

VLD Volksvertegenwoordiger tegen verbreding Schipdonkkanaal (1.12.08)

Vorige woensdag hield Mathias De Clercq een opgemerkte persconferentie in Zeebrugge, waar hij brandhout maakte van de plannen voor een verbreding van het Schipdonkkanaal. Hij stelt dat deze verbreding absoluut geen haalbare, geen wenselijke en absoluut niet te weerhouden optie is en dat de economische groei van haven van Zeebrugge kan gerealiseerd worden via estuaire vaart en transport via spoor.

Wij vatten zijn grondig geargumenteerde nota samen en geven de volledige tekst in bijlage.

Reeds jarenlang voeren politici discussie omtrent de ontsluiting van de haven van Zeebrugge via de binnenvaart. Om dit doel te bereiken wil de huidige Vlaamse regering het Schipdonkkanaal tussen Dudzele en Merendree verbreden. Hiermee hoopt zij een ideale aansluiting op de internationale hoofdvaarweg Seine-Schelde (Terneuzen-Gent-Kortrijk Rijsel-Parijs) te realiseren. D.m.v. duwvaartkonvoeien van 185m lengte en geladen met drie containers hoog rekt men op maar liefst 26% van de totale containertrafiek van en naar het hinterland.

De **haalbaarheidsstudie** omtrent deze verbreding werd op 28 mei jl. door Vlaams minister Hilde Crevits toegelicht. Uit de maatschappelijke kosten-batenanalyse blijkt dat de verbreding van het Schipdonkkanaal rendabel is wanneer de containertrafiek in Zeebrugge een sterke groei kent. De totale kostprijs van het project is zo'n 630 miljoen Euro. Er loopt echter nog steeds een milieueffectenrapport-studie die binnenkort zal klaar zijn. Zolang wacht de Vlaamse regering nog om een definitief standpunt in te nemen.

Estuaire vaart en spoor zijn valabele alternatieven. De estuaire vaart betekent dat binnenschepen worden omgebouwd tot zeewaardige schepen die langs de kust kunnen varen naar andere havens. Geschat wordt dat 12 estuaire schepen rond de 800.000 TEU (Twenty feet Equivalent Unit) per jaar van de weg kunnen halen, een viervoud van wat het verbrede kanaal ooit zal kunnen. Estuaire schepen zijn geschikt zijn voor vierlaagscontainervaart. Het Schipdonkkanaal met een vrije doorvaarhoogte van 7m laat daarentegen slechts een drielaagscontainervaart toe. De estuaire vaart zou ook veel sneller gaan dan deze via het Schipdonkkanaal door de vele sluizen op dit kanaal. containerverkeer van en naar het achterland niet kunnen slikken. De overslag van grote containerschepen gebeurt immers in de voorhaven.

De geraamde **kostprijs** van 630 miljoen Euro voor het Schipdonkkanaal is slechts een fractie van de totale kostprijs. In de haalbaarheidsstudie worden een hele reeks kosten in de maatschappelijke kosten-batenanalyse niet meegerekend. Te vermelden zijn o.a. de bijkomende infrastructuurwerken zowel in de haven van Zeebrugge als langs het traject Evergem-Terneuzen, de maatregelen tegen de oprukkende verzilting, de aanleg van de ontbrekende bruggen, de natuurcompensaties, enz...

Watertekort en verzilting zijn reële problemen die in de haalbaarheidsstudie van de Vlaamse regering zwaar onderschat worden.

Het argument dat een verbreed Schipdonkkanaal noodzakelijk is voor de **werkgelegenheid** in Zeebrugge snijdt geen hout. Het promoten van de alternatieve vervoersmodi levert sneller en minstens zoveel arbeidsplaatsen op, niet alleen in Zeebrugge maar in heel Vlaanderen.

Reeds 30 jaar hangt het dossier boven de hoofden van de plaatselijke bevolking als een zwaard van Damocles. Hun gronden, woningen en bedrijven zijn onverkoopbaar. Daarenboven dienen zij bij verbouwing afstand van meerwaarde te doen. Mathias De Clercq pleit resoluut voor een einde te maken aan deze **rechtsonzekerheid** door de onmiddellijke opheffing van de reservatiestrook langs het kanaal, waar meer dan honderden bewoners reeds ettelijke jaren met een mogelijke onteigening

worden bedreigd.

De **verbreding** is **uitermate slecht voor milieu en natuur**.

Bomen, weide- en watervogels, landbouwgronden, archeologische vindplaatsen en open ruimtes zullen verloren gaan. Alleen al in Damme dienen 15000 bomen te verdwijnen, dit is vergelijkbaar met een bos van ruim 100 hectare. Daarenboven zullen door een verbreding van het Schipdonkkanaal wandel- en fietsroutes, routes voor ruiters, recreatieve zones en horeca verdwijnen. Mathias De Clercq kan dit niet aanvaarden: economische ontwikkeling zonder aandacht voor het milieu is immers uit den boze. Als liberaal komt hij op voor het recht op zelfbeschikking van het individu, maar ook voor het recht op zelfbeschikking van anderen, dus ook van de toekomstige generaties. In de relatie tussen economie en milieu staat zijn inziens het liberale schadeprincipe voorop: iemands vrijheid eindigt waar die vrijheid dreigt anderen te schaden. Elk individu heeft het recht om een maximale invulling te geven aan het eigen leven. Hierbij mag het individu 'een deel van de natuur opeisen zolang hij genoeg en van dezelfde kwaliteit overlaat voor anderen', zo verwoordde John Locke het reeds in de 17de eeuw in zijn werk "An Essay Concerning Human Understanding". In dit concreet geval kan men niet spreken van een evenwicht tussen economie en milieu.

Tot besluit stelt Volksvertegenwoordiger De Clercq dat een massale burgerbeweging moet opstaan. Een beweging, over politieke, ideologische (partij)grenzen heen. Een open beweging met als baken een open toekomst. Een beweging die zich manifest verzet tegen een totaal onverantwoorde, onaanvaardbare aanslag op uniek ecologische gebieden. Een beweging die het belang erkent van slimme economische vooruitgang als basis voor welvaart en welzijn. Een brede beweging van mensen die constructief meedenkt aan het vormgeven van een voorspoedige toekomst. Enkel op deze manier kan terdege rekening gehouden worden met economische ontwikkeling, het milieu en de toekomstige generaties.

Hieronder een foto van deze druk bijgewoonde persconferentie.

Links

['t Groot Gedelf](#)

[Schipdonkkanaal nota Mathias De Clercq](#)



v.l.n.r. Jo De Coninck (VLD Burgemeester van Zottegem) en Mathias De Clercq (VLD Fed. Volksvertegenwoordiger)