" gewezen op 1953. Ik vermoed dat deze opmerkingen een discussietechniek vormen om de tegenstander uit te schakelen. Dat is afkeurenswaardig.
Overigens behoeven emotionele factoren niet te worden ontkend, maar ze mogen geen rol spelen, noch negatief, noch positief.
Zoals terecht werd gesteld door RWS gaat het uitsluitend om zakelijke argumenten.

- Het ontpolderingsplan gaat in tegen een principe van het Deltaplan, namelijk de zeewering korter maken. De zeewering zou bij ontpoldering zelfs veel langer worden.
- Het versterken van de huidige slaperdijken, die dan promoveren tot "wakers" zal bovendien een grote grondoppervlakte in beslag nemen.
- er verdwijnt veel landbouwgrond.
- er ontstaat een ongunstige invloed met betrekking tot de verzilting van de polderbodem.

Prof.Vellinga van de TU Delft meldde al in november 1996 een geringere opbrengst van landbouwgronden in Noord-Holland en Flevoland door oprukkende verzilting. En in maart 1996 werd gewag gemaakt van zoute kwel aan weerszijden van het Kanaal door Zuid-Beveland, sinds dat kanaal een open verbinding heeft met de zoute Oosterschelde.
Zout water inlaten is daarom niet wenselijk.

Het verdwijnen van landbouwgrond afdoen als het verdwijnen van enkele hectares suikerbietenland is niet reëel. Ook het wijzen op het toch al verloren gaan van landbouwgronden voor woningbouw en wegenaanleg is in dit verband niet ter zake.
Er zijn zeker argumenten om verder geen landbouwgronden verloren te laten gaan. Bijv.:
- een staatssecretaris heeft in maart 1996 gewezen op de toekomst van biobrandstof, waarvoor 5000 ha suikerbieten nodig zouden zijn.
In februari 1996 werd door prof Van Bekkum van de TU Delft gewezen op het belang van biogrondstof, die zelfs de rol van aardolie als grondstoffenleverancier volledig zou kunnen overnemen.
- er is gewezen op de noodzaak voor een grotere bergingscapaciteit voor extreem grote hoeveelheden neerslag, waarvoor ook landbouwgebieden beschikbaar moeten zijn.

Ontpolderen wordt soms aangeprezen als het middel tegen allerlei kwalen, maar bewezen is dit allerminst.
Zo wordt het Sieperdaschor aangehaald als een succesvolle ontpoldering. Maar dan kan evengoed worden gepleit voor het ophogen van het terrein achter de zeedijk. Toen na 1953 een deel van de Nieuw-Othenepolder werd opgehoogd is registratie van de natuurontwikkeling zelfs opdracht geweest voor de leerlingen van het P.H.Lyceum.

Het wordt gesteld dat ontpoldering een noodwendig gevolg zou zijn van te ver doorgevoerde inpolderingen in het verleden. Dat lijkt me een te eenvoudige conclusie. De oorspron-

kelijke Westerschelde was veel smaller, maar had een heel ander stroomgebied met talloze zijgeulen (zie: Mededelingen Nederlands Instituut voor Toegepaste Geowetenschappen TNO, Holocene evolution of Zeeland, nr.59, 1997).

Al in 2000 is er op gewezen dat ontpoldering nauwelijks effect heeft om extreem hoge waterstanden op de Westerschelde te verlagen. Dat wil zeggen dat de veiligheid niet wordt gediend door ontpoldering. Toch wordt dit aspect nog steeds genoemd door de voorstanders.

Er heeft een nieuwe term zijn intrede gedaan: gecontroleerde overstroming. Ook dat heeft volgens de deskundigen van RWS nauwelijks effect op de waterstand in de Westerschelde.

Op basis van deze gegevens kan ik geen andere conclusie trekken dan:
- Geen ontpoldering want het geeft geen grotere veiligheid.
- Ontpoldering ter compensatie van verlies van natuurwaarden in de Westerschelde is geen aanvaardbare oplossing. Stop de vernieling van de natuur in de Westerschelde. Dan is een gigantische kapitaalvernietiging door vernieling van cultuurgronden niet nodig.

4. *Eindconclusies*
De zeespiegelrijzing is een waarneembaar feit. Daarom moet:
- de Westerschelde niet verder worden verdiept.
- de zeedijklengte niet worden vergroot door ontpoldering. Ook geen Overschelde.

Voorstel:
Zorg er voor dat er minder water de Westerschelde instroomt.
De historie leert dat de Westerschelde in het verleden veel smaller was en dat er minder water instroomde door de lagere zeespiegel en doordat er in de monding enkele eilanden lagen die de instroom beperkten: Koezand en Schoonevelt (zie o.a. De Kraker, A.M.J. De Westerschelde, Kloosterzande 2002, pp.20-23).
Leg daarom een kunstmatig eiland aan in de Westerscheldemonding.

Ik meen dat dit technisch haalbaar is. Als er Maasvlakten in zee kunnen worden aangelegd; als een Oosterschelde kan worden afgesloten en als zelfs een vliegveld in zee niet als utopisch wordt beschouwd, dan moet dit eiland ook haalbaar zijn.

De kosten zullen vanzelfsprekend gigantisch zijn. Daar tegenover staat dat dit eiland:
- de hele Westerschelde beschermt, zodat allerlei kostbare maatregelen worden voorkomen.
- de mogelijkheid biedt tot de aanleg van een zeehaven aan diep water. Goederen kunnen daar worden overgeslagen op binnenschepen.
- de mogelijkheid biedt voor plaatsing van een batterij windmolens.
- gezichtspunten oplevert voor de bouw van een getijdencentrale.
- de mogelijkheid geeft het baggeren op de Westerschelde sterk te beperken.
- de veiligheid op de Westerschelde kan vergroten door beperking of geen verdere stijging van het aantal scheepsbewegingen.
Het is voor mij niet mogelijk om zelfs maar bij benadering aan te geven hoe groot een dergelijk eiland zou moeten zijn om het gewenste effect te sorteren, zonder dat er te grote stroomsnelheden aan weerszijden zouden ontstaan. Daar zijn de deskundigen voor.
Bovendien heeft de directeur van RWS Zeeland er in 1998 reeds op gewezen dat de Scheldemonding een gebied is waar niet zonder meer allerlei ingrepen kunnen worden gedaan.

5

Lijst Pim Fortuyn
Vlaardingweg 62 [illegible] CK Rotterdam
Tel. 010-7507[illegible]
info@pimfortuyn.nl

LIJST PIM FORTUYN ZEELAND

LIJST PIM FORTUYN

LPF afdeling TERNEUZEN

Terneuzen, 9 december 2003
Rivierenpark 54 4535 EJ

Inspraakpunt Verkeer en waterstaat
Proses
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Geachte heer, mevrouw,

Onze voorouders hebben met gevaar voor eigen leven land op de zee veroverd, wat in de loop der jaren mede heeft bijgedragen aan onze welvaart. Om nu dit kostbaar erfgoed ten bate van de natuur en uitbreiding waterberging terug te geven aan de zee vinden wij erg kortzichtig en onacceptabel.

Ook willen we in deze economisch zware tijden graag nog even onder de aandacht brengen dat met een dergelijk project **enorme kosten** gemoeid gaan, hetgeen onze fractie kenmerkt als onverantwoord financieel beleid. De 'binnendijken' zullen op 'zeeniveau' gebracht dienen te worden. Kennelijk Deltawerken II. Tevens zal de lengte van ons dijken bestand door ontpoldering toenemen waardoor de onderhoudskosten eveneens recht evenredig zullen toenemen. Verder wordt het leed toegebracht aan getroffenen die have en goed verliezen dat vaak generaties lang in bezit is geweest.

De stelling -pro ontpoldering- doet onlangs opgeld dat de landbouw 'ons' alleen veel Europese subsidies kost. De EG heeft vele economische zegeningen gebracht ('onafgebroken expansie van alle lidstaten') en het landbouwbeleid was daarin het allereerste beleid.

Na de eerste wereldoorlog wilde België om militair-strategische redenen Zeeuws-Vlaanderen in bezit krijgen. Dit om de gehele Westerschelde te beheersen. Dit was voor Nederland 'geen goede koop'. De motivering was dat Zeeuws-Vlaanderen voor de binnenlandse behoeften een gouden grondgebied was in verband met de teelt van aardappelen, bruine bonen, enz. En dan zullen we het nu gedeeltelijk 'aan de zee teruggeven'?

Ten slotte lijkt het er alleszins op de het estuarium is ontwikkeld om de ongehinderde doorgang van het maritieme containervervoer voor Antwerpen te garanderen. Dit is een eenzijdig benadering.
En wellicht overbodig indien de WCT te Vlissingen alsnog door de Raad van State wordt aanvaard.

De LPF-fractie is tegen 'aan de zee teruggeven'

Namens de LPF-fractie Terneuzen,

Cees J. Freeke

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 10 DEC 2003

www.pimfortuyn.nl

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 10 DEC 2003

6

J. van Harmelen
Zonnemare 31
4571 CW AXEL
☎ 0115 562666
E - mail: sonjaenjanvanharmelen@planet.nl

Onderwerp: Inspraakreactie Ontwikkelingsschets 2010
Schelde - estuarium.

Axel, 7 december 2003

Aan:
Inspraakpunt Verkeer en
Waterstaat
ProSes
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Geachte mevrouw, meneer,

Naar aanleiding van de voorlichtingsavond over de strategische milieueffectenrapportage (S - MER) Ontwikkelingsschets 2010 Schelde - estuarium in Terneuzen op 1 december 2003, wil ik gaarne van de geboden gelegenheid om schriftelijk een inspraakreactie te verstrekken gebruik maken.

(1) De voorliggende kennisgeving van de S - MER kan niet los worden gezien van de maatregelen die de Belgische overheden voorzien in het geactualiseerde SIGMA - plan voor het Zeescheldebekken. Naar mijn mening zou voornoemd plan, inclusief de verschillende alternatieven voor gecontroleerde overstromingsgebieden, integraal deel uit moeten maken van de S - MER. Momenteel ligt de regie voor het SIGMA - plan, en het al dan niet uitvoeren van mogelijke alternatieven, geheel in handen van de Belgische overheden. Als voorbeeld moge dienen het voorstel van Belgische zijde om eventueel te ontpolderen, eufemistisch genoemd "natuurontwikkeling", langs de linkeroever van de Schelde in de Hedwige/Prosper/Doelpolder, echter dat een alternatief op de rechteroever van de Schelde, in het gebied ten oosten van Zandvliet/Berendrecht tussen de A-12, Putte, Stabroek en de Nederlandse grens, mist. Daarbij dient overigens te worden aangetekend dat de Hedwigepolder Nederlands grondgebied betreft!

(2) Tijdens de voorlichtingsbijeenkomst werd duidelijk dat ProSes een samenwerkingsverband is tussen de Nederlandse overheid en de **Vlaamse** overheid. De rol en de bevoegdheden van de Belgische, nationale overheid zijn onduidelijk. Volgens mij heeft de Belgische nationale overheid ook bevoegdheden ten aanzien van de Schelde, met name betreffende de monding van die rivier (Vlakte van Raan, en dergelijke). Afspraken in ProSes - verband tussen de Nederlandse regering en de Vlaamse regering kunnen derhalve op eenvoudige wijze worden geblokkeerd door een veto van de Belgische regering, bijvoorbeeld met een beroep op het "nationale belang".

(3) Volgens de ontvangen voorlichtingsdocumenten berust de S - MER op drie pijlers, te weten, de veiligheid tegen overstromingen, de toegankelijkheid van de Scheldehavens en de natuurlijkheid van het gehele Schelde - estuarium. Tijdens de presentatie in Terneuzen bleek de S - MER op vier pijlers te berusten. Naast de hiervoor genoemde drie pijlers werd daar het "estuariene karakter van de rivier" als vierde onderzoeksgebied gepresenteerd. Een dergelijke uitbreiding, naast het onderzoek betreffende de natuurlijkheid van het gehele Schelde - estuarium, laat de balans van het gehele onderzoek naar mijn mening te veel doorslaan in de richting van natuur en milieu, waardoor onevenwichtigheid bij toekomstige besluitvorming bij voorbaat is verzekerd.

(4) De toegankelijkheid van de Scheldehavens is een belangrijk onderzoeksgebied. Echter, het lijkt erop alsof dit onderzoeksgebied speciaal is toegevoegd voor de haven van Antwerpen aangezien de andere zeehavens die direct aan de Schelde liggen, Vlissingen en Terneuzen, geen dan wel nauwelijks een probleem ondervinden met die toegankelijkheid. Volgens de overzichtskaart bij de Kennisgeving zijn er in het westelijk deel van de Westerschelde slechts twee ondiepten in de vaargeul (ten noorden van Breskens en tussen de Hoge Platen en de Suikerplaat), terwijl er oost van Terneuzen tot Antwerpen negen ondiepten voorkomen. Gezien de massale hoeveelheid getijde water, "verzadigd" met slib en zand, dat vier maal per dag van oost naar west en west naar oost door de Westerschelde stroomt, opgeteld bij de hoeveelheid "verzadigd" rivierwater dat dagelijks van zuid naar noord via de Zeeschelde in de Westerschelde stroomt kan men zich afvragen of er genoeg baggerschepen in de wereld zijn om de gehele Westerschelde tot Antwerpen getijde - onafhankelijk op een diepte van 13,10 meter te houden, dan wel op nog grotere diepten (14,60 meter?) te brengen en te houden. De kengetallen betreffende die hoeveelheden water zijn ongekend groot: Per getij wordt 30% van het in het estuarium aanwezige water (2800 miljoen kubieke meter) uitgewisseld en per getij wordt 5,7 miljoen kubieke meter zoet water door de Zeeschelde via de Westerschelde afgevoerd. Het nieuwe SIGMA - plan stelt: **"Modern waterbeheer moet de dynamiek van natuur en water respecteren. Het is efficiënter de natuurlijke processen te erkennen en te bevestigen dan er tot elke prijs tegen in te gaan".** De vraag rijst of niet meer onderzoek zou moeten worden gedaan naar de oprichting van een samenwerkingsverband tussen de havens van Zeebrugge, Vlissingen, Gent, Antwerpen en Terneuzen, waarbij optimaal gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheden van de diverse havens en de beperkingen, grotendeels opgelegd door de natuur en deels door de economische haalbaarheid, worden aanvaard. In de S - MER wordt te weinig aandacht besteed aan dit aspect.

(5) Ten aanzien van het onderzoeksgebied veiligheid kan het volgende worden opgemerkt. Het Deltaplan heeft de zeedijken van de Westerschelde op een, voor de inwoners van de provincie Zeeland aanvaardbaar hoog niveau gebracht. Een verdere stijging van de zeespiegel kan op een "eenvoudige wijze" worden gecompenseerd. Aan Belgische/Vlaamse zijde zou een stormvloedkering bij Oosterweel worden aangelegd ter bescherming van de stad Antwerpen en de Vlaamse bevolking langs de Zeeschelde en bijbehorende zijrivieren. Tot op heden is daar nog geen spade voor de grond in gegaan. De stad Antwerpen en haar inwoners lopen dus bij voortduring gevaar. De vraag rijst of veiligheidsbevorderende maatregelen in Vlaanderen moeten worden getroffen of dat die maatregelen aan Nederlandse zijde moeten worden getroffen. Het antwoord lijkt duidelijk: "Laat Vlaanderen/België eerst zelf maar de nodige maatregelen nemen, vergelijkbaar met de maatregelen voor Rotterdam in de vorm van de Maeslandtkering bij Hoek van Holland, voordat maatregelen in de vorm van een Overschelde (en ontpoldering) worden getroffen aan Nederlandse zijde". De aanleg van de Overschelde brengt overigens, afhankelijk van de plaats waar die wordt aangelegd, slechts een verlaging van het niveau van de Westerschelde van maximaal 60 centimeter. Die verlaging moet ook op een andere wijze te bereiken zijn, echter daarnaar wordt geen onderzoek gedaan. In het te onderzoeken deelgebied veiligheid is het evenwicht in te nemen maatregelen aan beide zijde van de grens voor de (Wester)Schelde zoek. Zoals reeds onder (1) aangegeven is aan Vlaamse zijde in het geheel geen alternatief opgenomen in de vorm van een overloopgebied tussen Zandvliet/ Berendrecht enerzijds en Putte/Stabroek anderzijds, dan wel andere alternatieven.

(6) De voorgestelde onderzoeksgebieden op het terrein van de "natuurlijkheid" leggen eveneens een zware druk op Nederlands grondgebied, in vergelijking met de maatregelen voorzien op Vlaams grondgebied. Honderden hectaren moeten worden ontpolderd in het kader van het nieuwe natuurontwikkelingsplan, alsof de huidige polders en hun gebruik voor landbouwdoeleinden geen natuurwaarde hebben! De jaarlijkse ganzentrek maakt duidelijk dat die natuurwaarden ook nu al aanwezig zijn. Daarnaast wordt in de Kennisgeving (blz. 21) voorgesteld de Mosselbank te gebruiken als een goede verbinding tussen de uitgepolderde Braakman en de Westerschelde. Blijkbaar zijn de onderzoekers niet op de hoogte van de huidige en toekomstige industrie - en logistieke activiteiten in dit gebied.

6

(8) De Kennisgeving kan de indruk niet wegnemen dat de strategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde - estuarium is opgesteld om, uiteindelijk, een verdergaande verdieping van de Westerschelde ten faveure van Antwerpen en de groei van de Antwerpse haven te bewerkstelligen. Het relatieve belang van 5.900 havenarbeiders in Antwerpen, en daar zullen er nog veel van kunnen werken in de haven óók als van een verdere verdieping wordt afgezien, wordt boven de belangen gesteld van de inwoners van Walcheren, Zuid - Beveland en Zeeuws Vlaanderen. Van Belgische (en Vlaamse) zijde wordt bij voortduring het Verdrag van Londen (1839) aangehaald omdat daaruit zou blijken dat Nederland verplicht is aan een verdere verdieping van de Westerschelde medewerking te verlenen voor de haven van Antwerpen. Niets is minder waar, het verdrag regelt de vrije toegang en doorvaart, dus geen ketting over de Schelde (zoals de Engelsen een ketting over de Theems bij Chatham hadden gespannen) en geen tolheffing. Dat was de intentie van het Verdrag van Londen en daaruit valt geen ongelimiteerde verdieping van de Schelde te lezen. Teneinde de bloei en groei van de haven van Rotterdam te bevorderen is door Nederland een eiland met natuurgebied opgeofferd (Rozenburg met "De Beer"), is een Eerste Maasvlakte aangelegd en een Tweede Maasvlakte in voorbereiding en wordt momenteel 160 kilometer Betuweroute aangelegd voor afvoer van goederen (en containers) per spoor naar het achterland. In Vlaanderen/België heeft men de havens uitgebreid op 70 kilometer van de open zee en is men bezig een Deurganckdok aan te leggen voor schepen met een grotere diepgang dan de Westerschelde toelaat in plaats van te investeren in een "Raanvlakte" bij Zeebrugge en goede spoorverbindingen van Zeebrugge naar het achterland via Antwerpen. Het tijdens de presentatie genoemde "Alternatief 2", de zogenaamde voorhavenontwikkeling van Zeebrugge en Vlissingen als alternatief voor verdieping en verbreding van de vaargeulen, is dan ook het enige werkbare alternatief op termijn. In plaats van met de ruggen naar elkaar toe te staan dienen de Nederlandse en Belgische regering, mede in het licht van de verdergaande samenwerking in Europa en in het kader van het Verdrag van Schengen, de samenwerking door de vijf betrokken havens in het estuarium van de Schelde, te weten Zeebrugge, Vlissingen, Gent, Antwerpen en Terneuzen, krachtig te bevorderen. Een Westerschelde Container Terminal in Vlissingen, verhuurd aan een Belgische verlader (Hessen Noord Natie) is daarvoor een eerste aanzet en een voorwaarde.

Ik verzoek u de bovenstaande inspraakreactie te betrekken bij de werkzaamheden in het kader van de S - MER en de daaruit voortvloeiende besluitvorming.

Hoogachtend,

J. van Harmelen

Zuidzande, 7 dec. 2003.

7

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 10 DEC 2003

Aan Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Proses

Den Haag.

Onderwerp: inspraakreactie Strategische MER Schelde-estuarium.

Geachte heer/Mevrouw,

Hierbij wil ik reageren op de kennisgeving t.a.v. de strategische milieueffectenrapportage voor het schelde-estuarium.
Een aantal jaren geleden werd een discussie gestart door de Prov. Zeeland t.a.v door verdieping van de Westerschelde te verwachten hogere waterstanden en daardoor noodzakelijke ontpolderingen. Door het geheel ontbreken van enig maatschappelijk draagvlak voor deze plannen werden de plannen schielijk in de ijskast gestopt.
Toch werd er achter de schermen aan deze ideeën doorgewerkt, getuige de oprichting van Proses en deze MER –rapportage.
De uitgangspunten zijn nog steeds gebaseerd op het standpunt dat natuurcompensatie noodzakelijk is door de reeds uitgevoerde twee verdiepingen en de nog uit te voeren derde verdieping van de Westerschelde. Duidelijk is inmiddels wel geworden dat de stijging van het waterniveau na twee verdiepingen verwaarloosbaar klein is. Aan de monding van de Schelde is dat nul millimeter en bij het land van Saeftinge 2 mm. Maar de te compenseren verliezen aan natuurwaarden worden nu gezocht in de veranderde stromingspatronen in het schelde-estuarium. De vraag rijst of deze veranderde stromingspatronen werkelijk een verlies aan natuurwaarden veroorzaken. Zonder verdieping van de Schelde verleggen de stromingen zich eveneens regelmatig door allerlei natuurlijke oorzaken. Niemand zou erover denken om in het geval van natuurlijke veranderingen compensatie toe te passen. Ik stel dan ook het uitgangspunt van de MER –rapportage ter discussie, nl. dat door verdieping van de Westerschelde natuurcompensatie noodzakelijk is. Als er immers niet werkelijk natuur verloren gaat, anders dan door natuurlijke oorzaken, hoeft er ook niets gecompenseerd te worden.! Bij mij ontstaat sterk de indruk dat er koste wat kost natuur gecompenseerd moet worden! Afspraken op hoog niveau tussen Nederland en Vlaanderen liggen hier waarschijnlijk aan ten grondslag. Vele pagina's worden er aan gewijd om argumenten aan te dragen teneinde de noodzakelijkheid van de natuurcompensatie te trachten te onderbouwen. Vele argumenten zijn door de deskundigen achter hun bureaus bedacht en zijn te vaak op gevoelens en aannames gebaseerd. Er moet en zal gecompenseerd worden en dus ontpolderd ! Niet , of volstrekt onvoldoende, is in de afweging meegenomen dat bij ontpolderen ook natuur verloren gaat; weilanden, akkers, bossen, struweel e.d. met de daarbij horende flora en fauna. Is natte natuur dan beter dan "droge"natuur? En wordt bijvoorbeeld in de randstad waar honderden hectares worden bebouwd met woonwijken, infrastructuur e.d. alle verloren gegane hectares met natuur gecompenseerd? Ik dacht het niet !! Waarom bij de Westerschelde dan wel , terwijl verlies van natuur niet eens duidelijk is vastgesteld !!
Hoewel nauwelijks besproken, spelen emoties die gepaard gaan met grootschalige natuurcompensaties, zoals ontpolderingen, bij de bevolking een belangrijke rol. De vraag is welk gewicht je aan deze emoties wilt toekennen.

7

Duidelijk is voor mij wel dat emoties die spelen bij mensen die generaties lang gewoond en gewerkt hebben op grond die dreigt te worden prijsgegeven aan de zee, met name in Zeeland, een grote rol spelen. Er wordt naar mijn mening veel te weinig rekening gehouden met deze menselijke emotionele belangen.

De toekomst van de Antwerpse haven is uiteraard economisch belangrijk. Echter na twee verdiepingen kun je, je afvragen of verdere verdieping zinvol en noodzakelijk is. Nu al zijn Antwerpse havenbedrijven hun belangen aan het afwegen. Een havenbedrijf gaat een belangrijk gedeelte van haar activiteiten reeds verplaatsen naar Vlissingen-Oost. Als je echt toekomstgericht denkt en beleid ontwikkelt is een verdere verplaatsing van de havenaktiviteiten van Antwerpen richting Scheldemonding en Belgische Noordzeehavens voor de hand liggend. De Westerschelde zal ook na verdere verdieping altijd een risicovolle en dure aan-en afvoerroute naar Antwerpen blijven !

Resumerend kom ik tot de conclusie dat verdere verdieping van de Westerschelde onnodig is en dat er geen steekhoudende argumenten zijn de vanwege reeds uitgevoerde verdiepingen vermeende verliezen aan natuurwaarden te compenseren. Ontpolderen is, ook vanuit de natuur geredeneerd, absoluut nooit te accepteren !!

In afwachting van uw reactie,

Hoogachtend, A. Rosendaal.

A. Rosendaal,
Bruggendijk 7,
4505 PP Zuidzande.
Tel: 0117-452850
Fax: 0117-450190

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 10 DEC 2003

DELTA N.V.

POSTADRES
Postbus 5048
4330 KA Middelburg

HOOFDKANTOOR
Poelendaelesingel 10
4335 JA Middelburg
Telefoon 0800 5150
Telefax 0118 88 21 00
www.delta.nl
info@delta.nl

BANKRELATIES
Postbank 49778
ABN-AMRO 51 04 60 739

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
ProSes
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

onze referentie	351 JTr/HJ 2003.1279
behandeld door	mw J.C.M. Traas
telefoon	(0118) 883229
fax	(0118) 882106
uw brief	-
bijlage(n)	-
onderwerp	Ontwikkelingsschets Schelde-estuarium

Middelburg, 8 december 2003

Geachte heer/mevrouw,

Naar aanleiding van de kennisgeving van de strategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium, berichten wij u het volgende.

Wij willen u wijzen op de aanwezigheid van verschillende kruisingen van kabels en leidingen in de Westerschelde. Bij een eventuele verbreding of verdieping van de Westerschelde dient hier rekening mee gehouden te worden. Een eventuele verlegging/omlegging van deze kabels en leidingen zal zeer hoge kosten met zich meebrengen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

ing. H. Janssen
Hoofd Algemene en Interne Zaken

K.v.K. Middelburg nr. 22031457
BTW nr. NL 8068.50.334.B01

DELTA Water
Bedrijf B.V.

POSTADRES
Postbus 5048
4330 KA Middelburg

HOOFDKANTOOR
Poelendaelesingel 10
4335 JA Middelburg
Telefoon 0800 5150
Telefax 0118 88 22 20
www.delta.nl
info@delta.nl

BANKRELATIES
Postbank 49778
ABN-AMRO 51 04 60 739

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
ProSes
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

onze referentie	930 Suyl/Suyl 2003.55
behandeld door	Dr. G.M.H. Suylen
telefoon	(0118) 88 29 37
fax	(0118) 88 22 20
uw brief	-
bijlage(n)	-
onderwerp	Reactie Kennisgeving S-MER Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium

Terneuzen, 17 december 2003

Geachte heer/mevrouw,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van de "Kennisgeving Strategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium, Nota bij de start van de procedure". Van harte onderschrijven wij de doelstellingen van dit planvormingsproces, waarin gestreefd wordt naar het ontwikkelen van projecten en maatregelen om de veiligheid, toegankelijkheid en natuurlijkheid van de Schelde te waarborgen, zaken niet alleen van groot economisch en maatschappelijk belang voor de regio, maar ook noodzakelijk voor het behoud van dit erkende internationale natuurgebied.

DELTA is gaarne bereid in samenwerking met andere betrokkenen haar bijdrage aan deze planvorming te leveren. Uiteraard zullen wij er als bedrijf ook voor waken dat de belangen van de drink- en industriewatervoorziening in Zeeland niet in het geding komen. Mocht bij de nadere detaillering van de projecten blijken dat er sprake is van negatieve effecten op onze bedrijfsactiviteiten, dan behouden wij ons het recht voor aan bepaalde maatregelen onze randvoorwaarden te verbinden. Verder gaan wij er van uit dat het Rijk zorgt voor een adequate schadecompensatieregeling voor, in verband met de realisatie van de plannen, noodzakelijke aanpassingen aan onze bedrijfsmiddelen en/of infrastructuur.

Graag attenderen wij u in dit verband op de DELTA belangen bij de verschillende maatregelen die zijn geselecteerd als voorbeeld voor het effectenonderzoek.

- Grootschalig uitpolderen van de huidige Braakman. In deze polder zijn de spaarbekkens en ons pompstation de "Braakman" gelegen, die de drink- en industriewatervoorziening voor een groot deel van Zeeuws Vlaanderen verzorgen. Wij vragen ons nu reeds af wat de gevolgen van deze maatregel voor de continuïteit en kwaliteit van onze voorzieningen zullen zijn, in

K.v.K. Middelburg nr. 21014934
BTW nr. NL 8068.50.334.B01

20.0041/12-02

930 Suyl/Suyl 2003.55

DELTA Water
Bedrijf B.V.

hoeverre er kans is op verzilting van het water in de bekkens, op instabiliteit van de bekkendijken en de grond waarop ons pompstation is gebouwd, en welke compenserende maatregelen er nodig zijn om een ongestoorde levering van onze producten te garanderen.

- Uitpolderen van de Hedwige-, Prosper- en Doelpolder en afgraven hoogste delen van Saeftinghe en verdiepen hoofdgeulen. Aan de rand van het Sieperdaschor ligt een leidingenstrook van ca 25 ha (ook wel "Gasdam" genoemd, kadastraal bekend gemeente Hulst, sectie U, nummer 10), waarin verschillende kabels en drink- en ruwwater transportleidingen van ons bedrijf zijn gelegen. Wij gaan er van uit dat in de planvorming aandacht wordt besteed aan voorzorgsmaatregelen om instabiliteit van deze strook en daarmee kans op leidingbreuk (met o.a. als gevolg dat Zeeuws Vlaanderen zonder water komt te zitten) te voorkomen.
- Overschelde. Een aantal belangrijke drink- en ruwwater transportleidingen van DELTA kruisen dit op de lange termijn geplande verbindingskanaal tussen de Wester- en Oosterschelde. Ongeacht de uiteindelijke locatie van dit kanaal zullen bedoelde leidingen moeten worden verlegd. Wanneer het kanaal ter hoogte van Bath zou worden aangelegd, zal tevens rekening moeten worden gehouden met de verplaatsing van een opjaagstation van DELTA bij Bath.

Wij vertrouwen erop dat wij u met deze informatie van dienst zijn geweest en gaan er van uit dat u hiermee in de planvorming en het opstellen van de maatschappelijke kosten-baten analyse rekening houdt.

Met vriendelijke groet,

Dr. G.M.H. Suylen
Stafmedewerker Water

20.0011/12.02

Kapelle, 9-12-2003 9

Aan : Inspraakpunt Verkeer &Waterstaat
ProSes
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Van : Hr. A.E.J. Reimerink
Vroonlandseweg 134
4421 BX Kapelle

Betreft : Zienswijze Strategisch MER Schelde Estuarium

Geachte mevrouw / mijnheer,

graag maak ik gebruik van de mogelijkheid om mijn zienswijzen en vragen kenbaar te maken.

1. In de uit te voeren studies wordt nu uitgegaan van zeespiegel-stijging als gevolg van het broeikaseffect. Maar geen aandacht lijkt besteed aan de mogelijke komst van een (mini)ijstijd als gevolg van het afnemen of wegvallen van de "warme-golfstroom", zie bijlage 1.

2. In de uit te voeren studies wordt uitgegaan van verbreding van het estuarium als oplossingsrichting voor de beheersing van de getijde-energie. Een andere optie, het verlengen van het estuarium richting de Vlakte van de Raan, wordt in een vroeg stadium als niet aantrekkelijk verder buiten beschouwing gelaten. Mijns inziens kan juist het gebruik van de Vlakte van de Raan hier kansen bieden voor :
   a. getijde-energie beperking door de verkleining van de trechteropening en de verlenging van het estuarium.
   b. het uitvoeren van een "Noordwesterstorm-pomp", zie bijlage 2. waardoor mogelijk kan worden afgezien van het Overschelde-projekt ter beveiliging tegen stormvloeden.
   c. het combineren van a. en b. met natuurontwikkeling van het zo ontstane intergetijdengebied.

3. Een optie waarbij het havengebied van Antwerpen wordt ondergraven voor een GOG (de haven-installaties en -gebouwen staan op palen in het GOG) moet in het onderzoek worden betrokken. Dit is des te aantrekkelijker omdat van nature een waterstand in dat GOG van –2m20 NAP door laagtij kan worden gerealiseerd.

4. Niet alleen in de MKBA, maar ook in de S-MER moet onderzocht worden wat de consequenties van het "voorhaven-concept" zijn, juist ook als de infrastructuur niet toereikend is. De gevolgen van benodigde aanpassingen van de infrastructuur zijn een direct gevolg van de keuze van de voorhavenoptie. Pas uit "het hele plaatje" is de beste optie te kiezen. Bovendien voorkomt dit een voldongen-feiten gevolgen-oplossing.

5. Is bij het Overschelde-concept voldoende rekening gehouden met het ontbreken van een laagtij voorafgaand aan een stormvloed (zoals in 1953), met andere woorden: kan met voldoende zekerheid een stormvloed 25 uur van te voren worden voorspeld? (ik neem aan dat elke achteraf onterechte afsluitingen van de Oosterscheldekering tot grote commotie en daardoor afnemende veiligheid leidt).

6. Stormvloed en regen-geïnduceerd-hoogwater kunnen mogelijk worden bestreden met een of meer "waterjet-keringen", zie bijlage 3. Een haalbaarheids-studie kan vooraf gaan aan een MER.

7. Mogelijk kan getij-energiereductie worden gevonden in getijde-elektriciteits-opwekking. Bijvoorbeeld door generatoren in de diepe stroomgeulen onder de kielspeling. (misschien kan een generator zelfs in omgekeerde richting –als pomp– werken en zo een stormvloed helpen te keren).

9

Mocht een en ander nadere toelichting behoeven, dan ben ik doorgaans thuis te bereiken op telefoonnr.: 0113-340326 of e-mail : tonreimerink@hetnet.nl. (ik licht m'n e-mail soms maar eens per 2 weken).

Hoogachtend,

A.E.J. Reimerink

PS: Mijn eventuele intellectuele rechten van de Noordwesterstormpomp en Waterjet-kering draag ik hierbij over aan de Nederlandse Staat.

(Mini) ijstijd

Eind oktober of begin november zond de BBC-tv het programma Horizon uit, waarin een aantal wetenschappelijke waarnemingen werden gecombineerd. Daaruit kon worden afgeleid dat het op korte termijn (20 jaar) al kan komen tot een (mini) ijstijd.

Ik geef u hieronder mijn zeer beperkte samenvatting (van wat ik mij herinner) van de waarnemingen en daarna (bij wijze van mijn brainstorm) een aantal mogelijke consequenties voor de Westerschelde.

1. Ten noorden van Schotland ligt een drempel op de oceaanbodem waar metingen worden gedaan naar stroming, temperatuur en saliniteit van het water dat van de warme-golfstroom terugkeert naar de evenaar. Uit die metingen blijkt dat de saliniteit afneemt door zoetwater van afsmeltend ijs. Hierdoor zakt het afgekoelde water minder gemakkelijk naar de bodem en wordt de "conveyorbelt" vertraagd. De stroomsnelheden zijn al aanmerkelijk (20%?) verlaagd.

2. In het ijs van Groenland worden ijsboringen gedaan en uit de daaruit genomen monsters bleek dat ijstijden niet alleen op een lange tijdschaal voorkomen maar ook op korte, met zeer abrupte overgangen. Vooral de sterke afkoeling kon zich in enkele jaren manifesteren.

De conclusie was dat West Europa mogelijk aan de vooravond van een ijstijd staat door het wegvallen of sterk verminderen van de invloed van de warme golfstroom.

De gevolgen die ik daaruit zie zijn:
1. de bereikbaarheid van Antwerpen als zeehaven wordt in de winter bedreigd uit een onverwachte hoek. De Schelde vriest misschien dicht gedurende de wintermaanden.
2. West Europa krijgt koudere winters en latere lentes.
3. de landbouwopbrengsten nemen af door een korter seizoen. (uitgepolderde polders hebben we misschien nog hard nodig).
4. visvangst neemt af door korter seizoen (en wegtrekken van de vis naar warmer oorden?)
5. zeeweringen moeten ijsgangbestendig worden.
6. Amerika krijgt meer wervelstormen doordat de Atlantische Oceaan z'n warmte niet meer kwijt kan aan de golfstroom.

Het lijkt mij van belang dat verificatie plaatsvindt.

Noordwesterstorm-pomp.

Overwegende dat:
De stormvloeden waartegen wij ons wapenen worden veroorzaakt door wateropstuwing op de Noordzee door noord-wester-storm .
Hoe harder de NW-storm, hoe hoger het water. Andere windrichtingen geven geen gevaarlijke verhoging.

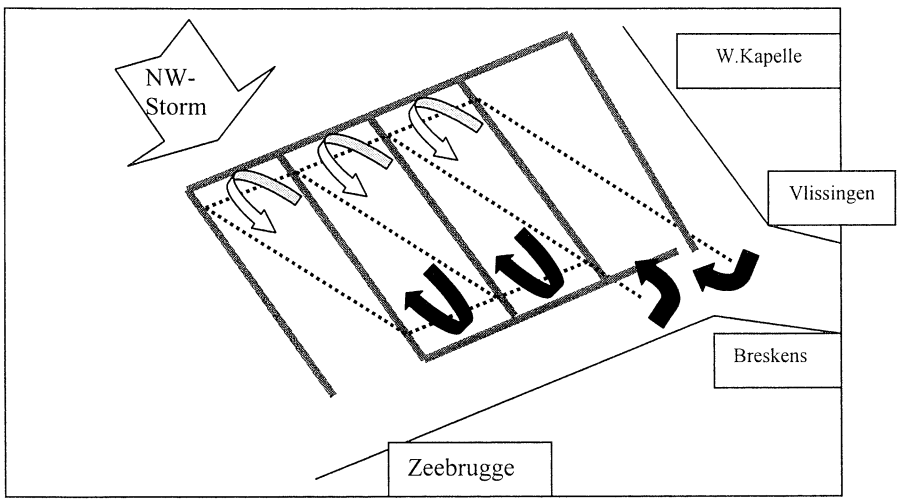
De Noordwesterstorm-pomp is een pomp (naam en principe door mij bedacht) die wordt aangedreven door de wind uit het noordwesten, die sterker pompt naarmate er hoger water en meer wind is en die geen bewegende delen bevat.

De pomp is opgebouwd uit de volgende delen: (zie schets)
Een ringdijk (groene lijnen) op de Vlakte van de Raan en Deurloo in ruitvorm op korte afstand van de kust van Walcheren en Zeeuws-Vlaanderen, maar de scheepvaartroutes vrijhoudend. Een ruime opening in de zuidwest hoek (bij Zeebrugge) zorgt voor de waterafvoer.
Op de bodem van deze ruit liggen van zuidoost naar noordwest enkele parallelle (betonnen) kokers (stippellijnen). Daarop liggen langsdijken (groen) en een zandpakket voor de natuurontwikkeling. (Het rechter omdijkte vlak is niet gebruikt door de pomp, maar dient ter beperking van de watertoevloed).

De werking bij hoog water en noordwesterstorm is als volgt:
Het water uit de huidige monding van de Westerschelde wordt door de eerste koker ondergronds zonder windhinder naar het noordwesten geleid.

Daar komt het water aan het oppervlak en wordt door de wind in zuidoostelijke richting gestuwd.

Daar gaat het "ondergronds" in de tweede koker , die het water weer naar noordwest geleidt.
Daar komt het in het volgende open kanaal terecht, waar het weer wordt voortgestuwd,
enz. totdat voor Zeebrugge het laatste kanaal uitstroomt in zee.



Waterjet vloedkering / afvoerbooster.

Door de strategische opstelling van een aantal waterjet-systemen in de stroomafwaartse richting van de rivier kan een vloed-barriëre worden opgewekt die, bij dreigend te hoog water, voor beperking van het hoogwater in het stroomopwaarts gelegen deel van de rivier zorgt.

De gedachtegang is als volgt:

Waterjet vloedkering

De energie van de vloedgolf wordt in geval van dreigende overstroming vanaf een vroeg tijdstip tegengewerkt door de energie van de waterjets. Weliswaar zal stroomafwaarts van de jets een extra staande golf ontstaan door de botsende watermassa, maar dit is niet wezenlijk anders dan wanneer een solide vloedkering in de vorm van een deur o.i.d. voor de botsing zorgt.

Afvoerbooster

Bij grote waterhoogten als gevolg van overvloedige regenval kunnen dezelfde waterjets worden ingezet om voor algemene verlaging van de benedenstroomse waterstanden te zorgen en voor beperking van de getijde-golf, zodat de rivier een kunstmatig groter verval kent, wat het debiet vergroot, en daarmee de bovenstroomse waterstanden verlaagt.

De grote scheepvaart zal nauwelijks hinder ondervinden van de jets in werking. De scheepvaart kan vroegtijdig gewaarschuwd worden.

Wel kan de turbulentie, die ontstaat als gevolg van de werking van de jets, voor de natuur en de morfologie voor problemen zorgen.

10

Hulst

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 12 DEC 2003

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
t.a.v. Proses

Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Uw kenmerk	Ons kenmerk	Bijlagen
ProSes/BM 00008774	FTE/03/11267	-
Behandeld door	**Doorkiesnummer**	**Datum**
A.A.M. Totté	(0114) 389251	5 december 2003

Onderwerp
Inspraak S-MER Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium

Verzenddatum
11 DEC. 2003

Geachte heer/mevrouw,

Na het afsluiten van het Strategisch MER zal het samenhangend pakket van te nemen maatregelen en processen opgenomen worden in de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium. In uw begeleidende brief merkt u terecht op dat die maatregelen niet alleen een oplossing moeten bieden voor de problemen in het estuarium , maar ook maatschappelijk haalbaar moeten zijn.

In dat kader vestigen wij er met nadruk uw aandacht op dat in 1996 toen het Herstelplan Natuur Westerschelde en het opstellen van een "Langetermijnvisie" aan de orde waren de gemeenteraad een duidelijk standpunt heeft ingenomen.
In het kort kwam dit er op neer dat de gemeenteraad binnendijkse maatregelen, zeker in de vorm van ontpoldering (thans uitpoldering genoemd) afwees.
Naast landbouwkundige, Economische, Ecologische en Landschappelijke aspecten lag met name het ontbreken van enig maatschappelijk draagvlak voor de toenmalig ideeën ten grondslag aan deze visie.

Thans staan we dus aan de start van het proces dat moet leiden tot het realiseren van de streefbeelden uit die Langetermijnvisie.
Met belangstelling hebben we kennis genomen van de voorgenomen activiteiten die moeten leiden tot een betere bescherming tegen overstromen en het optimaliseren van de toegankelijkheid van het havengebied van Antwerpen.
Onze reactie op de thans voor liggende kennisgeving, richt zich echter met name op de activiteiten die gericht zijn op ecologisch herstel en meer ruimte voor natuurlijke processen in het Scheldestuarium.

Sinds juni van dit jaar beschikken we over het Voorstel voor natuurontwikkelingsmaatregelen ten behoeve van de op te stellen Ontwikkelingsschets 2010 voor het Schelde-estuarium. Deze schets omvat een breed scala aan mogelijk in het estuarium te nemen maatregelen en processen.

Sector Ruimte

Grote Markt 21 4561 EA Hulst
Postbus 49 4560 AA Hulst
URL http://www.gemeentehulst.nl
Email: fte@gemeentehulst.nl

Telefoon (0114) 38 90 00
Telefax (0114) 31 46 27

Banken

Postbank 46514
ABN/Amro 47.55.25.388
BNG 28.50.04.271
Rabobank Hulst 15.07.39.400
Rabobank Kl'zande 33.26.05.493

Ze overstijgt de ambities van het Herstelplan Natuur Westerschelde uit 1996. Beperkte de "uitpoldering" zich destijds in de regio nog tot de Hellegatpolder en de Koningin Hedwigepolder, thans is er sprake van een breed scala aan procesgerichte maatregelen, die ruimte zouden moeten bieden aan de rivier, op het grondgebied van de gemeente Hulst.
Met name het planalternatief B met de wat meer kleinschaligere maatregelen, in de vorm van uitpolderen en aanleg van natte natuur, kan nogal wat ingrepen op het bestaand grondgebruik in diverse in de gemeente Hulst gelegen polders met zich brengen.

Enkele van die maatregelen zullen in het kader van het Strategisch MER op hun effecten worden onderzocht. Ook de in de gemeente Hulst gelegen Molenpolder is hiervoor geselecteerd.
In planalternatief B is deze polder samen met Knuitershoek, Perkpolder en de polder oostelijk van de veerhaven als locatie no 18 opgenomen.

In dit kader vragen wij uw aandacht voor het Natuurcompensatieprogramma Westerschelde. In de desbetreffende bestuursovereenkomst zijn de veerhaven en het veerplein Perkpolder opgenomen als te ontwikkelen buitendijks project. Daarnaast is het de bedoeling om de oostelijk van de veerhaven gelegen polder bij het project te betrekken. Op dit moment moet men nog kiezen tussen het ter plaatse ontwikkelen van schor en slik onder directe invloed van de Westerschelde of het realiseren van zoute natuur in die polder door het aanbrengen van een doorlaatmiddel.
Ten aanzien van een gedeelte van de in het Planalternatief B in locatie 18 opgenomen gebied zijn er dus al plannen voor natuurcompensatie in een vergaand stadium van ontwikkeling.

In maart 2003 is de Westerscheldetunnel in gebruik genomen. De veerdiensten kwamen daarmee te vervallen. Het wegvallen van economische bedrijvigheid en de daarmee gepaard gaande directe en indirecte werkgelegenheid was het gevolg.
Op dit moment is het realiseren van compenserende alternatieven dan ook speerpunt van het gemeentelijk beleid.
Het gebied Perkpolder en omgeving is dan ook een prominent onderdeel van de ontwikkelingsvisie die we op dit moment opstellen en waarin een kansenkaart aangeeft welke potenties en kansen aanwezig zijn.
In de directe omgeving bevinden zich reeds veel recreatieve elementen. Die potentie wordt onvoldoende benut. Met name qua dag- en verblijfsrecreatie kan er nog veel verbeterd worden. Door de ligging tussen de industriegebieden Antwerpen en Gent/Kanaalzone heeft ook de woonfunctie al dan niet in combinatie met recreatieve-ontwikkelingen potentie.

De kansenkaart voor het meest noordelijk gedeelte van de gemeente Hulst geeft dan ook mogelijkheden aan op het gebied van wonen (al dan niet aan water), grootschalige recreatie terreinen (golfbaan), schaalvergroting bestaande campings, bebossing en een jachthaven.
Vanuit de kern Kloosterzande, richting veerhaven kunnen dergelijke initiatieven op elkaar afgestemd en eventueel gekoppeld worden.
Projecten in de Molen- en Perkpolder e.o. zoals voorgesteld in het "Natuurcompensatieprogramma Westerschelde" en het Voorstel voor natuurontwikkelingsmaatregelen ten behoeve van de Ontwikkelingsschets 2010 kunnen, door het creëren van binnendijks ge-

relateerde natuur, positief bijdragen aan de door ons in het gebied beoogde ontwikkelingen.
In dit kader noemen wij ook nog een recent initiatief van Rijkswaterstaat t.w. het innovatieve project "Dijk met Bereik" dat in relatie tot de integrale visie Deltawateren "De Delta in Zicht" wordt uitgewerkt. Dit project voorziet in een pilot die uiterlijk in 2008 dient te zijn uitgevoerd. Zowel het oostelijk van de veerhaven Perkpolder gelegen poldertje als projecten in en om de Molen- en Perkpolder bieden mogelijk om deze pilot te realiseren.

Uit het bovenstaande kunt u afleiden dat wij bereid zijn om positief mee te denken over natuurcompensatie in het desbetreffende gebied.
Wel koppelen we daar zeer nadrukkelijk de voorwaarde aan vast dat de gemeente mogelijkheden moet verkrijgen om de hierboven geschetste ontwikkelingen op het gebied van wonen en recreatie te realiseren.
Planonderdelen uit de ontwikkelingsvisie gemeente Hulst, natuurcompensatiemaatregelen en de pilot Dijk met Bereik zullen in samenhang uitgewerkt en uitgevoerd dienen te worden. Alleen als de natuurcompensatie een toegevoegde waarde betekent voor de gemeentelijke plannen en daarmee een impuls geeft aan de economische ontwikkeling van het gebied zal er sprake kunnen zijn van het zo noodzakelijk maatschappelijk draagvlak waar wij u in het begin van onze brief op wezen.

Ten aanzien van de overige procesgerichte maatregelen en projecten uit zowel Planalternatief A als B neemt de gemeente Hulst een terughoudend standpunt in en wijst deze vooralsnog, zeker als het binnendijkse maatregelen betreft, nadrukkelijk af.
Gelet op zowel landbouwkundige, economische, ecologische en landschappelijke aspecten hebben deze plannen zonder meer een verlies aan waarden en ontwikkelingsmogelijkheden tot gevolg. Wij missen een meerwaarde voor de gemeente en haar inwoners. Ook is er geen sprake van enige relatie met een ontwikkeling of versterking van de plaatselijke economie of leefbaarheid in het betrokken gebied.

Resumerend neemt de gemeente Hulst, zij het nadrukkelijk onder het gemaakte voorbehoud, een positieve grondhouding aan ten aanzien van ontwikkelingen in het gebied Knuitershoek/Molenpolder/Perkpolder en omgeving. Ten aanzien van de overige projecten en maatregelen is er geen sprake van gemeentelijke medewerking en zullen we alles in werk stellen om verdergaande ingrepen in de structuur van het gemeentelijk grondgebied te voorkomen.
Een uitzondering op dit standpunt geldt wellicht voor het aanleggen van een suatiesluis bij de Hellegatpolder. In samenhang met het creëren van bufferruimte voor retentie bij het gemaal ter plaatse, en de aanleg van natuurvriendelijke oevers in de achterliggende waterlopen kan een dergelijke voorziening immers leiden tot recreatief gebruik van het tussen het "Hellegat" en de "Vogelkreek" gelegen gebied.
Er is dan weer sprake van een meerwaarde voor de directe omgeving en daardoor zicht op maatschappelijk draagvlak voor de gedachte ingreep.

Hoogachtend
Burgemeester en Wethouders van Hulst,
De Secretaris, De Burgemeester,

VERENIGING
REDT DE KALOOT
Correspondentie-adres
Ring 22
4455 AE Nieuwdorp
Tel. 0113-613680 na 18.00 uur
fweers@zeelandnet.nl
www.dekaloot.nl

11

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 15 DEC 2003

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Proses
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Nieuwdorp, 12 december 2003

Betreft: Inspraak Strategische Milieueffectrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium

Geachte dames, heren,

Hieronder treft u het commentaar van de Vereniging Redt de Kaloot.

Voorop dient te staan dat het Schelde-estuarium als natuurgebied behouden blijft ondanks economische ontwikkelingen.
De Europese Commissie geeft aan dat de natuurlijke waarden versterkt dienen te worden en daar waar ingrepen noodzakelijk zijn deze vooraf gecompenseerd worden naar grootte en waarde van datgene dat door de ingreep dreigt te verdwijnen.
Een en ander word naar de Nederlandse overheid nog maar weer eens pijnlijk duidelijk gemaakt in de tweede ingebrekestelling ten aanzien van compenserende maatregelen in het Westerschelde-estuarium, na de vorige verdieping. Binnendijkse natuurverbeteringen of toepassingen buiten de regio van het Westerschelde-estuarium, kunnen niet als passende compensatie worden geteld.

De vraag is, moeten we wel blijvend toegeven aan de ongebreidelde ruimtehonger van de haven van Antwerpen?
Is het nog niet genoeg dat rechter en linkeroever reeds zijn volgebouwd tot aan de Belgisch – Nederlandse grens? Moet ook nog het laatste dorp en polderruimte op de linkeroever geofferd worden aan dit kannibalisme?
Gelukkig heeft de Raad van State de landhonger van hetzelfde bedrijf dat Doel van de wereldkaart wil doen verdwijnen een halt toegeroepen in het havengebied Vlissingen-Oost in Zeeland.
Bijna was weer een groot stuk natuur, een belangrijk recreatiegebied voor bewoners uit Zuid-Beveland en tevens een uitzonderlijk zeldzaam geologisch fenomeen aan de Westerschelde opgeofferd aan dit havenbedrijf.
Gelukkig heeft de uitspraak van de Raad van State dit zo goed als onmogelijk gemaakt.
Ook de Europese Commissie zal zich ten aanzien van Habitat en Vogelrichtlijnen streng houden aan de daarin bepaalde regels, zo heeft men ons mondeling verzekerd.

VERENIGING
REDT DE KALOOT
Correspondentie-adres
Ring 22
4455 AE Nieuwdorp
Tel. 0113-613680 na 18.00 uur
fweers@zeelandnet.nl
www.dekaloot.nl

11

Uiteraard wil men in de havens steeds meer economische expansie, het containervervoer is immers booming business. En als we dat willen moet dat dan steeds maar weer gaan ten koste van grote ingrepen in de natuur?
Is het niet beter ons af te vragen, waar de grenzen van dit alles liggen?
Moet er niet juist een beperking van maximale diepgang worden opgelegd in het zo kwetsbare Westerschelde-estuarium?
Een natuurlijk geulen en platenstelsel is immers veel veiliger voor het achterland dan een verdiepte geul, die de stroomsnelheid alleen maar doet toenemen.
De Westerschelde hoeft niet op slot, maar er moet wel een hanteerbare sleutel komen om als het nodig is er aan te draaien om er over te waken dat we het niet meer in de hand kunnen houden.
De uitbreiding naar meer bij de Noordzee gelegen havens is geen alternatief. Dit blijkt onder meer uit de onoplosbare overlast die ontstaat vanwege het vervoer langs het spoor en over de weg.
Ook tengevolge van meer naar zee gelegen voorhavens zal de vervoerstoename van meer kleinere z.g. shuttle schepen niet bijdragen aan veiligheid en milieuvriendelijkheid op de Westerschelde.
De keuze is duidelijk ofwel de nodige beperking opleggen aan de grootte van doorvarende schepen richting Antwerpen of kiezen voor het wegnemen van de laatste belemmeringen (drempels) in de vaarroute.
Als voor het laatste gekozen wordt zal men (vooraf) rekening moeten houden met de daaraan verbonden verplichte compensatie. Eventuele andere problemen zoals overstromingsgevaar zullen adequaat moeten worden opgelost. De oplossingen, die hiervoor hanteerbaar zijn, zoals de overschelde, ontpoldering en gecontroleerde overstromingsgebieden, dienen zorgvuldig te worden afgewogen en mogen niet ten laste komen van de overheden die deze gebieden beheren maar zoals normaal geldt, de vervuiler betaalt, ofwel in deze situatie diegene die van deze totale ingreep het meeste baat heeft zal ook de grootste kosten moeten dragen.

Vertrouwende u hiermee van dienst te zijn geweest, verblijven wij,

Hoogachtend,

Vereniging Redt de Kaloot

i.o. F. Weers, secretaris

P.H. de Dreu, voorzitter

12

Stichting
„De Levende Delta"

Secretariaat: Weegbreepad 34
4461 ML Goes
Dossiernr. KvK Middelburg 22045895
Bank Rabo Beveland, rek.nr. 34.60.15.391

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 15 DEC 2003

Inspraakpunt V/W Proses
Postbus 30316
2500 GA DEN HAAG

Goes/Rilland, 10 december 2003

Geachte dames en heren,

Hieronder geven we U namens de "Levende Delta" onze zienswijze op de ontwikkelingsschets Westerschelde 2010. Voor nadere info over onze Stichting verwijzen wij naar bijgevoegde folder.

Het reeds jarenlange verontrusten van de Zeeuwse bevolking inzake de verdiepingen van de Westerschelde en de daaraan verbonden compensatiemaatregelen door middel van ontpolderen dient gestopt te worden en wel zo snel mogelijk

De Belgische overheden hebben immers in de afgelopen decennia nagelaten een nationaal havenbeleidsplan op te stellen. De havenbesturen van Antwerpen, Gent en Zeebrugge voeren allen hun eigen beleid. Het ontbreekt België c.q. Vlaanderen aan visie tot hun eigen schade en schande.

De ontwikkelingen van de Antwerpse haven e.a. is in de laatste twintig jaar spectaculair geweest. Voor deze zogenaamde "inlandhaven" was en is te voorzien dat men voor een onoplosbaar probleem komt te staan. Men heeft niets geleerd van bijvoorbeeld de Maasvlakte.

De beveiliging van de regio achter de dijken in België (zie Sigmaplan) was 1 op 70, terwijl de norm in Nederland gesteld is 1 op 4000. Bekend is dat inmiddels de norm in België bijgesteld wordt naar 1 op 1000. Derhalve een totaal andere benadering in vergelijking met Nederland. In Nederland zijn in het kader van de Deltawet zowat alle dijken op Deltahoogte en voortdurend goed onderhouden.

Een verdere verdieping van de vaarweg in de Westerschelde tot 13 meter is ontoelaatbaar en politiek en maatschappelijk ontoelaatbaar. In Nederland en vooral in Zeeland ontbreekt daartoe enig draagvlak. Het is merkwaardig dat overheidsdiensten en onderzoekers spreken van de rivier de Westerschelde. De getijdebewegingen 2 x per dag maken het voor een ieder duidelijk dat hier sprake is van een zeearm. De invloed van de zee is in dit estuarium zeer groot. De verhouding afvoer Scheldewater ten opzichte van de vloedbeweging verhoudt zich 1 : 200. Men kan dus met voldoende nuance spreken van een rivier Antwerpen-Gent, de zogenaamde Zeeschelde. Het betreft bovendien zout water.

Veiligheid is niet gediend met een verdere verdieping van de Westerschelde. Integendeel, de hoeveelheid vloedwater neemt vanzelfsprekend toe alsmede ook de snelheid van de vloedgolf. Hoe dan ook leidt verdieping tot een hogere golfoploop, met

name in het Nauw van Bath en het traject vanaf de grens naar Antwerpen. De aanvoer van sediment vanuit zee neemt toe en maakt intensiever baggerwerk noodzakelijk. Met name hinder voor de scheepvaart Geul van Ossenisse – nabij de platen van Valckenisse – Nauw van Bath enzovoort is daarvan het gevolg.

De grote containerschepen (>250 meter) vinden bij toegenomen stroomsnelheden hinder bij het manoeuvreren, zoals helaas regelmatig is gebleken. Hoelang gaat deze "kruik"te water voor hij barst?

Onze opvatting is dat 90% van de zeescheepvaart met de huidige diepte normaal afgewikkeld kan worden. Men zal dus voor de grotere schepen voor nu en in de toekomst een alternatieve los- en laadfaciliteit moeten realiseren in de voorhavens met name Zeebrugge en Vlissingen. Beter gebruik maken dus bij de overslag van de ontwikkelingen bij de binnenscheepvaart en kustvaart. Algemeen is bekend dat vervoer per schip aanmerkelijk goedkoper is dan vrachtwagens en milieuvriendelijker en veiliger.

Zeespiegelrijzing

Wetenschappers zijn het nog verre van eens op welke wijze en binnen welk tijdsbestek of zelfs überhaupt er een substantiële stijging van het zeewaterniveau zal plaatsvinden. Er ontbreekt een integrale studie voor het Noord-West Europese gebied. Om de juistheid van die bewering te toetsen zal er dus een Europees onderzoek opgestart moeten worden. Tot nu toe neemt de demagogie ter zake de overhand. Wel is bekend dat de westelijke veengebieden in Zuid- en Noord-Holland en Utrecht onderhevig zijn aan geconstateerde bodemdaling. In Zeeland en West-Brabant doet zich een dergelijk fenomeen niet voor.

Nadelige effecten van de eerdere verdieping op de morfologie van de Westerschelde zijn nauwelijks of geheel niet bekend. Sterker, van verlies van echte natuur- en milieuwaarde is zelfs volgens RWS geen sprake. Een meerjarenstudie is aan te bevelen, waarmee de gevolgen voor de natuur in beeld kunnen komen. Wij betwijfelen of er eerder een nulfase is ingesteld ofwel of er voldoende referentiekaders zijn.

Conclusie

Ons alternatief bestaat uit het volgende:

- Houd de huidige diepte van de vaarweg Westerschelde op niveau door middel van baggeren en routebeveiliging.
- De stortlocaties moeten verder zeewaarts worden gevonden.
- Beveiliging c.q. bescherming van schorren en slikken door middel van kunstwerken zoals beschoeiing, strekdammen etcetera.
- Handhaving van nevengeulen zorgen voor ontlasting van de hoofdgeul en veroorzaakt vervolgens meer dynamiek in het estuarium.
- Grenzen stellen aan de zeescheepvaart met betrekking tot diepgang en tonnage naar de "inland haven" Antwerpen.
- Studie en ontwikkeling van de voorhavens voor de grootste containerschepen, te weten Vlissingen en Zeebrugge ofwel Duinkerken. Tevens onderzoek naar vervoer van containers vanaf en naar de voorhavens zoals genoemd door middel van rail-, binnen- en kustvaart. Goederenspoorlijn Zeebrugge-Gent-Antwerpen.

12

- Kosten- batenanalyse verdieping Westerschelde versus verbetering infrastructuur in Vlaanderen zoals rail- en kanaalverbindingen. B.v. Goederenspoorlijn Zeebrugge – Gent – Antwerpen – achterland.
- Met betrekking tot Vlissingen-Oost zij opgemerkt dat verdieping van de spoorlijn ter plaatse zoals Goes – Kapelle – Krabbendijke en eventueel Rilland in het geval de W.C.T. tot ontwikkeling komt, aan de orde moet komen. Een studie daartoe verdient aanbeveling.
- België c.q. Vlaanderen zal hard moeten werken aan een beveiliging en natuurcompensatie (potpolders etc.) in het gebied van de Zeeschelde.
- Op een van de zandplaten in de Westerschelde kan natuurcompensatie voor o.a. verlies van ondiep water worden gevonden door verhoging (zelfs eiland) van één of meerdere zandplaten.
- Binnendijks kan o.i. alleen natuurcompensatie worden gevonden door opknappen van welen en kreken en door gebruik van zeer marginale landbouwgronden, verkregen op vrijwillige basis, uiteraard met instandhouding van alle (Delta)dijken.
- Het idee van de "Overschelde" kan wat ons betreft reeds nu naar het archief al was het alleen maar vanwege de enorme landschappelijke ingreep, de enorme kosten en de bedreiging van de schone Oosterschelde.

Tenslotte kunnen we U melden dat reeds **duizenden mensen** hun sympathie bij ons hebben betuigd met ons verzet met name ten aanzien van de ontpolderingsplannen. U hoort daar t.z.t. méér over.

Hoogachtend,

Drs H. Eversdijk, voorzitter

Ing. S. Duvekot, secretaris

c.c. Bestuursleden Levende Delta
Donateurs Levende Delta
G.S.
RWS
Westerscheldegemeenten
Waterschappen
Reformatorisch Dagblad
P.Z.C.
BN "De Stem"
Omroep Zeeland

12

Ook de steden

Vanouds zijn stad en platteland in Zeeland sterk met elkaar verbonden. Ze leven steeds in een hechte symbiose. De stedeling heeft in Zeeland groot belang bij een mooi en vitaal platteland. Daarom zijn ook de stedelingen zo van harte welkom als donateur, daarom zit er ook een "echte" stedeling in ons bestuur.

Het bestuur

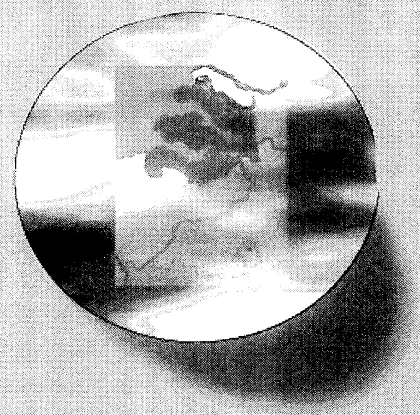
Het algemeen bestuur van "De Levende Delta" bestaat uit de volgende leden:

1. Drs. H. Eversdijk, lid 1e kamer Staten Generaal, voorzitter, te Rilland.
2. Ir. D. j. van der Have, oud-directeur Royal Van der Have, vice-voorzitter, te Kapelle.
3. S. Duvekot, oud-directeur Wilhelminapolder, secretaris, te Goes.
4. Mw. mr. S. van 't Westeinde, wethouder en gezworene, penningmeester, te Goes.
5. Ing. baron A. Collot d'Escury, oud-dijkgraaf, lid, te Kloosterzande.
6. W. van Gorsel, landbouwer, ZLTO Oost-Zuid-Beveland, lid, te Rilland.
7. B. IJsebaert, landbouwer, lid, te Axel.
8. Ing. K. P. Janse, oud-voorzitter Wilhelminapolder, lid, te Zoetermeer.
9. A. Lampert, landbouwer, oud-wethouder, lid, te Biggekerke.
10. H. C. van der Maas, landbouwer, oud-voorzitter ZLM, lid, te Kats.
11. L. J. Klompe, landbouwer, lid, te Dreischor.
12. Ing. L. de Oude, beëdigd rentmeester en register taxateur, lid, te St. Philipsland.
13. M. Smakman, ondernemer, lid, te Middelburg.
14. M. Sinke, landbouwer en gezworene, lid, te Krabbendijke

Als adviseurs treden op:
A. Dirkzwager, oud-directeur Royal Van der Have te 's-Heer Hendrikskinderen.
Ing. P. van der Maas, oud-hoofdambtenaar Waterschap te Kortgene.
C. J. van der Liere, burgemeester gemeente Noord-Beveland, te Wissenkerke.

Zodoende zijn alle regio's van onze provincie in het bestuur vertegenwoordigd en heeft elke regio zijn aanspreekpunt. De nummers 1 t/m 4 van het Algemeen Bestuur fungeren als dagelijks bestuur.

Stichting "De Levende Delta"



secretariaat:
Weegbreepad 34
4461 ML Goes

Stichting "De Levende Delta"

van belang voor elke Zeeuw

De stichting "De Levende Delta" is ontstaan onder de naam "De Levende Schelde" en is gevolg van de breed heersende onvrede over de eenzijdige natuur/milieu-benadering van de ontpolderingsplannen als gevolg van de verdieping van de Westerschelde. Nog steeds blijft onze stichting strijden tegen de ontpoldering als vorm van natuurcompensatie.
Al lijkt dit onderwerp niet meer zo actueel, toch blijft voortdurende waakzaamheid nodig!

Verbreden van de doelstelling

Omdat onze stichting steeds meer vragen om advies en hulp kreeg over kwesties die met name het Zeeuwse platteland betreffen en die dus veel verder gaan dan de Westerscheldeproblematiek, heeft het bestuur besloten om taken en inspanningen ook statutair te verbreden en te verdiepen. Vandaar de nieuwe naam "De Levende Delta". Die vragen om advies en hulp betreffen zéér uiteenlopende onderwerpen als ruilverkavelingen, de ontwikkelingen rond het Veerse Meer, het aanwijzen tot natuurgebieden, het beperken van ontplooiingsmogelijkheden voor de dorpen, enzovoort, enzovoort!

Historisch besef

Zeeland is stukje bij beetje opgebouwd en gestoffeerd door vele generaties Zeeuwen. We mogen trots zijn op dit erfgoed! De stichting "De Levende Delta" ziet het dan ook mede als haar taak dit erfgoed levend en levendig te houden. Nadrukkelijk betekent dit ook dat boeren, tuinders, vissers en alle anderen op een effectieve manier de kost kunnen verdienen, zonder voortdurend aan beperkingen en betuttelingen te worden onderworpen door een eng keurslijf via de Ruimtelijke Ordening. Ook het echte "Zeeuws Eigene" staat dus bij de stichting hoog in het vaandel, maar dat betekent ook dat Zeeuwen en diegenen die Zeeuw zijn geworden uitgenodigd worden dit mede uit te dragen!
Alle delta-bewoners zijn belanghebbend.

Vitaal platteland

Zeeland is geen reservaat waar boeren en tuinders als een soort parkwachters moeten fungeren! Voortdurend moet er voor gewaakt worden dat onze provincie geen gebied wordt dat "op slot gaat". Vitaliteit betekent steeds aanpassing en vernieuwing. Leefbaarheid betekent dan ook dat men er kan leven, werken en recreëren. Leefbaarheid betekent ook dat er geluisterd wordt naar de inwoners en dat de inwoners het gevoel hebben echt mee te tellen. Welnu, "De Levende Delta" wil helpen de inwoners "een stem" te geven naar Rijk, Provincie en Gemeente. En "Eendracht maakt macht", dus als "De Levende Delta" voor velen "de stem" mag zijn, betekent dit dat we samen invloed hebben en kunnen uitoefenen. Het platteland "vitaal" houden is méér dan kamperen bij de boer, het is ook ervoor zorgen dat de mensen ondervinden dat vitaliteit ook "zorg", "aandacht", "erkenning" is!
Geheel Zeeland heeft belang bij een goede veiligheid tegen rampen zoals in 1953. Vandaar dat onze stichting blijft zeggen: "Het geldt voor toen, voor nu en later, weerstaat de kracht van wind en water". Sterke zeedijken en krachtige waterschappen blijven nodig!

Geen verdere verdieping Westerschelde

Nog even terug naar het oorspronkelijke doel, de problematiek van de verdieping van de Westerschelde. Onze stichting verzet zich tegen verdere verdieping! Die is gevaarlijk omdat daardoor steeds grotere schepen onder andere het nauw van Bath moeten passeren en omdat steeds duurdere waterkeringen moeten worden onderhouden. De strijd tegen verdere verdieping voeren we dus samen met Natuur- en Milieuorganisaties, al zijn onze uitgangspunten anders (wij zijn tegen ontpoldering, zij zijn ervóór), het doel is hetzelfde. Ook de zogenaamde "Overschelde" benaderen we zéér kritisch om uiteenlopende redenen.

Zoet water

Beschikbaarheid van zoet water is voor land- en tuinbouw van levensbelang. Al te gemakkelijk wordt vergeten dat één van de nevendoelen van het Deltaplan was, de beschikbaarheid van zoet water. "De Levende Delta" vraagt waar dit maar mogelijk is aandacht voor dit probleem en probeert oplossingen aan te dragen. Ook in het Haringvliet dreigt dit een probleem te worden.

Geachte mevrouw/mijnheer,

Onze stichting is een ideële stichting zonder winstoogmerk en wordt mogelijk gemaakt door enthousiaste vrijwilligers. Ondanks deze vrijwillige inzet is er voor het werk en de activiteiten geld nodig. Het werk moet dus gedaan worden met donatiekosten.
Als u het met onze doelstelling eens bent en u wilt ons steunen, vul dan onderstaande bon in.
Wij danken u bij voorbaat.

Ik meld mij aan als donateur van stichting "De Levende Delta" en zal na ontvangst van een acceptgirokaart van "De Levende Delta" jaarlijks, tot wederopzegging een bedrag van minimaal € 25 overmaken, om zo het werk van de stichting te steunen.

Naam:.....

Adres:.....

Postcode:.....

Woonplaats:.....

Datum:.....

Handtekening:.....

Sturen aan:

Stichting "De Levende Delta"
Weegbreepad 34
4461 ML Goes
Tel. 0113-344573
Fax 0113-345097
bankrekeningnr. 34.60.15.391

13

P.A. de Kever en
J.S.M. de Kever-Pankow
Oostdijk 10
4589 RK Ossenisse
tel. 0114-681589
mob. 06-22705227
e-mail: dekever@hetnet.nl

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
ProSes
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 15 DEC 2003

Ossenisse, 10 december 2003

Betreft: Bezwaar Strategische milieueffectenrapportage
Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij verzoeken wij u dringend om de "Molenpolder", gelegen in de gemeente Hulst te Zeeuwsch-Vlaanderen, Nederland, zoals vernoemd in uw rapportage, buiten de procedure voor het Strategisch MER te houden.

Zoals wij het begrepen hebben tijdens de inspraakrondes gehouden te Kloosterzande en Terneuzen, zou bij doorgang van uw plan, de "nieuwe" dijk op ons erf met schuren en huis komen te liggen. Tevens zouden wij onze pachtgronden in de Molenpolder kwijtraken voor akkerbouw en het houden van onze zoogkoeien. U begrijpt dat wij hier natuurlijk niet akkoord mee kunnen gaan.

13

Wij sturen tevens een kopie van dit schrijven naar:
ProSes Bergen op Zoom, de heer Mr. P.E.Th.M. Post te Bergen op Zoom,
ZLTO afdeling Goes, de heer ir. P.J.E. Mangnus en
DAS Rechtsbijstand, Amsterdam.

Wij sluiten dit bezwaar af met een dringende oproep om uw plannen met betrekking tot de Molenpolder en dus indirect ook met ons "thuis" en zoogkoeien/akkerbouwbedrijf niet uit te voeren.

Wij hopen u momenteel voldoende van ons bezwaar op de hoogte te hebben gebracht.

Hoogachtend,

P.A. de Kever en J.S.M. de Kever-Pankow
Oostdijk 10
4589 RK Ossenisse

14

WAARDE, 12-12-2003

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 15 DEC 2003

L.S.,

Hierbij bied ik u mijn zienswijze aan op de Strategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium.

De zaken waarvoor uw aandacht wordt gevraagd zijn zoveel mogelijk per onderwerp gerangschikt in de categorieën:

- veiligheid tegen overstromen
- externe veiligheid
- morfologie

Veiligheid tegen overstromen

Hierbij wordt uw aandacht gevraagd voor twee zaken:

* Het project Overschelde
* De veiligheidssituatie in de Hals van Zuid-Beveland

Het project Overschelde

De vraag kan worden gesteld welk criterium bepalend dient te zijn voor het nut en de noodzaak van de realisering van het project Overschelde.

De Wet op de waterkering hanteert een systematiek van vijfjaarlijkse bijstelling van de hydraulische randvoorwaarden voor de bestaande primaire waterkeringen. Er wordt daarbij kennelijk uitgegaan van metingen aan de waterstanden in combinatie met een maatgevende storm.

Met behulp van de statistische methode van regressie worden de uit deze metingen afgeleide gegevens voor een periode van vijf jaar naar de toekomst toe geëxtrapoleerd. Deze procedure wordt iedere vijf jaar herhaald.

Ook bij zeespiegelstijging tengevolge van klimaatverandering wordt de methode van regressie gehanteerd, maar in dit geval naar de toekomst toe geëxtrapoleerd voor een periode van zo'n honderd jaar.

Het lijkt mij aannemelijk dat de systematiek uit de Wet op de waterkering (monitoren) statistisch nauwkeuriger en dus betrouwbaarder gegevens oplevert dan de gegevens ontleend aan de klimaatmodellen.

Het verdient mijns inziens dan ook aanbeveling om het criterium voor de beslissing òf en zo ja op welk tijdstip de Overschelde zal worden gerealiseerd te baseren op de systematiek uit de Wet op de waterkering, doch tenminste te onderzoeken welk van de beide regressiemethoden de meest betrouwbare gegevens oplevert.

De veiligheidssituatie in de Hals van Zuid-Beveland.

Door historische ontwikkelingen is in de Hals van Zuid-Beveland een stelsel van polders en binnendijken ontstaan dat een stelsel van compartimenteringsdijken vormt (Zie kaart bijlage I).

De dorpskernen Kruiningen, Waarde en Ritland liggen elk in een compartiment, waarvan de rand gedeeltelijk bestaat uit een primaire waterkering. De kans op overstroming van een kern als Kruiningen, Waarde of Ritland onder de voorwaarde dat de betreffende primaire waterkering faalt is dus 1 (of 100%).

De dorpskern Krabbendijke wordt door een aantal compartimenten omsloten; de kans dat deze kern overstroomt onder de voorwaarde dat een primaire waterkering faalt is duidelijk kleiner.

Bij de watersnoodramp in 1953 zijn de kernen Kruiningen en Ridland instantaan overstroomd. Waarde overstroomde via een doorbraak in de kadijk (Zie kaart bijlage I). Hierdoor was er voor de inwoners van Waarde nog voldoende tijd voor evacuatie naar de kern Krabbendijke (deze kern is in 1953 niet overstroomd).

Gevolg: het aantal verdrinkingsslachtoffers was in de kernen Kruiningen en Ridland vele malen groter dan in de kernen Waarde en Krabbendijke.

Het bovenstaande maakt naar mijn mening dan ook duidelijk, dat ontpolderings projecten in de Hals van Zuid-Beveland (= verlies van compartimenten) uit een oogpunt van delta veiligheid niet wenselijk zijn.

Ook de realisering van een Overscheldе zou evacuatie in geval van een overstroming bemoeilijken (Het verkeer van personen en goederen verliep in 1953 noodgedwongen over de kruin van de binnendijken, waar dit tenminste nog mogelijk was).

Dit is voor mij dan ook de reden om u aan te bevelen de hierboven beschreven effecten zwaar mee te laten wegen in uw onderzoek.

Externe veiligheid.

Aandachtspunt is hier het transport van gevaarlijke stoffen, met name van ammoniak. Momenteel is het statistisch model voor de berekening van risicocontouren punt van aandacht in het onderzoek! Het toetsen van deze modellen aan de praktijk door middel van experimenten is uit veiligheidsoverwegingen niet wenselijk.

Dit maakt dat deze statistische modellen een hoog theoretisch gehalte hebben en dit ook behouden. Vanwege het grote aantal factoren dat de werkelijke kans op een calamiteit bepaalt, is het zeker niet denkbeeldig dat in de statistische modellen factoren niet in rekening worden gebracht, omdat ze simpelweg over het hoofd worden gezien. Het bovenstaande leidt tot de vraag of het effect van meteorologische omstandigheden voldoende in de modellen in rekening is gebracht, zo dit ook al mogelijk is. Te denken valt aan een situatie waarbij grote hoeveelheden ammoniakgas ontsnappen onder smog-omstandigheden zoals in de zomer van 2003 in Moskou en in Parijs.

Onderzoek naar deze effecten alsook naar alternatieve oplossingen voor deze transporten beveel ik u dan ook van harte aan.

Morfologie

Voor het onderwerp morfologie wordt de aandacht gevraagd voor:

i/ de Langetermijnvisie
ii/ alternatieve stortlocaties voor baggerspecie.

Ad i/ In de Langetermijnvisie wordt gesproken van een streefbeeld, dat in 2030 bereikt zou moeten zijn. Er is daarbij sprake van een dynamisch meergeulenstelsel; het systeem zou daarmee natuurlijk zijn.

Stellen wij ons het volgende gedachte experiment voor. In de Westerschelde wordt:

- alle scheepvaart met onmiddellijke ingang stilgelegd
- al het bagger- en stortwerk onmiddellijk gestaakt
- het systeem gedurende een lange periode ongemoeid gelaten.

Dit experiment zou een eindbeeld op kunnen leveren, dat werkelijk natuurlijk is.

Voor het beantwoorden van de vraag hoe het eindbeeld van het gedachte experiment er uit zou zien ontbreekt het wetenschappelijk fundament.
Immers:

- er is onvoldoende theoretische kennis, die
- niet door uitvoering van het experiment kan worden getoetst of aangevuld omdat uitvoering van het experiment politiek en maatschappelijk geen haalbare zaak is.

In de praktijk wordt door de mens ingegrepen in het complexe fysische morfologische systeem van de Westerschelde middels het baggeren en storten. Technisch gezien is er dan sprake van een regelsysteem met een excitatie (baggeren en storten) en een responsie (de reactie van het systeem op het baggeren en storten).

In het gedachte experiment is de excitatie nul, in tegenstelling tot de praktijk met een excitatie ongelijk nul. Het is dan ook aannemelijk dat de responsies in de beide gevallen van elkaar af zullen wijken, het is eveneens aannemelijk dat de eindbeelden in de beide gevallen van elkaar af zullen wijken. Waar de natuur de morfologie volgt, kan hetzelfde worden gezegd van de eindbeelden voor de natuur. Het eindbeeld voor de natuur (Streefbeeld 2030) heeft dus in het praktijkgeval een hoog "ontwerpgehalte" en is dus niet echt "natuurlijk". Het quantificeren van de effecten van baggeren en storten vereist vergaande praktische kennis van het regelsysteem, die alleen middels onderzoeksprojecten als OOSTWEST en MOVE kan worden verkregen.

Voordat dan ook uit een oogpunt van natuurlijkheid wordt besloten tot maatschappelijk ingrijpende maatregelen als ontpolderen is het mijns inziens dan ook gewenst te onderzoeken of deze maatregelen uit morfologisch oogpunt ook werkelijk noodzakelijk zijn.

Ad ii/ Alternatieve stortlocaties voor baggerspecie

Op blz. 28 van de kennisgeving[3] wordt kennelijk overwogen baggerspecie te storten in de Noordzee of op te spuiten op het land. Hierbij wordt uw aandacht gevraagd voor het volgende. Het aan land brengen van baggerspecie heeft twee nadelen. Het eerste nadeel is het ruimtebeslag, dat dit maatregel op het land vergt. Het tweede nadeel is, dat de baggerspecie (hoofdzakelijk zand) definitief aan het morfologische systeem wordt onttrokken. Hierdoor zou een onomkeerbaar effect op de zandbalans van het systeem kunnen ontstaan.

Mijns inziens verdient het dan ook aanbeveling te onderzoeken of de baggerspecie kan worden aangewend om middels zandsuppleties de voorgever van de duinkust bij Walcheren of bij West-Zeeuws Vlaanderen te versterken. Dit zou de veiligheid van de dijkringen[4] 29 en 32 bevorderen.

Met dank voor uw aandacht,

Hoogachtend,

P.K. Verbrugge.

Adres: P.K. Verbrugge
Kerkweg 23
4414 AA WAARDE

VERKLARING NOTEN:

[1] Zie: Kennisgeving Strategische milieueffecten rapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium, blz. 40.

[2] Zie: kennisgeving Strategische milieueffecten rapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium, blz. 6 en: Het Vlaams Gewest en de Staat der Nederlanden, 2002. Memorandum van Vlissingen. getekend op 4 maart 2002.

[3] Zie: kennisgeving Strategische milieueffecten rapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium, blz. 28.

[4] Zie: Wet op de waterkering, bijlage II.

BIJLAGEN: kaart bijlage I, blad 1.
kaart bijlage I, blad 2.

15

VERENIGING NAIEVE OUDEREN.

J.M. Zaadnoordijk,
Verdilaan 63,
4384 LC Vlissingen.

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 17 DEC 2003

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat,
ProSes,
Postbus30316, 2500 GH Den Haag.

Vlissingen: 6 december 2003. Ref: NWM11123

Betreft: Inspraak Strategisch Milieueffectenrapport, Schelde-estuarium,
Ontwikkelingsschets 2010.

Inspraak S-MER Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium.

Dames, heren,

Bij het doornemen van de Nota bij de start van de procedure, november 2003, Kennisgeving S-MER Schelde-estuarium waarin o.a. een beeld van het Schelde-estuarium wordt geschetst vroegen wij ons af of de opstellers van deze kennisgeving wel voldoende bekend zijn met het Schelde-estuarium.
In de kennisgeving is o.a. sprake van, 5.3.1, blz.33:

a. Open en natuurlijk mondingsgebied.

Gezien de onnatuurlijke want bedijkte en door zandsuppleties vastgelegde (gemanipuleerde) oevers van de monding en de voortvarende plannen om in het mondingsgebied windmolens te plaatsen zijn wij van mening dat er niet voldaan wordt, kan worden, aan het gestelde open en natuurlijk mondingsgebied. Waarom worden de windmolenplannen in de kennisgeving verzwegen?

b. Een riviersysteem met een bochtig karakter in de Zeeschelde.

Het bochtige karakter in de Zeeschelde, en wij rekenen daarbij ook het Nauw van Bath is een groot gevaar voor de veiligheid voor de omgeving, mens, dierlijk- en plantaardig leven. In de laatste 100 jaar blijkt duidelijk uit het aantal aanvaringen dat de bochten in het vaarwater, met zoals in het NvB ook zware dwarsstroom, een grote rol spelen bij de plaats gehad hebbende ongevallen. Wij zijn van mening dat de veiligheid van de aanwonenden, de bewoners van het estuarium op de eerste plaats moet staan, aanpassen van de vaarweg opdat dat bereikt wordt is noodzakelijk. Voor de MER moet verantwoord ,wetenschapelijk, onderzoek verricht worden hoe en op welke wijze optimaal veilige scheepvaart op de Schelde gewaarborgd zal zijn.
Van loods wisselen voor de Boulevard in Vlissingen en de vaart van schepen met gevaarlijke lading door het Oostgat zijn in strijd met de optimale veilgheid voor de mens, het habitat.

c. Een grote diversiteit van schorren, slikken en platen in zout, brak en zoet gebied, gecombineerd met natuurvriendelijke oevers.

Een blik op de kaart van het estuarium geeft aan dat de oevers tot en met Antwerpen bedijkt zijn en derhalve niet natuurvriendelijk, maar onnatuurlijk. De platen, slikken en schorren geulen en nevengeulen zijn ondanks al de inpolderingen, menselijk ingrijpen, gebleven, de natuur, in werkelijkheid de getijdenwerking, heeft zich aan de gemaakte toestand aangepast, dat is de natuur, al eeuwen lang, van de Schelde, nu uitmondend niet in de Ooster- maar in de Westerschelde, ook al tengevolge van menselijk ingrijpen. Dit gegeven ontbreekt in de kennisgeving, waarom?

Intermezzo.
Op 26 november hebben wij tot onze ontsteltenis geconstateerd dat een aantal bij de PMR betrokken ambtenaren en ingehuurde krachten nu ook weer bij ProSes betrokken zijn.
Ook nu weer, net als bij de MER van de Maasvlakte 2 blijkt dat het onderzoek naar garnalen en vis, kraamkamerfunctie en aanslagen op bestanden en kraamkamerfunctie tot op heden,

z/.o.z.

niet van belang is. In de kennisgeving, bijlage 8 blz. 68 wordt vermeld "Garnalen en vis, waargenomen trends", geen gegevens. Ondanks dat daar veel over bekend is, ook bij de praktijkmensen. Wel vermeld wordt dat bekend is dat er sterke natuurlijk jaarlijkse variatie van het aantal bodemdieren zou zijn. Dat was wel bekend. Welke dieren betreft dat en de flora? Bij de aanleg van de Maasvlakte 2 worden de vissers dubbel gepakt. Behoorlijk onderzoek naar de gevolgen voor de kraamkamer en vistand en of de schade die de vissers daar gaan ondervinden is niet verricht. De aanleg wordt gecompenseerd met het sluiten van grote delen van de Voordelta voor de visserij, daar mag niet meer worden gevist. Heeft het tot kustwater verklaren van de Voordelta, in werkelijkheid de open Noordzee ook al te makem met de aanleg van de Maasvlakte 2. Als naïeve ouderen komen wij daar moeilijk achter, de opmerking gemaakt door een bij de PMR betrokkene op 26/11 neemt die vrees niet weg.
Worden vissers en andere gedupeerden, ondernemers, van de Westerschelde, op behoorlijke wijze schadeloos gesteld. Komt, is, er een schadevergoedingsregeling voor gedupeerden? Schadevergoedingsregeling voor gedupeerden opnemen in de MER, hoort ook bij de MKBA. Voor de MER moet wetenschappelijk verantwoord, gesteund door praktijkkennis van o.a. vissers, onderzoek verricht worden naar de gevolgen van de huidige en toekomstige werkzaamheden in de Westerschelde voor de vis- en garnalenbestanden, de kraamkamerfunctie van de WS voor die species en de negatieve gevolgen voor betrokkenen, de vissers. Daarbij ook te onderzoeken wat de gevolgen ,zullen, kunnen, zijn voor m.n. platvis en garnalen bestanden in de Zuidelijke Noordzee.

Kennisgeving S-MER paginagewijs.

Blz. 6, 2. Probleem en doel. Redenen integraal plan Schelde-estuarium grotere bescherming tegen overstromingen, betere toegangkelijkheid Scheldehavens voor zeeschepen, meer ruimte voor natuurlijke processen.
Wij zijn van mening dat de veiligheid voor alles wat leeft en groeit in het Schelde-estuarium voorop moet staan, dat naast overstromingen de scheepvaart een heel grote risicofactor is voor die levensgemeenschap, habitat. Dat moet middels wetenschappelijk verantwoord onderzoek duidelijk worden onderbouwd in de MER, met daarbij aanbevelingen voor een zo veilig mogelijke vaart.

Blz. 8, 2.3.4. Wijzigend (meer)geulenpatroon. Dat wijzigen is vooral veroorzaakt door het voortdurende menselijk ingrijpen, de natuur past zich aan.

Bij drager van functies, blz. 8 missen wij de inpolderingen.
Voor de MER onderzoek uitvoeren en vermelden welke invloed de inpolderingen op het systeem hebben gehad.

Blz. 11, 2.3.7. Natuurlijkheid. Hier komen de zeezoogdieren weer opdraven. Zowel de Wester- als Oosterschelde is voor zeezoogdien geen goede habitat meer sinds de jaren 50. De zeehond is nooit helemaal verdwenen uit de Westerschelde. De vermindering van ecologisch waardevolle gebieden lijkt ons een vergezochte verklaring voor de afname van het zeehondenbestand. Waarom valt er geen mosselzaad in de WS? Onderzoeken.

Blz. 12. Waarom zijn recreatie en visserij geen onderwerp "als zodanig" voor de ontwikkelingsschets?
Is de mens in het estuarium niet belangrijk? Hoe denken de deelnemers van ProSes, blz.12, de"versterking kinderkamerfunctie voor vis en garnaal te verwezelijken? Krijgen de recreanten draaimolens voor de kinderen langs de oevers? Langs de dijken zie je bij uitstulpingen vaak draaikolken.

Blz. 20, 3.4.1. Twee paketten natuurontwikkelingsmaatregelen.
De genoemde maatregelen, aanleg kribben, schorverjonging enz. zijn niet natuurlijk, dus verwerpelijk, niet passend in een natuurlijk, dynamisch systeem, dat is dynamiekverhinderend.

Blz. 23, 4. Hoofdstuk in vogelvlucht. "De dynamiek in het estuarienne systeem is daarbij essentieel". Die dynamiek is in al die jaren gebleven waarom zou die verdwijnen als er tenminste geen dam in de monding van de Westerschelde wordt gelegd? Deze vogelvlucht is een misleidende voorstelling van zaken, volgens ons. Waarom wordt dat zo gebracht?

Blz. 31, 5.2.1. Onderzoeksclusters. Bij de morfologie van de waterbodem wordt de habitat, het leven op en in die bodem niet onderzocht, ongeloofwaardig, maar het staat er.

Wat is de reden om hier in de kennisgeving aan voorbij te gaan. Wij dringen er ten strekste op aan voor de MER degelijk onderzoek te verrichten naar de habitat, morfologie in samenhang met flora en fauna, niet enkel naar de morfologie en flora en fauna afzonderlijk te onderzoeken.
Blz. 31, 5.2.2. Hier wordt ontpoldering van de Braakman genoemd. Wij hadden mogen verwachten dat in de Kennisgeving was vermeld hoe groot de afname van de hoogste waterstand bij het Nauw van Bath en bij Doel, grens Belgie zou bedragen.
Nu dit niet bekend is gemaakt is geen zinnige discussie over ontpolderen mogelijk.
Wij stellen voor dat de Braakman alleen ontpoldert mag worden als de hoogste waterstand bij Antwerpen daardoor bij springtij tijdens megastorm met meer dan 1 meter zou dalen.
De Braakman is van groot belang voor recreanten. Er is in Nederland grote behoefte aan recreatie, verblijfsterreinen. Ontpolderen vanwege verdieping van de Westerschelde is verspilling van geld en energie. De Braakman komt volgens ons als laatste lokatie in aanmerking voor dit, wat wij vinden, waanzinnig idee van ontpoldering als compensatie voor verdieping.
Blz. 15, 3.2.3. Lokatie v.d. Overschelde. Aanleg bij Bath van de Overschelde zou natuurcompensatie vereisen omdat dat gebied een natuurfunctie heeft. De gehele Oosterschelde, met uitzondering van de betonde geulen valt onder de Natuurbeschermingswet is beschermd natuurgebied. Ondanks dat de Oosterschelde is aangewezen als beschermd natuurgebied is het wel toegestaan in de, na de afsluitingen behoorlijk in oppervlak verkleinde Oosterschelde, meer mosselmassa afkomstig uit vreemd gebied, Waddenzee, zelfs uit Ierland, op te kweken dan voor de afsluitingen in de gehele Delta gekweekt gekweekt werd, met als gevolg, onnatuurlijke kustwaterkwaliteit. Waarom moet er voor de Overschelde dan natuurcompensatie plaats vinden, geulen hebben ook natuurwaarde, waarom geld en moeite verspillen? Graag onderbouwing voor de natuurcompensatie in de MER
Blz 35, 5.3.2. Mitigerende en compenserende maatregelen. De waterkwaliteit is moeilijk te beïnvloeden. Waterzuivering en minimalisering van emissies van o.m. scheepvaart zijn belangrijke mitigerende maatregelen.
Wij vragen ons af waarom de Scheepvaart hier ten tonele gevoerd wordt en niet de veel belangrijker watervervuilers industrie en landbouw. De zoveelste kwalijke misser, zorgvuldig geredigeerd?

Blz. 72, Bijlage 9. Beleidskader. Juridisch kader Internationaal, Europa, Bilateraal, Nationaal..
Wij missen in deze kaders het cruciale Tractaat 1839, scheiding Nederland / Belgie, Stb. 1839 nr. 26.
Als gevolg van dit Tractaat is Nederland verplicht mee te werken aan een vrije vaart van Antwerpen naar zee en omgekeerd. Op grond van dit Tractaat moet Nederland instemmen met verdieping van de Westerschelde opdat de scheepvaart, altijd ook in de toekomst, veilig gebruik kan maken van de Westerschelde voor de vaart op Antwerpen.
Wij verzoeken u het bestaan en de problematiek, waarde voor de verdieping, van dit Tractaat in de MER uitvoerig te behandelen.

Uit de S-MER blijkt onvoldoende duidelijk wat het gevolg, invloed, was, is, op de verhoging van het gemiddeld en maximum waterpeil bij hoog water, van de reeds plaats gehad hebbende verdiepingen van de Zeeschelde bij Antwerpen, Doel, in meters en wat de invloed zal zijn op het waterpeil bij een volgende verdieping.
Wellicht goed om te weten en om op goede gronden inspraak te plegen, bezwaar te maken tegen de komende MER, is ook van belang om te weten wat de afsluiting van de Deltawateren voor invloed heeft gehad op het waterpeil in de Zeeschelde, bij Antwerpen.
Wij verzoeken u, indien nodig, hier alsnog (aanvullend?) onderzoek naar te plegen en deze gegevens duidelijk in de MER te vermelden.

Het plaatsen van de paginanummers aan de zijkant van het boekwerk vergemakkelijkt het opzoeken van pagina's, paragrafen.

Conclusie.
Helaas is aan een aantal belangrijk aspecten in de S-MER niet of onvoldoende aandacjt

besteed om een gedegen inzicht in de problematiek te krijgen, er blijven te veel vragen over.

Ik ben niet aangesloten op internet maar wel in het bezit van een fax, faxnummer 0118-470305, wij verzoeken u daarmee rekening te houden.

Hoogachtend.

J.M. Zaadnoordijk

16

Stichting Leefbaar Zeeland | Koekoek 4 | tel.: 0113 544001
Secretariaat: mevr. J.J. Dekker | 4437 PD Ellewoutsdijk | e-mail: tradek@zeelandnet.nl

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
ProSes
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 17 DEC 2003

Ellewoutsdijk, 15 december 2003

Betreft: Inspraak Kennisgeving Strategische milieueffectenrapportage
Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium

In de kennisgeving wordt aangekondigd dat natuur, veiligheid en toegankelijkheid voor de Westerschelde onderzocht zullen worden, waarbij het 'herstel van de dynamiek in het estuariene systeem' het belangrijkste uitgangspunt is.
Wij onderschrijven dit uitgangspunt.

Toch hebben we een kanttekening bij de gevolgde procedure. Eind 2004 zal het politieke besluit worden genomen over bovengenoemde ontwikkelingsschets, terwijl de concrete omgrenzing en vormgeving van de geselecteerde maatregelen en projecten in vervolgprocedures aan de orde zullen komen.

Wat ons betreft een volgorde die al eerder ongelukkig is gebleken bij de Betuwelijn en de Westerscheldetunnel. Inspraak beperkt zich dan altijd tot deelfacetten, die op zichzelf staand heel redelijk kunnen overkomen, terwijl het totaal leidt tot effecten die negatief kunnen uitwerken.

Verder wordt onder het kopje 'Waterkwaliteit onvoldoende' (blz.12 v.d. Kennisgeving) gesteld dat de oplossing van de problemen met de waterkwaliteit niet tot het domein van de ontwikkelingsschets behoort, hoewel er wel een sterke relatie met de waterkwaliteit en het Schelde water bestaat . Dat is, wat ons betreft, een omissie. We hebben begrepen dat bij het onderzoek wel naar de ontwikkeling van havenactiviteiten in de Voordelta gekeken zal worden en dat in het kader daarvan ook de gevolgen van de verkeersdruk op het achterland mede onderzocht zullen worden. Wij zijn van mening dat de waterkwaliteit van de Westerschelde en het aanbod van water met een bepaalde kwaliteit mede van invloed zijn op de uitkomsten van onderzoek.
Wij vragen daarom de toevoeging van dit onderzoek. Hoe ziet de waterkwaliteit, met name het afvalwater van bedrijven en rioolwater eruit in de planperiode en wat heeft dat voor gevolgen op voorgestelde maatregelen.

Dit lijkt eens te meer belangrijk, omdat onder 'Referentie Natuurlijkheid' wordt gesteld dat er nog onvoldoende duidelijkheid is welke gemeenschappelijke referentie er moet zijn voor de natuurlijkheid van de Westerschelde en de Zeeschelde. Wie voor kwaliteit kiest, zal wellicht genoegen nemen met een kleinere kwantiteit en andersom. Dat kan voor de voorgestelde maatregelen consequenties hebben, vandaar dat wij van mening zijn dat hierover bij de presentatie van het MER wel duidelijkheid zal zijn.

Bijlage 8 van de kennisgeving is de gebiedsbeschrijving. Bij het onderdeel 'Morfologie van het Schelde-estuarium' wordt gesteld dat door allerlei processen, waaronder die door ingrepen van de mens het systeem in verschillende richtingen 'kantelt'. Daarnaar wordt onderzoek gedaan.
Onduidelijk blijft evenwel in hoeverre veranderingen in het systeem gevolg zijn van de eerdere verdieping en welke dat niet zijn.
Wij wijzen u erop dat natuurcompensatie en verdieping complementair waren. Regelmatig vernemen we dat de compensatie onvoldoende is geweest; ook de Europese commissie heeft zich in die zin uitgesproken.
In het MER zien wij dan ook graag een bijlage opgenomen van de natuurcompensatie projecten die onderdeel uitmaken van de eerdere verdieping en welke direct gevolg zullen zijn van de nu te onderzoeken ingrepen in de vaargeul.
Uiteraard is het herstel van de dynamiek van de Westerschelde het belangrijkste, maar een vermenging van eerdere projecten en nieuwe kan wat ons betreft niet rekenen op onze steun.

Het verdere verloop van de procedure zullen wij met belangstelling volgen.

Hoogachtend,

J.C. Gisolf (vice-voorzitter)

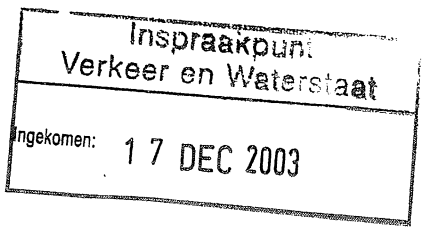
mevr. J.J. Dekker (secretaris

17

A.B. Mink van der Molen
Biltstraat 204
3572 BS Utrecht

Utrecht, 15 dec 2003

Aan Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
ProSes
Postbus 30316
2500 GH Den Haag
verstuurd per e-mail op 16 december 2003
aangetekend per post op 16 december 2003



Inzake:
Inspraakreactie op de kennisgeving van de Stategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-Estuarium

LS,

Met interesse heb ik als eigenaar van percelen in de Everinge polder bij Oudelande (gemeente Borsele) en derhalve als belanghebbende kennis genomen van bovenstaande nota. Wat betreft de huidige nota en de inspraakprocedure voor het uitvoeren van het definitieve MER rapport het volgende:

I: In het streefbeeld langetermijnvisie 2030 (paragraaf 2.2 op blz 6) worden de vier kenmerken genoemd, die relevant zijn voor het opstellen van het strategische MER. Daarbij wordt ondermeer genoemd, dat de Schelde havens als trekpaard voor de welvaart optimaal toegankelijk zouden moeten zijn.

Het huidige economisch belang van het Schelde bekken kan niet worden ontkend maar het is ook zo, dat juist deze economische ontwikkeling een zware wissel heeft getrokken op de natuurlijkheid van het estuarium. Het is ook een feit, dat de belangrijkste drijvende kracht achter de nieuwe plannen voortkomt uit de wens van Antwerpen om een diepere vaargeul te krijgen, zodat deze haven toegankelijk blijft voor containerschepen van meer dan 13 meter diepgang. Deze verdere verdieping brengt enorme consequenties met zich mee (zoutwater dieper het binnenland in, vloedgolf verder de Zeeschelde op, vrijkomen grote hoeveelheden baggerspecie, noodzaak tot ontpoldering etc. etc). Slechts kort wordt in de huidige nota de wenselijkheid aangestipt om alternatieven te onderzoeken.

Ik zou er bij de Projectorganisatie op willen dringen, dat alternatieven binnen de regio van het schelde bekken, zoals de ontwikkeling van de havens van Zeebrugge en Vlissingen niet als een ondergeschoven kindje maar daadwerkelijk serieus en uitvoerig in de MER in kaart worden gebracht. Met open vizier moet worden onderzocht of op deze wijze in de toekomst de aanvoer van een grote stroom containers naar het Schelde bekken gehandhaafd kan worden. Want – naast veiligheid - draait het uiteindelijk om die containerstroom. Juist deze stroom containers kan natuurlijk uitstekend in andere – van nature aan dieper water gelegen – gelegen havens worden afgehandeld zonder dat de Schelde regio (en Vlaanderen) als geheel tekort hoeft te komen en zonder dat de economische functie van het Schelde bekken (en Vlaanderen) als geheel hoeft te verminderen. Hoogstens treedt enige herverdeling van activiteiten op, maar dat hoeft niet slecht te zijn als tenminste ruimer wordt

gekeken dan het plaatselijke belang van Antwerpen. Ik zou willen pleiten voor zo'n bredere economische visie - bijvoorbeeld als toevoeging aan het MER en/of MKBA rapport - waarbij de economische ontwikkeling en prognose van het integrale Scheldebekken wordt beschouwd en onderzocht, zoals ook veiligheid en de natuurlijkheid van het gehele bekken worden beschouwd en onderzocht. Dit is uitsluitend mogelijk als U als project groep de premisse verlaat, dat de vaarweg naar Antwerpen zonder meer verdiept moet worden. Veeleer zou U zich in het MER rapport de vraag moeten stellen of een zo ver inlandwaarts gelegen haven als die van Antwerpen op de langere termijn (2010-2030) wel toekomst heeft als mainport in de steeds scherpere concurrentie van de grote containervaart? De fysieke beperkingen van de geografische positie van Antwerpen zal daarbij - ookal vinden sommigen dat wellicht niet prettig -onder ogen gezien moeten worden.

II: In uw kennisgeving wordt er min of meer vanzelfsprekend vanuit gegaan, dat zich bij ontpoldering "automatisch" de gewenste compensatoire natuurontwikkeling in het Estuarium zal optreden (bijvoorbeeld Hellegats polder → nieuw jong marien schor op blz. 21), terwijl daarvoor tot nu toe geen enkel wetenschappelijke of waterloopkundig bewijs wordt aangevoerd. De vernietiging van economische kapitaal bij ontpoldering en de regionale socio-culturele gevolgen daarvan zijn dermate groot, dat niet kan worden volstaan met aannames, maar dat maximaal zeker moet zijn, dat de gewenste compensatoire natuurontwikkeling inderdaad optreedt. Als die zekerheid in een dynamisch getijden gebied als het Schelde estuarium niet kan worden verkregen, dan moeten we bereid desnoods zijn het hele plan te verlaten.
Ik zou niet graag in de positie verkeren van de politicus, die straks moet besluiten om duizenden hectare met moeite verkregen landbouwgrond onder water te laten zetten, mensen van huis en haard te verdrijven, bestaand cultuur landschap te vernietigen als niet maximaal zeker is, dat we ervoor terug krijgen wat we willen. We dragen nu een verantwoordelijkheid voor toekomstige generaties.
Er is namelijk door de huidige generatie straks veel uit te leggen als in 2020 blijkt, dat de ontpolderde gebieden zich vrijwel uitsluitend hebben ontwikkeld tot hooggelegen schorren (in plaats van ondiep water), de dynamiek van het estuarium door de verdieping per saldo toch is afgenomen, het opdringende zoute water een toenemend gevaar vormt langs de Zeeschelde, de haven van Antwerpen ondanks de verdieping zijn functie als mainport toch heeft verloren (de verdieping dus zinloos was) etc. Het wordt pas echt een probleem als dan, bijvoorbeeld tijdens een parlementaire enquête, blijkt dat uitgangspunten in 2003 op drijfzand waren gebaseerd.

In het kader van bovenstaande ben ik zeer bezorgd over de vage beschrijving van de criteria, waaraan het te verrichten onderzoek (zoals genoemd in hoofdstuk 4 en 5), dat straks de basis zal vormen van de politieke besluiten zal moeten voldoen. In de kennisgeving wordt wel beschreven wat er onderzocht zal worden, maar nergens precies hoe het onderzocht zal worden en aan welke wetenschappelijke kwaliteits-criteria het onderzoek moet voldoen. Ook wordt niet vermeld of er een onafhankelijke toetsing komt van de kwaliteit van het straks aangeleverde onderzoek. Evenmin wordt vermeld hoeveel geld ervoor uit getrokken is en of het budget toerijkend is om over het hele onderzoek gebied optimale kwaliteit te leveren.
Even zorgelijk is de constatering, dat een beschrijving ontbreekt van de methode waarop straks de enorme hoeveelheid informatie, die aan de Projectgroep beschikbaar komt, gefilterd en beoordeeld zal worden. Met andere woorden, hoe verkrijgen we nu

maximale zekerheid, dat er straks uit de beschikbare informatie daadwerkelijk de juiste (en objectieve) conclusies zullen worden getrokken. Hierover niets.

Concluderend kan gesteld worden dat op basis van de kennisgeving in zijn huidige vorm er onvoldoende kwaliteitsgarantie bestaat, ten aanzien van het ten behoeve van de MER te verrichten onderzoek en de beoordeling daarvan.

Ik zou er dan ook voor willen pleiten, dat

1. de wetenschappelijke criteria waaraan het onderzoek, de rekenmodellen etc. moeten voldoen, van te voren op schrift gesteld dienen te worden en bovendien openbaar dienen te zijn.
2. dat van te voren duidelijk dient te zijn of kwalitatief goed wetenschappelijk onderzoek wel geleverd kan worden in de korte periode (6-9 maanden) tot aan de geplande besluitvorming.
3. bekend moet zijn of het beschikbare budget voldoende is voor het verkrijgen van onderzoek van optimale kwaliteit (opdat er in de opdracht aan ARCADIS niet bij voorbaat al compromissen zijn gesloten).
4. dat de minister van verkeer en waterstaat een onafhankelijk commissie benoemd ter toetsing van de kwaliteit en juistheid van interpretatie van door het ARCADIS Consortium te leveren materiaal. Of een dergelijke taak bijvoorbeeld bij de Raad van State neerlegt.

III Als aanvulling bovenstaande zou ik nog een punt willen noemen. Op basis van de kennisgeving bestaat de indruk, dat de te vernietigen natuurwaarden in de onder water te zetten gebieden etc. onvoldoende op de balans komen. Met andere woorden, de aandacht in de kennisgeving is teveel gericht op eventueel te behalen winst in het estuarium, maar kijkt te weinig naar de verliezen daarbuiten. Heel goed moet daarom ook in kaart gebracht worden wat er allemaal verloren gaat (aan cultuurlandschap, habitat, dieren etc). Dit verlies dient volledig beschreven en verdisconteerd te worden bij de besluitvorming op dezelfde wijze als de eventuele winst wordt verdisconteerd.

IV: Dat het verstandig lijkt om alvorens een (politiek) besluit te nemen de diverse opties eerst bij de Europese Commissie in Brussel te laten toetsen of daarmee voldaan wordt aan de Europese Vogel en Habitat richtlijnen en dit niet achteraf te doen. Daartoe dienen besluiten wellicht te worden uitgesteld.

V: Hoewel niet direct gerelateerd aan de MER, zou ik nog willen opmerken, dat de locale bevolking in Zeeland in de huidige plannen een zware last krijgt te dragen, maar de bevolking nauwelijks zeggenschap heeft in de uiteindelijke besluitvorming. Directe consultatie van de locale bevolking door middel van een (bindend) referendum is daarom niet meer dan billijk. Het zou de minister / het kabinet sieren indien zij daarvoor het noodzakelijk kader zouden vaststellen.

Hoogachtend

Molen

A.B. Mink van der Molen

Cc: Stibbe advocaten, Amsterdam

10

ZLTO

Zuidelijke Land- en
Tuinbouworganisatie

ZLTO raad Zeeland

INSPRAAKPUNT VERKEER EN
WATERSTAAT
PROSES
POSTBUS 30316
2500 GH DEN HAAG

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 17 DEC 2003

Cereshof 4
Postbus 46
4460 BA Goes

Telefoon 0113-24 77 00
Telefax 0113-23 11 89
E-mail info@zlto.nl
www.zlto.nl

Rabobank Tilburg
15 12 09 200
Postbank 107 44 58

Onderwerp	*Kenmerk*	*Doorkiesnummer*	*Datum*
Schelde-estuarium	ZCMI.03.0257	0113-24 77 00	15 december 2003
Afdelingsfax	*E-mail*	*Behandeld door*	
0113-23 11 89	cmichi@zlto.nl	ir. C. Michielsen	

Geachte mevrouw, heer,

Naar aanleiding van de ter inzage legging van de Startnota Strategische milieueffectrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde estuarium doe ik u hierbij de zienswijze van de Zuidelijke Land- en Tuinbouworganisatie toekomen.

Probleem en Doel

In hoofdstuk 2 worden de probleemstellingen omschreven waarvoor in de studie oplossingen zijn gezocht. In deze centrale probleemstellingen ontbreken de volgende elementen die de ZLTO hieraan toegevoegd wilt zien, zodat ook de effecten hiervan in de komende studie worden meegenomen:

Veiligheid (2.3.5): Wat is het effect van de verdiepingen op het veiligheidsniveau?

Naast de klimatologische aspecten leidt ook een verdere verdieping van de Westerschelde tot een afname van het veiligheidsniveau voor het omliggende gebied in Nederland en België. Bij de studie dienen de effecten van verdere verdiepingsmaatregelen in de Westerschelde duidelijk in beeld te worden gebracht. Op die wijze is een objectief oordeel te geven over maatregelen zoals de Overschelde.

Natuurlijkheid (2.3.7.): Realiteitsgehalte probleemstelling?

De ZLTO vraagt zich af of de centrale probleemstelling bij het thema natuurlijkheid niet meer een gewenste, dan een reële probleemstelling is.

De problematiek van het gebrek van dynamiek in de Westerschelde is **niet** nadrukkelijk aan de orde gesteld in de uitvoerige discussies over de Ecologische Hoofdstructuur in de Provincie Zeeland. Deze discussies zijn gevoerd vanaf begin jaren '90 en de EHS is in plannen vervat in de daarop volgende jaren. In deze plannen is veel aandacht besteed aan het oplossen van de negatieve effecten van de "zandhonger" in de Oosterschelde. In de begrenzingen van de EHS is hiertoe in een oplossing voorzien.

004 BG 03

De ZLTO vindt derhalve dat in de probleemstelling veel meer gefocust zou moeten worden op gevolgen van de verdieping op huidige natuur exclusief de effecten van eerdere verdiepingen waarvoor reeds herstelplan in uitvoering is. In dat geval ontstaat er een reëler beeld van de beoordeling van de noodzakelijke maatregelen. De reden waarom de ZLTO pleit voor deze inperking van de probleemstelling ligt in het feit dat hoge ambities in plannen vaak stranden in de uitvoeringsfase, vanwege het ontbreken van voldoende financiële middelen. Voorkomen dient te worden dat een situatie ontstaat waarin de verdieping uitgevoerd is en het omliggende gebied gebukt gaat onder een planologische donkere wolk waardoor de landbouwkundige ontwikkelingen stil komen te liggen. Daarnaast is een maatregel als ontpoldering of uitpoldering, zoals dit nu wordt genoemd, een onderwerp dat bij de leden van de ZLTO op veel weerstand stuit en waarvan het nut voor de natuur door velen in twijfel wordt getrokken.

De ZLTO acht het noodzakelijk, dat naast de genoemde oplossingen voor natuurcompensatie aansluitend op het Westerschelde/Zeeschelde bekken er ook gekeken wordt, naar uitvoering van buitendijkse maatregelen in de Delta. De mogelijkheid tot aanleg van bijvoorbeeld een eiland voor de kust zou verkend kunnen worden.

Landbouw Effecten Rapportage
In hoofdstuk 4 wordt bij beoordelingskader en aanpak effectbeschrijving in paragraaf 4.1.2. verwezen naar de paragraven waar de effecten op de landbouw aan de orde komen. De effecten die vervolgens omschreven worden richten zich in hoofdzaak op het verlies van ruimte voor de landbouw. Hiermee wordt volgens de ZLTO voorbij gegaan aan een groot aantal andere effecten die genoemde maatregelen met zich mee kunnen brengen. Bijvoorbeeld de noodzaak tot het aanpassen van het waterafvoerstelsel in achterliggende resterende landbouwgebieden alsook de impact op dienstverlenende bedrijven en agrarisch verwerkende industrie.
De ZLTO dringt er bij u op aan om een afzonderlijke Landbouw-Effecten-Rapportage te maken en deze te betrekken in de besluitvorming over de MER en de Ontwikkelingsschets. Pas dan worden ook de consequenties van de te kiezen richting op het gebied ons inziens volledig inzichtelijk. De ZLTO is ervan overtuigd dat een dergelijke L.E.R. kan bijdragen aan draagvlak in de praktijk ten aanzien van de besluitvorming over de ontwikkelingsschets 2010. Niet enkel voor de bedrijfsgebonden activiteiten op de Westerschelde maar juist ook aan de agrarische bedrijven in het omliggende landbouwgebied wordt dan een duidelijk perspectief geboden.

Kenmerk
ZCMI.03.0257

Tot slot
De ZLTO bepleit nadrukkelijk dat in de MER en de ontwikkelingsschets 2010 er voldoende oog wordt gehouden voor de binnendijkse ontwikkelingen en deze ontwikkelingen te verankeren in uw studies.

Uiteraard is de ZLTO bereid bovenstaande reactie mondeling toe te lichten.

Hoogachtend,

p/o

P.M. de Koeijer
Voorzitter

Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

Directie Zuidwest

19

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 15 JAN 2003

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
PoSes
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

landbouw, natuur en
voedselkwaliteit

uw brief van	uw kenmerk	ons kenmerk	datum
		04/473/LB/avh	14-1-2004
onderwerp		doorkiesnummer	bijlagen
SMER Schelde-Estuarium		078-6395404	

Hiermee wil ik als wettelijk adviseur gebruik maken van de mogelijkheid om opmerkingen te maken bij de Kennisgeving Strategische milieueffectrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium. Ik zal mij bij deze opmerkingen vooral richten op de ten uitvoerlegging van de bepalingen zoals opgenomen in de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, die betrekking hebben op het onderhavige gebied.

De bescherming van het Schelde-estuarium in het kader van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn heeft tot gevolg dat ingrepen in het systeem niet zijn toegestaan tenzij kan worden aangetoond dat die ingrepen geen significante gevolgen voor de kwalificerende habitats en soorten hebben. Wanneer er wel sprake is van significante effecten, zal dienen te worden aangetoond dat de voorgenomen activiteit dwingende redenen van groot openbaar belang heeft en dat die niet op een andere wijze kan worden uitgevoerd. Compensatie is dan aan de orde.

Ministerie van Landbouw,
Natuur en Voedselkwaliteit
Directie Zuidwest
Burgemeester De
Raadtsingel 69
Postadres: Postbus 1167
3300 BD Dordrecht
Telefoon: 078 639 5495
Fax: 078 639 54 99

Aangezien het MER bedoeld is als onderbouwing van een strategische beslissing door de beide betrokken regeringen zal met name inzicht dienen te worden gegeven op het beantwoorden van de principiële vragen die met de toets samenhangen en niet op de formulering van eventueel noodzakelijke pakketten van compenserende maatregelen. Wel zal inzicht gegeven dienen te worden in hoeverre effecten gecompenseerd kunnen worden. Dit betekent ook dat inzicht moet worden gegeven op welke habitats en kwalificerende soorten (zoals vogels en vissen) effecten zijn te verwachten.
Vooral de verkenning van alternatieve oplossingen die geen of minder effecten hebben op het estuarium vormt een essentieel onderdeel van de toets. De scoop die daarbij dient te worden gehanteerd zal voldoende breed moeten zijn.

Overigens zullen niet alle aspecten die bij de toets aan de orde zijn in het kader van het MER aan de orde kunnen komen. Met name de verkenning van alternatieven voor verdieping zullen in de MKBA aan de orde komen en de alternatieven voor de veiligheid tegen overstromen zullen aan de orde komen in het Sigmaplan.

Aangezien de Ontwikkelingsschets 2010 bedoeld is als een integraal plan zal ook de VHR-toets betrekking dienen te hebben op het gehele plan en niet (alleen) op de verschillende

losse onderdelen. Dit betekent dat bepaalde effecten van onderscheiden onderdelen elkaar kunnen opheffen, wanneer het om dezelfde waarden gaat.

Dat er momenteel nog geen instandhoudingsdoelstelling voor het gebied is geformuleerd betekent een zekere handicap voor het uitvoeren van de Vogel- en Habitattoets. Op basis van artikel 6.1 van de Habitatrichtlijn dienen immers de nodige instandhoudingsmaatregelen te worden getroffen. Aan de andere kant mag dit de voortgang van de Ontwikkelingsschets niet in de weg staan. Het is daarom belangrijk dat lopende het proces overleg met LNV (en Aminal) gevoerd wordt om de toets zo goed mogelijk uit te kunnen voeren.

In de Kennisgeving worden het handhaven van de morfologische structuur en het meer geulensysteem genoemd als de belangrijkste harde eisen. Daarnaast zullen ook andere criteria gebruikt dienen te worden. Daarbij kan gedacht worden aan instandhouding van voldoende intergetijdengebieden en het handhaven van natuurlijke zoet-zoutovergangen en wellicht ook nog andere onderwerpen.

Van belang is verder dat de uitgangssituatie goed in beeld wordt gebracht, gezien ook de lopende compensatieverplichting voortvloeiend uit de verdieping van de Westerschelde in het kader van het verdrag van 1995.

Het onderdeel Overschelde zal niet alleen effecten hebben op het VHR-gebied van de Westerschelde, maar ook op het VHR-gebied van de Oosterschelde. Bij de VHR-toets zal dan ook moeten worden beoordeeld welke effecten de Overschelde zal hebben voor de kwalificerende waarden van de Oosterschelde. Het gaat dan niet alleen om de directe consequenties van de ingrepen, zoals het vergraven van bepaalde habitats, maar vooral ook om de invloed op de (dynamische) processen in het gehele gebied.
De effecten van de Overschelde op de (instandhoudings)verplichtingen van de Oosterschelde maken daarmee de Oosterschelde ook tot studiegebied en dienen op een zodanig niveau plaats te vinden dat de VHR-toets daarmee (op termijn) kan worden ingevuld.

Plv. Directeur Zuidwest,

Ing. J.W. Harreveld

20

Badhuisweg 1a
4357 AV Domburg

Postbus 19
4357 ZG Domburg

Telefoon 0118 586278
Fax 0118 586278
E-mail: ssw@zeelandnet.nl

STICHTING
STRANDEXPLOITATIE
WALCHEREN

Inspraakpunt Verkeer & Waterstaat
ProSes
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

PER FAX VERSTUURD

Domburg, 16 december 2003

Betreft : Inspraak strategische MER ontwikkelingsschets 2010 Schelderestuarium

Geachte heer, mevrouw,

De Stichting Strandexploitatie Walcheren (SSW) heeft in 1999 van de gemeente Veere de opdracht gekregen om de stranden van de gemeente Veere te gaan beheren. Het gaat hier om een kust van 30 kilometer lang waar de badplaatsen Dishoek, Biggekerke, Zoutelande, Westkapelle, Domburg, Oostkapelle en Vrouwenpolder aan gelegen zijn. Concreet oefent de SSW de volgende taken uit :

- het onderhouden van het strand
- het uitgeven van 5000 staanplaatsen t.b.v. strandhuisjes en 30 strandpaviljoens
- het plaatsen en onderhouden van voorzieningen (strandposten, douches, loopplanken, vuilnisbakken, toiletunits, speeltoestellen etc)
- hulpverlenen aan en toezicht houden op strandbezoekers

Als strandbeheerder spreken wij onze bezorgdheid uit over een verdere verdieping van de Westerschelde. De volgende ontwikkelingen zien we op ons afkomen en zullen naar onze mening een negatief effect hebben op het toeristisch product strand van Walcheren :

1. Door een verdere verdieping zal er veel strand verdwijnen, waardoor mogelijk het strand op termijn in omvang snel zal afnemen. Het recreatief gebruik zal dan beperkingen gaan opleveren.
2. Door een verdere verdieping, zullen de stroomsnelheden toenemen. Hierdoor zullen er gevaarlijke en ongewenste situaties ontstaan voor zwemmers. Ook dit zal leiden tot een afnemend recreatief gebruik.
3. Door een verdere verdieping, komt mogelijk de vaargeul nog dichter onder de kust te liggen, waardoor de veiligheid van de strandgebruikers in het geding komt.

20

Wij begrijpen dat het verder uitdiepen van de Westerschelde van economisch belang is, met name voor onze Zuiderburen. Wij willen graag benadrukken dat de gevolgen van de verdieping van de Westerschelde in deze regio economisch gezien ook consequenties hebben, maar dan in negatieve zin. Het toeristisch bedrijfsleven zal de bezettingsgraden zien dalen, de gemeente Veere en de SSW zien jarenlange investeringen in het strand in rook opgaan en strandhuiseigenaren en strandpaviljoenhouders zullen te maken krijgen met een forse waardevermindering van hun strandhuis of –paviljoen.

Wij hopen dat u rekening kunt houden met de toeristische belangen die spelen in deze regio. Wij danken u bij voorbaat!

Hoogachtend,

J.A. Kramer
directeur

21

Ondernemersvereniging Hontenisse

Postadres: Postbus 7, 4587 ZG Kloosterzande

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
ProSes,
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

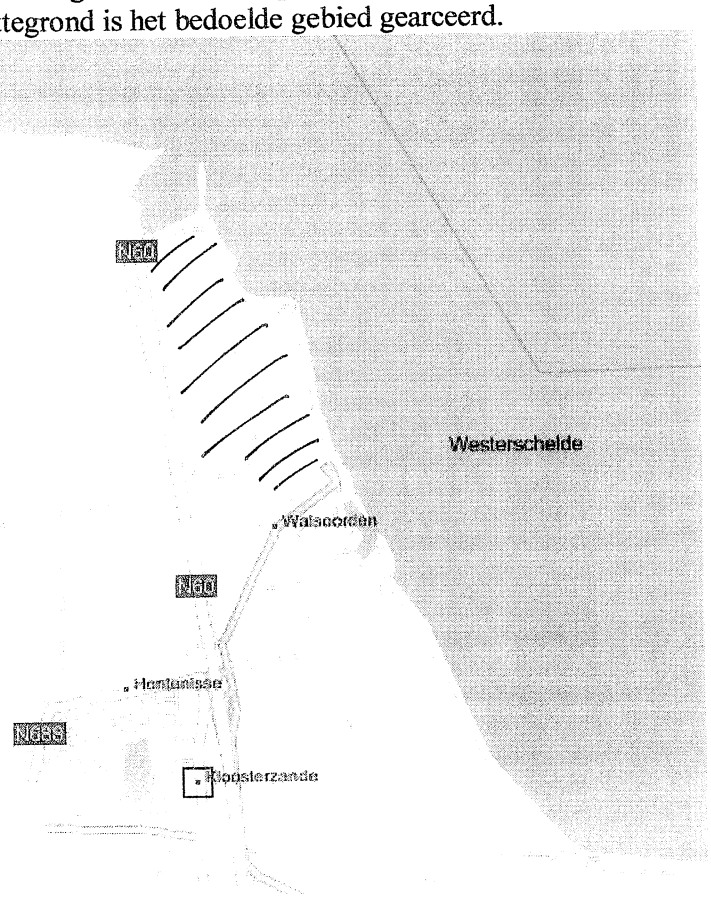
Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 16 DEC 2003

Kloosterzande 15 december 2003

Betreft: Inspraakreactie Strategisch MER

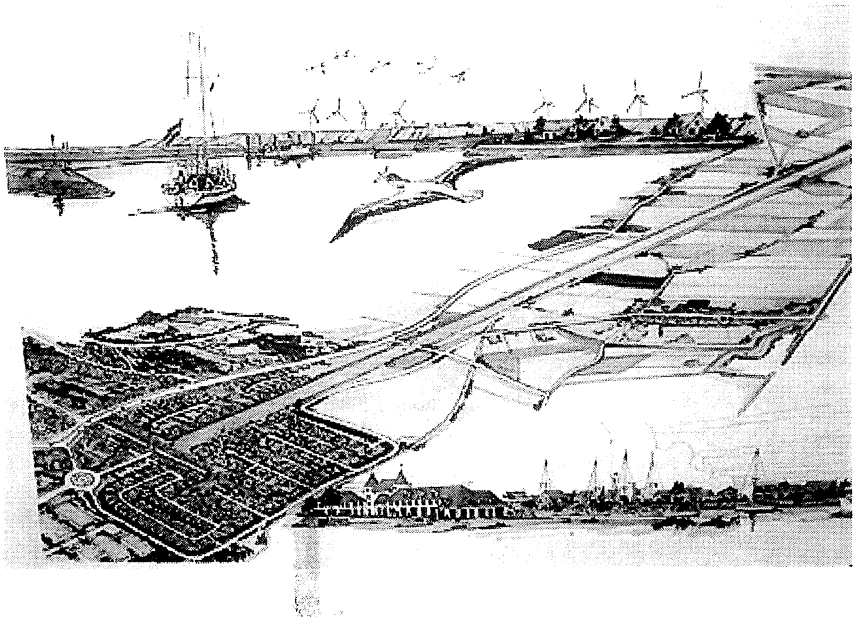
Geachte heer/mevrouw,

Graag willen wij als ondernemersvereniging "Hontenisse" reageren op Uw opstelling van het strategisch MER.
Wij willen graag de polders direct oostelijk gelegen aan de voormalige veerhaven van perkpolder ook in aanmerking laten komen c.q. mee laten nemen in Uw strategisch MER.
Op de bijgevoegde plattegrond is het bedoelde gebied gearceerd.



Dit gebied bied een duidelijke natuurcompensatie gekoppeld aan een recreatiegebied, hetgeen tevens ons woongebied kan verrijken.
Kortom de natuur krijgt hierdoor een duidelijke meerwaarde met een maatschappelijk belang.

Er is reeds uitvoerig onderzoek gedaan naar de ontwikkeling van dit gebied waarbij dus met alle facetten rekening is gehouden zoals ontpoldering ofwel natuurcompensatie, recreatie en wonen en dit project gaat al door het leven met de naam "Kloosterzande aan zee".
Schets van Kloosterzande aan zee.



Aan dit gehele project is ook op internet aandacht besteedt hetgeen U kunt nalezen op de site van Gemeentehulst.nl. (zoeken: Kloosterzande aan Zee).

Graag zijn wij als bestuur van de ondernemersvereniging Hontenisse bereidt om met U over de ontwikkeling van dit gebied te spreken.

Hoogachtend,

Harry Verschuren.
(namens het bestuur)

22

Inspreken Kennisgeving Schelde-estuarium

Achternaam: Ende

Geslacht: M

Voorvoegsel: Van der

Voorletters: M

Adres: Schuttershofweg

Huisnummer: Postbus 1200

Postcode: 4530 GE

Woonplaats: Terneuzen

Tel_prive:

Tel_zakelijk: 0115-676700

Email: mvdende@ovet.nl

Particulier_of_vertegenwoordiger: Vertegenwoordiger_organisatie-bedrijf

Naam_bedrijf: OVET B.V.

De_reaktie: Als grootste massagoedstuwadoor in het Westerschelde-gebied zouden wij gaarne als belanghebbende partij aangemerkt willen worden.
Ovet B.V. is de enige stuwadoor die op de ankerplaatsen in de rivier werkt, uniek met lichtingswerk in o.a. de Put van Terneuzen en op de Rede van Everingen.

Voor een bedrijf als OVET B.V. is het van evident belang dat ook de voorhavenontwikkeling in een juist kader geplaatst wordt.

In BIjlage 7 (Ingreep-effectrelatie) moeten de effecten van de voorhavenontwikkeling gekoppeld worden aan het feit dat deze effecten voor een deel dan ook in de Antwerpse Haven zouden optreden als de Westerschelde verdiept wordt, en de grotere containerschepen dan naar de Antwerpse Haven zouden gaan.

Een voorbeeld is het optreden van (in)directe ("negatieve") milieueffecten door veranderde vervoersstromen bij de voorhavenontwikkeling;
deze effecten zullen ook in het Antwerpse Havengebied optreden als er een toename van transportpotentieel per zeeschip naar en van Antwerpen zal zijn.

Voor het evalueren van milieueffecten zou de benadering van de integrale ketenbeheersing gevolgd moeten worden.
M.a.w. zijn er additieve milieueffecten of spreken we van een geografische verplaatsing van reeds bestaande milieueffecten (deze effecten bestaan al in de "keten").
Of is er sprake van een combinatie van beide mogelijkheden?
Zo'n combinatie moet dan in een juist kader geplaatst worden en qua effect optimaal geevalueerd worden (we moeten dan "appels met appels" vergelijken en geen "appels met peren").

De "positieve" effecten van de handhaving en/of verbetering van het Antwerpse havengebied als gevolg daarvan verandering van de aantrekkelijkheid van de overige Schelde-havens zullen ook vice-versa optreden als in plaats van verdieping van de Westerschelde gekeken wordt naar de voorhavenontwikkeling.

22

De ingreep-effectrelatie zou enkel juist uitgevoerd moeten kunnen worden als de volgende disciplines daarbij aanwezig zijn:
- Belanghebbende partijen (OVET B.V., Zeeland Seaports , BZW etc.).
- Economen.
- Maar zeker ook milieudeskundigen (benadering van integraal ketenbeheer navolgen).
- Nautische deskundigen.

Ook de MKBA (Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse) zou enkel juist uitgevoerd moeten kunnen worden als de volgende disciplines daarbij aanwezig zijn:
- Belanghebbende partijen (OVET B.V., Zeeland Seaports , BZW etc.).
- Economen.
- Maar zeker ook milieudeskundigen (benadering van integraal ketenbeheer navolgen).
- Nautische deskundigen.

Tijdens de MKBA zouden de maatschappelijke ontwikkelingen in een breder maatschappelijk kader geplaatst moeten worden.
Hierbij zal er ook gekeken kunnen worden naar ontwikkelingen in andere havengebieden, zoals bijvoorbeeld Duinkerken en Rotterdam.
Hierbij zal er ook gekeken kunnen worden naar ontwikkelingen in andere sectoren dan enkel de containervaart, zoals bijvoorbeeld in de bulkgoederenvaart.

Einde bericht.

23

Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
ProSes
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 16 DEC 2003

Datum
08-12-2003
Onderwerp
inspraakreactie Strategische m.e.r.
Ontwikkelingsschets 2010
Schelde-estuarium

Briefnummer
1520/AO
Contactpersoon \ doorkiesnummer
A. Otte-Klomp/a.otte@archis.nl

Geachte heer/mevrouw,

Met verwijzing naar de door u gestarte m.e.r.-procedure 'Strategisch m.e.r. Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium" verzoek ik u, gelet op het bepaalde in de Wet Milieubeheer, deze brief te willen beschouwen als een inspraakreactie.
Deze reactie is ingegeven door het Rijksbeleid ten aanzien van de cultuurhistorie in brede zin, zoals verwoord in de interdepartementale Nota Belvedere (1999), en in de Cultuurnota 2001-2004 van het Ministerie van OC&W. Het Verdrag van Malta (Valletta, 1992) ligt ten grondslag aan het specifieke rijksbeleid voor de archeologie. Het behoud van archeologische waarden ter plekke (in situ) staat hierin voorop.

In het Rijksbeleid ten aanzien van de zorg voor de archeologische monumenten wordt het duurzaam behoud van het archeologische bodemarchief nagestreefd. Immers voor een groot deel van het verleden is het bodemarchief de enige of de belangrijkste informatiebron. Waar duurzaam behoud ter plekke niet mogelijk is, wordt gestreefd de in het bodemarchief aanwezige informatie daaruit te onttrekken door opgraving. Opgraven of anderszins vernietigen van archeologische waarden dient in dit streven naar duurzaam behoud echter zoveel mogelijk voorkomen en/of vermeden te worden. Indien behoud niet mogelijk is, dient bij de uitvoering van plannen rekening gehouden te worden met de kosten verbonden aan opgraving van archeologische waarden.

Centraal in de Nota Belvedere staat de instandhouding, versterking en verdere ontwikkeling van cultuurhistorische identiteit door een betere benutting van cultuurhistorische kwaliteiten bij ruimtelijke ingrepen. Om dit te bereiken wordt een ontwikkelingsgerichte benadering voorgestaan, die bestaande kwaliteiten als vertrekpunt hanteert en deze combineert met een beschrijving van de recente cultuurgeschiedenis, dynamiek en ontwikkelingspotenties van een gebied. In de Nota Belvedere is een overzicht gegeven van de cultuurhistorisch meest waardevolle gebieden. Voor dit project zijn de volgende gebieden relevant: West-Zeeuws-Vlaanderen, Zuid Beveland, Walcheren en Brabantse Wal zijn alle Belvedere gebieden.

Over de voorgenomen activiteiten, alternatieven en varianten, zoals besproken in hoofdstuk twee, wil ik het volgende kwijt.
In de startnotitie wordt melding gedaan van een scala van mogelijke activiteiten waarbij (aanzienlijke) bodemingrepen plaatsvinden. Daarbij doel ik met name op het project

Kerkstraat 1 · 3811 CV Amersfoort
Postbus 1600 · 3800 BP Amersfoort
tel 033 422 77 77 · fax 033 422 77 99
http://www.archis.nl · rob@archis.nl

Datum
08-12-2003
Onderwerp
inspraakreactie Strategische m.e.r. Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium

Overschelde en het ontpolderen van onder andere de Braakmanpolder. Echter ook andere maatregelen kunnen negatieve effecten hebben op het behoud van archeologische waarden, zoals het verleggen van dijken, het afgraven van buitendijkse gebieden het creëren van binnendijkse wetlands etc.
In al deze gebieden kunnen zich bewoningssporen en (historisch geografische) landschapsstructuren en elementen bevinden, met name uit de Late Middeleeuwen. Bovendien kunnen, met name daar waar in het verleden scheepsroutes hebben gelopen, scheepsresten worden verwacht.
Specifiek wil ik wijzen op de plannen om de hogere delen van het Land van Saeftinge af te graven. In dit gebied zijn bewonings- en begravingsresten van diverse Middeleeuwse dorpen en parochies, waaronder het twaalfde eeuwse dorp Saeftinge aanwezig. Ook zijn hier sporen van bewoning uit de Midden Steentijd bekend (terrein van zeer hoge waarde, provinciale monumentenkaart nr. 49C-002). Tenslotte zijn mogelijk nog resten van het kasteel van Saeftinge in de bedding van de Westerschelde aanwezig.

Wat betreft de verdieping van vaargeul het volgende:
Zoals u op pagina 17 van de startnotitie vermeldt, betekent de verdieping en verbreding van de vaargeul in de Westerschelde dat archeologisch van belang zijnde scheepswrakken aan het licht kunnen komen en wellicht reeds bekende scheepswrakken alsnog geruimd moeten worden. De kans op het aantreffen van oude scheepsresten is het grootst in het meest westelijke deel van de Westerschelde en in het oostelijk deel.

Op pagina 33 geeft u aan dat de veranderingen in de geulsystemen die het gevolg zijn van de verdieping zullen worden onderzocht. Daar wil ik aan toevoegen dat de veranderingen in de geulsystemen ook tot gevolg kunnen hebben dat historische scheepsresten die nu nog door sediment worden bedekt, vrijgespoeld gaan worden. Deze effecten kunnen zich over langere tijd voordoen, dus ook als de feitelijke uitvoering van de verdieping al heeft plaatsgevonden.

Wat betreft het beoordelingskader en het effectonderzoek/de effectbeschrijving.
Cultuurhistorie en archeologie zijn hierbij ingedeeld onder overige milieuaspecten en het onderzoekscluster overige disciplines/landschap en monumenten. In dit onderzoekscluster zijn naar u zeggen (p. 37, 5.3.4) de disciplines gegroepeerd die indirect beïnvloed worden door de ingrepen en geen directe relatie hebben met de plandoelstelling. Dit laatste mag dan, helaas, het geval zijn, het eerste is in ieder geval niet correct. De archeologische waarden worden wel degelijk direct beïnvloed door de geplande ingrepen.

Op dezelfde pagina wordt gesproken over een geïntegreerde landschappelijke benadering.
Dat u kiest voor deze benadering beschouw ik als zeer positief. Archeologische waarden, beter gezegd cultuurhistorische waarden kunnen het best beschouwd worden in hun landschappelijke context. Uiteindelijk is de menselijke bewoningsgeschiedenis een onderdeel van het landschap.

Op grond van het bovenstaande vraag ik u ten aanzien van de archeologie en cultuurhistorie de volgende zaken in het MER mee te nemen:

a. in cultuurhistorisch waardevolle gebieden conform het Belvederebeleid te handelen, d.w.z. cultuurhistorie als sturend principe in de planvorming te laten fungeren.
b. Bureauonderzoek en indien noodzakelijk verder archeologisch onderzoek te laten verrichten naar de aanwezigheid van archeologische waarden in een zo vroeg

Datum
08-12-2003
Onderwerp
inspraakreactie Strategische m.e.r. Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium

mogelijke stadium van de planvorming. Op deze manier is het nog mogelijk eventuele archeologische waarden in te passen of, als dit niet mogelijk is de informatiewaarde veilig te stellen door middel van een opgraving.

c. Dit geldt ook voor de historische scheepsresten die zich op de waterbodem bevinden. Echter, aangezien de veranderingen in de geulsystemen zich over langere tijd kunnen gaan voordoen bestaat de mogelijkheid dat zich er na de afronding van het project . Wij vragen dan ook dat in het monitoringsonderzoek naar deze veranderingen het aspect archeologie wordt meegenomen en dat voor eventueel archeologisch onderzoek financiële middelen worden gereserveerd.

Tot zover mijn reactie op de startnotitie. Ik hoop u hiermee voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd. Mocht u vragen hebben dan ben ik uiteraard bereid een en ander nader toe te lichten.

Hoogachtend,
De directeur,
namens deze

A.D.C. Otte-Klomp
Beleidsmedewerker Planvorming en RO

cc. SCEZ, R. van Dierendonck
Provincie Zeeland, M. Geerts
Commissie m.e.r., E. van Hulst

24

Dow Benelux B.V.
P.O. Box 48
4530 AA Terneuzen
The Netherlands
Telephone: 0115 67 12 34

Terneuzen, 12 december 2003

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 16 DEC 2003

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Proses
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Betreft : Inspraakreactie Kennisgeving Strategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium

Geachte Projectdirectie,

Op de door U georganiseerde inspraakavond in Terneuzen, 1 december jl., heeft een vertegenwoordiger van Dow Benelux B.V. reeds mondeling ingesproken op de Kennisgeving van de Strategische milieueffectrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium zoals gepubliceerd in november 2003.
Hierbij wil Dow Benelux B.V. de bezwaren die zij heeft schriftelijk toelichten.

In de nota wordt op pagina 21 als procesgerichte voorbeeldmaatregel het grootschalig uitpolderen van de huidige Braakman (circa 2000 hectare) beschreven. Als verbinding tussen de uitgepolderde Braakman en de Westerschelde wordt als mogelijkheid geopperd hiervoor de Mosselbanken te gebruiken.
Daarnaast wordt de Thomaespolder/Paulinapolder-Noord genoemd als mogelijke kleine ontpoldering. Dit gebied grenst direct aan de Mosselbanken.

Zoals U ongetwijfeld weet heeft de Mosselbanken een bestemming als industrieterrein. Op het terrein bevinden zich twee LPG tanks van Dow Benelux B.V. en momenteel is het bedrijf Oiltanking GmbH bezig met de eerste fase van de bouw van een tankpark voor de opslag van chemicaliën. Daarnaast zijn er reeds plannen voor de vestiging van nieuwe fabrieken. De verdere ontwikkeling van de Mosselbanken als industrieterrein is in handen van Valuepark Terneuzen C.V., een gezamenlijke onderneming van Dow Benelux B.V. en Zeeland Seaports.

../2

Alleen al het als voorbeeld in de Strategische milieueffectenrapportage uitwerken van een grootschalig natuurgebied direct grenzend aan ons bedrijfsterrein zal sterk bijdragen aan een groeiende onrust binnen het Dow concern betreffende de mogelijkheden van nieuwe bedrijfsvestigingen en frustreert daarmee de groeimogelijkheden van de Dow vestiging in Terneuzen, een groei die van wezenlijk belang is voor de continuiteit van de Dow vestiging.

Een daadwerkelijke uitvoering van ontpoldering, grootschalig of kleinschalig, belemmert zonder meer mogelijke uitbreidingen van het industrieterrein. Tevens verhindert dit de ontsluiting aan de Westkant van ons bedrijf die noodzakelijk is voor een goede bedrijfsvoering, zowel vanwege het recent aangelegde logistieke park ten Zuiden van de Mosselbanken als, en nog veel belangrijker, vanwege de toegangelijkheid van het bedrijfsterrein in geval van calamiteiten.

Verder zullen zich in een aan te leggen natuurterrein in de onmiddellijke omgeving van ons industrieterrein ongetwijfeld populaties ontwikkelen die op basis van bepalingen in de Flora- en Faunawet en de Vogel- en Habitatrichtlijn op termijn zeer waarschijnlijk tot een sterke beperking van onze bestaande en nieuwe operaties zullen leiden. Dit gegeven zal daarmee ook zijn weerslag hebben op de continuiteit van de vestiging.

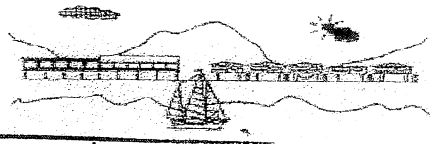
Om boven genoemde redenen verzoekt Dow Benelux B.V. U met de grootste klem om bij de uitwerking van het Strategisch milieueffectenrapport af te zien van het grootschalig uitpolderen van de Braakman als voorbeeldmaatregel en ook de ontpoldering van de Thomaespolder en de Paulinapolder-Noord niet op te nemen.
Tevens achten wij het van groot belang dat het bedrijfsleven formeel betrokken wordt bij de ontwikkeling van de Strategische milieueffecteapportage.

Namens Dow Benelux B.V.

J. van Seters

25

STRANDBELANGEN VERENIGING VALKENISSE
S.V.V.
Postbus 214
4380 AE Vlissingen



Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 16 DEC 2003

Inspraakpunt Verkeer & Waterstaat
ProSes
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

onderwerp : Inspraak strategische MER ontwikkelingsschets 2010 Schelderestuarium
datum : 14 december 2003

Geachte mevrouw, heer,

De Strandbelangen Vereniging Valkenisse (SVV) is een vereniging van (ca. 300) eigenaren van slaapstrandhuisjes en dagcabines op het strand aan de zuidwestkust van Walcheren. Met deze brief maken wij graag van de geboden gelegenheid gebruik om een inspraakreactie over de strategische milieueffectenrapportage ontwikkelingsschets 2010 Schelderestuarium in te dienen.

Bewoners van het strand
De leden van de SVV zijn gebruikers van het strand, dat direct is gelegen aan de monding van de Westerschelde, in het gebied tussen de plaatsen Vlissingen en Zoutelande. In de zomer wonen wij in zo'n 300 (slaap)strandhuizen voor langere of kortere perioden op het strand. Sommige bewoners hebben dit strandhuis al zo'n 50 jaar en hebben vele veranderingen, die de zee op het strand heeft uitgeoefend, meegemaakt.
Alle veranderingen die hebben plaatsgevonden aan de Noordzeekust lijken een direct gevolg gehad te hebben op de hoogte van het strand en de loop van de vaargeul.

Veranderingen van strand en vaargeul
In het verleden werd het strand niet opgespoten en vóór 1985 waren er zelfs strandgedeelten zonder noemenswaardige paalhoofden. Na de afdichting van de zeearmen in het kader van het Deltaplan zijn de paalhoofden geplaatst op de stranden tussen Dishoek en Zoutelande om afslag van het strand tegen te gaan.
In de eerste helft van de jaren '80 van de vorige eeuw zijn vele strandhuisjes weggespoeld als gevolg van een extreem hoog getij (veroorzaakt door een storm op de Noordzee ter hoogte van de Waddenzee). In de jaren daarna is het strand verder afgekalfd tot een gedenkwaardig dieptepunt (op enkele strandvakken was geen sprake meer van zandstranden maar van kleibanken afgewisseld met zand).
Na enkele (vergeefse) pogingen, op initiatief van individuele strandhuiseigenaren, om het strand aan de vloedlijn te verhogen, heeft Rijkswaterstaat besloten om het peil van de "kustlijn '90" als beleidsmatig uitgangspunt aan te nemen en dit te behouden door stelselmatige suppletie van de stranden.
Om deze kustlijn te behouden is het noodzakelijk om de stranden iedere vijf jaar te suppleren. Met name de oudere strandhuiseigenaren, die al vele decennia op strand komen, hebben ons verzekerd dat dit in het verleden nooit noodzakelijk is geweest. Het is ons bekend dat uit monitoring van de vaargeulen, zandverplaatsingen en strandsituaties blijkt dat het zand van de stranden verdwijnt. Het is echter niet bekend waar het naar toe gaat.

Recentelijk (gedurende de laatste vijf jaar) merken wij een verandering van stroming direct voor het strand. Voor ons als bewoners/gebruikers van de stranden en het daaraan grenzende water was

duidelijk dat de (onder)stroming door de veranderingen sterker was geworden in de loop van de jaren. Metingen door Rijkswaterstaat hebben dit ook bevestigd. Als gevolg van deze sterker wordende (onder)stromingen lopen met name ongeoefende zwemmers (zoals kleine kinderen) grotere risico's bij hun recreatieve bezigheden.

Een concreet voorbeeld van de veranderingen is zichtbaar bij strandpaviljoen "Kaapduin" (Dishoek): lag hier voorheen geen boei aan de duinzijde van de vaargeul, sinds 2002 is er een "rode boei" gelegd op zeer korte afstand van de laagwaterlijn (geschat wordt minder dan 100 m). Dat deze vaargeulmarkering is geplaatst met veiligheid als argument zegt voldoende: door de verplaatsing van de vaargeul kan immers de veiligheid van zowel de scheepvaart als van de overige strand- en watergebruikers in het geding komen.

Waardoor de stroming is veranderd en sterker is geworden is niet exact aan te geven, maar dat het mogelijk verband houdt met het uitdiepen van de Westerschelde is zeer wel denkbaar.

Nog verdere belangen op de stranden
Het zal u ongetwijfeld bekend zijn dat de stranden voor de gemeenten Veere en Vlissingen een toeristische c.q. recreatieve (en daarmee ook een economische) factor van betekenis zijn. Walcheren is immers voor ca. 30 % afhankelijk van het toerisme en verdwijnen/afkalven van de Walcherse stranden zal dus een grote invloed hebben op de werkgelegenheid in dit deel van Zeeland.
Op zomerse dagen bevinden zich duizenden mensen op de stranden aan de zuidwestkust van Walcheren. De veiligheid van deze strandgebruikers en –bewoners komt in het geding indien, als gevolg van de verdieping, grotere en/of snellere schepen gebruik gaan maken van de Westerschelde. Ook komt die veiligheid in het geding indien de vaargeul, zoals hierboven geschetst, zich nog verder in de richting van de duinen verplaatst. Tenslotte heeft het vergroten van de stroomsnelheden in de Westerschelde, als gevolg van de verdieping, een negatief effect op de veiligheid van de strandgebruikers en –bewoners.

Belangen achter de Walcherse duinen
Veel van onze leden wonen, evenals veel andere gebruikers van de stranden, op Walcheren. De vraag is wat de gevolgen zijn voor de scheepvaart na verdere verdieping van de Westerschelde en in welke mate risico's op de Westerschelde (met mogelijke gevolgen voor de bewoners van Walcheren) toenemen. Net als in het wegverkeer zal ook voor het scheepvaartverkeer gelden dat hogere snelheden automatisch zullen leiden tot grotere (aanvarings-)risico's. Uitgaande van de vele scheepvaartbewegingen met gevaarlijke (lees: explosieve) stoffen, kan het niet zo zijn dat er geen toegenomen risico's zijn voor zowel de bewoners achter de duinen als de strandgebruikers en –bewoners.

Bezorgdheid
Als bestuur van de SVV, en daarmee als vertegenwoordigers van de bewoners van de kuststrook aan de monding van de Westerschelde, spreken wij onze bezorgdheid uit over een verdere verdieping van de vaargeul van de Westerschelde. De aanleiding voor deze bezorgdheid hebben wij u hiervoor geschetst.

Indien desondanks besloten wordt tot een verdere verdieping van de Westerschelde, vragen wij u daarbij de bescherming van de Walcherse stranden (het behoud van de kustlijn '90) en het behoud van de huidige situatie als uitgangspunten te handhaven. Ook willen wij vastgelegd zien dat, indien mocht blijken dat er zich inderdaad wijzigingen in de huidige situatie gaan voordoen na het uitdiepen, adequate maatregelen worden getroffen om die wijzigingen ongedaan te maken.

Het bestuur van de Strandbelangen Vereniging Valkenisse,

De voorzitter,

B. Sinke

De secretaris,

A. Schipper

26

Bewoners Belanghebbenden Groep Moerdijk – Zandvliet, en
Vereniging Bewoners Belanghebbenden B.o.Z.,e.o.
Opgericht (4-06-2003, voorheen Bewoners Comité Bredasestraat,e.o.) 9-09-2003 .
"Goederen – Spoor – Weg"
Ingeschreven d.d. 11-09-2003 Verenigingenregister K.v.K. W.-Brabant Nr. **20111975**
Secretariaat: Richard H. van der Pols, Bredasestraat 48,
4611 CH Bergen op Zoom tel: (0164) 259 139/ 249 277
e-mail : <rhvanderpolsboz@planet.nl>

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 16 DEC 2003

Aan de Staatssecretaris van Verkeer & Waterstaat
Mevr. drs. M.H. Schultz van der Haegen
p.a. Inspraakpunt V. & W.

14 december 2003

re: Inspraakreactie
Kennisgeving Strategische MER Ontwikkelingsschets 2010
Schelde-estuarium.

Excellentie,
Zeer Geachte Dames en Heren,

Ondergetekenden, bestuursleden van de Vereniging B.B.BoZ, en Bewoners Belanghebbenden Groep Moerdijk-Zandvliet (verder B.B.G.M-Z)bieden u hierbij hun bedenkingen/bezwaren inzake deze nota aan.
Zij zien zich genoodzaakt te constateren dat er sprake is van een zeer ernstige onevenwichtigheid en een scha(n)delijke omissie, namelijk het volledig ontbreken van alle verdragsregelingen inzake aan België (en Vlaanderen) toegekende rechten.
Dit klemt des te meer aangezien in bijlage 9 alle vigerende Europese –, Nederlandse- en Vlaamse wet- en regelgeving in extenso gememoreerd wordt, met uitsluiting van alle internationale, multi-laterale en bilaterale verdragsregelingen.
Onzes inziens, zijn de afspraken van 4 maart 2002 onder C. 1 en 2 op geen enkele wijze in dit voorliggende document verwerkt.
Daardoor ontstaat een zeer overheersende nadruk op slechts enkele aspecten die niet in overeenstemming zijn met de primaire vraagstelling (verdere verdieping) en de eerdere doelstellingen, zoals o.m. uitgewerkt in de voorgestelde opties, zoals verwoord in de Lange Termijn Visie – vb. Optie D – waaraan volledig voorbijgegaan wordt.

De overduidelijke discrepantie qua omvang en vooral inhoud ten aanzien van de toegankelijkheidsproblematiek: de **'Nut en Noodzaak' – "de dwingende reden"** tot de opstelling van de S-MER en de formulering van de voorgenomen activiteiten tonen, ons inziens, aan dat de gehanteerde uitgangspunten volledig in strijd zijn met de aanvrage van de Koninklijke Belgische Federale en Vlaamse regeringen tot instemming van Nederland met een spoedige minimale getij-ongebonden verdieping tot 13,10 meter (+15 % kielspeling).

De omschrijving van de voorgenomen activiteit in algemene zin : (pag. 13 – 3.1)
"Het politiek vaststellen van een integraal en onderbouwd pakket maatregelen en projecten voor de middellange termijn met betrekking tot het Schelde-estuarium".

Deze had moeten luiden of kunnen zijn:
"Om de gevraagde verdieping te accommoderen zal gemeenschappelijk de haalbaarheid en de gewenstheid van (eventuele) vereiste Natuurcompensatie onderzocht worden"
Wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat de voorliggende S-MER Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium opgesteld is om allereerst te gaan voldoen aan de door de E.U.(D.G. Milieu) ingebrachte – herhaalde ingebreke stelling Natuurcompensatie Westerscheldeverdieping 1995 – waaraan de voorliggende verdiepingsaanvraag volledig ondergeschikt gemaakt is.
De werkhypothese inzake **'Toegankelijkheid'** (p.10 – 2.3.6) is op z'n minst een zeer onzorgvuldige en subjectieve formulering:
"Er voor zorg dragen dat het vervoer van goederen met een maritieme bestemming en/of herkomst in het geheel van de logistieke keten op de meest kostenefficiënte, milieu en ruimte-viendelijke wijze kan worden afgewikkeld".
Bij nadere beschouwing dient men zich af te vragen of deze formulering tot de doelstelling, de bevoegdheden en de opdracht van de opstellers behoort.
Wij kwalificeren dit als een onjuiste, onrealistische en onrechtmatige uitbreiding tot een maatschappelijk beoordelings- en afwegingskader dat niet tot hun bevoegdheid, laat staan expertise, behoort.
In algemene zin kunnen wij ons niet aan de indruk onttrekken dat deze S-MER niet toegesneden is op de gevraagde minimale verdieping en verbetering van de toegankelijkheid ten gevolge van de toename van de scheepsgrootte enerzijds en de (door Nederland sedert 1996 geblokkeerde, nu onder arbitrage) verbetering van de achterlandverbindingen anderzijds.
De thans in aanbouw zijnde containerschepen van 9.600 TEU zullen een diepgang hebben van 14,50 meter en zullen medio 2006 opgeleverd worden.
Ook de grootste van de nu varende nieuwe generatie van 5.500- 8.200 TEU heeft reeds ernstige problemen om binnen het getijvenster volbeladen Antwerpen aan te lopen.
Deze beperking tot gebruikmaking van het getijvenster blijft ook met een spoedige verdieping tot 13,10 meter bestaan, zodat het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen rekening zal dienen te houden met trafiek verlies ten gevolge van onvoldoende toegankelijkheid.
Ons inziens, dient de Nederlandse regering er reeds nu rekening mee te houden dat zij - indien dit zich onverhoopt voordoet - daarvoor in rechte aansprakelijk gesteld zal worden en de verliezen zal dienen te compenseren en de onkosten daaruit voortvloeiende te fourneren.

Nederland dient zich eveneens te realiseren dat zij in formele zin ook ingebreke gesteld zal worden vanwege de bij voortduring (sinds 1839) wederrechtelijke onttrekking aan haar internationale verplichtingen als oeverstaat.
Ten aanzien van alle Nederlandse eisen en wensen dient gememoreerd - ook die waarin de Koninklijke Belgische en Vlaamse regeringen met het oog op een snelle verwezenlijking van de aangevraagde verdieping en oprechte medewerking berusten - dat zij elke juridische en verdragsrechtelijke status ontberen.
Het, in onze opvatting, Nederlandse gechicaneer ten aanzien van de Westerscheldeverdieping brengt de schrijnende – ongelijke en onrechtmatige – handelwijze opnieuw en overduidelijk nu ook Europees voor het voetlicht.

Deze S-MER en het op te stellen MKBA gaan niet uit van de Internationaal erkende en gewaarborgde verdragsrechtelijke positie van de Schelde.
Vastgesteld dient te worden dat bij voortduring gepoogd wordt het Schelderegime - dat zelfs voorrang heeft op het Europese milieurecht - volledig en welbewust te negeren.
Immers het probleem stelt zich 'ondubbelzinnig' - de **"dwingende noodzaak"** tot een spoedige minimale getij-ongebondenverdieping tot 13,10 meter (+15 %) ten gevolge van de nog steeds toenemende scheepsgrootte.
Nut en Noodzaak – de "dwingende reden" komt niet aan de orde, wordt in deze S-MER niet genoemd noch uitgewerkt.
Daarnaast dient geconstateerd te worden dat de uitgangspunten voor deze Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium uitgaan van de misvatting dat deze S-MER moet gaan dienen als basis en/of uitwerking van de VHR-toets. 'Quod non'.
Samenvattend kan gesteld worden dat deze S-MER de volgende doelstellingen dient:
- te onderzoeken alternatieven;
- te onderzoeken effecten voor mens en milieu;
- de te ontwikkelen onderzoeksmethoden en te definiëren welke gewenste nadere onderzoeken alsnog gedaan dienen te worden.

Daarbij dient vastgesteld te worden en in aanmerking genomen te worden dat elke stellingname op voorhand m.b.t. de te ontwikkelen alternatieven niets van doen heeft met de primaire doelstelling en opdracht van deze ontwikkelingsschets - **de verdiepingsaanvrage** - en dientengevolge zodoende een, ons inziens, van Nederlandse zijde - onrechtmatig - beoordelingskader poogt op te leggen aan de Koninklijke Belgische en Vlaamse regeringen, ook daar waar zij geen bevoegdheden bezit.
Bij de te onderzoeken alternatieven voert men op pag. 18 als te onderzoeken :
Een nieuwe – te onderzoeken verdiepingsvariant van 12,50 meter op -; deze is strijdig met de aanvrage zowel als alle overeengekomen uitgangspunten.
De ontwikkelingsschets mist een historische analyse van de gevolgen van de Nederlandse ingrepen en de morfologische evolutie daarvan in het Schelde-estuarium, deze analyse zou nadrukkelijk twee vast omlijnde perioden dienen te bestrijken: Van 1839 – 1940 en van 1945 –1996 (startjaar van het MOVE-project)
De afdammingen en inpolderingen (ook de beperkte Belgische bovenstroomse) zijn nimmer in voldoende mate onderzocht en geevalueerd, de consequenties dientengevolge tot zeer recent volslagen genegeerd
Dit wordt, onzerzijds, als een ernstige omissie gekwalificeerd.

Het volledig ontbreken van alle Internationale, multilaterale en bilaterale verdragen m.b.t. de (Wester-)Schelde, en Belgisch-Nederlandse verhoudingen, terwijl alle verdere Europese, Nederlandse en Vlaamse Wet- en Regelgeving als vastgesteld beleid uitputtend geciteerd wordt.

Of moet geconstateerd worden dat dat dient te vallen onder de begripsbepaling (pag.27-28): "voor zover relevant".

Bij de Procedure ontbreekt bij de wettelijke adviseurs het Ministerie van Verkeer & Waterstaat, dat de Internationale,multilaterale en bilaterale verdragsrechtelijke aspecten zou dienen te waarborgen!

Opvallend is , o.i., het na de uitspraak van de Raad van State vasthouden aan de voorliggende teksten zonder analyse van dien uitspraak en de gevolgen daarvan op de voorliggende tekst.
"Ook de analyse van de uitspraak van de Raad van State over de Westerschelde Container Terminal(WCT) kan nog leiden tot verdere aanscherping van de probleemstelling (pag.8).

Zo ook pag. 16
"De eventuele verruiming zal dan tussen het Nederlandse Vlissingen en het Vlaamse Deurganckdok plaats moeten vinden"
"Een andere mogelijkheid is de afwikkeling van een deel van de goederenstroom via voorhavens. Vlissingen en Zeebrugge kunnen bijvoorbeeld voor de grootste containerschepen gaan functioneren als zeewaartse terminal voor de haven van Antwerpen.De vervoersstromen zullen in beeld worden gebracht in de MKBA(in het onderdeel Toegankelijkheid)
Op basis hiervan zal blijken of de ontwikkeling van vooorhavens een realistisch alternatief kan vormen voor verruiming van de vaarweg naar Antwerpen".
Herhaald o.m. op pag. 18,
"Een andere optie is de afwikkeling van een deel van de goederenstroom via voorhavens. Vlissingen en Zeebrugge kunnen bijvoorbeeld voor de grootste containerschepen gaan functioneren als zeewaartseterminal voor de haven van Antwerpen".
Op pagina 22 verwoord als:
"Indien wordt afgezien van de verruiming van de vaargeul naar de haven van Antwerpen en mogelijke nieuwe ontwikkelingen bij de voorhavens Zeebrugge en Vlisingen, zal het markt aandeel van deze drie havens afnemen".
Kritische opmerkingen kunnen vooral t.a.v. "Gebruikswaardegebied" en "Bovenregionale milieukwaliteit" (pag. 25) gemaakt worden.
Van het allergrootste belang is de totstandkoming en implementatie van de Europese richtlijnen die vervuilde- niet ontzwavelde stookolieen als scheepsmotorbrandstof dienen uit te sluiten.
Voor de achterlandverbindingen kan naar de WCT uitspraak der Raad van State verwezen worden. Voor Zeebrugge behoeft dat (denk aan CoBelFret) nauwelijks toelichting.
pag. 26-27 **"Toegankelijkheid"**
"Verdiepen en verbreden van de vaargeul of voorhavenontwikkeling".
Ten aanzien van de effecten van het stortregime worden de Nederlandse eisen als maatgevend en vanzelfsprekend aanvaard, waarbij meer dan alleen vraagtekens geplaatst kunnen worden. Men kan zich blijven verbazen over het stelselmatig volhouden ten aanzien van de optie Voorhaven ontwikkeling (- zo ook bij Externe Veiligheid (pag. 40)
Zeer relevant is de stellingname op pag. 41 : "Gebruikswaarde van het gebied" :
"Vooral van de verruiming van de vaargeul worden significante mobiliteitseffecten verwacht door de verbeterde getij-onafhankelijke toegankelijkheid van de haven van Antwerpen voor grotere schepen. Dit zal een verschuiving van de goederenstromen van en naar de havens in de zogenaamde 'Hamburg-Le Havre range' met zich mee brengen" (het gelijk van baron L. Delwaide -P.M.R.).*"Het maritieme verkeer en het achterlandverkeer zal sterker toenemen dan zonder uitvoering van verruiming"*

"Een alternatief met een ontwikkeling van een zogenaamde voorhaven in het estuarium in Zeebrugge of Vlissingen, zal ook mobiliteitseffecten tot gevolg hebben, omdat dit een volledig andere verkeersafwikkeling zal veroorzaken van de scheepvaarttransporten op het estuarium"

Een heel bijzondere interpretatie van de WCT-uitspraak ? De ontbrekende achterlandverbindingen blijven volledig buiten beeld.

Immers de W.C.T. uitspraak wordt ook uitdrukkelijk genoemd op pag. 69
"In Vlissingen-Oost (Sloegebied) was een uitbreiding gepland voor een Westerschelde Container Terminal. Na verwerping van de streekplanwijziging door de Raad van State is het onbekend of dit project doorgaat."

Wij zijn van mening dat de keuze van de huidige situatie - zonder analyse van de vroegere zeer omvangrijke Nederlandse ingrepen alsook de veeleer beperkte Belgische bovenstroomse maatregelen - tot de **referentie-situatie** als zeer betwistbaar en omstreden aangemerkt dient te worden.

Dat bij de te ontwikkelen alternatieven – het onderzoek naar voorhavenontwikkeling – nimmer voldaan kan worden aan de vereiste criteria, in het bijzonder vanwege de ontbrekende of zeer gebrekkige achterlandverbindingen, de extra transportkosten, de milieugevolgen, etc.

Dat bij het gekozen alternatief voorhavenontwikkeling " de wens als vader van de gedachte" aangemerkt dient te worden (W.C.T. ?); **óf wat voor Rotterdam géén optie was dat nù voor Antwerpen wél zou moeten zijn .**

Dat de geconstateerde onevenwichtigheid en éénzijdigheid nadrukkelijk onderstrepen dat men niet streeft naar een toekomstbeeld waarin alle aspecten minimaal gelijkwaardig beoordeelt worden en gemaakte fouten (bagger- en **stortregime**) hersteld zullen gaan worden.

Dat niet ontkent kan worden dat zowel de L.T.V. als de S-MER **"Géén Ruimte geven aan de rivier"**

Dat Nederland zelfs niet gepoogd heeft, de indruk van onrechtmatig en ongelijk handelen weg te nemen door haar TEN-waterweg evenals de Westerschelde – de maritieme toegang tot Antwerpen- voor bescherming onder de VHR, uit eigen beweging, onder te brengen. Ook niet nadat de Nieuwe Waterweg - zonder enig milieubezwaar - verdiept was (in 2000) tot in de Waalhaven tot 55 voet (+15 %).

Dat onderlinge samenwerking tussen de Rijn-Schelde-Delta havens geen antwoord biedt op de verdiepingsvraag, alleen gezonder concurrentievoorwaarden poogt te scheppen.

Concluderend moeten wij constateren dat deze S-MER Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium op het onderdeel '**Toegankelijkheid**' deze naam niet kan en mag dragen.

Dat, onzerzijds, de Koninklijke Belgische Federale en de Vlaamse regering geadviseerd zullen worden om de E.U.te verzoeken de volgende stellingen te doen onderzoeken in het kader van de gevraagde minimale verdieping tot 13,10 meter (+15 %):

1. De verdragsrechtelijke gewaarborgde Internationale, multi-laterale en bilaterale rechten ten aanzien van de Schelde onafhankelijk en onpartijdig te doen analyseren;

2. Mogelijke belemmeringen vanuit E.U.- recht of de mogelijk onjuiste interpretatie daarvan, mede inzake de VHR, te doen elimineren;

3. De Nederlandse obstructie-politiek te doen termineren en de Internationale, multi- en bilaterale verdragsrechten te laten prevaleren.

Onzerzijds wordt er hierbij vanafgezien deze S-MER aan een verdere tekstexegese te onderwerpen.
Het zou ons tot nog scherpere stellingnamen verleiden ten aanzien van deze onevenwichtige en op onderdelen onzorgvuldige en subjectieve Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium, waarin ook positieve elementen, onzerzijds, in het bijzonder m.b.t. Natuur en Milieu, onderkend worden.

In de verwachting u hiermede van dienst geweest te zijn,
Verblijven wij,
Hoogachtend,

S. Harris, voorzitter a.i. R.H. van der Pols, secretaris B. van Kaam, penningm.

c.c. per e-mail verspreid.

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
16 DEC 2003

27

Aan Proses,
Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat

Onderwerp: Ontwikkelingsschets Schelde-estuarium 2010

Volgens plan is een Overschelde gepland in Zuid-Beveland. M.i. is dat niet aan te bevelen omdat dan verontreinigd Scheldewater wordt gestort in de schone Oosterschelde. Om overstromingen in Scheldegebied te voorkomen is het wellicht mogelijk een stormvloedkering aan te leggen nabij de plaats Doel. (te vergelijken met de stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg bij Hoek van Holland) .Bij een verwachte hoge waterstand kan dan die kering worden gesloten. Wellicht permanent bestuur aanstellen over beheer Zeeschelde/Westerschelde? In een vroeg stadium kunnen dan beslissingen over het beheer worden genomen.

Hoogachtend,
p. meeusen,
irislaan 177
4383 vt vlissingen

28

Inspreken Kennisgeving Schelde-estuarium

Achternaam: Klap

Geslacht: M

Voorletters: VA

Adres: Ravelijn de Groene Jager

Huisnummer: 5

Postcode: 4461 DJ

Woonplaats: Goes

Tel_zakelijk: 0113 23 00 75

Email: vklap@zmf.nl

Particulier_of_vertegenwoordiger: Vertegenwoordiger_organisatie-bedrijf

Naam_bedrijf: Zeeuwse Milieufederatie

De_reaktie: Geachte lezer,

Een korte inspraakreactie op een document waar wij als organisatie in het voortraject ruimschoots bij betrokken zijn geweest. We vragen daarom slechts uw aandacht voor twee punten.

1. In paragraaf 5.3.4 is een discipline gewijd aan Luchtverontreiniging (blz. 39). De aandacht voor emissies van broeikasgassen, verzurende gassen en ozonprecursoren geeft aan dat er aandacht is voor verschillende soorten atmosferische emissies. Het is opmerkelijk dat emissies naar het water buiten beeld blijven, of hoogstens in algemene zin aandacht krijgen in relatie tot gezondheidseffecten (blz. 40). Wij pleiten er daarom voor ook aandacht te besteden aan waterverontreiniging (wellicht als gedeelde discipline Lucht- en waterverontreiniging). We vragen aandacht voor:
* diffuse emissie van actieve bestanddelen uit aangroeiwerende verven (anti-foulings). Deze stoffen hebben een aangetoonde zeer negatieve invloed op het aquatisch milieu;
* stoffen die anderszins in het water terecht komen. Te denken valt aan emissies van olie (brandstof/smeermiddelen), schoonmaakmiddelen, maar ook van bulkgoederen waarvan een deel bij de verlading in het water terecht komt.

2. Het tweede punt hebben we reeds eerder aangekaart (en afgekaart, dachten we...). Maar op de een of andere manier is onze opmerking toch niet in het document opgenomen. Het betreft Bijlage 9. In de beschrijving van het Europees juridisch kader ontbreekt ten onrechte het geschil tussen de Europese Commissie en Nederland m.b.t. de natuurcompensatie gekoppeld aan de tweede verdieping (uitvoering van Verdrag 1995). Dit geschil heeft betrekking op het zelfde gebied en is inhoudelijk van groot belang als kader voor de ontwikkelingsschets 2010. Het hoort ontegenzeggelijk bij het juridisch kader. Dat het niet in de kennisgeving is opgenomen is niet meer te veranderen, maar wellicht zal er een samenvattend document verschijnen met daarin de ingediende bedenkingen en het standpunt van ProSes daarover. Wij verzoeken u in een dergelijk document en ook in eventuele latere documenten waarin het juridisch kader wordt geschetst, het geschil expliciet op te nemen.

Tot zover.

Hoogachtend,

Vincent Klap

29

Inspreken Kennisgeving Schelde-estuarium

Achternaam: Symens

Geslacht: M

Voorvoegsel:

Voorletters: Peter

Adres: Kardinaal Mercierplein

Huisnummer: 1

Postcode: 2800

Woonplaats: Mechelen

Tel_prive:

Tel_zakelijk: 015/29.72.37

Email: peter.symens@natuurpunt.be

Particulier_of_vertegenwoordiger: Vertegenwoordiger_organisatie-bedrijf

Naam_bedrijf: Natuurpunt vzw

De_reaktie: 1. Baggervolumes onderhoudsspecie ?

In Hoofdstuk 3.3 (Toegankelijkheid) wordt een schatting gemaakt van de baggervolumes die vrijkomen bij verschillende verdiepingsscenario's. Deze schatting geeft echter enkel cijfers voor de aanlegspecie (tot 14 miljoen m^3). Waarom wordt er geen gelijkaardige, gedifferentieerde schatting van de te verwachten hoeveelheden onderhoudsspecie vermeld ? Immers, de aanlegspecie is een éénmalig probleem, terwijl de onderhoudsspecie een blijvend probleem is...

Vervolgens wordt in dit hoofdstuk vrij duidelijk gespecifieerd dat men voor de aanlegspecie verschillende stortlocaties zal onderzoeken binnen en buiten het estuarium. Voor de onderhoudsspecie daarentegen wordt slechts in zeer algemene termen gesteld dat stapsgewijs meerdere geoptimaliseerde bergingsstrategieën zullen worden ontwikkeld…

In hetzelfde hoofdstuk wordt echter duidelijk gesteld dat er nu reeds aanwijzigingen zijn dat de hoeveelheid geborgen specie op bepaalde plaatsen binnen het estuarium een kritische grens genaderd hebben waarboven het bestaande meergeulensysteem in het gedrang zou kunnen komen. Voorts heet het dat de huidige praktijkervaring bevestigt dat de bestaande stortplaatsen van baggerspecie in de Westerschelde inderdaad hun maximale capaciteit benaderen en dat er bijgevolg voor het storten van grotere hoeveelheden baggerspecie in het estuarium zelf dan ook alternatieve stortlocaties onderzocht moeten worden.

Zou het niet zinvoller zijn om zich eerst uit te spreken over de totale te verwachten baggervolumes (aanleg + onderhoud) alvorens studies te maken over mogelijke stortstrategieën van slechts één gedeelte van het totale volume, dat bovendien slechts eenmalig van karakter is?

2. Nulalternatief en referentiesituatie « Natuurlijkheid » ontbreekt ! ? !

In hoofdstuk 3.5 wordt het nulalternatief bepaald voor « veiligheid » en « toegankelijkheid ».

29

Het nulalternatief voor « natuurlijkheid » valt hier blijkbaar buiten de boot. Echter, ook voor dit luik is wel degelijk nood aan een referentiekader voor het beschrijven en beoordelen van de effecten van andere alternatieven…
Hierbij dient in het bijzonder aandacht te worden besteed aan de beschrijving van de autonome ontwikkelingen die zich zullen voordoen bij bestaand beleid en bestaande wet- en regelgeving, meer bepaald de Vogel- en Habitatrichtlijn. Uit deze beschrijving zou immers wel eens kunnen blijken dat het NOP in feite weinig extra voorziet dan wat nu reeds strikt noodzakelijk is om op termijn aan de bindende doelstellingen van de Europese natuurrichtlijnen te kunnen voldoen…

3. Haalbaarheid compensaties ?

In punt 4.5.7 wordt gesteld dat bij de beoordeling en vergelijking van alternatieven rekening zal worden gehouden met de mate waarin effecten mitigeerbaar en compenseerbaar zijn. De consequenties van de mitigerende en compenserende maatregelen zullen echter enkel kwantitatief ingeschat en niet berekend worden. Is het niet even belangrijk om in de SMER ook reeds uitspraken te doen over de haalbaarheid van compenserende maatregelen ? Zo niet, dan dreigen we nogmaals te vervallen in een scenario zoals die van de vorige uitdieping…

4. Onderzoekscluster Natuur

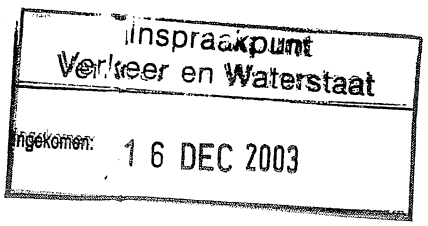
In punt 5.3.3. wordt gesteld dat de verplichtingen vanuit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn een specifieke plaats in de effectenvoorspelling zullen innemen. Daartoe zullen effecten op soorten en habitats uit de bijlagen van de richtlijnen zo kwantitatief mogelijk worden bepaald. Echter, aangezien Speciale Beschermingszones onder de Vogelrichtlijn niet enkel werden aangeduid op basis van bijlage 1-soorten, kan men best ook de effecten op de andere soorten waarvoor deze gebieden als Speciale Beschermingszone aan Europa werden aangemeld (bv. soorten die voldoen aan het 1%-criterium) zo kwantitatief mogelijk bepalen.

Einde bericht.

30

Aan:
Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Proses
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Rilland 14-12-2003



Van:
B.W.G. Otten
Zuidhof 3
4411 RV Rilland

Betreft: inspraakreactie op de kennisgeving strategische milieueffectrapportage ontwikkelingsschets 2010 Schelde –estuarium.

Geachte dames, heren,

Hierbij wil ik middels onderstaande punten reageren op een aantal zaken uit kennisgeving strategische milieueffectrapportage ontwikkelingsschets 2010 Schelde –estuarium.

Pagina 15 Locatie Overschelde
De motivatie voor de locatiekeuze is te summier weergeven en geeft niet helder aan waarom de twee aangegeven locaties juist in beeld zijn. Er ontbreek onder andere een beschrijving van de tevens logische locatie namelijk die, welke gecombineerd kan worden met een mogelijke ontpoldering van de Zimmermanpolder en de restanten van de historisch daar aanwezige kreekverbinding tussen Oosterschelde en Westerschelde.
De motivatie voor de locatiekeuze dient te worden vermeld.

Pagina 16 Inrichting Overschelde
Er worden geen daadwerkelijke inrichtingsalternatieven en varianten worden beoordeeld in de strategische MER. De motivatie waarom ondanks het ontbreken hiervan toch een kwalitatief afgewogen rapportage plaats kan vinden ontbreekt. De realistische basisinrichting zoals omschreven waar vanuit wordt gegaan bij de strategische MER is niet gemotiveerd. Om de juiste afweging te kunnen maken dienen de verschillende inrichtingsalternatieven uitgewerkt en beoordeeld te worden.

Pagina 18 Baggerspecie.
Er wordt in de kennisgeving uitgebreid ingegaan op de baggerspecieproblematiek in relatie tot verdieping van de Westerschelde. Op geen enkele wijze wordt ingegaan op de wijze waarop en de effecten van de berging van vrijkomende grond, zand en bagger bij realisatie van de Overschelde. Dit terwijl juist de problematiek gezien de enorme hoeveelheden vrijkomende grond zand en bagger (tussen de 25 en 45 miljoen m3) zeker in verhouding tot de mogelijk vrijkomende baggerspecie bij verdieping van de Westerschelde (maximaal 14 miljoen m3) enorm zal zijn.

Ik hoop met deze punten een bijdrage te hebben geleverd aan de totstandkoming van de MER ontwikkelingsschets 2010 Schelde –estuarium.

Hoogachtend

B.W.G. Otten

31

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat

Ingekomen: 17 DEC 2003

INSPRAAK bij PROSES op de KENNISGEVINGSNOTA
t.b.v. het SCHELDE-ESTUARIUM tussen GENT en de NOORDZEE

In deze inspraak zie ik het Scheldebekken van Gent tot de Noordzee als één bekken,dat onderdeel is van de rivierdelta van ons land.
De Zeeschelde is officieel van Vlaanderen,dat realiseer ik me terdege,maar ze komt ons land in tussen Kallo en Rilland.
Waarom zult U vragen? Deze bekkens hebben zoveel gemeen en beïnvloeden elkaar zo sterk, dat je het als één rivier moet zien. Er is geen schotje tussen te zetten. Het is niet eerlijk alleen naar het belang van Zeeland te kijken ten koste van wat zich afspeelt in Vlaanderen

DE SCHEEPVAART
De Schelde is een getijderivier, dat is tot aan sluis Merelbeke te merken Tot daar speelt het getijde een grote rol.
De haven van Antwerpen wil graag een toegankelijkheid voor schepen met een laadvermogen van 18000 T.E.U of 18000 containers kunnen ontvangen.Het is een logische wens ,maar is het nautisch gezien haalbaar?
Volgens de Europese Commissie moet het estuarium onaangetast blijven.Bovendien gelden ook hier de Vogel en Habitat richtlijnen.
De rivier is een kronkellige rivier met zelfs hoeken van bijna 90° ,het Ned.loodswezen heeft er recentelijk nieuwe speciale computers voor aangeschaft, om de beloodsing van hele grote schepen te vergemakkelijken.
Maar nu de vraag is het mogelijk een schip van 300 tot 350 meter deze rivier op en af te laten varen? Volgens één van de zeeloodsen is zij zo groot dat ze in de breedte op het Bellamypark (Vlissingen) past,maar in de lengte over de haven hoofden van de Koopmanshaven in Vlissingen heen het zeewater insteekt, het is het grootste drijvende voorwerp ter wereld!!!
Maar wat als het druk is en er komen er 2 de rivier op en 2 af? Is dat haalbaar? Naast al het overige varend verkeer!!!

De snelheid van de rivier en de schroefdruk op het roer om te kunnen manoeuvreren en de vormgeving en lading bepalen de vaarsnelheid en de zuiging van het schip.
Als je ook de tijd neemt dat het schip luistert naar zijn roer, voor de volgende bocht,Krijg ik toch de neiging meer vraag- dan uitroeptekens te zetten.!!!!
Door verdere verdieping krijg je weer een grotere stroomsnelheid, van de laatste verdieping is door metingen van het Loodswezen vast komen te staan en ook uit de ervaringen met de veren, de recreatievaart is gebleken dat de stroom fors is toegenomen (van 3-4 km/uur, tot 7-8 nu.)
Van stuurlieden van de Breskense boot, weet ik dat het veel moeilijker is de fuiken in te komen, de schepen worden meer weggezet door de stroom.De laatste keer dat ik meeging in sept l.l. viel het me op, dat de boot de Breskense voorhaven op volle kracht invoer.Binnen de havendammen werd er meteen achteruit geslagen om niet op de fuik te pletter te varen en aan te kunnen leggen.(Hoor ik aan de motor, door jarenlang luisteren.)

Bij een verdere verdieping ben ik bang dat de recreatie vaart niet op de rivier kan blijven.
Met een goed zeewaardig motorschip, die een snelheid 9 km/u kan ontwikkelen, kan je al niet meer tegenstrooms varen,we houden maar één kilometer over. Mijn man is net zo'n

zeewaardig zeeman, afkomstig uit een vissersfamilie en die hoor ik meermaals klagen, dat hij met de boot de Buitenhaven bijna niet in kan komen, vroeger nooit!!!

Door een hogere snelheid van de rivier wordt strandrecreatie steeds gevaarlijker, zeker bij passerende schepen, de kans van het strand gespoeld te worden neemt toe, voor velen ,die door een hogere terugkomst van het water verrast worden.Vlissingen heeft nu grote borden geplaatst op het strand om te waarschuwen voor terugkomende gevaarlijk hoge golven.Op de recreatie kom ik later terug.
De binnenvaartschepen hebben ook last van de hogere hekgolven, het risico van fatale ongelukken neemt toe.

Even terug naar de schepen Hoe belopen de zichtlijnen vanaf de brug, en wat komt er op het radarbeeld van zulke schepen? Of wordt de uitkijk weer in ere hersteld?, om te zien wat zich voor en rondom zo'n groot schip afspeeld.
Op de rivier is het een druk verkeer van schepen, binnenvaarders,kleinere zeeschepen, vissers enz. Het is echt opletten geblazen.

Wat gebeurd er als er een stuurdefect ontstaat? Blokkeert ze de vaargeul voor dagen, zijn er slepers genoeg om haar tegen en zandbank te houden ? Het gebeurt weinig, maar toch.!!!! Hoe draaien ze het Deurganckdok in ? zo blijven er toch veel vragen open.

Mijn suggestie is, maak met alle havens van het bekken een drijvende haven ,net als in Normandië, maar dan in de Noordzee. Er kan vlot gelost en geladen worden op andere schepen naar havens rond de Noordzee. De Shortsea is in opkomst en kan zowel van de zee als van de rivieren gebruik maken, Veel Weg- en Railvervoer met alle overlast kan voorkomen worden.
De los- en laadtechnieken verbeteren zich in ijltempo bij de binnenvaart, alles om tijd te winnen. Ze ontwikkelt zich tot en geduchte concurent van het wegvervoer met hun steeds meer dichtslippende wegen.

Neem daar bij in aanmerking dat Antwerpen met z'n havens de uiterste grenzen aan het bereiken is qua oppervlakte. Ze zoekt samenwerking met Gent, Zeebrugge, Terneuzen en Vlissingen, dan neemt de druk op de ruimte toch op ook zeer toe, richting zee.

Bij mij rijst de vraag, is het wijs om te verdiepen en te verbreden of moet er een andere weg ingeslagen worden?

Even een ander probleem, De sluis MERELBEKE is 2 uur voor-en na hoog water beschikbaar. Dan staat er water genoeg om te kunnen varen. Daarvoor doen de binnenschepen hun best de sluis te bereiken, maar zuigen zich aan de bodem vast, of ze varen helemaal niet.(Er is dan niet genoeg water.) Voor de hoofdslagader van Antwerpen naar Frankrijk een groot obstakel, wat zonder meer een forse verbetering behoeft in het belang van de binnenschippers en vooral van de wereldhaven Antwerpen, die graag een vlotte afhandeling en afvoer wenst. Dit zou voorrang moeten genieten!!!

HET MILIEU
RUIMTELIJKE ORDENING
De Nota R.O. no 5 laat zien dat Zeeland , een groot deel van Oost- en West-Vlaanderen en de rechter oever van de Zeeschelde een prachtig zwart gat is, ingeklemd tussen de rijkelijk verlichte stedenkrans van Holland en Vlaanderen. Dit zwarte gat is heel kostbaar, zeker in de nabije toekomst, het kan een oase van rust, duister en recreatie zijn voor de bewoners van de verlichte stedelijkte ring rondom.Nu levert de recreatie met toeleveringsplaatsen 22000 banen op,wat een groter aantal is dan je zo denkt.In de toekomst zal dit toenemen, ook de boeren kunnen daarvan profiteren als neveninkomsten.

Het is belangrijk het IMAGO van de WESTER- EN ZEESCHELDE te promoten en uit te bouwen, zoals bij de WADDENZEE.
Aan de kwaliteit van de hele Delta moet gewerkt worden en verbetert.De hele Delta heeft erg veel variatie te bieden, alleen de inwoners vinden het zo gewoon.Maar buiten zee, strand en natuur, is de Delta ook een geweldig cultuur histiorisch park, gelardeert door hoogwaardige technische werken van wereldallure. Wat in de promotie en terplaatse benadrukt moet worden. Het is geen gebied dichtgeplakt met oude kranten, maar haal haar geweldige potentieel naar voren, en benut haar mogelijkheden.

Bij het dreigen van een zware storm zijn alle zeegatan gesloten in Nederland, inclusief de voormalige Zuiderzee, ook de Thames gaat dicht.
Bij de oktoberstorm van oktober 2002, kwam het sobere bericht uit de radio dat het laatste schip de Nieuwe Waterweg op gevaren was, dus is de kering dicht gedaan.Bij Neeltje Jans gingen de schuiven dicht. Toen werd het spannend. Alleen de Westerschelde bleef open, nu was het wachten, keert de storm voor hoogtij naar N.W. of daarna? Was het voor hoogtij geweest, dan was al het water van de Noordzee naar het Zuiden gestuwd,richting Kanaal en de Schelde op.Wat zou er gebeuren? Gelukkig draaide de storm ruim na hoogtij en waren er geen grote problemen.Maar even goed had het heel anders uit kunnen pakken en was het water tot diep in de Zeeschelde gestuwd en tot welke hoogte en met welke schade? Na de vorige verdieping wordt het zeewater sneller de rivier opgestuwd. (gootwerking) Wat had Zeeland voor schade opgelopen langs de Schelde?
Uit recent onderzoek is gebleken, dat de golven een grotere kracht aan het ontwikkelen zijn, dit vraagt om maatregelen.
In 1990 was het bij de duinen van Westkapelle net aan. De Zeeschelde had ook flinke bressen in de dijken.Gelukkig brak er niets door.

ONTPOLDEREN MOET.
Sindsdien heb ik iets van ONTPOLDEREN MOET, we ontkomen er niet aan. Het water zoekt anders een uitweg totaal ongecontroleerd en dat is erger De illusie van een ramp voorkomen heb ik niet, maar een hoop narigheid voorkomen is te proberen, zodat het gunsig uitpakt.
Daarom mijn voorstel een Sloekanaal te maken , zodat het Veerse Meer ook als buffer gebruikt kan worden In één van de laatste Milietijdingen van de provincie Zeeland stond een mooi plan ,al vrij ver uitgewekt en zeker de moeite waard om er serieus over na te denken
Het is ook een veilig alternatief om de binnenschepen zo min mogelijk op de Westerschelde te laten varen,al blijven er wel binnenschepen op de rivier.
De zeespiegelrijzing gaat vermoedelijk harder dan we gedacht hebben.Van één grote gletser is de laatste vier jaar 200 meter afgesmolten, dat is 50 m per jaar, dat is nog nooit voorgekomen. Van de noordkap aan de Noordpool is een gigantisch groot stuk ijs afgebroken, tot verdriet van de wetenschappers, die wisten dat er stukken ijs van 4000 jaar oud tussen zaten.,maar het smelt wel, het is geen reden voor paniek, maar wel een rede om goed te kijken wat er in de natuur gebeurt en je maatregelen te treffen. Wat dat betreft is de t.v. een welkome bron van informatie. Nog een teken aan de wand is het feit dat in de wintersportgebieden zo weinig sneeuw ligt,net als de lawine van overstromingen in Europa de laatste jaren..Het wijst op grote veranderingen Wees de rampspoed zoveel mogelijk voor en ontpolder.
De landbouw zult U zeggen. In de 8^{e} en 9^{e} eeuw was het lams-en schapenvlees beroemd om zijn salé-smaak, door het zoute gras dat ze gegeten hadden.

VLAANDEREN
Wat is het belang voor België om de Zeeschelde te vrijwaren van overstromingen??
Punt één is dat de zijrivieren de Zenne, de Dijle, de beide Nete's er op uitmonden .Als er werkelijk een overstroming plaats vind staat België tot achter Brussel BLANK met LET WEL ZOUT WATER

Dat houdt in, dat de natuurverenigingen in een zo moeizaam bevochten strijd tegen vervuiling en verloedering van de riviertjes, in één klap alles verloren is. De laatste jaren werd het water schoner en zuurstofrijker. De terugkeer van salamanders, kikkers torretjes wantsen vissen,enz was weer mogelijk Ook de bijbehorende flora komt weer terug.Dan is alles in één golf zout water vernietigd. Dit mag niet gebeuren.
Let wel na de vorige verdieping is de getijamplitude in de Zeeschelde van 7 naar 9 meter gegaan. Het brakke water heeft zich richting Gent verplaatst, er wordt bot en andere zout water- vis gevangen bij de sluis van Dendermonde. Het is ook aan de flora te zien, bomen en struiken gaan dood ,omdat ze met hun wortels het zoute water raken.
België heeft nog stukken zeer oud cultuurland van zeer grote cultuur-historische waarde. De Nederlanders hebben dit vernield, door de grootschalige landbouw en de ruilverkavelingen. In België is het veel klein- schaliger, sommige stukken liggen er nog bij als in de Middeleeuwen. Moet dat toch vernield?
Als Hollanders zullen we de Schelde zo moeten beheren dat dit niet gebeurd, het is zeer zeker niet alleen de verantwoordelijkheid van de Belgen of de Vlamingen., We maken ons druk over het milieu en de natuur, zijn dan het braafste jongetje van de klas, maar laten we dan ook eens bij de naaste buren kijken,dat ons beleid voor hun niet cathastrofaal is.
Dat is de reden dat we het Scheldebekken als één geheel moeten zien

LANDSCHAPPEN EN LANDGOEDEREN
Aan de linker oever rond Lokeren, waar de Durme overgaat in de Moervaart ligt een uniek landschap, van meersen(natte weilanden).De Moervaart is van origine een veenriviertje,dat voor het vervoer van turf verbreedt en uitgediept is. De abdij van Baudelo, gesticht in de 12e eeuw, heeft hier een grote rol gespeeld. De abdij is weg maar het prachtige oude landschap is intact gebleven,bossen en kleinschalige meersen en kleine met hakhout omgeven percelen en uitzonderlijk, buiten de paar dorpen niet bewoond, daar is het te drassig voor. We zijn hier doorheen gevaren, maar hebben er ook gefietst en genoten van de pracht, de rust en de natuur. Het is gelukkig allemaal natuurreservaat en wordt zorgvuldig beheert.

Op de rechteroever ligt bij de brug van Temse naar Bornem aan de rechterhand het Graafschap van Bornem.(Bornem betekend woonplaats bij de bron.Het is een -chem naam dat wijst erop dat de naam tussen 500 en 1100 gevormd is , al is de bewoning veel ouder). Het is een typische landschap dat gevormd is, door de rivier met natte meersen met veeteelt en rivierduinen, waarop landbouw en bebossing plaats vonden
Dit heeft geduurd tot Don Pedro Caloma ,Heer van Bobodilla (Spanje), één van Alexander Farnese, hertog van Parma's generaals, dit graafschap gekocht heeft Jawel, .het is de Alexander Farnese,,die Philips van Marnix dwong Antwerpen over te geven
Pedro Caloma is vlijtig aan de gang gegaan. Hij legde ontwatering's kanaaltjes aan, die nog zo in het landgoed liggen. Hij maakte de sluis op de Schelde in 1592, om de economie van Bornem te stimuleren. Het is de oudste sluis van België en recentelijk nog vernieuwd, al dient hij nu niet meer als sluis.
Het landgoed is nu al vier honderd jaar in de familie. De graaf,die het nu in het bezit heeft en beheert is zowel afstammeling van de Caloma als van een broer van Philips van Marnix van Aldegonde.
Als Pedro de Caloma het goed nu zou kunnen zien, zou hij het meteen herkennen. De infrastructuur is er nog, de heilige, waarschijnlijk Keltische bron en het door hem gebouwde Mariakapelletje met z'n fraaie en bijzondere architectuur, zijn in schitterende staat, en nog aanwezig.
De oude eendenkooi, die hij daar gevonden heeft,staat er na restauratie ook nog, ca 700 jaar oud.,toch wel erg uniek
Hij had een goed belegde boterham aan het landgoed.
Nu is het geheel gelukkig beschermd.
Het rare en oneerlijke is echter, dat een beschermd gebied in handen van een natuurvereniging flinke subsidie's voor het beheer krijgt. Is eenzelfde beschermd gebied in handen van een particuliere eigenaar, dan krijgt deze eigenaar geen spie.Het motto is de

natuur ligt er en hoef je niet te onderhouden. De natuurverenigingen onderhouden de natuur dus wel ? Ik ben het er nog steeds niet mee eens, door het punctuele onderhoud heeft zoveel moois de tand des tijds doorstaan. Het landgoed is door de rust en het beheer uitgegroeid tot een paradijs voor de bijzondere flora en fauna,met veel bijzondere soorten, die er hun plekje gevonden hebben.
Toen het in 1983 beschermd werd ,was het waarschijnlijk nog wel rendabel te krijgen. Anno 2003 is dit een onmogelijke zaak,geef de eigenaar net zo goed subsidie om een redelijk inkomen te behouden en om de ongelijkheid te bestrijden. Voor een goed deel zijn dit de beheerders van de toekomst, hou dit aantrekkelijk.
Met het VENN, de Belgische ecologisch hoofdstructuur kun je na veel gepuzzel op kleine landschapselementen subsidietjes krijgen.Op bescheiden mate zou er toeristisch wat gedaan kunnen worden, maar een grote stroom toeristen vernielen een zo zorgvuldig beheerd landgoed en is het gedaan met de stilte en de bijzondere sfeer en schoonheid Waarom niet een landgoed net als in Zeeland als één geheel zien en subsidiëren , met bevoorbeeld een goed beheersplan, in een goede samenspraak.

Er zijn aan de Zeeschelde nog meer landgoederen, waarvan bekeken moet worden dié te behouden. Families die vierhonderd jaar zo'n landgoed kunnen beheren hebben een schat aan kennis en ook informatief materiaal in hun archieven , wat ze kunnen raadplegen, Vroeger liepen ze niet achter, met soms andere kennis, die nu een eye-opener kunnen zijn. Waarom ook niet de omliggende landerijen,die soms deel uitmaakten van die landgoederen, niet door deze families laten beheren via beheersovereenkomsten? Dat is nog voordelig ook en een vrij groot gebied wordt als één geheel beheerdt, wat de waarde verhoogt.
Buiten de kennis die overgeleverd is van geslacht op geslacht, wordt ook de liefde voor het bezit met de paplepel ingegoten .Deze beheerders zijn vaak ook nog universitair geschoold.ten behoeve van het landgoedbeheer. Ze kunnen buiten de kennis voor eigen gebruik ook adviserend functioneren voor anderen en de overheid.
Nuttig is , zeker nu er zoveel ingrijpende en ingewikkelde maatregelen genomen worden, waar ze indirect mee geconfroteerd worden, ze te ondersteunen, met raad en daad..

DE LEIE
Vorige winter heeft het riviertje De Leie voor heel veel wateroverlast gezorgd. De bewoners langs het riviertje en de bewoners van de lage wijken van de stad Gent, zijn de Nederlandse Waterstaat en de sluismeesters zeer dankbaar, dat ze het scheepvaartverkeer bij eb stilgelegd hebben en door alle drie de sluizen zijn gaan spuien,zodat een watersnoodramp voorkomen is.Hoe hoog het water gestaan heeft was aan de Leie te zien,deze zomer. De Moervaart tot in Lokeren heeft tot de rand vol water gestaan, getuige de zandzakken in Lokeren. Zo hoog heeft het water ook in het kanaal Terneuzen-Gent gestaan, waar de Moervaart op uit komt.Het Vlaams Gewest is de oevers van de Moervaart aan het versterken.
Als notitie wil ik er aan toevoegen,dat delen van de oevers van de Boven-Schelde en de Leie tussen Kortrijk en Deinze behoorlijk beschadigd zijn door de hoge waterstanden vorige winter. Hier en daar hebben oeverzwaluwen de steile wanden van de afslag, geconfisceerd. Vlaanderen laat het niet lang zo, dan worden dit vogel- en habitatgebieden, dan is er een echt probleem. Oeverzwaluwen zijn beschermde vogels

Ook het Westen van West-Vlaanderen heeft veel wateroverlast gehad, een deel is via de Braakman geloosd. De burgemeester van Knokke-Heist Graaf Lippens heeft een beroep op Nederland gedaan te helpen het water op de Schelde te lozen, gezien het Leopoldskanaal en het afleidingskanaal van de Leie te klein zijn voor zoveel water. Het probleem Schelde is toch ingewikkelder, dan op het eerste gezicht lijkt en kan ook de ingenieurs nog heel wat denkwerk en hoofdbrekens verschaffen.

Veel succes voor Proses en de betrokken Vlaamse en Nederlandse waterbeheerdeers.
Gezegende Kerstdagen en een voorspoedig en vruchtbaar 2004.

31

12 december 2003.

Mieke W. Meerman- van der Markt
Jan Vermeerlaan32
4382 R.Z. Vlissingen.
Tel 0031-118-415213.
Emailadres: mwmeerman@zeelandnet.nl

Loodsluyden, Gezworene Pilote
Rijksloodsen, Geprivatiseerde loodsen.
Op naar markt werking?

Volgens Romeinse geschriften zou een Scheldeloods Carausius een Menapiër, aan het einde van de 3e eeuw het zelfs tot keizer van Brittanië gebracht hebben, nadat hij vloot commandant in Gesaconium het huidige Boulogne was. Als keizer van Brittanië, bouwde hij een vloot van zeeschepen en bevoerde de kusten van Gallië, Spanje en Italië.

Hier hier het verhaal van het „loodswezen", dat zich in de tijd herhaalt, met een steeds slingerende beweging. Het liep uit de hand met de loodsen en de tijden werden weer stevig aangehaakten en het liep goed.

Van origine waren loodsen vissers, zij waren bekend met ondiepten, zand-banken kreken en geulen in de delta en voor de Vlaamse en Hollandse kust. Toen in de 11e eeuw de Vlaamse steden opkwamen, de schepen groter werden en de vracht kostbaarder, waren zij de aangewezen personen om de schepen van zee naar de haven te loodsen.

De loodsen waren in de 12e eeuw aan voorschriften gebonden de „Rôles d'Oléron". Die voorschriften bestonden uit rechtsgebruiken voor de Vlaamse kust in die tijd. Ze waren ook „de vonnissen van Damme" geheten.

De straffen op overtreding waren streng, men kon zelfs zonder een vorm van proces onthoofd worden en terplaatse. Dit was een voortgaande vorm van snelrecht. In de aanbrekende eeuw werd men „humaner" en kwam men er voor zo'n vergrijp met een geseling af.

In de Middel Eeuwen golden de loodsgelden nog niet en was er een onderlinge afspraak tussen loods en kapitein. En werd vrolijk overvaagd door de loods aan de ene kant. De kapitein nam de loods mee naar een verre vreemde haven. De loods moest dan zonder geld en betaling naar huis zien te komen, dat was de andere kant. Hoe hij Alma k en lag aan de inventiviteit van de loods.

De Hollandse havens van de steden Amsterdam, Middelburg, Veere, Vlissingen

e Twintigste kwamen op. De steden stelden loodsen aan.
Nadat de koopvaarders uit den vreemde Vlaanderen en Zeeland naderden onder leiding van „piloten" (een bemanningslid dat de weg kende en voor de kustnavigatie verantwoordelijk was), kwam er voor de kust een loods aan boord om het schip de haven binnen te „loodsen".
De lood of leedsman van de heerlijkheid of het graafschap Vlaanderen vielen juridisch niet onder het wettig gezag van Vlaanderen, maar onder het maritiem gewoonterecht.
In het voor de loodsen belangrijke jaar 1440 werd het eerste grote ordewerk door de 4 Leden van Vlaanderen gedaan, (de 4 Leden waren de vier gerechtigde afgevaardigden van de burgerij van een „provincie" of landsdeel) waar hoe men grote schepen naar de haven van Sluis veilig binnen brengen kon. Men ging om advies bij de stuurlui en vissers langs de kust van Heist tot Ravenszijde. Uit dit stuk blijkt het beloodsen niet als een buitenkansje te beschouwen was voor de vissers, maar dat als de schepen wilde beloodsen, ze een gedegen kennis moesten hebben van diepten, zandbanken enz. op straffe van tijdelijke verbanning uit Vlaanderen.
De loods moest „ondersteuning" hebben. Kijk en hoor!!! Hij kwam met z'n vissersschip bij de vrachtvaarder en met twee gasten ging hij aan boord. Het vissersschip moest voor het te beloodsen schip gaan varen om de waterdiepte te peilen, tot in aan te doene haven. De patroon „schipper of reder" kon op z'n eigenwijze „per ongeval" van de diensten van de loods of pilot gebruik maken, maar paradoxaal genoeg bleef de loods persoonlijk, met have en goed en leven aansprakelijk voor de beloodsing en het behouden in de haven brengen van het schip.
Een jaar later wordt schriftelijk bevestigd, dat de aanstelling van loodsen en het leggen van betonning door tonnen in en voor het Y zijn geschied is. De twintpiloten worden nu beëdigd. Kwam er een schip in zicht, dan werd de loods opgeroepen.

In 1475 waren er al zee- en binnen of rivierloodsen of zee- en Zwin pilooten. Door de verzanding van het Zwin, werd het bestaan van de havens afhankelijk van een goed georganiseerd loodswezen. Dit mondde uit tot de ordonnantie van Philips de Schone in 1484 opgesteld door 3 leden van Vlaanderen. Hierin is een strak reglement over de beloodsing op het Zwin beschreven.
En werden de volgende bepalingen buiten de oude in opgenomen. Te weten. de loodsen werden betaald naar de grootte van het te beloodsen schip
. Een hertogelijk zilveren roer siert de linkermouw van het bovenkleed van de loods, als teken van herkenning van een beëdigde loods.
En werden 60 pilooten beëdigd. Hieruit valt op te maken, hoe intensief de scheepvaart in die tijd was op het Zwin.
U ziet de gwei van de voorschriften van 1484. Die wijken niet zoveel af van het huidige loodswezen, als je de techniek van de 21e eeuw wegdenkt.
In de loop der eeuwen blijken de loodsen „machtig of belangrijke" te zijn en komen in de annalen voor als onverschrokken mensen redders en bekwame loodsen voor, maar ook als zeerovers dronkelappen enz., in 1731 als „éclatante vamorde" gerund.
In de Franse tijd werden de loodsen bij de marine ingelijfd.
Dit duurde tot in het begin van de jaren zeventig van de 20e eeuw. Ze gingen over naar Rijkswaterstaat. In 1988 werd het loodswezen geprivatiseerd. De loodsen kochten zich in het loodswezen in en werden gemeenschappelijk eigenaar en vam, al blijft de minister haar vingers in de pap houden. En wordt efficienter gewerkt. De walradar keten kwam en nieuwe schepen.
Nu is de minister vamplan het loodswezen te laten concurreren en de markt haar werk laten doen, om de prijzen te laten dalen en da 'e monopolipositie verdwijnt.
Uit het bovenstaande blijkt dat wil men serieus kunnen concurren

4

n en aan het onderstaande zal moeten voldoen.
Iedere loodsdienstgezadigde!!
a Een gedegen opleiding moet hebiben en een grootekennis van zaken zowel nautisch als, hoe de havens in elkaar zitten en hun aanlooproutes.
b. Een beëdiging door het landsbestuur en een officiële erkenning van de loods zichtbaar op het uniform of andere dienstkleding. en in z'n papieren. Een soort loodsen register waarin iedere loods ingeschreven is, die aan alle eisen voldoet, ook van verschillende loodsenbedrijven.
c afspraken over loodsgelden, waarin ook de ondersteuningskosten. infrastructuurkosten verzekeringen enz verdisconteerd moeten zijn.
d, ondersteuning" van betonning, betonning en de walradioposten. en de communicatieapparatuur.

Hoe is dit waar te maken? Voor mij een grote vraag!!!
We hebben nu al een tekort aan zee-officieren. De huidige opleiding voor loods vraagt het diploma eerste stuurman inclusief de daarbijbehorende vaartijd, voor men in aanmerking komt voor aspirant loods. Dan begint de aspirant onder leiding van een andere zeer ervaren loods. In een lange reeks van jaren groeit de aspirant naar senior loods voor de grootste schepen. Met de opleiding van beginnend zeevaartscholier naar senior loods. is een traject van ruim 20-25 jaar gemoeid. Leren, varen, examens doen, stap voor stap een rang hoger. Hoe wil je dat vervangen, zes weken simulator training soms? Laat me niet lachen.
Een goede ondersteuning. Nu staat een hele staf mensen de loods ter beschikking, allemaal goed opgeleid, getraind en de meeste ervaren allemaal in dienst van loodsenbedrijf.
Y Ben we aan de elkaar concurrerende loodsenbedrijven geen fase eisen moeten gaan stellen? en dan kijken hoe je het doet

e ontwerp op N.W. Europees niveau dat wil en dan kijken of het haalbaar is, zodat de kwaliteit gehandhaaft kan blijven.
De kleine schepen niet beloodsen en schepen met wisselende kapiteins en kapiteins die hier „dikwijls" over mede onder druk van de reders. De risico's op ongelukken met 12-to% zullen stijgen. met alle gevaarlijke en ongewenste effecten en leed vandien.
In Los Angelos en in Argentinië heeft men {gecomputeriseerd / gespecialiseerd}. men heeft niet geweten hoe vlug men het terug te draaien heeft. door de grote reeks ongevallen met de schepen.
De gevolgen van ongelukken strandingen enz. welke tot het terrein der openbare orde en veiligheid van de mensen rond het ongeluk genomen worden komen voor rekening van de gemeenten. Dit naar aanleiding van de stranding van de Flottbek geladen met fenol en lutensol. Men wist niet welke lading het schip vervoerde Dus namen politie en gemeente maatregelen terwille van de veiligheid in het gebied. Volgens een arrest van de Hoge Raad zijn die kosten voor de gemeente die het betreft. Dus nu voor Veere met relatief weinig inwoners en een hele lange kustlijn. Deels voor de gemeentelijke begroting en jaarrekening. als er meerdere malen per jaar een schip omhoog loopt 't. u was het bedrag f 20.000.- ± /2. per inwoner. was het nu maar straks? Het wordt een forse last voor zo'n gemeente.
Maar wat als een incompetente loods een „gifschip" op de boulevard van Vlissingen loopt en half Vlissingen geëvacueerd moet worden? Deels voor de reden goedkope loods, goedkope haven. De rekening komt bij de oeverbewoners terecht. Wie draait er voor de gevolgen op, buiten het onherstelbare leed. Is dit verantwoord t.o.v. Bewoners, biomassingen, het milieu en de natuur rond het te beloodsen schip.
Wel nader is een goed maar geen doelmatig hulpmiddel.
net als de simulator. Stijn dat het er is. Maar zijn de reders blij als hun kapiteins telkens opnieuw moeten oefenen als de schepen loodsplicht vrij is?

't e worden de loodsgelden geregeld. Wie koopt de huidige loodsen uit het huidige loodswezen, die minionderneemer zijn. De salarissen zijnen hoog haal daar ± 50 % af voor belastingen enz., dan houdt je f 75.000.- per jaar over en betaal je overal het volle pond voor. Mag je met zo'n opleiding en verantwoordelijkheid nog goed verdienen ook? (Gefingerd bedrag)
Zo zijn er nog legio vragen + opmerkingen.
Wordt het weer wie het eerst het loodscontract heeft vaart.
Dan zijn de zeeslagen, die we honderd jaar tussen loodsen hadden van Holland en België, terug. Leuke toeristenamusement als er geen ongelukken van komen
Of zoals de zeesleepers in de jaren 80 en 90 op de Schelde.
Hier kon de marine nog van leren, als echte zeerovers werden gecentend, op elkaar ingevaren, geslagen en verdere ongerechtigheid.
Mooie verhalen voor t.v. radio en krant. echt sensationeel.
Of willen we naar de chaos van de Spoorwegen zowel de Engelse of de Nederlandse, met alle chaos, ontregeling en een hand over hand toenemende onveiligheid.
Kunnen wij het ons permiteren, terwille van lagere porijzen. in onze dichtbevolkte delta, zo'n voor de veiligheid vitaal edrijf op te laten splitsen en elkaar te beconcurreren.
Daar zal heel goed over nagedacht moetem worden.

Mieke W Meerman-vd Markt.
Jan Vermeulaan 32
4302 RZ Vlissingen.
tel 0032-110-415213.

mei-juni 2001.

T. informatie 2001
Tegen verdere verdiepingen van de Oosterschelde i.v.m. de Inlaatschelde en de Veerschelde.

Tot m'n vreugde worden zwakke plekken in de dijken langs de Veerschelde tijdig voortvarend aangepakt en versterkt. Overhangende struiken zijn weggehaald, de taluds op oude gebraakt en versterkt met stenen en netten met stenen
Door de versterking, zie je een aanwas van nieuwe planten tussen de stenen en bestaande plantenbedden breiden zich uit.
Nieuwe vrij grote stukken water zijn bekend met boeien niet harder dan 7km varen en verboden golfslag te veroorzaken. Op het kleine stukken mag het wel. De speedboten zie je minder meer. De kopjes blijven op tafel staan. De hoge benzineprijs helpt ook mee, de boten lusten een slokje.

De situatie rond sluis Merelbeke is nog steeds zo. Alleen bij hoog water gaat het vlot

Of de hoogte van de dijken langs de Veerschelde voldoende is hangt wat er verder gebeurd. Mogelijk zijn er oplossingen, zoals in het buitenland Nieuwe dijken te vermijden.

De vrouwen bij Zuid-Beveland bevat zorgen, stond in de krant. Dus is het opletten geblazen

Bij het toekomst gerichte denken over de Deltawateren, wordt er over gedacht het water meer ruimte te geven o.a. door de wet der communicerende vaten deels te passen, zodat „het beton niet overal" wordt losgegeven en eventueel stukken land, dijkdelen aan de zee geven als overloop polders. En moet meer zoet water bergend komen. anders pompen we ons onder water. De ruimte voor bergend

provinciaal domein geworden. Wat gebeurt er een bijgebouw wordt jeugdhuis. Het huis wordt gerestaureerd en wordt tentoonstellingsgebouw. Het „buitenhuis" of priveel de Notelaer aan de Schelde is een recreatief onthaal ener is een bezoekerscentrum. De Franstuin wordt wandelgebied met begonia's en petunia's. Kortom de rust is weg, de schoonheid is weg, de vogels zijn weg en als habitat stelt het ook niet veel meer voor. Het domein wordt een recreatiepark als anderen.

Het domein Ursel is ook een zeer oud domein

Het domein van Bornem is al een waterpoort voor de Romeinen, rond een houten wachttoren.

Dat het terrein een woonplaats is vermaard de Frankische ehem naam Woonplaats of huis bij de bron.

De hingpraven van Gent woonden hier.

Een jaar lang leidt een voorvader van de huidige eigenaar het domein Dus er die bijt is het domein overgegaan van generatie op generatie, die er elk weer het beste van maakten In het boekje van en over het kasteel, dat iedere beheerder het deed naar beste vermogen en iets van waarde aan het domein toevoegde.

Uit het bovenstaande blijkt twee dingen, De betrokkenheid van de continuïteit van het beheer. Als kind gaat de opvolgen mee met vader, grootvader of oom „Kijk hier staan orchideeën, wad zijn de dotters nnoor Hoor je die spreeuw? Maan ook, dit hekje moet gemaakt, die water kant versterkt" Wat je jong leert staje op in het ouderwinste.

Zelf ben ik garagehoudersdochter. Van motoren heb ik weinig verstand, We zagen eerst m'n vader als we uit school kwamen, voor we naar boven gingen het woonhuis in. Automatisch keek je mee, naar de reparatie van een automotor, m'n vader vertelde er over. Nu ben ik 62 jaar en hoor of „voel" ik aan een motor of die goed loopt. Ook herken ik manoeuvres, vaak know-how, die je niet kan leren 'k Weet bijna altijd wie er van m'n familie of vrienden met de auto / motor voor de deur stopt. 'k Hoor dat gewoon. Waaraan weet ik niet.

'k hadden nog nooit in de 40 jaar, dat we deze boot hebben, gehad dat deze „praktijes pilote" zoals dat heet. (Het voorschip komt uit het water en slaat met grote kracht op het water, dat is hard hoor hoor en alles aan boord trilt. Dit schip weegt 5.5 ton!)
'k Ben de trajecten ingegaan, de kaap niet. Alles vol de goot stormen en te laat zo jaren Ritten, dat ik me goed vast kon houden. 'k Mag niet vallen, 'k slik bloedverdunners, met het oog op bloedingen.
We werden zo meegesleurd door de stroom, dat we niet anders dan dwarsscheeps moesten gaan varen. dwz. evenwijdig aan de golven om in de Buitenhaven van Vlissingen te komen en niet in de Ruytenhaven en langs de Boulevard van het Zeemanshoofd. tevreden te komen met z'n drieën en meerstomen.
Eerst stond de boot in de lengte as schuin omhoog met een diep gat water en achter echt eng. Daarna dwarsscheeps op de golven, waarbij m'n man de lijnen (net als bij het stuur) zoveel mogelijke ontweek. De wilden emballeren dansten voor de ramen. Toen was ik angstig dat we water zouden scheppen en kapseizen. Na een poosje zag ik dat het water gelukkig onder het zangboord beeg door buiten de huid van het schip uitstaken.
'k Was opgelucht toen we heelhuids de Buitenhaven binnenliepen.
'et geluk was bij deze, niet de sleepboten, niet de manschap, (die kon wel aanstaan, maar met bedrijf worden door het slingeren en stampen), maar m'n echtgenoot een doorgewinterd zeeman van 60 jaar die in z'n leven meer op het water was dan op land.
We verbaasden ons, dat hij liever aan de Noord (waddeneilanden) vaart met een slingerende loodsboot met windkracht 10, maar blij is als hij uit de deun is en naartoe.
Hij heeft gevist en is jarenlang een van de beste jollenschippers van het loodswezen geweest.
Doordat hij een uitstekend zeeman is, die de Westerschelde als z'n broekzak kent, hebben we het kunnen redden.
Maar wat met de gemiddelde recreant?

binnenschepen, veerboten enz gaan ook met hinder onderwinden.
Dit gaat ook doorwerken op schepen van de koopvaardij van klein tot supergroot, want wil je op eigen kracht de rivier op of af, voor het ij, dan heeft het schip altijd een minimum snelheid nodig dat per grootte en type schip verschilt om het schroefwater voldoende druk op het roer uit te laten oefenen, om het schip bestuurbaar te houden. Tel hier dan een nog grotere stroomsnelheid bij op. Nu is het 7,5 km + eigen voortstuwing Tegenstroms is het extra eigen voortstuwing – 7,5 km, dus veel eigen extra motorvermogen en schroefwater. Beide hebben invloed op de golfvorming. Of schepen nu meegestuwd varen of het tegendeel, met alle consequenties voor kinderen, binnenschepen, kleinere schepen enz en de oeverwerkingen. Bij nauwe passages worden de stenen uit de golf gehaald, zandbanken beschadigd.

Met de vacantie voeren we op de „rede" van Antwerpen door de wind tegen de stroom stonden er putten water of golven van 1/2 m hoogte De kleinkinderen die we aan boord hadden, stonden 's morgens om 7 uur te spugen in de gootsteen, waarin de koffiekan, de plant en andere dingen „zeevast" stonden, die waren gezicht
Op de terugweg vanaf Temeuzen kwamen we zelf in de problemen. De kleinkinderen waren al naar huis)
We hadden de stuurmeesten gevraagd of het verantwoord was naar Vlissingen te varen. „Ja hoor als er een 4 Bf wind windkracht 2 à 3. Dat is heel goed te doen". Maar na een half uur werd het 5 à 6 N.W. wind.
We konden niet meer het hoofdvaarwater Hoofdplaat in en achter de banken een oppertje zoeken. We konden n.l. niet terug, door de sterke stroom, dan kwamen we niet met oplopende zeeën achter ons. Het was de zuel van de Noordenwind en de wind tegen de stroom wat samen golven van 2,5 m gaf, die vrij snel op elkaar volgden.
Dus we moesten door en was geen keus. Gelukkig ligt ons schip als een meeuwtje.

"Mijn mam reageerde opgelucht "ik blijf me wat mijn schip waard is,
dat hebben we nog niet meegemaakt." Het latere gesprekken met
vrienden bleek dat hij opgelucht was, dat we gered zijn waren,
omdat het de slechte was op het water.
En wat bleek bij Vlissingen had het de hele dag gewaaid 8 à 6.
Dus aan de ammoniakbel schort ook wel wat.

Daarom verdere verdieping "Nee!!" Het is onverantwoord.

Mw. W. Meerman-v.d. Markt.
Sm Vermeulaan 32
4382 RL Vlissingen.
tel 0118-415213
lid van de werkgroep Verontruste Schuldbewoners

september 2001

Het tractaat van 1839.

Prins Willem van Oranje, burggraaf van Antwerpen benoemde Filips van Marnix van Sint Aldegonde tot buitenburgemeesters. (dit was de burgemeesters die het buiten de stad van het zeggen heeft om de stad Antwerpen te verdedigen) In 1585 zag hij zich gedwongen om Antwerpen aan Alexander Farnese, hertog van Parma, op voor de burgerij gunstige voorwaarden over te geven.

Daarna sloten de Watergeuzen de rivier de Schelde af. In 1648 bij de Vrede van Münster definitief.

Dat de afsluiting voor de Schelde een geweldige klap voor de handel op Antwerpen en de Zuidelijke Nederlanden was is duidelijk. Het was de enige van zee toegankelijke haven in die tijd.

In 1815 werden Nederland en België een koninkrijk voor de tijd van ± 15 jaar.

In 1839 werd het Scheldetractaat gesloten, waarin de vrije vaart op Antwerpen gegarandeerd werd.

Of nu het grootste schip, wat ooit gebouwd wordt, ten koste van Nederlandse en Belgische offers op het gebied van veiligheid, maturn en overstromingsgevaar naar Antwerpen moet kunnen is een ander verhaal.

Deze vraag voor „vrije vaart" vormt zelfs een bedreiging voor de stad Antwerpen en de Beneschelde en dat geeft te denken.

Mieke W Meerman-vd Markt.

'Verkgwep Verontruste Scheldeoeverbewoners:

Tegen een verdere verdieping van de Westerschelde:

Bij deze verdieping is geconstateerd:
De vlved wordt vlugger opgestuwd richting Oeesschelde met hogere waterstanden, meer erosie van geulen en dijkvakken, een ondiepere stroomgeul bij sluis Merelbeke, een langere ebstroom, invloed op omliggende landerijen en bevaarbaarheid.
Zoutwater wordt sneller en dieper het estuarium ingestuwd, nu brak tot Antwerpen. Deze grens wordt verlegd naar Gent (meer zoute kwel op ongewenste punten) Ongewenste uitschuring geulen, afvlakking van platen vindt plaats. Verdieping heeft invloed op het hele ecologische systeem van de rivier.
De getijamplitude is van 5 naar 7 m gegaan bij Antwerpen en wordt weer groter.
In het gebied van de Oeesschelde ziet men het overstromingsgevaar in.
Door het overstromingsgevaar en mogelijk dat landerijen langs de zijrivieren van Rupel, Nete, Dijle, Leuve, Dender en Demer om als overloop polders gebruikt gaan worden is een ecologische en cultuur historische ramp. Ook voor de bewoners, die met veel inzet en investering van zichzelf dit onderhouden.
De Oeesschelde is onvoorstelbaar mooi qua natuur. Ook de aanliggende landgoederen, landerijen en kouters zijn van grote waarde.
Voorkom gootvorming in verband met dijkval en verhoging van de waterstand
Denk daarbij aan de risicofactors van beide kerncentrales Borsele en Doel, die griezelig dicht aan het water liggen. Borsele zelfs aan een 60m diepe geul.
Door het grotere verhang en verval is de stroomsnelheid groter geworden, wat gevaar voor de kleinere schepen en veren inhoudt Ook de stranden ontzanden sneller en vagen meer zandsuppleties. Dit begint al in Vlissingen.
Bij stormvlved is dit nog de enige ruimte, die niet afgesloten is en het water stuwt zich in België diep landinwaarts.
Een kanaal van de Wester- naar de Oosterschelde biedt soulaas, maar vormt tevens een tweesporen beleid voor de Oosterschelde. Vele maatregelen om de Oosterschelde schoon te houden en zwaar vervuild Westerschelde water erin pompen Dit rijmt niet.

Conclusie calamiteuze dijken + het ecosysteem langs de Beneschelde versterken. Rivier schoonmaken en houden (zware metalen PAC'en PCB's) Waken voor geulerosie op Westerschelde bij huid Bevelend en Walcharen Groene long zône uitbreiden door Ruimtelijke Ordening en Natuurconvenanten en richtlijnen.

Bevaarbaarheid.

Sluis Merelbeke is alleen met hoog water te bereiken, de vaargeul slibt dicht Hoofdas Antwerpen–Gent–Frankrijk de bevaarbaarheid sterk verbeteren. Bij verdieping wordt situatie onveiliger (Dit is niet te rijmen)

Voor een containerschip de grootste die nu gebouwd gaat worden is niet alleen de diepgang van belang. Bij nadere informatie is varen voor supertankers in één tij niet haalbaar. De zijn 354 m lang en 43 m breed, dat is 1/3 km lang. Ook kunnen ze op eigen kracht niet door de rivier, door de grote massa en de voor- of stuurvertraging. Als je een schip stuurt is het geen auto die draait, maar heeft bijd nodig om naar z'n route te luisteren. Hoe groter de stuurvertraging. Ook o.a het Nauw van Bath is niet te passeren. De vaargeul slingert tussen de Noord- en de Zuidoever. Met zo'n schip zwaai je niet mee, dan kan niet, daar is de geul te nauw voor om met de bochten mee te manoeuvreren. Daarom zijn er 8 of 16 sleepboten nodig in de hoop zo'n tanker in de geul te kunnen krijgen en dan te keren voor de grote Antwerpse sluizen. Het wordt een vraag of de bevaarbare rivierbreedte groot genoeg is om zo'n tanker voor de sluis te zwaaien en in de haven naar de kade.

De loodsplicht gaat voor schepen tot ± 100 m vervallen en zij worden vanaf de wal bevoodst. Hamvraag Hoe krijg je een gammel chemicaliënschip met een kapitein die z'n diploma voor f 200,- in haven Alcoholt en amper of geen Engels kent veilig in Antwerpen zonder loods.

Veel schepen zijn drijvende giftonnen, daar ze een chemische lading, waarvan niemand weet, wat ze aanboord hebben en wat als er een ongeluk mee gebeurd. Buiten de stadjes aan de rivier kunnen Gent, Mechelen, Antwerpen, Brussel, Bergen op Zoom en Roosendaal door zo'n gifwolk getroffen worden. De afstand is maar 30 km hemelsbreed.

Niet verdiepen, dit is zinloos, en goede veiligheids begeleiding.

drs Koos Huysman
Gravestraat 37
4381 AM Vlissingen Holland
0031-118-410332

namens de
werkgroep
Verontruste
Scheldeoeverbewoners.

Mieke W Meerman v.d Markt
Jan Vermeerlaan 32
4382 RZ Vlissingen Holland
0031-118-415213

Duurzame landsinrichting en landgoederen.

In het kader van mijn beleidsstelling voor de Schelde en haar oevers, kwam ik de volgende problematiek tegen.

Tijdens de vakantie in 2000 langs de oevers van de Beneden-Schelde zijn we o.a. op het Land van Borsem geweest. Van Baasrode zijn we langs twee routes, heen en terug naar het kasteel van Borsem gefietst.

Het landgoed viel op door haar fijnschalige onderhoud waar de Middeleeuwse structuur nog in te herkennen was. Het was op het gedeelte waar we langs fietsten bezonder mooi met een heel aparte serene sfeer.

Het geboomte, de zeer oude eendenkooi al dateerd uit ± 1300, een kapelletje uit 1613 en nog andere zaken vragen speciale aandacht.

Het landgoed valt onder de natuurbeschermingswet, net als het kasteel, dat ook een beschermde status heeft.

Door een samenloop van omstandigheden heb ik contact met de eigenaar

Uit wat losse opmerkingen, kon ik opmaken, buiten wat er algemeen bekend is, dat het financieel bizonder moeilijk is zo'n landgoed te beheren. Voor het verrichten van een aantal taken, heeft hij een aantal medewerkers, waar hij ook voor moet zorgen, het brood op de plank te houden.

Wat ik weet, heeft hij een aantal kleinschalige projecten passend bij het kasteel en de natuur, die voor een deel van de inkomsten moeten zorgen, dit is zo te zien kwetsbaar uitgebouwd.

„België" wil alles beschermen (en hier terecht mijns inziens) maar ik krijg geen cent," zuchtte hij.

Door de bescherming is het niet mogelijk een „grote recreatieve voorziening op te zetten. Daar komt nog bij, dat het landgoed of onder de vogel- en habitat richtlijn valt of aanpalend wordt met nog meer bescherming.

Een dorp verder ligt het landgoed Ursel, wat nu verkocht is en een

provinciaal domein gemaakt. Wat gebeurt er een bijgebouw wordt jeugdhuis Het huis wordt gerestaureerd en wordt tentoonstellingsgebouw. Het „buitenhuis" of priveé die Notelaer aan de Schelde is een recreatief onthaal en is een bezoekerscentrum. De Franstuin wordt aangeboden met begonia's en petunia's. Kortom de mist is weg, de schoonheid is weg, de vogels zijn weg en als habitat stelt het ook niet veel meer voor. Het domein wordt een recreatiepark als anderen.
Het domein Ursel is ook een Keizerlijk domein
Het domein van Bornem is al een woonplaats van de Romeinen, rond een houten woontoren.
Dat het Bornem een woonplaats is vernaamd de Frankische ehem naam Woonplaats of huis bij de bron.
De burggraven van Gent woonden hier.
400 jaar terug leefde een voorvader van de huidige eigenaar het domein Dus al die tijd is het domein overgegaan van generatie op generatie, die er elke keer het beste van maakten En het boekje van en over het kasteel, dat iedere beheerder het deed naar beste vermogen en iets van waarde aan het domein toevoegde.
Uit het bovenstaande blijkt twee dingen, De betekenis rijkhaid van de continuïteit van het beheer. Als kind gaat de opvolger mee met vader, grootvader of oom „Kijk hier staan orchideeën, wat zijn die dikker moet Hoor je die specht? Maar ook „dit hekje moet geverfd, die waterkant versterkt". Wat je jong leert staat je op je oude dag.
Half ben ik garagehoudersdochter. Van motoren heb ik weinig verstand. We aagen eerst m'n vader als we uit school kwamen, voor we naar boven gingen het woonhuis in. Automatisch keek je mee, naar de reparatie van een automotor, m'n vader vertelde er over. Nu ben ik 62 jaar en hoor of „voel" ik aan een motor of die goed loopt. Ook herken ik mankementen, vaak know-how, die je niet kan leren 'k Weet bijna altijd wie er van m'n familie of vrienden met de auto „motor voor de deur stopt. 'k Hoor dat gewoon. Waaraan weet ik niet.

t gebeurd bij een landgoedeigenaar ook. Hij kent alle hoekjes & zoekjes gebruiken ens.

Als tweede punt wil ik noemen de liefde voor het landgoed.

Bij beheer ben je een schakel in het beheer en het wordt je bijgebracht en je geeft het weer door.

Wat zien we bij provinciale domeinen. En leerling beheerder of rentmeester op. Theoretisch en praktisch goed opgeleid. Hij zal de kleur even kleuren. Gaat hij met pensioen of iets anders doen, dan komt de volgende en die kleurt de kleur op een andere manier, met andere ideeën. Het onzegbare, het wezenlijke is weg. Het is een uh, goed verzorgd geheel, met een netjes aangelegd park en dan is het op.

Bij Westhove bij Domburg is het hele park „gerenoveerd" omdat het zo in de problemen was gekomen door onvoldoende onderhoud. En nu is het zo „nieuw" dat zich moet zetten en weer uit moet groeien. De sfeer is ook allang weg.

Dat sfeerloze zie ik ook op in de tuin van het Afrika museum te Tervuren.

Rond het oude hertogenhof was veel meer te beleven qua sfeer en inhoud van het park. Niet omdat het groter was, maar er was nog „bewaard" van vroeger.

Het koningsgoed „les Amerois" van het Belgische koningshuis ben ik als meisje verschillende keren geweest. Een nog jong maar aangelegd landgoed, maar het had nog te kort tijd gehad zich te zetten, er was nog te kort opgeleefd.

Kom je op de kouter van Asmer (ten huiden van Gent) dan voel je al de generaties die er gewerkt en de kouter lief gehad hebben.

Mogelijk is het dat beide streken, zowel de Heide als het Heuvelland, zoveel belangstelling trekt, door het nog kleinschalige afwisselende landschapsbeleving door de eeuwen gevormd.

In het Belgische boek Noblesse Oblige wordt een humoristisch beschreven, welke problemen, lange werkweken en ook opofferingen

een zich moet gedwongen om het instand te houden en van de opvolgen vast te houden. In deze families hebben kinderen vaak een taak in huis of „thuis"
Wordt het landgoed verkocht dan gaat er veel cultureel erfgoed verloren in natura, spiritueel en sociaal.
De landgoedeigenaren zijn toch ook dragers van normen en waarden van het land. Ze geven die ook aan anderen mee.
Momenteel worden er nieuwe landgoederen aangelegd, met steun van de regering, gezien de grote waarde ervan.
Maar behoud dan juist de goede oude landgoederen, die een hele grote cultuurhistorische en ecologische waarden.

Daarom het volgende voorstel.
Er moet per bestaand landgoed in particulier bezit een goed beheersplan zijn en op deze landgoederen is dat er, anders was het landgoed al weg.
Wat de eigenaar zelf niet kan financieren, als aanvullende subsidie geven. Voor hemzelf moet er een gezamenlijk inkomen zijn van minimaal f 100 000.- bruto per jaar, zodat hij zich een gezin kan permitteren en ook naar behoren kan verzorgen.
Dit lijkt dus maar een provinciaal domein of openbaar landgoed met een kundige rentmeester of beheerder kost evenveel of veel meer.
Al het personeel moet betaald en er is meer personeel nodig, die werken van 9 tot 5 uur en het is betaald werk. Een baas is een rentmeester met hart voor z'n werk.
Daarbij komt dat bezoekende eigenaren niet de (hoge) adel of het patriciaat kennen en universitaire opleidingen hebben
Het jammer als deze zeer goed opgevoede en opgeleide mensen bezig zijn het schip drijvende te houden en de financiële eindjes met kunst- en vliegwerk bij elkaar moeten knopen rond een landgoed.
Als ze een goed inkomen hebben kunnen ze bv een beheerder aan-

. Ilen en adj zeer verdienstelijk, maar wel betaald werk verrichten, bij de stille diplomatie of andere taken. (Hij wat de heer Band, die volgens mij fonkelnieuw, dus van adel is rond Maxima en Willem-Alexander voor de regering gedaan heeft). Maar tevens de verantwoordelijkheid voor hun goederen houden. In goed overleg met de regering is daar een goede formule voor te vinden.
Volgens mij is dit de goedkoopste en duurzaamste vorm van beheer en de cultuurhistorische, natuur en natuur historische waarden en het speciale van zo'n landgoed bewaard blijft voor de toekomst.
We willen graag duurzaamheid, dit is en een goed voorbeeld van.
- e vogel- en habitat bescherming, de cultuurhistorische waarden.
blijven zo optimaal in stand. Zonder star museum of
„adembos" landgoedsparke te bewonderen.

Mieke W Meerman - vd Markt.
Jan Vermeerlaan 32
4302RZ Vlissingen.
0110 - 415213

September 2001

32

Terneuzen

uw brief van:
uw kenmerk:
ons kenmerk: 03.04369
bijlage(n):
behandeld door: W. Vette
doorkiesnummer: 551

onderwerp:
Inspraakreactie S-MER

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
ProSes
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Terneuzen, 16 december 2003

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij wil ik gebruik maken van de mogelijkheid voor het indienen van een inspraakreactie op de Kennisgeving Strategische milieueffectrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium.

Voor wat betreft het aspect Veiligheid wil ik het volgende meegeven.
Als procesgerichte voorbeeldmaatregel wordt het grootschalig uitpolderen van de huidige Braakman beschreven. Als mogelijke verbinding tussen de uitgepolderde Braakman en de Westerschelde wordt als mogelijkheid geopperd de Mosselbanken te gebruiken.
Daarnaast wordt de Thomaespolder/Paulinapolder-Noord genoemd als mogelijkheid voor ontpoldering.
In zijn algemeenheid ben ik van mening dat er, gelet op de schaarse haven-en industrieterreinen in Nederland, zeer zuinig met de bestaande terreinen en met het beperken van de mogelijkheden voor benutting en/of uitbreiding hiervan moet worden omgegaan.

Voor wat betreft het aspect Toegankelijkheid wil ik het volgende meegeven.
Naar mijn mening ontbreekt er een duidelijke gekwantificeerd streefbeeld, waaraan in een later stadium getoetst kan worden. Verder constateer ik dat het aantal alternatieven ten opzichte van verdere verruiming van de vaargeul naar Antwerpen is beperkt tot één, namelijk het functioneren van Vlissingen en Zeebrugge als zeewaartse terminal voor de grootste containerschepen.

In het kader van de uitwerking van bovengenoemd alternatief in de MKBA, wijs ik u, wellicht ten overvloede, op de noodzaak vervoer over rails vanuit de Zeeuwse Havens (Sloelijn) af te stemmen met de studies die Zeeland Seaports heeft laten uitvoeren in het kader van de WCT en de lopende studietrajecten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Hoogachtend,

J. van der Hart,
Whd. directeur.

HEADOFFICE TERNEUZEN
Noorwegenweg 1
Terneuzen
P.O.BOX 132, 4530 AC Terneuzen
The Netherlands
PHONE +31 (0)115 647400
FAX +31 (0)115 647500

OFFICE VLISSINGEN
Engelandweg 55, Haven 1199
Vlissingen-Oost
P.O.Box 1056, 4388 ZH Oost-Souburg
The Netherlands
PHONE +31 (0)115 647400
FAX +31 (0)115 647510

Zeeland Seaports

33

Inspreken Kennisgeving Schelde-estuarium

Achternaam: Korman

Geslacht: V

Voorvoegsel: ir

Voorletters: S

Adres: Boulevard de Ruyter 344

Huisnummer: 344

Postcode: 4381 KM

Woonplaats: Vlissingen

Tel_prive: 0646080119

Tel_zakelijk: 0118 - 631158

Email: s.korman@zeeland.nl

Particulier_of_vertegenwoordiger: Particulier

Naam_bedrijf:

De_reaktie: Probleem van de externe veiligheid (gebaseerd op het transport van amoniak en andere gevarlijke stoffen, in het bijzonder in de Nederlandse deel van de Westerschelde) is een brandende probleem dat naar mijn mening in de aangeboden "Startnotitie" veel duidelijker neergelegd moet worden om in de toekomst mogelijkheid open te huiden deze externe veiligheid aanzienlijk te kunnen verbeteren (zeewaarts verplaatsen van vaargeul langs Walcheren).

Einde bericht.

34

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 18 DEC 2003

NATUURONTWIKKELING WESTERSCHELDE

Aan:
ProSes,
Postbus 299,
4600 AG Bergen op Zoom.
info@proses.nl
info@proses.be

Van:
Dr. R.J. Scheele,
Molenwerf 2,
4531 DA Terneuzen.
rjscheele@zeelandnet.nl

Betreft: Inspraakreactie
n.a.v. inspraakavond dd. 1 december j.l.
in de Westkant, Terneuzen.

Terneuzen, 15 december 2003.

De huidige voornemens m.b.t. de natuurontwikkeling van de Westerschelde, in het kader van de voortgezette verdieping, roepen onoverkomenlijke bezwaren op. Deze betreffen in het bijzonder de zgn. ontpoldering in het Westerscheldebekken.

Ontpolderen

Ontpolderen, beter aangeduid met de al eeuwen bestaande term inunderen, is een oude strategie, vooral gekoppeld aan militaire belangen (laatstelijk bijv. Walcheren, 1944). M.n. Zeeuwsch-Vlaanderen heeft hier in de loop der eeuwen veelvuldig mee te maken gehad. Terwijl vaak voorkomende stormvloeden in het algemeen leidden tot relatief snel herstel van de zeeweringen (economische belangen), kon het ontpolderen tot langdurige schade leiden.
Een bekend voorbeeld van deze vorm van militair-geïnspireerde inundatie vormt het Verdronken Land van Saaftinge, dat tot op de dag van vandaag nog niet opnieuw bedijkt is.

Vanwaar de hernieuwde belangstelling voor ontpolderen/inunderen? Het betreft in de eerste plaats een interessante kostenbesparingsmethode. Het laatste valt eenvoudig te traceren uit de recente waterstaatkundige geschiedenis rond de Westerschelde: terwijl de Westerscheldedijken tot op Deltahoogte werden gebracht, zag België er kennelijk uit kostenbesparingsoverwegingen telkenmale

34

vanaf de tegenhanger te bouwen: de noodzakelijke Stormvloedkering in de Benedenschelde. Men bedacht in tweede instantie te kunnen volstaan met het zonodig laten onderlopen van een aantal Belgische polders.
Tot zover kon men in Nederland dit moeilijk anders zien dan de eigen autoriteit en keuze van België betreffende. Dit neemt niet weg dat men er in Nederland de voorkeur aan gaf en geeft om dit type problemen op te lossen met een 'droge voeten-methode', ofwel het bouwen van stormvloedkeringen waar nodig. Duurder, maar doeltreffend. Vergelijkbaar hiermee: de Stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg.
Stormvloeden doen zich immers slechts kort voor, èèn, hooguit twee heftige getijen betreffende. Het voortdurend de mogelijkheid te moeten openlaten van inundaties wordt in Nederland als een onaanvaardbaar alternatief gezien en strijdig met alles wat eeuwenlang als wijsheid en bestaansgrond heeft gegolden.

Biologische overwegingen

Het hoeft voor ingewijden geen betoog dat het bedijken van schorren en slikken de essentiële bijdrage voor het dierlijk marien leven inperkte. Zo is in de loop der tijden duidelijk geworden dat er biologische overwegingen zijn om estuaria te bezien vanuit hun belang als kraamkamer voor het zeeleven. Dit betreft echter uitsluitend estuaria die fysiek en chemisch voldoende schoon zijn en daardoor biologisch meerwaarde hebben. Schrijver dezes heeft daarover als co-auteur in de Verenigde Staten een boek gepubliceerd in de vergelijkende Nato CCMS-studie over estuaria, uitgevoerd met medewerking van wetenschappers uit de hele wereld. Duidelijk kwamen de verschillen daaruit naar voren, m.n. veroorzaakt door menselijk ingrijpen en de uniek dramatisch-slechte positie van de Westerschelde in dit opzicht.

Wat men niet kan doen

De voortdurende verdiepingen vanaf de oorspronkelijke 5 meter zijn in dit opzicht op zichzelf al prohibitief voor een geïntegreerde watersysteemaanpak; dit kan eenvoudig worden afgeleid uit de vrijwel verdwenen visvangst op de Westerschelde, die zich eerst zeewaarts verplaatste en thans vrijwel geheel is verdwenen. Immers, het voortdurend opwoelen van bodemmateriaal vertroebelt het water in hoge mate (zie bijvoorbeeld satellietopnamen) en weert het voor het beginnend leven zo noodzakelijke licht. Zolang er gebaggerd wordt zal dit verschijnsel zich als neveneffect blijven voordoen en er is niets dat er op wijst dat baggeren tot het verleden kan en zal behoren.
Voeg daarbij de chemische vervuiling met een residentietijd van niet minder dan 3 maanden uit een achterland met meer dan 10 miljoen inwoners op de Westerschelde en het zal duidelijk zijn dat natuurontwikkeling met ontpoldering in open verbinding met het Westerscheldebekken zelf als compensatie slechts verdere verslechtering van het watersysteem kan inhouden.

Wat men wel kan doen

Zoals, de stormvloedervaringen van vele eeuwen hebben geleerd: de druk van stormvloeden neemt toe naarmate men verder in de zeearmen komt, met de hoogste druk achterin. Niet voor niets zien we daar tegenwoordig nog steeds de grote kombergingen van 'Verdronken Landen'. Dit trechtereffect wordt in de eerste plaats door rechtstreekse vloedgolfeffecten veroorzaakt, maar vaak ter plaatse nog eens belangrijk versterkt door de alweer teruglopende vloedgolf.
Natuurcompensatie voor de verdere uitdieping zal, om betekenis te hebben, *buiten het watersysteem* moeten worden gezocht. Wat de Westerschelde betreft kan men hoogstens denken aan natuurontwikkeling in gesloten compartimenten, die eventueel gebruikt kunnen worden als tijdelijke overstromingsgebieden. In een huidig jargon: 'calamiteitspolders'. Dit kunnen polders zijn, die ingericht worden als natuur- en kweekgebied en als extra functie incidentele komberging via een

34

sluizencomplex in de zeewering kunnen hebben. De ligging daarvan zal om ook waterloopkundig effectief te zijn zo oostelijk mogelijk in het bekken van de Westerschelde moeten zijn; bijvoorbeeld minimaal oostelijk van de lijn Hansweert-Perkpolder.

De Braakman

Waarom is de Braakman het slechtst denkbare alternatief? Het hoeft nauwelijks meer betoog - waterloopkundig heeft de Braakman als komberging niet veel betekenis. Dat blijkt op zichzelf al uit het in de geschiedenis zeer late ontstaan van het inundatiegebied: pas bij de stormvloed van 1375 is de Braakman overstroomd. De Honte zelf was toen letterlijk reeds lang en breed door eerdere stormvloeden gevormd – 1014 en 1134.
Om vooral strategische en maritieme redenen heeft men het gebied lange tijd niet herdijkt. Voor plaatsen als Biervliet, Gent en Axel vormde het een uitstekende toegangsroute naar hun havens, terwijl er een goede bescherming vanuit ging tegen vreemde indringers.
Er is thans echter een nog veel belangrijker reden dit alternatief onmiddellijk te vergeten. Volgens zeer recente berekeningen van de Universiteit Utrecht ligt de Braakman uitgerekend in het gebied dat door de gereed gekomen Westerscheldetunnel tot de economisch meest kanshebbende in dit deel van Europa moet worden gerekend. Het zou regelrecht dwaasheid zijn hier willens en wetens een hoogoplopende conflictsituatie te gaan ceëren.

Conclusies

De waterloopkundige schade als gevolg van de verdieping komt met name terecht bij de veroorzakers ervan: achterin het estuarium. Daar hoort ook primair de probleemoplossing te liggen. Indien men in België kiest voor inunderen op eigen gebied valt daarover onzerzijds slechts het zwijgen toe te doen.
De biologische schade kan daar evenwel niet opgelost worden, terwijl natuurcompensatie voor de verdere verdieping van de Westerschelde zonder meer noodzakelijk is.
Deze compensatie kan niet in het watersysteem zelf worden gevonden i.v.m. juist de negatieve baggereffecten op de hele fysieke, en daarmee biologische, kwaliteit van de Westerschelde.
Denkbaar zou hooguit zijn om bepaalde oostelijke polders met medewerking van de boeren/bewoners deel te laten uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur en her in te richten als natuurgebied. Deze polders zou men dan tevens een incidentele en stuurbare kombergingsfunctie toe kunnen kennen middels sluiswerken.
Overwegingen om de Braakman deze functies toe te kennen is volstrekt ondoordacht.
Waterloopkundig is er geen enkele historische reden die hierop zou kunnen wijzen, integendeel; ook om economische redenen is het een volstrekt onaanvaardbaar alternatief. Wat betreft het geïnundeerde Land van Saaftinge - vooralsnog lijken er geen termen aanwezig om hier te gaan herdijken.
Het gaat bij dit alles niet om fundamentele onredelijkheid. Door de eeuwen heen heeft in Zeeland niet zoiets als een ingeburgerde competitiestrijd of vijandschap tegenover Antwerpen bestaan, zoals wel werd aangetroffen in Holland. Het is niet voor niets dat in Vlissingen de eerste geluiden te horen waren van loskoppeling van de waterverdragen. De cultuurverschillen tussen bijvoorbeeld Zeeuwsch-Vlaanderen en Belgisch-Vlaanderen vallen niet te negeren. Maar we willen wel goede buren zijn ~~zijn~~ zonder ruzie. Hopelijk zal de goede verstandhouding niet voorgoed bedorven gaan worden door ontpolderingsplannen.
Gaarne bereid tot aanvullende informatie en beoordeling van werkstukken.

TERNEUZEN, 15 DECEMBER 2003.

R.J. SCHEELE.

15-12-03

35

Vereniging van Pachters van Staatsgronden in Zeeuws-Vlaanderen
Secretaris : A.W. van Hoeve
Burg. Dhoogeweg 5
4553 PP Philippine

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 19 DEC 2003

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Proses
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Philippine, 12 december 2003.

Geachte heer, Mevrouw,

Naar aanleiding van de kennisgeving Schelde-estuarium hebben wij een aantal bezwaren.

Met het onder water zetten van landbouwgronden hebben veel landbouwers grote moeite, zeker die mensen die in de betreffende polders hun bedrijf hebben.
Door deze aankondiging gaan deze bedrijven een zeer onzekere toekomst tegemoet. Dit is voor iedere ondernemer erg frustrerend.
Door vele hectares goede landbouwgronden op te offeren voor natuurontwikkeling wordt het overige areaal landbouwgrond in zeeuws-vlaanderen dusdanig van omvang dat ook aan- en toeleveringsbedrijven zullen verdwijnen. Daarbij moet men niet alleen aan direct verwante bedrijven denken maar ook adviesbureaus en andere dienstverlenende bedrijven. Dit zou voor de werkgelegenheid in zeeuws-vlaanderen een zware klap zijn.

De invloed van het zoute water op de overgebleven polders zal ook groot zijn. In de polders rond de Braakman wordt het waterpeil op kunstmatige manier hoog gehouden om verdroging tegen te gaan. Hierbij wordt ook water uit de Braakman gehaald. Wanneer dit zout water is zal dit niet meer kunnen, en dit zal in droge jaren grote gevolgen voor opbrengst en financieel resultaat hebben.

De kustlengte neemt gigantisch toe door uitpolderen, wat de veiligheid zeker niet ten goede zal komen. De watersnoodramp van 1953 staat bij velen nog in het geheugen gegrift.

Tevens wil ik u erop wijzen dat het presenteren van deze kennisgeving niet voldoende bekendgemaakt is. Veel mensen waren niet op de hoogte van de bijeenkomsten die u georganiseerd had. Dit dient in het vervolg veel breder bekendgemaakt te worden.

Met vriendelijke groet,

Vereniging van pachters van Staatsgronden in Zeeuws-Vlaanderen.

J. Punt, voorzitter

A. van Hoeve, secretaris

Waterschap Zeeuwse Eilanden

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
ingekomen: 19 DEC 2003

36

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
ProSes
Postbus 30316
2500 GH 'S-GRAVENHAGE

uw brief	: 13 november 2003	**behandeld door**	: mr. W.G.M. Heldens
uw kenmerk	ProSes/BM00008777	**doorkiesnummer**	: 0113-241232
ons kenmerk	: 2003012574	**e-mail**	: W.Heldens@wze.nl
bijlagen	:		
onderwerp	: inspraakreactie Kennisgeving S-mer		

VERZONDEN 17 DEC 2003

Goes, 17 december 2003

Geachte heer/mevrouw,

Gaarne willen wij gebruik maken van de mogelijkheid om te reageren op de Kennisgeving Strategische Milieueffectrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Scheldeestuarium.

Bij het thema "Veiligheid tegen overstromen" wordt, naast de uitvoering van het Sigmaplan in België voor het in de toekomst bij een stijgende zeespiegel handhaven van de veiligheid (vrijwel) uitsluitend ingegaan op de aanleg van de zogenaamde Overschelde. Over de eventuele aanleg van een Overschelde bestaan bij ons nog vele vragen. Onduidelijk is of deze constructie gelet op de hoge kosten, en het enorme ruimtebeslag in maatschappelijke zin een reëel alternatief vormt voor hetzij traditionele hetzij innovatieve dijkverzwaring. Daarnaast is ons ook niet duidelijk in welke mate de Overschelde kan bijdragen aan het oplossen van het veiligheidsprobleem op de Westerschelde. Verder zal het realiseren van de Overschelde als gevolg van het moeten verplaatsen van woningen en bedrijven en als gevolg van de noodzakelijke aanpassingen van de (waterstaatkundige) infrastructuur tot zeer hoge kosten leiden. Wij willen er in dit licht op aandringen om naast de aanleg van een Overschelde in het kader van de S-mer ook andere maatregelen, waaronder meer traditionele dijkversterkingen, te onderzoeken zodat een onderbouwde keuze mogelijk wordt.

In het kader van het thema "Natuurlijkheid" wordt ingegaan op ontpolderingen langs zowel de Schelde als de Westerschelde. Ontpoldering is voor veel inwoners van Zeeland een ingrijpende operatie, zo is uit eerdere discussies gebleken. Zozeer zelfs dat indertijd is afgesproken dit onderwerp voorlopig te laten rusten. De noodzaak van dergelijke maatregelen zal zeer goed moeten worden onderbouwd. Een en ander is weer gebleken op de door u gehouden inspraakavonden.
De veiligheid tegen overstroming kan niet als argument worden gebruikt voor zover het gaat om ontpolderingen langs de Westerschelde. Zelfs grootschalige ontpolderingen zullen slechts marginale effecten op de waterstand in de Westerschelde hebben vanwege de enorme hoeveelheden water die bij vloed het estuarium instromen. Sterker, door de ontpolderingen wordt de kustlijn verlengd. Daardoor wordt het risico van overstromingen feitelijk alleen maar vergroot. Overigens zal het aanleggen van gecontroleerde overstromingsgebieden langs de Schelde zelf wel

Piet Heinstraat 77, 4461 GL Goes Postbus 114, 4460 AC Goes Telefoon (0113)241000 Telefax (0113)227528
Internetadres: www.wze.nl E-mail: info@wze.nl
Postbank 258333 Ned. Waterschapsbank 63.67.60.014

36

een belangrijke bijdrage leveren aan de veiligheid tegen overstroming. De aanleg van dergelijke gebieden is dan ook een belangrijk onderdeel van het Belgische Sigma-plan.

Gezien de ingrijpende gevolgen die zowel de aanleg van de Overschelde als ontpoldering voor ons beheersgebied heeft dringen wij er op aan om met onze opmerkingen bij het opstellen van de S-mer rekening te houden.

Hoogachtend,

het dagelijks bestuur van
waterschap Zeeuwse Eilanden

mr.drs. J.A. de Visser,
secretaris-directeur

W.A. Gosselaar,
dijkgraaf

F:\DATA\SECTOR\WW\postuit\2003012574.brf.doc

37

gemeente
Borsele

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 19 DEC 2003

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Proses
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Uw kenmerk: ProSes / BM 00008771
Uw brief van: 13-11-03

Ons kenmerk: 03.153968
Heinkenszand, 17 DEC. 2003

Onderwerp:
Kennisgeving Strategische MER Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium

Geachte mevrouw, heer,

Na consultatie van onze raadsleden delen wij U het volgende mede:
Wij hebben met belangstelling kennis genomen van de bovengenoemde kennisgeving. Wij zijn van oordeel dat deze kennisgeving een goede indruk geeft van de probleemstelling en de doelen. Ook de in studie te nemen voorgenomen activiteiten, alternatieven en varianten zijn duidelijk omschreven, hetgeen ook geldt voor het beoordelingskader, aanpak effect-beschrijving en effect-onderzoek. Ook de beschreven procedure's zijn op zichzelf duidelijk, zodat de kennisgeving onzerzijds voldoet.

Wel vragen wij Uw aandacht voor de ons inziens belangrijke samenhang van het aspect toegankelijkheid met het dossier van de Westerschelde Container Terminal. Tevens dient daarbij van de onderzoekscluster "Overige disciplines" ook de veranderende mobiliteit beschouwd te worden. Concreet doelen wij hierbij op een scenario, waarbij t.g.v. een aandachtsverlegging naar de Sloehaven als vóórhaven van Antwerpen zowel de gevolgen voor de omgeving van het industriegebied zelf als de gevolgen voor de achterlandverbindingen beschouwd dienen te worden.

Minder helder is de overlegvorm van het bestuurlijk traject duidelijk, waarmee U het benodigde maatschappelijke draagvlak wenst te verkrijgen. Ons is niet goed duidelijk hoe en wanneer wij daar bij betrokken worden. Wij achten die betrokkenheid wel noodzakelijk. Als U van mening bent, dat dit bestuurlijk traject terecht niet in de kennisgeving behandeld is, vragen wij U dit op een andere wijze aan ons inzichtelijk te maken en ons concreet bij dat bestuurlijk traject te betrekken.

Wij houden ons uiteraard het recht voor om inhoudelijk op de toekomstige resultaten van Uw studie's te reageren, als daar in het beslissingstraject gelegenheid voor is. Dit geldt zeker voor het natuurontwikkelingsplan. Wellicht ten overvloede willen wij U er op wijzen, dat ook in onze gemeente de daar beschreven ontpolderingen een hoog opgaande discussie op zullen roepen. Wij wijzen U erop, dat ontpoldering in ieder geval tot op heden niet strookt met ons huidige planologische beleid. Vooralsnog zien wij op basis van de huidige documenten geen aanleiding dit standpunt te herzien.

Behandeld door : ing. J. Huijsman, doorkiesnummer: (0113) 23 84 21 Bijlagen: -
Postbus 1, 4450 AA Heinkenszand • Stenevate 10, Heinkenszand • Telefoon (0113) 23 83 83
Fax (0113) 56 13 85 • E-mail info@borsele.nl • Bank Nederlandse Gemeenten 2850.01.345

37

Zo nodig zullen wij tijdens de voortgang van het proces opnieuw reageren en U van onze standpunten terzake op de hoogte stellen.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Borsele,
de secretaris, de burgemeester,

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat

ingekomen: 22 DEC 2003

38

Naamslag 15-12-2003

Geachte Heren,

In uw strategische milieu effecten-
rapportage ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium wordt de
Hellegatpolder genoemd bij het hoofdstuk meerdere kleine
uitpolderingen
Daar ik inwoner ben van de Hellegatpolder en eigenaar van de daaraan
aanwezige Camping 't Hellegat, zou ik graag op korte termijn
duidelijkheid hebben over Uw plannen.
Daar ik bepaalde grote investeringen op het campingterrein
moet doen voor het milieu.
Tevens zijn de kampeerders van vaste standplaatsen onzeker en
ongerust om hun plaats op de camping, en stellen
investeringen in nieuwe kampeermiddelen uit wat leidt tot
leegloop en achteruitgang van de camping.

Indien U besluit de Hellegatpolder te uitpolderen wil
ik meewerken bij het eventueel verplaatsen van de camping,
maar een plaats nabij het nieuwe te richten natuurgebied
nabij de Westerschelde

Hoogachtend,
A. Rijk
Camping 't Hellegat
Eendragtsweg 20
4543 pl Zaamslag.
tel. 0114-601361

39

partij voor zeeland

Internet:
http://www.partijvoorzeeland.nl

Emailadres :
info@partijvoorzeeland.nl

Correspondentieadres:
Partij voor Zeeland
Bosweg 2
4351 RN Veere

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 22 DEC 2003

Aan: Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
PROSES
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Onderwerp: Inspraakreactie op de Strategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium.

Geachte,

De **Partij voor Zeeland (PvZ)** wil bij de start van het onderzoek naar de toekomst van het Schelde-estuarium, de volgende zaken onder uw aandacht brengen en dringt er op aan om in het onderzoek, dat uw organisatie gaat starten, rekening te houden met onze volgende opmerkingen/aanbevelingen:

- Zoals u tijdens de verschillende inspraakavonden (door ons bezocht) in de provincie heeft aangegeven, is onderdeel van het onderzoek een terugkoppeling van alle binnengekomen informatie naar een klankbordcommissie, waarin een aantal organisaties is vertegenwoordigd.

- De **Partij voor Zeeland (PvZ)** pleit er voor er om in deze klankbordcommissie, naast de door U genoemde organisaties, ook minimaal één vertegenwoordiging vanuit het Zeeuwse bedrijfsleven deel te laten nemen.
  Wij denken hierbij bijvoorbeeld aan de Zeeuwse Kamer van Koophandel, Maatschappij voor Nijverheid en Handel Departement Zeeland, de BZW (Brabants Zeeuwse Werkgevers), Kring van Werkgevers in de Kanaalzone Zeeuwsch-Vlaanderen, Port Promotion Council e.d.

  Immers, de economische belangen van Antwerpen staan niet op zichzelf. Ook die van de Zeeuwse regio's rondom de Westerschelde behoren cruciaal aan de orde te komen in een visie voor de langere termijn. Terneuzen en Gent zouden in dit verband eventueel gekoppeld kunnen worden. Het valt ons evenwel op, dat dit aspect in dit stadium (veel) te mager uit de verf komt.

- Naast een onderzoek naar de effecten van een eventuele verdieping van de Westerschelde om de bereikbaarheid van de Haven van Antwerpen te verbeteren, is ook de ontwikkeling van een voorhavenfunctie in de monding van de Westerschelde en de haven van Zeebrugge onderdeel van het door u beoogde onderzoek. De **Partij voor Zeeland (PvZ)** ziet in een voorhavenontwikkeling voordelen, die - om een zo correct mogelijk beeld te verkrijgen – bijzondere aandacht verdienen.

- De **Partij voor Zeeland (PvZ)** is van oordeel dat, gelet op de recente ontwikkelingen rond de aanleg van de Westerschelde Container Terminal (WCT), op pijnlijke wijze is gebleken, dat de hoofdoorzaak van de stagnatie niet moet worden gezocht in de mogelijke aanwezigheid van zeldzame vogelsoorten (Habitatrichtlijnen).

Het gegeven dat de infrastructuur van het Zeeuws achterland niet is toegerust op een grootschalig havenproject als de WCT, is de grootste hinderpaal.

- Het ontwikkelen van de Scheldemonding (Vlissingen) naast Zeebrugge (!) als voorhaven van Gent (verbreding en verdieping van het Kanaal van Gent naar Terneuzen kan ook niet eeuwig doorgaan) en Antwerpen kan alleen dan slagen, als de infrastructuur van Zeeland drastisch wordt aangepast op die nieuwe taak.

- Indien de "koers" in deze richting op objectieve wijze wordt uitgezet, zal daardoor een "spin-off" effect in gang worden gezet voor een verdere, zeer interessante economische ontwikkeling van Zeeland. We dringen erop aan deze effecten op de Zeeuwse economie te onderzoeken en in uw rapportage mee te nemen.

- Wij willen U daarnaast de suggestie meegeven om ook (en vooral!) te kijken naar lange-termijn multimodale oplossingen voor goederentransport, zoals intermodaal vervoer, waarbij mogelijk ook de voormalige veerhavens van Kruiningen en Perkpolder (havenfaciliteiten en ruimte) een rol zouden kunnen spelen én ondergronds onbemand railvervoer, inclusief containers (zie bijlage).

- De **Partij voor Zeeland (PvZ)** is mening dat hier een win-win situatie zou kunnen worden gecreëerd.
  De Westerschelde behoeft dan immers niet of in mindere mate, te worden verdiept, hetgeen ten goede komt aan de natuur en wellicht ook de veiligheid.
  Daarnaast kan de Zeeuwse economie profiteren van een hoogwaardiger infrastructuur, echter zonder de negatieve bijwerkingen die traditionele uitbreiding van infrastructuur achterlaat.

Wij vertrouwen erop, dat deze opmerkingen en suggesties worden "meegenomen" in de totale inspraakprocedure/rapportage en dat uw specialisten niet zullen aarzelen nader met ons contact te zoeken, mochten er onduidelijkheden zijn.

U succes wensend met de verdere procedure,
verblijven wij, hoogachtend,
Partij voor Zeeland (PvZ), Fractie in Provinciale Staten van Zeeland,
Voor deze M.A.Stoffels, voorzitter.

Bijlage

Inspraakreactie Partij voor Zeeland (PvZ) m.b.t. ontwikkelingsschets Schelde-estuarium 2010.

Excellente logistiek, dát moet de uitdaging zijn!

De Westerschelde dient op grond van een tractaat tussen Nederland en België open te blijven voor de scheepvaart, zodat Havenmetropool Antwerpen z'n mondiale positie nimmer hoeft prijs te geven. Dat verdrag stamt uit een tijd (1839), dat de rivier werd bevaren door zeilbootjes. Zelfs in z'n stoutste fantasiën had toen niemand zich kunnen voorstellen, dat er nog eens schepen zouden op- en afvaren met duizenden containers aan boord. Vandaag de dag is dat realiteit. Een realiteit met veel haken en ogen, want inmiddels zijn we er met z'n allen van overtuigd geraakt dat die prachtige rivier en zeemonding ronduit naar de knoppen gaan, inclusief de omringende regio's als dat tractaat van toen niet drastisch wordt bijgesteld en de diverse belangen van zowel Nederland als België zodanig tegen het licht worden gehouden, dat latere generaties ons niets te verwijten hebben.

Vervoer over water, de veiligste weg. Vervoer of water de meest economische weg. Relatief bekeken is dat allemaal waar. Alsof we alleen maar te kiezen hebben uit water, weg of spoor. Ieder op zich zijn het opties, die slecht functioneren. Samen doen ze dat prima, maar niet voor eeuwig en altijd. De technologische ontwikkelingen laten zich geen grens bepalen. Die gaan door. In de richting(en), die wij als vanzelfsprekend met z'n allen "aangeven".

Met elkaar discussiërend over de toekomst van een prachtige zeearm, die Westerschelde heet, mag zeker niet voorbij worden gegaan aan het transport-van-de-toekomst. Excellente logistiek in het teken van innovatie in de logistiek. De beleidsoptie van Nederland Distributieland (NDL). Op 20 november j.l. troffen ruim 250 leden van NDL elkaar op de Algemene Ledenvergadering en het aansluitende seminar "Excellente logistiek". Niet voor niets vormde gastlocatie Bloemeveiling Alsmeer het decor van deze (belangrijke!) dag. Dit hypermoderne veilingcomplex is een prachtig voorbeeld van innovatief denken in de ontwikkeling en exploitatie van ondergrondse logistieke systemen. Want de tijd, dat ondergrondse leidingen en buizen alleen vloeibare vracht verplaatsten, is ruimschoots achterhaald. We gaan in Nederland steeds meer ondergronds met vaste goederen, stukgoed, pallets, boxen. In de afgelopen jaren heeft Nederland veel ervaring opgedaan met nieuwe boortechnieken. De "no-dig"ofwel "sleufloze" techniek wordt steeds vaker toegepast bij ondergrondse infrastructuur. De diametrage loopt van enkele centimeters voor een dunne kabel tot circa vijf meter voor bijvoorbeeld een transporttunnel voor stukgoederen (pallets en boxen), compleet met aansluitingen naar het buitenland. Een technologische ontwikkling, die een geweldige bijdrage levert aan het nijpende mobiliteitsprobleem.

Op dit moment sluiten de grote standaard containers nog niet direct aan bij de thans ontwikkelde systemen, maar de uiteindelijke distributie vindt toch al in kleinere eenheden plaats. Je hoort het niet, je ziet het niet en je ruikt het niet. De evolutie gaat door en wil Nederland z'n concurrentiepositie op de diverse internationale markten handhaven, dan zal Nederland heel hard moeten werken aan de geweldige perspectieven, die de ondergrondse logistiek te bieden heeft. Vooral als Nederland kiest voor behoud van een hoogwaardige leefomgeving, in combinatie met economische groei en toename van mobiliteit. Die intentie is er toch..?!

Transport via ondergrondse infrastructuur bevordert de bereikbaarheid, vergroot de veiligheid, is schoon en derhalve gunstig voor het milieu. Prof. ir. Johan W. Bosch, hoogleraar ondergronds bouwen aan de TU in Delft laat er geen twijfel over bestaan: **het ondergrondse vervoer heeft de toekomst, ook waar het gaat om grotere maten en volumes.**

In het kader van de discussie over de toegankelijkheid van de Westerschelde, met grote economische belangen van de aanpalende havens in verschillende landen en invloedsferen, kan de "excellente logistiek" onmogelijk buiten beschouwing worden gelaten. Juist deze internationale "transportlijn" vraagt vanwege de achterdijkse veiligheid, de hoge natuur- en milieuwaarden om een innovatieve aanpak-van-allure. Dat moet de uitdaging zijn voor Nederland en België bij het uitzetten van verantwoorde toekomstlijnen.

Johan Robesin

40

DORPSRAAD Nieuw-Namen

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 22 DEC 2003

Secr.: Hulsterloostraat 27
4568 AA Nieuw-Namen

Aan: Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
PROSES
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Nieuw-Namen, 14 december 2003.

L.s.,

Langs deze weg reageren wij op de "Strategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschete 2010 Schelde-estuarium":

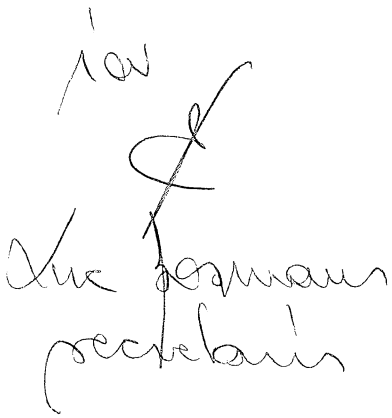
1. Noodzaak verdieping. Gesteld wordt dat de Westerschelde verdiept dient te worden om *Zeeschepen* toegang te verschaffen tot de havens van Antwerpen, niet zijnde een *zeehaven*, doch een "rivierhaven". Wij zijn van oordeel dat de Westerschelde momenteel diep genoeg is om schepen toe te kunnen laten tot de havens. Het Panama kanaal bijvoorbeeld is immers ook begrensd. Verdieping brengt zeer grote nadelen met zich betreffende milieu en veiligheid, zie verder. De toenemende vraag naar grotere schepen, met name containerschepen, als dit inderdaad zou kloppen, kan worden opgelost door in de monding van de Westerschelde een containerterminal of een kunstmatig eiland te creëren. Containeroverslag kan daar dan plaatsvinden en de containers kunnen over de weg, spoor en water getransporteerd worden naar hun respectievelijke bestemming. Overigens is naar onze mening de noodzaak van verdiepingen i.c. grotere schepen in de Westerschelde niet aangetoond.
2. Door de verdieping van de Westerschelde gaan kennelijk natuurwaarden verloren die elders gecompenseerd zouden moeten worden. Gedacht wordt aan buitendijkse compensatie. Wij menen dat als Antwerpen iets wil dat dan ook Antwerpen dient te zorgen voor compensatie op haar eigen -Belgisch- grondgebied en dat de "buren" daarvoor niet opgezadeld dienen te worden. Met name gaat de aandacht uit naar een of andere compensatie in de Hertogin Hedwigepolder, gelegen op "ons grondgebied". Wij menen dat de Hertogin Hedwigepolder momenteel een mooi polderlandschap is dat reeds een bepaalde natuurwaarde heeft en niet verloren mag gaan, of wordt dit ook weer gecompenseerd? Elke vorm van herinrichting van de polder levert nadelen op voor het huidige landschap, de huidige gebruikers en de omwonenden.
3. Door de verdieping wordt de scheepvaartintensiteit op de Westerschelde intensiever dus ook gevaarlijker. Grotere schepen varen in onze achtertuin die minder manoeuvreerbaar worden met daarbij ingesloten grotere kans op aanvaringen (zie de aanvaringen in het afgelopen jaar). Daar er niet alleen schepen met niet gevaarlijke stoffen over de Westerschelde varen maar ook met gevaarlijke stoffen wordt het

gevaar voor onze burgers alleen maar groter. Op basis van de veiligheidsaspecten verwerpen wij de verdiepingen.
Bovendien geeft een verdere verdieping een groter verschil van de waterhoogten bij eb en vloed teweeg. Tezamen met de klimatologische voorspellingen zal de waterhoogte bij vloed nog hoger worden. Dit alles leidt tot een afname van ons, en ons omringend gebied, veiligheidsniveau in de sfeer van de veiligheidsnorm van de Westerscheldedijken.

Wij zijn uiteraard bereid bovenstaande reactie mondeling toe te lichten.

Hoogachtend,

Frans Michielsen, voorzitter.
(tel 0114-313015/0651-238518)



brabants zeeuwse werkgeversvereniging bzw

zeeland 41

Secretariaat: Westkade 104
Postbus 97
4550 AB Sas van Gent
Telefoon 0115 451456
Telefax 0115 453428
E-mail a.saman@zeelandnet.nl
Internet www.bzw.nl

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat ProSes
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 22 DEC 2003

Ref.: bzw.zld.2003.5164/as/adl
Ond.: kennisgeving strategische MER
Ontwikkelingsschets 2010
Schelde-Estuarium
Bijl.: --

Sas van Gent, 16 december 2003

L.s.,

Met deze brief willen wij reageren op bovengenoemde kennisgeving.

Bij de Brabants-Zeeuwse Werkgeversvereniging BZW zijn bedrijven uit alle sectoren van de economie aangesloten, waaronder met name ook industriële en havenbedrijven, die zijn gevestigd in het beheersgebied van Zeeland Seaports. Voorts vertegenwoordigt de BZW de landelijke organisatie VNO-NCW in de provincies Noord- Brabant en Zeeland. Daarmee is de BZW representatieve organisatie voor het bedrijfsleven. Het heeft ons dan ook verwonderd dat de BZW niet is vertegenwoordigd in het Overleg Belanghebbende Partijen van Proses.
Wij verzoeken u om deze omissie recht te zetten en de BZW alsnog in dit overleg op te nemen, zoals ook andere belanghebbende partijen uit Zeeland en Vlaanderen/Antwerpen van dit overleg deel uit- maken.

De ontwikkelingsschets geeft ons voorts aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Het valt op dat vooral wordt gekeken naar allerlei milieuhygiënische aspecten en dat dat nauwelijks het geval is met nauw met de Schelde als hoofdtransportas samenhangende economische activiteiten en mogelijkheden. Wij dringen er dan ook op aan om de reeds bestemde en alsnog als zodanig te bestemmen industrie- en haventerreinen nadrukkelijk in de beschouwingen te betrekken.

In ProSesdocumenten wordt gesteld dat de problematiek van de toegankelijkheid zich vooral toespitst op Antwerpen. Niettemin zullen wat ons betreft toch ook de mogelijkheden van de voorhavenontwikkeling (Vlissingen en Terneuzen) daarin worden betrokken.
Bij de onderzoeken naar de ingreep-effecten en ook bij de maatschappelijke kosten-baten analyse geldt wat ons betreft dat die alleen voldoende uitgevoerd kunnen worden als naast milieu-aspecten ook aan nautische en economische aspecten aandacht wordt besteed en ook de juiste belanghebbende partijen worden betrokken (zie ook opmerkingen hiervoor).

41

Overigens stellen wij vast dat enkele in de kennisgeving genoemde voorbeelden van maatregelen, die verder onderzocht moeten worden, zeer onrealistisch zijn. Wij noemen in dit verband de voorbeeldmaatregel om de huidige Braakman grootschalig uit te polderen.

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Namens BZW,

drs. A.A.D. Saman
secretaris

42

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Afdeling Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en
Monumenten & Landschappen West-Vlaanderen
Monumenten en Landschappen

Werkhuisstraat 9, 8000 BRUGGE
Tel. (050)44 28 11 - Fax (050)44 28 13
E-mail: rohm.wvl@lin.vlaanderen.be

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Afdeling Alg. Milieu- en Natuurbeleid
cel Mer
Kon. Albert II-laan 20 bus 8
1000 Brussel

uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
AMINAL/MER/PL0003/PVG/03/667	3312/03/WD	
vragen naar / e-mail	**telefoonnummer**	**datum**
W. Deventer	050/442 952	

Betreft : Plan-mer Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium

Geachte heer,

In antwoord op uw schrijven van 12 november 2003, ontvangen door ROHM West-vlaanderen cel Monumenten en Landschappen op 14 november, delen wij u hierbij onze opmerkingen mee.

Wij verontschuldigen ons voor het niet respecteren van de voorziene termijn voor adviesverlening. Door de onduidelijkheid omtrent de omvang en de geografische afbakening van dit plan-mer, was de relevantie ervan voor West-Vlaanderen ons aanvankelijk niet bekend, maar na grondige lezing staat deze niet meer ter discussie.
Teneinde deze onduidelijkheid bij de burger, instanties en besturen te voorkomen en ter bevordering van de leesbaarheid, motivering en onderbouwing, vonden wij het gebrek aan cartografisch materiaal - omtrent het betreffende gebied en de van toepassing zijnde thema's - storend en niet bevorderlijk voor de leesbaarheid. Ook het aanhalen van bestaande studies en andere lijvige planningsdocumenten bevordert de leesbaarheid niet, én leidt zelfs tot een gebrek aan nuancering van de citaten of aanhalingen.

Algemeen dient er meer aandacht besteed te worden aan de effecten op het landschappelijke vlak in al zijn facetten (open ruimte, cultuurhistorisch, natuurwetenschappelijk, esthetisch,…). Op p. 32 lezen wij immers dat de verwachte effecten - uitgezonderd ingrepen voor natuurontwikkeling - voor de *overige disciplines* (oa monumenten en landschappen) *relatief beperkt zullen zijn*, terwijl dit echter door het onderzoek dient uitgemaakt worden. Bovendien kan men bezwaarlijk spreken van een *relatief beperkt effect* omdat men aangeeft dat er monumenten zouden kunnen verdwijnen in functie van de voorziene projecten. Ook de aanpassing van bestaande dijklichamen of de bouw van nieuwe zullen belangrijke repercussies hebben voor deze discipline. Een belangrijk beleidsmatig en wetenschappelijk document hiertoe is de landschapsatlas (MVG, 2001), die ontbreekt bij de oplijsting van relevante beleidsinformatie (p. 84).

Wat betreft de impact op West-Vlaams grondgebied, wensen wij dat het scenario "Voorhavenontwikkeling" bij de effectbespreking voor de discipline "Monumenten en landschappen" expliciet aan bod zou komen. Gezien de grote waarde van het landschap rond en in de (nabije) omgeving van de Haven van

Zeebrugge, zorgen de uitbreiding en ontsluiting van de haven momenteel reeds voor een aantal knelpunten. De doorvoering van dit scenario zal het aantal knelpunten verder doen toenemen en de effecten dienen daarom onderzocht te worden.

Uit telefonisch contact met Dhr. P. Van Ghelue bleek dat het Zwinestuarium wellicht effecten zal ondervinden van de voorziene projecten en ontwikkelingen. Daarom dient de impact op dit specifieke en zeer waardevolle landschap - tevens het oudste "beschermde landschap" - bestudeerd te worden.

In de hoop u hiermee van dienst te zijn,

Wouter Deventer,
Adjunct van de Directeur.

43

BOERENBOND

ARRONDISSEMENTEN ST.NIKLAAS EN DENDERMONDE

KERKSTRAAT 55 - 2870 RUISBROEK
TEL. 03 886 12 89 + FAX 03 886 12 89

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
AMINAL - Afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid
Cel M.e.r. – Ontwikkelingsschets 2010
Koning Albert II laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 23 DEC 2003

DATUM: 9 DECEMBER 2003

BETREFF : OPMERKINGEN BIJ KENNISGEVING PLAN-M.E.R. ONTWIKKELINGSSCHETS 2010

Geachte,

U gelieve hierbij de opmerkingen te vinden van de Arrondissementsraden St.Niklaas en Dendermonde, aangesloten bij de Boerenbond.

1. Landbouw komt als discipline slechts secundair aan bod. Het onderzoek dreigt wat te verzanden in het oplijsten van 'oppervlaktes cultuurgrond' die verloren zullen gaan, of 'oppervlaktes waarop beperkingen zullen opgelegd worden'. **Wij stellen met aandrang voor om een aparte onderzoekscluster 'Landbouw' te maken (5.2.6.).**

   De inhoudelijke invulling van deze cluster moet beginnen met de opmaak van een gedetailleerde inventarisatie en beschrijving van het huidige landbouwgebruik. Een inschatting van het aantal en de types van de betrokken bedrijven is hierbij noodzakelijk.

   Het onderzoek van de landbouwkundige waarde en de potenties moet de studie van het actuele grondgebruik aanvullen. Hierbij kan beroep gedaan worden op gegevens als : Landbouwtypologie VLM, GAS-kaart, Studie Landelijke Gebied Provincie Oost-Vlaanderen, e.a.

   Ten slotte dient ook de milieuzorg en de maatschappelijke in kaart gebracht die met de landbouwactiviteit gepaard gaat (bodemkwaliteit, CO2-omzetting, waterhuishouding, onderhoud groeninfrastructuur en landschap enz.).

   Elk van de voorgestelde alternatieven (zie ook opmerking 2) moet dan getoetst worden aan de bovenvermelde gegevens. Dit gedetailleerd onderzoek is noodzakelijk opdat landbouw een objectieve kans zou kunnen krijgen. De verzamelde info is trouwens evenzeer nodig voor de MKBA.

2. Beperking van het aantal alternatieven op het domein 'natuurlijkheid' is voor ons uitgesloten. **Er zijn duidelijk te weinig alternatieven uitgewerkt.** Zo is een alternatief waarin het aantal betrokken land- en tuinbouwgebieden tot nul herleid wordt, noodzakelijk. Een ander alternatief moet uitgaan van een reeks maatregelen die in de betrokken land- en tuinbouwgebieden via

03/1162.
17 DEC. 2003
PL0003.
BB BOERENBOND

vrijwillige beheersovereenkomsten kunnen gerealiseerd worden.
Alle alternatieven moeten evenwaardig onderzocht worden !

3. Onder de discipline 'andere disciplines' dient ook het **aspect 'rechtszekerheid' onderzocht** te worden. Hoe verhouden de plannen zich ten opzichte van gewest- en structuurplannen ? Welke juridische instrumenten zullen moeten ingezet worden ? e.a.

4. Wij betreuren het dat de timing van de ontwikkelingsschets voorop loopt op de actualisatie Sigmaplan. Toch zijn er waarschijnlijk nu reeds bestaande natuurgebieden gekend die in aanmerking zullen komen als overstromingsgebied (onder welke vorm dan ook). Wij stellen dan ook voor de **voorbeeldgebieden te selecteren uit deze natuurgebieden**. Te uitgebreide aspiraties kunnen in dit stadium slechts tot inkrimping van het maatschappelijk draagvlak leiden. Bovendien zal het de kans verhogen op effectieve selectie en misschien zelfs realisatie in het voorziene tijdsbestek.

5. De **invloed van de aanleg van overstromingsgebieden op de hydrologie van de zijbeken** is nefast ! De secundaire gevolgen voor de mens en zijn activiteiten buiten het overstromingsgebied zijn groot. De gevolgen van de voorgestelde alternatieven op de hydrologie van de zijbeken moet gedetailleerd beschreven worden. De effecten van deze gevolgen moeten vervolgens voor alle disciplines **afzonderlijk in kaart** gebracht worden (zie ook onze bedenking over de discipline landbouw).

6. Blijkbaar wordt de samenhang tussen 'Kennisgeving MER-Ontwikkelingsschets 2010' en de 'Kennisgeving MER-Actualisatie Sigmaplan' onderkent. Gezien het voor de leek hoogst onduidelijk is wat nu waar zal onderzocht worden, herhalen we in bijlage onze bedenkingen die we maakten ten aanzien van de 'Kennisgeving MER-Actualisatie Sigmaplan'. Indien in het MER-onderzoek rond de 'Ontwikkelingsschets 2010' gebieden onderzocht worden die ook als 'potentieel overstromingsgebied' getypeerd zijn, vragen wij met aandrang dat **alle alternatieven voor de overstromingsfunctie zouden overgenomen worden uit de MER-Actualisatie Sigmaplan'** en zouden onderzocht worden op .

   Voor de volledigheid voegen we in bijlage onze opmerkingen ten aanzien van de 'Kennisgeving MER-Actualisatie Sigmaplan' toe.

We zijn steeds bereid om onze visie te verduidelijken. Wij verwachten in elk geval van uit dat u met onze gemotiveerde opmerkingen zal rekening houden.
Met de meeste hoogachting,

KOEN VAN DEN BROECK
SECRETARIS
TEL. 03 886 12 89 FAX 03 886 12 89
E-MAIL KOEN_VAN_DEN_BROECK@BOERENBOND.BE
GSM 0476 40 51 82

BOERENBOND

BIJLAGE : OPMERKINGEN BIJ 'PLAN-MER – ACTUALISATIE SIGMAPLAN

1. Landbouw komt als discipline slechts secundair aan bod. Het oplijsten van een 'oppervlakte cultuurgrond met gebruiksbeperkingen' binnen de discipline 'mens' is ruim onvoldoende om de gevolgen van de ingrepen op de land- en tuinbouwactiviteiten te beoordelen. Intensivering wordt een noodzaak. Indien dit niet mogelijk is, zal afbouw van de activiteiten noodzakelijk zijn. Bovendien zal het gebruik van heel wat gronden gewoonweg onmogelijk worden.

   Duurzaam ondernemen dreigt onmogelijk te worden. Wat men in de overstromingsgebieden zou kunnen winnen, gaat verloren in andere gebieden door het verzwakken van de bedrijfseconomische structuur van de bedrijven. Met andere woorden : de totale milieuwinst zou wel eens anders kunnen zijn dan oorspronkelijk gedacht of rechtstreeks kunnen leiden tot een socio-economische catastrofe. Zonder inzicht in dit proces zal ook de MKBA een vals beeld voortbrengen (vermits geen inzicht hebbende in de vernietiging van productiepotentieel, investeringen zoals ruilverkavelingen e.d.m.).

   Wij vragen daarom met aandrang dat **land- en tuinbouw als een afzonderlijke discipline** binnen of naast de discipline 'mens' zou bekeken worden. Alle alternatieven dienen gemeten te worden op hun positieve of negatieve effecten ten aanzien van de land- en tuinbouw als belangrijke ruimtelijke en economische drager van de open ruimte in het Scheldebekken.

2. Voor alle betrokken land- en tuinbouwgebieden dient de huidige milieukwaliteit gedetailleerd beschreven te worden. Dit is noodzakelijk om bij latere incidenten de aansprakelijkheid objectief te kunnen vaststellen.

3. Nergens in het document is er sprake van het uitvoeren van **baggerwerken** (bv. in de Durme) en de effecten hiervan op veiligheid en milieu. Baggerwerken zullen nochtans eerder vroeg dan laat noodzakelijk zijn. Het is dan ook aangewezen deze thematiek mee op te nemen en te bestuderen.

4. Het Plan-Mer en de voorstudie rond de Potentiële Overstromings Gebieden worden blijkbaar los van elkaar behandeld. Hierdoor lijkt er in de benadering van de alternatieven geen relatie te bestaan tussen het aantal overstromingsgebieden en het te bereiken veiligheidsniveau. Het is of men al uit gaat dat het een democratisch gefundeerde beslissing is dat er Xduizend hectaren overstromingsgebied moeten bijkomen en dat enkel nog naar positieve milieueffecten moet gezocht worden als bijkomende surplus.

   Nochtans is uit de voorstudie gebleken dat heel wat gebieden voor de land- en tuinbouwsector als 'te mijden' gebieden worden beschouwd. Wij willen dan ook uitdrukkelijk vragen dat met de resultaten van deze voorstudie wordt rekening gehouden bij het opzetten van het Plan-m.e.r..

   Wij dringen er dan ook op aan dat er in elk geval een alternatief wordt uitgewerkt waarbij het aantal **land- en tuinbouwgebieden** dat **als overstromingsgebied** zal ingericht worden, tot het **strikte minimum** beperkt wordt. Hiervoor kan men zich onder meer baseren op de resultaten van de voorstudie P.O.G..

5. Een alternatief waarin het aantal **betrokken land- en tuinbouwgebieden zelfs tot nul herleid** wordt, is eveneens noodzakelijk. Natuurgebieden kunnen hierbij dan wel maximaal als overstromingsgebied ingeschakeld worden.

6. De gehanteerde methodologie is er op gericht te bewijzen dat de beleidsoptie 'meer ruimte voor de rivier' zal leiden tot milieuwinst op een aantal van de onderzochte parameters én tot een verhoging van het veiligheidsniveau. Vergelijking tussen de alternatieven zal heel moeilijk zijn.

   Ons inziens dienen de **alternatieven anders uitgebouwd** te worden. **Het te bereiken veiligheidsniveau moet centraal staan.** Per veiligheidsniveau kunnen dan alternatieven onderzocht worden : te bereiken via dijkverhoging, door de aanleg van overstromingsgebieden (GOG's en/of GGG's en/of ontpoldering), door uit te baggeren, door de bouw van een SVK (Oosterweel of elders), door het project Overschelde of door middel van maatregelen op de bovenlopen van de rivieren. In functie van het te bereiken veiligheidsniveau zullen enkelvoudige alternatieven dan wel **combinaties (met variatie van het aantal overstromingsgebieden) mogelijk** of uitgesloten zijn.

7. Beperking van het aantal alternatieven is voor ons uitgesloten. Bovendien moeten alle alternatieven evenwaardig onderzocht worden !

8. Als men er van uitgaat dat het huidige Sigmaplan (zonder SVK) slechts tegen 2020 zal gerealiseerd zijn en dus per definitie achterhaald, mag men er van uitgaan dat alternatieven die gebaseerd zijn op de inrichting van overstromingsgebieden nog veel later klaar zullen zijn. Wij gaan er dan ook vanuit dat zij per definitie ook onvoldoende zullen zijn om op het ogenblik van realisatie voldoende veiligheid te bieden.

   Wij vinden het dan ook noodzakelijk om **het project 'Overschelde' onmiddellijk en volwaardig mee in overweging te nemen.**

9. Ook de discussie over de aanleg van een SVK (onder welke vorm dan ook) kan niet omwille van opportunistische redenen vooruit geschoven worden naar 2020 of later. De waarheid op lange termijn is dat het enige alternatief op vlak van veiligheid de aanleg van een SVK is, tenzij men alles onder water zet behalve Antwerpen.

   Daarom moeten alle mogelijke alternatieven van de variant SVK op een ernstige wijze onderzocht worden, nu en in de MKBA !

10. De **invloed van de aanleg van overstromingsgebieden op de hydrologie van de zijbeken** is nefast ! De secundaire gevolgen voor de mens en zijn activiteiten buiten het overstromingsgebied zijn groot. Deze gevolgen dienen ook **afzonderlijk in kaart** gebracht te worden voor alle disciplines en kunnen niet weggemoffeld worden in één effect onder het impactdomein water.

11. Onder de discipline mens dient ook het **aspect 'rechtszekerheid' onderzocht** te worden. Hoe verhouden de plannen zich ten opzichte van gewest- en structuurplannen ? Welke juridische instrumenten zullen ingezet worden ? e.a.

12. Onder de discipline mens dient men eveneens **welzijns- en gezondheidseffecten** in kaart te brengen.

13. Tot slot menen we dat onder de discipline mens het verhogen van de toeristisch-recreatieve attractiviteit en de toegankelijkheid niet als relevant in deze kan beschouwd worden. Wij kunnen ons tal van andere maatregelen voorstellen binnen de huidige context die tot dezelfde effecten kunnen leiden. Deze effectmetingen mogen dus geschrapt worden.

14. Wie onder de opgesomde m.e.r.deskundigen beheerst de deskundigheid landbouw en ruimtelijke ordening ? Op basis van de eerder opgesomde argumenten achten wij het noodzakelijk dat de deskundigheid landbouw en ruimtelijke ordening voldoende aanwezig zou moeten zijn in het m.e.r.-team, waarvan de samenstelling desgevallend moet bijgestuurd worden.

44

Opmerkingen
"Strategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010"

Scheldestuarium
Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 2 3 DEC 2003

Door Leo Vercauteren
Dijkstraat 61 2880 Bornem
0486 / 118789

22 November 2003

1/ De 1:4000 veiligheidsnorm in Vlaanderen moet een Voorwaardecriterium zijn.

In het beoordelingskader wordt het onderscheid gemaakt tussen Voorwaardencriteria en Beoordelingscriteria. De veiligheidsnorm tegen overstromingen in Nederland is een voorwaardecriterium, terwijl de veiligheid tegen overstromingen in Vlaanderen een beoordelingscriterium zou zijn. Dit is duidelijk onaanvaardbaar. Vlamingen hebben evenveel recht op veiligheid als Nederlanders.

1:1000 of 1:2500 als afgezwakte norm is te laag. Ook het minimaliseren van de kosten bij overstroming ("aanvaardbaar risico") of het gebruik van "economische schade bij overstroming" (Euro's) in de kosten-baten analyse is pervers. Het gaat hier over mensenlevens.

2/ De schade in en rond de overstromingsgebieden moet worden onderzocht en gebruikt in de beoordelingen.

Concreet gaat het over:

- De vervuiling van de (nieuwe) overstromingsgebieden door het vervuilde Scheldewater. Het zou gek zijn 4000 ha bestaand natuurgebied of landbouwgebied te gaan vervuilen met Scheldewater en Scheldeslib, of te gaan gebruiken om het Scheldewater te "zuiveren".
- Het vervangen van bossen, (vis)vijvers, ed. door een overstromingsgebied mag niet worden aanzien als nettowinst voor de natuur. Dit is immers kannibalisme van 1 biotoop door een ander.
- De milieuschade door het aanleggen van extra dijken voor het afbakenen van de nieuwe overstromingsgebieden mag niet worden genegeerd, zeker niet als hiervoor vervuild zand zou worden gebruikt.
- De schade aan historische landschappen, bvb. door het aanleggen van nieuwe dijken in de Weert en het in twee splitsen van de Oude Schelde.

3/ Herbekijken van de Oosterweel vloedkering.

De vloedkering bij Oosterweel moet als alternatief serieus onderzocht worden. Zo moet er rekening gehouden worden met de kost en de milieugevolgen van het beste ontwerp dat met de huidige technologie mogelijk is. M.i. is het ontwerp uit de jaren zeventig gigantisch duur en is het mogelijk om veel goedkoper en milieuvriendelijker te werken (cf. Venetie, de Thames,...).

Een nieuwe studie uitgevoerd door een bevoegd en onafhankelijk engineeringbureau is noodzakelijk.

4/ De Overschelde is eigenlijk geen alternatief.

Het gebruik van de Overschelde als beveiliging tegen overstroming in Vlaanderen brengt teveel onzekerheid, daar we dan afhangen van de goodwill van Nederland voor onze veiligheid. De Vlaamse overheid heeft niet het recht de verantwoordelijkheid over de veiligheid in Vlaanderen door te schuiven naar Nederland. Daarnaast is er de potentiële maatschappelijke (bvb. economische) schade door deze afhankelijkheid van een andere staat.

De Overschelde is niet essentieel voor de veiligheid in Nederland, en er is een dubbel gebruik van de Oosterschelde (beveiliging tegen een stormvloed uit de zee en tijdelijk opvangbekken voor regen water uit de Nederlandse rivieren). Waaraan gaat Nederland de prioriteit geven indien de twee zich tezelfdertijd voordoen ? Dit maakt het voor Vlaanderen veel te onzeker.

5/ Schade door onteigeningen moet ook bestudeerd worden.

In het beoordelingskader en in de effectbeschrijving moet er rekening worden gehouden met de maatschappelijk kost van de onteigeningen. Het moet voor de verschillende opties zichtbaar zijn wat de schade is in aantal getroffen gezinnen en mensen.

Idem voor de economische schade (bedrijven die verdwijnen, inclusief landbouw en ontginningsbossen, etc.), en dan zowel de aandeelhouderswaarde als het aantal arbeidsplaatsen.

45

BOERENBOND

MINDERBROEDERSSTRAAT 8, 3000 LEUVEN
TEL. 016 24 20 45 + FAX 016 24 20 07

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
AMINAL - Afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid
Cel M.E.R. - Ontwikkelingsschets 2010

Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 23 DEC 2003

ONS KENMERK:/schelde-estuarium031215
DATUM: 15 DECEMBER 2003

Geachte Mevrouw,
Geachte Heer,

Betreft : Kennisgeving Strategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium

De Boerenbond heeft kennis genomen van de nota bij de start van de procedure van hogervermeld milieurapport. Dienaangaande wens ik volgende opmerkingen te maken.

1. Een groot landelijk gebied.
   Het plangebied is een zeer omvangrijk landelijk gebied waar de landbouw, verweven met bos en natuur, de voornaamste drager van het ecosysteem is. "Landelijkheid" als thema zou dan ook beter de lading dekken dan het weerhouden "natuurlijkheid". Ik stel trouwens vast dat zowel in het structuurplan Vlaanderen als in het natuurdecreet voor het buitengebied eerder geopteerd wordt voor een samengaan van landbouw, bos en natuur dan voor een strikte scheiding, tenzij het gaat om VEN-waardige gebieden. Voor het draagvlak is het dan ook zeer belangrijk dat op evenwichtige wijze rekening gehouden wordt met de hoofdfuncties van dit groot landelijk gebied.

2. Landbouweffectenrapport (LER) gewenst.
   Gezien de projecten belangrijke directe en indirecte ruimtelijke en economische gevolgen voor de landbouw zullen hebben dienen de voorgestelde maatregelen het voorwerp uit te maken van een afzonderlijk landbouweffectenrapport. Als bijlage vindt U een opsomming van de gegevens die in een dergelijk landbouweffectenrapport zouden dienen onderzocht en becijferd te worden zodat de overheid zich een duidelijk beeld kan vormen van de gevolgen voor de landbouw zowel op macro- als op micro-vlak.

3. Coördinatie met andere overheidsmaatregelen.
   Er werden de laatste tijd meerdere initiatieven genomen op het vlak van het waterbeleid, die de mensen op het veld moeten verwerken. Het gaat om de actualisatie van het Sigmaplan en de implementatie van de Kaderrichtlijn Water via het decreet betreffende het integraal waterbeleid. Het is belangrijk al deze initiatieven te stroomlijnen en overal hetzelfde te zeggen (zie hieronder betreffende de alternatieven).

Geert
03/1162
17 DEC. 2003
PL0003

BB
BOERENBOND

Het is nu reeds moeilijk om onze leden aan het verstand te brengen dat er na de Kennisgeving MER-actualisatie Sigmaplan er nu een nieuwe kennisgeving dient onderzocht te worden, met bijna hetzelfde voorstel van onderzoek in een iets verschillend plangebied. De onderzoeken van de verschillende lopende projecten dienen te worden gecoördineerd.

4. Voldoende alternatieven.
   Er dienen in het kader van het MER voldoende alternatieven te worden onderzocht. Voor de Boerenbond zijn volgende zaken belangrijk :
   - ⇒ dat bij het onderzoek van overstromingsgebieden er zou rekening gehouden worden met de gewenste agrarische structuur en dat duidelijk zou aangegeven worden welke de ruimtelijke huidige en toekomstige bestemming is van de gronden;
   - ⇒ dat voor zover gronden in landbouwgebruik voor de aanleg van overstromingsgebieden zouden moeten worden aangewend het zou gaan om landbouwkundig minderwaardige gronden;
   - ⇒ dat de oppervlakte gronden, wier bestemming gewijzigd wordt in het kader van de "natuurlijkheid", zou afgetrokken worden van de taakstelling reservaat en natuur van het ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen;
   - ⇒ dat alternatieven op het domein natuurlijkheid kunnen gaan van gewone landbouw over beheersovereenkomsten tot onteigening en dat de financiële gevolgen van de verschillende maatregelen dienen te worden in kaart gebracht;
   - ⇒ dat ook groengebieden, natuurgebieden en natuurreservaten het voorwerp moeten kunnen uitmaken van een overstromingsregime;
   - ⇒ dat dit MER minstens alle alternatieven van het MER-Actualisatie Sigmaplan zou overnemen;
   - ⇒ dat zowel kleinere stormvloedkeringen als verhogingen van dijken zouden worden bestudeerd;
   - ⇒ dat de problematiek van het ruimen en baggeren van waterlopen tot op niveau van de gemeenten zou worden behandeld;
   - ⇒ dat voldoende zou bestudeerd worden welke de invloed zal zijn van de maatregelen op de hydrologie van de zijbeken en dat problemen zouden geremedieerd worden.

Als bijlage vindt U hierbij een nota betreffende het landbouweffectenrapport.

Met de meeste hoogachting,

NOËL DEVISCH
VOORZITTER
E-MAIL NOEL_DEVISCH@BOERENBOND.BE

Bijlage : Landbouweffectenrapport : inhoud.

BOERENBOND

VOORSTEL VAN INHOUD VAN LANBOUWEFFECTENRAPPORT (LER)

In het kader van het milieueffectenrapport zou het nuttig zijn tevens een landbouweffectenrapport op te maken. Een landbouweffectenrapport moet bestuderen wat de concrete gevolgen zijn zowel macro als micro voor de land- en tuinbouw in het betreffende projectgebied. Dit moet uiteraard gebeuren worden voor het ganse gebied, maar de gevolgen op het bedrijfsniveau zijn hierin essentieel. Duidelijkheid (economisch én financieel) voor de individuele land- en tuinbouwer moet de uiteindelijke bedoeling zijn van een LER.

Volgende zaken zijn onmisbaar in een LER:

- Gevolgen van de verschillende scenario's voor land- en tuinbouwers

- Individuele gevolgen op bedrijfsniveau: gegevens per bedrijf :

1° Ligt de bedrijfszetel in het projectgebied?
2° Leeftijd van de bedrijfsleider?
3° Heeft de bedrijfsleider een opvolger?
2° Hoeveel ha van het totale bedrijfsareaal ligt in het projectgebied?
3° Welke teelten worden gewonnen en het aantal ha en welke is de cultuur- en bedrijfswaarde van
- de percelen in het projectgebied
- de percelen buiten het projectgebied
4° Hoeveel ha buiten het projectgebied zijn in gebruik beperkt met vermelding van de bestemmingen van de ruimtelijke plannen en vermelding van de naam van de afgebakende gebieden
- door het landschapsdecreet
- door het natuurdecreet
- door het mestdecreet (bv. 0-bemesting, met eventuele ontheffing)
- door het decreet betreffende het integraal waterbeleid?
5° Hoeveel ha binnen het projectgebied zijn in gebruik beperkt met vermelding van de bestemmingen van de ruimtelijke plannen en vermelding van de naam van de afgebakende gebieden
- door het landschapsdecreet
- door het natuurdecreet
- door het mestdecreet (bv. 0-bemesting, met eventuele ontheffing)
- door het decreet betreffende het integraal waterbeleid?
6° Hoeveel ha zullen ten gevolge van het project in gebruik moeten worden beperkt en in welke mate?

2) Gevolgen voor land- en tuinbouw in het projectgebied:

1° Hoeveel bedraagt de totale oppervlakte landbouwgebruik van het projectgebied?
2° Hoeveel bedraagt de totale oppervlakte van de gronden in landbouwgebruik per bestemming op de ruimtelijke plannen in het projectgebied?
3° Hoeveel bedraagt de totale oppervlakte van de gronden in landbouwgebruik die reeds om

een of andere redenen een overdruk kregen op de ruimtelijke bestemming (landschapsdecreet, natuurdecreet, mestdecreet, decreet integraal waterbeleid)
4° Hoeveel bedrijfszetels liggen in het projectgebied?
5° Hoeveel ha landbouwgrond worden uitgebaat in het projectgebied?
Welke teelten worden gewonnen op de betrokken percelen?
Hoeveel ha hiervan zijn door landschapsdecreet, natuurdecreet, mestdecreet, decreet integraal waterbeleid reeds beperkt in gebruik;
6° Hoeveel ha zullen tengevolge van het project in gebruik moeten worden beperkt en in welke mate?

2. Welke oplossingen kunnen geboden worden aan bedrijven die met bedrijfszetel en/of percelen in een projectgebied liggen?

1° Is onteigening van bedrijfszetels en/of land- en tuinbouwpercelen voorzien?
2° Zijn er vergoedingen (forfaitair of bij schade)voorzien door beperkingen en/of schade door overstromingen? Hoe worden die berekend?
3° Welke mogelijkheden zijn er via beheersovereenkomsten en zijn hier genoeg middelen voorhanden?
4° Is grondruil mogelijk via de grondenbank?

3. Welke kaarten moeten gebruikt worden in de opmaak van een LER?
- Gewestplan en ruimtelijke uitvoeringsplannen;
  - GAS-kaart, afdeling Land
  - Meest recente Mestbankaangifte
  - Landbouwtyperingskaart VLM
  - Bodemgebruikskaart Provincie
  - Kaarten die toelaten weer te geven welke overdrukken er zijn op basis van mestdecreet, natuurdecreet, landschapsdecreet, waterdecreet.

De Boerenbond beschikt over een inventaris van het landbouwgrondgebruik die kan gebruikt worden als toetsingskader.

4. Tenslotte dienen de economische gevolgen per bedrijf (bedrijfsverlies op investeringen bv.) en per gebied beschreven te worden.

46

GEMEENTELIJK HAVENBEDRIJF ANTWERPEN
HAVENHUIS ENTREPOTKAAI 1 B-2000 ANTWERPEN TEL +32-3-205 20 11 FAX +32-3-205 20 28 BTW BE 248 399 380

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
AMINAL
Afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid
CelMER - 3P64
Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium
Koning Albert II laan 20, bus 8
B-1000 Brussel

Studie
Entrepotkaai 1 B-2000 Antwerpen
contactpersoon: Jan Blomme
tel. 32-3-205.22.40 - fax 32-3-205.20.20
Jan.Blomme@Haven.Antwerpen.be
onze ref.: C/S&O/JBL/378 DC503
bijlage: Opmerkingen bij SMER

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 23 DEC 2003

15 december 2003

Kennisgeving Strategische Milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium

Geachte,

Gelieve in bijlage de opmerkingen van het gemeentelijk havenbedrijf Antwerpen te ontvangen in het kader van de inspraakmogelijkheden bij de Kennisgeving Strategische Milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium.

Hoogachtend,

E. Bruyninckx,
Afgevaardigd bestuurder

OPMERKING GEMEENTELIJK HAVENBEDRIJF ANTWERPEN OP DE KENNISGEVING STRATEGISCHE MILIEUEFFECTENRAPPORTAGE ONTWIKKELINGSSCHETS 2010

De kennisgeving is een belangrijke stap in de procedure rond de SMER. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen was, als lid van de stuurgroep, reeds in de mogelijkheid om voorafgaand aan de publicatie te reageren op ontwerpversies. Op de uiteindelijke versie van de kennisgeving kon niet meer worden gereageerd vooraleer ze ter perse ging. Op onze vraag om het conceptrapport aan te passen vooraleer het publiek te maken, werd onvoldoende ingegaan.

Algemeen gesproken is de Kennisgeving een degelijk geschreven en gestructureerd rapport. Toch bevat het document voornamelijk met betrekking tot de toegankelijkheidsproblematiek nog steeds een aantal merkwaardige en zelfs subjectieve keuzes en uitspraken die de objectiviteit kunnen in het gedrang brengen.

Het commentaar van het Havenbedrijf kan worden onderverdeeld in algemene en specifieke opmerkingen.

A. Algemene opmerkingen

1. Inzake toegankelijkheid dient de optimale routing van de maritieme goederenstromen vanuit economisch en ecologisch standpunt van en naar het achterland in de kennisgeving centraal te staan. Hierbij is de notie van het natuurlijke achterland van groot belang. De notie van 'natuurlijk achterland' en de bereikbaarheid van de economische regio is nog te veel afwezig en dient mee in de rapportage te worden opgenomen. Het natuurlijk achterland van een haven kan worden omschreven als de geografische regio waarin het vervoer van goederen met maritieme oorsprong/bestemming van en naar de haven zowel vanuit economisch als ecologisch standpunt maximaal is geoptimaliseerd. De maritieme toegankelijkheid van de Schelde is een belangrijke factor bij dergelijke optimale ontsluiting van het natuurlijke achterland. Het is in deze context dan ook ontoelaatbaar dat in bijlage 9 over het "Internationaal juridisch beleidskader" nergens het "principe van de vrijheid van scheepvaart" en de erbij horende randvoorwaarden "(verplichting oeverstaten noodzakelijke werken uit te voeren – ook aan de rivierbedding – om obstakels voor de scheepvaart te vermijden") - zoals vastgelegd in de *Akte van Wenen* (1815) en in het *Scheidingsverdrag* van 1839 - worden vermeld. Nochtans vormen deze verdragen de basis die een vrij verkeer van goederen in deze regio mogelijk maakte. Ook de recente Europese regelgeving inzake de TEN's en de rol van de havens daarin, dient mee te worden opgenomen.

2. Naar het aspect van toegankelijkheid toe is de kennisgeving in het algemeen op een negatieve manier geschreven, waarbij verruimingsbaggerwerken als per definitie moeten resulteren in een verlies aan natuurlijkheid en win-winsituaties dus uitgesloten zijn. De recente bevindingen van het MOVE-rapport en de analyses van het PAET-team, nopen in ieder geval tot een kritische bevraging van dit uitgangspunt. In de kennisgeving wordt immers vertrokken van een niet bewezen en niet aangetoonde substantiële en significante impact van de verdieping op de natuurlijkheid (de praktijk van de vorige verdiepingen spreekt dit echter tegen, cfr. de bevindingen van de laatste MOVE-rapporten ten overstaan van de laatste verdieping).

3. Gezien de vroegere en huidige morfologische evoluties van het estuarium, voornamelijk in de Westerschelde maar ook in de Zeeschelde, is het niet aangewezen om de huidige situatie als startpunt voor de referentie te nemen. De kennisgeving geeft te veel het gevoel dat deze de meest wenselijke is (met woorden zoals "behouden"), vooral omdat ook wordt gesteld dat "De streefbeelden uit de Langetermijnvisie zijn echter geen vast omschreven eindpunt". Dit is nefast voor de geest in dewelke de onderzoeken (zouden moeten) gebeuren, vooral dat in de kennisgeving de nadruk wordt gelegd op de invloed van de baggerwerken op de morfologie, veiligheid en natuurlijkheid. Eenduidige verbanden tussen baggerwerken en nadelige gevolgen voor de morfologie over de laatste 35 jaar moeten nog bewezen worden, vooral omdat de zeer sterke invloeden van vroegere en recente hydraulische bouwwerken (inpolderingen, verdedigingswerken aan oevers en geulwanden, bouwen van kribben, enz.) op de morfologische ontwikkelingen in de Westerschelde worden verwaarloosd. Deze ingrepen hebben blijkbaar, over de laatste eeuwen, een zeer nefaste invloed gehad op zowel veiligheid (voortplanting van het getij) en natuurlijkheid (oppervlakten van schorren, slikken, ondiep water). Het strekt dan ook tot aanbeveling een meer objectieve voorstelling van de "referentie" en van "nulalternatief" geven. Ook is het nodig te vertrekken van een duidelijk idee hoe aan de Westerschelde meer ruimte moet gegeven worden, wat inhoudt dat daarom nodig kan zijn de harde begrenzingen te wijzigen. Het gaat er niet om terug te keren naar een situatie van het verleden, omdat de parameters verantwoordelijk voor de morfologische evolutie veranderd zijn. Maatregelen in de ontwikkelingsschets 2010 moeten streven naar een (te definiëren) situatie waarin toegankelijkheid, veiligheid en natuurlijkheid in winnen.

4. De passage inzake het onderzoek naar de voorhavenontwikkeling wordt beschouwd als deel van het verplichte onderzoek naar alternatieven in het kader van de toepassing van de Vogel- en Habitatrichtlijn en dient sterk te worden verduidelijkt en aangepast. De analyse dient te worden uitgevoerd op basis van de bestaande achterlandverbindingen. In dit verband dient rekening te worden gehouden met eventuele kosten, zowel intern als extern, die moeten worden gemaakt bij de ontwikkeling van de verkeersinfrastructuur naar het achterland en het achterlandvervoer van de havens om de marktkansen van deze voorhavens te vergroten. In ieder geval dient bovendien te worden onderzocht of de voorhavenontwikkeling tegemoet kan komen aan de fundamentele probleemstelling, nl. de optimale economische en milieuvriendelijke ontsluiting van het natuurlijke achterland. De probleemstelling inzake de toegankelijkheid vertrekt vanuit de blijvende zorg om het verzekeren van de optimale economische ontsluiting van het natuurlijke achterland van de deltahavens. Gelet op het strategische belang van Antwerpen als multimodaal knooppunt in de transportketen, wordt het vrijwaren van de maritieme toegankelijkheid van de Antwerpse haven dan ook als middel naar voor geschoven om de kostenefficiënte en milieuvriendelijke (via reductie van landtransport) bediening van het achterland te waarborgen. Ook een verrekening van bijkomende externe effecten dient te worden doorgevoerd. Bijgevolg mag worden geconcludeerd dat voorhavens niet automatisch als volwaardig alternatief voor verdieping mogen worden beschouwd. Indien bij het onderzoek naar voorhavens, in casu de WCT- terminal in Vlissingen, deze alsnog als een alternatief voor de Scheldverdieping wordt beschouwd, dient omgekeerd voor Vlissingen de verdieping van de Schelde ook als een alternatief voor de WCT te worden opgenomen in hun kosten-batenanalyse en milieu-effectenrapport. Finaal kan de vraag gesteld worden of een alternatievenonderzoek niet beter wordt voorafgegaan door een beoordeling van kandidaat-alternatieven op hun probleemoplossend vermogen, zodat in het alternatievenonderzoek zelf enkel nog die voorstellen moeten worden

geanalyseerd die ook effectief een vergelijkbaar probleemoplossend vermogen hebben.

5. Er dient duidelijk gesteld te worden dat samenwerking tussen de havens voor de Scheldehavens geen alternatief betekent voor de verruiming. Ondanks het feit dat dit misschien theoretisch een alternatief is, is het economisch niet haalbaar, is de milieukost onaanvaardbaar en is er geen belangstelling van de marktspelers om dit in de praktijk uit te voeren zoals blijkt uit het memorandum dat deze havens hebben ondertekend op 10 december 2003. Dit sluit uiteraard geen samenwerking uit op andere gebieden in de niet-commerciële sfeer.

6. Bij de te onderzoeken alternatieven wordt eveneens een getijonafhankelijke diepgang van 12.5 meter vernoemd. Dit wijkt af van de opties die vermeld staan in het Memorandum van Vlissingen, waar 12.8 meter en 13.1 meter als opties werden opgenomen. Bij navraag bleek dat de aanpassing gebeurd was vanwege onderzoekstechnische redenen: er zou morfologisch weinig verschil zijn tussen een onderzoek van 12.8 en 13.1 meter. Volgens het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen is dit echter geen reden om af te wijken van de verdiepingsopties die door de bewindslieden op basis van het Memorandum moeten worden onderzocht. Er dient bovendien duidelijk te worden aangegeven dat de optie '12.5 meter' niet volledig voldoet aan de vereisten qua bereikbaarheid van het multi-modale knooppunt Antwerpen.

7. Geheel in de lijn van het gegeven dat in de kennisgeving de verdiepingsbaggerwerken per definitie als ongunstig voor de morfodynamiek van de Westerschelde worden beschouwd komen de positieve effecten van het project ten aanzien van alternatieve bagger- en stortstrategieën zoals onderzocht door het PAET en het Waterbouwkundig laboratorium van Borgerhout en de mogelijke positieve impact ervan nog steeds niet voldoende tot uiting. De voorgestelde scenario's of alternatieven voor het beheer van de Westerschelde beperken zich tot het tot stand brengen van komberging (Overschelde) en/of tot het verruimen van de vaarweg en de te storten volumina baggerspecie die hiervoor nodig zijn. Er werden weinig originele strategieën voorgesteld binnen LTV wat zich uit in deze voorstellen voor de SMER. De vooropgestelde doelstelling van de LTV richtte zich op het ganse estuarium. Maar de klemtoon binnen deze SMER ligt op de gevolgen van een eventuele verdere verruiming. Het concentreren op de effecten van de eventuele verruiming is, zoals eerder gesteld, niet gefundeerd. De recente monitoring programma's (MOVE)) lijken de uitgangspunten van de SMER eerder te falsifiëren dan te bevestigen. Enkel met een ad hoc hypothese – dat effecten pas veel later zullen verschijnen kan de redenering worden gered Maar ook deze hypothese wordt niet geconfirmeerd door de beschikbare gegevens over de historische fysische parameters (metingen vanaf het begin tot nu).

8. De morfologische doelstelling in de Westerschelde "het behoud van het dynamisch meergeulensysteem" wordt niet opgevat als "welke maatregelen kunnen deze doelstelling helpen verwezenlijken" maar als "welke invloed hebben de bagger- en stortwerkzaamheden die verbonden zijn met een eventuele verdere verruiming". Daarop strekt het tot aanbeveling de "defensieve" benadering (het "in standhouden van de fysieke systeemkenmerken") te vervangen door een meer actieve interventie, waarin wordt gezocht naar middelen om de dynamiek van het systeem weer te vergroten, zowel door werken aan de harde begrenzing, het ontwikkelen van strategieën die vermijden dat de specie terug op de drempels terecht komt als door het gebruik van baggerwerken

voor het sturen van de morfologie (morfologisch baggeren). Hiervoor is het aangewezen grootschalige tests in situ uit te voeren.

9. Bovendien wordt het gebruik van de numerieke modellen als enig instrument gebruikt om de problematiek te onderzoeken. Deze benadering is hoogst twijfelachtig daar het onduidelijk is of de huidige numerieke modellen in staat zijn om met aanzienlijke betrouwbaarheid prognoses inzake morfologie uit te voeren. Deze modellen voor onderzoek en toetsing in onderzoekscluster bodem en water werden niet gevalideerd door onafhankelijke experten en hun toepasbaarheid op de Westerschelde in hun huidige vorm is (op zijn minst) erg twijfelachtig. Daarenboven wordt het modeleerwerk uitsluitend en verplicht uitgevoerd door het Waterloopkundig Laboratorium te Delft (WL Delft). Modellen ontwikkeld in Delft worden gebruikt om de baggerwerken te beperken. Het onderzoeksplan werd op voorhand uitgewerkt door het WL Delft en de inbreng van de werkgroep morfologie was hierin zeer beperkt (post-begeleidend in plaats van pre-sturend). De ontwikkeling van deze modellen is zeer recent en de betrouwbaarheid van hun voorspellingen is niet bewezen. Aangezien blijkbaar noch de tijd noch het budget toelaat andere modellen en middelen te gebruiken en gelet op de beperkte inbreng van de werkgroep in het formuleren van de onderzoekspunten, strekt het dan ook tot aanbeveling deze aanpak kritisch te analyseren en ten gronde te laten evalueren en interpreteren door onafhankelijke experten.

10. Zoals in punt 7 gesteld, is de kennisgeving teveel gesteund op modellering en te weinig op de analyse van historische ontwikkelingen van het estuarium en empirisch onderzoek. De vorm van de Honte ontstond door de verbinding van geulen uitgeschuurd in een lagune tijdens hevige stormen. De pseudo meanderende vorm stemt dus niet overeen met dat van een natuurlijk meanderend estuarium en mag daarom niet op dezelfde manier benaderd worden. De geschiedenis van inpolderingen (mens) en overstromingen ten gevolge van bressen in waterkering (natuur), heeft uiteindelijk gezorgd samen met de invloed van de geologie (natuur) voor een vorm die niet natuurlijk is en waarin de getijdenstromingen een complex geulenstelsel verder ontwikkelt. De ingrepen van de mens op dit systeem zijn doorgegaan tot een zeer recent verleden zodat het geulenstelsel en de platen zich nog altijd aanpassen en verder zullen aanpassen. Daarom is het belangrijk de invloed van verschillende beheersstrategieën te laten onderzoeken door experten met praktische ervaring op gebied van morfologische evoluties van rivieren en estuaria, met aandacht voor de langetermijn tendensen voortvloeiend uit het verleden.

11. Tenslotte wordt inzake het nautische aspect te veel vertrokken van een tot dusver onbewezen negatieve invloed van de verruiming op de veiligheid en worden een aantal aannames gemaakt die eerder onwaarschijnlijk zijn, zoals een toename van de scheepvaartintensiteit. Sinds de vorige fase van de verdieping is een lichte daling van het aantal schepen opgetreden, dit terwijl de goederenoverslag tussen 1997 en 2003 met een kwart is toegenomen! Een mogelijke verruiming zal wel de beschikbare tijvensters vergroten waardoor het scheepvaartverkeer beter wordt gespreid. Ook blijft de verkeersintensiteit beheersbaar als gevolg van de mogelijk gemaakte schaalvergroting. Dit zal naar alle verwachtingen een gunstig effect hebben op de verkeersveiligheid in het estuarium en dus ook op de ligging van de risicocontouren. De positieve aspecten van een verruiming op de veiligheid(scontouren) zoals spreiding van het scheepvaartverkeer en een vermindering van de scheepvaartintensiteit worden niet aangekaart maar dienen als essentiële elementen te worden beschouwd.

B. Specifieke opmerkingen

- p. 11: Het onderdeel over externe kosten en baten dient meer helder te worden geformuleerd en het concept "natuurlijk hinterland" dient op een duidelijke wijze te worden geïntegreerd. Op die manier kan het belang van het concept voor iedereen duidelijk gemaakt worden.

- P. 11: laatste alinea: "*Het probleem van de risicocontouren zoals zich dat in Nederland stelt is (gebaseerd op het transport van giftige gassen zoals ammoniak of brandbare gassen), stelt zich in Vlaanderen op het korte traject tussen de grens en het Zandvliet Berendrecht sluizencomplex.*" Het is nogal markant dat de problematiek van de risicocontouren te wijten zou zijn aan ammoniak OF brandbare gassen. Dit geeft de indruk dat er al geanticipeerd wordt op de uitkomst van de risicoactualisatiestudie die wordt uitgevoerd in opdracht van de provincies. Deze bewering is momenteel hoe dan ook op niets gebaseerd. In het verleden is immers gebleken dat enkel ammoniak een significante bijdrage leverde aan de risicocontour, het effect van andere stoffen bleek daarentegen verwaarloosbaar. Het effect van andere stoffen zal in de huidige risicoactualisatie opnieuw worden bestudeerd. Tot deze resultaten bekend zijn, kunnen hierover geen bindende uitspraken worden gedaan. Verder zijn de risicocontouren vanaf de grens tot aan het sluizencomplex nog niet onderzocht (dit gebeurt in de huidige risicoactualisatie). Er kan dan ook geen gefundeerde uitspraak worden gedaan over de ligging van de 10-6 contour. Bovendien gaat het op Belgisch grondgebied om havengebied en niet om woongebied. Tot slot kan de vraag gesteld worden of de Nederlandse normen in België zullen overgenomen worden? Het gaat immers om zuiver Nederlandse en geen Europese normen, zodat moet afgewacht worden of ze zonder meer worden overgenomen of aangepast aan de plaatselijke situatie.

- p. 12: "Recreatie en visserij". In deze passage wordt gesteld dat recreatie en visserij nauw gerelateerd zijn aan het thema natuurlijkheid. Hierbij wordt bijvoorbeeld gedacht aan gebruiksnatuur. Het is echter bijzonder storend dat zeevaart daarentegen nog steeds wordt opgevat als een natuurverstorend element. Dergelijke uitspraken lijken nogal éénzijdig. Des te meer daar de zeevaart de laatste jaren grote inspanningen heeft geleverd om nog milieuvriendelijker te werken. Het lozen van tankresidu's op de Schelde is verboden en kan, rekening houdend met de geografische situatie, makkelijk worden gecontroleerd. Sommige uitspraken dienen nog te worden onderzocht. Er is dan ook geen reden waarom win-win situaties tussen natuur en scheepvaart bij voorbaat uitgesloten mogen worden.

- p. 15, onderdeel 3.2.3: Ook de invloed van de Overschelde op de morfologie dient te worden onderzocht: de kans is immers reëel dat er een invloed zal zijn in de veronderstelling van een dagelijks gebruik van Oosterschelde naar Westerschelde. De Overschelde kan bovendien ook een effect hebben op de scheepvaart, via het effect op het getij en dus op het vaarvenster, mogelijke stromingseffecten, maar allicht niet op de beschikbare waterdiepte.

- p. 16. – 18, onderdeel 3.3.1.-3.3.1. / p. 27 / p. 41: Bij het onderzoek naar voorhavenontwikkeling dient expliciet vermeld te worden dat ook de externe kosten meegenomen worden in de analyse en dat het onderzoek zal worden opgesteld op basis van de bestaande hinterlandverbindingen.

- p. 17, 3.3.1: Het koppelen van de versterking van de oevers aan de verruiming is niet logisch. Ook zonder een verruiming zal dergelijke maatregel noodzakelijk zijn door de dynamiek van de rivier en de autonome ontwikkelingen.

- p. 17. "*Als uit de thans lopende nautische studie zou blijken ...dat een vaargeulbreedte van 370 meter toch te klein is om kruisingen van grote schepen veilig te laten verlopen en de wachttijden daardoor te hoog zouden oplopen kan gedacht worden aan een verbreding*" In deze passage wordt tegen alle verwachtingen in uitgegaan van het meest pessimistische geval. Naar alle waarschijnlijkheid zal uit de nautische studie blijken dat een vaarwegbreedte van 370 meter, rekening houdend met de modernste navigatie apparatuur volstaat om de grootste schepen te ontvangen.

- p. 18: De passage "*In het Move rapport wordt gesteld dat er aanwijzingen zijn dat de hoeveelheid geborgen specie op bepaalde plaatsen binnen het estuarium een kritische grens genaderd is waarboven het bestaande meergeulensysteem in het gedrang zou kunnen komen. Praktijkervaring bevestigt dat...* " verdient aandacht. Dit gegeven komt niet eenduidig naar voor in het MOVE rapport en de passage is gebaseerd op een Nederlands vermoeden. Bovendien kan dit niet sluitend wetenschappelijk worden onderbouwd. Het lijkt me aangewezen om deze passage aan te passen aangezien de uitspraak wel op specifieke plaatsen in het estuarium kan verdedigd worden, doch de theorieën (cellenconcept) waarop de waarde van de grenzen bepaald is, is zeer twijfelachtig. Het Havenbedrijf gaat ervan uit dat ook in dit geval de alternatieve stortstrategie een oplossing kan bieden.

- p. 19, 3.4: hoe zal worden omgegaan met de 'selectie' van projecten uit het NOP?

- p. 24: Bij de verschillende voorwaarden- en beoordelingscriteria worden geen toegankelijkheidscriteria opgenomen, hoewel dit één van de vijf basiskenmerken van het streefbeeld Lanbetermijnvisie 2030 vormt. Dit is het gevolg van het uitgangspunt (verbeteren van de toegankelijkheid) maar in feite moet ook worden nagegaan of alle alternatieven equivalent zijn wat betreft hun bijdrage tot de toegankelijkheid. Wij menen dat dit - o.a. op basis van de OSC-studie - zeker niet het geval is.

- p. 28, 4.5.4 / p .34: Modellen worden voorgesteld als de enige manier om de morfologische dynamiek van het estuarium te kunnen vatten. met de huidige modellen is dit een illusie zodat deze formulering uiterst éénzijdig is en moet worden genuanceerd en alleszins in de uiteindelijke studie dient te worden vermeden.

- p. 29, 4.5.6.: een planhorizon tot 2100 is op zijn minst een erg delicate oefening. Zekerheid kan maar bestaan tot ongeveer 2015. Er bestaat bijgevolg dan ook geen enkele causaliteit met de beslissingen rond de verdieping.

- p. 32, 5.2.4: De voorgestelde ingrepen in het NOP concentreren zich hoofdzakelijk op het aanlegen van GOG's en ontpolderen, waar hier geconcentreerd wordt op de relatie met waterstroming en dynamiek van de bodem van het meergeulenstelsel, waarvoor geen voorstellen werden gedaan in het NOP.

- p. 33ev, 5.3.1: ook de bijdrage van alternatief storten dient te worden onderzocht en de voordelen duidelijk te worden aangegeven.

- p. 39: Studiegebied: "*Bijvoorbeeld zou niet verdiepen kunnen leiden tot extra wegtransport en dat leidt tot extra uitstoot en geluid. Deze effecten worden niet kwantitatief maar wel kwalitatief aangeduid.*" Er is geen enkele reden om deze effecten, inclusief congestie, ook kwantitatief, in monetaire termen op te nemen zoals dat al in verschillende studies, onder andere de MKBA begeleid door Proses, is gebeurd.

- p. 65, Bijlage 7: Ingreep-effectrelaties, B toegankelijkheid: Deze bladzijde geeft de indruk (door de formulering en de woordkeuze) dat de verdieping quasi uitsluitend in negatieve effecten resulteert. Dit is moeilijk te aanvaarden omdat uit diverse studies blijkt de meeste effecten onbestaande dan wel verwaarloosbaar zijn. Bovendien wordt de indruk gewekt dat het succes van Antwerpen de aantrekkelijkheid van de andere Scheldehavens zal verminderen. Dit is niet correct omdat het verbeteren van de toegankelijkheid essentieel een defensieve maatregel is die moet toelaten dat de haven van Antwerpen de autonome groei kan blijven realiseren. Niet het verbeteren van de economische kracht van het Antwerpse havengebied, maar het optimaliseren van de logistieke stromen moet centraal staan.

- p. 72: Hoewel expliciet vermeld in het Memorandum van Vlissingen worden in het Beleidskader niet alleen de Akte van Wenen (1815) en het Scheidingsverdrag van 1839 niet opgenomen, maar evenmin ook de EU regelgeving met betrekking tot TEN's, "mainports" en "highway of the sea". Deze regelgeving dient te worden toegevoegd.

47

Inspr... Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 23 DEC 2003

KENNISGEVING
Strategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium

Inspraak Kennisgeving – Opmerkingen Jean J. Peters, raadgevend ingenieur

Als lid van de ProSes Werkgroep Morfologie en Water heb ik, omwille van tijdsgebrek, geen schriftelijke opmerkingen geformuleerd tijdens de voorbereiding van de kennisgeving. Een deel van mijn opmerkingen werden wel reeds kenbaar gemaakt zowel tijdens de ProSes werkgroepvergaderingen als in de rapporten van het expertenteam, werkend in opdracht van de Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (PAET – Port of Antwerp Expert Team). Deze opmerkingen werden niet of nauwelijks opgenomen in de sMER kennisgeving. De opmerkingen en aanbevelingen hieronder gelden alle voor de sMER studies van de Ontwikkelingsschets 2010, maar de meeste ook voor latere LTV studies.

A. ALGEMENE OPMERKINGEN

1. **Begrenzing van het te bestuderen gebied:**
   Het is aanvaardbaar om de Westerschelde afzonderlijk van de Zeeschelde te onderzoeken voor een reeks aspecten, zoals de morfologische. Wel blijkt niet altijd duidelijk uit de kennisgeving waar de zeewaartse randvoorwaarde wordt gelegd voor de Westerschelde. In sommige onderzoeken is deze ter hoogte van Vlissingen, in andere aan de zeewaartse rand van de Vlakte van de Raan.
   Aanbeveling: Alle morfologische onderzoeken op de Westerschelde uitvoeren met de het mondingsgebied (onder andere de Vlakte van de Raan) inbegrepen en de zeewaartse limiet ervan vastleggen.

2. **Nulalternatief als "referentie" situatie 2010:**
   Gezien de vroegere en huidige morfologische evoluties van het estuarium, voornamelijk in de Westerschelde maar ook in de Zeeschelde, is het niet aangewezen om de huidige situatie als startpunt voor de referentie te nemen. De kennisgeving geeft te veel het gevoel dat deze de meest wenselijke is (met woorden zoals "behouden"), vooral omdat ook wordt gesteld dat "De streefbeelden uit de Langetermijnvisie zijn echter geen vast omschreven eindpunt". Dit is nefast voor de geest in dewelke de onderzoeken (zouden moeten) gebeuren, vooral dat in de kennisgeving de nadruk wordt gelegd op de invloed van de baggerwerken op de morfologie, veiligheid en natuurlijkheid. Eenduidige verbanden tussen baggerwerken en nadelige gevolgen voor de morfologie over de laatste 35 jaar moeten ons inziens nog bewezen worden, vooral omdat de (volgens ons) zeer sterke invloeden van vroegere en recente hydraulische bouwwerken (inpolderingen, verdedigingswerken aan oevers en geulwanden, bouwen van kribben, enz.) op de morfologische ontwikkelingen in de Westerschelde tot op heden werden onvoldoende aandacht kregen. Deze ingrepen hebben blijkbaar, over de laatste eeuwen, een zeer nefaste invloed gehad op zowel veiligheid (voortplanting van het getij) en natuurlijkheid (oppervlakten van schorre, slikke, ondiep water).
   Aanbeveling: Een meer objectieve voorstelling van de "referentie" en van "nulalternatief" geven. Ook vertrekken van een duidelijk idee hoe aan de Westerschelde meer ruimte moet gegeven worden, wat inhoudt dat het daarom nodig kan zijn de harde begrenzingen te wijzigen. Het gaat er niet om terug te keren naar een situatie van het verleden, omdat de parameters verantwoordelijk voor de morfologische evolutie veranderd zijn. Maatregelen in de ontwikkelingsschets 2010 moeten streven naar een (te definiëren) situatie waarin toegankelijkheid, veiligheid en natuurlijkheid in winnen door de morfologie te beheren.

3. **De scenario's of alternatieven voor het beheer van de Westerschelde:**
   Beperken zich tot het tot stand brengen van komberging (Overschelde) en/of tot het verruimen van de vaarweg en de te storten volumina baggerspecie die hiervoor nodig zijn. Er werden weinig originele beheersstrategieën voorgesteld binnen LTV, wat zich uit in deze voorstellen voor de sMER.
   Aanbeveling: De "defensieve" benadering (het "in standhouden van de fysieke systeemkenmerken") vervangen door een meer actieve interventie, waarin wordt gezocht naar middelen om de dynamiek van het systeem weer te vergroten, zowel door werken aan de harde begrenzing als door het gebruik van baggerwerken voor het sturen van de morfologie (morfologisch baggeren).

4. **De middelen voor onderzoek en toetsing in onderzoekcluster bodem en water:**
   Werden niet gevalideerd door onafhankelijke experten en hun toepasbaarheid op de Westerschelde in hun huidige kan betwijfeld worden. De ontwikkeling van deze modellen is zeer recent en de betrouwbaarheid van hun voorspellingen is niet echt bewezen.
   Aanbeveling: aangezien noch de tijd noch het budget toelaat andere modellen en middelen te gebruiken is het aangewezen de gebruik ze te laten evalueren door onafhankelijke experten.

5. **Natuurlijkheid van het estuarium:**
   In de voorbereiding van de ontwikkelingsschets 2010 wordt blijkbaar weinig of geen met een andere visie die in de werkgroep morfologie werd besproken. Deze stelt dat het Schelde-estuarium morfologisch niet natuurlijk is en haar pseudo meanderende vorm stemt niet overeen met dat van een natuurlijk meanderend estuarium. De menselijke ingrepen op dit systeem zijn doorgegaan tot in een zeer recent verleden, zodat het geulenstelsel en de platen zich nog altijd aanpassen en verder zullen aanpassen. Deze historische ontwikkeling en de huidige trend kunnen niet worden opgenomen in de sMER studies en er moet daarom een interpretatie komen van de sMER studies door experten.
   Aanbeveling: De resultaten van de sMER studies betreffende de invloed van verschillende beheersstrategieën zouden moeten onderzocht worden door experten met praktische ervaring op gebied van morfologische evoluties van rivieren en estuaria, met aandacht voor de lange-termijn tendensen voortvloeiend uit het verleden.

B. SPECIFIEKE OPMERKINGEN

1. **Strategische MER – Procedure (§1.4, p 4):**
"Iedereen" zal kunnen reageren op de Strategische MER nadat het openbaar wordt. Inspraak kan enkel met een goede informatie, waarin de verschillende standpunten worden duidelijk gemaakt aan alle actoren ("stakeholders"). Het document geeft niet aan hoe dit zal gebeuren.

2. **Streefbeeld Langetermijnvisie 2030 (§2.2, p 7):**
In "Het estuarien ecosysteem is gezond en dynamisch" wordt gezegd dat er voldoende ruimte is voor natuurlijke dynamische, chemische en biologische processen, ...". Deze stelling is misleidend, omdat voldoende elementen wijzen op een tekort aan dynamiek.

3. **Werkhypothese en omgaan met onzekerheden (§2.3.3, p. 8):**
Over de onzekerheden wordt gezegd dat "er is bijvoorbeeld onzekerheid over de 'draag- en veerkracht' van het estuarieEn systeem en over de stabiliteit van het meergeulenstelsel". Het woord "stabiliteit" is verkeerd gekozen en zou beter vervangen worden door "voortbestaan". Ook wordt hier niet gesproken over de onzekerheden betreffende de morfologische processen, waardoor de concepten (die aan de basis liggen van de modellen) ook onzeker zijn (en nog niet goed begrepen). Deze onzekerheden kunnen niet worden weggenomen door het onderzoekprogramma (zoals het wordt gesteld in de tekst) maar door onderzoek dat echter in de huidige omstandigheden nog niet is opgestart. Dit is een zeer ernstige tekortkoming, omdat de Kennisgeving de indruk geeft dat de modellen zullen toelaten om de effecten van de verschillende alternatieven in te schatten.

4. **Estuariene systeem (§2.3.4, p. 8 & 9):**
De beschrijving van de invloeden is tendentieus en gevaarlijk. Bagger- en verruimings-activiteiten zouden verantwoordelijk zijn voor afname van dwarsgeulen, grotere en hogere zandplaten met steilere randen, afname van intertijdengebieden, ondiepwatergebieden en slibrijke gebieden. Onze analyse van de morfologie toont aan dat er inderdaad op sommige plaatsen steilere plaatranden te merken zijn maar dat in veel gevallen de oeververdedigingswerken hiervoor verantwoordelijk zijn. Er worden te snelle conclusies getrokken betreffende de oorzaak van de morfologische evoluties.

5. **Berging van de aanleg- en onderhoudsspecie (§3.3.1, p 17-18)**
De onzekerheden over de hoeveelheden baggervolumes nodig bij verruiming van de vaargeul en voor het onderhoud ervan worden niet vermeld. Schattingen in het verleden (studie Oost-West) bleken nadien onnauwkeurig of fout. Er wordt niet gekeken naar de oorzaak van een natuurlijke (en geen "autonome") verdieping of verondieping van de drempels. De relatie tussen waterbeweging, sediment transportcapaciteit en transport-patronen, en de diepte van een drempel zijn niet gekend en worden dus niet in rekening gebracht. De "nieuwe" stortplaatsen worden op een (te) simplistische manier voorgesteld en worden uit hun context gerukt. Het storten op eroderende plaatsen kan niet de oorzaak van de erosie doen verdwijnen en zal een tijdelijk gunstig effect hebben. Daarom moet gezocht worden naar een betere planvorm voor de drempels zodat de stroming een grotere sediment transportcapaciteit zou hebben, maar ook (indien mogelijk) zorgen voor een kleinere aanvoer van sediment naar de drempel. Dit laatste kan worden bekomen door de geleiding van het water te wijzigen met een andere vorm van de oevers of door het baggeren van op goed gekozen plaatranden.

6. **Onderzoekcluster Bodem - Methode van onderzoek en toetsing (§ 5.3.1, p. 33-34):**
De kennisgeving geeft geen duidelijk beeld van de manier waarop de verschillende scenario's worden bestudeerd. De benadering is voornamelijk één-dimensioneel voor problemen die voornamelijk drie-dimensioneel zijn. In de kennisgeving wordt gesteld dat:

"De eerste stap omvat de opzet van een model om de onderhoudsbaggerwerken ... te voorspellen. ... De tweede stap omvat een doorrekening van diverse bagger- en stortstrategieën. ... De derde stap omvat een berekening van de effecten van enkele bagger- en stortstrategieën met een verruimingsproject. Met nadere modellering kan een uitspraak gedaan worden over de bodemverandering." Hoger staat ook nog dat "Deze effecten worden zoveel mogelijk kwantitatief bepaald met rekenmodellen. Dit is de enige (sic!) manier om deze effecten in het grootschalige en zeer complexe Schelde-estuarium op betrouwbare wijze te kunnen vergelijken. Deze modellen zijn mede ontwikkeld met behulp van cijfers die beschikbaar zijn over de recente evolutie van het morfologisch systeem." Uit de discussies binnen de ProSes Werkgroep Water en Morfologie blijkt duidelijk dat er geen consensus bestaat over de geldigheid van de modellen. Er werd in het verleden geen echte validatie uitgevoerd van deze modellen. Een echte validatie zou er in moeten bestaan een evolutie uit het verleden te simuleren, zoals wij hebben voorgesteld tijdens een vergadering van de LTV werkgroep morfologie op 16 februari 2000. Het is moeilijk te begrijpen waarom dit soort validatie nog niet is gebeurd, zeker omdat hier zoveel van afhangt. Een validatie van elk model zou moeten gebeuren op de evolutie die heeft plaatsgegrepen voor er noemenswaardige baggerwerken werden uitgevoerd op de Westerschelde, dus vóór 1970. De validatie op de morfologische ontwikkelingen in het gebied tussen Vlissingen en Bath over de periode 1955 tot 1975 zou de natuurlijke uitschuring van de Overloop van Hansweert moeten aantonen. Deze natuurlijke tendensen zijn nog altijd aanwezig en het is niet duidelijk hoe de voorgestelde modellering hiermee kan omgaan. Het is onwaarschijnlijk dat één- of twee-dimensionele modellen een goed antwoord kunnen geven op de vragen binnen LTV omdat de processen zo complex zijn. Driedimensionale modellen zijn nodig maar bevinden zich nog altijd in een experimentele fase. Verder geeft de Kennisgeving geen duidelijke definitie van de monding nog van de zeewaarste grens van de Westerschelde. Het volledig gebied van de Vlakte van de Raan en de volledige geulen van het mondingsgebied zouden moeten beschouwd worden als deel van het estuarium, zowel morfologisch als voor de waterbewegingen. Als conclusie kan men zeggen dat de methode van onderzoek en toetsing misschien een zeer (of "te") relatieve vergelijking zou geven tussen alternatieven, maar zeker niet goed voor het bepalen van een beheersstrategie voor de (baggerwerken op de) Westerschelde. Het is ook niet duidelijk hoe de strategie voorgesteld door PAET in Walsoorden wordt bestudeerd, vooral omdat de processen op kleine schaal zeer belangrijk zijn. 1-dimensionele modellen zijn sowieso niet geschikt en men kan er aan twijfelen of de 3-dimensionele modellen in staat zijn de banen te simuleren langs dewelke het sediment over of langs een drempel wordt verplaatst.

7. **Onderzoekcluster Water (§ 5.3.2, p. 34-35):**
In de "methode van onderzoek en toetsing" wordt de invloed van verdere veranderingen (scenario's) op de waterverversingstijd overgelaten aan experts die de resultaten van de waterbewegingsmodellen moeten interpreteren. Het is geweten uit metingen dat deze tijd (flushing time) in het Schelde-estuarium zeer groot is (orde van grootte enkele maanden) bij lage of middelgrote afvoeren en zeer gevoelig aan de vorm van de hydrogrammen van de rivier bij wassen. De mogelijke verandering van de zoutcirculatie is niet alleen afhankelijk van de bovenafvoer (de belangrijkste 'motor' volgens de Kennisgeving) maar ook hoe die afvoer verandert en hoe het de zoutstratificatie beïnvloedt. Morfologische factoren spelen hierin een belangrijke rol die blijkbaar niet zal worden bestudeerd. Hetzelfde geldt voor de zuurstofhuishouding en het is helemaal niet duidelijk hoe "het morfologisch onderzoen op de Westerschelde de basisinformatie geeft voor de inschatting van de slibhuishouding in de waterkolom". Als conclusie: het document is veel te vaag over wat wel en wat niet kan worden voorspeld.

8. **Procedures en besluiten (§ 6.1, p. 43)**
   Alhoewel het belang van de morfologie in rivieren en estuaria wereldwijd meer en meer wordt erkend zijn er geen richtlijnen op dat gebied. In aanwezigheid van richtlijnen wordt het erg moeilijk een uitspraak te maken in een sMER over welke evoluties aanvaardbaar zijn en welke niet. Dit punt wordt niet besproken in het deel "Procedure en besluiten" van de Kennisgeving. Hoeveel van de (erkende) MER deskundigen hebben een duidelijke visie op de morfologische aspecten?

9. **Bijlage 1, Literatuur:**
   Het is merkwaardig dat alle onderzoeksrapporten uit Nederland komen. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen heeft met haar expertenteam (PAET) een bijdrage geleverd die de problematiek anders benadert dan in LTV. Deze werd besproken samen met LTV en voorstellen hieruit worden nu onderzocht, ook binnen de studies betreffende de baggerstrategieën. Het zou maar normaal zijn dat de kennisgeving hiernaar zou refereren.

Brussel, 17 december 2003

Jean J. Peters
Raadgevend ingenieur – rivierenspecialist
44 Philippe de Champagnestraat
B-1000 Brussel
Tel.: +32 (0) 2 512 8006
Fax: +32 (0) 2 502 4644
E-Mail: jjpeters@skynet.be

Bijlage van de Port of Antwerp Expert Team

A strategy for managing the Westerschelde morphology, both now and for LTV, is proposed. It has two components:

- *Dredging for influencing the morphological evolutions, especially curbing the unwanted ones;*
- *Modifying the bordering of the estuary to favour the development of more hydrodynamically harmonious channel shapes.*

The goal is to steer the morphological evolutions of the Westerschelde, keeping the complexity of its channel and bar system, and at the same time improving the self-dredging efficiency of the crossings in the navigation channels.

To accomplish this management, a survey and study programme is needed to assess the past and present evolution of the channels in the whole Westerschelde. Based on this, a plan would be worked out to adopt the delineation of the high-water flow, controlled by levees and hard structures where needed.

The dredging and dumping of sediment for influencing the morphological evolutions is now being tested in the area between Hansweert and Valkenisse, where the estuary has the tendency to evolve in a single channel system.

Reference:

Peters, J.J. and Parker, W.P. 2001. A strategy for managing the Westerschelde's morphology. Addendum to the Final Report.

48

Kamer van Koophandel en Nijverheid
van Antwerpen - Waasland

Cel Mer
Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium
Afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Koning Albert II laan 20, bus 8
1000 BRUSSEL

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 2 3 DEC 2003

O.ref
PhD3059

Datum
16.12.2003

Kennisgeving SMER 2010 Schelde-estuarium

Mevrouw
Mijnheer

De Kamer van Koophandel en Nijverheid van Antwerpen-Waasland (de Kamer van Koophandel) wenst te reageren op de 'Kennisgeving Strategische Milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium'. De Kamer van Koophandel is een intersectorale en onafhankelijke werkgeversorganisatie die meer dan 3.000 leden-bedrijven vertegenwoordigt in de regio' s Antwerpen en Sint-Niklaas en daarmee de spreekbuis is voor het bedrijfsleven.

De regio Antwerpen-Waasland is goed voor bijna 25% van de toegevoegde waarde die jaarlijks in Vlaanderen wordt gegenereerd. Daarmee is de Antwerps-Wase regio de motor van de Vlaamse economie, een functie die zij heeft kunnen verwerven dankzij de Haven van Antwerpen.

Zonder de Haven van Antwerpen zou er geen welvaart zijn noch voor de Antwerps-Wase regio, noch voor Vlaanderen. Om onze welvaart veilig te stellen is het daarom van cruciaal belang dat de Haven van Antwerpen bereikbaar blijft en op korte termijn een getijdenvrije diepgang van 13,1 meter kan garanderen. Op die manier kan het 'tijvenster' worden verbreed voor de steeds groter wordende containerschepen zodat capaciteitsproblemen op de Westerschelde worden vermeden.

In het 'Routeplan 2012' de economische toekomstvisie van de Kamer van Koophandel voor de regio Antwerpen-Waasland, heeft zij reeds aangegeven dat indien de Haven van Antwerpen zich verder wil ontplooien als wereldhaven en doorgroeien tot een hub-haven, deze in staat moet zijn om een deel van de groeiende containertrafiek aan te trekken. De Haven van Antwerpen heeft daarom nood aan een optimale economische en milieuvriendelijke ontsluiting van haar natuurlijke achterland.

Indien men spreekt over de Haven van Antwerpen dan heeft men het over logistieke activiteiten maar ook over industrie en diensten.
De industrie is goed voor maar liefst 30% van de toegevoegde waarde in de regio Antwerpen-Waasland en maar liefst 65% van de toegevoegde waarde in de Haven van Antwerpen. Ook de industrie heeft belang bij een getijdenvrije diepgang van de Westerschelde en bijgevolg een vlotte aan- en afvoer van haar goederen.

Zetel Antwerpen
Markgravestraat 12 • B-2000 Antwerpen 1
Tel 03 232 22 19 • Fax 03 233 64 42
e-mail info.antwerpen@kknaw.be

Zetel Waasland
Kleine Laan 28 • B-9100 St-Niklaas
Tel 03 776 34 64 • Fax 03 777 74 34
e-mail info.waasland@kknaw.be

Chamber of Commerce and Industry
Chambre de Commerce et d'Industrie
Industrie- und Handelskammer
Camara de Comercio e Industria
Camera di Commercio ed Industria

www.kknaw.be • BTW BE 406 696 056 VZW • FORTIS 220-0124031-04 • ING 320-0004446-54 • KBC 409-6516651-41

De Kamer van Koophandel is resoluut en stelt dat de getijdenvrije diepgang van 13,1 meter noodzakelijk is, waaromtrent geen enkele concessie mogelijk is zonder de essentie van de Haven van Antwerpen en alles waar ze voor staat ernstig in het gedrang te brengen.

Wij stonden er op u hier namens de meer dan 3.000 leden-bedrijven die wij vertegenwoordigen, van op de hoogte te stellen.

Met de meeste hoogachting

John Stoop
Voorzitter

49

PORT OF ANTWERP

AGHA

Antwerpse Gemeenschap voor de Haven

AGHA vzw
Brouwersvliet 33, b8
2000 Antwerpen
Tel.: +32 3 205 18 80 - Fax: +32 3 231 67 28
info@agha.be

BANK GB 220-0030676-60
BTW BE 413 773 690

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 23 DEC 2003

MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP
AMINAL – Afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid
Cel MER
Ontwikkelingsschets 2010
Schelde-estuarium
Koning Albert II laan 20, bus 8

1000 BRUSSEL

RDM/AL

Antwerpen, 16 december 2003

Geachte mevrouw,
Geachte heer,

Wij onderschrijven voluit de door het Gemeentelijk Havenbedrijf van Antwerpen naar voor gebrachte bemerkingen in het schrijven van vandaag.

Zelf wensen we als AGHA volgende zaken te beklemtonen.

1. Het principe van de toegankelijkheid wordt in de kennisgeving in algemene zin vrij negatief benaderd. Men gaat er vanuit dat verdiepen een negatieve impact heeft op de natuurlijkheid. Dit is niet bewezen. We verwijzen naar de MOVE-rapporten en de monitoring na de laatste verdieping.

2. Opmerkelijk is de vaststelling dat nergens in de kennisgeving, ook niet in bijlage 9 wordt verwezen naar de Akte van Wenen (1815) en het Scheidingsverdrag (1839) en de vrijheid van scheepvaart. Het kan niet dat in een SMER omtrent de Ontwikkelingsschets 2010 voor het Schelde-estuarium nergens wordt verwezen naar dit uiterst relevant juridisch kader. Ook de EU-regelgeving inzake TEN's, "mainports" en "highways of the sea" ontbreekt (bijlage 9).

3. In het Scheldememorandum wordt op geen enkele wijze gewag gemaakt van 12,5 m tij-ongebonden vaart. Waarom dit alternatief dan expliciet dient onderzocht, is ons niet duidelijk. Wij geven er de voorkeur aan het onderzoek te beperken tot de in het Scheldememorandum opgegeven alternatieven (12,8 en 13,1 m). (p. 18/3.3.2.)

4. Eén van de doelstellingen van de LTV is het behoud van het dynamisch meergeulensysteem. Het zou bijgevolg logisch zijn de optie morfologisch baggeren of het aanwenden van het baggeren om morfologisch te sturen, explicieter aan bod te laten komen in het onderzoek. (p. 33-34/5.31.)

5. Naar wij uit de kennisgeving begrijpen, is de "voorhavenontwikkeling" een duidelijk te onderzoeken alternatief. Nochtans wordt dit alternatief niet expliciet vooropgesteld in het Scheldememorandum. Indien dit om MER-technische redenen toch noodzakelijk zou zijn, menen wij dat alle aspecten en kosten gepaard gaand met de ontwikkeling van verkeersinfrastructuur en achterlandverbindingen dienen in rekening gebracht. Uitgangspunt bij dit alles moet de optimale economische en

milieuvriendelijke ontsluiting van het natuurlijke achterland zijn. (p. 16/3.3.1. – p. 26/4.4.2 - p. 41/5.3.4.)

6. Voor wat de externe veiligheid betreft vertrekt de kennisgeving van enkele aannames die nergens op gebaseerd zijn. Zo bv. de aanname dat er bij de probleemanalyse wordt vanuit gegaan dat voor het Belgische gedeelte van de Schelde tussen de Nederlands-Belgische grens en de haven de Nederlandse normering zal worden toegepast. Hieromtrent is in het Scheldememorandum niets bepaald. Ook menen we dat conform het Scheldememorandum het onderzoek in kwestie zich dient te beperken tot het transport van ammoniak en niet "andere gevaarlijke stoffen". Zolang de resultaten van de lopende risico-actualisatiestudie niet gekend zijn, kan over het effect van "andere gevaarlijke stoffen" niets gezegd worden. De kennisgeving laat nochtans anders uitschijnen. Dit kan niet (p. 11/2.3.6.).

7. De kennisgeving houdt rekening met de "effecten van de verwachte zeespiegelstijging en klimaatswijziging". (p. 6/2.2.) Kan deze aanname zomaar veralgemeend worden? Laten de huidige wetenschappelijke inzichten m.b.t. dit fenomeen toe een dergelijke aanname te doen? Onder punt 2.3.5. (p. 9) lezen we nochtans o.m.: "(...), met de aantekening dat er onzekerheid bestaat over het tempo van de zeespiegelrijzing". Blijkbaar dient één en ander dan toch gerelativeerd.

Met vriendelijke groeten

ANTWERPSE GEMEENSCHAP VOOR DE HAVEN (AGHA) vzw

R. DE MEYER
Afgevaardigd Bestuurder

50

natuurpunt

Natuurpunt Wase Linkerscheldeoever vzw
Actief te Antwerpen-Linkeroever, Beveren, Kruibeke, Temse, Zwijndrecht

Opmerkingen op de Kennisgeving Strategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium.

Als natuur- en milieuvereniging, werkzaam langsheen de Schelde, vinden we dat de mogelijkheden tot hoogwaardige natuurontwikkeling maximaal moeten benut worden.
Dit moet zowel toegepast worden bij (grote) ontpolderingen of (gecontroleerde) overstromingsgebieden om de veiligheid tegen overstromingen te verhogen, als bij kleinschalige projecten van natuurherstel of -ontwikkeling. Wat dit laatste betreft kan hun nabijheid bij het stedelijk gebied Antwerpen als een positief element beschouwd worden, omdat men hiermee de natuur dichter bij de (stads)mens brengt en er meer educatieve mogelijkheden door gecreëerd worden. Enkele voorbeelden staan uitgewerkt in onze bijgevoegde 'Scheldebrochure' vanaf blz. 43; maar vooral vanaf blz. 48 tot en met blz. 54.

We vinden dat er met de grootste zorg moet nagegaan worden of de morfologische kenmerken van de rivier gehandhaafd zullen blijven.
Als blijkt dat er niet met zekerheid kan gesteld worden dat bepaalde ingrepen (vb. verruiming van de vaargeul), geen negatieve effecten hebben op o.a. het meergeulenstelsel, de aanwezigheid van voldoende intergetijdengebied, ondiepwaterzones en spontane processen van slikken en schorrenontwikkeling; dan mogen deze ingrepen niet uitgevoerd worden.
We vinden in dat opzicht de formulering in de kennisgeving blz. 22 "De milieugevolgen als gevolg van eventuele maatregelen en projecten ter plaatse van de havens zelf als gevolg van de veranderende vervoersstromen (bijvoorbeeld capaciteitsuitbreiding) zullen niet worden onderzocht in het strategische MER"en..."In het Strategische MER zal dus niet op actieve wijze een separaat MMA worden ontwikkeld." te zwak en vragen hierbij hardere garanties toe te voegen. Hierbij moet ook een MMA-toets toegevoegd worden.
De bevindingen op blz. 33 voorlaatste zin: "De verruiming en het onderhoud van deze verruimde geul zorgen voor bijkomende baggerhoeveelheden." en blz. 34 "De belangrijkste effecten voor de morfologie worden verwacht als gevolg van de verruiming van de vaargeul en de hieraan gekoppelde bergingsstrategie voor aanleg- en onderhoudsbaggerspecie."doen reeds vermoeden dat een verruiming meer en langdurigere effecten zal meebrengen, dan op het eerste zicht zou kunnen vermoed worden.
Men mag de wens tot verruiming van de vaargeul niet als een vaststaand feit of -doel beschouwen; maar men moet de onderzoeksresultaten onbevooroordeeld en kritisch in overweging nemen.
Mitigerende en compenserende maatregelen (blz. 34) zijn slechts een haalbare kaart bij geringe negatieve effecten. Bij ingrijpendere effecten moet de idee van geulverdieping en –verruiming verlaten worden.

Ontbrekende gegevens:
Op blz. 42 laatste regel: Bij de aanleg van de Overschelde moet men ook onderzoek doen naar verbindingen voor migratie van dieren.

Vanuit het studierapport moet er ook een duidelijke verwijzing komen naar het probleem van de talmende overheden die nog steeds te weinig werk maken van rioolwaterzuivering. Zo loopt bv. Brussel, met zijn enorm inwonersequivalent hopeloos ten achter; en zijn voor Antwerpen Linkeroever de reeds voorbereidde plannen voor ettelijke jaren in de kast gestopt wegens andere prioriteiten. De vervuiling, afkomstig van schepen of hun bemanning wordt nog onvoldoende aangepakt.

Hoogachtend,

14/12/03

Maes René Kazernestraat 32 2070 Zwijndrecht

Verkeer en Waterstaat
ingekomen: 23 DEC 2003

51

Opmerkingen / Suggesties i.v.m. de Ontwikkelingsschets 2010

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 2 3 DEC 2003

De brochure is vrij summier. Een gedegen oordeel kan dus niet. Toch enkele opmerkingen.

Keuze van de voorbeeldprojecten
Op basis van de voorbeeldprojecten moet een extrapolatie mogelijk zijn naar het hele gebied namelijk het Schelde-estuarium. In functie hiervan moeten deze projecten gekozen worden. De gekozen voorbeeldprojecten voldoen NIET aan dit criterium. Ze zijn gekozen, zo werd vermeld op de kennisgevingsbijeenkomst in Waasmunster van 3 december, op basis van de informatie die nu al aanwezig is over deze projecten, het zijn dus goed bestudeerde projecten. Deze projecten zijn niet automatisch voorbeeldprojecten. Een andere selectie is daarom nodig.

Overschelde
Het scenario van de Overschelde moet voldoende aan bod komen. Op het eerste gezicht lijkt dit de ideale piste. Om ook anderen en de politiek (Vlaams en daarna ook de Nederlandse) daarvan te overtuigen is een goed onderbouwde redenering nodig.

Havenontwikkeling
Ook de voorhavenontwikkeling is een piste die goed uitgewerkt dient te worden. Deze voorhavenontwikkeling spitst zich toe op de uitbouw van Zeebrugge en Vlissingen als containerhavens. Een afwikkeling van de containers per vrachtwagen vanuit deze beide havens moet zeker juist becijferd worden met inbegrip van de milieukost van dit vervoer over de weg.

Er zijn ook nog andere havens in het Schelde-estuariumgebied zoals Terneuzen en Gent. De havens van Vlissingen, Terneuzen en Gent hebben ook samenwerkingsplannen, die samenwerking heet VLISTERGENT. Wat is de impact?

Ook de invloed van de Westerscheldetunnel en de toename van het vrachtverkeer over de weg moet mee in beschouwing genomen worden.

Plan-MER Actualisatie Sigmaplan
Tot 20 november 2003 konden we in Vlaanderen reageren op de kennisgeving Milieueffectenrapportage voor het Sigmaplan – september 2003. Deze studie is een basisdocument voor de Ontwikkelingsschets 2010. Deze studie moet nog starten. De timing klopt mijn inziens niet.

Koffiedik
Voor de ontwikkelingsschets zou een reële inschatting moeten gemaakt kunnen worden van de grootte (afmetingen) van de containerschepen. Dit is de taak van de economen. Maar dit is niet eenvoudig. Denk maar aan de nutteloze kunstwerken die er nu al liggen.
Wellicht is het een interessante optie om twee scenario's qua economische ontwikkeling uit te werken

Adelheid Vanhille
Aaigemstraat 124
9000 Gent

PS In de lijst op pagina 92 staan de medewerkers voor het Strategisch MER. Ik ken al één van de medewerkers die NIET aan dit plan zal meewerken, daar hij niet meer werkzaam is bij het studiebureau.

17 DEC. 2003
PL0003

Gemeente Zwijndrecht

52

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 23 DEC 2003

Ministerie v.d. Vlaamse Gemeenschap
AMINAL - afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid
Cel M.e.r.
Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL

uw brief van	uw kenmerk	ons kenmerk	Zwijndrecht
12/11/2003	AMINAL/MER/PL003/ PVG/03/665	MI/EVK/0486	16/12/2003
departement	**adres**	**correspondent**	**toestelnummer**
GZ/Milieudienst	Laarstraat 90	E. Van Kogelenberg	03 250 48 85

terinzagelegging kennisgevingsdossier - Plan-m.e.r. – Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium

Geachte mevrouw, geachte heer,

Het college van burgemeester en schepenen van Zwijndrecht besprak op 9 december 2003 het kennisgevingsdossier van het plan-MER i.v.m. de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium.

Als bijlage zenden wij u het uittreksel uit de notulen van het college van burgemeester en schepenen van 9 december 2003 met de opmerkingen van het schepencollege op het kennisgevingsdossier.

Met vriendelijke groeten

GEMEENTE ZWIJNDRECHT PROV. ANTW.

Ilse Weynants
gemeentesecretaris

Willy Minnebo
burgemeester

Bijlage(n): 1

Groen-
03/1144

17 DEC. 2003

PL0003

Binnenplein 1
2070 Zwijndrecht

Tel. : 03.250.48.00
Fax : 03.250.48.09

Openingsuren :
ma t/m vr
09.00 - 12.00 uur
di
17.30 - 19.30 uur
wo
14.00 - 16.00 uur

U kan ook een afspraak maken !

Postrekening
000-0019624-30
Bankrekening
091-0001255-23

Alle briefwisseling richt u aan: Het college van burgemeester en schepenen

Opgevraagde persoonlijke gegevens worden alleen gebruikt voor gemeentelijke administratieve doeleinden.
De wetten van 8 december 1992 en 12 november 1997 geven u inzagerecht en recht op kosteloze verbetering van uw gegevens.

52

Uittreksel uit de Notulen van het College

Provincie ANTWERPEN - Gemeente ZWIJNDRECHT

Zitting: 09 december 2003

****

AANWEZIG:

burgemeester	Willy Minnebo
schepenen	Loe Van der Donckt, Liliane Bervoets, Walter De Wulf, Hugo Lootens, André Van de Vijver
gemeentesecretaris	Ilse Weynants

****

Kennisgevingsdossier plan MER Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium

Het college,

Gelet op het kennisgevingsdossier i.v.m. het plan-MER 'Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium;

Besluit:

Enig artikel.
Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Zwijndrecht geeft in het kader van de ter inzage legging van het kennisgevingsdossier plan-MER 'Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium volgende opmerkingen :

Pag. 18: **Bergingsopties aanleg en onderhoudsspecie**
Bij de bergingsopties voor aanleg en onderhoudsspecie wordt o.a. de optie van berging buiten het Schelde-estuarium zoals berging op het land nader onderzocht. Als men hiervoor beschikbare stortlocaties en hun capaciteit gaat onderzoeken dan zou er ook rekening moeten rekening moeten gehouden worden met de vraag naar stortcapaciteit vanuit ander sectoren en activiteiten zoals o.a. afvoer van verontreinigde bodems in functie van grondverzet ... Veel grondpartijen zijn, omwille van de strenge normen, niet meer geschikt voor vrij gebruik als bodem. Daardoor zal de vraag naar bergingscapaciteit voor (licht) verontreinigde 'land'gronden eveneens toenemen.

Pag. 37: **Veranderende mobiliteit**
De ruimtelijke impact van de veranderende mobiliteit komt nergens aan bod. Bij de afwikkeling van een deel van de goederenstroom via voorhavens zullen de goederen langs de weg getransporteerd moeten worden. Voor deze veranderende mobiliteit zullen de autosnelwegen e.a. aangepast moeten worden. De ruimtelijke impact van deze aanpassingen zou mee onderzocht moeten worden.

Pag. 39: **Studiegebied geluid**
Het studiegebied voor de primaire gevolgen wordt beperkt tot 500 m. Bij wijzigingen aan kruisende infrastructuur, bijvoorbeeld het verhogen van bruggen, zou het studiegebied moeten uitgebreid kunnen tot de nabijgelegen woonkernen ook als die woonkernen buiten de 500 m zone liggen.

Pag. 40: **Externe veiligheidsrisico's**
De externe veiligheidsrisico's van het transport van ammoniak en andere gevaarlijke stoffen worden bestudeerd in functie van de bewoning. Het studiegebied is in Vlaanderen blijkbaar beperkt tot het korte traject tussen de Belgisch-Nederlandse grens en het Zandvliet-Berendrecht-sluizencomplex, omdat het transport van ammoniak niet verder gaat.
In Zwijndrecht is er een cluster van petrochemische bedrijven gevestigd aan de Schelde. Deze bedrijven worden ook via schepen van op de Schelde bevoorraad. Bovendien zijn op deze bedrijven dag en nacht een belangrijk aantal werknemers aanwezig.
Indien de verbreding of verdieping van de Schelde ook invloed zou kunnen hebben op de externe veiligheid van deze zone, dan zou het studiegebied en de te onderzoeken effecten uitgebreid moeten worden tot dit gebied.

Pag. 40: **Studiegebied woon- en leefmilieu**
Het studiegebied zou tot de nabijgelegen woonkernen moeten uitgebreid kunnen worden als er invloed kan zijn op deze woonkern.

Pag. 42: **Studiegebied ruimtelijke en mobiliteitseffecten**
Bij een eventuele afwikkeling van een deel van de goederenstroom via voorhavens zal het goederentransport op de as Zeebrugge, Gent, Antwerpen sterk toenemen. Bij het onderzoek naar de secundaire gevolgen in de ruimere regio rond het estuarium zou het studiegebied moeten uitgebreid worden met het gebied rond deze as Zeebrugge, Gent, Antwerpen.

Pag. 76 e.v.: **Juridisch en beleidsmatig kader**
Bij het juridisch kader van Vlaanderen is het aangewezen om de wetgeving rond afval op te nemen en te onderzoeken. De opslag, behandeling en verwijdering van baggerspecie is nl. in de VLAREM indelingslijst opgenomen bij rubriek 2.3.7 d.w.z. bij de rubrieken voor de inrichtingen voor de verwerking van afvalstoffen.
Het ontwerp uitvoeringsplan bagger- en ruimingsspecie van de OVAM, waarvoor momenteel een openbaar onderzoek loopt, dient eveneens in het beleidsmatig of het juridisch kader opgenomen en onderzocht te worden.

Pag. 87 en 90: **Beleidsmatig kader**
Er wordt bij het beleidsmatig kader verwezen naar het 'milieubeleidsplan van Provincie Antwerpen 2001-2006'. Deze verwijzing is niet correct. Provincie Antwerpen heeft een provinciaal milieubeleidsplan 1998 – 2002. Het ontwerp van het nieuwe Antwerps provinciaal milieubeleidsplan 2003-2007 lag van 28.04.2003 tot 28.06.2003 ter inzage tijdens een openbaar onderzoek.
*gz-B

Gedaan te Zwijndrecht in zitting van 09 december 2003
Ilse Weynants
gemeentesecretaris
Voor eensluidend uittreksel: 16 december 2003

Willy Minnebo
burgemeester

Ilse Weynants
gemeentesecretaris

Willy Minnebo
burgemeester

Beste Geert, beste Pascal,

Vermits de opmerkingen op het kennisgevingsdossier van de planm.e.r; van het Schelde-estuarium vandaag moeten binnen zijn, stuur ik jullie deze per mail.

Het kennisgevingsdossier bevat voldoende aspecten inzake luchtverontreiniging. Toch is enige voorzichtigheid geboden. De aspecten inzake luchtverontreiniging, alsook mobiliteit, worden pas besproken bij de bespreking van de effect-beoordeling (hoofdstuk 4 en 5). In deze hoofdstukken staan ook enkele mogelijke mitigerende maatregelen opgesomd. Deze maatregelen zouden ook reeds bij de ontwikkeling van de scenario's aan bod kunnen komen.

Er wordt in het kennisgevingsdocument ook dikwijls in voorwaardelijke zin gesproken (vb. p.39 "Beperking van emissies aan de bron door productbeleid en technologische verbeteringen zullen ook onderdeel kunnen vormen van de mitigerende maatregelen"). Naast deze productbeleidsmaatregelen kunnen bovendien nog andere maatregelen genomen worden om de emissies van het scheepvaartverkeer te verminderen, maatregelen die het gebruik van schepen met lagere emissies bevorderen.

Vanuit de noodzaak om de emissieplafonds te halen in 2010 (NEC richtlijn), vanuit de beleidsoptie om een verschuiving van wegvervoer naar spoor en binnenvaart na te streven, vanuit het feit dat er momenteel geen internationale normen voor scheepvaart bestaan (onderhandelingen lopen), is het aangewezen dat in de planm.e.r. voldoende aandacht gaat naar luchtverontreiniging en mogelijke maatregelen. De kennisnota bevat hiervoor ankerpunten, maar er is onvoldoende garantie dat de uitwerking voldoende aandacht krijgt. Dit is een aandachtspunt bij de verdere uitwerking van het planM.E.R.

Met vriendelijke groeten,

Tania Van Mierlo

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer (AMINAL)
Afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid - Sectie lucht
Koningsstraat 93 - 1000 Brussel
Tel: +32 (0)2 227.14.57 - Fax: +32 (0)2 227.14.55

Info over milieuvriendelijk rijden? Surf naar http://www.ikbenrob.be
Meer over het lucht- en hinderbeleid in Vlaanderen:
http://www.vlaanderen.be/lucht

54

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 23 DEC 2003

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Afdeling Natuur

Koning Albert II- laan 20, 1000 Brussel
Tel. (02)553 76 83 - Fax (02)553 76 85

Nota aan AMINABEL
Cel Mer
Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium
K. Albert II-laan 20, bus 8
1000 Brussel

uw kenmerk	ons kenmerk 12182	bijlagen
vragen naar / e-mail An Wouters An.wouters@lin.vlaanderen.be	Telefoonnummer 02/553.78.97	Datum 16 DEC. 2003

Betreft : Kennisgevingsdossier: "Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium"

Beste,

Bij het nalezen van het kennisgevingsdossier "Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium" heeft de Afdeling Natuur de volgende opmerkingen:

1. Habitattoets
In par 1.4 wordt melding gemaakt van een passende beoordeling. Doorheen het document wordt aangehaald dat de effecten van de verschillende alternatieven op de vogel- en habitatrichtlijngebieden zullen bestudeerd worden (par 5.2.4), maar de passende beoordeling zelf wordt nergens heel concreet uitgewerkt. Het zou overzichtelijker zijn om dit in een apart hoofdstuk uit te werken. Volgens art. 36 ter par.3-6 van het Natuurdecreet is het opmaken van een passende beoordeling verplicht ook op planniveau.
Het is hierbij tevens van belang dat men ook de mogelijke cumulatieve effecten bekijkt die het gevolg kunnen zijn van combinaties met andere bestaande of voorgestelde activiteiten of plannen zoals de actualisatie van het Sigmaplan.

2. Gewenste natuur- en bosstructuur/ Vlaamse Ecologisch Netwerk
Ondertussen zijn de gebieden van het VEN eerste fase definitief door de Vlaamse Regering goedgekeurd en werd het maatregelenbesluit op 21 november 2003 goedgekeurd. Men dient in de MER dus ook te kijken of er al dan niet onherstelbare of onvermijdbare schade kan voorkomen in VEN-gebieden.
Daarnaast dient er nu in elk geval rekening gehouden te worden met het VEN. In overleg met Afdeling Natuur en/of Instituut voor Natuurbehoud zou tevens met de voorgestelde natuurverwevingsgebieden (IVON) en de mogelijke natuurverbindingsgebieden kunnen gekeken worden in de algemene analyse. Die gebieden zullen in de loop van de komende jaren

Geert

03/1132
17 DEC. 2003

P/0003

afgebakend worden. Wellicht zal dit dus voor het vervolg van deze oefening zijn.

3.Overschelde (3.2.3)
Met betrekking tot de Overschelde kunnen qua gevolgen (naast mogelijkheden recreatie, viskweek, …) zeker gefundeerde of onderbouwde bedenkingen geplaatst worden naar de te verwachten milieu-impact toe. De eigenheid van de Oosterschelde als voedselarmer en gemiddeld 'warmer' milieu (omwille van zandplaten en beddingstructuur) dan de Westerschelde, maakt dat deze van belang zijn als kraam- en kinderkamer voor enkele bijzondere vissoorten, naast uiteraard kwetsbaar gebied voor mosselkweek e.d. De ecologische impact van een verbinding met de ecologisch beduidend verschillende Westerschelde, op vlak van 'biotoopwijziging' en tevens waterkwaliteit (beide kunnen de ecologische integriteit beduidend wijzigen), verdient zeker mede inschatting vanuit dit oogpunt.

4. Natuurontwikkelingsmaatregelen
Naast de voorgestelde natuurontwikkelingsmaatregelen is het misschien ook aangewezen om te kijken naar een mogelijkheid om een marien reservaat in te richten, meer bepaald in gebieden die van belang zijn als kraam- en kinderkamerfunctie voor vissen, garnalen,… .

5. Voorbeeldgebieden
In de S-Mer zal er gewerkt worden met een aantal voorbeeldgebieden voor de verschillende natuurontwikkelingsmaatregelen. Men moet zich er voor hoeden dat dit op een wetenschappelijke basis gebeurt. Het is absoluut noodzakelijk dat men de bekomen resultaten in relatie kan brengen met andere mogelijke gebieden waar natuurontwikkelingsmaatregelen kunnen toegepast worden. Uiteindelijk is er over de voorbeeldgebieden al veel kennis en informatie beschikbaar en men moet dit meenemen voor de inrichting van de andere gebieden.

6. Als onderzoekselement ontbreekt vooralsnog de verhoogde dynamiek die uitgaat van de geplande verdieping van de Westerschelde (3.3). Bij verdieping namelijk is naast een versnelling van de landinwaartse getijgolf, ook versnelde instroom vanuit zijrivieren, met verhoogde turbiditeit (inclusief impact naar schorren, benthos, …) te verwachten. Deze nieuwe toekomstige referentiesituatie (nu: 11 m diepte, volgens plan 13 of 14 m diepte?) dient mede als uitgangspunt te worden genomen. Aansluitend met betrekking tot dit aspect ook gekeken worden naar mogelijkheden ter buffering voor afstromend oppervlaktewater voor deze zijrivieren.
Ons inziens is er ook nog te weinig informatie beschikbaar over de saliniteit.

7. Gezien de toekomstige referentiesituatie niet zou overeenkomen met de huidige situatie, moet er rekening gehouden worden met het feit dat de waterkwaliteit zou moeten verbeteren ten gevolge van de vele
waterzuiveringsinstallaties. Dit zal een positief effect hebben op de vegetatie van sommige beken. Analoog kan door de verdere water-zuivering op de zijrivieren van de Schelde, door verminderde slib-

aanvoer, ook druk ontstaan op de normaliter evenredig met het verhoogde waterpeil mee ophogende schorren, zoals recent nog onderzocht werd voor de afgelopen 50 jaar. Druk op de schorarealen moet ook in dit licht bekeken worden. Ook schatting van reële ecologische risico's uitgaand van bagger-werken op de Westerschelde, naar schorren toe, zoals zeer recent aangehaald in een doctoraats-onderzoek aan de KU Leuven, moet meegenomen worden.

8. In hoeverre denken de initiatiefnemers dat het mogelijk is een deel van de (minder prioritaire) buitendijks of binnendijks te overwegen maatregelen, ter monitoring vroeger uit te voeren, op basis waarvan de modellering en impactschets kan verfijnd worden? Zo kan eventueel de balans tussen 'binnendijks' of 'buitendijks' te nemen maatregelen mogelijks meer weloverwogen worden toegewezen aan de meest geschikte lokaties.

Ir. Koen De Smet
Afdelingshoofd
Afdeling Natuur

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 2 3 DEC 2003

55

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer
Afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid

Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 BRUSSEL
Tel. (02)553 80 57 - Fax (02)553 80 55

Nota aan de heren Geert Pillu en Pascal Van Ghelue
Afdeling Aminabel - Cel MER

uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
AMINAL/MER/PL0003/PVG/03/667 12/11/2003	AMINAL/MNB/VR/MB/5013	

vragen naar / e-mail	telefoonnummer	datum
Marc Bogaert Marc.Bogaert@lin.vlaanderen.be	(02)553 80 60	17 december 2003

Betreft: **Kennisgevingsdossier Plan-m.e.r.**
Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium

Naar aanleiding van het kennisgevingsdossier wil de cel VR volgende opmerkingen formuleren met betrekking tot hoofdstuk 5.3.4, en meer bepaald het gedeelte "Externe Veiligheid" (met betrekking tot zware ongevallen met gevaarlijke stoffen).

1) Te onderzoeken effecten en onderlinge relaties:
Het is belangrijk om te verduidelijken dat de Nederlandse norm van 10^{-6}/jaar voor de individuele risicocontour geldt voor de door Nederland genoemde kwetsbare objecten (onder meer woningen) als grenswaarde tegen 2010. Dat er gesteld wordt dat er op dit ogenblik sprake is van overschrijdingen van die norm is niet correct, want er zijn dus overgangstermijnen.

2) Methode van onderzoek en toetsing

De 1ste alinea geeft verwarring:
Men kan er van uitgaan dat er tegen 2010 voor het gehele traject een wijziging zal zijn van het extern risico, en dit zowel voor het traject in Nederland als voor het traject in Vlaanderen. Het is geen goede praktijk dat Nederlandse normen ook op het Vlaams traject toegepast zouden worden.

Geert

03/1133

17 DEC. 2003

PL0003

De 2de alinea geeft de zaken te simplistisch weer:
In de betreffende huidig lopende studie gaat het niet over het eenvoudigweg "actualiseren" van een berekening, doch wel over het ontwikkelen en toepassen van een nieuwe rekenmethodiek en dit op initiatief zowel van een aantal Nederlandse als van een aantal Vlaamse deskundigen in het werkveld van "externe veiligheid" voor transport over water.
Het is bijgevolg ook nodig om te voorzien dat voor berekening van de diverse geplande scenario's op een evenwaardige wijze beroep wordt gedaan op deskundigen op het gebied van "externe veiligheid".
Het is uit de tekst onduidelijk of de scenarioberekeningen voor de externe veiligheid in het m.e.r. vervat zijn of ze in een aparte risicoanalysestudie gaan uitgevoerd worden.

Marc Bogaert
Adjunct van de directeur
Cel VR

Sb

VLAAMSE LANDMAATSCHAPPIJ
DE ZORG VOOR DE OPEN RUIMTE IN VLAANDEREN

012003

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 23 DEC 2003

Aan afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid
Cel Mer
T.a.v. Geert Pillu
Koning Albert II-laan 20 – bus 8
1000 BRUSSEL

Uw schrijven van
Uw kenmerk

Ons kenmerk ALI/RVK/RG/LT/20031212 03.805
Contactpersoon Ria Gielies – 02/543.73.90
E-mail ria.gielies@vlm.be
Bijlagen

Datum 12 december 2003

betreft : Plan – m.e.r. – Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium (Projectbureau ProSes)
Decreet betreffende milieu- en veiligheidsrapportage van 18 december 2002 (B.S. 13.02.2003)
Bekendmaking en terinzagelegging van het Kennisgevingsdossier

Geachte Heer,

Hierbij heb ik de eer om namens de VLM de opmerkingen over te maken betreffende het kennisgevingsdossier voor de plan – m.e.r Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium (dossier nr. PL0003).

De VLM formuleert in haar advies tav. de initiatiefnemers en de bevoegde instantie voor de opmaak van het S-MER (plan- m.e.r.) de vraag om:

1. in functie van de eenheid van bestuur, de relatie te onderzoeken tussen de geselecteerde voorbeeldprojecten en uitgevoerde of lopende inrichtingsprojecten waarbij de VLM betrokken is teneinde voor het beleid ongewenste interferenties (conceptueel, op het vlak van communicatie, …) tussen de verschillende overheidsinitiatieven te voorkomen. Het betreft met name de volgende voorbeeldprojecten:

   Voorbeeldmaatregelen in het grensgebied (2 alternatieven):
   - Middelgrote uitpolderingen van Hedwigepolder, Prosperpolder en deel Doelpolder
   - Combinatie van uitpolderen, gecontroleerd gereduceerd getij en wetland

Dit voorbeeldproject interfereert met de werking van de grondenbank LSO en de uitvoering van de natuurcompensaties in uitvoering van het validatiedecreet.

Geert

03/1134

17 DEC. 2003

PL0003

Gulden-Vlieslaan 72, B-1060 Brussel - Tel : 02/543 72 00 - Fax : 02/543 73 97 - http://www.vlm.be

Register van de burgerlijke vennootschappen die de rechtsvorm van een handelsvennootschap hebben aangenomen, R.B.V. te Brussel nr. 1227.

Voorbeeldmaatregelen in de Durmevallei (2 alternatieven):
- Uitpolderingen, in combinatie met alternatief (wetland)beheer en dijkherlocatie volgens planalternatief A
- Alternatief (wetland)beheer, in combinatie met enkele uitpolderingen volgens planalternatief B

Dit voorbeeldproject interfereert met het uitgevoerde Ruilverkavelingsproject Hamme.

Voorbeeldmaatregelen in de Kalkense Meersen (tussen Dendermonde en Gent).

Dit voorbeeldproject interfereert met het lopend overleg tussen het Provinciebestuur Oost-Vlaanderen en de VLM over de uitvoering van een landbouwstudie door de VLM ter voorbereiding van een mogelijk inrichtingsinitiatief op vraag van de Provincie Oost-Vlaanderen.

2. voldoende aandacht te schenken aan de sociale en landbouweconomische effecten van het te verwachten areaalverlies voor de landbouw in de verschillende uit te werken alternatieven. Een onderzoek naar de mogelijkheden tot remediëring door inschakeling van (projectgebonden) Vlaamse en Nederlandse grondenbanken strekt hierbij tot aanbeveling.

3. in functie van de verhoging van de realiteitswaarde, de voorstellen tijdig te toetsen aan de voorwaarden voor inzet van het bestaande (en te ontwikkelen) Vlaams en Nederlands inrichtingsinstrumentarium teneinde te komen tot een effectieve uitvoering en financiering binnen het vooropgestelde tijdspad van de beslissingen die einde 2004 worden genomen.

Mag ik u vragen om met deze vragen rekening te houden bij de beslissing over de inhoud van het plan-Mer, de bijzondere richtlijnen voor het opstellen van het MER, de opstellers van het MER.

Steeds bereid tot verdere toelichting,

Hoogachtend,

Roland de Paepe
administrateur-generaal, wnd.

Afschrift : Proses

PROVINCIE OOST-VLAANDEREN
ARRONDISSEMENT GENT
GEMEENTE
DESTELBERGEN
Postnummer 9070

Destelbergen, 11-12-2003

57

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 23 DEC 2003

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
AMINAL – Afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid
Cel M.E.R. – Actualisatie Sigmaplan
Koning Albert II laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL

uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
vragen naar Gert Deryckere	**gsm**	**e-mail** gert.deryckere@destelbergen.be

Geachte,

Naar aanleiding van het kennisgevingsdossier betreffende het Plan-MER wenst het bestuur de volgende opmerkingen in te dienen:

Algemene opmerkingen:

- Er is geen of te weinig documentatie betreffende de keuzes van de locaties;
- Er ontbrak een degelijke toelichting van AWZ;
- Bij alle projecten dient de huidig dijk behouden te blijven en kunnen de gebieden slechts gebruikt worden als GOG;
- Het bestuur wenst haar bezorgdheid mee te delen betreffende de slechte waterkwaliteit en de grote hoeveelheidzwaar vervuild slib in deze delen van de Schelde;
- De mogelijkheid van het uitbaggeren van de Schelde-arm van Melle tot aan Gentbrugge dient te worden onderzocht. Nader onderzoek rond het baggeren en de slibverwerking is noodzakelijk om tot een volwaardige oplossing te komen;
- Er dient te worden onderzocht in hoever het afsluiten van deze oude Schelde-arm en de inrichting van dit bekken als POG geen mogelijkheid kan bieden als alternatief voor de huidige afgebakende POG's;
- Tenslotte is het bestuur van oordeel dat reeds in deze fase een aantal economische aspecten zouden in rekening moeten worden gebracht.

Specifieke opmerkingen:

POG 100_32

- De huidige maximale afbakening van dit gebied grenst aan bestaande woongelegenheden;
- Daar de huidige waterkwaliteit van de Schelde nog onvoldoende zuiver is, zal de kwaliteit van de bodem van de overstroomde gebieden grondig worden verstoord;

Geert
03/1135
17 DEC. 2003
2003

- De dijkwerken zullen een grondige aantasting van het landschap betekenen, terwijl het bestuur het behoud van open landschappen als beleidskeuze voor ogen houdt.

57

POG 100_33

- Er wordt opgemerkt dat dijkwerken in het kader van het bestaande SIGMA-plan recent werden vergund;
- Ondanks de vraag van het gemeentebestuur om de bestaande dijk te behouden omvat de vergunning toch het afgraven van de dijk tot aan het maaiveld;
- Het behoud van de dijk werd ook opgenomen als voorwaarde in het project-MER;
- Het afgraven van de dijk heeft tot gevolg dat dit gebied niet meer kan fungeren als een GGG of GOG;
- Door het volledig afgraven van de dijk zal de frequentie van overstromingen zich niet beperken tot minder dan 1 jaar; zoals andere POG's beschreven in het plan-MER;
- De dijkwerken zullen een grondige aantasting van het landschap betekenen, terwijl het bestuur het behoud van open landschappen als beleidskeuze voor ogen houdt;
- De driehoekige poel aan Heusdenbrug heeft een belangrijke natuurwaarde. Deze argumenten werden reeds eerder aangehaald in een vorig advies: de huidige ecologische waarde wordt o.a. bepaald door een belangrijke populatie van groene kikkers, en het is de vast broedplaats van de enige Dodaars (Tachybaptus ruficollis) in Destelbergen. (broedplaats: wateral). Tenslotte is deze locatie een belangrijke plaats voor nog vele andere overwinteraars;
- Daar de huidige waterkwaliteit van de Schelde nog onvoldoende zuiver is, zal de kwaliteit van de bodem van de overstroomde gebieden grondig worden verstoord. De natuurwaarde wordt dus duidelijk aangetast i.p.v. verhoogd.

POG 100_37

- In het afgebakend gebied bevinden zich zowel woongelegenheden, een landbouwbedrijf als een opwarmingsstation voor gas van de nutsmaatschappij Fluxys;
- De huidige maximale afbakening van dit gebied grenst aan bestaande woongelegenheden;
- De dijkwerken zullen een grondige aantasting van het landschap betekenen, terwijl het bestuur het behoud van open landschappen als beleidskeuze voor ogen houdt;
- Daar de huidige waterkwaliteit van de Schelde nog onvoldoende zuiver is, zal de kwaliteit van de bodem van de overstroomde gebieden grondig worden verstoord;
- Het afgebakend gebied bevindt zich in het GEN 'Damvallei nr. 214'. De Raad wijst erop dat bij overstroming van dit gebied een vervuilde sedimentlaag zal achterblijven en dit een wijziging van het reliëf betekent. Nochtans is het wijzigen van het microreliëf in dit gebied verboden. De natuurwaarde zal door de massale aanwezigheid van zwaar vervuild slib sterk verslechteren .

Met de meeste hoogachting,

In opdracht :

De gemeentesecretaris,

J.P. De Bruycker

GEMEENTEBESTUUR van DESTELBERGEN - Prov. Oost-Vl. -

De burgemeester,

M. De Pauw

58

Provincie West-Vlaanderen
Door mensen gedreven

Milieu, Ruimtelijke Ordening en Natuur
Bestuursdirectie

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
AMINAL
Afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid
Cel Mer
Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium
Koning Albert II laan 20, bus 8
1000 BRUSSEL

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 23 DEC 2003

Sint-Andries,
11 december 2003

Onze ref.:03/ProSes

Betreft: **Kennisgeving Strategische Milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium**

Contactpersoon:
Etienne Mares
bestuursdirecteur
Telefoon 050 40 32 46
Fax 050 40 34 03
e-mail:
etienne.mares@west-vlaanderen.be

Geachte,

De bestendige deputatie heeft in het dossier 'Kennisgeving Strategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium' vastgesteld dat de bovenvermelde kennisgeving Strategisch milieu-effectenrapportage, Ontwikkelingsschets 2010, Schelde-estuarium een zekere dualiteit bevat inzake plangebied en voorgestelde versus mogelijke toekomstige maatregelen of projectinitiatieven. Langs de ene kant wordt er een keuze gemaakt en prioriteiten gesteld inzake de voorgestelde en te bestuderen maatregelen, varianten en effecten. Langs de andere kant worden ook de andere maatregelen in het kader van de Lange Termijn Visie 2030 als mogelijke maatregelen benoemd en als eventuele latere keuze binnen de Ontwikkelingsschets 2010 opengelaten.

Het Provinciaal College acht dit niet verantwoord. Zij is de mening toegedaan dat niet-voorgestelde en niet-bestudeerde maatregelen onmogelijk tot de samengestelde uiteindelijke ontwikkelingsschets 2010 kunnen behoren.

In het kennisgevingdossier heeft de bestendige deputatie vastgesteld dat de bovenvermelde Strategisch milieu-effectenrapportage, Ontwikkelingsschets 2010, Schelde-estuarium geen maatregelen of projectinitiatieven omvat in de provincie West-Vlaanderen. Geen enkel deel van het betrokken plangebied is gelegen in de provincie. De verdere uitwerking en vaststelling van de Ontwikkelingsschets Schelde-estuarium 2010 kan ook geen projectinitiatieven in de provincie West-Vlaanderen omvatten.

Er werden ten andere geen informatieavonden en inspraakvergaderingen gehouden binnen de provincie West-Vlaanderen

In het licht van het voorgaande worden hierbij geen verdere inhoudelijke opmerkingen geformuleerd.

Met hoogachting,

Namens de bestendige deputatie,

Hilaire OST
Provinciegriffier

Paul BREYNE
Gouverneur van West-Vlaanderen

Geert
03/1140

15 DEC. 2003

PL0003

59

Wetteren, maandag 15 december 2003

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
gekomen: 23 DEC 2003

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
AMINAL – Afdeling Algemeen Milieu- en
Natuurbeleid – Cel MER
Ontwikkelingsschets 2010
Schelde-estuarium
Koning Albert II laan 20, bus 8
B-1000 Brussel

Betreft: Inspraakreactie op milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium.

Geachte heer/mevrouw,

Graag hadden we volgende punten onderzocht gezien in de milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium.

Punt 1:
Als men van de Kalkense Meersen een gecontroleerd overstromingsgebied wil maken, wat is dan de impact op de goede afwatering van de beken gelegen op het binnendijks gebied van de rechter Zeeschelde-oever ter hoogte van Wetteren-Schellebelle. Wat zal het niveauverschil zijn tussen de kruin van de linker en rechteroever van de bovenzeeschelde ter plaatse van de Kalkense Meersen na de verwezenlijking van het geactualiseerde sigmaplan?

Punt 2:
Is de huidige dijkopbouw op rechteroever ter hoogte van Wetteren-Schellebelle bestand tegen de te verwachten hydraulische drukken en stromingsdrukken die een verhoogde bergingscapaciteit en een groter afvoerdebiet van de Bovenzeeschelde met zich mee zal brengen.

Punt 3:
Wat is de mogelijke omvang van de wateroverlast in geval van een disfunctioneren (verstopping of klep die niet kan sluiten vb. door drijfhout) van het rioleringssysteem in de Jabekewijk (Lege Weg en Jabekestraat) op momenten van de hoogste hoogwaterstand of bij stormvloed? Gezien de verhoogde bergingscapaciteit van de Bovenzeeschelde zou dit invloedsgebied merkelijk uitgebreider kunnen zijn dan voor de dijkaanpassingen op linkeroever. Welke waarschuwingssystemen zijn er voorzien om bij een probleem tijdig en adequaat te kunnen ingrijpen? Welke mogelijke infrastructurele aanpassingen kunnen hier nuttig of eventueel noodzakelijk zijn?

Met dank en vriendelijke groeten,

Het wijkcomité Jabeke

P.a. Raf Rogiers
Secretaris wijkcomité Jabeke
Lege Weg 26
9230 Wetteren

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 2 3 DEC 2003

60

DURME v.z.w.

Regionale vereniging voor natuur- en milieubeheer

BEZOEKERSCENTRUM MOLSBROEK
MOLSBERGENSTRAAT 1 - B-9160 LOKEREN
TEL./FAX.: 09/348.30.20 E-MAIL: info@vzwdurme.be
WEBSITE: http://www.vzwdurme.be
Fortis 001-2299900-09 b.t.w. be 409.336.931

vragen naar	telefoonnummer	datum
Frans Van Havermaet	052/47 18 93	13/12/03

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap AMINAL
Afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid – Cel MER
Ontwikkelingsschets 2010 Schelde estuarium
Koning Albert II laan 20, bus 8
1000 Brussel

Betreft: Opmerkingen, suggesties en ideeën bij de kennisgeving voor het Strategische-MER van de Ontwikkelingsschets 2010 van het Schelde-estuarium.

De verzanding van de Durme is één van de grote knelpunten binnen het Scheldebekken.

De verschillende waterplassen langs de Durme (Hamputten, kleine Ham, enz...) zouden volgens ons een belangrijk onderdeel van de oplossing kunnen vormen (bv. als zandvang) naast andere mogelijke maatregelen (herstel bovendebiet, enz...).

Het lijkt ons daarom meer dan aangewezen om een grondige studie te maken over de diverse mogelijkheden om deze waterplassen in te schakelen als zandvang op de getijden en/of bergingslocatie voor baggerspecie uit de Durme. Dit zou tevens een wezenlijk onderdeel vormen van een verhoogde veiligheid tegen overstromingen.

Het ontpolderen en de ontwikkeling van wetlands en het inrichten van GGG's of GOG's met natuurontwikkeling zullen steeds gevolgen hebben voor het huidige landbouwgebruik binnen de riviervalleien.

Anderzijds zal er veel grond vrijkomen door de omvorming van het Europees Landbouwbeleid en de verdere afbouw van de veestapel in Vlaanderen (om te kunnen voldoen aan de Europese Nitraatrichtlijn). Deze trend zou normaal al merkbaar moeten zijn tijdens de uitvoering van het geactualiseerde Sigmaplan.
Een recent scenario-onderzoek voorziet zelfs een vermindering van de productie tot 50% in de 21ste eeuw.

Daarom dringen we erop aan dat er een grondige studie zou worden uitgevoerd over de interactie tussen deze gegevens, want het is vooral vanuit de landbouwhoek dat er veel verzet is tegen het noodzakelijk natuurherstel.

Gezien de grote (positieve) impact die deze natuurontwikkelingen en –herstel zullen hebben op het plattelandstoerisme en zachte recreatie mag een grondige studie over de economische gevolgen voor horeca, verblijfaccommodaties, hoevetoerisme en de hogere inkomsten voor de gemeentekas zeker niet ontbreken in de Maatschappelijke Kosten Baten analyse.

Daar waar men kiest voor GGG's of ontpoldering is het evident dat er grootschalige onteigeningen zullen nodig zijn. Voor de overige gebieden binnen de Ontwikkelingsschets 2010 kan men kiezen tussen gebruikslandbouw (na onteigeningen) of beheerlandbouw (op vrijwillige basis).
Diverse studies tonen aan dat bij beheerlandbouw de meerwaarde voor natuur niet het verwachte resultaat oplevert.

Het lijkt ons daarom aangewezen om een vergelijkende studie te maken tussen deze twee vormen van beheer en hun kosten en baten in het kader van het streefbeeld natuurlijkheid voor de Langetermijnvisie 2030 van de Schelde te onderzoeken.

In bijlage vindt U ook het verenigingsstandpunt die steeds is overgemaakt bij de diverse contacten en overlegmomenten die er reeds zijn geweest o.a. met AWZ, ProSes, enz…

i.o.
Frans Van Havermaet
namens de Raad van Beheer

durme v.z.w.

regionale vereniging voor natuur- en milieubeheer

bezoekerscentrum molsbroek - molsbergenstraat 1 - 9160 lokeren
tel./fax 09/348 30 20

fortis 001-2299900-09 - b.t.w. be 409.336.931

Beschouwingen bij de Functieplannen van de Durme

Inleiding

De vzw Durme zorgt al meer dan 30 jaar voor diverse tussenkomsten ten bate van de natuur in deze streek: acties tegen overtredingen, reeks beroepen tegen vergunningen voor verstorende activiteiten, adviezen in verband met natuurbeheer en zachte recreatie, beheer van het overgrote deel van de reservaten in de Durmevallei, een lange reeks natuureducatieve initiatieven enz.

De vzw Durme vraagt dan ook om steeds betrokken te worden bij elk overleg in verband met de functieplannen natuur-Durme.

Algemene beschouwing: onteigeningen of luchtkastelen bouwen

Deze functieplannen bevatten tal mogelijkheden voor de toekomstige natuurontwikkeling in de Durmevallei. Daarbij dient beseft te worden dat de uitvoering slechts mogelijk is mits onteigening van de gronden. De ervaring leert dat beheersovereenkomsten op vrijwillige basis of aankopen op vrijwillige basis door de overheid of natuurverenigingen, geen enkele garantie bieden om grootschalige projecten te realiseren op relatief korte termijn (minder dan 10 jaar).

Bij de verdere behandelingen van de functieplannen is de onteigening van de betrokken gronden de enige realistische basis voor concrete realisaties. Als die onteigeningen niet gebeuren is er grote kans dat deze functieplannen echte luchtkastelen worden. De beheersovereenkomsten hebben immers een zeer gering succes in een regio met sterke intensieve landbouw (te kort aan grond, druk omwille van de mestreglementeringen enz.) en de aankopen op vrijwillige basis verlopen, ondanks de intense inspanningen van vzw Durme, zeer traag. Er zijn recent zelfs nog percelen in R-gebied verkocht aan landbouwers.

Als de overheid dus echt iets wil realiseren zal een onteigening van de gronden noodzakelijk zijn. Dat dit gefaseerd zal verlopen is normaal, maar zonder die principiële instelling over het toekomstig eigendomsstatuut van de grond, kunnen die functieplannen niet van grond komen. Dan dreigt dit mooi project te degraderen tot een reusachtige tijdsverspilling voor de betrokken ambtenaren en organisaties.

gerecycleerd papier: spaart bomen en verontreinigt minder

Enkele suggesties over de grote lijnen

* er dient rekening gehouden met de goedgekeurde beheersplannen van erkende reservaten, zeker daar waar al aanzienlijke vooruitgang ten bate van de natuur is bekomen (vb. het Molsbroek, de riet- en hooilanden in het Bulbierbroek en bij Ten Rieland). De toekomstige ontwikkeling van schorren is daar niet aangewezen.

* de ontwikkeling van schorren kan belangrijk worden voor de botanisch gedegradeerde graslanden (Tielrodebroek, de meersen te Elversele, Sombeke, Durmenbroek te Zele en ten westen van ten Rijen te Waasmunster. Op korte termijn is schorrevorming daar bijzonder aantrekkelijk voor de natuur, maar de vraag stelt zich wat dit wel op lange termijn kan geven (ophoging van de schorren, monotoon wilgenbroek, ... ?)

* de vraag stelt zich in hoeverre het dient overwogen om op sommige delen van de vallei een constante watertafel boven het maaiveld in te stellen.

* Voor de Bunt te Hamme is de ontwikkeling van een moerasbos aangewezen.

* het zal echter altijd een open vraag blijven wat voor die uitgestrekte gebieden in de Durmevallei zowel landschappelijk als ecologisch het beste wordt: ofwel ontwikkeling tot het grootste zoetwaterschor in Europa, dat tegelijk een belangrijke (gecontroleerd) overstromingsgebied blijft ofwel een door de mens sterk gestuurde gevarieerde mozaïek met vochtige graslanden, hooilanden, rietvelden, spontane bosontwikkeling, open water enz. Voor dit laatste kan Molsbroek dan als model dienen voor de ganse Durmevallei.

* de belangrijkste prioriteiten zijn het aankopen/onteigenen van: 1. de zandwinningsplassen te Waasmunster en deze na indijking inschakelen in het getijdengebied (toekomstige schor, jarenlange zandvang en verhoogd kombergingsvermogen van de rivier) en
2. bestaande potpolders (rond ten Rijen- Sombeke meersen en Tielrode-broek)

* de Oude Durme te Waasmunster, dient omwille van haar landschappelijke en historische waarde (dijken met vroegere hoogte en breedte, de oude notelaars, het reservaatgedeelte) best niet ingeschakeld in het getijdenstelsel.

* Van de voorgestelde scenario's krijgt scenario 1 de minste voorkeur.

Algemeen besluit:

Eens de onteigening/aankoop van een bepaald deel van de Durmevallei zou doorgaan, is het aangewezen om de diverse mogelijkheden op natuurontwikkeling dan meer verfijnd te bespreken.

september 2000

61

André Van De Sompel
Kruisenstraat 70
9270 Kalken

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 23 DEC 2003

Kalken, 15 December 2003

Aan:

Cel Mer
Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium
Afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Koning Albert II laan 20, bus 8
1000 Brussel

info:

Proses
Postbus 299
NL – 4600 AG Bergen op Zoom

Onderwerp: Schriftelijke reactie i.v.m. Schelde-estuarium

Hierbij gevoegd vindt U mijn bedenkingen / voorstellen m.b.t. de problematiek rond het geselecteerde voorbeeldgebied *De Kalkense Meersen*.
Enkele denkpistes moeten m.i. doorlopen worden:

- maatregelen op de bovenlopen van rivieren die ervoor zorgen dat er voldoende bescherming is tegen overstromingen *veroorzaakt door extreme bovendebieten*
- studie(s) om voor het hemelwater uit de onmiddellijke omgeving van de Schelde eveneens waterbergende of infiltrerende oplossingen te voorzien.
- is het te onrealistisch te laten onderzoeken of er, in een gebied veraf gelegen van de scheldemonding, in zeer uitzonderlijke omstandigheden, kan gewerkt worden met een beperkt overstromingsgebied met behoud van de huidige scheldedijken en zonder bijkomende ringdijk richting bewoning (bijvoorbeeld door het werken met sluissystemen)?

Ik bestudeer de geschiedenis van de laaggelegen gebieden tussen Gent en Dendermonde en dat van de Kalkense Meersen in het bijzonder[1]. Enkele punten lijken mij daarbij belangrijk:

- Het gebied langs de Schelde tussen Dendermonde en Gent had eeuwenlang vooral last van ongewenste overstromingen doordat aan die waterweg stroomopwaarts Gent ingrijpende werken waren uitgevoerd: het Scheldewater werd sneller en krachtiger voorbij Gent geloodst en kwam in een gebied terecht waarin het verval heel gering was.

---

[1] Zie onder andere de publicaties:
VAN DE SOMPEL A., De rekeningen van de pachter van het recht van den aert te Kalken, in: *Castellum*, driemaandelijks tijdschrift van de Geschied- en Heemkundige Kring voor Kalken en Laarne, jg. XII, nr. 1, maart 1995, p. 30-50.
BOGAERT E. en VAN DE SOMPEL A., *Kalken van de Franse Revolutie tot de gemeentefusie met Laarne. Bijdragen tot het historisch onderzoek*, Kalken, 1997.
VAN DE SOMPEL A., Toenemende centralisatie in de bescherming en het beheer van het laaggelegen gebieden tijdens de tweede helft van de 18de eeuw: poging tot oprichting van een Algemene Dijkage in het Land van Dendermonde, in: *Gedenkschriften van de Oudheidkundige Kring van het Land van Dendermonde*, vierde reeks, deel 19, jaarboek 2000, p. 153-298.

- De rechtstreekse verbindingswegen tussen Wetteren, Kalken, Overmere, Uitbergen en Schellebelle werden gevormd op de als winterdijk fungerende steilrand van de Scheldemeander. De dorpskom van Kalken kwam eveneens op die "winterdijk" te liggen. Tot vóór 1906 verzamelde ten gevolge van overvloeiingen van de dijken door Scheldewater het water zich in het lagergelegen gebied tussen de voornoemde gemeenten, evenwel zonder voor schade in de dorpskommen te zorgen. Dat waterbergend vermogen is de voorbije eeuw verminderd doordat sommige delen in het gebied van de Kalkense Meersen ten gevolge van ingrijpende werken opgehoogd werden(rechttrekking van de Schelde, afgravingen van de dijken van Kalkenvaart, ...).
- Tot vóór veertig jaar liep een groot deel van dat gebied onder tijdens de winter, tot nut van de plaatselijke landbouwgemeenschap.
- De werking van de opeenvolgende polderbesturen (laatst de Polder van Belham) heeft ertoe geleid dat het gebied van de Kalkense Meersen bemaald wordt door twee pompgemalen om het hemelwater van een ca. 5500 ha groot gebied op te kunnen vangen en over te pompen in de Schelde. Bovendien werden sinds pakweg dertig, veertig jaar de riolering- en waterzuiveringssystemen zo aangelegd dat van die pompinstallaties gebruik kon gemaakt worden om het water te lozen. Dat verhinderde niet dat het gebied ten noorden van kerndorp Kalken regelmatig met wateroverlast te kampen heeft. Bij een omvorming van (een deel van) de Kalkense Meersen tot gog dreigt dat "waterbeheersingssysteem" totaal overhoop gehaald te worden, met misschien wel nooit voorheen bestaande overstromingslast in het centrum van Kalken tot gevolg.
- Het feit dat de meersvlakte paalt aan de Kalkense dorpskom en de bewoning langs de weg naar Wetteren toe, maakt dat een ganse gemeenschap opgegroeid is met die meersen als natuurlijkste zaak van de wereld: als werkterrein, als onstspanningsterrein, als voedende plaats (vissen, jagen). De aanleg van een ringdijk op Sigmahoogte en een ontpoldering van de Kalkense Meersen lijkt daarom helemaal onwezenlijk en kunnen als een aanslag op de cultuurhistorische waarden van een gemeenschap beschouwd worden.
- Het werken met een sluizensysteem om in zeer uitzonderlijke gevallen scheldewater in de Kalkense Meersen te laten, zou kunnen leiden tot een revalorisatie van Kalkenvaart (met de dijken), de Vingelingbeek en het systeem van vloeimeersen en dijken. Bovendien valt een groot deel van de Kalkense Meersen in het VEN-gebied...

Sinds kort probeert de Vereniging voor Lokale Geschiedenis van Kalken en Laarne het samenleggen van de kennis over en het verdere onderzoek naar de geschiedenis van het gebied de Kalkense Meersen een intergemeentelijk tintje te geven. Daartoe werden onder andere de provincie, AROHM, de gemeenten Berlare, Wichelen, Wetteren en Laarne, en een aantal belangengroepen (o.a. Natuurpunt, Landbouworganisaties en de Polderbesturen) aangeschreven.

Met vriendelijke groeten,

André Van De Sompel

V.Z.W.
kolena

Sedert 1973 begaan met natuur en milieu 62

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
AMINAL Natuur – Cel MER
Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium
Koning Albert II laan 20, bus 8
1000 BRUSSEL

Gvb 1774
5.12.2003

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 23 DEC 2003

- uw ref.
- onze ref. **Aangetekend**

Laarne-Kalken,

Betreft : Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium

Mevrouw, Mijnheer,

KOLENA vzw nam kennis van hogervermeld dossier en was ook aanwezig op de verschillende infomomenten en op de inspraakavond te Wetteren op 27.11.2003.
Onze vereniging heeft zich dus een goed idee kunnen vormen van de doelstellingen en van de verschillende stappen in het onderzoek en de Strategische milieueffectenrapportage.

Een van de pilootprojecten betreft de Kalkense Meersen, gebied waarover wij sedert 1973 waken en zorg dragen. Een van de grote zorgen in dit gebied betreft de verdroging die, zoals U ook bekend is, voor reusachtige problemen heeft gezorgd voor de natuur en die heeft geleid tot daling van de natuurwaarden en de vermindering van biodiversiteit. Sedert het pompgemaal in 1979 in werking is getreden, is het grondwater met meer dan 40 cm verlaagd met de bedoeling intensieve landbouw in dit gebied mogelijk te maken. Onze vereniging heeft zich hiertegen altijd hardnekkig verzet en vanaf 1981 zijn hierover meerdere overleg-momenten en vergaderingen met de verschillende autoriteiten georganiseerd. Alle actoren waren het er unaniem over eens, dat door foute berekeningen dit pompgemaal 70 tot 90 cm te diep was ingeplant, waardoor extra veiligheidsmarges moesten in acht genomen worden om de turbines niet in gevaar te brengen. Een systeem van sluizen en schotbalken moest ervoor zorgen dat er hogere waterpeilen konden aangehouden worden, zonder dat dit gevaar meebracht voor het pompgemaal. Deze maatregelen werden echter steeds tegengehouden, met de bekende zware gevolgen voor de natuur.

Naast de verdroging kregen wij ook te maken met erge vormen van verloedering zoals het scheuren van historisch permanente graslanden, doorsteken van historische dijkjes, illegale uitgravingen en ophogingen, sluikstorten en biotoopvernietiging. Kolena vzw heeft deze zaken aangeklaagd, procedures gevoerd en is met het provinciebestuur en het Vlaamse Gewest hierover in dialoog gegaan. In de jaren 1980 heeft de Vlaamse overheid onze procedure ivm. illegale weekendhuizen en visvijvers zelfs overgenomen en werden saneringen voorgesteld en sommige zijn ook uitgevoerd.

Ondertussen werden de Kalkense Meersen door Vlaanderen en Europa uitgeroepen tot één van de prioritaire te beschermen gebieden voor de natuur. De beschermingen zijn ondermeer Habitatrichtlijngebied 92/43/EG : BE 2300006 Schelde-Durme estuarium vanaf de Nederlandse grens tot Gent, Vogelrichtlijngebied 79/409/EG nummer 12 : Middendeel Schelde en Durmelandschap, beide gelden voor het volledige gebied. De Kalkense Meersen maakten onderwerp uit van het Europese Life-project Crex crex. Vlaanderen bakende het

Gew/Past
03/1108

15 DEC. 2003

PL0003

KOMITEE VOOR LEEFMILIEU EN NATUURBEHOUD - APOSTELHUIZEN 8 - 9270 LAARNE-KALKEN - TEL. (09) 367.62.91

gebied af als Ven-gebied en prioritaire zone in de Gewenste Bos- en Natuurlijke structuur en bestudeerde het potentiële Stiltegebied, ingevolge Minaplan 2, thema 10 en actie 78. Delen ervan waren onderwerp van het Ecologisch Impulsgebied plan Blauwborst en het volledige landschap werd Ankerplaats 40025 van de Landschapsatlas, ingevolge het Landschapsdecreet van 16.4.1996 en publicatie in het B.S. van 19.2.2002.

Onze vereniging heeft gedurende 30 jaar een bikkelharde strijd gevoerd om dit unieke meersenlandschap te vrijwaren van bebouwing, speculatie en verregaande verloedering. Op 2 oktober ll. ontvingen wij hiervoor uit de handen van Mw. Margot Wallström de Special Award Green Days 2003 van Eurosite, omwille van de 30 jaar strijd die onze vereniging voerde om dit gebied te kunnen behouden en omwille van onze educatieve projecten in de Kalkense Meersen. Ten bewijze sturen wij als bijlage onze wandelkalender en kopie van een krantenartikel over deze nominatie.

Momenteel zijn een aantal studies afgerond of zo goed als af, waaruit moet blijken dat een vernatting van het gebied, de beste optie is. Meer bepaald de creatie van een prachtig wetland door het instromende water van hoger gelegen beken en watertjes in de Kalkense Meersen te stockeren, lijkt de voorkeur te hebben. Wij kunnen ons dus aansluiten bij uw visie voor de creatie van een wetland en het verwerpen van een overstromingsgebied. Toch vragen wij grote omzichtigheid om de aanzienlijke populatie weidevogels waaronder tientallen grutto's die hier vanaf einde februari tot begin juli de attractie uitmaken, niet te verstoren. Ook kunnen wij ons neerleggen bij het omvormen van de Oude Schelde tot schorren- en slikkengebied. Toch zal overleg met Natuurpunt nodig zijn omdat grote delen van de Oude Schelde in eigendom van Natuurpunt Afdeling Scheldeland, het voorwerp uitmaken van een Erkend Natuurreservaat met goedgekeurd beheersplan.

Kolena vzw dringt aan op grote voorzichtigheid bij eventuele werken om de verstoringen tot een minimum te kunnen beperken. Ook vragen wij uitdrukkelijk om het landschap niet te verstoren door visuele hinderlijke obstakels zoals hoge dijken of muren en om dit prachtige landschap op geen enkele wijze te schaden.

Inmiddels tekenen wij,

Met hoogachting,

Lieve Van Bockstael
Secretaris

Eric Masson
Penningmeester

Guido De Meyer
Ondervoorzitter

Bijlage : 2

62

Kalkense Meersen

Beschermd door Europa :

Habitatrichtlijngebied : 92/43/EG *: BE 2300006 Schelde-Durme estuarium vanaf de Nederlandse grens tot Gent : volledig gebied van de Kalkense Meersen*
Besluiten van de Vlaamse Regering van 14.2.96 en 4.5.2001

Vogelrichtlijngebied : 79/409/EG *: nummer 12 : Middendeel Schelde en Durmelandschap : volledig gebied van de Kalkense Meersen*
Besluiten Vlaamse Regering van 20.9.96 - 23.6.98 – 17.10.98 – 20.12.01
Life-project Crecs crecs (kwartelkoning)

Beschermd door Vlaanderen :

Ven-waardig gebied.
Gewestplan Dendermonde : Ecologisch en Landschappelijk waardevol gebied
Gewestplan Gentse en Kanaalzone : Reservaatgebied en Valleigebied (ecologisch waardevol gebied)

Stiltegebied Kalkense Meersen, ingevolge Minaplan 2, thema 10 en actie 78

Ankerplaats 40025 van de Landschapsatlas, Landschapsdecreet 16.4.96 en B.S. 19.2.2002

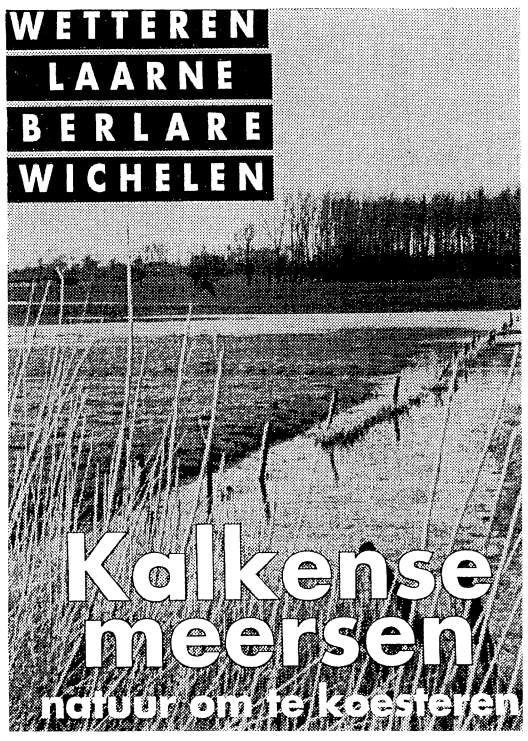
Prioritair gebied in de Gewenste Bos- en Natuurlijke structuur

Ecologisch Impulsgebied plan Blauwborst

WELKOM

Wandelkalender

van KOLENA vzw



Graag nodigen wij U en uw familie en vrienden uit :

Deze gratis wandelingen doorkruisen het gebied van de Kalkense Meersen (Uitbergen, Kalken, Schellebelle en Wetteren), zijn met buggy's te bewandelen en duren 3 uur. Verantwoordelijke : Lieve VAN BOCKSTAEL (09/367.62.91 groenelieve@pandora.be). Warme kledij/regenjas, wandelschoenen/laarzen zijn noodzakelijk.
Bereikbaarheid met het openbaar vervoer : *Kalken Kerk en Vaartplein Kalken* (Laarne) : bus van DE LIJN stopt aan de kerk en het vaartplein. Met de auto : parkeerplaatsen aan de kerk en op het vaartplein.
Aard te Schellebelle (Wichelen) is te bereiken met DE LIJN en met de NMBS. Met de auto : parkeren kan op het kerkplein te Schellebelle, waarna de overzet over de Schelde de wandelaars brengt naar de Aard (1 minuutje overzet).
Uitbergen Kerk te Uitbergen (Berlare) is te bereiken met een bus van DE LIJN, halte kerk. Met de auto : parkeren op het plein.

- woensdag 30.4.03 om 9 u Uitbergen Kerk te Uitbergen (Berlare) : Lente-impressie
- do. 8.5.03 om 9 u Vaartplein te Kalken : Grutowandeling
- do. 15.5.03 om 9 u Aard te Schellebelle : Lente-impressie
- do. 22.5.03 om 9 u Kalkenkerk : Gruttowandeling
- woensdag 28.5.03 om 9 u Uitbergen Kerk te Uitbergen (Berlare) : Jonge dieren observeren
- do. 5.6.03 om 9 u Vaartplein te Kalken : Observatie jong leven
- do. 12.6.03 om 9 u Aard te Schellebelle : Bewonderen kleurenrijkdom Kalkense Meersen
- 19.6.03 om 9 u Kalkenkerk : Op zoek naar het kleurenpallet van de Kalkense Meersen
- do. 26.6.03 om 9 u Kalkenkerk : Zomer in de Kalkense Meersen
- do. 3.7.03 om 9 u Uitbergen Kerk te Uitbergen(Berlare) : Zomerwandeling
- do. 10.7.03 om 9 u Vaartplein te Kalken : Zomerimpressie
- do. 17.7.03 om 9 u Aard te Schellebelle : Hoogzomer in de Kalkense Meersen
- do. 24.7.03 om 9 u Kalkenkerk : Libellen en vlindertocht
- do. 31.7.03 om 9 u Uitbergen Kerk te Uitbergen (Berlare) : Hoogzomer vieren
- do. 4.9.03 om 9 u Kalkenkerk : Libellen en vlindertocht
- do. 18.9.03 om 9 u Uitbergen Kerk te Uitbergen (Berlare) : Eerste herfstgeuren opsnuiven
- do. 2.10.03 om 9 u Aard te Schellebelle : Herfstimpressie
- do. 16.10.03 om 9 u Vaartplein te Kalken : Herfstkleuren bewonderen
- do. 13.11.03 om 9 u Kalkenkerk : Herfstwandeling
- do. 11.12.03 om 9 u Uitbergen Kerk te Uitbergen (Berlare) : Landschapswandeling
- do. 15.1.04 om 9 u Aard te Schellebelle : Winterwandeling
- do. 12.2.04 om 9 u Kalkenkerk : Wandelen in een winters landschap
- do. 11.3.04 om 9 u Uitbergenkerk : Hangt de lente al in de lucht ?

KOLENA vzw

Sedert 1973 begaan met natuur en milieu

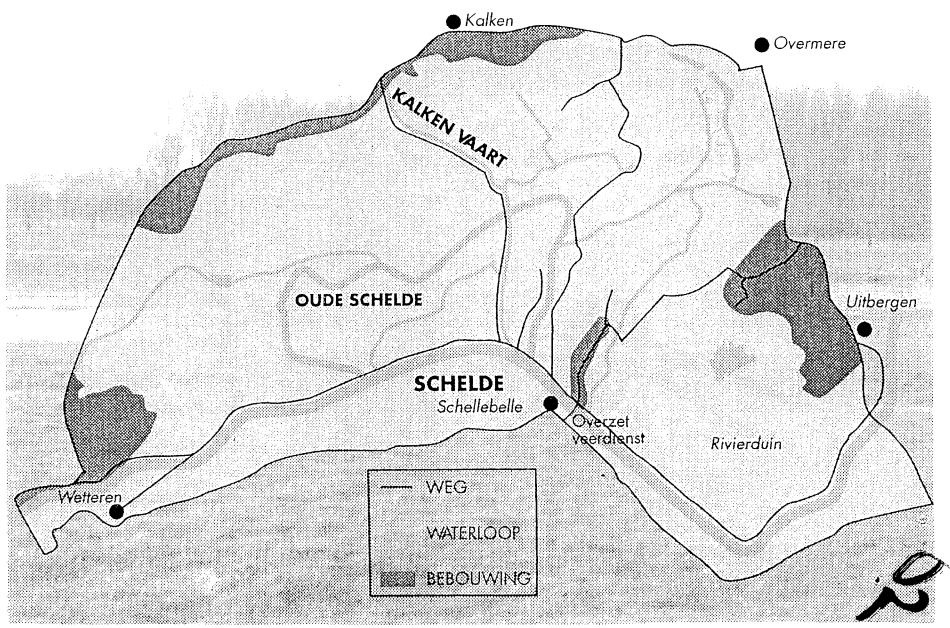
KOLENA vzw

is de zustervereniging van

Natuurpunt Afdeling Scheldeland

waarvan wij u het lidmaatschap

sterk aanbevelen



62

30 jaar groene strijd Europees beloond

KALKEN - De vzw Kolena, het Komitee voor Leefmilieu en Natuurbehoud, uit Kal ken kreeg tijdens de jongste editie van Eurosite de spe cial Award voor 30 jaren strijd om het behoud van de Kalkense Meersen. Lieve Van Bockstael, secretaris van Kolena en eveneens van Natuurpunt Scheldeland, werd geselecteerd met haar project 'Observatie van jong leven'.

Kennismaken met jong leven.

Eurosite is de Europese vereniging die alle terreinbeherende verenigingen van Europa patroneert. Jaarlijks plaatst ze in juni alle Europese natuurgebieden die onderdeel vormen van het netwerk Natura 2000, in de kijker.
In 2003 werden drie evenementen geselecteerd: 'Twee wandelingen in Wallonië' en de 'Observatie voor jong leven' in Kalken van Kolena. Deze wandeling startte aan het Vaartplein en bracht de wandelaars naar de Broekmeers waar veel jonge dieren zoals grutto's en jonge kievieten voor heel wat kijkplezier zorgden.

Het dossier dat Lieve Van Bockstael hierover indiende leidde tot de laatste selectie en de Speciale Award die ze mocht ontvangen van Europees Commissaris Margot Wallström.

"Aan de Europese wedstrijd schreven 430 projecten verdeeld over 15 landen van Finland tot het zuidelijkste punt van het continent in. Goed voor 26.000 deelnemers. Van deze 430 bleven er uiteindelijk 12 en later nog 4 kandidaten over", weet een dolgelukkige Lieve Van Bockstael.
"François Letourneux, directeur van het Franse 'Conservatoire de l'Espace littoral et des rivages lacustres' prees het immense werk dat we als vereniging hebben verzet om ons gebied op de Europese kaart te zetten met vrijwilligers en beperkte middelen. Hij noemde de Kalkense Meersen dan ook een voorbeeld voor andere natuurgebieden".
Andere prijswinnaars waren de Donau-Delta in Hongarije, de Evros-Delta in Griekenland en het Spaans-Baskische beschermingsproject voor de Iberische Lynx.

63

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Afdeling Bos en Groen - Oost-Vlaanderen

Gebr. Van Eyckstraat 2-6, 9000 GENT
Tel. (09)265 45 80 - Fax (09)265 45 81
E-mail: bos.groen.ovl@lin.vlaanderen.be

Aan Ministerie van de Vlaamse
Gemeenschap
Afdeling Algemeen Milieu- en
Natuurbeleid Cel Mer
Koning Albert II-laan bus 8

1000 Brussel

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 2 3 DEC 2003

uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
AMINAL/MER/PL0003/PVG/03/667 12.11.2003	03/MER/962	0

vragen naar / e-mail	telefoonnummer	datum
Roland Verhaeghe Roland.Verhaeghe@lin.vlaanderen.be	09/265.46.32	8 december 2003

Betreft : Plan-m.e.r. - Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium (Projectbureau ProSes)
Decreet betreffende milieueffect - en veiligheidsrapportage van 18 december 2002 (B.S. 13/02/2003)
Bekendmaking en terinzagelegging van het Kennisgevingsdossier

Geachte,

Ik heb de eer u het gevolg van de afdeling Bos en Groen mede te delen aan de kennisgeving van de cel MER in verband met het Milieueffectrapportage voor de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium.

Onze afdeling heeft de kennisgeving grondig bestudeerd en stelt vast dat wij hier geen opmerkingen kunnen formuleren.

Hoogachtend,

ir. Roland Verhaeghe
ambtenaar groenbeheer

Geert / Pascal

03/1113

15 DEC. 2003

PL0003

64

TEMSE

KABINET
VAN DE
SCHEPEN

Temse, 1 december 2003

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 23 DEC 2003

Ingrid Meeus
Schauselhoekstraat 9C
9140 Temse
Tel : 03/771.21.35

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeheer
Cel Mer - t.a.v. dhr. Pascal Gheluwe
Kon. Albert II-laan, bus 8

1000 BRUSSEL

BETREFT: **Opmerkingen/suggesties in het kader van het strategische MER, ontwikkelingsschets 2010 Schelde-Estuarium**

Geachte mevrouw,
Geachte heer,

Naar aanleiding van het openbaar onderzoek in het kader van de kennisgeving van het strategische MER, ontwikkelingsschets 2010 Schelde-Estuarium, wens ik graag volgende bedenkingen over te maken:

1) De lokale besturen moeten voldoende tijd krijgen om het openbaar onderzoek op een aanvaardbare termijn op te starten. De brief van Aminal Mer-cel dd. 12 november 2003 is binnengekomen op ons bestuur op 17 november. Het openbaar onderzoek loopt van 17 november tot 17 december 2003. Dit is totaal onaanvaardbaar!!!!
2) Vooraleer een dergelijk complex en maatschappelijk gevoelig dossier officieel op te starten is het opportuun vooraf het initiatief te kennen te geven aan de lokale besturen (procedure, inhoud van het project, doelstellingen, ...), zodat er enige voorkennis is.
3) Naast het strategische M.E.R. wordt ook een M.K.B.A. en een NOP opgemaakt. Logisch dat ook deze documenten worden voorgelegd aan het brede publiek om op- of aanmerkingen te formuleren, niettegenstaande er geen wettelijke verplichting op berust.
4) Na opmaak van het strategisch MER wordt terug inspraak georganiseerd, wat ten zeerste wordt toegejuicht in tegenstelling tot het plan MER (actualisatie Sigmaplan) dat als afgewerkte studie niet meer wordt voorgelegd aan het brede publiek en onmiddellijk wordt aangewend als fundament voor besluitvorming van de Vlaamse Regering zonder enige vorm van inspraak, dit is totaal onaanvaardbaar. Het is aangewezen het plan MER eveneens aan inspraak onderhevig te stellen. Het plan-Mer (actualisatie Sigmaplan => veiligheid) is één van de drie steunpilaren van de ontwikkelingsschets 2010 naast toegankelijkheid en natuurlijkheid.

Gen/Pas
03/1107

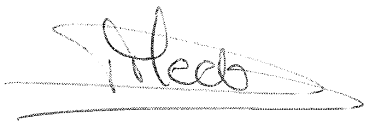
15 DEC. 2003

PL0003

Het maatschappelijk draagvlak is essentieel om een dergelijk grootschalig project te kunnen realiseren. Er is slechts één sleutelbegrip: "open communicatie met alle belangengroepen (gemeentebesturen, polderbestuur & wateringen, landbouworganisaties, recreatiesector, bedrijvensector, ...)".

Overtuigd u met deze gegevens van dienst te zijn, verblijf ik,

Hoogachtend.



Ingrid Meeus
Schepen Leefmilieu, Groenvoorziening en Landbouw

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 2 3 DEC 2003

65

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Afdeling Natuurlijke Rijkdommen en Energie

Gouverneur Roppesingel 25, 3500 Hasselt
tel. (011) 26 44 00 – fax (011) 26 44 22

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid
Cel Mer
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL

uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
AMINABEL/MER/PL0003/PVG/03/667	15AB3/MER/362	
vragen naar/email	**telefoonnummer**	**datum**
Bea Lebegge bea.lebegge@ewbl.vlaanderen.be	(011) 26 44 02	25 NOV. 2003

Betreft : Kennisgevinsdossier Plan-MER - Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium

Geachte heer,

In antwoord op uw bovenvermeld schrijven, vindt u hierbij de opmerkingen van de afdeling Natuurlijke Rijkdommen en Energie.

In het kennisgevingsdossier "Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium" wordt aangegeven dat bij de verruiming van de vaargeul 6 à 14 mio m³ bagger-specie zou vrijkomen. In eerste instantie zouden enkel de verschillende mogelijkheden voor het bergen (storten) van de baggerspecie onderzocht worden. Onderzoek naar het gebruik als secundaire grondstof dient evenwel eveneens voldoende aandacht te krijgen. Specie die voldoet aan de Vlarea-normen komt in aanmerking voor hergebruik als bodem of als niet-vormgegeven bouwstof en is aldus een volwaardig alternatief voor een primaire oppervlaktedelfstof. Hieraan wordt reeds aandacht geschonken in het voorontwerp Uitvoeringsplan Bagger- en Ruimingsspecie.

Het zou daarom zinvol zijn om te verwijzen naar het op 4 april 2003 goedgekeurde delfstoffendecreet. De doelstellingen van het beleid inzake ontginningen en het beheer van de oppervlaktedelfstoffen wordt weergegeven in dit decreet. Het decreet zal ondermeer toelaten de delfstoffenbehoefteplanning te structureren, een duurzaam beheer van de delfstoffenvoorraad te voeren en het gebruik van delfstoffen uit uitgegraven bodem en alternatieve materialen te bevorderen.

Gelet op het delfstoffendecreet zou ik willen aandringen om de bovengenoemde aspecten op te nemen binnen de plan-milieueffectenrapportage.

Hoogachtend,

ir. Eddy Leenders
ingenieur-diensthoofd

Geert
03/1058
- 1 DEC. 2003
PL0003

66

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 2 3 DEC 2003

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
afdeling ROHM - Oost-Vlaanderen
Monumenten en Landschappen
Gebroeders Van Eyckstraat 2-4-6, 9000 Gent
Tel. (09)265 46 18 – Fax (09)265 46 00
website: www.monument.vlaanderen.be

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid
Cel Mer
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 Brussel

Uw kenmerk	**ons kenmerk**	**Bijlagen**
AMINAL/MER/PL0003/PVG/03/667	DO000462/4695/LAN/14/JDC	
Vragen naar / e-mail	**Telefoonnummer**	**Datum**
Jean De Clippel jeanyves.declippel@lin.vlaanderen.be	(09) 265.46.12	25 november 2003

Betreft: **Kennisgeving Plan-m.e.r. - Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium.**

Geachte Heer,

In antwoord op uw schrijven van 12 november 2003, met referte AMINAL/MER/PL0003/PVG/03/667, aangaande de in rand vermelde aangelegenheid, heb ik de eer U onze opmerkingen met betrekking tot deze kennisgeving te laten geworden.

In de Kennisgeving wordt in hoofdstuk 2, pagina 12, vermelding gemaakt van studies, rapporten en beleidsplannen met een meer of minder juridische status die voorafgaan aan dit MER en zouden kunnen teruggevonden worden op de website van proses. Deze documenten konden evenwel niet teruggevonden worden op de betrokken website, waardoor het onmogelijk is om een goede inschatting te kunnen maken van de impact van deze basisdocumenten.

Een studie die ons wel bekend is, betreft de voorstudie "natuurontwikkelingsmaatregelen ten behoeve van de ontwikkelingsschets 2010 van het Schelde-estuarium" (p. 12). Deze studie omvat een sectorieel onderzoek, dat zich toespitst op natuurlijkheid (natuurontwikkeling), gekoppeld aan het veiligheidsaspect voor het estuarium.

Uit de lezing van deze studie blijkt dat deze weinig of geen rekening houdt met andere sectoren en aspecten, waaronder erfgoedzorg (monumenten, landschappen en archeologie).

R.O.H.M. Oost-Vlaanderen, Monumenten en Landschappen, uit dan ook haar bekommernis dat indien, de andere gebruikte documenten voor dit Mer, eveneens sectorieel werden opgesteld, een mogelijke overbelichting van het aspect natuur in het kader van dit Mer te verwachten is. Een mogelijke scheeftrekking van de resultaten op basis van dergelijke studies is dan ook niet uitgesloten.

Geerd
33/1057
- 1 DEC. 2003
PL0003

Het is dan ook primordiaal dat alle aspecten, welke in het Mer, onder de noemer overige disciplines gecatalogiseerd worden, minstens evenwaardig dienen onderzocht worden en opgenomen worden bij de afweging van de te ontwikkelen visies. De stelling in hoofdstuk 5, punt 5.2.5, pagina 32, dat de effecten op de overige onderzoeksdisciplines relatief beperkt zouden zijn, lijkt hierbij allerminst voorbarig te zijn getrokken (cf. "het totaalbeeld van het landschap kan beïnvloed worden").

Vanuit de sector monumenten en landschappen wordt dan ook de aandacht erop gevestigd dat de bestaande waarden, die voor haar sector, zowel kunnen bestaan uit historische (cultuurhistorische), natuurwetenschappelijk, esthetische als socio-culturele waarden, allen minstens even belangrijk en evenwaardig dienen bekeken te worden als de natuurwaarde die in het kader van dit Mer als een van de hoofdwaarden en doelstellingen belicht wordt.

Voor wat de beleidstoetsing in het kader van de landschappen (pagina 38) betreft, wordt tevens de aandacht gevestigd op de landschapsatlas en meer bepaald de ankerplaatsen. Vooruitlopend op het in de maak zijnde erfgoedlandschappendecreet (decretale bescherming van ankerplaatsen en erfgoedlandschappen), wordt er immers op gewezen dat dit decreet voorziet in de toepassing van het voorzorgsprincipe t.o.v. de administratieve overheid voor de aangeduide ankerplaatsen (cf. De landschapsatlas) en voorziet in een verbod om handelingen te stellen die een erfgoedlandschap (ankerplaatsen opgenomen in een ruimtelijk uitvoeringsplan of plan van aanleg), geheel of gedeeltelijk zouden vernietigen, of betekenisvolle schade zouden toebrengen. Vanuit het landschapsbeleid kunnen sommige vormen van natuurontwikkeling dan ook nefast zijn en afbreuk maken aan het doel om deze voor het landschapsbeleid belangrijke zones te vrijwaren.

De keuze voor locaties voor natuurontwikkeling moet dan ook weloverwogen worden en mag niet ten koste gaan van andere minstens even belangrijke waarden en sectoren.

Hoogachtend,

Namens de Vlaamse minister van
Binnenlandse Aangelegenheden,
Cultuur, Jeugd en Ambtenarenzaken

ar. Axel Verhulst
Adjunct van de directeur

67

Aan de organisatie van de
inspraakavond over het
Schelde - estuarium
Postbus 299
4600 AG Bergen op Zoom.

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 2 9 DEC 2003

Vlissingen 12-12-03

onderwerp: Tijdige sluiting van sluisdeur
oude Vissershaven en plaatsing
schotbalken (Koopmanshaven)
te Vlissingen.

Geachte dames/heren,

Ondergetekenden waren aanwezig op woensdag 26 november j.l. op de inspraakavond te Vlissingen. Vooral daar waar overstromings gevaar aan de orde werd gesteld had dit onze bijzondere belangstelling.
Gezien de complexiteit van dit onderwerp konden we hier niet uitvoerig op ingaan, vandaar deze schriftelijke aanvulling.
Ter informatie; eind jaren zeventig begin jaren tachtig waren wij als lid van het toenmalig comité "Behoud Vissers en Koopmanshaven" zeer nauw betrokken bij het streven naar behoud van deze monumentale (1443) havens.
Wij realiseerden ons zeer goed dat de veiligheid bij het tot stand komen van de Vissershaven niet in het geding mocht komen. Daarom adviseerden wij om deze haven in het stormseizoen (van half oktober tot half april) permanent gesloten te houden. Met betrekking tot de Koopmanshaven geldt dat de schotbalken gedurende die periode geplaatst zijn.
Verder adviseerden wij om in het zomerseizoen, wanneer de sluis open staat en de schotbalken verwijderd zijn, de sluis te laten sluiten door personeel van de grote sluizen te Vlissingen en de schotbalken te laten plaatsen door de regionale brandweer indien dit **noodzakelijk** zou blijken te zijn.
Ons advies m.b.t. het stormseizoen werd gehonoreerd, helaas was dit niet het geval met het advies buiten deze periode.
Op 28/29 augustus 1996 werd duidelijk dat e.e.a. niet goed geregeld was. De ambtenaar van het waterschap Zeeuwse Eilanden, belast met de sluiting van de sluis, werd nl. te laat gewaarschuwd toen een plotseling opstekende storm sluiting noodzakelijk maakte. Doordat de storm niet doorzette is e.e.a. goed afgelopen.
Van onze kant werd gepleit voor herziening van de procedure zoals door ons voorgesteld. Helaas werd hieraan geen gevolg gegeven maar werd als volgt gehandeld:
Er werd een zgn. niveau peilschaal geplaatst bij de sluis van de Vissershaven.
Aan deze peilschaal werd een zgn. *pieper* gekoppeld en deze moet een ambtenaar van het waterschap waarschuwen indien het "gevaarpeil" wordt bereikt.
Wij zijn zo vrij om dit als een *second best* oplossing te bestempelen , er kan nl. van alles gebeuren (pieper kapot, waar bevindt de ambtenaar zich ?, enz) hetgeen een tijdige sluiting in de weg staat.
Ook het tijdig plaatsen van de schotbalken is o.i. niet goed geregeld. Dit wordt nl. geregeld door de rijkswaterstaat en wel door inschakeling van een aannemersbedrijf.

Het behoeft geen betoog dat zo'n oplossing altijd meer tijd in beslag neemt als de door ons voorgestelde.
Kortom, als we ons realiseren dat klimaatsverandering tot gevolg heeft een minder voorspelbare weersverandering (ook in het zomerseizoen) en een stijging van de zeespiegel op langere termijn, dan mag men o.i. niet kiezen voor een second best oplossing.
Vooral m.b.t. Walcheren, een eiland wat geen slapersdijken kent, is het spreekwoord *een ketting is zo sterk als de zwakste schakel* in het bijzonder van toepassing.

Tenslotte; gelet op de wet op de waterkeringen van 21 december 1995 en gepubliceerd in de Staatscourant van van 1996 no 8 luidende:
Gedeputeerde Staten hebben het toezicht op alle primaire waterkeringen
lijkt het ons helder waar de verantwoordelijkheid ligt.
We zouden het dan ook toejuichen als men, gezien de veranderde omstandigheden, zich opnieuw zou beraden over de te volgen procedure.

Vertrouwend u voldoende te hebben geïnformeerd, verblijven wij

hoogachtend.

M.A. van Es
De Kempenaerstraat 13
4384 KA Vlissingen.

ir. N. Kloet
Badhuisstraat 55
4381 LN Vlissingen.

c.c. aan mevr. A. van Dok-van Weele (burgemeester van Vlissingen).

Gemeente Terneuzen

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 22 DEC 2003

Postadres: Postbus 35, 4530 AA Terneuzen
telefoon 0115-455 000, fax 0115-618 429
Bezoekadres: Oostelijk Bolwerk 4, Terneuzen
E-mail: gemeente@terneuzen.nl
Internet: www.terneuzen.nl

68

Bij beantwoording a.u.b. onderwerp, datum en kenmerk van deze brief vermelden.

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
t.a.v. de heer drs. H.H.P. van Zwam
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

uw brief van	: 13-11-2003
uw kenmerk	: ProSes/BM 00008767
ons kenmerk	: 22297
contactpersoon	: F.R.G.M. Steijaert
telefoon	: 0115 - 455402
fax	: 0115 - 618429
e-mail	: f.steijaert@terneuzen.nl
verzonden	: 19 DEC 2003

Terneuzen, 18 december 2003

Betreft: Kennisgeving Strategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium

Geachte heer Van Zwam,

Naar aanleiding van uw bovenvermelde brief en de bijgevoegde Kennisgeving Strategische Milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium waarin u ons uitnodigt een inspraakreactie terzake te geven, delen wij u mede dat wij graag van deze mogelijkheid gebruik wensen te maken. Wij hebben dan ook besloten de navolgende aspecten c.q. punten ten aanzien van de drie hoofdthema's (veiligheid, toegankelijkheid en natuurlijkheid) onder uw aandacht te brengen.

Veiligheid
Wij vragen ons af wat de gevolgen zijn van een eventuele volgende verdieping van de Westerschelde voor wat betreft externe veiligheid. Er dient inzichtelijk gemaakt te worden of en zo ja welke extra risico's hieraan voor o.a. de inwoners van Terneuzen zijn verbonden. Ingeval een dergelijke ingreep tot verslechtering leidt van de externe veiligheid heeft dat ook zijn weerslag op de bebouwingsmogelijkheden langs o.a. de Westerschelde. Een eventuele volgende verdieping c.q. verruiming van de Westerschelde mag geen negatieve invloed hebben op de veiligheid binnen onze gemeente. Voor ons is uitgangspunt, dat het (bereikte) veiligheidsniveau gehandhaafd blijft c.q. verhoogd wordt en dat verdieping niet mag leiden tot verslechtering van de veiligheid. Transport van ammoniak of brandbare gassen over de Westerschelde blijft een voortdurende bron van zorg en vraagt om hierop alert te blijven binnen de context van het aspect veiligheid. In weerwil van de steeds groter wordende containerschepen en dientengevolge de toename van het aantal TEU, vragen wij ons af of de veiligheid niet meer gediend is met het gebruik maken van transport middels de binnenvaart en/of het gebruik van de voorhavens.

Toegankelijkheid
In de Langetermijnvisie Schelde-estuarium (januari 2001) zijn streefbeelden opgenomen voor de lange termijn (2030) en worden er in dat kader maatregelen voorgesteld. In het Strategisch MER is vermeld, dat er overeenstemming dient te worden bereikt over de problemen die moeten worden aangepakt en dat het verwerven van draagvlak essentieel is. Het verkrijgen

van (maatschappelijk/bestuurlijk) draagvlak is moeilijk als niet voldoende inzichtelijk is waarom bepaalde maatregelen worden voorgesteld (en andere – niet bekende – maatregelen voorshands achterwege worden gelaten) en welke concrete doeleinden voor ogen staan. De plannen van de gemeente Terneuzen voor de recreatieconcentratie Braakman zijn in een context geplaatst. De plannen voor het gebied Braakman en omstreken zoals vervat in het Strategisch MER zijn niet in een context geplaatst en zullen onzes inziens nader onderbouwd dienen te worden. Bij het opstellen van de richtlijnen zal hiermee rekening gehouden dienen te worden.
Wij achten het aanbevelenswaardig om in het Strategisch MER aandacht te besteden aan de schaalvergroting van de (container)schepen in relatie tot de "capaciteit" van de Westerschelde. Een bijkomend aspect is de strikte vaarschema's van de reders. Terecht wordt in het Strategisch MER opgemerkt, dat door dergelijke ontwikkelingen de havens als multimodale knooppunten onder druk komen te staan om deze beleidsdoelstellingen te kunnen bereiken.. Wij vragen ons af of langzamerhand niet eens een limiet moet worden gesteld aan de diepgang van (container-)schepen voor wat betreft de Westerschelde. In het Strategisch MER wordt tenslotte ook al aandacht besteed aan de ontwikkeling van voorhavens in Vlissingen en Zeebrugge. In verband hiermede vragen wij ons af waarom Terneuzen niet in het Strategisch MER is opgenomen als potentiële locatie ten behoeve van voorhaven voor Antwerpen. Een voorhavenfunctie voor Terneuzen past naadloos in het streven om de zeehavens Rijn-Schelde-Delta hun internationale logistieke functie optimaal te laten vervullen.
In het Strategisch MER wordt opgemerkt, dat het gebied achter het sluizencomplex van Terneuzen (richting Gent) niet tot het "domein" hoort van de Ontwikkelingsschets. Wij zijn van mening, dat de Kanaalzone (Terneuzen-Gent) niet mag ontbreken in de MER en dat een mogelijke verbetering van de economische positie voor Antwerpen d.m.v. een eventuele nieuwe verdieping ook concrete mogelijkheden moet bieden voor de Kanaalzone.

Natuurlijkheid
De eventuele ontpoldering van de Braakman zal aanzienlijke consequenties hebben voor Dow Benelux N.V.. Reeds nu heeft Dow "aan den lijve kunnen ondervinden" wat de consequenties zouden kunnen zijn indien de Westerschelde definitief aangewezen wordt als Habitatgebied. Als de Braakman in de toekomst ontpolderd zou worden, zou het complex van Dow middenin een Habitatgebied komen te liggen. De economische gevolgen van een ontpoldering van de Braakman kunnen zeer groot zijn. Uw plannen voor grootschalige ontpoldering van de Braakman ontberen in relatie tot de belangen van Dow Benelux, de in de nabijheid van de Braakman gevestigde overige industrie (Logistiek Park en Mosselbanken) én de verdere industriële ontwikkelingen op de Westelijke Kanaaloever naar onze mening dan ook realiteitswaarde.

Uit de inhoud van de Kennisgeving hebben wij geconcludeerd, dat een eventuele grootschalige ontpoldering van de Braakman (2000 ha) kansen met zich mee brengt voor de natuur en recreatie. Hierbij willen wij toch enige kanttekeningen maken. Gewezen wordt op het feit, dat in het kader van deze grootschalige ontpoldering de ontpoldering van de kleinere Paulina- en Thomaespolder ook nodig is om een goede verbinding tussen de ontpolderde Braakman en de Westerschelde te verkrijgen, tenzij de Mosselbanken hiervoor gebruikt kunnen worden. Zoals hiervoor is aangestipt, achten wij uw wens om de Mosselbanken aan te wenden voor het realiseren van een verbinding terzake – in verband met de voorgenomen planontwikkeling voor deze locatie door Dow Benelux en Zeeland Seaports – niet realistisch en niet aanvaardbaar. Verder maken wij u er op opmerkzaam, dat o.a. in het kader van de planontwikkeling t.b.v. een Ontwerp-Tracébesluit voor aanpassing van Rijksweg N61 (Schoondijke-Hoek) een rapport is opgesteld inzake "Bereikbaarheid Dow-terreinen en

Logistiek Park" d.d. 6 mei 2003. Als oplossingsrichting voor de bereikbaarheid van deze complexen wordt gedacht aan de aanleg van een zgn. calamiteitenweg in een gebied, gelegen tussen de kern Biervliet en de recreatieconcentratie Braakman. Met betrekking tot de exacte locatie heeft vooralsnog nog geen besluitvorming plaatsgevonden. Aanleg van deze calamiteitenweg in de toekomst is noodzakelijk om te kunnen fungeren als vluchtroute c.q. aanvalsroute van of naar Dow voor het geval de hoofdroute naar Dow geblokkeerd is. In verband met het vorenstaande staan uw plannen voor ontpoldering van de Braakman haaks op het plan tot aanleg van de calamiteitenweg en zullen deze, in onze visie, nimmer op een harmonieuze wijze met elkaar "in verband gebracht kunnen worden".

Algemeen
Naar aanleiding van de Kennisgeving (en in samenhang met het bovenstaande) brengen wij onderstaand enkele punten onder uw aandacht die, naar onze mening, niet duidelijk zijn c.q. waarbij wij vraagtekens zetten.

Blz. 7 Anders dan bij veel zaken waarvoor een MER wordt doorlopen is hier het project niet duidelijk of concreet genoeg. "Het project" zijn eigenlijk de streefbeelden 2030. Wij stellen ons voor, dat die eerst duidelijker gekwantificeerd en gefaseerd moeten worden voordat u een MER kunt uitvoeren. Nu lopen compensatie en projecten door elkaar;
Blz. 8 Vermeld wordt dat de analyse van de uitspraak van de Raad van State over de Westerschelde Container Terminal (WCT) nog kan leiden tot verdere aanscherping van de probleemstelling. Wanneer wordt deze analyse afgerond en als dat leidt tot aanscherping van de probleemstelling, op welk moment kunnen we dan kennis nemen van de aangescherpte probleemstelling?
Blz. 9 Het lijkt ons beter om net als bij risicocontouren zones aan te wijzen met bijbehorende overstromingsnorm en deze te relateren aan de overstromingsschade op die plaats. Dan krijgt de secundaire waterkering ook weer betekenis;
Blz. 10 De haven van Terneuzen zou ook in het thema "Toegankelijkheid" betrokken moeten worden. En bij de variant "voorhavens" zou naast Vlissingen en Zeebrugge ook Terneuzen (en effecten op Gent) meegenomen moeten worden (zie ook blz. 18). Op zich is het al interessant om te zien welke ruimtelijke en infra-effecten dat zijn;
Blz. 11 De probleemstelling voor het thema "Natuurlijkheid"is niet voldoende kwantitatief: te weinig?, hoeveel te weinig dan? Zie ook opmerking bij blz. 12 Referentie natuurlijkheid;
-Bij de bepaling van de pakketten voor natuurontwikkelingsmaatregelen doet zich het probleem voor dat onduidelijk is waar men op langere termijn naar toe wil. Is dit het? Of komen er daarna om de 10 jaar weer dergelijke ingrepen? Waarom geen enkele uitspraak daarover? Zo ontstaat onduidelijkheid, vooringenomenheid en weerstand;
-Bij de beoordeling van de beide pakketten dient ook de vervolgvraag beantwoord te worden: is de keuze voor A of B nogmaals te herhalen over 1 of 2 decennia of niet, of kunnen we nu A doen en over 10 jaar ook B? Betekent grootschalig ontpolderen dat volgende ingrepen ook in dat gebied plaats vinden?
-Op blz. 23 ontbreken de effecten op industrie/bedrijvigheid en infrastructuur. Met name de ontwikkelingsmogelijkheden van al deze sectoren zal (ingrijpend) wijzigen;
-Op blz. 24 bij beoordelingscriteria toevoegen: economische vitaliteit en mobiliteit/infrastructuur. Laten we zeggen: in vergelijking tot streefbeeld zeeLAND 2030. Op zich valt dat nu onder gebruikswaarde gebied, maar beter is om het afzonderlijk te benoemen omdat het "gebiedsoverstijgend"is. Ook moet in beeld worden gebracht of de maatregelen "herhaalbaar"zijn of dat dit een eindstadium is;
-Op blz. 31 bij onderzoeksclusters: ook onderzoek naar effecten "economie en infrastructuur";

-Op blz. 40 staat onderzoek beschreven naar woon- en leefmilieu. Dit is alleen vertaald naar "gezondheid en fysiologie". Ook woonmilieu's en leefbaarheidseffecten dienen in beeld te worden gebracht;
Op blz. 41: ook de ruimtelijke en economische effecten van het voorhavens-alternatief, inclusief de rol van Terneuzen dienen in beeld te worden gebracht. Dat zou namelijk wel eens concurrerend kunnen zijn!! Eigenlijk zou dit ook allemaal in de MKBA-rapportage thuis horen, maar beter is om het hier te doen zodat u project-alternatieven scherper krijgt;
-De optellingen op blz. 63 kloppen niet. Tenminste niet in onze kolom 02;
-Op blz. 45 zijn de gemeentegrenzen van vóór de gemeentelijke herindeling per 1 januari 2003 nog aangegeven;
-Op blz. 46 (schema projectorganisatie) is het Overleg Adviserende Partijen (OAP) opgenomen in de projectorganisatie: wij stellen onze vraagtekens of het OAP voldoende representatief is?
-Op blz. 65: wel een sterretje bij externe veiligheid en landschap (=ruimte-effecten) en twee sterretjes bij landschap/ruimte als gevolg van transporttoename (=expansie Antwerpen);
-Bij voorhavenontwikkeling op blz. 66: er zijn meer effecten te verwachten (en te rapporteren) dan aangegeven: meer sterretjes plaatsen dus;
-Bij bijlage 12, blz. 94: betekenis X en O ontbreekt;
-Bij gebruikswaarde gebied (blz. 95) ontbreekt economische bruikbaarheid/neveneffecten.

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders van Terneuzen,

secretaris,

F.M.L. Lauret RA

burgemeester,

J.A.H. Lonink

69

Gedeputeerde Staten

Provincie Zeeland

Provinciehuis Abdij 6 Middelburg Postadres: postbus 6001 4330 LA Middelburg
telefoon (0118) 63 10 11 fax (0118) 62 69 49

bericht op brief van: -
uw kenmerk: -
ons kenmerk: 0311347/31/51
afdeling: ruimtelijke ontwikkeling
bijlage(n): -
behandeld door: A.P. Feijtel
doorkiesnummer: 0118-631911
onderwerp: inspraakreactie op de Kennisgeving Strategische MER Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
t.a.v. ProSes
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
ingekomen: 22 DEC 2003

verzonden: 19 DEC 2003

Middelburg, 9 december 2003

Geachte heer, mevrouw,

U hebt ons uitgenodigd om gebruik te maken van de mogelijkheid tot inspraak op de Kennisgeving Strategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium.

In deze Kennisgeving beschrijft u de zaken waar u aandacht aan besteedt en de wijze waarop u dit doet bij de voorbereiding van de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium. Dit betekent dat de uitkomst van uw voorbereidingen nu nog niet bekend kunnen zijn, laat staan dat er reeds concrete projecten zijn aangewezen. Onze reactie kan om die reden niet meer zijn dan een voorlopige.
Naar aanleiding van de Kennisgeving gaan wij in op de onderwerpen "integrale afweging, havenontwikkeling en de Overschelde".

Voor ons weegt het zwaar dat de voorstellen op de drie afzonderlijke aspecten, te weten toegankelijkheid, veiligheid en natuurlijkheid, slechts gelden als bouwstenen ten behoeve van de integrale afweging in de Ontwikkelingsschets 2010. Essentieel is dat integrale afweging niet alleen plaatsvindt vanuit het perspectief van de (Wester)Schelde en de daaraan gekoppelde belangen (natuurlijkheid, veiligheid en toegankelijkheid), maar ook vanuit het Zeeuwse perspectief in brede zin. Integraliteit die uitsluitend bestaat uit een achterliggende afweging tussen natuurlijkheid, veiligheid en toegankelijkheid van de (Wester)Schelde gaat immers haast per definitie voorbij aan een algemeen maatschappelijk afwegingsperspectief van waaruit Zeeland de belangen van de (Wester)Scheldeproblematiek benadert.
En het spreekt voor zich dat integrale afweging ook van groot belang is zodra de projecten concreter worden. Burgers, bedrijven en overheden zullen dan ook bijvoorbeeld hun economische belangen in die integrale afweging willen herkennen. Te denken valt dan aan de belangen van het toerisme, de landbouw en de visserij, alsook aan de risico's van scheepsrampen. Wij vragen ons af of deze integrale afweging mogelijk is met de door u gehanteerde methodiek.

Wij hebben er kennis van genomen dat mede als gevolg van de WCT-uitspraak voor de Raad van State de voorhavenontwikkeling is toegevoegd als een te onderzoeken alternatief voor de verruiming van de Westerschelde. Wij dringen aan op afstemming tussen uw onderzoek en ons WCT-onderzoek. Wij beseffen dat beide onderzoeken hun eigen betekenis hebben. Toch zou het goed zijn als de aannames van de

SAG0024

twee studies dezelfde zouden zijn. Het traject van het WCT-onderzoek ziet er aldus uit:
* Analyse dossier WCT vindt nu plaats.
* Aan de hand van rapportage zullen PS op 13 februari 2004 debatteren en een besluit nemen over het al dan niet voortzetten van het WCT-project.

Over de effecten van de Overschelde op de Oosterschelde is nog weinig bekend. In dit stadium volstaan wij met het uitspreken van het vermoeden dat de aanleg van een Overschelde moeilijk is te verenigen met ons beleid ten aanzien van de Oosterschelde en de Delta als geheel. Wij vragen ons af hoe met de mogelijk negatieve effecten om wordt gegaan in de voorbereiding op de Ontwikkelingsschets 2010.

Wij verzoeken u bovenstaande te betrekken bij het formuleren van de richtlijnen ten behoeve van het Strategisch MER van de Ontwikkelingsschets 2010.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten,

, voorzitter

, secretaris

70

GEMEENTE VLISSINGEN

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 22 DEC 2003

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
t.a.v. ProSes
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

19 DEC. 2003

UW BRIEF VAN	UW KENMERK	ONS KENMERK	DATUM
13 november 2003	ProSes/BM 00008773	GG/mi/ 14621	17 december 2003
BEHANDELD DOOR	BEZOEKADRES	TELEFOON	BIJLAGEN
mr. J. Piersma	Glacisstraat 165	0118-487491	

ONDERWERP
Inspraakreactie
"Kennisgeving Strategische Milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium"

Geachte heer, mevrouw,

In uw brief van 14 november 2003 heeft u ons uitgenodigd gebruik te maken van de mogelijkheid tot het maken van bemerkingen op de "Kennisgeving" van de Strategische Milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium" (s-MER). Van deze mogelijkheid maken wij graag gebruik.

In de Kennisgeving maakt u bekend dat, ter voorbereiding van van de opstelling van de Ontwikkelingsschets 2010, er een onderzoek wordt gestart naar de gevolgen van mogelijke ontwikkelingen voor het Schelde-estuarium. U geeft daarbij aan welke maatregelen en effecten zullen worden onderzocht in de s-MER en op welke wijze dat zal worden gedaan. Het s-Mer beslaat daarbij diverse milieuaspecten en gaat de effecten na op o.a. bodem, water, natuur, landschap, geluid, woon- en leefmilieu, ruimtelijke ordening en mobiliteit. Omdat het aanwijzen van concrete projecten thans niet aan de orde is, kan onze reactie voor dit moment niet meer zijn dan een voorlopige.

Zoals in de Kennisgeving wordt aangeven zal de Ontwikkelingsschets 2010 dienen te bestaan uit een samenhangend pakket van maatregelen en projecten voor het Schelde–estuarium. Deze maatregelen zullen met name gericht zijn op het garanderen en verbeteren van de veiligheid, de toegankelijkheid van de Scheldehavens en de natuurlijkheid van het estuarium. Wij hechten daarbij in het bijzonder aan het uitgangspunt, dat de Ontwikkelingsschets 2010 gebaseerd dient te zijn op een integrale afweging van de hiervoor genoemde thema's, die daartoe als bouwstenen kunnen worden beschouwd. Daarbij plaatsen wij de kanttekening, dat die noodzakelijke integrale afweging mogelijk op gespannen voet kan komen te staan met het eveneens gehanteerde uitgangspunt van optimalisatie van de afzonderlijke thema's. Belangrijke vraag daarbij of ProSes met de voorgestelde

POSTBUS 3000, 4380 GV VLISSINGEN TELEFOON 0118-487000 EMAIL GEMEENTE@VLISSINGEN.NL
FAX 0118-410218 BANKRELATIES: ABN/AMRO 48 43 25 450 BNG 28 50 08 889

70

methodiek de wegingsfactoren op objectieve kan bepalen en daarmee prioriteiten kan stellen, gelet op de vele verschillende en vaak strijdige maatschappelijke en economische belangen.

Ter verduidelijking willen wij in dit geval wijzen op het feit, dat de uitwerking van keuzen binnen het Sigmaplan niet op tijd gereed zal zijn om in de Ontwikkelingsschets te worden meegenomen. Dit heeft onder meer impact op het Natuurontwikkelingsplan, omdat niet precies kan worden aangegeven welke gebieden een natuurbestemming moeten krijgen. Daarnaast ligt er een belangrijke relatie met de te beschouwen Overschelde. Ook hier dringt de vraag zich op of een integrale afweging binnen de op te stellen Ontwikkelingsschets op deze wijze kan worden gemaakt.

In aanvulling hierop willen wij benadrukken dat de te kiezen maatregelen en projecten realistisch en haalbaar dienen te zijn. In dit verband verwijzen naar het Natuurontwikkelingsprogramma Westerschelde, dat in 1998 is vastgesteld voor de compensatie van de schade van de tweede verruiming en sindsdien voor het overgrote deel wacht op uitvoering.

U hebt aangegeven dat, in verband met de uitspraak van de Raad van State omtrent de Westerschelde Container Terminal (WCT), de mogelijkheden voor het ontwikkelen van zogenoemde voorhavens mee worden genomen in de te onderzoeken alternatieven voor een eventuele verruiming van de Westerschelde. Wij achten het van belang dat uw onderzoek, voor zover het betreft de aannames en uitgangspunten, in voldoende mate wordt afgestemd met het lopende onderzoek van Gedeputeerde Staten van de provincie Zeeland naar de haalbaarheid van de WCT.

Wij verzoeken u onze opmerkingen te betrekken bij het opstellen van de richtlijnen voor de s-MER van de Ontwikkelingsschets 2010.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Vlissingen,
de secretaris, de burgemeester,

mr. A.L. Pronk, A. van Dok-van Weele

71

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 23 DEC 2003

GEMEENTE VEERE

VERZONDEN 22 DEC. 2003

Verkeer en Waterstaat
t.a.v. ProSes, de heer Coosen
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

datum : 18 december 2003
uw brief d.d. : 13 november 2003
uw kenmerk : ProSes/BM 00008769
ons kenmerk : 03 M. 12300
behandeld door : Rob Loos
doorkiesnummer : 0118-555463
afdeling : Milieu

onderwerp: Inspraakreactie op Strategische milieueffectenrapportage ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium

Beste heer Coosen,

Op 13 november jl. hebben wij van u de Kennisgeving strategische milieueffectenrapportage ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium ontvangen. Graag maken wij van de gelegenheid gebruik om een inspraakreactie bij u in te dienen.

Een belangrijk onderdeel van het plan is verbreding en verdieping van de vaargeul van de Westerschelde. Deze verbreding en verdieping kan voor een verbetering van de vaarweg zorgen. Ook garandeert deze de toegankelijkheid van de Scheldehavens. Uit het rapport blijkt dat schepen met een grotere diepgang en hogere snelheid van de Westerschelde gebruik kunnen maken. Dit alles heeft tot gevolg dat een grotere golfslag naar de kust toe zal plaatsvinden.

De gemeente Veere heeft aan de Westerschelde een groot aantal hectare strand liggen. Dit strand verkeert in een goede staat en is een belangrijke toeristische trekpleister. Door de grotere golfslag op de kustlijn, als gevolg van de toenemende intensiteit van de scheepvaart, is het niet uit te sluiten dat de stranden versneld afkalven. Om hetzelfde kwaliteitsniveau aan onze gasten te kunnen blijven bieden moeten de stranden vaker worden opgehoogd.

Gemeente Veere wil de garantie, als tot uitdieping van de Westerschelde wordt besloten, dat het strand op het zelfde kwaliteitsniveau blijft. Gemeente Veere zal dan ook bij voorbaat een schadeclaim neerleggen bij RWS als gevolg van eventuele schade door afkalving.

Wij vragen u met deze inspraakreactie in de verdere procedure rekening te houden. Heeft u nog vragen? Neem dan gerust contact op met Rob Loos, zijn telefoonnummer is 0118-555463. Hij staat u graag te woord.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Veere,
de secretaris, de burgemeester,

correspondentie-adres:
Postbus 1000
4357 ZV Domburg

tel.: 0118-555444
fax: 0118-555433
e-mail: gemeente@veere.nl

bng: 285074571
postbank: 132190

bezoekadres:
Traverse 1
Domburg

GEMEENTE REIMERSWAAL

Oude Plein 1
Postbus 70, 4416 ZH Kruiningen
Telefoon: (0113) 395 000
Telefax: (0113) 395 333
BNG 28 50 07 165
Postbank 51 335
internet: www.reimerswaal.nl
e-mail: gemeente@reimerswaal.nl

72

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
ProSes
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 19 DEC 2003

Uw brief van	: 13 november 2003	Contactpersoon	: ing. D. Visser	Ons kenmerk	: 03.012512
Uw kenmerk	: ProSes/BM 00008773	Telefoon	: (0113) 395 240	Casenummer	: 03.006567
		Telefax	: (0113) 395 338	Bijlagen	:

Onderwerp : inspraakreactie over de "Kennisgeving strategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium"

VERZONDEN 18 DEC. 2003

Kruiningen, 16 december 2003

Geachte mevrouw, heer,

Op 14 november 2003 ontvingen wij uw uitnodiging om gebruik te maken van de mogelijkheid tot het maken van opmerkingen op de Kennisgeving Strategische milieueffectenrapportage (S-MER) Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium. Van deze inspraakgelegenheid maken wij graag gebruik. Om te kunnen reageren binnen de gestelde termijn is deze voorlopige reactie door ons college opgesteld, nog zonder consultatie van de gemeenteraad. Volgens planning zal de raad in januari 2004 over dit onderwerp een standpunt innemen. Hierover zullen wij u informeren in de vorm van een definitieve reactie.

In de Kennisgeving maakt u bekend welke maatregelen en effecten zullen worden onderzocht in de S-MER, dit ter voorbereiding van de opstelling van de Ontwikkelingsschets 2010. In de S-MER worden alleen diverse milieuaspecten bekeken waarbij effecten op o.a. bodem, water, natuur, landschap, geluid, lucht, woon- en leefmilieu, ruimtelijke ordening en mobiliteit worden nagegaan. Een keuze in concreet uit te voeren projecten is thans niet aan de orde. Onze inspraakreactie kan daarom slechts een voorlopige zijn en is opgebouwd uit een aantal opmerkingen, vragen en aandachtspunten.

Voor ProSes is uitgangspunt het streefbeeld van de Lange termijnvisie Schelde-estuarium (LTV) met bijbehorende kenmerken. Om drie redenen wordt gewerkt aan een integraal plan voor het Schelde-estuarium, te weten: de veiligheid, toegankelijkheid en natuurlijkheid. Deze drie items dragen bij optimalisatie een zekere strijdigheid in zich mee. Wij zijn benieuwd welke prioritering vanuit ProSes wordt neergelegd op basis waarvan op dit moment al onder het item natuurlijkheid meer ruimte voor de rivier en natuur wordt geëist, ongeacht verdieping. Wij vragen ons tevens af of het ambitieniveau om te komen tot het benoemde streefbeeld, wat hoger is dan het bestaande niveau, niet te hoog is gegrepen.

Het studiegebied beperkt zich primair tot de Boven- en Beneden Zeeschelde en de Westerschelde tot de lijn Vlissingen-Breskens. Wij vinden dat, waar relevant, het studiegebied moet worden uitgebreid met name met de Voordelta en de overige Deltawateren. Mogelijk ontstaan

hierdoor win-win situaties onder andere bij het vinden van stortlocaties voor baggerspecie, het zandhongerprobleem in de Oosterschelde, het verwezenlijken van de Integrale Visie Deltawateren en het Kierbesluit en bijvoorbeeld bij mitigatie en compensatie in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn.

In de S-MER wordt in het kader van toegankelijkheid verruiming van de vaarweg versus het ontwikkelen van voorhavens beschouwd. Indien de uitkomst zal zijn dat verdere verdieping niet mogelijk blijkt, zal dit er dan toe leiden dat dan automatisch gekozen wordt voor voorhavenontwikkeling? Voorts zijn wij van mening dat bij het beschouwen van milieueffecten bij het ontwikkelen van voorhavens aandacht moet worden besteed aan de achterlandverbindingen.

Bij de te beschouwen milieueffecten van de scheepvaart wordt gesteld, dat deze wel zullen worden onderzocht, maar dat normstelling ontbreekt. Wij pleiten voor minimalisatie van emissie door de scheepvaart en derhalve voor normstelling. Dit ter bevordering van zowel de water- als luchtkwaliteit, het beperken van het geluidsniveau en de (geur)hinder. Op deze wijze kan ook een betere kwantificering worden gegeven van de effecten.

Op pagina 32 van de Kennisgeving wordt gesproken over de gezondheidstoestand van onze burgers en bewoners. Overstromingsrisico, veiligheid, bereikbaarheid en wijziging in het uitzicht op het landschap zijn hiervoor mede bepalend, evenals de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Al deze factoren zijn medebepalend voor de psychosomatische toestand en de gebiedsbeleving van bewoners. Dit vertaalt zich weer in de gezondheidstoestand. Onduidelijk is in de beschrijving van methode van onderzoek en toetsing op pagina 40 of deze factoren ten volle worden meegenomen.

Wij zijn van mening dat bij de te beschouwen Overschelde nadere aandacht dient te worden besteed aan de relatie met het Sigmaplan. Hierbij dient de vraag te worden gesteld en beantwoord wat een lager veiligheidsniveau in Vlaanderen (en dus meer opvang van water in het achterland) voor ons en voor de noodzaak tot aanleg van een Overschelde zal betekenen. Is het mogelijk bij optimalisatie van het Sigmaplan de Overschelde te laten vervallen en wat worden dan de toekomstige waterpeilen.

Wij attenderen u erop dat bij de meest westelijke variant van een Overschelde bij Kruiningen in de Oosterschelde een groot aantal economisch waardevolle oester- en mosselpercelen verloren dreigen te gaan. De Oosterschelde is als Nationaal Park een erkend natuurgebied met een prominente aanwezigheid van schelpdiercultures. In geval van een Overschelde vinden wij dat in de S-MER duidelijkheid moet worden verschaft wat de effecten zijn op deze schelpdiercultures, de woonfunctie van het gebied en de stabiliteit van de dijken. Bij het benutten van de bergingscapaciteit in de Oosterschelde door middel van een eventuele Overschelde gaat dit in concurrentie met bergingscapaciteit voor water uit Rijn en Maas in het kader van Ruimte voor de rivier. Dit aspect dient tevens worden meegenomen.

In de Kennisgeving wordt op geen enkele wijze ingegaan op de effecten in de vorm van kwelstromen aan de landzijde, die bepaalde maatregelen zoals verdieping of ontpoldering kunnen veroorzaken. Naar onze ervaringen met de kanaalverbreding van het Kanaal door Zuid-Beveland kunnen deze zeker optreden. Een beschrijving van dergelijke effecten in de S-MER achten wij gepast.

In het kader van veiligheid tegen overstromen wordt een relatie gelegd tussen de zeespiegelstijging en de te beschouwen nut en noodzaak van een Overschelde. De te beschouwen tijdsperiode van de LTV is 30 jaar, die van zeespiegelrijzing 200 jaar. Om tot een goede integrale afweging te kunnen komen dienen de tijdschalen gesynchroniseerd te worden. De te beschouwen verdieping gaat uit van het streefbeeld 2030 en komt uit op een getij-onafhankelijke vaart van schepen tot een diepgang van 13.10 meter minus GLLWS. Dit is inclusief de kielspeling 14,70 meter en onder bijtelling van een gemiddelde overdiepte (maximaal 0,70 meter) bij het

baggeren komt dit op precies 15,00 meter. Omdat er bij zeespiegelrijzing een doorkijk gemaakt wordt voor de veel langere termijn zou het zinvol kunnen zijn om ook voor de langere termijn een doorkijk te maken voor een mogelijke nieuwe verdiepingsronde. Concreet is de vraag: mogen we na 2030 een volgende verdiepingsronde verwachten en wat zullen dan de effecten zijn?

Voorts wordt gemist wat de impact van de Kaderrichtlijn Water vanuit het stroomgebied van de Schelde op het Schelde-estuarium zal zijn. De waterkwaliteit van de rivier is mede afhankelijk van het bovenwater en dus van de lozingen in Frankrijk en in België. Onderzocht dient te worden wanneer het verantwoord is om Deltawateren in het riviersysteem op te nemen. Ook hier ligt in het geval van een Overschelde naar onze mening een te onderzoeken relatie naar de beheersbaarheid van de waterkwaliteit in de Oosterschelde. Met name gaat onze zorg hier uit naar de (economische) gevolgen voor de schaal- en schelpdierencultures.

De waterkwaliteit brengt ons tevens tot de opmerking dat huidige problemen in het Volkerak-Zoommeer mede tot gevolg kunnen hebben dat het karakter van de Westerschelde verandering zal kunnen ondergaan door de extra spui vanuit de genoemde wateren via de Bathse spuisluis. Onder meer zullen de zoet/zout gradiënten worden beïnvloed. De gevolgen en effecten hiervan dienen in de S-MER te worden meegenomen.

Ten slotte zijn wij van mening dat bij het opstellen van de Ontwikkelingsschets 2010 en dus ook bij de bouwsteen S-MER moet worden gestreefd naar realistische oplossingen en maatregelen. Hierbij speelt uiteraard de factor financiering een rol. Hierbij zou mede in beschouwing moeten worden genomen het veroorzakerbeginsel en de trits belang – betaling – zeggenschap. Het huidige economische klimaat zal ertoe leiden dat met de grootst mogelijke zorgvuldigheid zal moeten worden gezocht naar de minst dure, maar wel meest duurzame oplossing voor het Schelde-estuarium.

Wij verzoeken u het bovenstaande te betrekken bij het opstellen van de richtlijnen voor de Strategische milieueffecten rapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium. Voor eventueel gewenste nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer Visser van de afdeling Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling. Hij is bereikbaar onder het in het briefhoofd vermelde doorkiesnummer.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Reimerswaal

P. van Strien
secretaris

A. Verbree
burgemeester

73

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
AMINAL - Afdeling Algemeen Milieu- en natuurbeleid - Cel MER
Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium
Koning Albert II laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL

Inspraak in
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 2 3 DEC 2003

Geachte,

In de kennisgeving wordt gestipuleerd dat alle waterkeringen langsheen de Westerschelde in Nederland op dit moment voldoen aan de wettelijke norm van 1/4.000 jaar. Dit is echter niet correct. Momenteel gebeuren nog steeds dijkverhogingen en -versterkingen die de wettelijke norm gehanteerd in Nederland nastreven. Deze werken worden trouwens uitgevoerd zonder de wettelijk verplichte grensoverschrijdende milieueffectenrapportage. Deze werken hebben trouwens wel degelijk negatieve effecten voor wat de veiligheid tegen overstromingen op Vlaams grondgebied betreft omdat het risico aldaar toeneemt onder invloed van de Nederlandse dijkverstevigingswerken. Aangezien deze Nederlandse dijkverstevigingswerken nog ettelijke jaren zullen doorgaan lijkt het me opportuun om deze lacune in te vullen via de SMER in het kader van de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium.

In de kennisgeving wordt de Overschelde aangegeven als een project in het kader van veiligheid tegen overstromingen. Alle mogelijke ingrepen dienen echter te kaderen in het streefbeeld 2030. Vanuit dit streefbeeld dienen de projecten naar voor geschoven te worden. Een Overschelde dient in eerste instantie bekeken te worden of deze een belangrijke bijdrage kan leveren aan het streefbeeld waar duurzame ontwikkeling centraal staat. Duurzame ontwikkeling wil zeggen dat het systeem ook voor de toekomstige generaties bruikbaar moet zijn. Herstelmaatregelen zijn dan ook cruciaal. Wat de Oosterschelde betreft, waar tal van problemen zich stellen na de afsluiting ervan door de Oosterscheldekering in 1986, kan de Overschelde bij dagdagelijks gebruik tegemoet komen aan dat principe. Hiernaast kan in extreme omstandigheden een bijdrage geleverd worden op het vlak van veiligheid tegen overstromingen. Een gedetailleerder onderzoek dan nu is voorzien naar de milieueffecten op de Oosterschelde bij dagdagelijks gebruik is dan ook noodzakelijk.

Hoogachtend,

Geert

- 1 DEC. 2003
PL0003

74

2003-12-19

GEMEENTE BEVEREN

dienst milieubescherming

Stationsstraat 2, 9120 Beveren

Tel. 03 750 14 80 Fax 03 750 14 99 PCR 000-0019956-71

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Afdeling Algemeen Milieu en Natuurbeleid
Cel MER
Koning Albert II laan 20 bus 8
1000 - Brussel

uw brief van:	ons kenmerk:	contactpersoon:
12.11.2003	EJ/2003/1412	ir. Eddie Joosen
uw kenmerk:	dienst:	rechtstreeks nummer:
PL0003/PVG/03/665	Milieubescherming	03 750 14 80

Betreft: opmerkingen kennisgeving strategische MER Ontwikkelingsschets 2010 – Schelde-estuarium – (Projectbureau Proses)
dossiernummer PL0003

Geachte mevrouw, geachte heer

Hierbij laten wij u de opmerkingen geworden van ons bestuur inzake het kennisgevingsdossier voor de strategische MER Ontwikkelingsschets 2010 –Schelde-estuarium :

1. De potentiële overstromingsgebieden op ons grondgebied bevinden zich in een zone waarop als gevolg van de havenontwikkeling een zeer zware druk rust op de landbouw. Het bijkomend belasten van de landbouwsector in deze zone met grootschalige overstromingsgebieden en/of met andere ingrepen is onverantwoord. Wij willen er de aandacht op vestigen dat de procesgerichte maatregelen welke in het kader van deze ontwikkelingsschets naar voor worden geschoven merkelijk verder gaan dan deze welke bij de kennisgeving van het Sigmaplan worden aangehaald.
   Absolute voorrang dient gegeven aan duurzame alternatieven die ook respect opbrengen voor de huidige grondeigenaars en gebruikers.
2. Binnen het MER dient een gedetailleerde studie te worden uitgewerkt op het vlak van de financiële implicaties die het gevolg zullen zijn van de aanleg van overstromingsgebieden. Deze studie dient alle aspecten in rekening te brengen: onteigening, oogstverliezen, aanpassing van omliggende afwateringssystemen, aanleg van bijkomende weginfrastructuur nodig om de landbouwpercelen binnen ringdijk bereikbaar te houden,... Dergelijk financieel totaalbeeld dient in detail getoetst aan een maatschappelijke kosten-baten-analyse.
3. Binnen het MER dienen de effecten te worden onderzocht m.b.t. de instroom van verontreinigende substanties in de potentiële overstromingsgebieden. Bodemkwaliteitsverlies en verzilting dienen mee in rekening gebracht te worden. Deze problematiek sluit bovendien aan bij het aspect natuurlijkheid.
4. Het aspect veiligheid tegen overstromingen dient absolute prioriteit te krijgen.
5. Het aspect externe veiligheid (aangehaald bij de probleemstelling "toegankelijkheid") hoort niet thuis binnen een studie die een lange termijnvisie beoogt. De problematiek rond transporten van gevaarlijke stoffen, in het bijzonder giftige gassen, over de Schelde is een zaak die bij hoogdringendheid moet worden behandeld. De individuele risicocontouren die dergelijke transporten met zich meebrengen zijn voldoende gekend. Veiligheidsmaatregelen dringen zich op dit vlak dan ook onmiddellijk op.

eert/Pascal
1/0024
5 JAN. 2004
L0003

6. De effecten van verbeteringswerken aan de bestaande overstromingsgebieden dienen in detail te worden onderzocht m.b.t. het verhoogde bergingsvermogen van de stroom.
7. Ons gemeentebestuur wenst nauw te worden betrokken bij de maatschappelijke afweging van de verschillende alternatieven indien deze impact hebben op ons grondgebied.
8. Potentiële projecten dienen onderzocht op hun mogelijkheden op recreatief vlak.
9. De complexiteit van de studies die momenteel lopen i.v.m. deze problematiek is groot. De samenhang tussen de verschillende studies is niet altijd evident. De korte beoordelingstermijnen zorgen ervoor dat overleg en samenspraak tussen de verschillende betrokken partijen onmogelijk wordt. Het is dan ook wenselijk dat een duidelijk overzicht wordt uitgewerkt m.b.t. de samenhang tussen de onderscheiden studies.

In bijlage zijn tevens de opmerkingen van derden gevoegd welke ons werden overgemaakt in de loop van de periode waarbij het dossier in casu ter inzage van de bevolking werd gelegd. (opmerking van de heer Ferdinand De Bondt, eresenator, Pr. Jos. Charlottelaan 31 te 9100 - Sint Niklaas).

Zie voor deze bijlagen nieuwe registratienummer 88

Met de meeste hoogachting

namens het college van burgemeester en schepenen

de secretaris

Jan Noppe

bijlagen: 1

de burgemeester

François Smet

KNOKKE-HEIST

Milieudienst

Uw brief van:
Uw kenmerk:
Ons kenmerk: MV
Bijlage(n):
Contactpersoon: Marleen Vandewalle
milieuambtenaar
050/630.197

75

Aangetekend
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
AMINAL – Afdeling Algemeen Milieu- en natuurbeleid – Cel MER
Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium
Koning Albert II laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL

Knokke-Heist, 2003-12-16

Plan-MER – Opmerkingen inzake het Kennisgevingdossier

Geachte heer,

Het College van Burgemeester en Schepenen heeft het kennisgevingdossier inzake het strategisch MER Schelde-estuarium met aandacht doorgenomen.

Wij realiseren ons dat in deze fase van het proces het nog onduidelijk is welke maatregelen er uiteindelijk zullen voorgesteld worden. Desalniettemin zijn wij bezorgd omtrent de gevolgen die aan het thema's natuurlijkheid en toegankelijkheid kunnen gekoppeld worden: het bestuur staat negatief tegenover een eventuele inpoldering en kijkt uit naar de impact van de maatregelen op het Natuurcentrum 't Zwin en de voorstellen inzake realisatie van habitats en de eventuele uitbreiding in de haven van Zeebrugge.

Wij verzoeken u ons op de hoogte te brengen van de evolutie van dit dossier en zouden graag als gesprekspartner fungeren gedurende de verdere onderzoeksfase.

Hoogachtend,

Marc Verhaeghe
Secretaris

GEMEENTEBESTUUR KNOKKE-HEIST · PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

Schepen Piet Denorme
Gemachtigde Schepen
(art. 110 van de Nieuwe Gemeentewet)

Geert / Pascal
04/0024

- 5 JAN. 2004

L0003

Bijlage:
Kopie: dhr. Mares, Provincieraadslid West-Vlaanderen

Gemeentebestuur Knokke-Heist
Alfred Verweeplein 1, B-8300 Knokke-Heist • tel. 050 630100 • fax 050 630159
e-mail: knokke-heist@knokke-heist.be • website www.knokke-heist.be

Vlaams Economisch Verbond vereniging zonder winstoogmerk

kopien naar WS

69

76

Cel MER-Ontwikkelingsschets
2010 Schelde-Estuarium
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid
Koning Albert II laan 20 bus 8

1000 Brussel

Antwerpen, 11 december 2003
JG/mv

Geachte,

Graag wil ik u enige algemene bedenkingen overmaken m.b.t. het kennisgevingsdossier SMER Ontwikkelingsschets Schelde-Estuarium. In bijlage vindt u meer gedetailleerde bemerkingen, mede in overleg met het Havenbestuur Antwerpen.

Schelde-verdieping is voor Vlaanderen cruciaal om zijn rol als logistieke draaischijf te blijven spelen. Het uit- of afstellen van dit project heeft zeer grote negatieve sociaal-economische gevolgen. Niet alleen rechtstreeks in termen van werkgelegenheid en toegevoegde waarde, maar ook onrechtstreeks door gemiste bijkomende werkgelegenheid en toegevoegde waarde. In de SMER-varianten die worden bestudeerd dient dergelijke analyse integraal meegenomen te worden om een faire vergelijking te kunnen maken tussen bijvoorbeeld het nul-alternatief en het door het Vlaams Parlement aanvaarde verdiepingsprogramma. Ook in de SMER Masterplan Antwerpen gebeurt dergelijke oefening t.a.v. de optie om de Oosterweelverbinding aan te leggen.

In het kennisgevingsdossier wordt ons inziens de indruk gewekt dat de huidige situatie een 'natuurlijke' situatie is, en dùs een wenselijke. Dit is niet correct. Bovendien wordt er voetstoots vanuit gegaan dat baggerwerken een negatieve impact hebben op deze 'natuurlijkheid'. Dit is niet wetenschappelijk bewezen. Zonder te willen dramatiseren, een teneur van vooringenomenheid in dergelijk onderzoek is volstrekt ongepast.

Geert

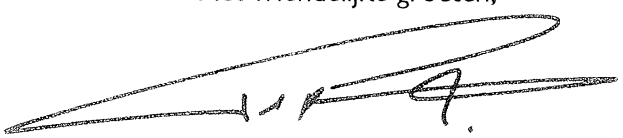
3/1151
17 DEC. 2003
L0003

VLAAMS ECONOMISCH VERBOND | BROUWERSVLIET 5 BUS 4 2000 ANTWERPEN
tel. +32-(0)3-202 44 00
fax +32-(0)3-233 76 60
vev@vev.be
www.vev.be

Voor het VEV is samenwerking tussen de Vlaamse havens een dringende noodzaak om de concurrentiepositie verder te verstevigen. Verdieping is een dossier wat hier grotendeels los van staat. Met of zonder samenwerking tussen Vlaamse havens blijft Schelde-verdieping een dringende economische noodzaak.

Tot slot zou ik er op willen aandringen dat naast neutraliteit en objectiviteit ook aan de timing van de SMER strikt de hand wordt gehouden. Niemand in Vlaanderen kan zich permitteren om dit dossier te laten 'verzanden'. Transparantie over de SMER-voortgang en een strakke timing zullen de geloofwaardigheid van de studie schragen.

Met vriendelijke groeten,



Philippe Muyters
Gedelegeerd bestuurder

Bijlage: Specifieke opmerkingen VEV t.a.v. SMER

Cc Vlaams minister-president Bart Somers, Vlaams minister van Economie Patricia Ceysens, Vlaams minister van Mobiliteit Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Leefmilieu Ludo Sannen, Schepen van de Haven Antwerpen Leo Delwaide

76

Specifieke opmerkingen VEV t.a.v. SMER

1. In de kennisgeving dient de optimale routing van de maritieme goederenstromen vanuit economisch en ecologisch standpunt van en naar het achterland centraal te staan. Hierbij is de notie van het natuurlijke achterland van groot belang. De notie van 'natuurlijk achterland' en de bereikbaarheid van de economische regio is nog te veel afwezig en dient mee in de rapportage te worden opgenomen. Het natuurlijk achterland van een haven kan worden omschreven als de geografische regio waarin het vervoer van goederen met maritieme oorsprong/bestemming van en naar de haven zowel vanuit economisch als ecologisch standpunt maximaal is geoptimaliseerd. De maritieme toegankelijkheid van de Schelde is een belangrijke factor bij dergelijke optimale ontsluiting van het natuurlijke achterland. Het is in deze context dan ook ontoelaatbaar dat in bijlage 9 (Beleidskader: Internationaal: Juridisch kader) nergens het "Recht op vrije doorvaart" en de erbij horende randvoorwaarden (Verplichting tot aanpassing van de rivierbedding aan de evolutie van de scheepvaart) - zoals vastgelegd in de Verdragen van Wenen en in het Scheidingsverdrag van 1839 - worden vermeld. Nochtans is dit de basis die een vrij verkeer van goederen in deze regio mogelijk maakte.

2. Naar het aspect van toegankelijkheid toe is de kennisgeving in het algemeen op een negatieve manier geschreven, waarbij wordt vertrokken van een niet bewezen en niet aangetoonde substantiële en significante impact van de verdieping op de natuurlijkheid (de praktijk van de vorige verdiepingen spreekt dit echter tegen, cfr. de bevindingen van het laatste MOVE-rapport ten overstaan van de laatste verdieping en de analyses van het PAET-team). Gezien de vroegere en huidige morfologische evoluties van het estuarium, voornamelijk in de Westerschelde maar ook in de Zeeschelde, is het niet aangewezen om de huidige situatie als startpunt voor de referentie te nemen. De kennisgeving geeft te veel het gevoel dat deze de meest wenselijke is (met woorden zoals "behouden"), vooral omdat ook wordt gesteld dat "De streefbeelden uit de Langetermijnvisie zijn echter geen vast omschreven eindpunt". Dit is nefast voor de geest in dewelke de onderzoeken (zouden moeten) gebeuren, vooral dat in de kennisgeving de nadruk wordt gelegd op de invloed van de baggerwerken op de morfologie, veiligheid en natuurlijkheid. Eenduidige verbanden tussen baggerwerken en nadelige gevolgen voor de morfologie over de laatste 35 jaar moeten nog bewezen worden, vooral omdat de zeer sterke invloeden van vroegere en recente hydraulische bouwwerken (inpolderingen, verdedigingswerken aan oevers en geulwanden, bouwen van kribben, enz.) op de morfologische ontwikkelingen in de Westerschelde worden verwaarloosd. Deze ingrepen hebben blijkbaar, over de laatste eeuwen, een zeer nefaste invloed gehad op zowel veiligheid (voortplanting van het getij) en natuurlijkheid (oppervlakten van schorren, slikken, ondiep water). Het strekt dan ook tot aanbeveling een meer objectieve voorstelling van de "referentie" en van "nulalternatief" geven. Ook is het nodig te vertrekken van een duidelijk idee hoe aan de Westerschelde meer ruimte moet gegeven worden, wat inhoudt dat daarom nodig kan zijn de harde begrenzingen te wijzigen. Het gaat er niet om terug te keren naar een situatie van het verleden, omdat de parameters verantwoordelijk voor de morfologische evolutie veranderd zijn. Maatregelen in de ontwikkelingsschets 2010 moeten streven naar een (te definiëren) situatie waarin toegankelijkheid, veiligheid en natuurlijkheid in winnen.

76

3. De passage inzake het onderzoek naar de voorhavenontwikkeling wordt beschouwd als deel van het verplichte onderzoek naar alternatieven in het kader van de toepassing van de Vogel- en Habitatrichtlijn en dient sterk te worden verduidelijkt en aangepast. De analyse dient te worden uitgevoerd op basis van de bestaande achterlandverbindingen. In dit verband dient rekening te worden gehouden met eventuele kosten, zowel intern als extern, die moeten worden gemaakt bij de ontwikkeling van de verkeersinfrastructuur naar het achterland en het achterlandvervoer van de havens om de marktkansen van deze voorhavens te vergroten. In ieder geval dient bovendien te worden onderzocht of de voorhavenontwikkeling tegemoet kan komen aan de fundamentele probleemstelling, nl. de optimale economische en milieuvriendelijke ontsluiting van het natuurlijke achterland. De probleemstelling inzake de toegankelijkheid vertrekt vanuit de blijvende zorg om het verzekeren van de optimale economische ontsluiting van het natuurlijke achterland van de deltahavens. Gelet op het strategische belang van Antwerpen als multimodaal knooppunt in de transportketen, wordt het vrijwaren van de maritieme toegankelijkheid van de Antwerpse haven dan ook als middel naar voor geschoven om de kostenefficiënte en milieuvriendelijke (via reductie van landtransport) bediening van het achterland te waarborgen. Ook een verrekening van bijkomende externe effecten dient te worden doorgevoerd. Bijgevolg mag worden geconcludeerd dat voorhavens niet automatisch als volwaardig alternatief voor verdieping mogen worden beschouwd. Indien bij het onderzoek naar voorhavens, in casu de WCT- terminal in Vlissingen, deze als een alternatief voor de Scheldverdieping wordt beschouwd, dient omgekeerd voor Vlissingen de verdieping van de Schelde ook als een alternatief voor de WCT te worden opgenomen in hun kosten-batenanalyse en milieu-effectenrapport.

4. Bij de te onderzoeken alternatieven wordt eveneens een getijonafhankelijke diepgang van 12.5 meter vernoemd. Dit wijkt af van de opties die vermeld staan in het Memorandum van Vlissingen, waar 12.8 meter en 13.1 meter als opties werden opgenomen. Bij navraag bleek dat de aanpassing gebeurd was vanwege onderzoekstechnische redenen: er zou morfologisch weinig verschil zijn tussen een onderzoek van 12.8 en 13.1 meter. Volgens het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen is dit echter geen reden om af te wijken van de verdiepingsopties die door de bewindslieden op basis van het Memorandum moeten worden onderzocht. Er dient bovendien duidelijk te worden aangegeven dat de optie '12.5 meter' niet volledig voldoet aan de vereisten qua bereikbaarheid van het multi-modale knooppunt Antwerpen.

5. De positieve effecten van het project ten aanzien van alternatieve bagger- en stortstrategieën zoals onderzocht door het PAET en het Waterbouwkundig laboratorium van Borgerhout en de mogelijke positieve impact ervan komen nog steeds niet voldoende tot uiting. De voorgestelde scenario's of alternatieven voor het beheer van de Westerschelde beperken zich tot het tot stand brengen van komberging (Overschelde) en/of tot het verruimen van de vaarweg en de te storten volumina baggerspecie die hiervoor nodig zijn. Er werden weinig originele strategieën voorgesteld binnen LTV wat zich uit in deze voorstellen voor de SMER. De vooropgestelde doelstelling van de LTV richtte zich op het ganse estuarium. Maar de klemtoon binnen deze SMER ligt op de gevolgen van een eventuele verdere verruiming. Het concentreren op de effecten van de eventuele verruiming is, zoals eerder gesteld, totaal ongefundeerd: uit alle beschikbare gegevens (historische fysische parameters (begin van de metingen tot nu) en recente monitoring programma's (MOVE)) blijkt dat de impact van de verruiming niet significant of marginaal is. De morfologische doelstelling in de Westerschelde

76

"het behoud van het dynamisch meergeulensysteem" wordt niet opgevat als "welke maatregelen kunnen deze doelstelling helpen verwezenlijken" maar als "welke invloed hebben de bagger- en stortwerkzaamheden die verbonden zijn met een eventuele verdere verruiming". Daarop strekt het tot aanbeveling de "defensieve" benadering (het "in standhouden van de fysieke systeemkenmerken") te vervangen door een meer actieve interventie, waarin wordt gezocht naar middelen om de dynamiek van het systeem weer te vergroten, zowel door werken aan de harde begrenzing als door het gebruik van baggerwerken voor het sturen van de morfologie (morfologisch baggeren).

6. Het gebruik van de numerieke modellen wordt als enige "tool" aangehaald om de problematiek te onderzoeken. Deze instelling is hoogst twijfelachtig daar het onduidelijk is of de huidige numerieke modellen in staat zijn om met aanzienlijke betrouwbaarheid prognoses inzake morfologie uit te voeren. Deze modellen voor onderzoek en toetsing in onderzoekscluster bodem en water werden niet gevalideerd door onafhankelijke experten en hun toepasbaarheid op de Westerschelde in hun huidige vorm is (op zijn minst) erg twijfelachtig. Daarenboven wordt het modeleerwerk uitsluitend en verplicht uitgevoerd door het Waterloopkundig Laboratorium te Delft. Deze opmerking gaat niet over de kunde en kennis van dit wereldbekend en befaamd instituut, maar over een principekwestie. Iedereen weet dat de oppositie tegen een verdere verdieping van de Westerschelde groot is in Nederland en dat er een zekere concurrentie tussen de havens in Noordwest Europa aanwezig is. Modellen ontwikkeld in Delft worden gebruikt om de baggerwerken te beperken. De ontwikkeling van deze modellen is zeer recent en de betrouwbaarheid van hun voorspellingen is niet bewezen. Aangezien noch de tijd noch het budget toelaat andere modellen en middelen te gebruiken, strekt het dan ook tot aanbeveling deze aanpak te laten evalueren door onafhankelijke experten.

7. Zoals in punt 7 gesteld, is de kennisgeving teveel gesteund op modellering en te weinig op de analyse van historische ontwikkelingen van het estuarium en empirisch onderzoek. De vorm van de Honte ontstond door de verbinding van geulen uitgeschuurd in een lagune tijdens hevige stormen. De pseudo meanderende vorm stemt dus niet overeen met dat van een natuurlijk meanderend estuarium en mag daarom niet op dezelfde manier benaderd worden. De geschiedenis van inpolderingen (mens) en overstromingen ten gevolge van bressen in waterkering (natuur), heeft uiteindelijk gezorgd samen met de invloed van de geologie (natuur) voor een vorm die niet natuurlijk is en waarin de getijdenstromingen een complex geulenstelsel verder ontwikkelt. De ingrepen van de mens op dit systeem zijn doorgegaan tot een zeer recent verleden zodat het geulenstelsel en de platen zich nog altijd aanpassen en verder zullen aanpassen. Daarom is het belangrijk de invloed van verschillende beheersstrategieën te laten onderzoeken door experten met praktische ervaring op gebied van morfologische evoluties van rivieren en estuaria, met aandacht voor de langetermijn tendensen voortvloeiend uit het verleden.

8. Tenslotte wordt inzake het nautische aspect te veel vertrokken van een tot dusver onbewezen negatieve invloed van de verruiming op de veiligheid en worden een aantal aannames gemaakt die eerder onwaarschijnlijk zijn, zoals een toename van het transport. De vorige fase van verdieping heeft immers uitgewezen dat een lichte daling van het aantal schepen is opgetreden, dit terwijl de goederenoverslag tussen 1997 en 2003 met een kwart is toegenomen! Een mogelijke verruiming zal wel de beschikbare tijvensters vergroten waardoor het verkeersintensiteit beter gespreid wordt. Ook de verkeersintensiteit blijft beheersbaar als gevolg van de mogelijk gemaakte schaalvergroting. Dit zal naar

76

alle verwachtingen een gunstig effect hebben op de verkeersveiligheid in het estuarium en dus ook op de ligging van de risicocontouren. De positieve aspecten van een verruiming op de veiligheid(scontouren) zoals spreiding van het scheepvaartverkeer en een vermindering van de scheepvaartintensiteit worden niet aangekaart en worden door het Havenbedrijf als essentiële elementen beschouwd.

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Afdeling Land- en Tuinbouwvorming

Leuvenseplein 4, 1000 BRUSSEL
Tel. (02)553 63 56 – Fax (02)553 63 60
E-mail: land- en tuinbouwvorming@vlaanderen.be

77

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Afd. Algemeen Milieu- en Natuurbeleid
Cel Mer
Koning Albert II-laan 20 bus 8

1000 BRUSSEL

Uw kenmerk	ons kenmerk	Bijlagen
	15DA/M/107.doc	
Vragen naar / e-mail	**Telefoonnummer**	**Datum**
Bart Bollen Bart.bollen@ewbl.vlaanderen.be	09/242.89.18	19 december 2003

Betreft : Opmerkingen van de Administratie Land- en Tuinbouw (ALT) m.b.t. het plan-m.e.r. - Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estruarium

Geachte,

Gelieve bijgevoegd een aantal opmerkingen te vinden vanwege de Administratie Land- en Tuinbouw (ALT) m.b.t. het plan-m.e.r. - Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estruarium.

Het bedoelde plan-m.e.r. spitst zich toe op 4 disciplines, namelijk : bodem, water, natuur en overige disciplines. Onder overige disciplines vallen de onderzoeksdisciplines waarvan men verwacht dat de effecten relatief beperkt zullen zijn met uitzondering van de ingrepen in het kader van natuurontwikkeling.

Ongeacht of er rechtstreekse maatregelen worden gesteld aan landbouw zal het feit dat de verschillende scenario's gepaard gaan met een groot ruimtebeslag (infrastructuur, ontpoldering, baggerslibberging, wetlands, GOG's en GGG's, ...) van groot invloed zijn op het landbouwgebruik en zullen er tal van landbouwgebruikspecelen en agrarische bestemmingen betrokken zijn. Daarom vindt de ALT het zeer problematisch dat landbouw of agrarisch ruimtegebruik slechts zeer minimaal aan bod komt.
Doordat een deel van het afgebakend gebied gekend is als vogelrichtlijn- en/of habitatgebied mogen wij ook een ruimtebeslag verwachten voor de te voorziene compensatiemaatregelen. Ook dit kan een ruimtebeslag leggen op het landbouwareaal en moet in zijn geheel worden meegenomen, enkel zo kan men een correcte ruimtelijke inschatting maken van de verschillende scenario's. Ook het extra ruimtebeslag als gevolg van de opvang van de stroomopwaartse afwatering en van de verhoogde dijken dient in rekening te worden gebracht.

Het totaal verlies aan landbouwareaal heeft echter een belangrijke milieu-impact, denk maar aan het CO^2-captatieverlies (Kyoto), de teloorgang van het gekoppelde flora en fauna, de verandering van het landschap, de intensivering van landbouw op een kleinere oppervlakte, ...

Het uiteindelijk plan-m.e.r. zal als basis moeten dienen voor het maatschappelijke kostenbaten onderzoek. Voor landbouw kan enkel een sectoranalyse hiervoor de basis leveren.

eel / Pascal

1/0026

5 JAN. 2004

77

Dit is echter onvoldoende als de milieu-impact van het verlies aan landbouwareaal hierbij niet in rekening wordt gebracht.

De milieu-impact door het verlies aan landbouwareaal is nergens terug te vinden in het voorgestelde plan-m.e.r.. Vandaar dat er voor gepleit wordt om de milieu-impact van het verdwijnen van landbouwareaal als een afzonderlijke discipline te behandelen in het plan-m.e.r..

Conclusie :

Samenvattend kunnen wij stellen dat het voorliggend plan-m.e.r. geen beeld geeft van het gebruiksverlies aan landbouwareaal en de milieu-impact daarvan voor de verschillende scenario's.
Dit plan-m.e.r. is bijgevolg een onvoldoende basis voor een maatschappelijk kosten-baten analyse, waarbij de totale impact voor de landbouw apart moet onderzocht worden in een sectoranalyse.
Onder de huidige randvoorwaarden zal het uiteindelijke plan-m.e.r. een onvoldoende basis zijn voor een gedegen beleidskeuze.

Hoogachtend,

Jules Van Liefferinge
Directeur-generaal

GEMEENTEBESTUUR
VAN

WILLEBROEK

Postnummer 2830
TEL. (03) 860.03.11
FAX. (03) 886.16.32
Dexia. 091-0001201-66
IBAN: BE07-0910-0012-0166
BIC: GKCCBEBB

Willebroek, 29 december 2003.

78

SCHELDT ESTUARY DEVELOPMENT PROJECT
(ProSes)
P.O. Box 299
4600 A.G. BERGEN OP ZOOM
Holland

GRONDGEBIEDSZAKEN
Uw contactpersoon : Gaston Fromont
Nr. 2003/3435

Mijne Heren,

Hiermede hebben het genoegen U bijgaand schrijven van de heer Van Geet Herman over te maken in verband met de enquête "Vlamingen geven hun visie op de Schelde".

Hoogachtend.

De Secretaris,

H. BAUWENS

GEMEENTEBESTUUR van WILLEBROEK - Antwerpen -

De Burgemeester,

E. DE WACHTER

GEMEENTEBESTUUR
18 DEC. 2003
WILLEBROEK

17/12/03

Mr Geert Herman.
E. Hoeckelbergstraat 16
9820 Willebroek
Tel. 03/886 70 17

Gemeentebestuur Willebroek
T.a.v. de Heer Gaston Proost
2830 Willebroek.

Geachte Heer,

In de pers werd i.v.m. de Schelderegio door Projectdirecteur Hurt Claus zwaar uit "Proses" van Cross gerangeld. "Klaarmaken gevaar Zone op Schelde". Zie bv: website www.proses.be of via het gemeentebestuur, dto 17 december.

Via fax heb ik hierby vroegere brief overmaakt.

Als "men" de moed moest hebben om een dergelijk project te starten, dan zouden de 250.000 extra arbeidsplaatsen misschien toch enige gehaald worden.

In afwachting dankend voor Uw welwillende aandacht, groet ik U

Met vriendelijke groeten,

Mr Geert Herman

Fax sent by : 17/12/03 15:21 Pg: 1/2

78

FAX 03/886 16 32

t.a.v. de Heer Gaston FRAMONT

17/12/03

Willebroek, 12 juli 1984.

B.R.T.
PANORAMA
August Reyerslaan, 52
1040 BRUSSEL

Beste Panoramanen,

Betreft Uw uitzending - ik heb ze niet gezien - i.v.m. potpolders.

Enkele jaren terug heb ik reeds het maken van een " ZEEKANAAL ANTWERPEN - GENT - ZEEBRUGGE " voorgesteld. Na voltooiing van dit kanaal zou men " De Schelde " kunnen dichtgooien t.h.v. de grens met Nederland, wat volgende voordelen zou opleveren:

- Opvangen van de "gevolgen" van de waterwerken in Nederland.
- Geen noodzaak i.v.m. potpolders gronden te hypothekeren.
- Bij hevige neerslag een uitwijkmogelijkheid voor overtollig water.
- Een oplossing voor onze zeer kwetsbare dijken die nu, hier en daar, utopisch, wat worden versterkt.
- Geen " eeuwigdurende " baggerwerken.
- Geen " miljarden-uitgave " voor een totaal zinloze stormstuw.
- Mogelijkheid om de waterzuivering grondig aan te vatten.
- Een " Waterspaarbekken ". Geen moeizame onderhandelingen meer i.v.m. waterverdragen.
- Een landseigen en betere zeeverbinding die niet onderhevig is aan getijen. Grotere veiligheid bij mistig weder. Een verbindingsweg, per boot, met de kust, o.m. verbinding Antwerpen - Londen met zweefboten.
- Een absoluut noodzakelijke vis- en schaaldierenkweek met het oog op de toekomst.
- Mogelijkheid door ontwikkeling van watersport en toerisme miljoenen te rekuperoren die anders naar 't buitenland afvloeien(cfr. verkoop, verhuur van boten, van ligplaatsen, horeca-sektor...).
- Watervoorraad voor brandbestrijding met helikopters.
- Geruime tijd werk voor verschillende ondernemingen (o.a. staalindustrie)en daardoor besteding van gemeenschapsgelden voor openbaar nut i.p.v. voor een intrestloze werkloozensteun of voor opvijzeling van kwijnende bedrijven.

Met de meeste hoogachting,

Herman Van Geet

Afzender: VAN GEET Herman, E. Vandervekdstraat, 10
2660 WILLEBROEK
2830

03/886 70 17

Fax sent by : 17/12/03 15:21 Pg: 2/2

79

17 december 2003

Aan het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Aminal
Afdeling algemeen Natuur-en Milieubeleid - Cel MER
Ontwikkelingsschets 2010
Koning Albert II laan 20 bus 8
1000 Brussel
fax 02 553 81 65

Bezwaarschrift

Geachte mevrouw,
Geachte heer,

Betreft: openbaar onderzoek ontwikkelingsschets 2010
-------- Schelde-estuarium

Hierbij wens ik te reageren op de publieke aankondiging over voormeld onderwerp.

1. Dat U over een strategisch Mer slechts **30 dagen** inspraakmogelijkheid biedt, mag wel zeer kort genoemd worden.

Wie kan er nu op 30 dagen tijd kennis nemen van zo een onderwerp ? Tegen dat men weet dat er een onderzoek bezig is, is de maand al gepasseerd.

Een redelijke termijn zou minstens 60 à 90 dagen moeten bedragen.
Vergelijk bv. met de tijd die de overheid voor zichzelf neemt om zo een plan op te stellen ...

Als men wil dat de mensen zich echt terug gaan interesseren en engageren voor onderwerpen als deze, zou men toch minstens het dubbele van 30 dagen kunnen gunnen.

Ook de berichtgeving is dubbelzinnig: tot 17 december kan men het dossier inzien, maar op ten laatste dezelfde 17 de december moet het bezwaar ook binnen zijn. Dit sticht verwarring.

2. Voor het behoud van **de Noordzee** als multifunctioneel visgebied, biotoop, landschap enz. wordt het dringend tijd dat de kans op ongevallen en dergelijke teruggedrongen wordt. Onlangs liet minister Van de Lanotte weten dat de scheepvaart en dergelijke met meer dan 30 % is toegenomen op een paar jaar tijd.
Dit komt natuurlijk ook doordat de Westerschelde altijd maar verder verdiept wordt. Hoe dieper en breder de Schelde, hoe meer en hoe groter de schepen.
En hoe meer kans op ongevallen.

Die enorme containerschepen die men naar de havens wil trekken, houden toch een serieus milieurisico in. Moet daar niet

Geert/Pascal
4/0025

DL 0005 - 5 JAN. 2004

meer rekening mee gehouden worden ?

3. De grens van het Schelde-estuarium vind ik niet zo duidelijk.

Gaat het alleen over de Zeeschelde of is bv.ook de Bovenschelde er nog bij ? In elk geval vind ik dat ook het zgn. "Eilandje" (ong. 75 ha), gelegen te Zwijnaarde - Merelbeke, deel zou moeten uitmaken van het natuurherstelplan Schelde-estuarium.
Het is het laatste gebied waar de Schelde nog tijwerking vertoont (stopt aan de stuw op de Bovenschelde te Merelbeke).

Door de ligging tussen drie rivieren heeft dit gebied veel troeven qua natuurontwikkeling.
Ik bezorg U bijgaand een aantal waarnemingen van vogelsoorten waaruit U kan opmaken dat het gebied aantrekkelijk is op heel wat vogelsoorten.

Daarbij zijn onder meer soorten en leefgebieden die strict beschermd zouden moeten worden, zoals voor de tapuit, de blauwborst, de bergeend, wespendief, smelleken en het paapje.

4. Er wordt veel te weinig samengewerkt tussen België, Vlaanderen en Nederland.
Doordat Vlaanderen maar een beperkte verdragsbevoegdheid heeft, kunnen tal van interessante onderwerpen van gemeenschappelijk belang niet bijtijds afgesproken worden.

Zo blijven we sukkelen.
Allerlei aspecten van het Scheldebeheer zoals aspecten van scheepvaart, veiligheid, loodswezen, overheidssteun, politie en dergelijke hebben dikwijls ook milieugevolgen.
Voor een snelle en betere besluitvorming zou er eens een specifiek Benelux-initiatief kunnen genomen worden.

Binnen enkele jaren moet het Benelux-verdrag herzien worden. Dus zou men daar ook eens een hoofdstuk Schelde met alle aspecten, niet alleen economisch en maritiem, maar ook ecologische items kunnen inlassen.

5. Natuurherstel ? Veel woorden en plannen, maar wat komt er echt van in huis ? Er zou **meer soortgericht** kunnen gewerkt worden bij het bedenken van plannen voor natuurherstel.

Bv. specifieke bescherming van biotopen voor kleine walvisachtigen (bv. de bruinvis), zeehonden , strandplevier, dwergstern, soorten zandbijen, e.d.
Het verdrag inzake biodiversiteit en het Vlaams Natuurdecreet verplichten België daartoe toch ook !

6. **De trekwegen en dijken** langs de Schelde van Gent tot Breskens zouden echte natuurexploratieroutes kunnen worden.
Daarbij zou men een gans **ander bermbeheer** moeten voeren.
Door zo min mogelijk te maaien en waar toch gemaaid wordt, dit uit te stellen tot na de broedperiode van vogels (dus na 20 juli) en het maaisel af te voeren of eventueel opzij te harken, zouden we nog leuke dingen kunnen meemaken.

Diersoorten zoals bv. de argusvlinder, de haas en de graspieper zouden dan terug meer overlevingskansen krijgen.

7. De aanleg van de Overschelde.
Daarmee wordt het verlies aan schorren en slikken niet goedgemaakt.
Wordt het beheer nieuwe stijl van het Schelde-estuarium niet teveel in het licht van overstromingen e.d. bekeken? Die Sigma-dijken worden al zo enorm hoog en breed aangelegd. Is dat niet overdreven ? Als je bv. op de dijk in Borssele wandelt, heb je toch een indruk van dijken voor de dijken.
De natuurlijkheid van de Westerschelde herstellen is naar mijn gevoel toch minstens even belangrijk.

8. Het Verdronken Land van Saeftinghe : kan dit bv. niet uitgebreid worden, landinwaarts, richting Emmadorp en Kloosterzande ?

Het verlies aan landbouwgrond zou kunnen gecompenseerd worden door gemengd natuur en agrarisch beheer in ontpolderd gebied, met inzet van landbouwers en hun dieren.

Hopelijk houdt U rekening met deze bezwaren.

Met oprechte hoogachting,

Gw. Vermeire
Gaversesteenweg 528
9820 Merelbeke

Bijgevoegd.

1. Drie plannen die de Tijarm en "Eiland" Zwijnaarde situeren.
2. Vogelwaarnemingen site "Eiland" op basis van trekgegevens 1992-1997.
3. Waarnemingen vogels 1994 tot 1996.
4. Uittreksel MER-studie 'Eilandje'.

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Instituut voor het Archeologisch Patrimonium

Koning Albert II-laan 19 bus 5, B-1210 BRUSSEL
Tel. (02)553 16 50 - Fax (02)553 16 55
~~E-mail: iap@lin.vlaanderen.be~~

Geert Pillu

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
AMINAL - Cel MER
Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL

uw kenmerk	ons kenmerk	Bijlagen
		1
vragen naar / e-mail	**telefoonnummer**	**Datum**
Erwin Meylemans Jan Bastiaens	02 553 16 79 02 553 18 32	16/12/03

Geachte heer,

Bijgevoegd vindt u een document betreffende archeologische adviezen voor het Schelde-estuarium, opgesteld ter begeleiding van het Sigmaplan en met het oog op de opmaak van de strategische MER terzake. Wij bezorgen u dit document in het kader van de wetgeving op het archeologisch patrimonium en van de kennisgeving door Proses.

Wij willen nog benadrukken dat voor de verdere en noodzakelijke archeologische verkenning van de betrokken gebieden in eerste instantie en bij de huidige stand van zaken een paleolandschappelijke aanpak (m.i.v. boorcampagne, palynologisch onderzoek, ...) aangewezen is.

Een raamakkoord tussen het Instituut voor het Archeologisch Patrimonium en AWZ is in voorbereiding.

Met vriendelijke groeten,

Dirk Callebaut

Waarnemend Algemeen Directeur

03/1150

17 DEC. 2003

PL0003

P0

Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek

ProSes	
Eigenaar	Kopie naar
P. Vandevelde	
Docbasenr.	Datum
87052	03-11-03

Proses
De heer ing. sbk. P. Vandevelde
Postbus 299
4600 AG BERGEN OP ZOOM

Datum
03-11-2003
Onderwerp
archeologie in het Schelde estuarium

Briefnummer
U03-1329/AO
Contactpersoon \ doorkiesnummer
A. Otte / toestel 688

Geachte heer Vandevelde,

Op 31 maart van dit jaar heeft onze dienst, gezamenlijk met het Instituut voor het archeologisch Patrimonium, met u en uw collega's een overleg gevoerd over de rol van de archeologische monumentenzorg in de Ontwikkelingsschets Schelde estuarium en de daaruit voortvloeiende projecten.

Het overleg had tot doel om elkaar te informeren over de procesgang, stand van zaken en toekomstige ontwikkelingen.
Daarbij is aangegeven dat vanuit het perspectief van de archeologische monumentzorg een vroegtijdige inbreng in de planvorming essentieel is voor een goed verloop van het archeologisch traject.

Om hier handen en voeten aan te geven hebben het IAP en de ROB een analyse gemaakt van het Projectenoverzicht (Het Schelde-estuarium in het vizier*: een overzicht van projecten, plannen en studies*, maart 2003) met als doel aan te geven waar archeologische belangen spelen en wat de inbreng van de archeologie zou moeten zijn. Wij verwijzen hiervoor naar het bijgevoegd document. Dit overzicht is geplaatst in het wettelijke kader en het beleidskader waarbinnen de archeologische monumentenzorg zich in respectievelijk Vlaanderen en Nederland afspeelt.

Voor Vlaanderen is in Bijlage 1 een kaart met de bekende archeologische sites in het Schelde-estuarium weergegeven.
Voor Nederland is een CD-rom bijgevoegd, waarop de archeologische verwachtingskaart en de archeologische monumenten (met diverse status) zijn weergegevens.

Kerkstraat 1 · 3811 CV Amersfoort
Postbus 1600 · 3800 BP Amersfoort
tel 033 422 77 77 · fax 033 422 77 99
http://www.archis.nl · rob@archis.nl

Datum
03-11-2003
Onderwerp
archeologie in het Schelde estuarium

Ik hoop dat deze informatie u zal helpen bij de inbreng van de archeologie in de verdere planvorming. Verder vertrouw ik er op dat de positieve samenwerking tussen Proces enerzijds en de archeologische diensten van Vlaanderen en Nederland anderzijds in de toekomst een vervolg zal krijgen.

Hoogachtend,

Mw. A.D.C. Otte-Klomp
Beleidsmedewerker Maritiem Erfgoed, ROB;
Mw. N. Vossen
beleidsmedewerker Regio Zuid, ROB;

mede namens:
I. Verdurmen en E. Meylemans,
Cel Centrale Archeologische Inventaris
Instituut voor het Archeologisch Patrimonium
Koning Albert II Laan nr. 19 bus 5
1210 Brussel

Bijlagen: 2

ADVIEZEN SCHELDE-ESTUARIUM

1. Inleiding

In deze nota wordt een algemene archeologische schets betreffende de verschillende projecten in het document *'Het Schelde-estuarium in het vizier'* aangeboden. Dit advies werd opgemaakt door de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) in Nederland en het Instituut voor het Archeologisch Patrimonium (IAP) in Vlaanderen. Er wordt dan noodzakelijkerwijs ook telkens een opsplitsing gemaakt tussen Nederland en Vlaanderen betreffende bijvoorbeeld het wetgevend kader. Het advies aangaande opvolging van de projecten werd gemeenschappelijk opgemaakt. Voor het Vlaams gedeelte werden vooral de zogenaamde Potentiële Overstromingsgebieden (POG's) van het zogenaamde Sigmaplan behandeld.

2. Beleidskader

➢ *Het Europese niveau:*

-**Verdrag van Valletta ("Malta") 1992.** Europees verdrag, in 1998 geratificeerd in Nederland. In Vlaanderen door de Vlaamse regering goedgekeurd. Uitgangspunt is een verantwoord beheer van archeologische waarden "in situ" (in de bodem). Daartoe dient het aspect archeologie een volwaardige plaats te krijgen in ruimtelijke ordening en dient het beheer van de vindplaatsen volwaardige aandacht te krijgen. Kosten voor archeologisch vooronderzoek en opgravingen, indien behoud in situ niet mogelijk is, komen voor rekening van de initiatiefnemer.

-**De Europese Landschapsconventie (2000).** Europees Verdrag, goedgekeurd door de Vlaamse regering. Doel is een verantwoord en 'duurzaam' landschapsbeleid. Het landschap wordt gezien als een wisselwerking tussen natuurlijke en culturele factoren. Er wordt verwezen naar het hierboven vermelde 'Verdrag van Valletta' wat betreft het archeologisch erfgoed.

➢ *Nederland:*

Cultuurnota 2001-2004 "Cultuur als confrontatie" (OC&W):
- Behoud archeologische waarden "in situ" is uitgangspunt (zie Malta).
- Culturele Planologie: cultuur in de brede zin des woords levert een belangrijke bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit en behoort daarom betrokken te worden in het leefomgevingsbeleid. Het concept wordt verder uitgewerkt in de Architectuurnota en de Nota Belvedere 1999.

Nota Belvedere, 1999 (OC&W, VROM, LNV, V&W).
Cultuurhistorie als uitgangspunt en inspiratiebron bij de inrichting van Nederland. "Interne" en "externe" integratie van Cultuurhistorie. Interne integratie: de cultuurhistorische disciplines, archeologie, gebouwde monumenten en historische geografie, worden geïntegreerd, ze vormen samen het materiële cultuurhistorische erfgoed. Externe integratie: "cultuurhistorici en planologen trekken samen op". Meer nog: cultuurhistorie is geen belemmering voor opgaven in het omgevingsbeleid, maar vormt een uitdaging en kans. Cultuurhistorie kan zo meer richtinggevend zijn voor concrete ontwikkelingen met een ruimtelijke neerslag.

Hoofdpunten van het Regeringsbeleid, september 2002
Met cultuurhistorische waarden in landschappen dient verantwoord omgegaan te worden.

Streekplannen
Provincies hebben in streekplannen opgenomen dat archeologie een volwaardig aspect is in het ruimtelijk afwegingskader. Dat wil zeggen dat plannen getoetst worden op dit aspect. Met name gaat het dan om het tijdig betrekken van archeologische waarden bij het planvormingstraject en inpassingsmaatregelen ter behoud van de archeologische waarden.

Provinciale archeologienota's:
Provincies hebben een archeologienota vastgesteld waarin staat aangegeven welke koers de provincie ten aanzien van dit aspect vaart. Deze nota's zijn "Malta-conform", dat wil zeggen dat in ieder geval behoud van

archeologische waarden "in situ" en integratie van het aspect in de Ruimtelijke Ordening uitgangspunt is. Afhankelijk van de provincie bevat de nota ook elementen die meer uitgaan van hetgeen in de nota Belvedere verwoord is: cultuurhistorie als inspiratiebron bij ruimtelijke opgaven.

➢ *Vlaanderen:*

Beleidsbrief Monumenten, Landschappen en Archeologie. Beleidsprioriteiten 2003 (Vlaamse regering):
-Duurzaam behoud van het archeologisch erfgoed op basis van een geïntegreerd beleid met ruimtelijke ordening is primordiaal. Het selectief behoud van archeologische waarden als meerwaarde voor ruimtelijke kwaliteit, en de planologische afstemming van ruimtelijke ontwikkelingen en archeologisch onderzoek en begeleiding hierbij vormen de kern.

Ontwerp Provinciaal structuurplan Oost- Vlaanderen:
Dit document zet de hoofdlijnen uit voor het provinciaal Ruimtelijk beleid voor de volgende jaren. Het archeologisch bodemarchief wordt als een volwaardige component meegenomen in het afwegingskader van de ruimtelijke ontwikkeling. Archeologisch advies wordt nagestreefd in de planvorming van projecten. Selectieve In situ bewaring van archeologische vindplaatsen heeft de voorkeur. Indien niet mogelijk dient archeologisch vooronderzoek en onderzoek te worden voorzien.

3. Wettelijk Kader

➢ *Nederland*

Monumentenwet 1988:
- de Staatssecretaris van Cultuur kan archeologische terreinen wettelijk beschermen. Deze wettelijk beschermde monumenten blijven onder verantwoordelijkheid van de Staatssecretaris. Dat wil zeggen dat op vergunningsaanvragen door de Staatssecretaris besloten wordt.
- bij belangwekkende archeologische vondsten kan de Staatssecretaris werken stilleggen, totdat de archeologische waarden adequaat zijn geregistreerd
- vondsten dienen binnen 24 uur aan de burgemeester van de betreffende gemeente gemeld te worden, die deze melding vervolgens doorgeeft aan de Staatssecretaris van Cultuur (ROB).
- Slechts de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek, enkele Universiteiten, en een aantal gemeenten zijn bevoegd opgravingen te verrichten (zie ook onder interim-beleid).
Interimbeleid:
De Monumentenwet 1988 wordt ten behoeve van de implementatie van het Verdrag van Valletta gewijzigd met de Wet op de Archeologische Monumentenzorg. Deze wet is nog in voorbereiding waardoor daar vooralsnog niet te veel uitspraken over gedaan kunnen worden. Wel kan alvast het volgende gemeld worden:
- door meer aansluiting bij bestaande instrumenten zal OC&W wettelijk adviseur worden in m.e.r.-procedures en komt er een onderzoeksplicht bij ontgrondingen (vooraf tijdens planvormingsfase gericht op inpassing)
- voor uitvoerend werk (opgravingen en vooronderzoek) wordt marktwerking geïntroduceerd. Op dit moment geldt daar een interimbeleid voor. Dat betekent dat er bedrijven zijn die bevoegd zijn om vooronderzoek en opgravingen uit te voeren, gekoppeld aan een kwaliteitssysteem (oa. certificering, Kwaliteitsnormen Nederlandse Archeologie, Rijks Inspectie Archeologie). Het kwaliteitssysteem stelt eisen aan producten en procedures.

Wet Ruimtelijke Ordening:
- de ROB heeft een zetel in de PPC's, OC&W heeft zitting in de RPC. Via deze kanalen worden plannen op rijksbeleid ten aanzien van archeologie getoetst
- vooruitlopend op de implementatie van het Verdrag van Valletta toetsen provincies via hun Streekplannen op het aspect archeologie en wordt door ROB, Provincies en diverse Gemeenten actief gewerkt aan inbreng van het aspect archeologie in een vroegtijdig stadium in diverse plannen.

Wet Milieubeheer:

- OC&W wordt wettelijk adviseur bij m.e.r.-procedures, de ROB en RDMZ zullen daar concreet invulling aan geven.

Convenant met RWS:
-In 1987 hebben de ROB en RWS een convenant afgesloten ten aanzien van archeologische waarden bij werken die door RWS worden uitgevoerd. Naar aanleiding van een gegroeide praktijk en vooruitlopend op de implementatie van het Verdrag van Valletta is dit convenant "bijgesteld" met de zogenaamde 2de brief Ufkes-Gootjes in 2001. Dit is een interne RWS-brief aan alle projectleiders waarin staat uitgelegd hoe het convenant 1987 geïnterpreteerd en uitgevoerd moet worden. Het is vergezeld van een stappenplan archeologie.

➢ *Vlaanderen*

Het 'decreet houdende bescherming van het archeologisch patrimonium" van 30 juni 1993 (B.S. 15/09/1993) gewijzigd bij decreet van 18 mei 1999 en 28 februari 2003 (B.S. april 2003)
-Het decreet maakt het mogelijk archeologische zones te beschermen.
-Alle werken die onder artikel 127 van het decreet Ruimtelijke Ordening ressorteren, zijn verplicht het advies van het IAP op te nemen in de bouwvergunning. Dit advies kan voorwaarden opleggen ter bescherming van het archeologisch patrimonium, of het uitvoeren van archeologisch vooronderzoek en onderzoek.
-De archeologen van het IAP zijn gemachtigd gronden en bouwwerven te betreden en te inspecteren in functie van het beheer van het archeologisch patrimonium.
-Bij het aantreffen van archeologische vondsten moet het IAP binnen 3 dagen verwittigd worden (vondstmeldingsplicht).

Standaardbestek 230 voor de waterbouw
-De bepalingen uit het archeologiedecreet zijn gedeeltelijk hierin verwerkt, administratieve bepalingen, artikels 29§2 (vondsten tijdens het werk), 30§1, 10 (toegang tot het werk), en artikel 34, paragraaf 2.

"Decreet tot aanvulling van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid met een titel betreffende de milieueffect en veiligheidsrapportage", 18 december 2002
-Milieueffectenrapportages dienen rekening te houden met "landschappen van archeologisch belang".

"Decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de Ruimtelijke Ordening"
-Aanvragen in zones met beschermde archeologische zones dienen altijd ter advies voorgelegd te worden aan het IAP.
-Via de administratie Monumenten en Landschappen kan het IAP archeologen afvaardigen in adviescommissies op gewestelijk niveau.

4. Bespreking van de projecten

➢ *Nederland*

A. BELEIDSPLANNEN EN -KADERS

hierbij ontbreken op Rijksniveau:

Nota Belvedere
Beleidsnota over de relatie cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting, 1999
(ministeries van OCenW, LNV, VROM en V&W)

Cultuurnota 2001-2004 (Min. OC&W)

Verdrag van Valletta.
Europees verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed, 1992

Op provinciaal niveau:

Nota inzake relatie ruimtelijke ordening en archeologie
Vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Zeeland op 29-05-2001

31. Bestuursovereenkomst Natuurcompensatieprogramma Westerschelde

De diverse projecten die uitgevoerd gaan worden i.v.m. natuurcompensatie voor de verbreding van de Westerschelde dienen getoetst te worden op de (mogelijke) aanwezigheid van archeologische waarden. Indien noodzakelijk dient archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. Natuurcompensatie kan ook ter versterking van de cultuurhistorische waarden dienen. Voorbeelden zijn de Schor van waarden en de ontwikkeling van natte natuur bij de Staats-Spaanse linie. Inbreng dient dan wel vroeg in de planvorming plaats te vinden.

B. PROJECTEN

69. Grensoverschrijdend Krekengebied

Archeologische waarde: de projectgebieden liggen in een Belvederegebied.
De kreekruggen kennen een middelhoge archeologische verwachting. Hierop kunnen prehistorische bewoningsporen worden aangetroffen. In de gebieden zijn verder restanten van de Staats-Spaanse linie aanwezig (zie rapport: Valorisering van frontierland Zeeuwsch-Vlaanderen, in druk). Zie hierover ook de opmerking die onder punt 31 is gemaakt.

Archeologische inbreng is gewenst, afhankelijk van aard en locatie van de ingrepen. Plannen dienen getoetst te worden op de aanwezigheid van archeologische waarden. Als er sprake is van archeologische waarden of een middelhoge tot hoge verwachtingswaarde, dient verder archeologische onderzoek en/of planaanpassing plaats te vinden.

71. MER Sluis aan Zee

Archeologische waarde: projectgebied ligt in Belvederegebied.
De archeologische verwachting, met name op scheepsresten, is plaatselijk hoog.
Een eerste archeologische inventarisatie heeft plaatsgevonden.
Verdere archeologisch onderzoek en ruimtelijke inpassing van archeologische en overige cultuurhistorische waarden is noodzakelijk.

81. WSBEK-NCP 2001-2003

Archeologische waarde: projectgebied ligt in Belvederegebied
Deelproject Schor van waarde: archeologische waarde is hoog. ROB is nauw betrokken bij planvorming, en uitvoering. De vindplaats kan terplekke behouden blijven.

Deelproject: Kruiningen: lage archeologische verwachting, geen inbreng nodig.
deelproject Perkpolder: lage archeologische verwachting, geen inbreng nodig.

88/138. Overschelde 2001

Archeologische waarde: Bij dit project moet rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van Archeologische (scheeps)resten in de ondergrond.
Archeologische inbreng/onderzoek is derhalve gewenst.

90. Baggerplan Westerschelde (2e verdieping)

Archeologische waarde: in de bodem van de Westerschelde kunnen oude scheepsresten aanwezig zijn.
Archeologische inbreng (ROB)/onderzoek is derhalve gewenst.

105. inlaag 2001

Er heeft reeds archeologische onderzoek plaatsgevonden. Er is sprake van betrokkenheid vanuit de ROB.

113. Watersportactieplan

Archeologische waarde: Projectgebied ligt (vermoedelijk) in Belvederegebied
De archeologische verwachting van de voormalige Zwinloop is hoog. Waar dit project zich exact afspeelt is ons niet bekend. De relatie met project 71 lijkt relevant, maar zien we hier niet terug.
Archeologische inbreng/onderzoek is gewenst, afhankelijk van exacte aard en locatie van de ingrepen.
Plannen dienen getoetst te worden op de aanwezigheid van archeologische waarden. Als er sprake is van archeologische waarden of een middelhoge tot hoge verwachtingswaarde, dient verder archeologische onderzoek en/of planaanpassing plaats te vinden.

De overige projecten van lokaal niveau vallen onder de competentie van de provinciaal archeoloog van de provincie Zeeland. Gelieve deze te raadplegen of voor deze projecten archeologische inbreng gewenst is.

➢ *Vlaanderen*

A. ALGEMENE SCHETS VAN DE ARCHEOLOGISCHE KENNIS EN MOGELIJKHEDEN IN HET SCHELDEBEKKEN

De geschiedenis van de huidige Schelde gaat minstens twee miljoen jaar geleden terug toen Vlaanderen bedekt werd door een ondiepe zee, waarin zand en klei werden afgezet. Door een geleidelijke daling van de zeespiegel en een ophoging van het land, trok de zee zich langzaam terug in noord-noordoostelijke richting. Op het zo droogvallende landoppervlak ontstond het rivierennet van het Scheldebekken met rivieren die naar de toenmalige kustlijn in Nederland liepen. Tijdens de opeenvolgende glaciaal/interglaciaal-wisselingen in het Kwartair hebben zich herhaaldelijk talrijke fenomenen voorgedaan met belangrijke landschapswijzigingen tot gevolg. De voor de Schelde belangrijkste verandering in het rivierpatroon was de vorming van de Vlaamse Vallei, ongeveer 400000 tot 800000 jaar geleden. Hierdoor veranderde de noord-noordoostelijke afwatering van het Scheldebekken in een meer noordwestwaardse richting. Op het einde van de laatste IJstijd werd het brede dal van de Vlaamse Vallei ten noorden van Gent geleidelijk afgedamd door een brede, door de wind opgewaaide zandrug, waardoor een aantal rivieren zoals de Schelde afbogen in noordoostelijke richting. In navolging van de Rupel gingen deze rivieren vervolgens gebruik maken van het doorbraakdal van Hoboken, waardoor de grote lijnen van het huidige riviernet werden vastgelegd.
De vroegste menselijke aanwezigheid langsheen de Schelde situeert men in het **Midden-Paleolithicum**, tussen 250000 en 35000 jaar geleden. Naast geïsoleerde vondsten is vooral de ontdekking van een aantal grote vindplaatsen, met meer dan honderden artefacten, van belang. Zo heeft men in Ruien, Alter, Kesselt en Vollezele vermoedelijk resten van tijdelijke kampementen op de plateauranden blootgelegd. De frequente ontdekking van allerhande gebruiksvoorwerpen bij bagger- en zandontginningswerken langsheen de Schelde bewijst dat de paleolithische jager ook regelmatig naar de valleien afzakte. Zo werden tussen Gent en Antwerpen meermaals vuurstenen gevonden (Gent, Merelbeke, Uitbergen, Lillo)
Door de slechte vondstomstandigheden leverden de Vlaamse valleisites tot nu toe slechts enkele stenen gebruiksvoorwerpen op, meestal mobiele werktuigen die meereisden naar verschillende kampementen
In het begin van het Laatglaciaal vond waarschijnlijk de overgang plaats van een verwilderd naar een meanderend rivierpatroon, ondermeer door het milder wordende klimaat. Dit bracht een proces van uitschuring en afzetting in de bochten met zich mee waardoor de rivier geleidelijk haar loop verlegde in de richting van de buitenkant van de bochten. Bij gebrek aan archeologische vondsten uit deze periode valt moeilijk te achterhalen hoe de mens op deze ingrijpende landschappelijke veranderingen heeft gereageerd. De zeldzaamheid van o.a. 'Federmesser' vondsten in de Scheldevallei heeft hoogstwaarschijnlijk te maken met een gebrek aan onderzoek in deze regio, vermits uit andere sites blijkt dat deze jagers bij de aanleg van hun kampen een uitgesproken voorkeur hadden voor droge gronden langsheen open water.
De intense klimaatsverbetering tijdens het **Mesolithicum** creëerde een zeer bosrijke omgeving waardoor de toenmalige mens verplicht werd mee te migreren met het wild en regelmatig nieuwe woonplaatsen op te richten. Dat verklaart de bijzonder grote dichtheid aan mesolithische vindplaatsen in Vlaanderen. Het stijgend belang van de visvangst in de mesolithische samenlevingen blijkt duidelijk uit de geografische inplanting van de kampementen nl. in hoofdzaak langsheen open water. Zo werden in Gent, Oudenaarde, Verrebroek en Melsele sporen van tijdelijke kampementen aangetroffen wat doet vermoeden dat bij verder en vooral systematisch onderzoek in die natte contexten nog veel meer restanten te vinden zijn. De ontdekking van deze sites

ondersteunt ook de hypothese dat er twee types kampen bestonden: de grote basiskampementen en de kleine extractiekampen met hun specifieke ligging op de oever van de Schelde.
Wat betreft de overgang naar het **Neolithicum** in Vlaanderen is er een nijpend gebrek aan materiaal. In het leemgebied aan de bovenloop van de Schelde zijn wel talrijke nederzettingsresten van de 'Michelsbergcultuur' teruggevonden, ingeplant op strategische hoogtes en uitkijkend over de Scheldevallei. Opgravingen in de Scheldevallei zelf leverden tot nu toe weinig resultaat op maar de overtuiging groeit dat ook in deze periode de vallei werd uitgekozen om er specifieke activiteiten uit te voeren. Deze specifieke functie van de alluviale site zou bijgevolg de afwezigheid van 'echte' nederzettingssporen kunnen verklaren. De zandstreek langs de benedenloop van de Schelde heeft te kampen met een geringe zichtbaarheid van neolithische vindplaatsen en het gebrek aan goed geconserveerde en dus afgedekte vindplaatsen in de vallei zelf. Niettemin zijn er voldoende aanwijzingen dat het archeologisch potentieel even groot is als aan de bovenloop zoals blijkt uit vondsten te Gent, Zwijndrecht en Wintam. Tenslotte zijn er ook de talloze werktuigen in hertengewei die tijdens grootschalige baggerwerken eind vorige eeuw op diverse locaties langsheen de Schelde boven water zijn gekomen en op basis van koolstofdateringstechniek in het Neolithicum gesitueerd worden.
Het opbaggeren van koperen en bronzen voorwerpen uit de Schelde wijst op een nieuwe grondstof en het begin van de **Metaaltijden**. Dankzij de luchtfotografie werden ook een aantal grafheuvels in de Scheldevallei gelokaliseerd zoals in Gent, Gentbrugge, Merelbeke en Zele. Het feit dat de overgrote meerderheid van grafheuvels toch vooral in Binnen-Vlaanderen gelegen is, bewijst dat de Schelderegio niet altijd even aantrekkelijk was in het verleden. In de ruime omgeving van de Schelde komen enkele concentraties van urnevelden voor, maar wat betreft nederzettingssporen uit de Metaaltijden kennen de Scheldeoevers slechts enkele sporadische indicaties van bewoning. De grote hoeveelheid baggervondsten wijst op een sterke toename van het fenomeen om voorwerpen te deponeren in de Schelde of aanpalende natte gronden. In de Keltische religie zijn rivierdeposities een algemeen verschijnsel. Vooral de plaatsen waar twee rivieren samenvloeien moeten in het verleden een speciale betekenis gehad hebben. Vele van deze oudere vondstcontexten kunnen dan ook met dergelijke rituelen in verband worden gebracht Favoriete plaatsen waren de regio rond Oudenaarde en de zone tussen Gent en Dendermonde. De objecten bestaan vooral uit wapens, sieraden en in mindere mate werktuigen. Naast depositie in natte contexten zijn er ook voorbeelden van bronsdepots op het droge, in de nabijheid van de Schelde zoals in de haven van Gent.
Tijdens de **Romeinse** periode vormde het Scheldegebied een onderdeel van de provincie *Gallia Belgica* en vormde de rivier op zich de scheidingslijn tussen twee *civitates*. Met de uitbouw van het Romeinse wegennet werden langs de Schelde op verschillende plaatsen bruggen of oversteekplaatsen opgericht waar de reiziger de rivier kon oversteken. Vaak kunnen nog materiële resten in de vorm van veenpakketten of houten palen aanwezig zijn. Deze elementen kunnen geïnterpreteerd worden als restanten van veenbruggen of houten brugcontructies.
Langs de oevers bevonden zich talrijke haventjes of overslagplaatsen en kwam de ontwikkeling van nederzettingen op gang. Zo ontstond er een Gallo-Romeinse nederzetting in Melden, op een droge zandleemrug langs de Schelde. In Kerkhove zijn restanten teruggevonden van een Romeins administratief centrum.
Vanaf de **Middeleeuwen** werd de alluviale vlakte opgenomen in het landbouwareaal en onderworpen aan een intensief bedijkingsproces. Grootschalige uitveningen met de bedoeling het veen te gebruiken als brandstof, kwamen voor in de Beneden-Scheldepolders ten noorden van Antwerpen. Opgeviste boegbeelden uit kreken of zijarmen van de Schelde zijn slechts beperkte indicaties van een drukke scheepvaart op de rivieren. Uit de Schelde zelf is geen enkel scheepswrak opgedolven.
Vele abdijsites zijn gelegen in alluviale vlakten met de bedoeling deze te ontginnen maar ook tal van volmiddeleeuwse motte- en latere kasteelsites zijn gesitueerd in alluviale gronden omwille van de ideale bodemkundige en strategische locatie. Getijdenmolens en motteburchten zijn her en der verspreid langsheen de Schelde en vooral deze laatste zijn vaak nog herkenbaar in het landschap, vermits een groot deel voortleefde onder de vorm van een landbouwbedrijfje.
Een bijzondere problematiek betreft de mogelijke en waarschijnlijke aanwezigheid van scheepsresten in de Schelde en in de verlandde meanders. Het is niet ondenkbaar dat bij bodemverstorende werken deze belangrijke relicten aan het licht komen.

B. OVERZICHT VAN DE ARCHEOLOGISCHE PROBLEMATIEK

Er werd nagegaan in welke mate een aantal toekomstige projecten in en rondom het Schelde-estuarium van invloed kunnen zijn op het archeologisch bodemarchief. Daarbij ging de aandacht in de eerste plaats uit naar het geactualiseerde Sigmaplan en meerbepaald de situatie in de provincie Antwerpen. Door dit ene project meer in detail te onderzoeken kon immers een veelvoud aan gegevens verzameld worden die op hun beurt kunnen geëxtrapoleerd worden naar de overige zones die niet aan bod komen bij het Sigmaplan maar wel grotendeels dezelfde kenmerken vertonen.

In het volgende overzicht worden voor de provincie Antwerpen de Potentiële OverstromingsGebieden per zone overlopen en wordt nagegaan over welke archeologische gegevens we beschikken op basis van het tot nu toe uitgevoerde onderzoek. Tevens wordt een beeld geschetst van de te verwachten archeologisch waardevolle sites door enerzijds het bodemkundig aspect toe te lichten en anderzijds parallellen te trekken met de resultaten van het archeologisch onderzoek in naburige zones. Tenslotte worden een aantal knelpunten behandeld; dit zijn zones die tot nu toe niet onderzocht zijn en waarbij het advies hoofdzakelijk gebaseerd wordt op vergelijkingen met reeds verkende oevergebieden. Vervolgens wordt een algemeen advies geformuleerd kaderend in de gekende problematiek.
Wat betreft de overige zones binnen de provincie Antwerpen en Oost-Vlaanderen die buiten de afbakening van het Sigmaplan vallen, wordt per tijdsvak overlopen wat de huidige resultaten aan archeologisch waardevolle sites zijn. Voor de algemene knelpunten en voorstellen tot aanpak wordt verwezen naar het einde van dit dossier. Hieronder worden enkel de gekende archeologisch belangrijke zones in het plangebied omschreven.

C. PROJECTEN

42. Geactualiseerde Sigmaplan
85. Dijkwerken Sigmaplan

Provincie Antwerpen

zone 110_09

In en rondom deze zone werd een aantal forten gelokaliseerd die hun oorsprong vinden in de periode rond 1580. Het oprichten van een heuse fortengordel langsheen de oevers van de Schelde maakte deel uit van de verdedigingswerken tegen de invallen van Spaanse troepen op het einde van de 16de eeuw.
In de onmiddellijke omgeving van deze zone werd ook een site met walgracht gelokaliseerd uit de periode rond 1770. De kans is reëel dat deze site op dezelfde plaats is opgericht als een oudere voorganger zonder defensief karakter. Zo kan er aanvankelijk sprake geweest zijn van een eenvoudig hoevecomplex dat pas vanaf de 18de eeuw voorzien wordt van een grachtstructuur zoals zichtbaar is op de Ferrariskaart. Vermits dit gebied blijkbaar voldoende gunstige voorwaarden bood voor het inplanten van dergelijke landelijke bewoningssites, bestaat de kans dat dit ook het geval was voor de zone in kwestie, hoewel duidelijke aanwijzingen hiervoor ontbreken.

zone 100_01

Op basis van bouwmaterialen in een afvalkuil is aangetoond dat ook in deze zone een versterkt fort getuigde van de woelige 16^{dc} eeuw en de strijd tegen de Spanjaarden. Het gebouw werd reeds afgebroken in de loop van de 18de eeuw maar was aanvankelijk rond 1580 opgericht met puin van de oorspronkelijke kerk en pastorie van Nattenhaasdonck. De strategische ligging aan het kruispunt van twee rivieren wijst er op dat dit verdwenen fort tot taak had de Rupelmonding te beschermen tegen de Spaanse troepen. Vlakbij
Ook in vroegere periodes onderkende men reeds het belang van een goed netwerk van waterwegen. Zo bevindt zich vlakbij een feodale motte met deels bewaard grachtencomplex en werden langsheen de rivieroevers reeds talrijke Romeinse losse vondsten geregistreerd.

zone 100_02

Deze zone werd intensief geprospecteerd wat een rijkdom aan artefacten opleverde. De voorwerpen die werden gerecupereerd konden onderverdeeld worden in vier verschillende tijdsvakken. Archaeologica uit Steentijd, Ijzertijd, Romeinse periode en vroege Middeleeuwen werden binnen één zelfde zone aangetroffen.
De verscheidenheid aan archeologisch materiaal binnen een beperkte oppervlakte bewijst dat er een zekere continuïteit in bewoning bestaat vanaf de vroegste periode en dat steeds dezelfde argumenten, o.a. de nabijheid van de rivier, een beslissende rol speelden bij het uitkiezen van een verblijfplaats.

zone 100_03

Hoewel deze zone op zich tot nu toe weinig reeds gekende sites telt, bewijzen naburige sites uit verschillende periodes dat de aantrekkingskracht van de rivieroevers steeds is blijven bestaan. Zo werden vlakbij een aantal Romeinse losse vondsten geregistreerd waaronder een muntschat die te situeren valt tussen 211 en 217 na Chr. Het verdedigingsaspect van sites langsheen de Schelde blijkt andermaal uit restanten van monumentale

bouwwerken zoals forten en torengebouwen, die terug te brengen zijn tot de 16de en 17de eeuw. We mogen dan ook veronderstellen dat deze zone op zich rijker is aan archeologisch materiaal dan tot nu toe werd vastgesteld.

zone 100_5

Ook deze zone getuigt van Romeinse aanwezigheid langs de Schelde-oevers. Over een grote oppervlakte werd een concentratie van aardewerk uit de Romeinse periode gerecupereerd wat, gelet op de gunstige leefomstandigheden van deze plaats, mogelijk wijst op de aanwezigheid van een Romeinse nederzetting aan de Schelde.
Een houten knuppelweg in de nabijheid van de rivier toont aan dat ook voor meer landinwaarts gelegen nederzettingen het contact met de rivier essentieel was en dus een goede bereikbaarheid impliceerde.
In de onmiddellijke omgeving bevindt zich een 13de-eeuwse hoeve die in de bronnen vermeld staat als eigendom van de tempeliers en duidelijke sporen van een grachtencomplex vertoont. Het defensief karakter van deze omgrachte hoevecomplexen uit de vroege Middeleeuwen wordt nog versterkt door de ligging vlakbij de Schelde.

zone 100_12

Een vervolg op de Romeinse bewoningssporen langsheen de rivier vormt de aanwezigheid van een Romeinse weg binnen deze zone. Het betreft de verbinding tussen Berendrecht en Kieldrecht die voldoende belangrijk was om door de Romeinen als verkeersas te worden gebruikt. Deze weg is een mooi voorbeeld van hoe reeds in vroegere perioden de link werd gelegd tussen waterwegen enerzijds en landwegen anderzijds.

zone 120_02

Ook deze zone omvat in hoofdzaak archeologische sporen uit de Romeinse periode die doen vermoeden dat er op regelmatige plaatsen langs de Schelde een prominente menselijke aanwezigheid was. De voorkeur van de mens om zich te vestigen in de nabijheid van een waterweg blijft bestaan doorheen de eeuwen zoals blijkt uit de inplanting van een lusthof dat zeker teruggaat tot de 17de eeuw maar mogelijk een oudere kern heeft.

zone 120_03

In dit gebied werd tot nu toe enkel een 18de-eeuws kasteel gelokaliseerd dat vermoedelijk teruggaat op een oudere kern. Gelet op de verscheidenheid aan sites in gelijkaardige zones mogen we echter vermoeden dat ook dit gebied over een rijk bodemarchief beschikt.

zone 120_07

Net aan de rand van deze zone werd een uitzonderlijk grote hoeveelheid steentijdmateriaal teruggevonden tijdens graafwerken nabij de spoorweg. De kwantiteit en de typologische verscheidenheid van de artefacten maakt de interpretatie als nederzetting zeer waarschijnlijk. Er mag bijgevolg van uitgegaan worden dat ook de omringende zones sporen zullen opleveren van menselijke aanwezigheid uit de vroegste periode.

Provincie Oost-Vlaanderen

zone 151_03

Deze zone omvat een site waar duidelijke bewoningssporen uit de Romeinse periode werden aangetroffen. Hoewel deze locatie tot nu toe de enige archeologische site blijkt te zijn in deze zone, doet de grote Romeinse vindplaats van Elversele-Oostwijk die hier onmiddellijk bij aansluit, vermoeden dat in de toekomst nog tal van aanwijzingen voor een intense Romeinse bezetting aan het licht zullen komen.

zone 151_05

De twee archeologische sites binnen deze zone leverden beiden een hele reeks artefacten op die uit de Steentijd afkomstig zijn. Het betreft voornamelijk werktuigen in silex die dicht bij elkaar werden gelokaliseerd. Beide vindplaatsen bevinden zich op een droge donk in de alluviale vlakte, die in vroegere perioden een uitstekende locatie vormde voor een kampement.

zone 151_07

Net op de grens met de Romeinse site uit de naburige zone, bevindt zich een tweede locatie waar voldoende sporen uit de Romeinse periode werden aangetroffen om ook hier een langdurige periode van bewoning te veronderstellen. De aantrekkingskracht van de rivier heeft ongetwijfeld ook de doorslag gegeven voor het bouwen van een klooster in een veel latere periode; vermoedelijk valt dit gebeuren te situeren in de late Middeleeuwen.

zone 151_09

Deze zone wordt grotendeels ingenomen door de *vicus* van Pontrave. Het betreft de restanten van een inheems-Romeinse nederzetting die over meer dan 7,5 ha verspreid zijn. Naast overblijfselen van woningen, trof men hier ook een grafveld aan evenals een pottenbakkerij en smederij. Het belang van deze site blijkt niet enkel uit de omvang maar ook uit de aanwezigheid van een Romeinse weg, wat hier een kruispunt van land- en waterwegen impliceert.

zone 151_12

In het verlengde van de vermelde *vicus* langsheen de rivieroever is een ander voorbeeld van Romeinse bewoning gelokaliseerd. Op deze site werden echter ook sporen aangetroffen die wijzen op een duidelijke continuïteit in de menselijke aanwezigheid doorheen latere perioden. Tijdens de Middeleeuwen bleef deze locatie in gebruik en dit wordt verder ondersteund door een tweede concentratie aan Middeleeuwse restanten in de onmiddellijke omgeving.

zone 151_16

Ook hier duidelijke aanwijzingen voor menselijke activiteiten gedurende de Middeleeuwen. Net zoals de overige reeds gelokaliseerde Middeleeuwse sporen, bevindt deze site zich vlakbij de rivieroevers.

zone 100_21

Baggerwerken in de Schelde leverden in deze zone enkele losse artefacten op uit het Paleolithicum. Deze voorwerpen getuigen op zijn minst van een tijdelijke menselijke aanwezigheid op de rivieroevers.

zone 100_22

Losse archaeologica zoals aardewerkscherven en fragmenten van silex werden hier en daar gerecupereerd en horen thuis in de Steentijd. Ook uit latere perioden werd materiaal gerecupereerd, maar een duidelijke context ontbreekt. Zo werd ondermeer aardewerk teruggevonden dat thuishoort in de Bronstijd en wordt toegeschreven aan de Klokbekercultuur.

zone 100_26

Deze zone toont het zoveelste voorbeeld van de voorkeur die de mens ontwikkelde voor waterrijke gebieden en dit reeds vanaf de vroegste periodes. Bewoningssporen uit de Steentijd werden hier vlakbij de oevers van de Schelde geregistreerd.

zone 100_27

Een omvangrijke concentratie aan lithische artefacten werd binnen deze zone blootgelegd. Zowel uit het Mesolithicum als uit het Neolithicum konden gebruiksvoorwerpen geïdentificeerd worden. Hoewel echte bewoningssporen ontbreken, levert de kwantiteit van de archaeologica voldoende bewijs voor een menselijk bezetting van tijdelijke of zelf permanente aard.

zone 100_28

In dit gebied werd een ruime verzameling grondsporen verzameld die een menselijke occupatie van de bodem gedurende verschillende periodes aantonen. Wat betreft de Steentijd werden aanwijzingen gevonden dat de mens hier reeds in het Mesolithicum actief was en dit ook bleef gedurende het Neolithicum. Op drie verschillende locaties werd deze aanwezigheid bevestigd. Sporen uit Brons- of IJzertijd bewijzen dat deze menselijke bewoning zich ook voortzet in een later periode.

zone 100_29

Een aantal losse muntvondsten ondersteunt het vermoeden dat de bewoning langsheen de oevers van de Schelde zich over verschillende periodes uitstrekt. Eén munt kon in de IJzertijd gesitueerd worden; andere geldstukken waren Romeinse exemplaren. Deze laatsten kunnen in verband gebracht worden met de verspreide Romeinse bewoningssporen die in de omgeving werden geregistreerd. De munten op zich getuigen van de economisch belangrijke rol van de Schelde in het verleden. Voorts wijst de vondst van enkele lithische artefacten ook op aanwezigheid van de mens tijdens de Steentijd.

zone 100_37

Binnen deze zone werd een hele reeks aan sporen teruggevonden die in verschillende tijdsperioden kunnen gesitueerd worden. Duidelijk bewoningssporen uit de Metaaltijden ontbreken tot nu toe, maar dat er toen reeds menselijke aanwezigheid was in dit gebied blijkt uit de grafvelden die in de Brons- en IJzertijd gesitueerd worden. Gedurende de Romeinse periode blijft deze site in gebruik, getuige een Romeinse grafheuvel en verschillende structuren die wijzen op intense bewoning. De Middeleeuws sporen die werden geregistreerd, tonen aan dat deze continuïteit zich nog verder doorzet.

Opmerking

Zoals blijkt uit het ontbreken van een aantal zonenummers, bevinden zich onder de zones die binnen het Sigmaplan aangeduid staan als Potentiële OverstromingsGebieden een groot aantal gebieden, die op het vlak van archeologisch onderzoek tot nu toe grotendeels onontgonnen zijn. Een van de belangrijkste redenen voor het uitblijven van gegevens in deze zones, is het feit dat het steeds om alluviale gronden gaat waar de mogelijkheden tot detectie van archeologische vindplaatsen eerder beperkt zijn. De gangbare onderzoeksmethoden zoals bv. veldkartering bieden hier weinig uitkomst omwille van de afdekkende werking van het alluviaal pakket waardoor oppervlaktemateriaal meestal verborgen blijft. Dit betekent echter zeker niet dat deze zones archeologisch minder potentieel hebben. De dikwijls constant vochtige omstandigheden van de bodem bevorderen immers de goede conservering van organische materialen, wat op de hoger gelegen gronden meestal niet het geval is. Ook het feit dat het om een alluviale afdekking gaat is op zich voordelig vermits het archeologisch materiaal volledig wordt afgeschermd en zo voldoende bewaringskansen heeft.

Algemeen advies

Uit de huidige stand van zaken wat betreft het opsporen van archeologisch waardevolle sites in Vlaanderen, blijkt dat de zones die geselecteerd werden voor de uitvoering van het Sigmaplan over een rijk bodemarchief beschikken. Om meer duidelijkheid te krijgen over de precieze omvang en waarde van de aanwezige sites is verder onderzoek aangewezen.
Zo kan een mogelijk verspreidingspatroon van vroegere bewoning langsheen de rivier opgespoord worden door het uitvoeren van een globale bodemkartering in deze zones, gevolgd door meer gerichte en intensieve prospectie in een aantal archeologisch veelbelovende deelgebieden. Een dergelijk onderzoek kan eveneens uitsluitsel brengen over de ouderdom van reeds gelokaliseerde landelijke bewoning zoals sites met walgracht en andere hoevecomplexen.

69. Grensoverschrijdend Krekengebied

In de onmiddellijke omgeving van de kreken werden herhaaldelijk archaeologica aangetroffen uit de Romeinse periode, de Middeleeuwen en de Nieuwe Tijden. In een aantal gevallen was er duidelijk sprake van een continuïteit in de bewoning, die gekenmerkt werd door de aanwezigheid van een haven of aanlegplaats aan de waterkant. Gelet op de kwantiteit van het vondstenmateriaal en de gunstige leefomstandigheden op deze plaats, moet er rekening gehouden worden met de mogelijke aanwezigheid van meer uitgesproken bewoningssporen die nog aan het licht kunnen komen. Voorafgaand aan enige bodemingreep is intensief archeologisch vooronderzoek vereist.

73. RUP GOG Kruibeke-Bazel-Rupelmonde (in uitvoering)

Het betrokken gebied waar verschillende infrastructurele ingrepen zijn gepland, heeft een ongekende paleolandschappelijke en archeologische potentie zodat preventief onderzoek en begeleiding van de werken is voorzien. In verschillende fasen wordt d.m.v. booronderzoek, oppervlakteprospectie, mechanische prospectie en laboratoriumonderzoek zoveel mogelijk informatie verzameld.

94. Inplanting plezierhaven/aanlegsteiger Sint-Amands

Het gebied in kwestie valt onder zone 100_12 van het Sigmaplan. Vermits in de onmiddellijke nabijheid van de rivier een Romeinse weg werd gelokaliseerd, is de kans groot dat op de oevers en de bodem van de Schelde artefacten en sporen terug te vinden zijn die getuigen van een Romeinse bewoning langs de rivier. Vooronderzoek kan de mogelijkheid van een intensieve Romeinse aanwezigheid naar waarde schatten.

110. Deurganckdok (in uitvoering)
106. Inrichtingsplan Groot Rietveld
107. Inrichtingsplan Vlakte van Zwijndrecht
108. Noord-Zuid-verbinding westrand haven Antwerpen

Uit voorstudie en prospectie blijkt dat het betrokken gebied diverse nederzettingen telt. Paleolandschappelijk, paleo-ecologisch en archeologische onderzoek op de gronden heeft tot doel het historisch landschap te reconstrueren en de archeologisch waardevolle vindplaatsen te lokaliseren. Dezelfde stappen worden ondernomen voor de aanleg van meerdere natuurcompensatiezones (projecten 106, 107 en 108).

Overige zones

Het betreft hier de gebieden van het Scheldebekken die niet binnen de afbakening van het Sigmaplan vallen maar wel belangrijk zijn om een volledig beeld te schetsen van de archeologische waarde van de rivieroevers. Een beknopt chronologisch overzicht van de tot nu toe gekende sites toont duidelijk aan dat het een rijk bodemarchief betreft.
Wat betreft de vroegste periode in de geschiedenis, kon een veelvoud aan materiaal gerecupereerd worden uit **Paleo-, Meso- en Neolithicum**. Naast het enorme aantal losse vondsten aan aardewerk en lithische artefacten, werden hier en daar ook duidelijke bewoningssporen geregistreerd. Vermoedelijk gaat het eerder om tijdelijke kampementen waarbij de mens de mogelijkheden van het open rivierlandschap inzake voedselinzameling ten volle heeft benut. De ontdekking van één grafstructuur die zou thuishoren in de Steentijd laat echter de mogelijkheid open van meer langdurige of zelfs permanente bewoning langs de oevers van de rivier.
Materiaal uit de **Metaaltijden** werd in mindere mate gelokaliseerd maar het betrof wel steeds aanzienlijke concentraties van artefacten. Veelal kwamen de voorwerpen aan het licht bij het uitbaggeren van de Schelde wat in de richting kan wijzen van rivierdepots en het offeren van cultusvoorwerpen. Menselijke bewoningssporen uit deze periode zijn schaars, maar dit staat in contrast met de ontdekking van verschillende grafvelden die aan de Metaaltijden worden toegeschreven en dus een indirect bewijs vormen van de toenmalige menselijke aanwezigheid.
Dat gedurende de **Romeinse** periode de oevers van de Schelde intensief bewoond werden, blijkt reeds uit de grote hoeveelheid losse vondsten waaronder grote concentraties aan aardewerk en uit de aanwezigheid van een enkele muntschat. Het lokaliseren van meerdere kleine woonkernen en zelfs één enkele vicus, levert het duidelijke bewijs dat de Romeinen de gunstige leefomstandigheden van de rivierzone evenals de economisch belangrijke rol van het waterwegennet ten volle benut hebben. Vaak gaat het om kleine nederzettingen met bijhorend grafveld en aanwijzingen voor industriële activiteiten zoals een potten- en pannenbakkerij of smederij. Muntvondsten en grote concentraties aardewerk vervolledigen het beeld van een moderne goed functionerende samenleving.
Middeleeuwse sites omvatten talrijke voorbeelden van de verschillende bewoningsvormen uit deze periode zoals eenvoudige hoeves en meer complexe structuren zoals de site met walgracht. Vaak ontwikkelde zich uit deze versterkte hoeves een mottekasteel of –burcht waarvan de grachten of de grondophoging nog steeds zichtbaar zijn in het landschap. Voor een aantal kerkgebouwen is er duidelijk bewijs van een vroegmiddeleeuwse kern, wat aantoont dat de eerste parochies en bijgevolg ook de vroegste dorpskernen zich ontwikkelden in de nabijheid van de rivier. Talloze losse vondsten van middeleeuws aardewerk getuigen van menselijke activiteiten, voornamelijk landbouw en handel, langs de rivieroevers.
Uit de Middeleeuwse kernen ontwikkelen zich verder grotere dorpsstructuren en nederzettingen die nog intenser gebruik zullen maken van het economisch en strategisch belang van de rivier. De inplanting van talrijke hoeves, versterkte kastelen, lusthoven e.d. na 1500 is het duidelijke bewijs van een sterke continuïteit in de bewoning langsheen de rivier.

Het aantal sites waar archeologisch materiaal werd gerecupereerd uit verschillende opeenvolgende tijdsperiodes is talrijk. Zo kennen bewoningssporen uit de Steentijd in veel gevallen een vervolg tijdens de Metaaltijden en lopen ze zelfs door tot in de Romeinse periode. IJzertijdaardewerk is vaak vertegenwoordigd onder de archaeologica uit Romeinse nederzettingen en ook het samengaan van Romeinse en vroegmiddeleeuwse scherven is, zeker bij veldprospecties, een vaak terugkerend fenomeen. Sites uit het begin van de Middeleeuwen, blijven in het merendeel van de gevallen lange tijd aanwezig en een aantal slaagt er ook in de brug te maken naar de Nieuwe Tijden, zij het in gewijzigde vorm. Dit alles wijst erop dat de Schelde en omgeving een zodanig sterke aantrekkingskracht uitoefende op de mens dat telkens weer werd teruggekeerd naar de rivieroevers om er tijdelijk of permanent te verblijven.

D. KNELPUNTEN

Zowel de specifieke doelstellingen van het Sigmaplan in het bijzonder, als de overige projecten en plannen die in de toekomst bodemingrepen voorzien in het Scheldebekken, brengen op archeologisch gebied verschillende moeilijkheden met zich mee:

- Een voorafgaande advisering wat betreft de inplanting van verstoringen (ringdijken, afgravingen, etc.) of andere ingrijpende activiteiten door bijvoorbeeld het verstrekken van een 'archeologische inventaris' is in principe onmogelijk. Een dergelijke inventaris is immers steeds onvolledig en weerspiegelt de archeologische realiteit slechts voor een fractie.
- Uit recente archeologische prospecties in gelijkaardige riviergebieden is gebleken dat het steentijdmateriaal zich hoofdzakelijk in de ploeglaag bevindt en dus uitermate kwetsbaar is, terwijl de beter bewaarde sites moeilijk detecteerbaar zijn wegens het alluviaal pakket. De gangbare onderzoeksmethoden zoals bv. veldkartering leveren door deze afdekkende werking van het alluvium niet de verwachte resultaten. Wanneer we een inventaris van gekende archeologische vindplaatsen projecteren op de bodemkaart valt duidelijk op dat deze slechts zelden in het alluviaal gebied gesitueerd zijn.
- Het Scheldebekken is tot nu toe slechts in beperkte mate ontgonnen terrein inzake archeologisch onderzoek. Het laag aantal vindplaatsen in deze zone kan een vertekend beeld geven van de reële waarde van het bodemarchief maar is enkel een gevolg van het ontbreken van systematisch en diepgaand onderzoek.
- Hetzelfde geldt voor de vondsten die aan het licht komen bij baggerwerken en slechts een kleine fractie vertegenwoordigen van de vele artefacten die in het verleden op de bodem van de rivier zijn terechtgekomen en bijgevolg veelal goed geconserveerd zijn
- Ook bij de archeologische sites die momenteel wel gekend zijn, is er nood aan meer concrete en nauwkeurige data inzake lokalisatie.

E. CONCLUSIES

Kort overzicht van de gekende vindplaatsen in het Scheldebekken

- Talrijke losse vondsten uit de steentijd langsheen de oevers: via systematische prospecties kan verder gezocht worden naar bewoningssporen en concentraties aan materiaal waarvan de losse vondsten mogelijke restanten zijn

- Dichte spreiding van Romeinse woonkernen, artefactenconcentraties evenals losse vondsten: vooronderzoek en prospecties kunnen een bewoningspatroon blootleggen en mogelijke nederzettingen aan het licht brengen

- Geen scheepsvondsten zijn op dit moment gekend in de Schelde zelf. Het is echter waarschijnlijk dat in oude meanders en de schelde zelf tal van relicten nog aanwezig zijn.

- Rivierdepots van veelal wapens uit de Metaaltijden: vooronderzoek kan meer gegevens verschaffen omtrent deze cultus en de mogelijke continuïteit van bewoning op de rivieroevers verifiëren

- Losse vondsten ten gevolge van baggerwerken in de Schelde, het merendeel afkomstig uit de Metaaltijden: bij elke ingreep moet rekening gehouden worden met de archeologische rijkdom van de rivierbodem op zich

- Middeleeuwse hoeves en sites met walgracht: de archeologische waarde van deze bewoningssites kan bepaald worden op basis van voorstudie

- Een veelvoud aan types van landelijke bewoning van na 1500: systematisch onderzoek kan de archeologische voorgeschiedenis van deze sites reconstrueren en beoordelen

5. Hoe dit alles nu om te zetten in een concrete strategie?

Uit het voorgaande zijn ten aanzien van archeologie de volgende hoofdzaken te destilleren:

1. vroegtijdige inventarisatie en betrekken van het aspect bij planvorming

2. daardoor kunnen vindplaatsen behouden blijven en kan informatie uit voorstudie/onderzoek gebruikt worden als inspiratiebron (Belvedere) bij het maken van inrichtingsconcepten

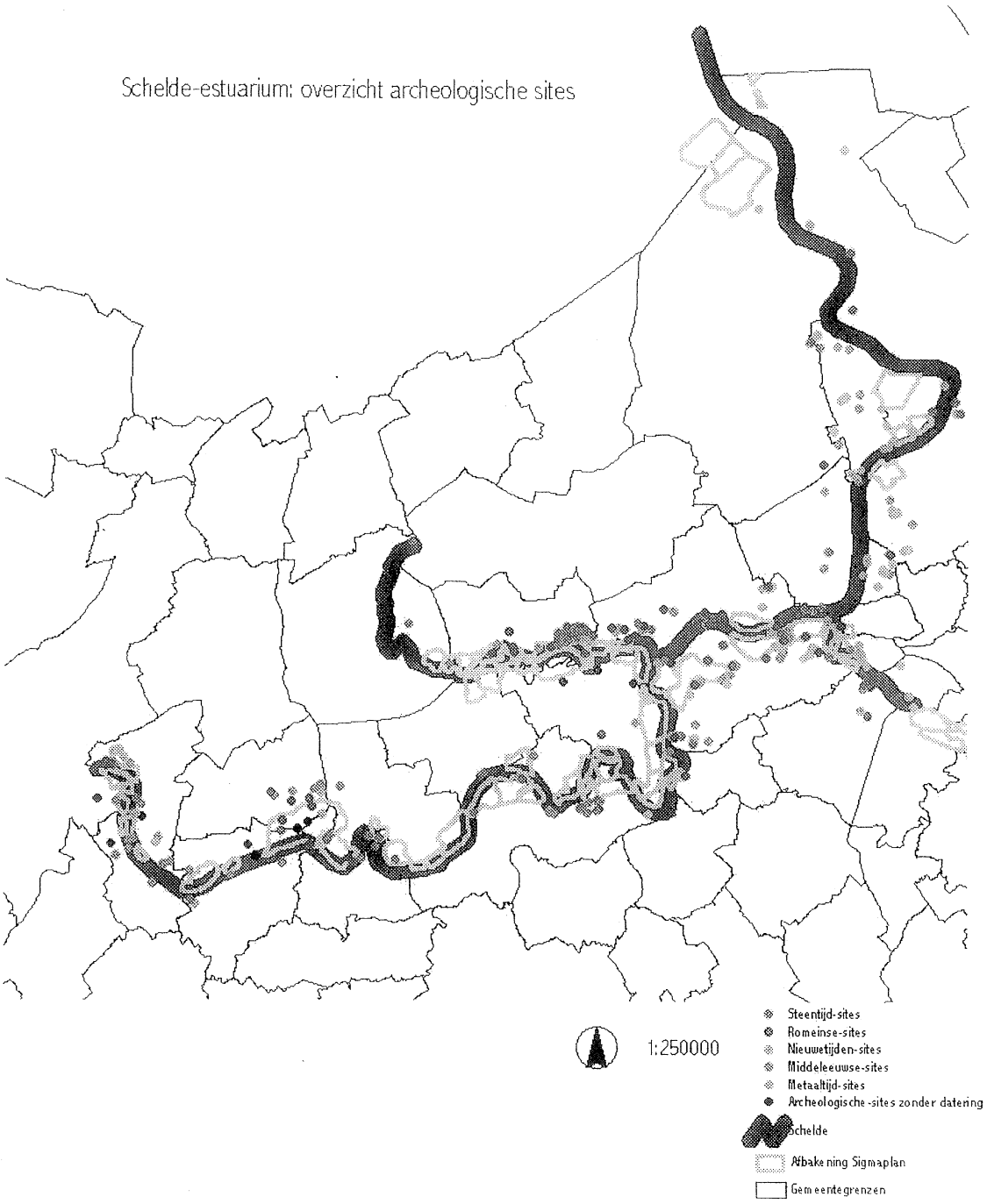
3. daardoor kunnen op tijd de kosten en benodigde tijd voor inventariserend archeologisch onderzoek, en eventueel vervolgonderzoek als behoud van het bodemarchief niet mogelijk is, gereserveerd worden.

6. Bibliografie

VAN STRYDONCK, M. & DE MULDER, G., 2000, De Schelde. Verhaal van een rivier, Leuven.

BIJLAGE 1.

Archeologische Studie Scheldebekken Vlaanderen



BIJLAGE 2.

(bijlage bij CD-rom)

Handleiding voor de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) 2e generatie

Juni 2000

Inleiding

Archeologische waarden zijn zeker in Nederland veelal onzichtbaar, ze liggen grotendeels verborgen in de bodem, waardoor ze niet eenvoudig te karteren zijn.
Nu archeologische waarden in toenemende mate in de planvorming en in de uitvoering van projecten worden meegenomen, is de handicap van deze onzichtbaarheid actueler dan ooit. Om toch greep te krijgen op die nog onbekende archeologie, is getracht om daarover voorspellingen te doen. Deze zijn op de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) weergegeven. De IKAW geeft daardoor een beeld van het bodemarchief dat complementair is aan de Archeologische Monumenten Kaart waarop bekende en gewaardeerde vindplaatsen zijn opgenomen. *Voorspellen is echter niet eenvoudig, de gebruiker van de IKAW dient daarom goed rekening te houden met de hieronder in de paragraaf 'karakteristieken en beperkingen van de kaart ' gemaakte opmerkingen.* Het indicatieve karakter van de kaart komt ook tot uiting doordat de kaart is uitgevoerd als rasterkaart met cellen van 50x50 m.
De IKAW is tot stand gekomen in samenwerking met het Nederlands Instituut voor Toegepaste Geowetenschappen TNO (TNO-NITG), Rijkswaterstaat Directie Noordzee, de afdelingen Geokartering en Geomarien en Kust, het Rijksinstituut voor Zoetwaterbeheer en Afvalverwerking (RIZA) en de Universiteit van Utrecht. De laatstgenoemde partner stelde digitale, nog ongepubliceerde, gegevens ter beschikking behorende bij de publicatie H.J.A. Berendsen & E. Stouthamer (in press) 2000: Palaeogeographic Development of the Rhine Meuse Delta, The Netherlands, Assen, Van Gorcum).

Meer informatie over de achtergrond en de tot stand koming van de kaart is te vinden in:
- J.Deeben, D.P.Hallewas, J.Kolen en R.Wiemer, 1997: Beyond the cristal ball, predictive modelling as a tool in archaeological heritage management and occupation history, in: W.J.H.Willems, H.Kars and D.P.Hallewas Archaeological heritage management in the Netherlands, Assen/Amersfoort.
- J. Deeben en R. Wiemer, 1999: Het onbekende voorspeld: de ontwikkeling van een indicatieve kaart van archeologische waarden, Amersfoort (NAR 20).
- J. Deeben, D.P. Hallewas en TH.J Maarleveld, (in press): Predictive modelling in archaeological heritage management in the Netherlands: the indicative map of archaeological values, BROB.

De toepassing van de kaart

De Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden is op verschillende momenten in het proces van de Archeologische Monumentenzorg van nut (zie ook het schema).

1. De kaart kan al in een vroeg stadium van planvorming globaal inzicht geven in de mate waarin archeologische resten in een gebied aangetroffen kunnen worden. Daardoor kan de kaart, naast de Archeologische Monumenten Kaart die de bekende en geautoriseerde archeologische terreinen weergeeft, een hulp zijn bij het sturen van de planvorming. De waarde van het archeologisch erfgoed kan immers door gebruik te maken van de IKAW beter worden ingeschat en bijtijds onder de aandacht worden gebracht. Tegelijkertijd kan de planvorming in een richting worden bijgestuurd waarbij het bodemarchief zoveel mogelijk wordt gespaard.

2. Wanneer de planvorming verder is gevorderd, kan de kaart ondersteuning geven bij het inschatten van de omvang van het archeologische onderzoek, dat in het kader van het plan nodig is. Ook voor de wijze van uitvoering van dat onderzoek kan de IKAW een eerste kader zijn. Bij advisering op dit terrein dient steeds een op het gebied toegesneden advies te worden opgesteld. De meest effectieve aanpak van het benodigde onderzoek wordt immers sterk door de karakteristieken van het betreffende gebied bepaald.

3. Tenslotte kan de kaart één van de bouwstenen zijn bij de vormgeving van (gebiedsgericht) beleid voor de archeologische monumentenzorg en mede dienen als toetssteen bij beleidsevaluatie.

niveau	Schaal	Toepassing
Nationaal	>1:250.000	* cultuurhistorisch beleid bv. beleidsnota cultuurhistorie * omgevingsbeleid bv. vinex, structuurschema * beleidsevaluatie * concrete plannen (adviezen) bv. tracébesluit, MER
Provinciaal/ Regionaal	<1:250.000 >1:50.000	* concrete plannen (adviezen) bv. landinrichtingen, ontgrondingen, MER * omgevingsbeleid bv. streekplan, waterhuishoudingsplan * cultuurhistorisch beleid bv. Cultuurhistorische (Hoofd) Structuur (CHS)
Gemeentelijk/ lokaal	<1:50.00	Bruikbaar voor eerste beoordeling, van plannen, richtinggevend voor SAI/AAI traject, veelal aan te bevelen om een gedetailleerde verwachtingskaart te vervaardigen * concrete plannen (adviezen) bv. landinrichting, MER bouwlocaties * omgevingsbeleid bv. bestemmingsplan, gemeentelijk milieubeleidsplan * cultuurhistorisch beleid bv. kaart bij monumenten-verordening, CHER's

De inhoud van de kaart

De legenda-eenheden van de kaart geven de trefkans op of de verwachtingswaarde voor het aantreffen van archeologische resten in de bodem weer.
Het landoppervlak van de kaart is opgebouwd uit vier legenda-eenheden; een hoge, een middelhoge, een lage en een zeer lage kans op het aantreffen van terrestrische archeologische resten.
Voor het onder water gelegen gebied van IJsselmeer, Waddenzee, Noordzee en Westerschelde bestaat de legenda uit een hoge, middelhoge en lage kans op het aantreffen van kwalitatief goed bewaarde scheepsresten en/of thans onder water gelegen oorspronkelijk op het land gelegen resten.
Een aparte groep vormen gebieden waar die kans niet kan worden aangegeven (niet gekarteerde gebieden).

De kleuren op de kaart

De betekenis van de kleuren is de volgende.
In het landoppervlak:

Donker oranje	hoge trefkans
Licht oranje	middelhoge trefkans
Geel	lage trefkans
Lichtgeel	zeer lage trefkans
Grijs	niet gekarteerd
Blauw	water

In het onder water gelegen gebied:

Donker groen	hoge trefkans
Midden groen	middelhoge
Lichtgroen	lage trefkans
Blauw	niet gekarteerd

Met de trefkans in het onder water gelegen gebied wordt zowel de kans op het aantreffen van archeologische resten in verdronken gebieden als de kans op het aantreffen van scheepsvondsten met een grote mate van samenhang aangeduid.

De voor de IKAW gebruikte bronnen

De archeologische informatie die voor de IKAW is gebruikt bestaat uit selecties uit ARCHIS gegevens
De geo-informatie gebruikt voor Pleistoceen Nederland, Groningen, Friesland en Texel is de Bodemkaart van Nederland schaal 1:50.000
Voor Holoceen West Nederland en het centrale rivierengebied is gebruik gemaakt van de Geologische Kaart van Nederland schaal 1:50.000, de kaart van het rivierengebied van Berendsen en Stouthamer (in press) en vele lokale en regionale aanvullingen uit diverse bronnen vooral voor gebieden die niet door deze kaarten worden bestreken.
Voor de onder water gelegen gebieden is gebruik gemaakt van de voorhanden geologische, hydrografische en geomorfologische informatie tezamen met de gegevens die bij archeologische waarnemingen onder water zijn verzameld.

De achtergrond van de gegeven waarderingen

Door de verschillen in de gebruikte methodiek per gebied, is ook de achtergrond van de aangegeven trefkans verschillend. Hieronder zijn deze per waardering en per gebied aangegeven.

Hoge trefkans

In Pleistoceen Nederland, Groningen, Friesland en Texel:
De relatie tussen het aantal verwachte en het aantal werkelijk aanwezige vindplaatsen in een bepaalde combinatie van bodemtype en grondwaterklasse (indicatieve waarde) is (sterk) positief.
In Holoceen West-Nederland en het centrale rivierengebied:
Structuren en elementen die relatief hoog in het landschap lagen en daardoor voor bewoning geschikt waren: geulafzettingen, duinruggen en kopjes, Pleistocene rivierduinen en Pleistocene ruggen en koppen aan de rand van de Holocene afzettingen. In het rivierengebied zijn in het algemeen de meandergordels en een zone daarlangs, waarin de indicatieve waarde sterk positief is, als zodanig aangegeven.
In de onder water gelegen gebieden:
De verwachte dichtheid van veelal door sediment bedekte scheepsvondsten met een grote mate van samenhang is relatief hoog. Deze schepen zijn veelal bewaard in geulopvullingen, die worden gekarakteriseerd door scheefgelaagde afzettingen. De aanwezigheid van verdronken landschappen is op met Holoceen West-Nederland vergelijkbare wijze gekarteerd.

Middelhoge trefkans

In Pleistoceen Nederland, Groningen, Friesland en Texel:

De relatie tussen het aantal verwachte en het aantal werkelijk aanwezige vindplaatsen in een bepaalde combinatie van bodemtype en grondwaterklasse (indicatieve waarde) is min of meer neutraal.
In Holoceen West Nederland en het centrale rivierengebied:
Structuren die in werkelijkheid veelal meer gedifferentieerd zijn dan op de Geologische Kaart is aangegeven. Het betreft dekafzettingen waar veelal kleinere hoger gelegen geulafzettingen in voorkomen, gebieden waarin laat Pleistoceen rivierduinzand voorkomt, waarin niet afzonderlijk onderscheiden, begraven rivierduinen voorkomen en strandvlaktes waarin kleinere duintjes of duinruggen aanwezig kunnen zijn of overstuivingen hebben plaatsgevonden. In het rivierengebied zijn oeverafzettingen en een zone, waarin de indicatieve waarde, min of meer neutraal is, als zodanig aangegeven
In de onder water gelegen gebieden:
De verwachte dichtheid van scheepsvondsten met een grote mate van samenhang is lager dan in gebieden met een hoge trefkans.

Lage trefkans

In Pleistoceen Nederland, Groningen, Friesland en Texel:
De relatie tussen het aantal verwachte en het aantal werkelijk aanwezige vindplaatsen in een bepaalde combinatie van bodemtype en grondwaterklasse (indicatieve waarde) is (sterk) negatief.
In Holoceen West Nederland en het centrale rivierengebied:
Gebieden die op grond van de gehanteerde criteria niet als hoog of midden gewaardeerd zijn. Het betreft vooral het veengebied, gebieden met jonge (na ca 1000 AD) mariene of fluviatiele afzettingen en in het rivierengebied de komgebieden waarin geen oudere wel gewaardeerde afzettingen voorkomen.
In de onder water gelegen gebieden:
De verwachte dichtheid van scheepsvondsten met een grote mate van samenhang is laag. In deze gebieden komen vooral resten van schepen voor die over een uitgestrekt gebied verspreid zijn geraakt.

Zeer lage trefkans

Met deze legenda-eenheid wordt aangegeven dat er weinig of geen kans is op het aantreffen van terrestrische archeologische resten van voor ca 1500 AD. De legenda-eenheid is alleen in Holoceen West Nederland gebruikt. Het betreft jonge mariene erosiegebieden die niet voor ca 1500 AD zijn bedijkt en de bodems van droogmakerijen die bestaan uit wad- en onder-water afzettingen. Hier zijn geen of nauwelijks terrestrische vondsten zoals nederzettingen daterend van voor 1500 AD te verwachten.
N.B. In de jonge mariene erosiegebieden kunnen zeker wanneer ze onderdeel vormden van scheepvaartroutes wel schepen aanwezig zijn.

Niet gekarteerd

Het betreft gebieden waar geen bodemkundige of geologische gegevens voorhanden zijn. Het gaat met name om bebouwde gebieden die bij de bodemkartering of de geologische kartering niet gekarteerd zijn.
Wat betreft het onderwater gelegen gebied zijn niet gekarteerde delen als water aangegeven.

Karakteristieken en beperkingen van de kaart

In de hieronder volgende punten worden een aantal karakteristieken en beperkingen voor het gebruik van de IKAW aangegeven, waarmee de gebruiker rekening moet houden.

- Een hoge, middelhoge of lage trefkans betekent dat verwacht wordt dat de relatieve dichtheid van archeologische verschijnselen groot, gemiddeld of klein is. Het gaat daarbij op het land vooral om nederzettingsresten vanaf het laat palaeolithicum t/m de vroege middeleeuwen.

- Een lage trefkans betekent niet dat het gebied archeologisch leeg is. Bepaalde vormen van archeologische vindplaatsen, zoals tempels, kastelen, depotvondsten of infrastructurele zaken kunnen -mogelijk zelfs juist- in de gebieden met een lage trefkans liggen.

Wanneer er plannen worden ontwikkeld waarbij het bodemarchief wordt verstoord, heeft het vanuit archeologisch oogpunt de voorkeur om deze verstoringen met name in het gebied met lage waarde te laten plaatsvinden. Daardoor wordt het bodemarchief naar verwachting het minst beschadigd en is de kans klein dat de archeologie bij planvorming en uitvoering hoge kosten met zich mee brengt. Niettemin dienen de archeologische vindplaatsen in dit gebied wel opgespoord te worden, liefst in de plannen te worden ingepast en anders eventueel te worden onderzocht.

- In gebieden waarin een zeer lage kans op het aantreffen van terrestrische archeologische resten is aangegeven, met name de meer recente geulen in zuidwest Nederland kunnen juist resten van schepen worden verwacht. Hoe groot die kans is kan het best nader worden bepaald door een bureaustudie.

- Voor de late middeleeuwen is het voorspellend karakter van de kaart veel minder sterk. Dit is met name het geval in gebieden die pas in die periode zijn ontgonnen.
- De kaart geeft voor het landoppervlak uitsluitend een beeld van de kans op het aantreffen van vindplaatsen. Zo is het mogelijk dat in gebieden met een (hoge) trefkans de kwaliteit van de aanwezige waarden (sterk) aangetast is. Omgekeerd kan in gebieden met een lage trefkans de kwaliteit juist hoog zijn. De kaart geeft op het land dus geen informatie over de te verwachten kwaliteit van de archeologische resten.
- De in het gebied onder water aangegeven trefkansen hebben, waar het schepen betreft, ook betrekking op de kwaliteit van de bewaarde scheepsresten.
- Aangezien de IKAW op kaarten met een schaal van 1:50.000 is gebaseerd, kan de kaart niet op een grotere schaal gebruikt worden. Dit is tevens de reden dat de kaart is uitgevoerd als een rasterkaart opgebouwd uit cellen van 50 x 50 m.
- Voor gebieden, waarin de bodemkaart de bron voor de IKAW heeft gevormd heeft de waardering alleen betrekking op de bovenste 120 cm (de bodemkarteringsdiepte).
- De grenzen op de kaart zijn in werkelijkheid globale overgangen. Abrupte overgangen zijn een gevolg van bodemkundige of geologische classificatie.

Aanwijzingen bij het gebruik t.b.v. advisering

Hoewel de 'kleuren' op de kaart voor het hele landoppervlak van Nederland gelijk zijn, zijn er in het bovenstaande verschillende opmerkingen gemaakt die aangeven dat er wel degelijk verschillen zijn. Adviezen waarbij de IKAW wordt gebruikt moeten daarom mede gebaseerd zijn op het inzicht en de gebiedskennis die de adviseur (archeoloog) heeft. Alleen dan kan een goed op het betreffende gebied toegesneden advies worden opgesteld.
De hieronder gegeven handreiking voor het geven van adviezen in het stadium van de planvorming voor het landoppervlak is dan ook geenszins 'standaard'.

Hoge trefkans
Karteren tenzij (a) ontgrondingen o.i.d. tot diepgaande verstoringen hebben geleid of (b) de verstoring van het plan oppervlakkig is en de te verwachten/bekende bewoningslagen diep liggen.
Voor gebieden waar sprake is van een gebrek aan kennis – zoals bijvoorbeeld in het geval van het ontbreken van de geologische kaart in Friesland en Groningen- kan in eerste instantie een probleemgerichte kartering, om grip te krijgen op de bodemopbouw, worden geadviseerd.

Middelhoge trefkans
Karteren tenzij (a) ontgrondingen o.i.d. tot diepgaande verstoringen hebben geleid of (b) de verstoring van het plan oppervlakkig is en de te verwachten/bekende bewoningslagen diep liggen.
Voor gebieden waar sprake is van een gebrek aan kennis-zolals bijvoorbeeld in Friesland en Groningen- kan in eerste instantie een probleemgerichte kartering, om grip te krijgen op de bodemopbouw, worden geadviseerd.

Lage trefkans
Een bureaustudie (laten) uitvoeren, waarbij gekeken wordt of er (potentieel) belangrijke vondsten bekend zijn (o.a. in ARCHIS, bij amateurs) of er gedetailleerde geo-informatie beschikbaar is, of er aanwijzingen zijn voor afgedekte vondstlagen en of er sprake kan zijn van sites van na ca 1000 AD of schepen.
Op basis van de uitkomst van dit onderzoek kan al of niet geadviseerd worden een kartering uit te laten voeren en tevens bekeken worden hoe die moet worden opgezet.

Zeer lage trefkans
Een bureaustudie laten uitvoeren waarbij wordt nagegaan of er mogelijk sites van na ca 1500 AD voorkomen. In de jonge mariene erosiegebieden nagaan of er kans is op het aantreffen van schepen. Eventueel vervolgonderzoek kan stoelen op de resultaten van dit bureauonderzoek.

Het onder water gelegen gebied
Voor de gebieden die onder water liggen is het aan te bevelen om het advies in samenspraak met de sectie Maritiem Erfgoed (NISA) op te stellen. De ervaringen op dit gebied, mede omdat de IKAW voor die gebieden nieuw is, zijn nog te gering om daar handreikingen voor te geven.

Naar gelang de ruimtelijke omvang van plannen groter is en naarmate plannen meer concreet worden is het aan te bevelen om waar mogelijk een meer gedetailleerde verwachtingskaart op grotere schaal te vervaardigen. Het vervaardigen van een dergelijke kaart is zinvol indien er meer gedetailleerde bodemkundige, geologische en/of geomorfologische informatie beschikbaar is en/of indien beschikt kan worden over de resultaten van nieuwe archeologische inventarisatie. In deze verwachtingskaart kan dan ook het kwalitatieve aspect van het bodemarchief worden betrokken.

TA/DM/PS/JC

PORT AUTHORITY ZEEBRUGGE

81 71

Port Authority Zeebrugge | MBZ

P. Vandammehuis
Isabellalaan 1
8380 Zeebrugge, Belgium
T +32 (0)50 54 32 11
F +32 (0)50 54 32 07
www.portofzeebrugge.be
mbz@zeebruggeport.be

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Aminal
Afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid
Cel Mer
Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 Brussel

22 DEC. 2003

Ons kenmerk: IV/S.12/PS/NV2234

Geachte heer,

Betreft: Kennisgeving Strategische milieueffectenrapportage.
Ontwikkelingsschets 2010 - Schelde-estuarium (verdieping).

Het Havenbestuur van Brugge - Zeebrugge, heeft in het bovenvermeld kennisgevingsdossier vastgesteld dat de afwikkeling van een deel van de containergoederenstroom in Zeebrugge mee als alternatief wordt onderzocht. (zie ondermeer 3.3.1 pg 16; 3.3.2 pg 18 en 19; 4.4.2 pg 26; 5.3.4 "Gebruikswaarde van het gebied" pg 41).
Bij dit alternatievenonderzoek en de gehanteerde uitgangspunten wensen wij de volgende bemerkingen mee te geven:

Bij het onderzoek wordt dikwijls verwezen naar de mogelijke verandering van goederenstromen, die zal aangegeven worden door het onderzoek in de MKBA (Maatschappelijke Kosten Baten Analyse). Ook wordt hierbij verwezen naar de mogelijke hinterlandvervoersmodi en de milieu-effecten die met dit hinterlandtransport gepaard gaan.

- Zo staat er op pg 41, rechts, tweede en derde paragraaf:

" Een verschuiving van de modi die gebruikt worden voor goederentransport uit de havens, is ook mogelijk, zowel bij verruiming als bij de voorhavenontwikkeling. Wanneer de verruiming niet doorgevoerd wordt, zullen waarschijnlijk verschuivingen optreden naar het wegvervoer.

De verkeersstudie ten behoeve van het MKBA zal aangeven hoe groot deze te verwachten verschuivingen zijn."

Hierbij willen wij opmerken dat de verkeersstudie ten behoeve van het MKBA ons volledig onbekend is. Wij willen hierbij aangeven dat er relevante gegevens en onderzoeken beschikbaar zijn met betrekking tot het verwachte hinterlandvervoer in de toekomst en dat die in deze verkeersstudie, MKBA en effectbeoordeling best aangewend zouden worden.
Wij menen dat het noodzakelijk is dat de huidige stand van zaken met betrekking tot deze verkeersstudie en de gegevens van Zeebrugge zo spoedig mogelijk getoetst en afgestemd worden.

Wij wensen u goede ontvangst en verblijven met de meeste hoogachting,

De Administrateur-generaal,

ir. P. KERCKAERT.

De Voorzitter,

ir. J. COENS.

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 31 DEC 2003

02

Betreft inspraak kennisgeving strategische milieueffectenrapportage schelde estuarium.

Aan: info@proses.nl

Naar aanleiding van uw kennisgeving willen wij als volgt reageren.
In de 2e paragraaf getiteld Schelde estuarium staat het volgende citaat "hierin worden projecten en maatregelen opgenomen die een oplossing moeten bieden voor problemen nu en in de toekomst. De maatregelen zullen vooral gericht zijn op het garanderen en verbeteren van de veiligheid tegen overstromen, de toegankelijkheid van de schelde havens voor zeeschepen en de natuurlijkheid van het estuarium"

Vraag: wat is prioriteit bij ProSes? Veiligheid, toegankelijkheid of milieu? Veiligheid moet bovenaan staan. In het geval dat toegankelijkheid van Schelde havens bovenaan zou staan, betekent dit verdieping van de Schelde. Per definitie zal dit o.a. met hogere stroomsnelheden gepaard gaan, wat zowel de veiligheid als het milieu negatief zal beïnvloeden. Hiermee kan de discussie afgedaan zijn maar is het kennelijk niet. Blijkbaar heeft de toegankelijkheid van de Schelde havens de hoogste prioriteit. Logische vraag is dan wat zijn de veiligheidsrisico's en milieu effecten bij verdieping zonder ontpoldering? Antwoorden moeten gezocht worden in toenemende stroomsnelheden en verkeersdrukte van vooral extreem grote schepen die elkaar vaker en op kortere afstand zullen passeren, terwijl het bochten traject ongewijzigd zal blijven. Afgezien van de sterk toenemende kans op ernstige ongevallen zal het risico op dijkval op met name de keerpunten van de stroom toenemen. Om het gewenste diepteniveau te handhaven zal bovendien blijvend moeten worden gebaggerd met desastreuze gevolgen voor het milieu. Daarnaast zullen de veiligheidsproblemen nog verder toenemen door de voorspelde verhoging van de zeespiegel en klimatologische wijzigingen (superstormen). Met name de risico's aan de oostzijde van het estuarium zullen vanwege het stuwingeffect vooral bij noord/westen wind progressief toenemen. Gevolgen daarbij voor de daar aanwezige petrochemische en nucleaire industrie laten zich raden.

Wat nu kennelijk beoogd wordt ten einde toch de "toegankelijkheid voor de Schelde havens"te garanderen is om de stroomsnelheden te verlagen. Hoe anders zijn de voorziene plannen ten aanzien van o.a. ontpolderen te verklaren. Overigens is het onduidelijk welke havens met Schelde havens worden bedoeld, we kennen met name Vlissingen , Terneuzen/Gent en Antwerpen. De eerste 2 havens kennen geen toegankelijkheidsproblemen ook niet in de nabije toekomst, die een dergelijk ingrijpend plan rechtvaardigen. Blijft dus over Antwerpen.

Waarom wordt deze haven niet expliciet genoemd in deze kennisgeving?
Waarom moet Antwerpen bereikbaar worden voor schepen van ruim 300 meter en diepgangen van rond de 15 meter? En ten koste van wat? Waarom onverantwoorde risico's lopen en dito investeringen plegen waar het natuurlijke bestaansrecht van Antwerpen voor dit type schepen eenvoudigweg niet aanwezig is, terwijl eenvoudige alternatieven in Vlissingen en Zeebrugge voorhanden zijn?
Waarom een beperkte Antwerpse lobby met sterke politieke invloed ter wille zijn, ten koste van veiligheid, milieu, belangen en wensen van grote delen van de Zeeuwse bevolking?
Hoe sterk de politieke invloed van deze Antwerpse lobby is moge blijken uit het feit, dat deze uitgebreide milieu effectenrapportage in dit stadium al is opgestart, terwijl de argumentatie om een dergelijk en riskant project te rechtvaardigen er niet is, afgezien van het Antwerpse havenbelang.

Een overig argument tegen het ontpolderen is naast de psychische ook die van de verzilting van het achterland en schade aan het daar voorkomende milieu, infrastructuur, woningen en akkerland.

Conclusie:
In de wijze van presentatie van "het probleem" wordt ten onrechte gesuggereerd dat waarborg van veiligheid hoofdzaak is. In feite is het omgekeerd; hoe Antwerpen toegankelijk maken voor de nieuwste generatie zeeschepen en het beperken van de daarmee gepaard gaande veiligheid- en milieurisico's. Deze wijze van presenteren, hoe doorzichtig ook, is misleidend en ronduit misdadig omdat de veiligheid in een belangrijk deel van Zeeland en België als inzet in het spel wordt ingebracht. Triest bijkomend gegeven is dat uitgerekend het milieu (sowieso kind van de rekening) als argument wordt aangevoerd om de desastreuze effecten van verdieping te billijken.
Dit suggereert een tendentieuze manipulatie van feiten, die aan de afhankelijkheid van ProSes doet twijfelen.

Afzender,
Fam.J.W.van der Heul
Vijfzoodijk 1,
4436 RR Oudelande.

P3

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat

Ingekomen: 31 DEC 2003

Kalverdijk 6
4588 RC Walsoorden

23 december 2003

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Proses
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Onderwerp: Reactie op Kennisgeving S-MER ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium

Geachte heer/mevrouw,

Naar aanleiding van de bijeenkomst, gehouden op 1 december 2003 te Terneuzen, en de "Kennisgeving Strategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium", wil ik u hierbij mijn reactie geven.

In de "Kennisgeving" worden in hoofdstuk 3 de procesgerichte voorbeeldmaatregelen in de Westerschelde genoemd. Hierin staan meerdere kleine uitpolderingen vermeld, onder andere een gedeelte van de Molenpolder en omgeving en de Ser-Arendspolder.

In hoofdstuk 4 staat dat er geen aparte maatregelen op gebied van landbouw worden voorgesteld.

Mijn landbouwbedrijf is gelegen in de Kievitpolder te Walsoorden, waarbij ik percelen grond heb liggen in de Molenpolder en Hooglandpolder.

Door uitpoldering van bovengenoemde polders bestaat de kans dat mijn landbouwpercelen in de Molenpolder en de Hooglandpolder verzilten en vernatten. Dit gevaar is zeker niet denkbeeldig gezien de problematiek van verzilting en kwel op landbouwpercelen die nu al langs de Westerscheldedijken liggen.

Ook wordt er volgens mij nog geen rekening gehouden met de zoetwaterbel onder de Kievitpolder. Deze zoetwatervoorziening is voor mijn bedrijf van zeer groot belang, aangezien ik op mijn bedrijf gewassen teel die erg afhankelijk zijn van een goede vochtvoorziening en voor welke teelten ik de laatste 10 jaar zwaar heb geïnvesteerd.

Door uitpoldering evenals door verdieping van de Westerschelde zou de omvang en de ligging van de bestaande zoetwaterbel kunnen veranderen.

De genoemde maatregelen kunnen voor mijn bedrijf dus verregaande financiële consequenties hebben, waarbij ik hoop dat deze alsnog meegenomen kunnen worden in de besluitvorming. Indien mijn bedrijf nadelige gevolgen mocht ondervinden van de uitvoering van deze plannen, zal ik genoodzaakt zijn om verdere stappen hiertegen te ondernemen.

Hiermee hoop ik mijn bezwaren tegen deze plannen duidelijk kenbaar te hebben gemaakt.

Hoogachtend,

P.J.M. de Nijs

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Monumenten en Landschappen Antwerpen

Copernicuslaan 1 bus 6, 2018 ANTWERPEN
Tel. (03)224 62 10 - Fax (03)224 62 23

AMINAL
cel Mer
t.a.v. Marc CHERETTE
afdelingshoofd

Koning AlbertII-laan 20 bus 8
1000 Brussel.

uw kenmerk	**ons kenmerk**	**bijlagen**
AMINAL/MER/PL0003/PVG/03/667	AZ/2003/2107/MDB	
vragen naar / e-mail	**telefoonnummer**	**datum**
Marc De Borgher marc.deborgher@lin.vlaanderen.be	03/2246215	18 december 2003

Betreft : Plan-mer - Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium (Projectbureau Proses)
- decreet betreffende milieueffect - en veiligheidsrapportage van 18/12/2002
Bekendmaking en terinzagelegging van het Kennisgevingsdossier

Geachte heer,

Inzake voornoemde kennisgevingsrapport kan ik U het advies van Monumenten en Landschappen - Antwerpen meedelen.

Uit het kennisgevingnota blijkt dat het uitgangspunt van de ontwikkelingsschets, en vandaar ook van de milieueffectenrapportage, uitgaat van het aspect "water" en "natuur", en van de ontwikkelingen die in dit kader mogelijk en wenselijk zijn. Hoewel men ook andere aspecten in onderzoek neemt geeft de structuur van de inhoud ("overige disciplines") reeds aan dat dit als nevenaspecten worden beschouwd, waarbij de effecten vanuit het oogpunt van voornoemd hoofdaspect worden behandeld.

Ik wens er op te wijzen dat het cultuurhistorisch aspect van het landschap, dat zowel zijn geschiedenis en zijn erfgoedwaarde behelst, als het landschapsecologische en het esthetische aspect, in het Schelde-estuarium een belangrijk gegeven zijn in het ontwikkelingsproces. Dit aspect dient op een evenwaardige manier in het afwegingsproces van het ontwikkelingsscenario opgenomen worden.

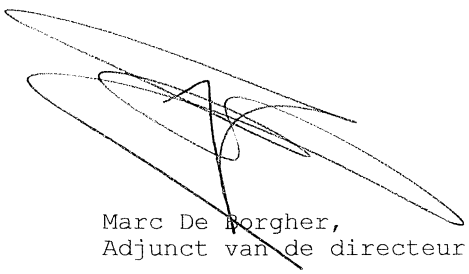
De Landschapsatlas en de Landschapskemmerkenkaart geven hieromtrent veel informatie en aanduidingen. Dit geldt ook voor de dossier van de beschermingen als landschap, die in het studiegebied voorkomen.

./..

./..

Voor de beoordeling van onroerend erfgoed dient men niet alleen uit te gaan van de beschermde items die in het gebied voorkomen, maar dient de Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed aan bod te komen, die door mijn diensten is opgemaakt (en uitgegeven) en die raadpleegbaar is op de internetsite van de afdeling Monumenten en Landschappen (www.monument.vlaanderen.be). Deze inventaris is een uitgelezen document om het aanwezige bouwkundig erfgoed (dat niet steeds of nog niet beschermd is) te traceren, en er zo nodig relevante evaluaties uit af te leiden of conclusies uit te trekken.

Hoogachtend,



Marc De Borgher,
Adjunct van de directeur.

PROVINCIE ANTWERPEN

05

Departement Leefmilieu
Dienst Milieu en Natuurbehoud

AMINAL-Algemeen Milieu- en Natuurbeleid
MER-cel
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 Brussel 1

datum 16 december 2003
kenmerk DMN/paukc/1450ZSPNQ26.DOC
contactpersoon Koen Cuypers ☎ 03/240 57 35 - Koen.Cuypers@admin.provant.be
onderwerp opmerkingen op kennisgevingsdossier -Plan Mer 'Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium'

Geachte,

Nav de bekendmaking en terinzagelegging van het kennisgevingsdossier 'Plan-Mer': Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium' en uw brief van 12/11/03 bezorg ik u hierbij:

1. de opmerkingen van de deputatie van de provincie Antwerpen en
2. de op ons bestuur binnengekomen externe opmerkingen (bijlage 1).

De deputatie heeft in haar zitting van 11 december beslist om de bezwaren van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen op het kennisgevingsdossier volledig bij te treden. Zij sluit zich maw volledig aan bij het ingediend bezwaar.

Buiten het Havenbedrijf heeft geen andere instantie opmerkingen overgemaakt aan ons bestuur (bijlage 1).

Het kennisgevingsdossier heeft bij de Dienst Milieu en Natuurbehoud (DMN) tijdens de periode van het openbaar onderzoek (17/11/03-17/12/03) voor iedereen ter inzage gelegen.

Graag werden we graag verder op de hoogte gehouden van de (ontwerp)richtlijnen van het plan-Mer van zodra de opmerkingen zijn verwerkt.

Met de meeste hoogachting.

Namens de bestendige deputatie,

Voor de Provinciegriffier
Bij delegatiebesluit:
De milieudeskundige

Koen Cuypers

Voor de Gouverneur
Bij delegatiebesluit:
De Bestendig Afgevaardigde

Jos Geuens

OPMERKING GEMEENTELIJK HAVENBEDRIJF ANTWERPEN OP DE KENNISGEVING STRATEGISCHE MILIEUEFFECTENRAPPORTAGE ONTWIKKELINGSSCHETS 2010

De kennisgeving is een belangrijke stap in de procedure rond de SMER. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen was, als lid van de stuurgroep, reeds in de mogelijkheid om voorafgaand aan de publicatie te reageren op ontwerpversies. Op de uiteindelijke versie van de kennisgeving kon niet meer worden gereageerd vooraleer ze ter perse ging. Op onze vraag om het conceptrapport aan te passen vooraleer het publiek te maken, werd onvoldoende ingegaan.

Algemeen gesproken is de Kennisgeving een degelijk geschreven en gestructureerd rapport. Toch bevat het document voornamelijk met betrekking tot de toegankelijkheidsproblematiek nog steeds een aantal merkwaardige en zelfs subjectieve keuzes en uitspraken die de objectiviteit kunnen in het gedrang brengen.

Het commentaar van het Havenbedrijf kan worden onderverdeeld in algemene en specifieke opmerkingen. We beperken ons hierbij tot de algemene bedenkingen.

Algemene opmerkingen

1. In de kennisgeving dient de optimale routing van de maritieme goederenstromen vanuit economisch en ecologisch standpunt van en naar het achterland centraal te staan. Hierbij is de notie van het natuurlijke achterland van groot belang. De notie van 'natuurlijk achterland' en de bereikbaarheid van de economische regio is nog te veel afwezig en dient mee in de rapportage te worden opgenomen. Het natuurlijk achterland van een haven kan worden omschreven als de geografische regio waarin het vervoer van goederen met maritieme oorsprong/bestemming van en naar de haven zowel vanuit economisch als ecologisch standpunt maximaal is geoptimaliseerd. De maritieme toegankelijkheid van de Schelde is een belangrijke factor bij dergelijke optimale ontsluiting van het natuurlijke achterland. Het is in deze context dan ook ontoelaatbaar dat in bijlage 9 (Beleidskader: Internationaal: Juridisch kader) nergens het "Recht op vrije doorvaart" en de erbij horende randvoorwaarden (Verplichting tot aanpassing van de rivierbedding aan de evolutie van de scheepvaart) - zoals vastgelegd in de Verdragen van Wenen en in het Scheidingsverdrag van 1839 - worden vermeld. Nochtans is dit de basis die een vrij verkeer van goederen in deze regio mogelijk maakte.

2. Naar het aspect van toegankelijkheid toe is de kennisgeving in het algemeen op een negatieve manier geschreven, waarbij wordt vertrokken van een niet bewezen en niet aangetoonde substantiële en significante impact van de verdieping op de natuurlijkheid (de praktijk van de vorige verdiepingen spreekt dit echter tegen, cfr. de bevindingen van het laatste MOVE-rapport ten overstaan van de laatste verdieping en de analyses van het PAET-team). Gezien de vroegere en huidige morfologische evoluties van het estuarium, voornamelijk in de Westerschelde maar ook in de Zeeschelde, is het niet aangewezen om de huidige situatie als startpunt voor de referentie te nemen. De kennisgeving geeft te veel het gevoel dat deze de meest wenselijke is (met woorden zoals "behouden"), vooral omdat ook wordt gesteld dat "De streefbeelden uit de Langetermijnvisie zijn echter geen vast omschreven eindpunt". Dit is nefast voor de geest in dewelke de onderzoeken (zouden moeten) gebeuren, vooral dat in de kennisgeving de nadruk wordt gelegd op de invloed van de baggerwerken op de morfologie, veiligheid en natuurlijkheid. Eenduidige verbanden tussen baggerwerken en nadelige gevolgen voor de morfologie over de laatste 35 jaar moeten nog bewezen worden, vooral omdat de

zeer sterke invloeden van vroegere en recente hydraulische bouwwerken (inpolderingen, verdedigingswerken aan oevers en geulwanden, bouwen van kribben, enz.) op de morfologische ontwikkelingen in de Westerschelde worden verwaarloosd. Deze ingrepen hebben blijkbaar, over de laatste eeuwen, een zeer nefaste invloed gehad op zowel veiligheid (voortplanting van het getij) en natuurlijkheid (oppervlakten van schorren, slikken, ondiep water). Het strekt dan ook tot aanbeveling een meer objectieve voorstelling van de "referentie" en van "nulalternatief" geven. Ook is het nodig te vertrekken van een duidelijk idee hoe aan de Westerschelde meer ruimte moet gegeven worden, wat inhoudt dat daarom nodig kan zijn de harde begrenzingen te wijzigen. Het gaat er niet om terug te keren naar een situatie van het verleden, omdat de parameters verantwoordelijk voor de morfologische evolutie veranderd zijn. Maatregelen in de ontwikkelingsschets 2010 moeten streven naar een (te definiëren) situatie waarin toegankelijkheid, veiligheid en natuurlijkheid in winnen.

3. De passage inzake het onderzoek naar de voorhavenontwikkeling wordt beschouwd als deel van het verplichte onderzoek naar alternatieven in het kader van de toepassing van de Vogel- en Habitatrichtlijn en dient sterk te worden verduidelijkt en aangepast. De analyse dient te worden uitgevoerd op basis van de bestaande achterlandverbindingen. In dit verband dient rekening te worden gehouden met eventuele kosten, zowel intern als extern, die moeten worden gemaakt bij de ontwikkeling van de verkeersinfrastructuur naar het achterland en het achterlandvervoer van de havens om de marktkansen van deze voorhavens te vergroten. In ieder geval dient bovendien te worden onderzocht of de voorhavenontwikkeling tegemoet kan komen aan de fundamentele probleemstelling, nl. de optimale economische en milieuvriendelijke ontsluiting van het natuurlijke achterland. De probleemstelling inzake de toegankelijkheid vertrekt vanuit de blijvende zorg om het verzekeren van de optimale economische ontsluiting van het natuurlijke achterland van de deltahavens. Gelet op het strategische belang van Antwerpen als multimodaal knooppunt in de transportketen, wordt het vrijwaren van de maritieme toegankelijkheid van de Antwerpse haven dan ook als middel naar voor geschoven om de kostenefficiënte en milieuvriendelijke (via reductie van landtransport) bediening van het achterland te waarborgen. Ook een verrekening van bijkomende externe effecten dient te worden doorgevoerd. Bijgevolg mag worden geconcludeerd dat voorhavens niet automatisch als volwaardig alternatief voor verdieping mogen worden beschouwd. Indien bij het onderzoek naar voorhavens, in casu de WCT- terminal in Vlissingen, deze als een alternatief voor de Scheldverdieping wordt beschouwd, dient omgekeerd voor Vlissingen de verdieping van de Schelde ook als een alternatief voor de WCT te worden opgenomen in hun kosten-batenanalyse en milieu-effectenrapport.

4. Bij de te onderzoeken alternatieven wordt eveneens een getijonafhankelijke diepgang van 12.5 meter vernoemd. Dit wijkt af van de opties die vermeld staan in het Memorandum van Vlissingen, waar 12.8 meter en 13.1 meter als opties werden opgenomen. Bij navraag bleek dat de aanpassing gebeurd was vanwege onderzoekstechnische redenen: er zou morfologisch weinig verschil zijn tussen een onderzoek van 12.8 en 13.1 meter. Volgens het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen is dit echter geen reden om af te wijken van de verdiepingsopties die door de bewindslieden op basis van het Memorandum moeten worden onderzocht. Er dient bovendien duidelijk te worden aangegeven dat de optie '12.5 meter' niet volledig voldoet aan de vereisten qua bereikbaarheid van het multi-modale knooppunt Antwerpen.

5. Er dient duidelijk gesteld te worden dat wat de haven betreft samenwerking tussen de havens geen alternatief kan betekenen voor de verruiming. Ondanks het feit dat dit misschien theoretisch een alternatief is, is het economisch niet haalbaar, is de milieukost onaanvaardbaar en is er geen belangstelling van de marktspelers om dit in de praktijk uit te voeren. Dit sluit uiteraard geen samenwerking uit op andere gebieden in de niet-commerciële sfeer.

6. De positieve effecten van het project ten aanzien van alternatieve bagger- en stortstrategieën zoals onderzocht door het PAET en het Waterbouwkundig laboratorium van Borgerhout en de mogelijke positieve impact ervan komen nog steeds niet voldoende tot uiting. De voorgestelde scenario's of alternatieven voor het beheer van de Westerschelde beperken zich tot het tot stand brengen van komberging (Overschelde) en/of tot het verruimen van de vaarweg en de te storten volumina baggerspecie die hiervoor nodig zijn. Er werden weinig originele strategieën voorgesteld binnen LTV wat zich uit in deze voorstellen voor de SMER. De vooropgestelde doelstelling van de LTV richtte zich op het ganse estuarium. Maar de klemtoon binnen deze SMER ligt op de gevolgen van een eventuele verdere verruiming. Het concentreren op de effecten van de eventuele verruiming is, zoals eerder gesteld, totaal ongefundeerd: uit alle beschikbare gegevens (historische fysische parameters (begin van de metingen tot nu) en recente monitoring programma's (MOVE)) blijkt dat de impact van de verruiming niet significant of marginaal is. De morfologische doelstelling in de Westerschelde "het behoud van het dynamisch meergeulensysteem" wordt niet opgevat als "welke maatregelen kunnen deze doelstelling helpen verwezenlijken" maar als "welke invloed hebben de bagger- en stortwerkzaamheden die verbonden zijn met een eventuele verdere verruiming". Daarop strekt het tot aanbeveling de "defensieve" benadering (het "in standhouden van de fysieke systeemkenmerken") te vervangen door een meer actieve interventie, waarin wordt gezocht naar middelen om de dynamiek van het systeem weer te vergroten, zowel door werken aan de harde begrenzing als door het gebruik van baggerwerken voor het sturen van de morfologie (morfologisch baggeren).

7. Het gebruik van de numerieke modellen wordt als enige "tool" aangehaald om de problematiek te onderzoeken. Deze instelling is hoogst twijfelachtig daar het onduidelijk is of de huidige numerieke modellen in staat zijn om met aanzienlijke betrouwbaarheid prognoses inzake morfologie uit te voeren. Deze modellen voor onderzoek en toetsing in onderzoekscluster bodem en water werden niet gevalideerd door onafhankelijke experten en hun toepasbaarheid op de Westerschelde in hun huidige vorm is (op zijn minst) erg twijfelachtig. Daarenboven wordt het modeleerwerk uitsluitend en verplicht uitgevoerd door het Waterloopkundig Laboratorium te Delft. Deze opmerking gaat niet over de kunde en kennis van dit wereldbekend en befaamd instituut, maar over een principekwestie. Iedereen weet dat de oppositie tegen een verdere verdieping van de Westerschelde groot is in Nederland en dat er een zekere concurrentie tussen de havens in Noordwest Europa aanwezig is. Modellen ontwikkeld in Delft worden gebruikt om de baggerwerken te beperken. De ontwikkeling van deze modellen is zeer recent en de betrouwbaarheid van hun voorspellingen is niet bewezen. Aangezien noch de tijd noch het budget toelaat andere modellen en middelen te gebruiken, strekt het dan ook tot aanbeveling deze aanpak te laten evalueren door onafhankelijke experten.

8. Zoals in punt 7 gesteld, is de kennisgeving teveel gesteund op modellering en te weinig op de analyse van historische ontwikkelingen van het estuarium en empirisch onderzoek. De vorm van de Honte ontstond door de verbinding van geulen uitgeschuurd in een lagune tijdens hevige stormen. De pseudo

28

P5

meanderende vorm stemt dus niet overeen met dat van een natuurlijk meanderend estuarium en mag daarom niet op dezelfde manier benaderd worden. De geschiedenis van inpolderingen (mens) en overstromingen ten gevolge van bressen in waterkering (natuur), heeft uiteindelijk gezorgd samen met de invloed van de geologie (natuur) voor een vorm die niet natuurlijk is en waarin de getijdenstromingen een complex geulenstelsel verder ontwikkelt. De ingrepen van de mens op dit systeem zijn doorgegaan tot een zeer recent verleden zodat het geulenstelsel en de platen zich nog altijd aanpassen en verder zullen aanpassen. Daarom is het belangrijk de invloed van verschillende beheersstrategieën te laten onderzoeken door experten met praktische ervaring op gebied van morfologische evoluties van rivieren en estuaria, met aandacht voor de langetermijn tendensen voortvloeiend uit het verleden.

9. Tenslotte wordt inzake het nautische aspect te veel vertrokken van een tot dusver onbewezen negatieve invloed van de verruiming op de veiligheid en worden een aantal aannames gemaakt die eerder onwaarschijnlijk zijn, zoals een toename van het transport. De vorige fase van verdieping heeft immers uitgewezen dat een lichte daling van het aantal schepen is opgetreden, dit terwijl de goederenoverslag tussen 1997 en 2003 met een kwart is toegenomen! Een mogelijke verruiming zal wel de beschikbare tijvensters vergroten waardoor het verkeersintensiteit beter gespreid wordt. Ook de verkeersintensiteit blijft beheersbaar als gevolg van de mogelijk gemaakte schaalvergroting. Dit zal naar alle verwachtingen een gunstig effect hebben op de verkeersveiligheid in het estuarium en dus ook op de ligging van de risicocontouren. De positieve aspecten van een verruiming op de veiligheid(scontouren) zoals spreiding van het scheepvaartverkeer en een vermindering van de scheepvaartintensiteit worden niet aangekaart en worden door het Havenbedrijf als essentiële elementen beschouwd.

Gemeentebestuur Berlare
Technische Dienst

Aminal Afd;Alg. Milieu- en natuurbeleid
Cel MER
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL

uw kenmerk	**ons kenmerk**	**Datum**
	td-gdb	23 december 2003
contactpersoon	**telefoon**	**e-mail**
Gaby De Bruycker	052 43 23 46	technische.dienst@berlare.be

Geachte mevrouw, geachte heer

Als bijlage zenden wij u een bij ons bestuur ingediende opmerking aangaande de ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium.

Wij verblijven,
hoogachtend

Namens het College van Burgemeester en Schepenen
In opdracht:

Frank Lippens
secretaris

Jan Willy Van Sande
burgemeesteraL

College van Burgemeester en Schepenen
Dorp 22, 9290 Berlare

Tel. 052 43 23 40
Fax 052 42 26 77
e-mail secretaris@berlare.be

Openingsuren:
van maandag tot en met vrijdag: 8u – 12u
dinsdag 13u – 19u
woensdag 13u – 17u

website: www.berlare.be

96

totaal 8 blz

Aan Aminal
Afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid
Cel MER
Ontwikkelingsschets 2010
Schelde-estuarium
Koning Albert II laan 20, bus 8
1000 Brussel

betreft: opmerkingen/bezwaren naar aanleiding van de ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium.

Geachte MER-deskundigen,

hierna volgen mijn opmerkingen

1) Mijn eerste opmerking is een zuiver procedurele aard. De initiatiefnemer volgt zijn zelfvastgelegde procedure niet. Daarom kan het hieruitvloeiende besluit door de Raad van State vernietigd worden, want de besluitvorming is illegaal. Als het Vlaams Gewest zijn eigen regels al niet volgt, dan is het vergaan. De verklaart mij nader * Op pag 44 van de "Nota bijde start van de procedure" staat dat de kennisgeving van 17 november tot 17 december 2003 ter inzage ligt. De Balen was dat niet het geval, want de gemeente kreeg het dossier veel te laat binnen, en daardoor werd de voorgeschreven termijn overschreden. En het was

zeker niet de fout van de gemeente Berlare, maar wel van de initiatiefnemer. Het publiek moet zich aan de regels houden maar de initiatiefnemer ook. Een te laat binnengebracht bezwaarschrift zal worden verworpen, maar ook een te laat gestarte procedure kan niet door de beugel. Op deze manier bekaait U de rechten van het publiek en het nieuwe besluit is voor vernietiging vatbaar. U moet de procedure opnieuw beginnen want alles wat eruit volgt is illegaal.

* Op pagina 44 staat dat "De opmerkingen en aanvullingen kunnen worden ingediend via een inspraakformulier. Dit inspraakformulier wordt ter beschikking gesteld bij de betrokken provincies, steden en gemeenten." Ik vroeg dd 12 december 2003 aan de milieu-ambtenaar van Berlare naar dit formulier, maar het was hem niet bezorgd. Hoe kan een burger nu zijn opmerkingen kenbaar maken? Gaat U zijn opmerkingen als onbestaand en onwettig verklaren omdat de initiatiefnemer er niet in slaagt tijdig een volledig dossier aan de gemeenten te bezorgen? Hoe beperkt U de kans van de burgers om opmerkingen te formuleren en het de nieuwe besluit is voor vernietiging vatbaar, net als alle andere besluiten die eruit voortvloeien. Herstarten van de procedure, en ditmaal Uw eigen regels wel volgen, is de enige goede manier.

p.s bij de kennisgeving van het Sigma-plan-MER waren de inspraakformulieren wel aan

de gemeente Baarn bezorgd en wie het dossier ter inzage moet worden en inspraakformulier ter beschikking gesteld. Die formulieren zijn duidelijk (tegelijk) duidelijk.

* Ik vind het erg dat er tegelijkertijd 2 procedures ter kennisgeving voor een (MER lopen die over dezelfde problemen en oplossingen handelen. Dit versterkt de idee dat het Haarms (gewoon) denkt: als het een dossier niet ongewijzigd door de strot van de burger kan gedrukt worden, dan slagen wij er wel in om het andere dossier er door te duwen. Dit vergroot de kloof tussen burgers en politici en ... wij zijn weer op weg naar een zwarte zondag". Dat deze 2 (MER-kennisgevingsprocedures (Ontwikkelingsschets 2010 en Sigmaplan) wordt door de initiatiefnemer op pagina 4 zelfs bevestigd. Het is op zijn minst merkwaardig te noemen dat daarvoor 2 ipv 1 procedure werden opgestart. Maar, zoals ik reeds opmerkte, de tweede procedure loopt me reeds mank.

* Eerst is er de kennisgeving voor het Sigmaplan (actualisering) en later (zelfs voor een deel tegelijkertijd) volgt de Ontwikkelingsschets 2010. En dit laatste staat op pagina 24 " De uitwerking van dit criterium staat daarom in de kennisgeving van het geactualiseerde Sigmaplan". Maar de burger kan hierop niet meer reageren! Een deel van de inhoud van de kennisgeving wordt niet

opgenomen en de burger moet opmerkingen geven op een tekst die in een ander document staat waarvan de kennisgevingsprocedure voorbij is. Dit is allesbehalve netjes, het is de methode om er voor te zorgen dat een onmogelijk dossier toch door de strot van een op dit ogenblik slecht tot niet geïnformeerde bevolking te duwen. Is het wel legaal om zich aan de informatie-plicht / mededelings-plicht te onttrekken door middel van een verwijzing naar een andere werkdocument dat niet in zage ligt? Dat betwijfel ik!

2) Op pagina 6 beaamt de inrichtingnemer dat hier een "abstract streefbeeld" wordt uitgewerkt. Dat klopt. Het is in zulke abstracte termen beschreven dat zelfs (MER-deskundigen (die nota bene deskundigen in deelgebieden (van dit toekomstige (MER-rapport zijn) en geen zgn. "algemene" deskundigen zijn [anders gezegd: zij zijn specialisten en geen generalisten] het in de deelgebieden waarvoor zij niet als deskundige erkend zijn als moeilijk leesbaar zullen ervaren. Eenvoudig gezegd: dit document is allesbehalve leesbaar voor "Jan met de pet" die men niet kan verwijten dat hij de moeite krijgt met een pakket van voldongen feiten. Dit document is veel te abstract. Wees aub concreet in de volgende fases!

3) Op pagina 8 geeft de initiatiefnemer toe dat verdwijnen en verdwijnende habitats optreden kunnen ontstaan door de dynamiek van het Schelde-estuarium. Maar hij vergeet hier te zeggen dat habitats ook kunnen verdwijnen door menselijke ingrepen! Eén van die habitats is Berlare-Broekbos, een gebied dat gedurende jaren tijdens de winter door de Schelde werd overstroomd (! dit was de winterbedding!) maar dat na de Tweede Wereldoorlog door het zgn. "watermachien" (een pompgemaal) werd drooggelegd, en dan werd er ook een pompgemaal aangelegd dat water uit het Broekbos naar het Dankmeer pompte. Er ontstond een kunstmatig onderhouden habitat d.mv de waterpompen! Ik ben van mening dat dergelijke historische fouten moeten worden hersteld (herstel van fauna- en flora-verlies) en dat er geen nieuwe moeten worden begaan (bvb. de weiden in Berlare gebruiken als overstromingsgebied want deze ecologisch belangrijke gebieden waren reeds jaren droge gebieden). Dit kan toch niet dat droge gebieden natte gebieden moeten worden en elders historisch natte gebieden droog te houden. Ik geef nog een voorbeeld. Bij de afbakening van het grootstedelijk gebied Aalst is het Vlaams Gewest van gedacht een groot deel van de winterbeddemp van de Dender en de Molenbeek als "prioritair

te behouden gebied" te laten erkennen. En vorige winter verdronk daar een vrouw toen de Molenbeek hevige regenval te verwerken kreeg. Om dergelijke fiasco's op te vangen vraagt het Vlaams Gewest om elders gecontroleerde overstromingsgebieden aan te leggen op... historisch droge gebieden. Dit is toch al te gek, een betere wijziging verslechting van habitats is niet mogelijk.

4) De initiatiefnemers geeft aan dat overwogen wordt om de diepgang van de Westerschelde te verdiepen en dat daardoor, bij hoogtij, meer water naar het hinterland van Antwerpen vloeit ... en daar ontstaat gevaar voor overstromingen dat mogelijk wordt opgevangen door gecontroleerde overstromingsgebieden in het hinterland. Anders gezegd: de gecontroleerde overstromingsgebieden in het hinterland vangen de overlast van water bij springtij op, overlast die ontstaat door een verdieping van de Westerschelde die gevraagd wordt door de Antwerpse havenbedrijven. De eigenaars van de gebieden die worden overstroomd veroorzaken die wateroverlast niet, maar zij zijn er het slachtoffer van. Zij krijgen de last en de Antwerpse havens de lust! Dat is unfair. Wie de lust wil (verdieping Westerschelde) moet de last dragen (zorgen dat de Wateroverlast vermeden wordt). Maw ik heb niks tegen de verdieping van de Westerschelde ten voordele van de havenbedrijven als zij

en de stad Antwerpen financieel de dees
hun veroorzaakte kosten en lasten op-
vangen. Daarom ben ik van oordeel dat
een stormstuw (bvb de Oosterweel)
heel wat elleade kan oplossen. Maar als
de stormstuw stroomafwaarts van de
Antwerpse havens wordt gebouwd, dan
brengt deze voor de Antwerpse havens nog
een heel belangrijk extra voordeel
aan vast: Antwerpen kan, dmv een "bellen-
scherm" (zoals aan de sluis in Terneuzen), een
echte zoetwaterhaven worden. De Zeeuwse
Zeehaven is een dergelijke "zoetwaterhaven" en speelt
dat uit als een groot concurrentieel voordeel.
Dmv de stormstuw en een "bellenscherm" kan
ook Antwerpen een "zoetwaterhaven" worden
ipv een "brakwaterhaven". Ik vraag U
dan ook om deze optie ook te overwegen
en bestuderen naar de MER. Een dergelijke
operatie zal ook in het hinterland als enige
goede oplossing worden naar voor geschoven.

aanv. 3) Ik vergat nog ook te vermelden dat
ondertekend hield met punt 3). In het Oost-
vlaams provinciaal structuurplan, in het
hoofdstuk met richtlijnen voor de gewenste
agrarische structuur (GAS) komen en
aanwijzingen dat de drooggelegde
gebieden ten bate van natuurlijke water-
huishouding (i.v.m. vernatting percelen
in het kader van natuurontwikkeling)
moeten terugkrijgen. Deze richtlijn

zegt wat ik bedoel met: als U gecontroleerde overstromingsgebieden wil, dan moet U, om "ruimte voor de rivier" te maken, de oude winterbeddingen als prioritair gebied aanduiden bvb Berlare - Broekbos, de omgeving van Zele-Dijk en niet de historisch droge meersen van Berlare. Als U de winterbeddingen teruggeeft aan de rivier, doet U aan habitat-herstel en niet aan habitatverwerving. Ook dat zou moeten opgenomen worden in U.w MER.

Tot hier mijn opmerkingen. Ik probeerde mijn opmerkingen te motiveren want ik heb als wetenschappelijk medewerker aan het Seminarie voor Survey en Ruimtelijke Planning van de Universiteit Gent reeds meegewerkt aan een MER, zelfs vooraleer een MER-plicht bestond.

In de hoop dat U met mijn opmerkingen rekening zal houden, groet ik U

met de meeste hoogachting

Ivan den Abbeele

Ivan den Abbeele Francis
Frankrijkstr. 12
9290 Berlare

WAASMUNSTER

Provincie Oost-Vlaanderen
Gemeentebestuur Waasmunster

MILIEUDIENST

87

MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP
AMINAL – AFDELING ALGEMEEN MILIEU- EN NATUURBELEID
CEL M.E.R. – ONTWIKKELINGSSCHETS 2010 SCHELDE-ESTUARIUM
KONING ALBERT II-LAAN 20 BUS 8
1000 BRUSSEL

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	datum
17.11.2003	AMINAL/MER/PL003/PVG/03/665	1.777/JVH/2003/1379	26. NOV. 2003
bijlagen	**contactpersoon**	**e-mail**	**telefoon**
	Van Herrewege J.	jan.van.herrewege@waasmunster.be	052 46 95 14

Inspraak

Geachte heer

Naar aanleiding van de terinzagelegging van het Kennisgevingsdossier "Plan-MER Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium" laten wij U hierbij de opmerkingen van ons bestuur geworden.

Wij wensen dat volgende aandachtspunten in het plan-MER uitgebreid onderzocht zouden worden :

1. Welke maatregelen zullen er noodzakelijk zijn om de bestaande en potentiële natuurwaarden maximaal tot ontwikkeling te laten komen in zowel de GOG's als in de GGG's ?
2. Indien een gebied bestemd wordt tot GGG, welke invloed zal dit hebben op de aanwezige bestaande natuurwaarden ?
3. Op welke manier zal nieuwe bodemverontreiniging worden vermeden indien overstromingsgebieden (GOG, GGG ...) langsheen de Durme zouden weerhouden worden, gelet op de aanwezigheid van vervuild slib in de Durme ?
4. Welke invloed zal de instroming van Durme-slib hebben op het ecosysteem en op de bodemkwaliteit van bestaande en thans niet-gecontamineerde gronden ingeval overstromingsgebieden (GOG, GGG ...) langsheen de Durme zouden worden weerhouden ?
5. Welke invloed zal de ingebruikname van een overstromingsgebied – inzonderheid een GGG – hebben op het recreatief gebruik van dijken ?
6. Is de inrichting van een GOG langsheen de Durme wel efficiënt gelet op de snelle verzanding van de Durme ? Welke maatregelen dringen zich op om deze verzanding van de Durme te voorkomen ? Is er wél voldoende bovendebiet om de verzanding en aanslibbing van de Durme tegen te gaan en de rivier in stand te houden ?

Namens het College van Burgemeester en Schepenen

In opdracht

Voor de burgemeester

Anne De Schrijver
Gemeentesecretaris

Joseph Maes
De afgevaardigde Schepen

Vierschaar 1 9250 WAASMUNSTER Tel. 052 46 00 11 Fax 052 46 10 36
E-mail : informatie@waasmunster.be
Openingsuren : iedere werkdag van 9 tot 12 uur; op donderdag ook van 14 tot 18 uur

04/0076
14 JAN. 2004

P1 0003

(1) 88

Opmerkingen FdB - Kennisgeving O2010

ERESENATOR

17 december 2003

Aan het College van Burgemeester en Schepenen
van en te
Beveren

Mijnheer de Burgemeester
Heren Schepenen

Betreft : onze opmerkingen na inzage van de 'Kennisgeving strategische milieueffectrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium'

Wij noteren dat deze kennisgeving als initiatiefnemers heeft aan Vlaamse zijde de 'Administratie Waterwegen en Zeewezen, Afdeling Maritieme Toegang' en van Nederlandse zijde 'Rijkswaterstaat directie Zeeland'

Wij noteren ook dat het bevoegd gezag van Nederlandse zijde de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat Mevr. drs. M H Schultz van der Haegen is, en van Vlaamse zijde de Cel Mer van Aminal, afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid.

Op 19 november j.l. liet ik U mijn opmerkingen geworden na inzage van de 'Kennisgeving Milieueffectrapportage voor het Sigmaplan september 2003'

Wat er met deze 'Kennisname' is gebeurd hebben wij niet mogen vernemen, niettegenstaande het feit dat wij de zorg hadden genomen onze opmerkingen mede te delen aan het Hoofd van de Afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid, Cel Mer.

In de hiernavolgende tekst zal ik, als er sprake is van het thans ter inzage liggende document, de lange titel niet citeren maar de vermelding 'Kennisname O2010' vermelden, en voor zover ik het zou hebben over de Kennisgeving over de actualisatie van het Sigmaplan zal ik als referentiewoord vermelden 'Kennisname Sigma'.

Wij hebben met grote belangstelling de brochure voorgebracht door 'Proses-Projectdirectie ontwikkelingsschets Schelde-estuarium' ingezien, alsmede hebben wij de Proses-informatievergadering van 3 december 2003 te Waasmunster gevolgd en hebben wij ons uitvoerig laten inlichten over het verloop van de analoge vergaderingen van 24 november te Kallo en van 1 december te Terneuzen.

D8

opmerkingen FdB - Kennisgeving O2010

Knelpunt 1 :

Wij citeren blz. 4, linkerkolom, eerste lid

'Ten behoeve van de veiligheid tegen overstromen in het Vlaamse deel van het estuarium wordt het zogenaamde Sigmaplan geactualiseerd. Deze actualisatie wordt door de vlaamse overheid gedaan. Nederland en Vlaanderen hebben wel afgesproken dat de besluiten over de Ontwikkelingsschets 2010 en het Sigmaplan tegelijkertijd en in samenhang met elkaar zullen worden genomen. Het geactualiseerde Sigmaplan zal deeluitmaken van de ontwikkelingsschets 2010. De twee voorbereidingsprojecten hangen dan ook samen. Ook ten behoeve van de voorbereiding van het Sigmaplan worden een 'plan-MER' (terminologie Vlaanderen voor Strategische MER) en een maatschappelijke kosten-batenanalyse opgesteld. In het Strategisch MER van de Ontwikkelingsschets 2010 zal van de resultaten van de plan-MER voor het nieuwe Sigmaplan gebruik worden gemaakt en vice versa.'

'Op zoek naar de betekenis van deze paragraaf citeren wij uit hoofdstuk 3 op blz. 14, rechterkolom, eerste en tweede lid :

'De Kennisgving van de plan-MER voor het geactualiseerde Sigmaplan heeft recent in Vlaanderen ter inzage gelegen. Er loopt een afzonderlijke inspraakprocedure voor. De voor U liggende kennisgeving biedt daarom geen mogelijkheid om in te spreken of te reageren op de Kennisgeving van de plan-MER voor het geactualiseerde Sigmaplan.'

'Omdat zowel het Strategisch MER Ontwikkelingsschets 2010 als het Plan-MER voor het geactualiseerde Sigmaplan belangrijke bouwstenen vormen voor de besluitvorming in het kader van de Ontwikkelingsschets 2010, zal intensieve informatie uitwisseling en afstemming plaatsvinden. Indien beschikbaar zal in het Strategisch MER Ontwikkelingsschets 2010 belangrijke relevante informatie uit het Plan MER voor het geactualiseerde Sigmaplan worden samengevat en vice versa.'

Mijn kommentaar :

- Als Vlaming ben ik door deze KennisnameO210 gevat, via een terinzagelegging door het College van Burgemeester en Schepenen van de gemeente Beveren , ingevolge een schrijven dd. 12.11.2003[1] van Hoofd Afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid, Cel Mer' in toepassing van **artikel 4.2.4 § 4** van Afdeling II, Hoofdstuk II van het decreet van 5 april 1998 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid.
- Normaal moet ik ervan uitgaan dat, vermits het plan-MER ook in zijn projectgebied een deel van Zeeland omvat, dat voor de afwikkeling van dit plan-MER de bepalingen van **artikel 4.2.5 § 3** van hetzelfde decreet van toepassing zijn, hetgeen trouwens ook het geval was voor de Kennisname Sigma
- Op de informatievergadering van 3 december te Waasmunster verklaarde de woordvoerder van Proses dat de afwikkeling van de voorbereiding om te komen tot de Ontwikkelingsschets 2010, weliswaar tussen Vlaanderen en Nederland, volgens evenwijdige procedures zou verlopen, maar dat de hele afwikkeling niet in een

[1] brief van 12.11.2003 ir. Cherette à C.B.&S, Beveren - als **bijlage 1** bijgevoegd.

formeel-juridisch kader is te vatten. Verklaring die mij niet verwonderde in die zin dat het ongetwijfeld de werkelijke gang van zaken goed beschrijft.
- Maar ik ben, als Vlaming, gevat door de, in uitvoering van het decreet van 5 april 1995, aangevatte procedure; en derhalve gehouden mij conform deze procedure in deze kwestie te gedragen.
- De interferentie van deze twee procedures Kennisname Sigma en KennisnameO2010 worden in **bijlage 2** met elkaar vergeleken.
- Daaruit besluiten wij dat ten vroegste vanaf 10 februari 2004, de initiatiefnemer van actualisatie Sigmaplan, die trouwens ook co-initiatiefnemer is van Strategisch milieueffectrapport ontwikkelingsschets 2010, wederzijds een volledig inzicht kunnen krijgen in de door hen wederzijds aan te vatten MER's : plan-MER voor het Sigmaplan en strategisch MER voor de ontwikkelingsschets 2010. Deze uitspraak geldt alleen voor Vlaanderen, vermits wij niet beschikken over de formele procedures die dienaangaande in Nederland zouden gelden. Hetgeen daarover in de brochure Kennisgeving wordt gezegd in hoofdstuk 6 is zeer vaag, en schept geen klaarheid. In 'Kennisgeving Sigma' hebben we wel een bladzijde aangetroffen (nl. blz 15, dat we als **bijlage 3** bijvoegen) waarin een kwalitatieve vergelijking wordt gemaakt tussen de toepasselijke regels in Nederland en Vlaanderen. Maar dat gaat enkel over de fase die thans lopende is. In Vlaanderen hebben wij geen ervaring over de volgende fasen, omdat de decreetgeving over plan-MER van zeer recente datum is, en daarover nog veel vragen blijven bestaan.

Aanbeveling A :

Voorgaande bemerkingen brengen mij er toe de volgende aanbeveling te formuleren :
- Vaststellende dat 1° **KennisnameO2010** in de bijlagen gehele stukken van de **Kennisname Sigma** herneemt, maar tegelijkertijd aanvullende informatie verschaft over wat in de eerstgenoemde kennisname slechts schetsmatig werd aangeduid, zijn wij gemachtigd 2° onze aanbevelingen die wij bij de **Kennisname Sigma** hebben naar voorgebracht hier eveneens in te brengen. We zijn des te meer daartoe aangemoedigd door het feit van de teksten die wij hierboven cursief hebben geciteerd en in ons kommentaar hebben geïnterpreteerd.

Knelpunt 2 :

Bij de bespreking van de 'toegankelijkheid' in de KennisnameO2010 ontkomt men niet aan de indruk, dat het hier

eigenlijk handelt over 'verdieping'. De alternatieven voor 'verdieping', nl. de taken voor Vlissingen en/of Zeebrugge als voorhavens van Antwerpen, worden niet ernstig besproken. Bij de studie van dit Strategisch MER Ontwikkelingsschets 2010 zouden deze alternatieven moeten worden bekeken onder verschillende oogpunten. Dat die alternatieven ook dienen meegenomen te worden bij de maatschappelijke kostenbaten-studie is vanzelfsprekend, maar deze alternatieven hebben ook hun betekenis in het bestek van de aandachtspunten die bij een strategische mer-studie aan de orde dienen te komen.

Immers de risico's die bijkomende verdieping voor het estuarium meebrengen blijven bij het afzien van de geprojecteerde verdieping achterwege. Daardoor worden de vereiste natuurcompensaties minder omvangrijk.

Aan de andere kant laten wij opmerken dat de konkrete maatregelen voor de natuurlijkheid, niet toegespitst zijn op het perspectief 2010, maar reeds de horizon 2030 incalculeren, hetgeen ons eerder contradictoor lijkt

Opmerkelijk is het te moeten vaststellen met welke nadruk over het onderwerp Overschelde wordt gesproken. Er zijn vijf vindplaatsen in de Kennisname waarin over dit onderwerp beschouwingen en/of bijkomende gegevens worden medegedeeld. Wij verwijzen naar de bladzijden 9 (punt 2.3.5 Veiligheidsproblemen tijdig beschouwen), blz. 14 (veiligheid tegen overstromen 3.2); blzn 14/15/16 (Mogelijke maatregelen en projecten in Nederland 3.2.3) en tenslotte blz. 93 (Bijlage 13 - Overschelde : te onderzoeken alternatieven en varianten).

Indien men het project Overschelde zou willen verkopen als een alternatief voor het Sigmaplan, dan zijn (natuur-)compensaties die vanuit Nederland (Zeeland) in de richting Vlaanderen zullen geëist worden niet uit de weg te gaan. Het projekt Overschelde is voor de Zeeuwen in de versie A van de natuurcompensaties waarschijnlijk maatschappelijk niet aanvaardbaar. Als men de negen natuurontwikkelingsgebieden, die zullen onderzocht worden, waarvan drie op Zeeuws gebied en zes op Vlaans grondgebied, bekijkt in hun bijdrage (in ha. uitgedrukt) in de twee verschillende versies A en B dan komt men tot de ontstellende vaststelling dat de versie B - door de vierkantige afwijzing door de Zeeuwen van de versie A - de inspanning geheel ten laste van Vlaanderen valt, want de oppervlakten opgenomen in het natuurontwikkelingsgebied 03HanGr - tussen Hansweert en de Belgische grens betreffen de Polders aansluitend aan het Verdronken Land van Saeftinghe. De korrekte cijfers (want in de KennisnameO2010 waren de cijfers en de totalen geheel foutief aangeduid) laten we in **bijlage 4** volgen.

opmerkingen FdB - Kennisgeving O2010

Waarom wij bovenstaande punten onder de aandacht brengen ?

1° - In de driehoek zijn de aspecten veiligheid, toegankelijkheid (feitelijk behandeld als 'verdieping') en natuurlijkheid onlosmakelijk met elkaar verweven.
2° - In de teksten van deze KennisnameO2010 wordt de kwestie van de veiligheid alleen informatief aangereikt, en wordt afgesproken dat de bevindingen van Kennisname Sigma zullen meegenomen worden.
3° - De nadruk gelegd op 'Overschelde' en de gevolgen daarvan voor de natuurlijkheid (d.i. de explicitering in de negen 'natuurontwikkelingsgebieden') doen het voorkomen alsof 'verdieping' bij voorbaat doorgaat, en de optie 'voorhavens van Antwerpen' tot geen geldig besluit zal leiden.
4° -Deze impliciete stellingname heeft tot gevolg dat van de negen natuurontwikkelingsgebieden, de zes in Vlaanderen gelegen de volle last van deze optie op zich dienen te nemen, het derde natuurontwikkelingsgebied op Zeeuws gebied, dat grenst aan Vlaanderen, is het enige dat mede die last schijnt te moeten dragen (het gaat hier over polders die feitelijk behoren tot het homogeen poldergebied van de Wase Polders).
5° - Men dient deze uitspraken niet te lezen als een intentievermoeden van mijnentwege.

Daarom wat volgt

Aanbeveling B :

Indien, wat blijkbaar de bedoeling is, de optie 'Overschelde' zal bestudeerd worden in het Strategisch Mer, omwille van de optimale realisatie van veiligheid èn toegankelijkheid (lees 'verdieping'), dan zal dit gepaard gaan met de studie van de gevolgen daarvan voor de natuurlijkheid en met een zoektocht naar de passende maatregelen daaromtrent.

In het kader van dit Strategisch Mer kan men alleen tot objectieve en vergelijkbare resultaten komen indien dezelfde onderzoeken gebeuren uitgaande voor wat de veiligheid betreft van de optie Stormvloedkering ter hoogte van Oosterweel, waarbij men dan terzake de toegankelijkheid de twee opties (haven van Antwerpen of haven van Antwerpen èn de voorhaven(s)) moet meenemen.

Een dergelijke verfijning van de studie leidt bovendien tot belangwekkende inlichtingen die voor de uitwerking van de maatschappelijke kostenbatenstudie onontbeerlijk zijn. Dit past perfect in de intentie om het Strategisch Mer en de Maatschappelijke KBstudie in elkaar te zien opgaan op het moment

dat de Ontwikkelingsschets 2010 tot politieke beslissingen moet leiden.

Knelpunt 3

Om te doen begrijpen wat wij verder in onze derde en laatste Aanbeveling zullen opnemen, ben ik verplicht een deel van een artikel uit Titel IV, nl. artikel 4.1.4 - § 1 van Afdeling III - Doelstellingen en Kenmerken, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (zoals aangevuld en gewijzigd bij decreet van 11 december 2002) te citeren

Artikel 4.1.4 - § 1 De milieueffect- en veiligheidsrapportage beoogt, in de besluitvorming over acties die aanzienlijke milieueffecten kunnen veroorzaken en/of die een zwaar ongeval teweeg kunnen brengen, aan het milieubelang en de veiligheid en de gezondheid van de mens een plaats toe te kennen die evenwaardig is aan de sociale, economische en andere maatschappelijke belangen.

De onderlijning is van ons.

Bij de bestudering van hoofdstuk 5 van de KennisnameO2010 is het ons opgevallen dat men eigenlijk met het aspect 'mens' geen weg weet. Dat was ons ook reeds sterk opgevallen tijdens de studie van de Kennisname Sigma.
Meer in het bijzonder is de formulering van wat op blz. 37 en volgende wordt gezegd onder de rubriek 5.3.4 Onderzoeksclusters - Overige disciplines, een illustratie van dit gevoel.

In het geheel van de te ondernemen studies is er geen ruimte voor ethische gezichtspunten.

Bij het ondernemen van grote projecten, projecten waarvoor een ernstige milieustudie en een verantwoorde Kostenbatenanalyse op hun plaats zijn, kan onmogelijk tot een coherente èn menswaardige optie worden besloten, tenzij men in beide gevallen, parallele en verenigbare ethische gezichtspunten laat meespelen.

Dat lijkt hier geheel afwezig : de mens speelt niet mee in het milieu, de mens is een ding in de KBA : dit is scherp gezegd, maar de feitelijke waarheid. Geheel in tegenstrijd met wat tenslotte, voor de plan-MER of het equivalente Strategisch MER als doelstelling zelf in het Vlaamse decreet werd uitgedrukt (lees het geciteerde artikel en de kommentaar in de parlementaire stukken dienaangaande).

opmerkingen FdB - Kennisgeving O2010

Het feit dat wij ons thans in een toestand bevinden van experiment, het opdoen van ervaring, stapsgewijs, met een nieuwe en vernieuwende wetgeving op Vlaams, Nederlands of Europees niveau, moet ons dubbel aandachtig maken voor dit gezichtspunt.

Aanbeveling C :

Er is dringend nood aan bezinning over het deel 'Effectenonderzoek en effectbeschrijving'.
De mens, niet als individu, maar wel als persoon, in zijn verband met anderen en met zijn omgeving, vormt een 'culturele'- of 'beschavings'-rechtspersoon, die moet meegenomen worden bij elk ander aspect van onderzoek en beschrijving.

Bij het uitblijven van deze correctie komen wij in een wereld terecht van gedepersonaliseerde structuren, dingen, constructies en tenslotte ... macht van enkelen.
Deze aanbeveling vergt een herdenken van het proces van Plan-MER of van Strategisch MER.
Dit herdenken is onmiddellijk nodig, omdat in de periode van experiment die deze vorm van beoordeling van grote projecten of programma's vooraf gaat, nog ruimte is om daarin te voorzien, zonder eerst nog formeel te moeten passeren langs de decretale of de wetgevende instanties
De uitspraak gehoord uit de mond van de informatieverstrekkers op de informatievergaderingen zijn daartoe een steun.

In de hoop dat met deze drie aanbevelingen en met de aanbevelingen door ons aangebracht tijdens de inzageperiode van de Kennisname Sigma rekening zal worden gehouden, groet ik U intussen, Mijnheer de Burgemeester en Heren Schepenen, met de verschuldigde eerbied

Ferdinand de Bondt
eresenator
gewezen staatssecretaris voor de Hervorming van de Instellingen
Pr. Jos. Charlottelaan 31
9100 - Sint-Niklaas

88

opmerkingen FdB - Kennisgeving O2010

Bijlage 1 : brief 12.11.2003 ir.Charette à CB&S-Bveren (2 blz.)
Bijlage 2 : Schetsmatige tijdstabel verloop procedure van art. 4.2.4§4 voor Kennisname Sigma en KennisnameO2010
Bijlage 3 : blz 15 van Kennisname Sigma vergelijking procedure Vlaams decreet 18.12.2003 art. 4.2.4§2 en Nederlandse regeling Startnotitie milieueffectrapportage; artikel 2
Bijlage 4 : blz. 63, KennisnameO2010, door ons gecorrigeerde Tabel B6-6 - Overzicht maatrgelen A en B
Bijlage 5 : brief 19.11.2003 FdB à CB&S Beveren : opmrkingen en bezwaren Kennisname Sigma (vijf bladzijden)

Bijlage 7:

13-1

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid
Cel Mer
Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 BRUSSEL
Tel. (02)553 80 79 - Fax (02)553 80 75

College van Burgemeester en Schepenen
Van de Gemeente Beveren

Stationsstraat 2

9120 BEVEREN

uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
	AMINAL/MER/PL0003/PVG/03/665	Kennisgeving
vragen naar / e-mail	telefoonnummer	datum
Geert Pillu/Pascal Van Gheluw geertrl.pillu@lin.vlaanderen.be pascaljm.vangheluw@lin.vlaanderen.be	02/553.80.80 & 02/553.80.76 fax. 02/553.80.75	12.11.2003

Betreft: Plan-m.e.r. - Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium (Projectbureau ProSes)
Decreet betreffende milieueffect - en veiligheidsrapportage van 18 december 2002 (B.S. 13/02/2003)
Bekendmaking en terinzagelegging van het Kennisgevingsdossier

Geacht College,

Met dit schrijven deel ik U mee dat de procedure voor het opstellen van de in de rand vermelde plan-MER is opgestart. Het dossier is onder het nummer PL0003 bij de administratie in behandeling.

Volgens de bepalingen van artikel 4.2.4. §4 van het in de rand vermelde decreet bezorgen we U een afschrift van het kennisgevingsdossier. De gemeente dient uiterlijk binnen een termijn van 10 kalenderdagen na ontvangst, het kennisgevingsdossier ter inzage te leggen van het publiek. De periode van terinzagelegging (volgens de termijnen van het decreet) loopt van 17/11/2003 tot 17/12/2003. De gemeente zorgt voor een gepaste aankondiging.

De bevolking kan tot en met 17/12/2003 opmerkingen, al dan niet via de gemeente, maken met betrekking tot de inhoudsafbakening van de te onderzoeken aspecten binnen deze plan-MER. De bij u binnengebrachte opmerkingen hadden we graag zo snel als mogelijk ontvangen (ten laatste 23/12/2003). Opmerkingen kunnen ook rechtstreeks bij de cel Mer van AMINAL worden ingediend.

In het kader van deze inspraakmogelijkheden organiseert ProSes op volgende data en locaties informatie- en inspraakavonden voor deze kennisgeving Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium (zie ook krantenadvertenties van 15 november 2003):

* donderdag 20 november in Rilland (NL), Dorpshuis Luctor Et Emergo, Hoofdweg 45 in Rilland
* maandag 24 november in Beveren (Kallo), Sluisgebouw Kallo, Steenlandlaan
* woensdag 26 november in Vlissingen, Arion Grand Hotel, Boulevard Bankert 266
* donderdag 27 november in Wetteren, Cultureel Centrum De Poort, Markt 27
* maandag 1 december in Terneuzen, Paviljoen Westkant, Scheldeboulevard 1

* woensdag 3 december in Waasmunster, Gemeenschapscentrum Hoogendonck, Nijverheidslaan 48

Het document is ook raadpleegbaar op de websitek van de cel Mer: www.mervlaanderen.be

Opmerkingen i.v.m. de inhoudsafbakening, gemaakt door diverse administraties, overheidsinstellingen en/of organisaties die een vertegenwoordiger hebben in de SERV en de MINA-Raad, deze van de relevante provincies en gemeentebesturen en de opmerkingen van de bevolking tijdens de periode van de terinzagelegging worden door de administratie-Cel Mer gebundeld.

Normaal dient binnen een termijn van 60 kalanderdagen na de volledigheidsverklaring (12 november 2003), behoudens een termijnsverlenging volgens art. 4.2.5 §3, de administratie (cel Mer) een beslissing te nemen aangaande:

- ✓ De inhoud van het plan-MER
- ✓ De bijzondere richtlijnen voor het opstellen van het MER
- ✓ De opstellers van het MER

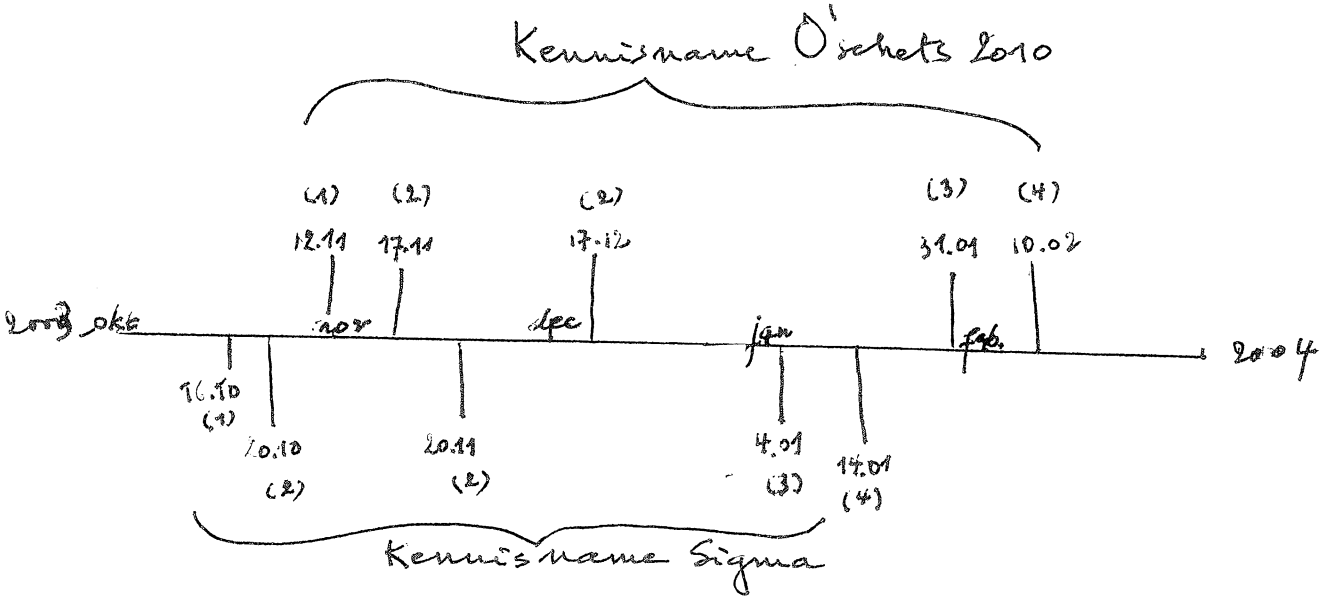
Graag rekenen wij op uw medewerking, waarvoor onze dank bij voorbaat.

Hoogachtend,

Het afdelingshoofd,

ir. Marc CHERRETTE.

Bijlage 2 : Schetsmatige tijdstabel verloop van de procedure van artikel 4.2.4§4 van Kennisname Sigma en KennisnameO2010



Sigma
- (1) Brief 16.10 Cheriette à CBS-Bon
- (2) begin en einde inzageperiode
- (3) beslissing over mer conform art. 4.2.5. §3
- (4)

O'2010
- (1) brief 12.11 Cheriette à CBS-Bon
- (2) begin en einde inzage periode
- (3) beslissing NS mer conform art 4.2.5. § 3
- (4)

Bijlage 3

Wél is er bij het opstellen van dit Kennisgevingsdossier voor gezorgd dat het functioneel equivalent is aan de Nederlandse «startnotitie» zodat de Nederlandse overheid dit dossier indien zij dit nodig acht kan inpassen in een procedure analoog aan de procedure uiteengezet in de Wet Milieubeheer[9]. Onderstaande tabel maakt de vergelijking tussen de wettelijke inhoud van de Nederlandse Startnotitie en het Vlaams Kennisgevingsdossier (volgens het decreet van 18/12/02).

Nederland **Regeling Startnotitie milieu-effectrapportage**	Vlaanderen Decreet van 18/12/02
Artikel 2 De mededeling bevat tenminste: a. Naam en adres van de initiatiefnemer b. Een globale beschrijving van hetgeen met de activiteit wordt beoogd c. Een globale omschrijving van de aard en de omvang van de voorgenomen activiteit d. Een globale beschrijving van de plaats waar de voorgenomen activiteit wordt gedacht e. Een vermelding van het besluit bij de voorbereiding waarvan het het milieu-effectrapport wordt gemaakt f. Een overzicht van eerder genomen besluiten over de voorgenomen activiteit en die een invloed kunnen hebben op het besluit waarvoor het MER wordt gemaakt g. Een globale beschrijving van de te verwachten gevolgen voor het milieu binnen en, voor zover van toepassing, buiten Nederland **Artikel 3** Een kennisgeving als bedoeld in artikel 7.12 (...) bevat een korte weergave van de gegevens, bedoeld in artikel 2, onder a tot en met e. De kennisgeving vermeldt tevens de periode waarbinnen, de plaats en de tijdstippen waarop de gegevens kunnen worden ingezien. Voorts vermeldt de kennisgeving het adres waar opmerkingen moeten worden ingediend en de termijn waarbinnen dit moet geschieden.	Artikel 4.2.4. § 2 De kennisgeving bevat tenminste: Een beschrijving (...) van de intenties inzake het voorgenomen plan of programma en een afbakening van het gebied waarop het plan of programma betrekking heeft (...) een afschrift van het ontwerpplan en een verwijzing naar de besluitvormingsprocedure (...) (...) de gegevens die de administratie nodig heeft voor het aanvangen van de grensoverschrijdende informatie-uitwisseling (...) relevante gegevens uit vorige rapporten en uit (de) goedgekeurde rapporten (...) een document waarin (...) de inhoudelijke aanpak (...) van het plan-MER wordt voorgesteld. een beknopte beschrijving van de alternatieven voor het ontwerpplan (...) de relevante gegevens over de voorgestelde erkende m.e.r.-coördinator en het voorgestelde team van m.e.r.-deskundigen (...)

[9] Strikt toepassen van die procedure is niet gebruikelijk in het geval van grensoverschrijdende projecten waarbij de Nederlandse overheid niet zelf de initiatiefnemer is, en is overigens ook niet mogelijk binnen de opgelegde termijn van 40 dagen.

Bijlage 4:

Tabel B6- 6: Overzicht maatregelensets A en B

Planalternatief A

	01 VlaRa	02 VliHan	03 HanGr	04 GrBur	05 BurTm	06 TmDem	07 DemGt	08 Durme	09 ZeDNe	Totaal
Kribben	-	50	-	-	-	-	-	-	-	50
Afgraven schor	400		-	43	45	-	-	-	-	488
Uitpolderen	750	2000	694	682	252	366	74	804	372	5993
GGG	-	-	-		454	-	-	-	-	454
Doorlaatmiddel	-	-	-	168	-	152	71	-	717	1108
Dijkherlocatie	-	-	-	-	-	-	-	152	1376	1529
Wetland ontwikkelen	-	-	-	-	64	970	1498	283	333	3148
	1151	2052	697	897	820	1494	1650	1247	2807	12770

Planalternatief B

	01 VlaRa	02 VliHan	03 HanGr	04 GrBur	05 BurTm	06 TmDem	07 DemGt	08 Durme	09 ZeDNe	Totaal
Verondiepen	-	50	330	-	-	-	-	-	-	380
Kribben	-	60	60	-	-	-	-	-	-	120
Afgraven schor	-	10	420	43	45	-	-	-	-	518
Uitpolderen	230	1035	1285	-	23	38	-	74	27	2712
GGG	-	-	294	159	344	245	74	194	-	1310
Doorlaatmiddel	-	-	-	112	-	152	41	33	540	878
Dijkherlocatie	-	-	-	-	-	-	-	-	790	790
Wetland ontwikkelen	-	-	-	455	387	575	-	797	616	4338
Beheerslandbouw	-	-	-	-	-	477	1509	135	118	730
	~~230~~	~~5257~~	~~3783~~	~~2559~~	~~2434~~	~~4469~~	~~4917~~	~~3719~~	~~7696~~	~~37316~~
	230	1155	1189	769	819	1417	1624	1236	2091	11.800

11776

(PS. deze correcties)

Bijlage 5

I 88

ERESENATOR

19 november 2003

Aan het College van Burgemeester en Schepenen
van en te
Beveren

Mijnheer de Burgemeester
Heren Schepenen

Betreft : onze opmerkingen na inzage van de 'Kennisgeving Milieueffectrapportage voor het Sigmaplan September 2003'[1]

Voorafgaandelijk : Wij stellen vast dat deze kennisgeving werd opgesteld door een Tijdelijke vereniging RA-IMDC-GRONTMIJ-ECOLAS

De 'Kennisgeving' vermeldt dat de Administratie Waterwegen en Zeewezen, Afdeling Zeeschelde, Copernicuslaan 1 te 2018 Antwerpen de initiatiefnemer is.

Vraag 1: Wie zijn die componenten van deze Tijdelijke vereniging ? Wij willen hun statuut kennen en hun coördinaten

*Vraag 2 : Op blz. **8** vernemen wij de namen van de erkende m.e.r.-deskundigen en hun bijkomende medewerkers. Wij willen weten voor welke van de in de Tijdelijke vereniging samenwerkende ondernemingen deze m.e.r.-deskundigen optreden.*

Aanbevelingen :

De studie die wij binnen de studiecel Luctor et Emergo van de 'Kennisgeving" hebben ondernomen, heeft ons geleid tot de formulering van een aantal aanbevelingen.

Die aanbevelingen zijn onzerzijds de invulling van wat op blz. 2 wordt gezegd over de formulering van opmerkingen aangaande de inhoudsafbakening van het op getouw gezette plan-MER. Het gaat daarbij niet over geografische begrenzingen, maar over alle eelmenten die moeten meegenomen worden om te voldoen aan artikel 4.1.4 § 1, Afdeling III, Titel IV van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (zoals aangevuld en gewijzigd bij decreet van 11 december 2002).

Omwille van het groot belang van deze opmerking zijn wij zo vrij dit artikel te citeren:

Artikel 4.1.4 - § 1 : De milieueffect- en veiligheidsrapportage beoogt, in de besluitvorming over acties die aanzienlijke milieueffecten kunnen veroorzaken en/ of die een zwaar ongeval teweeg kunnen brengen, **aan het milieubelang en de veiligheid en de gezondheid van de mens** een plaats toe te kennen die evenwaardig is aan de sociale, economische en andere maatschappelijke belangen.

Bij elke aanbeveling geven wij eerst de bladzijde(n) van de 'Kennisgeving' waarnaar wij verwijzen, eventueel met een citaat uit de daar genoemde tekst, daarna geven wij onze opmerkingen, die resulteren in een formele aanbeveling.

[1] In de rest van deze brief zal ik steeds wanneer naar dit document wordt verwezen de term 'Kennisgeving' gebruiken.

Aanbeveling 1 :

Wij noteren dat op blz. 1, derde alinea, derde blokje wordt gesteld dat de kans op het voorkomen van stormen sinds 1977 gestegen is, maar dat tevens de te verwachten stormpeilen gestegen zijn en in de toekomst nog zullen verhogen. Dat is dus twee keer "erger" dan vroeger.

Bovendien lezen wij op blz. 29, wij citeren : "op andere plaatsen, zoals in steden, kan uiteraard niet beknibbeld worden op veiligheidseisen". Dit geldt in het bijzonder voor de stad Antwerpen. Het is niet algemeen bekend dat de waterkeringsmuur op de kaaien, destijds werd bestempeld als een 'voorlopige' constructie. De bescherming van de stad Antwerpen is een bijzonder gevoelig en vandaag zeer zwak punt.

Wij verwijzen naar de bladzijde 33 waar gehandeld wordt over het "nieuwe hydraulische model" en naar de bladzijden 112 en 113 waar daarover recente informatie wordt verstrekt; bovendien verwijzen wij naar blz. 148 waar bibliografische gegevens worden vermeld over de bestaande studies (o.m. MOD 440).

Het is dus evident dat een geactualiseerd Sigmaplan een graad van beveiliging dient te bieden die hoger is dan wat het Sigmaplan 1977 verschafte.
Dat bij de explicitering in het bijzonder de toestand van de stad Antwerpen veel zorgen baart.
De mate van beveiliging - uitgangspunt voor de aanleg van het Sigmaplan - kan men uitsluitend beoordelen aan de hand van de resultaten van een waterloopkundige studie.
De veiligheid van mens en goederen zijn van doorslaggevend belang bij de keuze van eventuele wijzigingen aan het Sigmaplan 1977.

Aanbeveling 1 :

Zulke waterloopkundige studie moet onmiddellijk uitgevoerd worden, en de resultaten moeten meegenomen worden in wat een plan-MER genoemd wordt.

Aanbeveling 2

Op blz. 39 vierde alinea wordt gesteld, wij citeren : "Gecontroleerde overstromingsgebieden worden slechts zeer sporadisch door de rivier onder water gezet. Dit schommelt van minder dan eens per jaar tot één keer op verschillende eeuwen."."

Het is duidelijk dat een dergelijk dispositief niets bijbrengt tot de veiligheid bij stormvloeden. Het is een puur element van natuurbehoud.

Aanbeveling 2

De toetsing van de inbreng van de gecontroleerde overstromingsgebieden moet met dit inzicht in overeenstemming worden gebracht.

Aanbeveling 3

Op blz. 39 laatste en voorlaatste alinea en blz. 40 eerste alinea wordt gesproken over gecontroleerd gereduceerd getij (GGG)

Het is duidelijk dat de eventuele bijdrage tot verbetering van de veiligheid van een GGG minderwaardig is in vergelijking met de bijdrage van een GOG.

Bovendien zal het GGG in de loop der jaren aanslibben en een rijp schor worden, waardoor de bijdrage aan de veiligheid nihil wordt.

Aanbeveling 3 :

In de uit te voeren studie dient een zorgvuldige raming te worden gemaakt van de snelheid waarmee een GGG zal aanslibben, en dit naargelang de inplanting in het tijgebied, dat wil dus zeggen in functie van de concentratie van de vaste stoffen in de onderscheiden waterlopen.

Aanbeveling 4

Op blz. 42 wordt inderdaad terecht gezegd dat de ontpolderng slechts een kleine invloed heeft op de waterstanden ingeval van stormvloed

Aanbeveling 4 :

Met het oog op een correcte voorlichting van alle bij de te nemen beslissingen betrokken actoren moet in de uit te voeren studie cijfermatig aangegeven worden hoe gering de invloed is van elk van "mogelijke" te ontpolderen gebieden.

Wij verwijzen naar de 'Aanbeveling 1' door meteen nog eens te herhalen dat dit slechts kan gebeuren aan de hand van de nog uit te voeren hydraulische studie. Geval per geval, zoals dat in vroegere studies MOD 12 en MOD 13 gebeurde, moet het "nu" op het stuk van beveiliging worden aangetoond, en dit voor elk punt van het tijgebied.

Aanbeveling 5

Op blz. 42 en 43 wordt een summiere beschrijving gegeven van het alternatief (of het gedeelte van het alternatief) door een bijdrage van wat genoemd wordt "Overschelde". De 'Kennisgeving' is daaromtrent eigenlijk eerder summier en legt de link naar de Ontwikkelingsschets 2010.

Een eventuele Overschelde zal belangrijke milieu-effecten hebben voor Nederland. Uit de reactie van Nederland op deze kennisgeving zal men terzake veel kunnen leren. Immers de gemeenten Hulst en Reimerswaal in Zeeland en de gmeente Woensdrecht in Noord-Brabant zijn betrokken.

Aanbeveling 5 :

Vermits alternatief "Overschelde" inhoudt dat SVK niet wordt weerhouden moet , in toepassing van dezelfde criteria de belangrijke milieueffecten ingeval van "Overschelde" vergeleken worden met deze bij geval van het alternatief SVK.

Bij Nederlandse eisen voor natuurcompensaties op Vlaams grondgebied, moeten daarvan ook in de studie de milieu-effecten worden meegenomen.

Aanbeveling 6

Wij blijven even stilstaan bij de bladzijden 35 en 36. Wij citeren blz. 36 : "In het plan-MER wordt a priori geen voorkeur uitgesproken voor dit of een ander type van stormvloedkering." en verder : "Voor het bestuderen van die effecten die beïnvloed worden door de uitvoeringsdetails van de SVK zal in het MER toch uitgegaan worden van de variante "Nieuwe Waterweg"

De auteurs van de 'Kennisgeving' verwijzen hier naar een alternatief dat door de Tijdelijke Vereniging Stormvloedkering Scheldebekken werd geselecteerd.

Voor een goed begrip van wat hier aan de orde is, moet ook vermeld worden, dat reeds geruime tijd de idee leeft, en er ontwerpen werden gemaakt, die de aanleg van een SVK ter hoogte Oosterweel zou doen samengaan met de aanleg van een tunnel ter hoogte van dezelfde plek, in het kader van de voorgenomen sluiting van de kleine ring rond Antwerpen. Dit komt in de 'Kennisgeving' zijdelings ter sprake op blz. 36 tweede alinea

Wij nemen aan dat het niet onkies is de 'emotionele' aversie van de Antwerpse bestuurders in herinnering te brengen tegen het ontwerp zoals dat er in 1977 uitzag. Thans zijn de randvoorwaarden evenwel geheel gewijzigd. De eisen destijds gesteld door de industrie en de scheepsbouw opwaarts Oosterweel zijn thans niet meer aan de orde : omdat die bedrijven verdwenen zijn.

Aanbeveling 6 :

Wij wensen dat de verenigbaarheid van een SVK in de Oosterweelpositie met een wegtunnel aldaar grondig wordt bekeken. Daarbij moet in het bijzonder de milieu-effecten die gezamenlijk zullen optreden gedeeld geëvalueerd worden, zelfs indien de bouw niet gelijktijdig zou plaatsgrijpen.

De visuele aspecten, die in het verleden zoveel belangstelling kregen, in het verzet tegen de bouw van dit kunstwerk, dienen ook met betrekking tot de psychologische terugslag en de invloed op 'monumenten en landschappen' te worden meegenomen.

Aanbeveling 7

De blzn 43 tot en met 47, waar onder punt 5.6 gehandeld wordt over 'Vastleggen van te onderzoeken alternatieven voor het Sigmaplan' zijn van een overwegende betekenis.

Alhoewel wij dit aspect hier niet in bespreking willen stellen komt het de studiecel Luctor et Emergo voor, dat de 'Kennisgeving' niet neutraal optreedt in de voorstelling der alternatieven, waarschijnlijk heeft een latente vorm van bedrijfsblindheid meegebracht dat zulks niet werd vermeden.

Officieel gaat het nog steeds over het actualiseren van het Sigmaplan, waarbij het grondbeginsel van dit plan dat in 1977 erin bestond de mensen en goederen tegen de gevolgen van stormvloeden op de Noordzee te beschermen.

Wordt dit beginsel als uitgangspunt gehandhaafd ? Die vraag dient gesteld. Waarom ? In alinea 3 van punt 5.6 wordt op blz. 43 verklaard, wij citeren "..dat op dit moment nog niet vastligt wat verstaan moet worden onder "voldoende veiligheid"" Dit citaat roept een verwarrend beeld op ; dat bekend is bij elkeen die het dossier volgt sinds 1977.

Stellen we de zaak scherp. We verwijzen nog eens naar artikel 4.1.4 § 1 van het decreet van 5 april 1995, artikel dat de doelstellingen van het milieubeleid definieert.

In toepassing van dat artikel moet het boven aangegeven beginsel gehandhaafd worden. In tegengesteld geval is er geen sprake meer van een te actualiseren Sigmaplan.

Dit uitgangspunt is zo fundamenteel dat een "plan-MER" het als eerste element

van milieu-effect moet vooropstellen. Zoniet is zulke studie waardeloos. Elementen als lucht, water, geluid, enz. zijn belangrijk, maar het allereerste aspect van milieu in dit dossier is **veiligheid van mensen !**

Artikel 4.1.4 § 1 staat deze opvatting niet alleen niet in de weg, maar legt ze dwingend op !

Aanbeveling 7 :

Wij wensen dat bij elk alternatief (zie blz. 46) de graad van beveiliging wordt aangegeven in vergelijking met de veiligheid die het Sigmaplan 1977 bij volledige realisatie (mèt SVK) zou bieden.

In de overtuiging met bovenstaande 'Aanbevelingen' te hebben bijgedragen tot een, o.i. noodzakelijke verfijning en aanvulling van de 'Kennisgeving' verblijven wij intussen met de meeste achting.

Ferdinand de Bondt
eresenator
namens de studiecel Luctor et Emergo
Pr. Jos. Charlottelaan 31
9100 - Sint-Niklaas

Verslag van de hoorzitting over de

Kennisgeving Strategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingschets 2010 Schelde-estuarium

gehouden op 20 november 2003 te Rilland, Nederland

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Postbus 30316
2500 GH Den Haag
www.inspraakvenw.nl
telefoon 070 – 3519600

januari 2004

Overzicht van insprekers
behorende bij de hoorzitting
gehouden op 20 november 2003

1. Dhr. P. Allewijn
   Dorpsstraat 124
   4413 CG Krabbendijke

2. Dhr. K. Wiskerke
   Zuidpolstendijk 3
   4436 RS Oudelande

3. Dhr. J. Koeman
   Polderweg 5
   4416 RE Kruiningen

4. Dhr. F.J. Lindenberg
   Dorpsstraat 112
   4413 CE Krabbendijk

5. Dhr. J. Lobbezoo
   Nieukerckestraat 101
   4413 EK Krabbendijke

6. Dhr. F. van der Zwaluw
   Vluchtenborch 6
   4411 DL Rilland

7. Dhr. C. van der Meijden
   Kaaistraat 9
   4401 CH Yerseke

8. Landbouwvereniging de Reigersberg, ZLTO Oost-Zuid Beveland
   Dhr. W. van Gorsel
   Valckenisseweg 1
   4411 RS Rilland

Verslag van de hoorzitting over de
Kennisgeving Strategische Milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium
gehouden op 20 november 2003 te Rilland (Nederland)

Aanwezig: De heer H. van Zwam, voorzitter, 8 insprekers, ongeveer 80 belangstellenden en een aantal mensen van de projectorganisatie.

Inleiding
De voorzitter opent de hoorzitting in het kader van de Strategische Milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets Schelde-estuarium 2010.

Hij legt de bedoeling van de hoorzitting uit en vraagt aanwezigen goed na te denken over hun reactie. Hij wijst hen op de mogelijkheid om nog schriftelijk een zienswijze kenbaar te maken. De schriftelijke reacties kunnen tot en met 17 december 2003 worden gestuurd naar het Inspraakpunt van Verkeer en Waterstaat (Postbus 30316, 2500 GH Den Haag of via de internetsite www.inspraakvenw.nl). De hoorzitting is niet bedoeld om zich voor of tegen een project uit te spreken, maar vooral om aan te geven welke elementen men van belang vindt in het onderzoek mee te nemen.

Hij vertelt dat de avond bestaat uit drie onderdelen. Te weten:
- Presentaties van ProSes over het project Schelde-estuarium 2010 en over de milieueffecten-rapportage;
- gelegenheid tot het stellen van vragen en het maken van opmerkingen;
- officiële hoorzitting

Hij geeft aan dat we momenteel gekomen zijn bij het laatste gedeelte van de avond, de hoorzitting. De projectorganisatie zal alle insprekers een reactie geven op hun zienswijze. De voorzitter verzoekt de insprekers hun opmerkingen zo kort en zakelijk mogelijk te houden. Alle inspraakreacties worden opgenomen op een geluidsband en er zal een verslag gemaakt worden.

De voorzitter geeft vervolgens het woord aan de eerste inspreker.

1. De heer P. Allewijn, Krabbendijke
De heer Allewijn zou graag zien dat de projectorganisatie meeneemt dat een stukje van de Zimmermanpolder behouden wordt. Hij is geboren op oostelijk Zuid-Beveland, dat in 1953 helemaal onder water heeft gestaan, met uitzondering van Krabbendijke. Dit is een smal stuk land en nu gaat men daar toch weer proberen aan te knagen. De heer Allewijn adviseert om de Zimmermanpolder over te slaan en om, wat het meest voor de hand ligt, een eiland op te spuiten bij Zeebrugge, zoals men ook van plan is bij Schiphol. Waarschijnlijk is het ook efficiënt gezien de kosten om dat tegelijkertijd te doen. De Vlaamse overheid moet er dan voor zorgen om vanaf Zeebrugge een soort Betuwelijn te maken met daarnaast een goede autoweg en dan kan er een dam in de Westerschelde gelegd worden. Voordeel hiervan is dat daar de vogels broeden enz. Op dit moment is men bezig grote schepen te bouwen, die over de Westerschelde gaan varen. De heer Allewijn vreest dan dit problemen gaat opleveren. Met voornoemde oplossing kunnen de hazen, fazanten en patrijzen blijven in de Zimmermanpolder. Dus kort gezegd: de Zimmermanpolder behouden, eiland opspuiten en zodanig leggen dat de bewoners er geen last van hebben. Als de ingreep moet komen te liggen op dat smalle stukje van Zuid-Beveland van 5 km breed dan schieten de bewoners er ten opzichte van de vogels bij in volgens de heer Allewijn. De heer Allewijn hoopt dat dit punt meegenomen kan worden, zodat Zeeland groen blijft.

2. De heer K. Wiskerke uit Oudelande
Op de informatiebijeenkomst heeft de heer Wiskerke een kaartje gezien van het plangebied. Dit kaartje hield echter op bij Kruiningen. Eén van de ontwikkelingen die een rol speelt is dat er een aantal van de polders bij de Ellewoutsdijk en Oudelande op de nominatie staan ontpolderd te worden. De heer

Wiskerke geeft aan in de Zuidpolder te wonen Ongeveer drie jaar geleden is hij begonnen met een eigen natuurplan op een stuk grond van 2,5 ha. Er lag een oude kreek die na de ruilverkaveling van 1953 was dichtgegooid. Hij had deze grond gekocht en hoorde van omwonenden hoe mooi de kreek vroeger was toen er nog water doorheen stroomde. De heer Wiskerke heeft toen een landschapsarchitect in de arm genomen. Deze heeft de kreek weer uitgegraven en er is een mooi natuurgebied omheen gemaakt. Voormalig wethouder Vollaart heeft er zich toen hard voor gemaakt dat er aan de andere kant van de dijk, in de Everingenpolder, waar nog een rudiment van de kreek lag die loopt tot de Westerschelde, er een aaneengesloten natuurgebied zou ontstaan. In drie jaar tijd is er een aanzienlijk vogelleven ontstaan. De heer Kerkwisse zou het zeer jammer vinden als dit gebied aan het zoute water wordt prijsgegeven. Hij zou graag willen dat er gekeken wordt of er hier binnendijks iets te realiseren is, zodat ook de oude kreek richting de Westerschelde in ere hersteld kan worden.

3. De heer J. Koeman, Kruiningen

Sinds de vorige vergadering is er volgens de heer Koeman niet veel gebeurd met het cultuurherstel van de Westerschelde en dat terwijl België 40 miljoen gulden hiervoor heeft gegeven en Nederland ruim 20 miljoen. Voor zover de heer Koeman kan zien, zijn er twee strekdammen gelegd met schorren. In die tijd heeft de heer Koeman een idee gelanceerd om van de schorren een prachtig natuureiland te maken waar alle soorten zeevogels die er in Nederland zijn, te vinden zijn. Er ontstaat dan een internationaal bekend gebied dat door vogelspotters bezocht zal worden. Van de heer Klap hoorde hij echter dat dat hoogstwaarschijnlijk niet door zal gaan, omdat het betreffende gedeelte van het schor vervuild is. Als dat gedeelte vervuild is dan is volgens de heer Koeman het hele schor vervuild, dus wat dat betreft speelt het dan geen rol meer om het op te hogen. Het lag in de bedoeling om drie hectare te ontplaggen. Dit zou gebeuren door rijkswaterstaat. Dit werd een proef genoemd, maar de heer Koeman ziet dit meer als hobbyisme. Als er dan toch ontplagd moet worden dan kun je die 60 cm van de drie hectare ophogen met als voordeel dat dan de vogels niet meer wegspoelen. Er ontstaat dan een waardevol stukje natuur.
De heer Koeman stelt dat toedoen van de verdieping het wormenleven verdwijnt. Hierbij doelt hij op het feit dat het materiaal afkomstig uit de geulenverdieping weer ergens gestort moet worden. Hij wijst er op dat door storting van materiaal het slik is verhoogd en niet verbreed en dat dientengevolge het wormenleven is verdwenen.

Tot slot heeft de heer Koeman een vraag, hij wil weten waar de genoemde 120 hectare precies komt te liggen?

4. De heer F.J. Lindenberg, Krabbendijke

De heer Lindenberg constateert naar aanleiding van de presentatie zojuist op de informatiebijeenkomst, dat er een enorme studie is verricht, maar dat deze studie ophoudt bij de Scheldemond: het begin van de Noordzee. Er is veel gesproken over het feit dat het Schelde-estuarium in 2030 weer in zijn originele staat moet zijn teruggebracht. Er bestaan volgens de heer Lindenberg studierapporten waarin vermeld staat dat er in de Noordzee meer en meer leven tot stand is gekomen, omdat de Westerschelde een grote, rijke voedselstroom naar de Noordzee brengt. Dit punt wordt in de huidige studie niet meegenomen. Er wordt teveel gekeken naar projecten landinwaarts en te weinig wordt er gekeken richting de Noordzee, dat een enorm fouragegebied zou kunnen worden.
Een ander punt dat niet of nauwelijks wordt meegenomen in de studie is dat er ten aanzien van de voorhavenprojecten te weinig wordt ingespeeld op met name het VERA-project, goederenlijn elf of twaalf langs de Zoomweg. Dit zou de heer Lindenberg graag terugzien in de studie.

5. De heer J. Lobbezoo, Krabbendijke

De heer Lobbezoo ziet op de schets twee mogelijke plaatsen om het Overscheldekanaal over te steken, namelijk bij Bath en bij Kruiningen. Bij Kruiningen worden veel wegen doorkruist, waar vooral fietsers gebruik van maken. Bij Bath is al jaren het probleem van het kanaal en het spuikanaal aanwezig, waar nu toch niets meer aan te doen is. Hij pleit er dan ook voor om de toch al slechte, bestaande situatie bij Bath uit te breiden en bij Kruiningen dus geen oversteekplaats te maken.

6. De heer T. van der Zwaluw, Rilland
Volgens de heer van der Zwaluw wordt de veiligheid van de scheepvaart op de Westerschelde te weinig toegelicht. Verdieping van de Westerschelde betekent grotere schepen en een toename van de intensiteit. Dit brengt allerlei gevaren met zich mee. Afgelopen zondag nog gebeurde bijna een ramp. Voor de bewoners die bijna 'in' de Westerschelde wonen, is het belangrijk dat dit punt wordt meegenomen.

7. De heer C. van der Meijden, Yerseke
De heer van der Meijden spreekt de hoop uit dat het projectteam openstaat voor alternatieven. Zelf heeft hij ervaren dat je door allerlei studies in een bepaalde richting kan gaan denken en dat je oogkleppen op krijgt. Hij hoopt dat het projectteam open blijft staan voor de inspraak die plaatsvindt. Daarnaast hoopt de heer van der Meijden dat het hier ook echt gaat om alternatieven. Dit betekent dat de alternatieven onafhankelijk van elkaar kunnen worden bekeken en dat er geen sprake is van een politiek handjeklap. Dus als bijvoorbeeld België de dijken niet voldoende verhoogt of als België bijvoorbeeld niet bereid is een stormstuw te bouwen vervolgens het niet zo kan zijn dat Nederland toch verplicht is om de Overschelde aan te leggen. Dit soort handjeklap wil hij graag voorkomen.
In een volgend punt verzoekt de heer van der Meijden om al in een vroege fase het onderzoek naar de voorhavens mee te nemen. Inspreker denkt dat in de toekomst, als de Schelde praktisch niet meer dieper uitgebaggerd kan worden, die voorhavens er toch wel zullen komen. En dan ontstaan er op den duur twee dingen: veel scheepvaart en gevaarlijke scheepvaart over de Schelde en veel verkeer vanuit de kust bij Vlissingen over ons grondgebied de andere kant uit. Er zijn dan twee mogelijkheden voor een verbinding. Ten eerste bij Kruiningen, welke zijn inziens uitkomt bij de Oosterschelde in de buurt van mosselpercelen, wat waarschijnlijk de nodige gevolgen zal hebben. De andere mogelijke verbinding komt uit bij de schorren. Dit schorrenverlies zal men vermoedelijk willen opvangen, misschien wel in de Zimmermanpolder.

8. De heer W. van Gorsel, Rilland
De heer van Gorsel spreekt namens de landbouwvereniging de Reigersberg en de ZLTO, Oost- en Zuid-Beveland. Hij spreekt zijn zorgen uit over de beschikbaarheid van zoetwater voor de landbouw. Hij wil benadrukken dat de projectorganisatie vooral naar de buitenhavens kijken. Men is nu bezig met de laatste verdieping en hij zou graag willen dat het financiële kostenplaatje wat eerder rond is dan oorspronkelijk de bedoeling is.

Nadat de voorzitter zich ervan verzekerd heeft dat geen van de aanwezigen nog wenst in te spreken, sluit hij de hoorzitting. De voorzitter wijst nogmaals op de mogelijkheid om ook schriftelijk in te spreken. In gemeentehuizen en bibliotheken liggen de documenten ter inzage. De voorzitter benadrukt hoe belangrijk het is voor de besluitvorming rondom dit project dat de inzichten die men heeft kenbaar worden gemaakt, zodat daar rekening mee gehouden kan worden. De voorzitter bedankt de mensen in de zaal voor hun komst en wijst er op dat de medewerkers van projectorganisatie ProSes ook nu nog vragen kunnen beantwoorden.

Verslag van de hoorzitting over de

Kennisgeving Strategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingschets 2010 Schelde-estuarium

gehouden op 24 november 2003 te Kallo, België

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Postbus 30316
2500 GH Den Haag
www.inspraakvenw.nl
telefoon 070 – 3519600

januari 2004

Overzicht van insprekers
behorende bij de hoorzitting
gehouden op 24 november 2003

1. Dhr. J. van Mol
   Gildestraat 8
   9120 Beveren (België)

Verslag van de hoorzitting over de
Kennisgeving Strategische Milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium
gehouden op 24 november 2003 te Kallo (België)

Aanwezig: De heer F. de Hondt, voorzitter, alsmede 1 inspreker, ongeveer 30 belangstellenden en een aantal mensen van de projectorganisatie.

Inleiding

De voorzitter opent de hoorzitting in het kader van de Strategische Milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets Schelde-estuarium 2010.

Hij legt de bedoeling van de hoorzitting uit en vraagt aanwezigen goed na te denken over hun reactie. Hij wijst hen op de mogelijkheid om nog schriftelijk een zienswijze kenbaar te maken. De schriftelijke reacties kunnen tot en met 17 december 2003 worden gestuurd naar het Inspraakpunt van Verkeer en Waterstaat (Postbus 30316, 2500 GH Den Haag of via de internetsite www.inspraakvenw.nl). De hoorzitting is niet bedoeld om zich voor of tegen een project uit te spreken, maar vooral om aan te geven welke elementen men van belang vindt in het onderzoek mee te nemen.

Hij vertelt dat de avond bestaat uit drie onderdelen. Te weten:
- Presentaties van ProSes over het project Schelde-estuarium 2010 en over de milieueffecten-rapportage;
- gelegenheid tot het stellen van vragen en het maken van opmerkingen;
- officiële hoorzitting

Hij geeft aan dat we momenteel gekomen zijn bij het laatste gedeelte van de avond, de hoorzitting. De projectorganisatie zal alle insprekers een reactie geven op hun zienswijze. De voorzitter verzoekt de insprekers hun opmerkingen zo kort en zakelijk mogelijk te houden. Alle inspraakreacties worden opgenomen op een geluidsband en er zal een verslag gemaakt worden.

De voorzitter geeft vervolgens het woord aan de eerste inspreker.

1. De heer J. van Mol

De heer Mol heeft veel horen praten over veiligheid, maar concreet zegt hem dit heel weinig. Hij vraagt zich af wat het effect op het Schelde-niveau is, als men een ontpoldering gaat realiseren, en als er zich dan een hoogwatertij voordoet. Het Schelde-gebied omvat zo'n 42.000 hectare. Volgens de heer Mol is het effect van het onder water zetten van een polder van 300 hectare verwaarloosbaar. Hij verwijst hierbij naar Kruibeke. Een tweede punt dat de heer van Mol aanvoert is dat als men de Schelde gaat verdiepen en verbreden (hij betwist niet dat dit nuttig kan zijn) dit tot gevolg heeft dat de baggerspecie verplaatst moet worden. Hij wijst erop dat dit in een gebied moet komen waar het geen effect heeft, bijvoorbeeld een stuk de zee in. Als dit in de polder gedeponeerd wordt, krijg je een vestzak-broekzak operatie; dit gaat veel geld kosten.
Tot slot voert de heer Mol een derde punt aan. Men spreekt over voorbeeldfuncties van de Hedwigepolder, Prosperpolder en de Doelpolder. Hier creëert men een zeer grote ongerustheid bij de mensen die daar wonen. De mensen daar zijn op een leeftijd om aan stoppen met werken te denken, maar kunnen dat niet door de onrust die daar gecreëerd wordt. Er is niemand die daar een zaak wil overnemen, omdat men bang is een risico te lopen. Voor deze mensen is het van belang dat er snel een doeltreffende oplossing gerealiseerd wordt.

Nadat de voorzitter zich ervan verzekerd heeft dat geen van de aanwezigen nog wenst in te spreken, sluit hij de hoorzitting. De voorzitter vermoedt dat als de plannen concreter worden er in een volgende ronde meer mensen zullen komen. De voorzitter raadt iedereen aan een Kennisgeving mee te nemen en bedankt aanwezigen voor hun komst.

Verslag van de hoorzitting over de

Kennisgeving Strategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingschets 2010 Schelde-estuarium

gehouden op 26 november 2003 te Vlissingen

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Postbus 30316
2500 GH Den Haag
www.inspraakvenw.nl
telefoon 070 - 3519600

januari 2004

Overzicht van insprekers
behorende bij de hoorzitting
gehouden op 26 november 2003

1. Dhr. M.A. van Es
   De Kempenaarstraat 13
   4384 KA Vlissingen

2. Dhr. D. de Regt
   Schenkeldijk 4
   4543 PS Zaanslag

3. Mw. M. Meerman
   Jan Vermeerlaan 32
   4382 RZ Vlissingen

4. VNO (Vereniging voor Naïeve Ouderen)
   Dhr. Zaadnoordijk
   Verdilaan 63
   4384 LC Vlissingen

5. Dhr. A. Lanssens
   St. Pieterstraat 67
   8000 Brugge (Belgie)

6. Dhr. A.V. Geerlings
   Calsstraat 54
   4463 XA Goes

7. Dhr. H.D. Strookman
   Mattheus Smallegangesbuurt 61
   4461 AT Goes

Verslag van de hoorzitting over de
Strategische Milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium
Gehouden op 26 november 2003 te Vlissingen

Aanwezig: De heer P. Post, voorzitter, 7 insprekers, ongeveer 80 belangstellenden
en een aantal mensen van de projectorganisatie

Inleiding
De voorzitter opent de hoorzitting in het kader van de Strategische Milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets Schelde-estuarium 2010.

Hij legt de bedoeling van de hoorzitting uit en vraagt aanwezigen goed na te denken over hun reactie. Hij wijst hen op de mogelijkheid om nog schriftelijk een zienswijze kenbaar te maken. De schriftelijke reacties kunnen tot en met 17 december 2003 worden gestuurd naar het Inspraakpunt van Verkeer en Waterstaat (Postbus 30316, 2500 GH Den Haag of via de internetsite www.inspraakvenw.nl). De hoorzitting is niet bedoeld om zich voor of tegen een project uit te spreken, maar vooral om aan te geven welke elementen men van belang vindt in het onderzoek mee te nemen.

Hij vertelt dat de avond bestaat uit drie onderdelen. Te weten:
- Presentaties van ProSes over het project Schelde-estuarium 2010 en over de milieueffecten-rapportage;
- gelegenheid tot het stellen van vragen en het maken van opmerkingen;
- officiële hoorzitting

Hij geeft aan dat we momenteel gekomen zijn bij het laatste gedeelte van de avond, de hoorzitting. De projectorganisatie zal alle insprekers een reactie geven op hun zienswijze. De voorzitter verzoekt de insprekers hun opmerkingen zo kort en zakelijk mogelijk te houden. Alle inspraakreacties worden opgenomen op een geluidsband en er zal een verslag gemaakt worden.

De voorzitter geeft vervolgens het woord aan de eerste inspreker.

1. De heer M.A. van Es, Vlissingen
De heer van Es vraagt of er ook iemand van de waterschappen in de zaal is. Dit is niet het geval. De heer van Es vindt dit vreemd daar het hier over de veiligheid gaat. Hij heeft zijn bedenkingen over hoe hier op wordt ingespeeld met betrekking tot de wet op de waterkeringen. Deze wet zegt dat Gedeputeerde Staten toezicht hebben op alle primaire waterkeringen. Dit houdt in dat de provincie dus in wezen verantwoordelijk is. De heer van Es wil een concreet voorbeeld geven van hoe het hier met de vissershaven gaat. De heer van Es maakt hierbij de opmerking dat de ketting net zo sterk is als de zwakste schakel. Walcheren heeft geen slapersdijken dus als daar iets doorbreekt dan spoelt Walcheren helemaal onder. Je kan verwachten dat als de zeespiegel rijst en het klimaat verandert, het heel moeilijk wordt om lang van te voren een waarschuwing uit te laten gaan dat er gevaar is en de keringen dicht moeten. Dit moet op een zo kort mogelijke termijn gebeuren. De heer van Es was in het verleden nauw betrokken bij het behoud van de vissershaven. In het kader hiervan heeft hij destijds de suggestie gedaan om de sluismeesters van de grote Sluis in Vlissingen te vragen om indien dit noodzakelijk is, de verantwoordelijkheid te nemen, de sluis dicht te doen. De sluismeesters bevinden zich op anderhalve kilometer afstand en kunnen in tien minuten tijd de sluis sluiten. Voor de coupures en schotbalken kan de brandweer de verantwoordelijkheid krijgen. Deze zijn immers altijd aanwezig en beiden, de sluismeesters en brandweer, zijn ambtenaren van de provincie, die in hetzelfde waarschuwingssysteem zitten. Men vindt echter dat dit moet gebeuren door het Waterschap de Zeeuwse Eilanden. Het waterschap heeft nu de niveaupeilschaal geplaatst bij de vissershaven. Als het niveau zodanig hoog wordt dat de sluis gesloten moet worden, gaat er een alarm bij een persoon die zich ergens bevindt op Zuid-Beveland of Walcheren en deze persoon moet dan zo snel mogelijk de sluis dicht gaan doen. De heer van Es vreest voor de gevolgen die dit kan hebben. Hij wijst hierbij op het incident van de verkeerd ingestelde computer in de tunnel. Hierdoor werd de brandweer van Terneuzen of Hoek niet gewaarschuwd, maar moest de brandweer van Axel komen. Een dergelijk incident kan ook voorvallen

als het alarm van de sluis afgaat en dan komt de betreffende persoon te laat. De heer van Es laat weten op verschillende manieren geprobeerd te hebben om dit onder de aandacht van de autoriteiten te brengen, maar dit is op alle fronten mislukt. Hij vond deze avond een goede gelegenheid dit naar voren te brengen en zal dit ook schriftelijk doen.

2. De heer D. de Regt, Zaanslag

Bij de voorlichting is gevraagd om mee te denken over wat de projectorganisatie eventueel wel of niet moet doen. De heer de Regt wil een punt naar voren brengen dat zeker niet gedaan moet worden. Dit punt is het onderzoeken van ontpoldering of het gecontroleerd laten onderlopen van bepaalde delen van het land. Er zijn uiteraard verschillende redenen voor ontpoldering bekend, echter de heer de Regten ook de Zeeuws- Vlaamse bevolking en misschien ook een deel van de Zeeuwse bevolking zijn daar tegen.
Vervolgens heeft de heer de Regt een vraag om mee te nemen in het onderzoek. De reden dat de Westerschelde verdiept wordt is een economische en de heer Klaassens heeft net tijdens de informatiebijeenkomst gezegd dat de economie nodig is voor ons leven. De heer de Regt staat hier ook achter, maar hij vraagt zich af of bekend is hoeveel Nederlanders er werken in de havens van Antwerpen en hoeveel Nederlandse bedrijven er zitten in de omgeving van Antwerpen. Ook wil hij graag weten of bekend is welke omzet zij genereren in de haven ten opzichte van de Belgen. Hij stelt dat het Nederlandse aandeel in de haven betrekkelijk groot is en dat er zelfs mensen van Walcheren in de haven van Antwerpen werken.

3. Mevrouw M. Meermans, Vlissingen

Mevrouw Meermans stelt dat de bevaarbaarheid van schepen tot 300 ton of 18 TEU in het geding is. Deze schepen varen met de snelheid van de rivier plus de snelheid van het schip. Het draaien van zo'n schip vergt nogal wat tijd. Tussen het moment dat men op de knop drukt om het roer om te krijgen en het daadwerkelijk draaien van het schip zit tijd. Ze vraagt zich dan ook af of die grote schepen op bepaalde punten wel door de Schelde kunnen varen, zeker als je in ogenschouw neemt dat dat in een tijd van twee uur heen en twee uur terug moet. De snelheid van de rivier is verhoogd van vier tot zeven à acht kilometer per uur. Dit geeft problemen bij de recreatievaart, vissersboten, veerboten en de binnenvaart. Ze vraagt of de milieu-uitstoot van de zeeschepen gereduceerd kan worden, met name voor gebieden als Vlissingen, Terneuzen en Antwerpen als ook voor de tussenliggende schorren en slikken. In dit kader wijst ze erop dat in Hamburg en Bremen havenkortingen worden gegeven als schepen voldoen aan bepaalde eisen.
Als volgende punt brengt zij naar voren dat nu de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening niet is doorgegaan, een groot deel van Zeeland-west en Oost-Vlaanderen en de rechteroever van de Zeeschelde onbebouwd blijft. Hoewel dit nu oneconomisch lijkt, zal men over een paar jaar erg blij zijn dat er genoeg open ruimte is om te kunnen recreëren. Vorige week stond in de krant dat de Duitsers het liefst naar Zeeland gaan, deze economische bron moet gekoesterd worden. Het levert 10.000 arbeidsplaatsen op, dus ook het goed laten functioneren van de rivier in de Delta is belangrijk.
Een derde punt is de storm. Vorig jaar was er een grote storm, vele dijken en dammen, zoals de Afsluitdijk, Haringvliet en Oosterscheldekering waren afgesloten. De Thames was ook afgesloten. De wind zou gaan draaien naar het noordwesten. Als dit was gebeurd zou alle druk op de Westerschelde en de Zeeschelde worden uitgeoefend, dit zou grote gevolgen gehad kunnen hebben. Ze stelt dat het Veerse meer als bekkenoverloop/ capaciteitsbekken gebruikt zou kunnen worden. Het meer is groot genoeg om er wat mee te doen.
Vervolgens gaat ze verder over de recreatie. Ze is van mening dat de kwaliteit over de hele Delta verbeterd moet worden. Het imago van de Schelde en heel Zeeland dient opgewaardeerd en op de kaart gezet te worden. Buitenlanders betalen veel geld om hier een week te zijn. Ook de zijrivieren van de Schelde moeten worden meegenomen in dit beeld. Hier zijn prachtige cultuurhistorische landschappen aanwezig en de ecologie is zich hier aan het herstellen. Dit moet niet met één vloed weer worden weggespoeld. Daarbij moet ook de afvoer van de Leije naar Terneuzen goed geregeld zijn. Mevrouw Meermans raadt aan goed te overleggen, want dan heb je het beste resultaat.
Ontpolderen moet volgens mevrouw Meermans, er is immers een zeespiegelstijging. Als er wat gebeurt, moet het water weg kunnen. Dit moet niet door middel van een hogere dijk, maar met een bredere rivier. Dit komt niet alleen de natuur ten goede maar ook de landbouw. Schapen gevoed met zout gras waren vroeger een delicatesse. Het schorrenareaal wordt ook versterkt door te ontpolderen.

De havencapaciteit van Antwerpen is nu al op de maximale grootte gebracht, zodat niet verder uitgebreid kan worden. Dus ook hier moet worden nagedacht over hoe dat moet worden ingevuld.
Vervolgens wil mevrouw Meermans iets kwijt over het voorstel van een drijvende haven in de Noordzee. Zij stelt voor een haven te maken waar grote containerschepen voor heel West-Europa kunnen aanmeren. De kleine schepen kunnen dan naar de haven. Eventueel kan de Shortsea worden ingezet (dit is een combinatie van kustvaart-binnenvaart). Deze kleine schepen kunnen dan zo de Donau, Rijn en Thames op.
Tot slot wil mevrouw wijzen op de vooroevers van de dijken. Sommige zijn nog erg smal met daarnaast een diepe geul. Deze moeten goed versterkt worden, zeker als er verdiept wordt. Dit zal een combinatie van maatregelen met zich meebrengen.

4. De heer Zaadnoordijk, Vlissingen
De heer Zaadnoordijk spreekt namens VNO, dit is de Vereniging van Naïeve Ouderen. De heer Zaadnoordijk is ook aanwezig geweest bij de inspraak van de Maasvlakte/PMR en het verontrust hem dat dezelfde voorzitter ook dit project leidt. Van de inspraak van PMR is volgens hem weinig terecht gekomen. De Staat moest betalen voor bepaalde zaken. Dat is niet gebeurd, daar werd geen aandacht aan geschonken. Hij vraagt zich af wat bij dit project de de kracht van de inspraak is. Hij verwijst naar de Betuwelijn, daar is veel ingesproken en de mensen hebben gewaarschuwd dat het niet kon. Dit heeft echter niet kunnen voorkomen dat er veel geld is weggegooid.

5. De heer A. Lanssens, Brugge
De heer Lanssens is hier als student van de hogeschool Zeeland. Hij stelt dat er wordt gekeken naar een situatie van 30 jaar, in die tijd kan er veel gebeuren. Hij vraagt zich af in hoeverre Antwerpen tegen de havens van Rotterdam en Zeebrugge kan blijven concurreren, gezien het feit dat Antwerpen niet meer kan uitbreiden. Zal er dan nog wel sprake zijn van een haven van Antwerpen en is hier in de plannen rekening mee gehouden?

6. De heer A. Geerlings, Goes
De heer Geerlings stelt voor om intensiever naar alternatief nummer twee te kijken. Dat betekent dus dat de voorhavens Zeebrugge en Vlissingen beter onderzocht moeten worden. Het is immers beter om de goederen bij de voordeur te houden in plaats van ze naar achteren te schuiven. Ook veiligheid is belangrijk. Hierbij doelt hij op de afkalving van de dijken, bodemerosie en nog meer vervuiling van de rivieren vanuit België. Als er een gat gemaakt gaat worden van de Oosterschelde naar Westerschelde dan hebben we het over milieuvervuiling. Dit is geen goede ontwikkeling. Daarom wil de heer Geerlings vragen om intensief te werken aan de voorhavens Zeebrugge en Vlissingen, zodat daar op een goede manier de infrastructuur aangelegd kan worden. Het vergroten van de haven van Antwerpen zal dan niet nodig zijn, het is beter om de havens van Vlissingen en Zeebrugge te vergroten, dan is volgens de heer Geerlings iedereen tevreden.

7. De heer Strookman
De reactie van de heer Strookman betreft de te onderzoeken items. Hij wil hier graag aan toevoegen onderzoek te doen naar de kwaliteit van het water in de Schelde en haar zijrivier gekoppeld aan een plan dat de waterkwaliteit op niveau brengt. In ieder geval beter dan die nu is. Daarnaast wil hij dat er onderzoek gedaan wordt naar het feit of bepaalde compensatiemaatregelen nodig zijn, indien er uitgediept moet worden. Daarbij wil hij weten hoe die onderzoeken uitgevoerd zullen worden. De maatregelen moeten niet weer het kind van de rekening zijn zoals de laatste keer is gebeurd.

De voorzitter beëindigt de hoorzitting. Hij bedankt de aanwezigen voor hun deelname in deze eerste fase van de opstelling van de ontwikkelingsschets. Op de site van ProSes (www.Proses.be) kan men op de hoogte blijven van deze ontwikkelingen. Tot slot hoopt de voorzitter dat men nog de gelegenheid heeft een drankje te drinken.

Verslag van de hoorzitting over de

Kennisgeving Strategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingschets 2010 Schelde-estuarium

gehouden op 27 november 2003 te Wetteren, België

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Postbus 30316
2500 GH Den Haag
www.inspraakvenw.nl
telefoon 070 – 3519600

januari 2004

Overzicht van insprekers
behorende bij de hoorzitting
gehouden op 27 november 2003

1. Mw. Dierickx-Roels
   St. Onolfsdijk 28
   9200 Dendermonde (België)

2. Dhr. Blanckaert
   St. Onolfsdijk 25
   9200 Dendermonde (België)

3. Dhr. Vandenberghe
   Vijverstraat 17
   9230 Wetteren (België)

Verslag van de hoorzitting over de
Kennisgeving Strategische Milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium
gehouden op 27 november 2003 Wetteren (België)

Aanwezig: De heer F. de Hondt, voorzitteralsmede 3 insprekers, ongeveer 60 belangstellenden en een aantal mensen van de projectorganisatie.

Inleiding
De voorzitter opent de hoorzitting in het kader van de Strategische Milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets Schelde-estuarium 2010.

Hij legt de bedoeling van de hoorzitting uit en vraagt aanwezigen goed na te denken over hun reactie. Hij wijst hen op de mogelijkheid om nog schriftelijk een zienswijze kenbaar te maken. De schriftelijke reacties kunnen tot en met 17 december 2003 worden gestuurd naar het Inspraakpunt van Verkeer en Waterstaat (Postbus 30316, 2500 GH Den Haag of via de internetsite www.inspraakvenw.nl). De hoorzitting is niet bedoeld om zich voor of tegen een project uit te spreken, maar vooral om aan te geven welke elementen men van belang vindt in het onderzoek mee te nemen.

Hij vertelt dat de avond bestaat uit drie onderdelen. Te weten:
- Presentaties van ProSes over het project Schelde-estuarium 2010 en over de milieueffecten-rapportage;
- gelegenheid tot het stellen van vragen en het maken van opmerkingen;
- officiële hoorzitting

Hij geeft aan dat we momenteel gekomen zijn bij het laatste gedeelte van de avond, de hoorzitting. De projectorganisatie zal alle insprekers een reactie geven op hun zienswijze. De voorzitter verzoekt de insprekers hun opmerkingen zo kort en zakelijk mogelijk te houden. Alle inspraakreacties worden opgenomen op een geluidsband en er zal een verslag gemaakt worden.

De voorzitter geeft vervolgens het woord aan de eerste inspreker.

1. Mevrouw Dierickx-Roels, Dendermonde
Mevrouw Dierickx woont in de Dendermonding, in de hoek van de Schelde en de Dender. Mevrouw heeft een Scheldedijk voor haar huis en nu wordt er een binnendijk gepland in haar achtertuin. Zij komt nu tussen twee dijken te wonen. Deze dijken versmallen haar kavel enorm. Dit geldt voor de hele straat. Het gaat hier om een natuurgebied, waar bewoners van de overheid niets mogen doen, maar waar nu wel een dijk gebouwd wordt.

2. De heer Blanckaert, Dendermonde
De heer Blanckaert woont in dezelfde straat als mevrouw Dierickx en sluit zich aan bij haar betoog. Voor hem geldt dat hij tussen drie dijken komt te wonen. Rechts van hem ligt de Denderdijk, voor hem de Scheldedijk en in de achtertuin de nieuwe dijk. Hij vraagt waarom deze dijk zo dichtbij de andere dijk komt te liggen. Kan deze dijk niet 200 tot 500 meter achter de andere dijk komen te liggen in het natuurgebied?

3. De heer W. Vandenberghe, Wetteren
Wat de heer Vandenberghe wil aanvoeren heeft betrekking op het SIGMA plan en in mindere mate op de voorliggende Ontwikkelingsschets van het Schelde-estuarium. De heer Vandenberghe pleit er nogmaals voor om de Kalkense Meersen en de omgeving van de Ham, die deel uitmaken van het waterloopstelsel van Ten Hede, te vrijwaren van gecontroleerde overstromingsgebieden. Hij wil graag weten of er een MER wordt gestart, of dat de Kalkense Meersen en de Ham wellicht in aanmerking zullen komen om te dienen als gecontroleerd overstromingsgebied. Als dit het geval is, wil hij weten of dit dan ook zo aangeduid is in een rapport? De heer Vandenberghe wil weten of als er een MER wordt uitgevoerd de effecten op de waterhuishouding over de ringdijk in overweging worden genomen. Dit is

volgens hem zeer belangrijk. De heer Vandenberghe woont naast de Schelde en weet dat de Kalkense Meersen zullen moeten dienen om het eigen water te kunnen bergen. Dat geldt ook voor de omgeving van de Ham, waar een industriezone door water bedreigd wordt en welke ook al in het verleden bedreigd is. Hij is van mening dat deze twee plaatsen zeker gevrijwaard moeten worden om als overstromingsgebied te dienen. Deze reactie betrof de actualisatie van het sigmaplan, maar de heer Vandenberge maakt graag van deze gelegenheid gebruik om zijn voorstel te doen.

De voorzitter zal de reactie van de heer Vandenberge noteren. De voorzitter geeft aan dat er na afloop van de hoorzitting nog vragen gesteld kunnen worden. Nadat de voorzitter zich ervan verzekerd heeft dat geen van de aanwezigen nog wenst in te spreken, sluit hij de hoorzitting. Hij bedankt voor de talrijke opkomst en de zinnige vragen en reacties en maakt de afspraak om elkaar ooit nog eens terug te zien in de loop van het volgend jaar als de MER klaar is. Tot slot nodigt de voorzitter de aanwezigen uit voor een drankje.

Verslag van de hoorzitting over de

Kennisgeving Strategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingschets 2010 Schelde-estuarium

gehouden op 1 december 2003 te Terneuzen

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Postbus 30316
2500 GH Den Haag
www.inspraakvenw.nl
telefoon 070 - 3519600

januari 2004

Overzicht van insprekers
behorende bij de hoorzitting
gehouden op 1 december 2003

1. DOW BENELUX
   Dhr. J. van Seter
   Postbus 48
   4530 AA Terneuzen

2. Dhr. P. van de Maas
   Julianastraat 6
   4484 AK Kortgene

3. Dhr. R. Scheele
   Molenwerf 2
   4591 DA Terneuzen

4. Algemeen Belang Hulst
   Dhr. A. Dobbelaar
   Clingedijk 2
   4564 CA St. Jansteen

Verslag van de hoorzitting over de
Kennisgeving Strategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingschets 2010 Schelde-estuarium
gehouden op 1 december 2003 te Terneuzen

Aanwezig: Dhr. P. Post voorzitter, alsmede 4 insprekers, ongeveer 120 belangstellenden en een aantal mensen van de projectorganisatie

---

Inleiding

De voorzitter opent de hoorzitting in het kader van de Strategische Milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets Schelde-estuarium 2010.

Hij legt de bedoeling van de hoorzitting uit en vraagt aanwezigen goed na te denken over hun reactie. Hij wijst hen op de mogelijkheid om nog schriftelijk een zienswijze kenbaar te maken. De schriftelijke reacties kunnen tot en met 17 december 2003 worden gestuurd naar het Inspraakpunt van Verkeer en Waterstaat (Postbus 30316, 2500 GH Den Haag of via de internetsite www.inspraakvenw.nl). De hoorzitting is niet bedoeld om zich voor of tegen een project uit te spreken, maar vooral om aan te geven welke elementen men van belang vindt in het onderzoek mee te nemen.

Hij vertelt dat de avond bestaat uit drie onderdelen. Te weten:
- Presentaties van ProSes over het project Schelde-estuarium 2010 en over de milieueffecten-rapportage;
- gelegenheid tot het stellen van vragen en het maken van opmerkingen;
- officiële hoorzitting

Hij geeft aan dat we momenteel gekomen zijn bij het laatste gedeelte van de avond, de hoorzitting. De projectorganisatie zal alle insprekers een reactie geven op hun zienswijze. De voorzitter verzoekt de insprekers hun opmerkingen zo kort en zakelijk mogelijk te houden. Alle inspraakreacties worden opgenomen op een geluidsband en er zal een verslag gemaakt worden.

De voorzitter geeft vervolgens het woord aan de eerste inspreker.

1. De heer J. van Seters, namens DOW Benelux

De heer van Seters is van mening dat de voorliggende plannen irreëel zijn. Er zou volgens hem nadrukkelijker naar de kosten- baten gekeken moeten worden. Hierbij doelt hij met name op het plan dat door één van de onderzoekers werd aangeduid als een voorbeeld. Het behelst de aanleg van een natuurgebied in de Braakman. Dit betekent dat naast het Vogel- en Habitatrichtlijngebied, de Westerschelde, dat grenst aan het industriecomplex van DOW in Terneuzen een tweede nog groter gebied wordt aangelegd.

Hij geeft aan uitermate verbaasd te zijn te lezen dat voor het inlaten van water in de Braakman twee kleinere polders gebruikt zullen moeten worden, tenzij hiervoor de Mosselbanken kunnen worden gebruikt. Hij vraagt zich af of men weet waar deze liggen en of dit betekent dat de tanks die er momenteel gebouwd worden drijvende opslagen moeten worden. Hij wil ook weten of het logistieke park dat hier achter ligt (eventueel naar Antwerpen) verplaatst moet worden.

Hij geeft nogmaals aan dat DOW de plannen zeer irreëel vindt en raadt aan om beter te kijken naar de gevolgen van de processen en te zoeken naar reële alternatieven.

2. De heer P. van de Maas

De heer van de Maas is van mening dat de voortgaande verdieping van de zeearm op termijn niet leidt tot een definitieve oplossing. Hij legt uit dat de zeearm zelf naar een evenwicht zoekt, dit heeft voortdurende wijzigingen van diepte en geulenloop tot gevolg. Ingrepen, zeker als die van formaat zijn, zullen worden gevolgd door correcties van de zeearm zelf. Het gevolg zal zijn dat het baggerprogramma zal moeten

worden voortgezet en in een steeds heviger mate. Uiteindelijk zal de conclusie een keer moeten zijn dat moeten worden gestopt met ingrepen en dat voor extreem grote schepen gebruik zal moeten worden gemaakt van een voorhaven, zoals Zeebrugge of eventueel Vlissingen.

De heer van Maas acht het bij de studie dan ook zeer belangrijk dat wordt afgewogen waar de grens van voortgaande verdieping definitief wordt bereikt. Zijns inziens is dat met de laatste uitgevoerde verdieping reeds gebeurd. Volgens hem moet, zowel in economisch opzicht als met het oog op de met de voortgaande verdieping samenhangende nadelen, de aandacht definitief op alternatieven gericht worden. Uitbouw van de haven van Zeebrugge komt dan nadrukkelijk in beeld, met daarbij de vraag hoe de goederen vandaar naar Antwerpen moeten worden vervoerd. Dit zou kunnen met kleinere schepen of met een nieuw aan te leggen spoorlijn Zeebrugge- Antwerpen. Hij merkt op dat niet de rivier te klein is, maar dat de schepen te groot worden. Schepen waarvan tevens grote gevaren kunnen uitgaan, met een navigatie die vergaand op automatisering is gebaseerd, onder andere met als doel de bemanning tot een minimum te beperken. Hij vindt dan ook dat grote schepen vóór de Schelde moeten worden opgevangen en dat er een halt moet worden toegeroepen aan elke verdere verdieping.
Vervolgens gaat de heer van den Maas in op de verplichting die Nederland heeft om de doorvaart van zee naar Antwerpen toe te staan. Deze verplichting is een kleine tweehonderd jaar geleden opgelegd. Hij is er van overtuigd dat met het doorzicht op de toekomst dat men destijds had, niemand ooit heeft gedacht over schepen met de hedendaagse afmetingen, waarvoor de geplande verdieping nodig is. Hij vraagt of het ooit onderzocht is of Nederland op basis van de verdragen gehouden is tot medewerking aan in feite extreme wensen, temeer als dat in Nederland zal moeten leiden tot de schade van ontpoldering. Een schade die volgens hem onaanvaardbaar is.

De heer van den Maas gaat verder over de schoonheid van de provincie Zeeland, welke het resultaat is van een inpolderingsgeschiedenis van bijna duizend jaar, gevolgd door een zodanig gebruik van het gebied dat het huidige resultaat ontstond. Hij stelt dat het onzin is om te beweren dat er in het verleden nooit verkeerde besluiten zijn genomen over de inrichting van het gebied, de schade is echter tot op heden beperkt gebleven. Zijns inziens moet de zorg om geen onnodige schade toe te brengen, met inachtneming van de huidige kennis met nog meer aandacht worden uitgevoerd. Ontpoldering is volgens hem dan ook een ontoelaatbare handeling.

Als vierde punt geeft hij aan verheugd te zijn dat uit een onderzoek van het Rijksinstituut voor Kust en Zee, (blijkens een artikel in de PZC d.d. 10/09/2003) kon worden vastgesteld dat de tot nu toe uitgevoerde verdiepingen nog geen merkbare schade hebben opgeleverd. Hij gaat er vanuit dat in de huidige studie deze gegevens als nulmeting worden aangemerkt.

Voorts geeft hij aan uit ervaring te weten dat ontpolderen geen bijdrage levert aan de veiligheid, hij is blij dat veiligheid niet meer als argument ter verdediging van ontpolderen gebruikt wordt. Hij vertelt dat hij sinds eind jaren vijftig de ontwikkelingen rond zowel Ooster- als Westerschelde heeft waargenomen en dat de extreme veranderingen van de waarden van beide zeearmen niet gering zijn geweest.

Ten slotte stelt de heer van de Maas dat voor sommigen ontpolderen ongetwijfeld een nastreefbaar ideaal is, maar dit volgens hem vooral gestoeld is op een ecologische ideologie. Hij vindt dat het aantasten van het huidige gewaardeerde beeld van Zeeland, met daarnaast het verlies van ruimte voor velen en schades aan infrastructuur en dergelijke, definitief niet meer aan de orde moet komen.

3. De heer R. Scheele
De heer Scheele geeft aan tussen 1985 en 1990 een groot onderzoek op de Westerschelde te hebben uitgevoerd. Een van de resultaten is de Westerschelde-oeververbinding geworden. Daarnaast zijn er ook veel inzichten verkregen, die hem momenteel voorkomen alsof ze er niet zijn. Terwijl ze wel degelijk doorgeven zijn.

In zijn betoog haalt hij aan dat de Westerschelde ooit vijf meter diep was en dat dat de uitgangssituatie was toen het Verdrag over vrije scheepvaart in 1839 werd opgesteld. Hij is van mening dat er wel degelijk schade is veroorzaakt door de verrichte verdieping. Hierbij verwijst hij naar de visserij en maakt een vergelijking tussen de Ooster- en de Westerschelde. De Westerschelde heeft volgens hem altijd duidelijk nadelen

ondervonden door haar ligging. Toen bijvoorbeeld in de Eerste Wereldoorlog de industrie in België stil lag, was er een grote piek bij de visserij op de Westerschelde waar te nemen. Momenteel is de visserij zelfs bijna verdwenen. Hij betreurt het dat de nadelige invloed van de ligging van de Westerschelde niet wordt erkend.

Hij is van mening dat Nederland en België tegenstrijdige belangen hebben. Deze tegenstrijdige belangen werken volgens hem zelfs door in de wetenschap. Hij stelt dat als zowel Nederlanders als Belgen een zelfde onderzoek verrichten het niet onwaarschijnlijk is, dat de uitkomsten van de onderzoeken verschillen. Hij wijst erop dat hier in toekomst rekening mee gehouden dient te worden. Hij vindt het dan ook belangrijk dat de rapporten die er gaan komen doorzichtig zijn, zodat ze voor eenieder controleerbaar zijn.

In dit kader vraagt hij zich ook af, waarom er ontpolderd moet worden. Tijdens de door hem verrichte onderzoeken heeft hij veel samengewerkt met specialisten van universiteiten en onderzoeksinstituten, echter ontpoldering is door geen van hen genoemd. Destijds werd wel veelvuldig gesproken over het feit dat België geen maatregelen nam of een stormvloedkering bouwde, terwijl dit door de deskundigen vanwege de verdieping wel noodzakelijk werd geacht. Hij vindt het dan ook irreëel dat er nu gesproken wordt over de Braakman als ontpolderingsgebied. Te meer omdat hier de grootste ontwikkelingszone van de hele regio Terneuzen- Gent is gebouwd. Dit getuigt volgens hem aan gebrek aan inzicht in de ontwikkelingen in Vlaanderen.

4. De heer A. Dobbelaar, namens politieke partij Algemeen Belang Hulst

De heer Dobbelaar stelt dat er geen draagvlak is voor ontpoldering en het derhalve niet kan plaatsvinden. Als alternatief stelt hij voor om Kloosterzande aan zee te leggen, volgens hem levert dat een win-win situatie op.

Verslag van de hoorzitting over de

Kennisgeving Strategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingschets 2010 Schelde-estuarium

gehouden op 3 december 2003 te Waasmunster, België

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Postbus 30316
2500 GH Den Haag
www.inspraakvenw.nl
telefoon 070 - 3519600

januari 2004

Overzicht van sprekers
behorende bij de hoorzitting
gehouden op 3 december 2003

1. Dhr. C. Goossens
   Dommelstraat 87
   9250 Waasmunster (België)

2. Dhr. O. Burm
   Nieuwebaan 71
   9111 Belsele (België)

Verslag van de hoorzitting over de
Kennisgeving Strategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingschets 2010 Schelde-estuarium
gehouden op 3 december 2003 te Waasmunster (België)

Aanwezig: Dhr. P. Post, voorzitter, alsmede 2 insprekers, ongeveer 65 belangstellenden en een aantal mensen van de projectorganisatie.

Inleiding

De voorzitter opent de hoorzitting in het kader van de Strategische Milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets Schelde-estuarium 2010.

Hij legt de bedoeling van de hoorzitting uit en vraagt aanwezigen goed na te denken over hun reactie. Hij wijst hen op de mogelijkheid om nog schriftelijk een zienswijze kenbaar te maken. De schriftelijke reacties kunnen tot en met 17 december 2003 worden gestuurd naar het Inspraakpunt van Verkeer en Waterstaat (Postbus 30316, 2500 GH Den Haag of via de internetsite www.inspraakvenw.nl). De hoorzitting is niet bedoeld om zich voor of tegen een project uit te spreken, maar vooral om aan te geven welke elementen men van belang vindt in het onderzoek mee te nemen.

Hij vertelt dat de avond bestaat uit drie onderdelen. Te weten:
- Presentaties van ProSes over het project Schelde-estuarium 2010 en over de milieueffecten-rapportage;
- gelegenheid tot het stellen van vragen en het maken van opmerkingen;
- officiële hoorzitting

Hij geeft aan dat we momenteel gekomen zijn bij het laatste gedeelte van de avond, de hoorzitting. De projectorganisatie zal alle insprekers een reactie geven op hun zienswijze. De voorzitter verzoekt de insprekers hun opmerkingen zo kort en zakelijk mogelijk te houden. Alle inspraakreacties worden opgenomen op een geluidsband en er zal een verslag gemaakt worden.

De voorzitter geeft vervolgens het woord aan de eerste inspreker.

1. De heer C. Goossens

De heer Goossens wijst op zijn eerder op de avond naar voren gebrachte suggesties over turbulenties en wervelingen. Hierbij doelt hij op het feit dat daar waar de breedte van de rivier smaller is, men zou kunnen bestuderen of het mogelijk is om deflectoren te plaatsen. Het is niet de bedoeling dat deze deflectoren de stromingsdynamiek in de volle breedte zullen verstoren, maar ze zullen slechts dempen. De deflectoren kunnen de vaargeul in het midden openhouden. Er zouden meerdere mogelijkheden bestudeerd kunnen worden. Als de deflectoren bijvoorbeeld tegenover elkaar geplaatst zouden worden dan zouden ze de twee turbulentiestromingen stroomopwaarts verder opheffen en hebben dus al een dempende rol vervuld als de stromingen bij de draaikolk komen. Een andere mogelijkheid zou zijn om de deflectoren zo'n 100 meter van elkaar te laten verspringen. Hierdoor zal de ene turbulentiestroom voor een deel al gedempt zijn voordat de volgende turbulentie gecreëerd wordt. Een voordeel is dat de scheepvaart ten behoeve van de demping niet gestremd hoeft te worden, omdat de demping vanaf de beide oevers kan gebeuren. Op deze manier is er bij het hellende talud al een stevige bodem, waardoor de verankering kan plaatsvinden en bij hoogwater hoeft dan enkel de bovenlaag van het water te worden afgewaterd. Hij stelt voor om deze suggestie nader te onderzoeken, te meer omdat ook één van de medewerkers tijdens de informatiebijeenkomst liet weten dat er over deze mogelijkheid reeds nagedacht is.

2. De heer O. Burm

De heer Burm vertelt dat water zijn hobby is. Hij gaat in op de dam die geplaatst is in de Durme te Lokeren. Hij vertelt begrepen te hebben dat de Durme uitgebaggerd gaat worden en dat de waterloop hersteld zal worden. Hij vraagt waar het water vandaan zal komen vermits er een dam is in Lokeren.
Door het plaatsen van de dam is het onmogelijk om bij laagtij nog af te wateren in Sinaai, omdat er geen verbinding meer is met de Schelde. Sinaai en Lokeren zullen dan dus moeten afwateren naar Terneuzen.

Men wil de afwatering naar Terneuzen gaan vergroten, maar de heer Burm is van mening dat dat niet kan. In dit kader gaat hij in op de tunnel die gelegd is onder het kanaal Gent/Terneuzen, deze ligt volgens de heer Burm niet diep genoeg. Als er veel water is, kan er niet genoeg afgewaterd worden naar Terneuzen. Ook de scheepvaart ondervindt overlast van de hoge ligging van de tunnel. Hij stelt dan ook dat het verstandig is om na te denken over de toekomst van deze tunnel.
Hij denkt dat er in Lokeren een mogelijkheid bestaat om het water van de Moervaart bij laagtij over te hevelen naar de Durme, door middel van eeuwig werkende hevels. Hij vermoedt dat men niet weet wat dat zijn, bij hem thuis kan hij ze tonen.

De voorzitter wijst op de mogelijkheid om alle ontwikkelingen rondom het Schelde-estuarium op de website www.proses.be te volgen. Hij dankt eenieder voor zijn aanwezigheid en sluit de hoorzitting af.