nieuws

Volksfeest voor behoud Schipdonkkanaal

nieuws

Het aangename aan het nuttige paren, op de Kanaalfeesten tussen Damme tot Zomergem lukte het perfect. Aan elke brug boven het Schipdonkkanaal werd zondag gefeest en actie gevoerd tegen de geplande verbreding van het kanaal. Die zou niet alleen een ecologische ramp betekenen, 187 gezinnen hangt ook een onteigening boven het hoofd. De vzw 't Groot Gedelf verzamelde al ongeveer 2.500 handtekeningen tegen de plannen.

26 APRIL 2008 – LAATST BIJGEWERKT OM 14 SEPTEMBER 2020 14:03

Het aangename aan het nuttige paren, op de Kanaalfeesten tussen Damme tot Zomergem lukte het perfect. Aan elke brug boven het Schipdonkkanaal werd zondag gefeest en actie gevoerd tegen de geplande verbreding van het kanaal. Die zou niet alleen een ecologische ramp betekenen, 187 gezinnen hangt ook een onteigening boven het hoofd. De vzw 't Groot Gedelf verzamelde al ongeveer 2.500 handtekeningen tegen de plannen, wat recht geeft op een hoorzitting in het Vlaams Parlement. Die zou er volgens Guy Plasschaert, een van de oprichters van het comité, op 10 juni komen.

'Voor het behoud van de Blinker en de Stinker', luidt de slogan van de actie tegen de verbreding van het Schipdonkkanaal. Het kanaal, waar vroeger afvalwater in werd geloosd, loopt parallel met het Leopoldkanaal of 'de Blinker', een uniek stukje schiereiland tussen twee waterlopen en een erg populair wandelgebied op de met populieren bezaaide dijken. Zomergem was gisteren dan ook de ideale startplek voor de symbolische fiets- , wandel-, ruiter- en motortochten. Ook in andere kanaaldorpen hing de feestvlag uit en werd er kanaalsoep gedronken.

De activiteiten waren een feestelijk protest tegen de plannen van de Vlaamse regering om de haven van Zeebrugge beter te ontsluiten, door een verbreding van het Schipdonkkanaal. Als de plannen van de nv Waterwegen en Zeekanaal werkelijkheid worden, dan is het feest voorbij in het groene stukje Oost- en West-Vlaanderen. De Vlaamse regering wil het smalle Schipdonkkanaal tussen Brugge en Zomergem namelijk omvormen tot een industrieel duwvaartkanaal. Ze hoopt er de binnenvaart vanuit Zeebrugge een boost mee te geven, want nu bedraagt het aantal vervoerde

goederen er amper 2 procent. Om grote duwvaartschepen van de Zeebrugse haven naar het binnenland te laten varen, moet het kanaal dat het West-Vlaamse Damme met het Oost-Vlaamse Zomergem verbindt, verbreed worden.
Dat is buiten de waard gerekend, in de gedaante van het Damse actiecomité 't Groot Gedelf, een vzw tegen de verbreding die werd opgericht nadat de Vlaamse regering in maart vorig jaar de opdracht had gegeven een haalbaarheidsstudie te maken. De plannen voor een betere ontsluiting van de Brugse zeehaven sluimerden al dertig jaar, maar nu werd het dus menens. De vereniging lanceerde een petitie om "het Schipdonkkanaal en het Leopoldkanaal te behouden in hun huidige vorm, en zich te verzetten tegen de industrialisatie ervan".
Milieuverenigingen en landbouworganisaties luiden eensgezind de alarmklok. Bomen en vogels dreigen samen met honderden hectaren landbouwgrond te verdwijnen. Niet alleen wordt gevreesd voor een verloedering van de unieke sfeer en het historisch landschap van Damme en Oostkerke. Een verbreding betekent ook onteigeningen, waardevermindering van gronden en onroerend goed, en een aanslag op het toerisme en de horeca. In de Damse deelgemeente Moerkerke dreigt de wijk rond de Algonquinstraat zelfs volledig te verdwijnen.
"Wij willen in ieder geval de zone waar mensen onteigend dreigen te worden laten afschaffen. Sommige mensen hebben hier altijd al gewoond en zouden plotseling weg moeten, anderen hebben hun huis hier gekocht zonder dat erbij verteld werd dat de kans op onteigening bestond. Bij nieuwbouw of verbouwing is men telkens verplicht afstand te doen van de meerwaarde", zegt initiatiefnemer Guy Plasschaert.
't Groot Gedelf pleit voor betere economische en ecologische alternatieven. "Wat nog het strafst van al is", vervolgt Plasschaert verontwaardigd, "is dat er niet eens water genoeg is om het verbrede kanaal te vullen. Dat water moet afgetapt worden van de Leie, maar die rivier moet al instaan voor een voldoende watermassa van het Kanaal Gent-Terneuzen. Ik weet echt niet hoe die zware containerschepen van 4.500 ton hier in een diepte van anderhalve meter moeten gaan varen tijdens een droge, warme zomer".
Volgens Plasschaert zijn er veel betere alternatieven. "De haven kan optimaal ontsloten worden via de estuaire vaart, een aangepast spoor- en wegennet en een verbeterd Kanaal Gent-Brugge. Vooral de piste van de estuaire vaart is interessant. Binnenschepen worden omgebouwd tot zeewaardige schepen, die langs de kust kunnen varen naar andere havens. De plannen voor een ontsluiting via het spoor werden trouwens al goedgekeurd. Via een nieuw stukje autosnelweg zouden vrachtwagens ook gemakkelijker richting Antwerpen afgeleid kunnen worden."

Paul Vansteelandt is een deskundige waterbeheer en een gewezen topambtenaar die werkte bij de Vlaamse Gemeenschap. Hij heeft er goede hoop op dat de actievoerders kunnen wegen op de besluitvorming. "Dit is zo'n onwaarschijnlijk en kostelijk project. Temeer omdat er gewoon geen druppel water ter beschikking is. Als het Schipdonkkanaal aan de Zeebrugse haven wordt gekoppeld, dan betekent dat automatisch een tweede zeesluis, die 1 miljard euro kost".
Vansteelandt pleit dan ook voor het verbeteren van de bestaande kanalen en het uitbouwen van de estuaire vaart, zodat een tweede zeesluis niet meer nodig is. "Met de subsidies werden al drie schepen omgebouwd. Maar dat geld is nu op. Uitbaters steken er nu zelf geld in omdat het zo'n goede investering is. Met twaalf à 15 estuaire schepen kunnen we de met containers geladen vrachtwagens in Zeebrugge van de weg houden. Een tweede zeesluis is dan niet eens meer nodig".
Vansteelandt vreest verder ook een verziltingseffect in het achterland, met desastreuze gevolgen voor landbouw en veeteelt, fauna en flora. Omdat er niet genoeg zoet water voorhanden is, bestaat de kans dat het tekort met zout zeewater moet worden opgevangen. Verzilting is onvermijdelijk, door het versassen van de boten in Zeebrugge en omdat het duwvaartkanaal in droge perioden met zeewater bevaarbaar moet worden gehouden".
Of de hoorzitting op 10 juni het project toch nog zal afblazen? "Daar vrees ik voor", zegt Plasschaert. "In mei moet duidelijk worden of de plannen technisch haalbaar zijn. Het project moet ook betaalbaar en ecologisch te verantwoorden zijn. Normaal moest de hoorzitting al op 13 mei plaatsvinden, maar ze werd verschoven naar 10 juni. Ik heb zo een gevoel dat het kalf tegen dan al verdronken zal zijn. Dit is een plan tegen de bevolking, het heeft geen enkel maatschappelijk draagvlak".(KS)

Bron: De Morgen

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