

WTC KUSTVISIE

Advies met betrekking tot de “trechtering” en de “optimalisatie”¹

Definitieve versie 13/09/2022

Evaluatiecriteria

Met betrekking tot de evaluatiecriteria wordt vooreerst opgemerkt dat wel vooropgesteld wordt dat het bevorderen van natuurlijkheid, ecologische winst en biodiversiteit belangrijk zijn en de aanpak “gericht wordt op het creëren van synergiën” maar dat best toch als evaluatiecriterium gekozen wordt voor projecten of alternatieven die potentieel inhouden voor toekomstige natuurontwikkeling en -uitbreiding en opportuniteiten hiervoor kunnen bieden.

Trechtering

1. Stranden

De keuze voor de niet redelijke alternatieven lijkt ok en is eigenlijk voor de hand liggend. Bij de onderbouwing van deze alternatieven zijn mogelijks niet alle argumenten meegenomen (vb. verzanding Pas van het Zand bij het scenario XL en XXL). Het moeilijke werk moet nog gebeuren tijdens de verdere “trechtering” naar een optimale oplossing. De verfijning van de keuze moet gebeuren aan de hand van de evaluatiecriteria. Daarvoor zijn de evaluatiecriteria met zoveel zorg opgesteld! Voorts moet aangeduid worden waarom aan sommige criteria meer belang gehecht wordt dan aan andere bij de eliminatie/ keuze van bepaalde oplossingen.

2. Havens

Er is er nog onduidelijkheid over het alternatief voor Nieuwpoort met een sluis en stuw bij elkaar die een afgetopt getijde zouden produceren (zgn. oplossing Venetië).

Dit voorstel houdt in om van de haven een “gereduceerd getijde gebied” (GGG) te maken zoals er bestaan langs de Schelde: wat ook het buitenpeil is kan men door de stuw te sturen het getijde binnen de haven regelen. Dit zou ook voor Blankenberge bijvoorbeeld een mogelijke oplossing zijn. Het is de moeite dit voorstel van naderbij te bekijken. *[De bijkomende nota hierover was nog niet beschikbaar bij het opmaken van voorliggend advies]* Voor wat betreft de haven van Zeebrugge werd in de trechteringsnota de oplossing met sluis “niet redelijk” geklasseerd omdat er onvoldoende remlengte is. Dit is correct. Vaak wordt de vuistregel $5 * \text{scheepslengte}$ gebruikt. Dit geeft $5 * 400 \text{ m} = 2000 \text{ m}$. Opgemerkt dient te worden dat hierdoor de stroomsnelheid juist zeewaarts van de nieuwe havenmond dan nog zal stijgen, met de daarbij horende gevolgen.

3. Algemene opmerkingen

- Gevraagd wordt om ook belang te hechten aan (het tegengaan van) zoutwaterindringing.

¹ Eén lid van de Technisch-Wetenschappelijke Commissie wenst zich van het advies te onthouden.

- Gevraagd wordt om ook aandacht te besteden aan de mogelijke evoluties in de tijd en de daaraan gekoppelde gebruiksscenario's (veranderingen in zeespiegelstijging, veranderingen in transportmodaliteiten, ...) die invloed kunnen hebben op de inzet van de beschermingsmiddelen.
- Zelfs in dit preliminair stadium zou een (rudimentaire) kosten baten analyse gepast zijn. Zo is de XXL oplossing voor de stranden allicht onbetaalbaar, nog afgezien van de effecten op de Scheldemonding en op de Nederlandse Kust. Ook bij de optimalisatie dient de aandacht hiervoor behouden te blijven.
- Een gedifferentieerde risico-analyse zou toelaten maatschappelijke en financiële kosten en baten nauwkeuriger in te schatten

Optimalisatie

1. Strandzones

Het lijkt logisch en eigenlijk vanzelfsprekend dat de alternatieven S en L het moeten afleggen tegen M. Het alternatief M* (een combinatie van KL2 en KL3) kan lokaal gewenst zijn.

Heel belangrijk wordt de uitwerking van het stappenplan (+1, +2, +3 m). In het bijzonder het alternatief +1 m staat dichtst bij de huidige toestand en zal bepalend zijn voor de perceptie en de acceptatie van het voorstel. In de presentaties moet hier dan ook de grootste aandacht aan besteed worden al kadert deze stap natuurlijk binnen het project +3 m.

Een "optimalisatie" bestaat in het variëren van een of meerdere parameters om beter te voldoen aan een of meerdere criteria (zonder andere criteria te veel in het gedrang te brengen). Dit moet helder aangegeven worden.

2. Havens

Dit is duidelijk nog "work in progress".

- Nieuwpoort
 - Een verdere bestudering van het alternatief "sluis +stuw" lijkt aangewezen, inclusief een verduidelijking waarom het maximale waterpeil op +6.00 wordt geplaatst. Indien dit bv + 6.50 (of mss +7.00 ?) zou dit veel meer tijwering geven in de haven. Indien deze iets hogere max waterstand wordt gekozen zijn misschien beperkte stormmuurtjes nodig en kan op die manier verder geoptimaliseerd worden.
- Zeebrugge
 - als alternatieven worden ' als redelijk ' beschouwd de **open havenmond** en de **stormvloedkering**. Er kunnen grote vragen gesteld worden met betrekking tot de nautische toegankelijkheid tot de stormvloedkering², hierbij rekening houdend met de evolutie in de tijd van transportmiddelen en havenfuncties.

² Bij de studie van de layout van de huidige buitenhaven bleek het zeer belangrijk dat de grote schepen onmiddellijk na het binnenkomen door de havenmond ruimte hebben om op koers te komen en eventueel te stoppen. Dit heeft de ligging van de LNG dam en de zandopvangkades bepaald. Opdat schepen van bv 400 m * 65 m die meestal bij HW binnenkomen door de stormvloedkering zouden kunnen moet er zeewaarts een ruimte zijn opdat deze schepen op koers zouden komen om door de SVK te varen. Dit betekent voldoende lange dammen aan weerszijden van de toegangseul.

- Voor wat betreft de oplossing met stormvloedkering voor Zeebrugge moet nagegaan worden of het niet nodig is de strekdammen te verhogen.
- Bij de oplossing met open havenmond en ZSS 1.00m zijn nieuwe strekdammen vermeld. Kan verduidelijkt worden waarom deze nodig zijn ?