



© Katrijn Van Giel

Ook daarna bleef hij overtuigd van zijn gelijk, en bleef hij nota's maken, die steeds meer gehoor kregen. Al blijft hij zelf bescheiden over de impact ervan. 'Ons voordeel tegenover bijvoorbeeld de Lange Wapper is dat we er vroeg bij waren. In Antwerpen is het protest er pas gekomen toen de voorbereiding van het project al een eind gevorderd was. Bovendien hebben we hier te maken met een onwettig project. Een ander belangrijk pluspunt is dat we de krachten van de drie lokale actiecomités hebben kunnen bundelen. Naast 't Groot Gedelf in Damme waren ook in Zomergem en Maldegem initiatieven ontstaan. Daarboven hebben we een overkoepelende vzw opgericht. De naam van het Damse comité hebben we overgenomen omdat die al bestond.'

Waar dat overkoepelende comité vooral in slaagde, was om een stap verder te gaan dan de emotionele protestreflex. Het burgerinitiatief was in Damme inderdaad ontstaan uit spontane verontwaardiging over de landschappelijke ingreep. Samen met het Leopoldkanaal is het Schipdonkkanaal een begrip in de streek, met de typische populierenrij die het fietspad van de oever scheidt. De twee kanalen die tussen Damme en Zomergem naast elkaar liggen, worden liefkozend 'de blinker en de stinker' genoemd. Wie hier langsfiets, stelt zich geschokt voor hoe gigantische containerschepen de rust van het rustieke landschap aan flarden zouden rijten.

Het dossier van 't Groot Gedelf spitste zich vooral toe op twee argumenten. Enerzijds waren de alternatieven voor een verbreding nooit grondig onderzocht. Anderzijds zou een verbreding de waterbalans verstoren.

Die waterbalans is in het stroomgebied van de Schelde nu al precair. Rond Gent moet er voldoende zoet water in omloop zijn om de waterwegen niet te laten opdrogen. Dat is in droge periodes nu al een probleem. Een breder Schipdonkkanaal zou dat alleen maar verergeren. Bovendien zou er verzilting optreden.

Het andere argument is dat de twee belangrijkste alternatieven, namelijk het spoor en de estuaire vaart, niet grondig zijn onderzocht. Estuaire schepen zijn geschikt voor zowel de zeevaart als de binnenwateren. Vanuit Zeebrugge zouden die via de Westerschelde in Terneuzen de binnenwateren kunnen bereiken. Paul Vansteelandt heeft dat alternatief de 'bateaustrade' gedoopt, omdat het even snel gaat als een autosnelweg. Daar staat de 'kasseweg' Schipdonkkanaal tegenover, dat door de vele sluizen heel traag zou gaan.

Andere argumenten om het project af te schieten, zijn de kostprijs en de problemen in Frankrijk. Grote containerschepen zouden wel over het Schipdonkkanaal kunnen varen, maar niet verder kunnen varen onder de lage Noord-Franse bruggen.

Deze argumenten worden sinds een halfjaar gretig overgenomen of gedeeld door politici, vooral na

Probeer je fietsend langs dit kanaal voor te stellen hoe gigantische containerschepen de rust van het rustieke landschap aan flarden rijten

de hoorzittingen die 't Groot gedelf in het Vlaams Parlement had afgedwongen. Zo riep de Gentse schepen Mathias De Clercq (Open VLD), in november vorig jaar de pers bijeen om op basis van diezelfde argumenten de verbreding van het Schipdonkkanaal af te schieten.

Niet toevallig is het een Gentenaar die het protest lanceert. De Arteveldestad wordt niet beter van deze verbreding. Het waterpeil van het kanaal Gent-Terneuzen zou nog meer onder druk komen. De nationale Open VLD heeft tot nader orde geen officieel partijstandpunt over de verbreding van het Schipdonkkanaal. Alle partijen zijn verdeeld. Ook door SP.A en CD&V loopt een regionale breuklijn. In grote lijnen komt het erop neer dat de Brugelingen een sterke haven willen en de Oost-Vlamingen daar niet voor willen opdraaien. Zo wordt de middeleeuwse vete tussen de havens van Brugge en Gent weer springlevend.

Uiteindelijk is het minister Crevits die de eerste stap naar een oplossing zal moeten zetten. Zij is van Torhout, en sluit geografisch dus eerder aan bij het standpunt van Brugge. In het begin stond ze ook vierkant achter de verbre-

ding, maar intussen is ze minder fanatiek geworden. Niet alleen is de publieke opinie veranderd. Ook binnen haar partij groeit het ongenoegen.

Naast lijsttrekker Joke Schauvliege is intussen ook de afdeling Damme tegen een verbreding. En dat is vooral voor Joachim Coens vervelend. Hij is niet alleen voorzitter van de Zeebrugse haven, maar ook eerste schepen voor CD&V in Damme.

En dan was er deze week nog de duidelijke njet van de Boerenbond. Dat deze zuilorganisatie, die in West-Vlaanderen sterker staat dan in de rest van het land, zich publiekelijk tegen het project opstelt, maakt zeker indruk. Crevits kondigde gisteren aan dat ze nog bijkomende studies bestelt, die op alle verzuchtingen een antwoord moeten bieden. Voor de verkiezingen moeten die rond zijn. Op basis daarvan moet over de volgende stappen worden beslist. Een definitieve beslissing volgt minstens volgend jaar, als de verkiezingen achter de rug zijn.

ONLINE

www.seinescheldewest.be
www.tgrootgedelf.be