nieuws

Kluwen van belangen en emoties rond Schipdonkkanaal

nieuws

Een kathedraal van bomen. Wie al eens onder de kilometerslange rij populieren aan de oevers van het Schipdonk- en het Leopoldkanaal wandelde, kent het beeld. Kan het idyllische Schipdonkkanaal omgebouwd worden tot een duwvaartkanaal om de haven van Zeebrugge te ontsluiten of niet? Achter die schijnbaar eenvoudige vraag schuilt een kluwen van belangen, emoties, vooroordelen en misleiding. Zelden was een waterloop voer voor zoveel polemiek, stelt De Tijd vast.

18 JUNI 2008 – LAATST BIJGEWERKT OM 14 SEPTEMBER 2020 14:04

Kan het idyllische Schipdonkkanaal omgebouwd worden tot een duwvaartkanaal om de haven van Zeebrugge te ontsluiten of niet? Achter die schijnbaar eenvoudige vraag schuilt een kluwen van belangen, emoties, vooroordelen en misleiding. Zelden was een waterloop voer voor zoveel polemiek, stelt De Tijd vast.

Een kathedraal van bomen. Wie al eens onder de kilometerslange rij populieren aan de oevers van het Schipdonk- en het Leopoldkanaal wandelde, kent het beeld. Het dubbelkanaal, de 'Blinker' en de 'Stinker' in de volksmond, vormt een uniek baken in het historische polderlandschap rond de West-Vlaamse dorpen Damme en Oostkerke, en verder langs Sint-Laureins, Maldegem en Eeklo tot Zomergem en Schipdonk. Een landschap als een prentkaart, het Vlakke Land van Jacques Brel.

Ergens ter hoogte van Damme trekt een stoel langs het wandelpad de aandacht. Erop prijkt een blad papier met een smeekbede om een petitie te tekenen. Die is gericht tegen de plannen van de Zeebrugse haven en het Vlaams Gewest om het smalle Schipdonkkanaal (de Stinker) te verbreden en om te bouwen tot een industrieel duwvaartkanaal dat de haven van Zeebrugge moet ontsluiten naar het achterland.

De actievoerders uit de omliggende kanaaldorpen, verenigd in 't Groot Gedelf, gruwelen van een toekomstbeeld waarbij beton, gedrochten van bruggen en duwkonvooien van 185 meter lang en vier containerlagen hoog het kleinschalige landschap verneuken. Ze voeren een verbeten strijd tegen een verbreed kanaal dat

dorpen van elkaar zou afsnijden, mensen zou onteigenen, dat de natuur zou verwoesten en waarlangs industrieterreinen zich zouden nestelen. "Damme wordt het nieuwe Doel", klinkt het nogal chargerend. De noodkreet werkt. Meer dan dertigduizend sympathisanten tekenden de petitie. Genoeg voor de actievoerders om gehoord te worden in het Vlaams Parlement.

Al veertig jaar lang steekt het spook van een industrieel Schipdonkkanaal nu en dan de kop op. Steeds werd het idee aan de kant geschoven, wegens onhaalbaar. Maar de Zeebrugse haven blijft aandringen op een betere ontsluiting via de binnenvaart. Momenteel verloopt minder dan 2 procent van de Zeebrugse goederenstroom met binnenschepen, die via de Brugse ringvaart naar Gent varen. Een moeilijk tracé omdat Brugge moeilijk nog meer kan slikken.

Het idee om tussen Zeebrugge en Zelzate een gloednieuw, honderd meter breed Noorderkanaal te graven werd enkele jaren geleden definitief opgeborgen. Daarop werd het plan voor een industrieel Schipdonkkanaal opnieuw uit de kast gehaald. Deze keer lijkt menens. De bedoeling is Zeebrugge via het kanaal te laten aansluiten op het internationale Seine-Scheldeproject. Dat moet het bekken van de Schelde verbinden met dat van de Seine om de binnenvaart in Noord-West-Europa een boost te geven. De Vlaamse regering liet een haalbaarheidsstudie uitvoeren die op 6 juni officieel werd voorgesteld. De studie beschouwt een verbreed kanaal niet alleen realistisch, maar zelfs noodzakelijk. De wegen rond Brugge slibben dicht, klinkt het. En zonder kanaal wordt de verdere ontwikkeling van de haven belemmerd.

De zeehaven van Zeebrugge vormt als internationaal transport- en distributieknooppunt een speerpunt in de Vlaamse economie. Als we havenvoorzitter Joachim Coens vragen naar de groeiprognoses, haalt hij tevreden enkele grafieken en tabellen boven. De voorbije vijf jaar groeide de maritieme trafiek met meer dan een derde. Momenteel zit de haven aan 2 miljoen teu (twintigvoetcontainers) per jaar. De komende jaren verwacht het havenbestuur een explosieve groei tot liefst 5 miljoen teu. Maar er is een probleem, zegt Coens. De haven van Zeebrugge is een eiland aan het worden. De ontsluiting via het spoor, de weg en het water volstaat niet meer om de grote containerstromen op te vangen. Terwijl de plannen voor een nieuwe snelweg, de A11, en extra spoorverbindingen - onder meer een derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent - stilaan concreet worden, zit de uitweg via de binnenvaart vast. Muurvast.

Precies over die knelpunten hield het Resoc van Brugge onlangs een uitgebreid congres in het pittoreske decor van het Oud-Sint-Janshospitaal. Present: het kruim van de ondernemers en politici uit de regio, ruim driehonderd in totaal. Om de toehoorders

te overtuigen van de noodzaak van het Schipdonkproject werden de grote kanonnen bovengehaald. Vooral de tussenkomst van de charismatische Svein Steimler, topman van NYK Europe, maakte indruk. Het Japanse NYK is de grootste autorederij ter wereld en meteen ook een van de belangrijkste klanten van de Zeebrugse haven. Wanneer Steimler, wiens bedrijf een omzet vertegenwoordigt van 13 miljard euro, het woord neemt, hangt de hele zaal aan zijn lippen.
"Kijk", zegt hij terwijl op het scherm een waterwegenkaart van Noord-West-Europa verschijnt. "Zeebrugge heeft een droomligging. Aan zee, en tegelijk vlakbij een Europees netwerk van 55.000 kilometer waterwegen. It's a God's given. Alleen is jullie haven daar niet op aangesloten. Hoe is dat mogelijk? In het buitenland begrijpen we dat niet. Veel autoproducenten zijn langs kanalen gevestigd. Als autotransporteur hebben wij dat netwerk gewoon nodig. Anders stuikt het hele groeiverhaal in elkaar".
Net als de overige sprekers van de dag wijst Steimler erop dat het haast misdadig is dat milieuvriendelijk waternetwerk niet te valoriseren in tijden van stijgende brandstofprijzen en verkeerscongestie. "Het kanaal zou jaarlijks 200.000 vrachtwagenbewegingen uitsparen. Welk zinnig mens kan daar nu tegen zijn?"
De zaal knikt instemmend. Alle aanwezige ondernemers zijn vóór het kanaal. Het ecologische argument klinkt goed. Behoorlijk bevreemdend is het wanneer je in de koffiepauze havenbaronnen de groene kaart hoort trekken in discussies met de mensen van de milieubeweging. Dit hele verhaal lijkt te verzanden in een verscheurende keuze tussen natuur en ecologie. Een bijzonder vervelende situatie is dat voor havenvoorzitter Joachim Coens. Hij is tegelijk eerste schepen van Damme en zit dus tussen hamer en aambeeld.
"Zo'n kanaal kan best een groen gegeven zijn", vindt hij. "Dat verwijt ik de Vlaamse overheid: ze hadden eerst moeten onderzoeken hoe het eruit kan zien vooraleer dat project op de mensen los te laten. Nu zijn ze in paniek, het spookbeeld van een industrieel kanaal is overtrokken. Geloof me, ik ben de laatste die Damme wil kapotmaken". Zijn woorden zijn nog niet koud, of hij krijgt een sneer van een van de congresgangers. "Uw vader zaliger (voormalig minister van Onderwijs Daniël Coens, nvdr.) zou diep teleurgesteld zijn mocht hij zien hoe u onze prachtige streek opoffert aan de belangen van de haven".
Maar Coens krijgt steun van Leo Clinckers, gedelegeerd bestuurder van de NV Waterwegen en Zeekanaal. "Die populieren groeien snel terug. Ook de verbreding is maar een kleine ingreep. Het enige verschil zijn de boten. Wel, persoonlijk heb ik er niets op tegen paling in 't groen te eten met zicht op voorbijvarende boten. Het is maar

hoe je het bekijkt. De mens heeft ooit dit kanaal gegraven. Wel, de uitdaging is nu een nieuw kanaal te maken, dat nog mooier is".
Applaus, ook bij de aanwezige politici. Klinkt geweldig. De Brugse burgemeester Patrick Moenaert (CD&V) is enthousiast. Met het Schipdonkkanaal is hij meteen van een vervelend probleem verlost. Komt het kanaal er niet, dan gaapt meteen het alternatief om het bestaande industriekanaal Oostende-Brugge-Gent beter bevaarbaar te maken en trafiek van Zeebrugge via Brugge naar Gent te loodsen. Dat scenario wil Moenaert tot elke prijs vermijden. Het zou zijn stad in een wurggreep houden. Meer haventrafiek betekent nog langere wachttijden voor de Brugse bruggen, een gevoelig punt in de West-Vlaamse hoofdstad. "Zonder het Schipdonkkanaal zullen de Bruggelingen langer voor de brug staan", klinkt het daar nu. Een argument als een klok, waarmee de duizenden Bruggelingen die de petitie van 't Groot Gedelf getekend hadden opnieuw aan het twijfelen slaan.
De eensgezindheid bij de uitgenodigde politici is daarentegen opmerkelijk. De meeste burgemeesters van de kanaalgemeenten zijn pro, op voorwaarde dat er voor hen ook iets in zit. Het vooruitzicht op nieuwe industrieterreinen of een jachthaventje lijkt het wel te doen als pasmunt. Gewezen minister Renaat Landuyt (sp.a), Bruggeling en bestuurder bij het havenbedrijf, acht het project wel verkoopbaar aan de omwonenden op voorwaarde dat de communicatie verbetert.
Wanneer Hilde Crevits (CD&V), Vlaams minister van Openbare Werken, Leefmilieu en Natuur (een voor dit dossier interessante cocktail aan bevoegdheden) een vurig pleidooi houdt voor de verdere ontsluiting van de haven, zonder taboes, gaat een golf van verlichting door de zaal. Wat na de slottoespraak door minister-president Kris Peeters (CD&V) blijft hangen, is het gevoel dat alles in kannen en kruiken is.
Ondertussen in Damme. Terwijl 'de vijand' - zo wordt de haven van Zeebrugge daar genoemd - het glas heft op een geslaagd congres, leggen de mensen van 't Groot Gedelf de laatste hand aan de voorbereiding van de hoorzitting in het Vlaams Parlement. Rond de tafel zitten enkele gepensioneerde heren die er een dagtaak aan overhouden argumenten te verzamelen tegen de kanaalplannen van de Vlaamse overheid. Ze legden hun oor te luisteren bij verschillende professoren en wetenschappers en gingen op 'werkbezoek' bij reders en binnenschippers.
Het plaatje dat zij schetsen, klinkt ontnuchterend. Ingenieur Paul Vansteelandt, een voormalige ambtenaar bij het Vlaams Gewest die gespecialiseerd is in waterhuishouding, stelt vast dat de haalbaarheidsstudie een belangrijk detail uit het hoofd ziet. "Er is gewoon niet genoeg zoet water om door een breder kanaal te stuwen. Het Schipdonkkanaal wordt gevoed met water uit het Scheldebekken, dat onder meer

ook het kanaal Gent-Terneuzen voedt. Dat laatste is vastgelegd in een verdrag met Nederland. Maar in droge maanden slagen we er nu al niet in die verplichtingen na te komen".
Geen probleem, zeggen de voorstanders van het kanaal, dan recupereren we het water dat we hebben door het terug te pompen aan de sluizen. Bij het versluizen van schepen gaat namelijk altijd een deel water 'verloren'. Maar daar schuilt het grote gevaar, zegt Vansteelandt: "In de haven zul je uiteindelijk zeewater moeten terugpompen. Met massale verzilting van grote delen van West- en Oost-Vlaanderen tot gevolg. We spreken hier over 7.500 ton zout dat dagelijks in het kanaal gekieperd zou worden".
Los daarvan, zeggen de actievoerders, is het project ook uit economisch oogpunt totaal onverantwoord. "De kostprijs is zwaar onderschat", stelt Guy Plasschaert.
"Waterwegen en Zeekanaal stelt 630 miljoen euro voorop. Als je de geraamde kostprijs voor het vergelijkbare Seine-Scheldeproject extrapoleert naar het Schipdonkkanaal, kom je aan 1,8 miljard euro. Drie keer zo veel dus".
Volgens de actievoerders houden de opdrachtgevers geen rekening met de kosten van onteigeningen, met de waardevermindering van onroerend goed in de streek, met compensaties voor de boeren enzovoort. Ze verzwijgen dat de nutsleidingen van de aardgasnetbeheerder Fluxys moeten worden verhoogd, net zoals enkele spoorwegen en de bruggen over de Expressweg Antwerpen-Knokke. Ook de bouw van een noodzakelijke nieuwe zeesluis, die op 1 miljard euro wordt geschat, is niet in het kostenplaatje opgenomen.
"Wij zijn niet tegen de haven van Zeebrugge", merkt Stephaan Declercq droogjes op. "Maar er zijn alternatieven om Zeebrugge te ontsluiten. Het potentieel van het spoor wordt in de laatste prognoses van de haven onderbenut. Daarnaast opent de estuaire vaart (zeewaardig gemaakte binnenschepen die via de kustlijn en de Westerschelde naar Gent en Antwerpen varen, nvdr.) spectaculaire mogelijkheden. Via de estuaire route kun je perfect aansluiten op Rijn, je kunt via Willebroek naar Brussel varen of het Albertkanaal op richting Luik. Het gaat sneller, want je zit met veel minder vervelende wachttijden aan de sluizen. Minister-president Peeters heeft in 2006 zelf verklaard dat de estuaire vaart goed is voor 790.000 teu. Maar vreemd genoeg schroeft de haven het potentieel daarvan terug tot 250.000 teu in 2030".
"Trouwens", stelt Plasschaert, "afgaand op de groeiprognoses van de haven zal het vrachtwagenverkeer van en naar Zeebrugge sowieso verdubbelen, zelfs al komt er een kanaal. Dat zegt Coens er natuurlijk niet bij. Ook het hele verhaal om Zeebrugge te verbinden met het bekken van de Seine is onzin. Vanaf Rijsel zijn de bruggen te laag voor grote duwkonvooien. Zelfs de Leie in Kortrijk geraken die grote schepen al niet

voorbij. Men vertelt ook niet dat het Schipdonkkanaal eigenlijk een afwateringskanaal is van de streek rond Gent. Bij veel neerslag en dus veel afwatering moet men de scheepvaart stilleggen. Het project hangt aan elkaar van de leugens".
Dinsdag 10 juni. Plasschaert en co zijn ervan overtuigd dat ze met een ijzersterk dossier naar het Vlaams Parlement stappen. Het zaaltje van de commissie Openbare Werken en Mobiliteit zit afgeladen vol. Er hangt elektriciteit in de lucht. Na afloop komen de parlementsleden buiten met een zakje zout in de hand. In de wandelgangen blijkt dat velen onder de indruk zijn. Het verziltingsverhaal is ingeslagen. Verschillende parlementsleden beginnen zich nu ook vragen te stellen over de technische en economische haalbaarheid van het project.
Bij de grote havenspelers daarentegen vangen de actievoerders nog steeds bot met hun argumenten. Svein Steimler van NYK lacht meewarig terwijl hij een kaart bovenhaalt en de verschillende grote havens in Europa aanwijst. "Dat zijn allemaal plekken waarheen we onze activiteiten kunnen verhuizen. Momenteel draagt Zeebrugge als centrale zeehaven onze voorkeur weg. Maar we willen fors groeien. Met de huidige infrastructuur kan Zeebrugge die groei niet slikken. Het is aan Vlaanderen om maatregelen te nemen. Als we zien dat er onbegrijpelijke obstructies zijn, dan trekken we weg".
De man zucht. "Geloof me. Ik ben ook een groene jongen. Ik woon op de buiten, ik houd van de natuur. Ik begrijp dat de mensen zich vastklampen aan een idyllisch stukje landschap. Maar hier staan grote maatschappelijke belangen op het spel. Soms moeten bepaalde groepen, in het belang van ons allen, een klein beetje toegeven". In zijn kantoor aan de Gentse universiteit springt professor Ruimtelijke Planning Georges Allaert haast uit zijn vel als hij dat hoort. "Toegevoegde waarde voor de maatschappij? Juist dat is in dit hele dossier nog nooit onderzocht. Het is net als met de Oosterweelverbinding in Antwerpen. De vraag wat de economische, ruimtelijke, sociale en ecologische impact is, komt altijd te laat. Die studiebureaus schrijven op maat van de opdrachtgever. Je kunt hier toch moeilijk spreken van een onafhankelijke wetenschappelijke expertise".
Allaert vindt het vooral stuitend dat de politiek pertinent weigert dat soort dingen in een groter geheel te plaatsen. "Waarom zou je een nieuw industrieel kanaal maken als er al één is, namelijk de vaart van Oostende naar Gent? Akkoord, de Bruggelingen willen geen grote binnenvaarttrafiek door hun stad. Dat men dan nadenkt over een grote ringvaart, zoals in Gent. Destijds hielden de Gentenaars dat ook voor onmogelijk, maar het kanaal ligt er en het bewijst zijn nut. Bovendien krijg je daarmee een rechtstreekse verbinding tussen de havens van Zeebrugge, Oostende en Gent. Ik pleit

al jaren voor zo'n havennetwerk. Vlaanderen is een voorschoot groot maar het heeft vier havens die elkaar voortdurend beconcurreren. Volstrekt belachelijk is dat".
Want dat is wat op het spel staat, zegt Allaert. Zeebrugge wil zijn eigen kanaal om onafhankelijk van Gent te kunnen groeien. "Daarom ook minimaliseert men het alternatief van de estuaire vaart. Men wil niet te veel nadruk leggen op die noord-zuidverbinding, die langs Gent-Terneuzen gaat. Nochtans is het langs die as dat de echte dynamiek van de binnenvaart verloopt". Het punt is, zegt de Gentse planoloog, dat we in Vlaanderen dringend eens moeten nadenken welke haveneconomie we willen.
"Zeebrugge wil groeien tot een containertrafiek van 5 miljoen teu. En dan? Dan staat alles vol met overslagterminals voor containers. Wat met andere industriële ontwikkelingen? Zullen we ons blijven concentreren op die distributiefunctie, die weinig toegevoegde waarde creëert maar de wegen van ons kleine land doet dichtslibben? Vlaanderen is groot geworden door een industriële logistiek. Die moet je versterken. Daarvoor moeten we onze vier havens samen in een netwerk steken. Dit dossier gaat niet over de keuze tussen ecologie en economie. Het gaat over goede economie versus slechte economie. Ik vind het schrijnend dat die hele haalbaarheidsstudie verengd wordt tot Zeebrugge alleen. Dat is je reinste volksverlakkerij. En het is de belastingbetaler die ervoor opdraait", besluit de professor.(KS)

Bron: De Tijd

VILT vzw
Bd Simon Bolivar 17
1000 Bruxelles

Contact
M • info@vilt.be

Volg ons op:
screenreader.visit us on our facebook page: https://www.facebook.com/vilt.nieuws/
screenreader.visit us on our linkedin page: https://www.linkedin.com/company/vilt-vzw/

screenreader.visit us on our instagram page: https://www.instagram.com/vilt.nieuws
screenreader.visit us on our x page: https://x.com/vilt_nieuws
screenreader.visit us on our bluesky page:
https://bsky.app/profile/viltnieuws.bsky.social

© 2026 VILT vzw, all rights reserved |
Privacy policy
Copyright
Cookie Policy
Cookie instellingen aanpassen

Crafted by Brigada