Damme, 10 januari 2016

Ref : Schipdonkkanaal

Geachte Heer Minister,

Het dossier Schelde Seine West sleept al lang aan en kan weer een voorbeeld worden van sluipende besluitvorming.

Naar aanleiding van de ombouw van de N49 tot autostrade hebben wij ons geïnformeerd bij AWV over de plannen op het grondgebied Damme-Maldegem.
Meer bepaald waren wij geïnteresseerd in de hoogte van de toekomstige autostrade daar waar zij over het Leopold- en het Schipdonkkanaal loopt.
Het antwoord van AWV luidt als volgt :
De hoogte van de nieuwe bruggen over het Leopoldkanaal en Schipdonkkanaal zal groter zijn dan de huidige bruggen, ook de overspanning wordt groter. Er wordt rekening gehouden met een eventuele latere verbreding van het Schipdonkkanaal, volgens de voorwaarden van de waterwegbeheerder NV Waterwegen en Zeekanaal.

In diverse debatten, op info-avonden, in de pers en tijdens hoorzittingen en gedachtenwissels in de Commissie Openbare Werken van het Vlaams Parlement heeft de VZW ’t Groot Gedelf sinds 2008 op overtuigende wijze geargumenteerd dat een verbreed en bevaarbaar Schipdonkkanaal een utopie is.

Bovendien is er sinds het afkeuren van het plan-MER in 2008 en het weerleggen van de MKBA i.v.m het bevaarbaar maken van het Schipdonkkanaal zeer veel veranderd. (zie in bijlage plan-MER 24-12-2009 Vl.Parlement en verslag hoorzitting 10-06-2008)

- Zo werd in januari van 2008 het eerste estuair schip in de vaart genomen. De Amberes was het eerste schip van een vloot die sindsdien langzaam maar zeker uitbreidt. Die estuaire verbinding zou nog veel meer renderen moest dit transport-model opgenomen kunnen worden in het Europees SSS-steun-pakket. Het verdient aanbeveling om daar verder werk van te maken.

- Een in aanbouw zijnde derde spoorverbinding van/naar Zeebrugge zal het internationaal goederenvervoer bevorderen. Een vierde spoor ligt op de tekentafel. Ter vergelijking : het Rijn-Main-Donau-kanaal dat de Noordzee met de Zwarte zee verbindt wordt nauwelijks bevaren omdat een trein 10 uur doet over het traject Mainz-Passau terwijl een schip er

100 uren op vaart (artikel in bijlage EOS van Rijkert Knoppers "Een Duitse toren van Babel).

- Een nieuwe autoweg-verbinding zal de haven van Zeebrugge via de A11 vlotter laten aansluiten met de om te bouwen N49 naar Antwerpen.

- Een nieuwe Dampoortsluis te Brugge en een nieuwe brug over het kanaal Gent-Oostende te Steenbrugge zullen voor de gewone binnenvaart de sinds jaren gekende knelpunten wegnemen.

Concreet is de ontsluiting van de Brugse haven de laatste zeven jaren dus enkel verbeterd.

Toch blijkt W&Z nog steeds te geloven in een bevaarbaar Schipdonkkanaal in de toekomst en moet AWV alleen daarom een grote meer-kost incalculeren om de N49 ter plaatse gevoelig te kunnen verhogen.
Dit is des te onbegrijpelijker omdat gebleken is dat de estuaire verbinding naar het N-NO onklopbaar is en in de toekomst meer en meer zal gaan renderen (denk aan Vlaamse baaien). Bovendien is een binnenvaart-verbinding naar het zuiden niet haalbaar voor containervervoer gewoon omdat Frankrijk geen enkel initiatief zal nemen om onze havens te laten concurreren met Duinkerke of Le Havre. Bewijs daarvan werd overtuigend geleverd met dit verslag uit de studie :

Uittreksel uit het verslag van de 7de Klankbordgroep Seine-Schelde-West samen geroepen door Waterwegen en Zeekanaal NV op 28/05/2008 om 10u te Brugge (VLM) – op pagina 2 lezen wij de volgende vraag van dhr Van Lancker. Het antwoord is ontluisterend.

Christian Van Lancker (Bond van Eigenschippers) wijst erop dat de trafiekprognose zich beperkt tot het Rijn-Ruhr gebied. De impact van het project stopt echter daar niet, maar strekt zich verder uit. Daarnaast vraagt hij zich af wat er zal gebeuren in zuidelijke richting: wordt er aangetakt op het Seine-Schelde tracé?
Het studiebureau antwoordt dat er rekening gehouden wordt met de totale Europese scope van de binnenvaarttrafiek d.m.v. oorsprong-bestemmingsrelaties.
Noord-Frankrijk en Zuid-West-Vlaanderen veroorzaken inderdaad omvangrijke trafieken. Seine-Schelde West omvat echter voornamelijk potentieel in de containervaart. Gelet op de beperkte doorvaarthoogte in Frankrijk (5,25m in de toekomst), zal het transport van containers via de binnenvaart in zuidelijke richting niet concurrentieel zijn wegens te hoge kosten.
Hetzelfde geldt voor het autotransport.

Waarom zou men dan in hemelsnaam nog vasthouden aan een financiële aderlating van belastinggeld voor een project dat geen enkele toegevoegde waarde brengt, geen maatschappelijk draagvlak heeft, getuige 50.000 handtekeningen op onze petitie, een ecologische ramp betekent voor de streek (denk maar aan de verzilting omdat er tijdens droge periodes in de zomer amper water in staat) en waarvan de studie zelf besluit dat het Schipdonkkanaal het spoor zal beconcurreren.

Nochtans is het spoor bij uitstek het transportmiddel om goederen (TEU) van uit Zeebrugge internationaal verder te vervoeren. Een spoorweg is grensoverschrijdend, wordt niet gehinderd door te lage bruggen en kan het ganse Europese continent bereiken zonder enig probleem.

Het onbegrip van de bevolking neemt nog toe wanneer men even stilstaat bij de risico's die de overheid zou nemen moest het afleidingskanaal van de Leie (Schipdonkkanaal) plots een bevaarbaar kanaal worden.

Tot op vandaag is onze streek gevrijwaard gebleven van overstromingen. Dank zij het Leopoldkanaal blijven het Knokse achterland, de Zwinstreek en de Damse polders vrij van wateroverlast omdat ze er in afwateren. Anderzijds vult het Schipdonkkanaal zich met het overtollige water dat van de Leie komt (dus o.a. ook uit Frankrijk) en behoedt het zowel Gent als Brugge voor overstromingen.

Bij vloed (hoog water aan zee) dienen de kanalen als buffer, vullen ze zich en stijgt het peil. Bij eb worden de beide kanalen geledigd in de zee en stelt men vast dat het peil op het S.kanaal makkelijk twee meter kan dalen in zes uren tijd. Er moet wel bij gezegd worden dat het nog beter zou functioneren moesten de kanalen eens gebaggerd worden wat in geen decennia gebeurd is.

Voor tal van kreken en grachten die straks al bijna twee eeuwen afwateren in het Schipdonkkanaal zal een dure oplossing moeten gevonden worden eens het peil van het kanaal verhoogd werd.

Indien men echter zou varen op het Schipdonkkanaal zal men het ook niet langer gravitair kunnen lozen.
De afleidingsfunctie moet dus gecompenseerd worden door iets anders. Men zal zich verplicht zien om meer water af te leiden op het kanaal Gent-Terneuzen en op het kanaal Gent-Oostende. Maar op een ogenblik dat het Schipdonkkanaal zijn alarm-peil heeft bereikt staan ook de andere kanalen al op hun hoogste peil. Veel ruimte om langs daar water af te voeren is er dus niet.

Dat zou men bij W&Z dan oplossen door gigantische pompen te plaatsen aan zee die daar dan het peil zouden regelen in geval van nood. Pompen

met een capaciteit van minstens 125 m3/sec zouden onze veiligheid en gezondheid moeten waarborgen. Dan mag er nooit een defect zijn of een black-out voorkomen. Pompen mogen dus enkel geplaatst worden als extra veiligheidsmaatregel en niet als vervanger van de gravitaire lozingen die op de koop toe gratis zijn.

Een dikke kluif voor juristen die de ambtenaren en hun voogdijminister hoofdelijk verantwoordelijk kunnen stellen voor de calamiteiten waarvoor ze op voorhand verwittigd waren !
Vergelijk het met een gemeentebestuur dat bouwvergunningen aflevert in een waterziek gebied maar de burger gerust stelt door er een pomp bij te leveren voor in geval van… Een bestuur dat dus willens-nillens een toestand creëert die van een fikse regenbui een overstroming kan maken.

De klimaat-verandering zal dit alles alleen maar erger maken. Steeds zwaardere regenbuien en grotere stormen bewijzen het nut van buffergebieden en afleidingskanalen.

Omgekeerd stellen wij tijdens de zomer grote droogteperiodes vast en zal het kanaal water moeten betrekken uit grondwaterlagen die nu al aangetast worden of zal er bij versassing zeewater in het kanaal lopen.

Wil de Vlaamse overheid bewust een hele regio (50 km) in gevaar brengen, een groene long vernietigen (tienduizenden bomen die fijn stof filteren en water verdampen), overstromingsgevaar creëeren, fauna en flora naar de vaantjes helpen, honderden gezinnen onteigenen en de belastingbetaler met een miljarden-factuur opzadelen voor een project met nul toegevoegde waarde ?

Die honderden gezinnen wonen nu al bijna 40 jaar lang in een reservatie-zone met het zwaard van Damocles boven het hoofd. Op de koop toe worden bij onteigening de meerwaarden niet vergoed en bestaat er een discriminerend verschil tussen de zone in Oost-Vlaanderen en die in West-Vlaanderen. De Vlaamse overheid maakt zich sterk om die euvels nu aan te gaan pakken maar wordt het geen hoog tijd om die reservatiezone helemaal af te schaffen ?

Is het dan niet meer dan logisch dat de Vlaamse overheid een realistische politiek gaat voeren die geen miljoenen pompt in een nutteloze en dure overspanning over de twee afleidingskanalen ?

Laat de N49 op het niveau waar hij ligt en werk verder aan de vervolmaking van het wapen bij uitstek om Zeebrugge te ontsluiten, de estuaire vaart, met of zonder Europese steun (liefst met).

De baan laten liggen waar ze ligt zou alvast vele miljoenen uitsparen die niet op ~~de sociale zekerheid (o.a.)~~ (correctie : andere departementen) moeten verhaald worden.

Het verdient ook aanbeveling om te werken aan innovatieve ontwikkelingen zoals kleinere estuaire schepen die meer kunnen renderen en kleinere binnenvaartschepen om vlugger en vlotter te kunnen maneuvreren (genre succesformule Blue Line Logistics).

De overheid zou meer rekening moeten houden met de climate-change maar ook met een veranderend economisch klimaat dat voor de Brugse haven minder containers zal betekenen maar hopelijk ook meer plaatselijke productie. Dit is ook het standpunt van dhr. G.Noels in Trends van 29/11/12 die meer samenwerking tussen de havens bepleit en verder zegt : de overheidsmiddelen zijn schaars, er moet dus een realistisch investeringsbeleid gevoerd worden door bv de kustverdediging te combineren met een diepzeeterminal wat een win–win situatie oplevert voor ontlasting van de wegeninfrastructuur, geen nood aan een Schipdonkkanaal, enz..

Ook de toeristische troeven van het mooie Brugge zouden beter uitgespeeld kunnen worden door een stuk van de haven uit te bouwen tot Yacht-marina.
Dat laatste kan zelfs in combinatie met Vlaamse baaien een troef worden voor de werkgelegenheid. Men zou ook met natuurliefhebbers kunnen overleggen wat de mogelijkheden zijn van oester- en mosselbanken op de kunstmatige zandbanken, enz…

Geachte heer minister, wij hopen dat u de juiste beslissingen zult nemen en verblijven,

Hoogachtend,

VZW ‘t Groot Gedelf
Guy Plasschaert
Luc Lagauw

…Omdat hier mensen wonen.

Bijlagen :
- verslag hoorzitting 'tGG 10-06-2008
- afkeuringsverslag plan-MER 24-12-2009
- verslag hoorzitting 'tGG 03-05-2012
- verslag finale vergadering Comm Mob&O.W. 04-07-2013
- artikel EOS 2012 Rhein-Main-Donau-debacle