

# Burgers in actie rond het Schipdonkkanaal

Guy Plasschaert

*Al verschillende jaren staat het dossier van de Oosterweelverbinding in Antwerpen hoog op de maatschappelijke agenda en is het niet uit het nieuws te slaan. Maar het is niet de enige plaats in Vlaanderen waarrond burgers zich verenigen tegen de blinde expansieplannen van de Vlaamse Regering die nog steeds vertrekt van uit een 20ste eeuwse model waarbij economische groei gepaard moet gaan met grote infrastructuurwerken. Ook rond de plannen voor de verbreding van het Schipdonkkanaal, die trouwens al veel langer bestaan dan die van de Oosterweelverbinding, hebben burgers zich verenigd en hun engagement en expertise gebundeld. Onder de naam van vzw 't Groot Gedelf pleiten ze voor een maatschappelijk verantwoorde keuze in het beter bereikbaar maken van de haven van Zeebrugge met het hinterland.*

## De haven van Zeebrugge en haar hinterland

Al meer dan veertig jaar wil het Zeebrugse havenbestuur (of de Maatschappij van Brugse Zeevaartinrichtingen, MBZ) het Schipdonk- en Leopoldkanaal ombouwen tot een industrieel duwvaartkanaal om aldus de haven van Zeebrugge beter te ontsluiten.

Het Leopoldkanaal – de Blinker genoemd – werd gebouwd tussen 1843 en 1854 in opdracht van Koning Leopold I, als antwoord op de beslissing van de Nederlandse koning Willem I die de afwateringsbekken liet afsluiten als wraak voor de onafhankelijkheid van België in 1830. Het nieuwe kanaal moest vanaf dan de afwatering verzekeren van een waterziek gebied waar onder andere polderkoorts – zeg maar malaria – heerste.

Het Schipdonkkanaal – de Stinker genoemd – werd gegraven tussen 1846 en 1860. Door de vlasindustrie rond Kortrijk, en dan vooral het roten van het vlas, was de Leie zwaar vervuild geraakt. Om dit vervuilde water niet door Gent te laten stromen werd er stroomopwaarts van Gent ter hoogte van het gehucht Schipdonk een verbinding gegraven tussen de Leie en de Noordzee. Zo kreeg men ook meer controle over het waterniveau van de Leie en kon men overstromingen in Gent vermijden.

Historisch bekeken kan men dus stellen dat zowel het Leopold- als het Schipdonkkanaal het afleiden van overtollig en/of vervuild water als bijzondere functie hebben.

Verschillende studies kwamen in het verleden al tot het besluit dat het bevaarbaar maken van deze afleidingskanalen niet rendabel zou zijn en grote gevolgen zou hebben voor het waterbeheer.

Een kanaal waarin in droge periodes amper water staat, moet onvermijdelijk verzilten telkens men de sluis, die het peil moet regelen tussen de haven en het kanaal, vol zeewater loopt. Het doorspoelen van zout water kan enkel in natte periodes en dan nog is het onmogelijk om het aanwezige zout dat reeds in de bodem gedrongen is weg te spoelen. Hier spreekt men van een 'zoute tong' die langzaam maar zeker landinwaarts opschuift.

Anderzijds worden de kanalen nu in natte periodes twee maal per dag geloosd in zee op natuurlijke wijze (gravitair) en behoeden zij ons al zo'n 170 jaar voor overstromingen. Op dergelijke dagen stellen wij een peilverschil vast dat soms 2 meter bedraagt om de zes uren (eb/vloed). Maar om een bevaarbaar kanaal te lozen en tegelijk het peil te beheersen moet men beroep doen op reusachtige en dure pompen. Men spreekt van debieten tot 150 m<sup>3</sup> per seconde.

De voorlaatste Maatschappelijke Impactstudie (MAiS) dateert van 2001. Men sprak toen van het Noorderkanaal en dacht aan een traject dat van Zeebrugge via Maldegem tot Zelzate zou lopen.

De studie volgde de aanbevelingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen van 1997 dat stelde dat er voor de aansluiting van de havens van Zeebrugge en Oostende op het hoofdwaterwegennet drie alternatieve trajecten moesten onderzocht worden, namelijk de verbetering van het kanaal Gent-Brugge-Oostende, een verbinding tussen Zeebrugge en het kanaal Gent-Terneuzen, en de uitbouw van kustvaart op de Scheldemonding.



De MAiS besloot echter dat er andere mogelijkheden waren om de haven te ontsluiten en stelde vier modellen voor.

In eerste instantie kwamen de studiebureaus tot het besluit dat er een betere wegverbinding moest komen. Vandaag, dertien jaar later, is men volop bezig met de aanleg van de A11, een stukje autoweg van 12 km dat de haven moet verbinden met de N49 die tot autostrade wordt omgebouwd.

De studie stelde ook voor om het kanaal Gent-Oostende te optimaliseren. Ook hier bestaan op vandaag concrete plannen voor. De Dampoortsluis in Brugge moet vergroot en eventueel verplaatst worden, er komt een nieuwe halfvaste brug in Steenbrugge en het kanaal zelf moet aangepast worden om een grotere tonnenmaat (2.000 ton ipv 1.350) toe te kunnen laten. Voor het eventueel verplaatsen van de sluis heeft de actiegroep zelf een alternatief plan afgeleverd.

Een derde aanbeveling van de MAiS is ook al in volle uitvoering. Aan het derde (goederen)spoor tussen Brugge en Zeebrugge is men bezig, zij het met veel vertragingen om budgettaire redenen. En op termijn komt er nog een vierde spoor tot Gent.

Ten vierde werd voorgesteld om een nieuw soort verscheping in gebruik te nemen, namelijk estuaire vaart. Dit zijn schepen die ontworpen werden aan de universiteit van Gent om zowel op binnenwateren als op zee te mogen varen. Het homologeren van dergelijke schepen gebeurt pas nadat alles conform is met de wet, het personeelsbeleid en de vereiste verzekeringen. Ook dit transportmodel is vandaag met succes actief op verschillende vaarwegen en brengt 4.500 ton zware schepen van Zeebrugge naar Antwerpen, het Albertkanaal, de Rijn enzovoorts.

Na de MaIS werd her en der in de pers gemeld dat het Noorderkanaal nu (2001) wel echt van de tekentafel was verdwenen. Veel mensen slaakten een zucht van opluchting en sommigen besloten om nu eindelijk eens werk te maken van die verbouwing, kinderkamer, veranda of garage waar zij al zo lang van droomden maar niet durfden te bouwen omdat hun huis nu eenmaal in die vermaledijde reservatiezone stond.

Helaas, na de gemeenteraadsverkiezingen van 2006 vond het stadsbestuur van Brugge het opportuun om de verbreding van het Leopold- en het Schipdonkkanaal terug op het verlanglijstje te zetten.

Het Brugse stadsbestuur is eigenaar van 96,4 procent van de aandelen van de MBZ. De CD&V was er de belangrijkste partij. Met een minister-president, een minister van Openbare Werken én een voorzitter van de haven van dezelfde partij zag men de kans dus schoon om de hele studie nog eens over te doen. Deze keer onder de naam Seine-Schelde-West (SSW), alluderend op de verbinding die men in Frankrijk toen wenste te maken tussen de Seine en de Schelde. Men wilde daarop aansluiten met het excuus dat men langs die weg massa's containers zou kunnen vervoeren naar Noord-Frankrijk en naar het Île-de France, zeg maar de regio Parijs.

Er verschenen berichten in de pers dat men één miljoen vrachtwagens van de weg zou halen en dat men zou kunnen varen van Zeebrugge naar Parijs en terug. Het verbrede Schipdonkkanaal was ecologisch en stond symbool voor tewerkstelling. Maar over de aanbevelingen van de MAis van 2001 geen woord.

Onze verontwaardiging was groot en wij besloten om er iets aan te doen: op 1 oktober 2007 werd de vzw 't Groot Gedelf boven de doopvont gehouden.

### **Burgers in actie**

De overheid gebruikte een veel beproefde tactiek. Maak de mensen eerst goed bang. Maak ze wijs dat duizenden mensen hun job gaan verliezen, dat niemand nog Brugge zal kunnen binnenrijden zonder eerst uren tijd te verliezen voor opengedraaide bruggen, dat duizenden auto's gaan staan aanschuiven in de file achter kilometers vrachtwagens die op weg zijn van of naar Zeebrugge. En als de schrik er goed in zit, maak dan de mensen wijs dat een bevaarbaar Schipdonkkanaal de deus ex machina is. Zo krijg je de publieke opinie op je hand. Althans dat dacht men in regerings- en havenkringen.

Toch ging die vlieger niet op. Actiegroep 't Groot Gedelf kon een paar zeer slimme medewerkers aantrekken die er niet mee inzaten om de in 2008 gepresenteerde MKBA (Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse) uit te vlooien van a tot z en van z tot a. Welnu, de anomalieën, de opgeklopte prognoses, de simpelweg totaal verkeerde cijfers waren hallucinant.

Tegelijkertijd startte de vzw een petitieronde. Een bevriend politicus had er ons attent op gemaakt dat eender wie een petitie kan voorleggen met 15.000 geldige handtekeningen het recht heeft om gehoord te worden in het Vlaams Parlement of in de bevoegde commissies. En zo geschiedde, in een recordtempo en met de hulp van tientallen vrijwilligers zaten wij aan 15.000 handtekeningen; nadien groeide dit aan tot 50.000.

In juni 2008 kregen we onze eerste hoorzitting. De zaal zat afgeladen vol en de voorzitter moest verwonderd toegeven dat het de eerste keer was dat een burgerbeweging in het parlement (de commissie) op applaus werd onthaald.

Iemand kwam op het idee om een wandeling te organiseren langs de kanalen. Een wandeling waar iedereen welkom was en waar vooral de pers op attent gemaakt moest worden. De bedoeling was eenvoudig: tonen aan de wandelaars wat een prachtige streek dit is, tonen hoe mooi ze is en welke toeristische troeven dit kanalenlandschap wel heeft.

Maar het werd nog mooier. In plaats van een wandeling werd het een feest. Een feest dat tegelijk zou gevierd worden in alle gemeenten die langs het Schipdonkkanaal liggen: de 'Kanaalfeesten'. Er werden honderden affiches geplakt en meer dan 50.000 folders uitgedeeld met de hulp van vele vrijwilligers en sponsors.

In april 2008 organiseerden wij de eerste Kanaalfeesten van Damme tot Zomergem. Ongeveer 10.000 mensen kwamen er op af. Het succes was zo groot dat wij het de daaropvolgende jaren overdeden. Dat wij sinds 2013 in Damme zelf niet meer meedoen heeft enkel te maken met financiële redenen en het feit dat er een agendaconflict was/is in de streek met andere organisatoren.

Al vlug leerden we dat aanwezig zijn in de pers zeer belangrijk was. We kregen veel aandacht. Reporters die zich bezighouden met maatschappelijke vraagstukken, ruimtelijke ordening, openbare financiën en economie... allen kwamen ze op bezoek en luisterden naar ons verhaal. Ook op radio en tv waren we meermaals te horen en te zien.

De methode werkte. Enerzijds creëerden we een maatschappelijk draagvlak en focusten we ons op het harde studiewerk van specialisten in economie, ruimtelijke ordening, waterhuishouding, ecologie en uiteraard het financiële plaatje. Anderzijds oefenden we druk uit op de politiek door in de hoorzitting duidelijke taal te spreken. Tegelijk vergaten wij niet om voor de publieke tribune het menselijke aspect in de schijnwerper te zetten. De aanslag op de natuur, de dreigende onteigeningen, het verlies aan landbouwgrond, het erfgoed, niets werd vergeten en alles werd afgewogen tegenover de voordelen voor de haven van Zeebrugge. Voordelen die er niet bleken te zijn.

### **Volharden is de boodschap**

Politiek en ratio gaan echter niet altijd hand in hand. Wat voor ons allen klaar en duidelijk was, was dat niet voor de verantwoordelijke politici.

Elk infrastructuurwerk van dergelijke omvang moet bij wet onderworpen worden aan een MilieuEffectenRapport (MER). Eerst worden burgers en gemeenten op de hoogte gebracht middels een kennisgeving-MER, dan volgt een plan-MER, en dan een project-Mer.

Toen wij het kennisgeving-MER onder ogen kregen voelde een van onze medewerkers zich niet te beroerd om de kennisgeving aan een zeer kritisch onderzoek te onderwerpen. Zijn opmerkingen terzake waren vernietigend. Maar toen wij later het ontwerpplan-MER lazen, merkten we tot onze grote frustratie dat veel van onze opmerkingen niet meegenomen waren.

Ondertussen deden de gouverneurs van West- en Oost-Vlaanderen in opdracht van minister Crevits (CD&V) een onderzoek naar de leefbaarheid en de reacties van de

betrokken gemeenten. Ook wij werden gehoord door beide gouverneurs. Hun rapport besloot dat men best alle prognoses en cijfers eens zou valideren vooraleer door te gaan met het project. Maar ook hier kwam zeer weinig van in huis.

Er kwam een tweede hoorzitting, deze keer werden MBZ en W&Z (Vlaamse administratie van Waterwegen en Zeekanaal) gehoord, samen met twee professoren die kwamen uitleggen dat een verbreed kanaal geen potentieel zou hebben en dat het gigantische waterproblemen zou veroorzaken. Weer dachten we dat we het pleit gewonnen hadden. Niets van.

Tussenin werden er debatavonden georganiseerd waar wij telkens op applaus werden getrakteerd. W&Z deed een rondje 'informatieavonden' in alle gemeenten. Telkens vroeg iemand van ons het woord vanuit de zaal en formuleerde hij/zij opmerkingen.

We slaagden erin een tussenpersoon deel te laten nemen aan de besprekingen in de 'klankbordgroep' waarin we zelf als actiegroep niet welkom waren. Kortom: niemand van de overheid, haven of administratie kon nog beweren dat zij onze argumenten niet ergens hadden gehoord of gelezen. Tot in den treure hebben we ze herhaald, en dat tot op het hoogste niveau.

Uiteindelijk kwam het studie bureau zelf tot het besluit dat het beoogde doel, het bereiken van de Noord-Franse markt en de regio Parijs met containerschepen, niet kon op een concurrerende wijze. Het bleek dat schepen met meer dan twee lagen containers niet onder de vele te lage Franse bruggen door konden varen. 'Deze markt zal niet concurrentieel bediend kunnen worden via de binnenvaart', zo schreef het studie bureau. Dan denk je dat de kous af is, hoef je niet te gaan graven en ook niet meer te piekeren over verzilting of watertekort.

### **Politiek durft geen knopen doorhakken**

Helaas, de overheid deelde mee dat zij bijkomende studies had besteld. Het middenveld voelde ook de bui hangen en schaarde zich achter ons. Boerenbond, BBL (Bond beter Leefmilieu) en Natuurpunt gaven een gezamenlijke persconferentie tegen de verbreding. Toch niet bepaald kleine organisaties met elk op zich serieuze studiediensten die niet over één nacht ijs gaan.

Maar eind december 2009 was er dan eindelijk nieuws over het plan-MER. En wat voor nieuws! Het plan-MER werd afgekeurd wegens onvolledig en onvoldoende rekeninghoudend met allerlei aangehaalde problemen en alternatieven.

Het Vlaams Parlement zette een debatnamiddag op de agenda. Behalve CD&V en Vlaams Belang vroegen alle politieke partijen aan minister Crevits (CD&V) om het project meteen stop te zetten. Maar het mocht niet baten. Van afblazen was geen sprake.

Integendeel, er werden 'gedachtenwissels' gehouden met uitbaters van estuaire schepen, er werd een ecohydrologische studie besteld met de bedoeling om aan te tonen dat er geen problemen zouden komen met verzilting, er werd een waterbalans besteld die moest bewijzen dat er geen problemen zouden zijn met de watertoevoer noch – afvoer en er werd een studie besteld die de verkeersstromen van en naar de haven in kaart moest brengen. De overheid had de bedoeling om deze studies later toe te voegen aan het plan-MER om het aldus toch nog conform te laten verklaren.

Al deze moeite ten spijt heeft men nog geen enkele keer kunnen bewijzen dat dit project enig economisch nut heeft.

De gefantaseerde trafiekprognose hebben wij volledig weerlegd. De beoogde bestemmingen naar het zuiden kunnen niet bereikt worden. Naar het noorden en het oosten kan men veel vlugger en goedkoper varen via het Schelde-estuarium. Een van onze bestuurders hield zich maandenlang bezig met het opvolgen via internet van de vaartijden van de estuaire schepen. Het bleek dat men twee tot drie maal vlugger via het Estuarium naar Antwerpen en verder kon varen dan via de gewone binnenvaart. Grotere schepen moeten via de zee door geen enkele sluis tot Antwerpen, dit in tegenstelling tot kleinere boten die via het Schipdonkkanaal vijf sluisen moeten passeren tot Antwerpen. Tel uit die winst.

Er is dus geen economisch gewin, geen maatschappelijk draagvlak en het zal zoals gezegd gigantische problemen veroorzaken met het water (verzilting enerzijds en watertekort anderzijds). Ecologisch wordt het een ramp en financieel de zoveelste zware last die door onze nakomelingen afbetaald zal moeten worden. Een dergelijk kanaal van 106 km lang in Frankrijk werd geschat op 7 miljard euro. De Vlaamse overheid fantaseert dat men er voor pakweg 50 kilometer van afkomt met ongeveer 650 miljoen euro. Welnu, met dezelfde investering kan men de estuaire vaart gedurende honderden jaren financieren. Dit alles terwijl we na veel studiewerk bewezen hebben dat de alternatieven vele malen effectiever zullen zijn voor veel minder geld en zonder ecologische kaalslag.

Alleen, hier luisterde men niet. Het gehakketak en het bekvechten bleef maar duren, de focus werd verlegd van Zeebrugge naar de stad Brugge. Men sprak niet langer over de ontsluiting van de haven, maar had het nu enkel nog over de mobiliteitsproblemen rond de stad. De 'bruggenmiserie' werd vakkundig opgeblazen en bijna wekelijks werden/worden de Bruggelingen gebrainwasht en opgestookt tot zowat elke naïeve burger begint te geloven dat een bevaarbaar Schipdonkkanaal er inderdaad wel moet komen wil hij/zij niet langer elke dag uren voor een of andere open brug staan.

De cijfers uit het jaarverslag van de haven (2013 en vroeger) spreken echter voor zich. Als er een irritant bruggenprobleem is, dan is dat toe te schrijven aan een verzameling van scheepsbewegingen waarvan de binnenvaart van/naar Zeebrugge slechts voor een fractie een aandeel in heeft. Bovenop de gemiddeld 4,2 schepen per dag van/naar Zeebrugge komen er nog tientallen plezierbootjes die voor hinder zorgen en nog een drietal binnenvaartschepen van/naar Oostende. Voeg daarbij een resem andere gebreken op de ring, zoals het slecht synchroniseren van de verkeerslichten, en de nerveuze reacties worden dagelijkse kost. Of hoe men nu de burger weer een ander rad voor de ogen draait.

En zo kunnen we blijven doorgaan, want de enige beslissing die minister Crevits heeft genomen, is dat ze niet zal beslissen. Alles zit dus terug in de diepvries tot op een dag

***De Vlaamse overheid fantaseert dat men er voor pakweg 50 kilometer van afkomt met ongeveer 650 miljoen euro. Met dezelfde investering kan men de estuaire vaart gedurende honderden jaren financieren. Terwijl we na veel studiewerk bewezen dat de alternatieven vele malen effectiever zijn voor veel minder geld en zonder ecologische kaalslag...***

weer eens iemand het in zijn hoofd haalt om het project aan de zoveelste studie te onderwerpen.

Wat kunnen wij daar nog tegen doen ? Steeds hetzelfde, de zaak opvolgen en iedereen op de hoogte blijven houden van onze acties en reacties.

Frustrerend is wel het feit dat lokale politici een ander liedje zingen dan hun nationaal bestuur. Vooral rond verkiezingsperiodes komt dat tot uiting. Een partij als de CD&V is voor de verbreding maar lokaal zijn de colleges buiten Brugge ertegen. Omgekeerd is de Open-VLD nationaal tegen het project, maar in Brugge is de partij onomwonden voor de verbreding.

Wij blijven vooral professioneel en analytisch werken, want het gebrek aan dossierkennis van de tegenpartij is bij momenten onthutsend. Onze laatste actie was het versturen van een memorandum aan politiek, middenveld, pers en publiek, naar aanleiding van de verkiezingen van mei 2014. Het werd een zeer leesbare historiek van wat er in de afgelopen zeven jaar gebeurd is, aangevuld met verzuchtingen en kritiek op de paardenbrilpolitiek van onze bestuurders.

Het memorandum zelf kan de lezer raadplegen op de website *www.tgrootgedelf.be*. Doe het, lees het, u vindt er tevens de diverse antwoorden op ons memorandum van alle politieke partijen. In de aanloop naar de verkiezingen van mei 2014 spreken zij zich unisono uit over de wenselijkheid om de mensen die in een reservatiezone wonen beter te behandelen in geval van onteigening. Op dit ogenblik wordt van de burgers die onteigend worden gevraagd om afstand te doen van de meerwaarde die hun woning heeft gekregen sinds de reservatiezone bestaat. Als men weet dat die zone reeds 40 jaar in voege is, begrijpt men dat de afstand van meerwaarde een serieuze adering zou zijn voor de bewoners.

Maar er is meer, uit onderzoek bleek ook dat de nabestemming van de woningen in de reservatiezone verschillen naargelang men in Oost- of West-Vlaanderen woont. Een discriminatie die reeds in 2004 werd aangeklaagd in een interpellatie van volksvertegenwoordiger Erik Matthys. Het Vlaams Parlement keurde toen een motie goed die aan de bewoners van de twee provinciën dezelfde rechten moest geven. Helaas... alles bleef bij woorden.

### Geraken we er in de 21<sup>ste</sup> eeuw ?

Het is nu terug afwachten of de beloftes die de politici gemaakt hebben voor de verkiezingen van mei 2014 in verband met de meerwaardebeperking ook zullen ingelost worden. In het kersverse *Vlaamse Regeerakkoord 2014-2019* verwoordt men het als volgt:

*'De meerwaarderegeling voor woningen in reservatiestroken langs het Schipdonkkanaal kan herbekeken worden zodanig dat de meerwaarde van vergunde en/of toegestane werken aan bestaande woningen en gebouwen in de reservatiestroken desgevallend later in rekening kan worden gebracht.'*

Het goede nieuws is dat de overheid zegt dat het probleem 'kan' herbekeken worden. Het slechte nieuws zit in het woord 'desgevallend'. Hiermee geven zij aan dat er nog steeds niet aan gedacht wordt om het project volledig op te geven.



Het is onthutsend vast te stellen, doorheen de jaren actie voeren, hoe de Vlaamse Regering is blijven vasthouden aan de oude droom van de verbreding van het Schipdonkkanaal. Noch dure en dikke studies, noch alternatieven ontwikkeld door goed geïnformeerde en creatieve burgerorganisaties, konden dit keren. Het is de hoogste tijd dat de beleidsmakers beseffen dat we in de 21<sup>ste</sup> eeuw een andere soort economie én een ander soort politiek nodig hebben.

Ondertussen blijven wij ons inzetten, omdat hier mensen wonen.

## **Bio**

Guy Plasschaert is voorzitter van vzw 't Groot Gedelf.