

Schipdonkkanaal: “Dringend inzetten op estuaire vaart en spoor”

De Vlaamse administratie heeft het milieueffectenrapport (MER) dat werd opgemaakt voor de verbreding van het Schipdonkkanaal afgekeurd. De verbreding was bedoeld om de Zeebrugse haven te ontsluiten via de binnenscheepvaart. LDD dringt er nu op aan om werk te maken van het enige maatschappelijk aanvaardbare alternatief, met name de uitbouw van de estuaire vaart en het spoor.

Ivan Sabbe, Vlaams parlementslid LDD: "Dat er geen enkel maatschappelijk en economisch draagvlak voor een verbreding van het Schipdonkkanaal was al langer duidelijk, maar nu is er ook een onvoldoende ecologisch draagvlak voor die verbreding."

De afkeuring van het plan-MER door het departement Leefmilieu van de Vlaamse overheid komt er omdat het plan onvolledig is.

Sabbe: "Minister Crevits reageerde verrast op die afkeuring, maar weet ongetwijfeld maar al te goed dat een geground en volledig plan-MER een duidelijk negatieve milieu-impact zou aantonen. Nu goed, dat minister Crevits uit de lucht valt over de afkeuring past volledig in de strategie van het 'toevallig' hanteren van geheel foutieve gegevens waarop de Vlaamse regering zich baseert om haar gelijk te proberen halen."

Andere oplossingen

Nemen we er bovenop de nefaste milieu-effecten ook het al te hoge en onderschatte kostenplaatje bij, dan is het duidelijk dat we voor de verdere ontsluiting van de haven van Zeebrugge op zoek moeten naar andere oplossingen.

Sabbe: "In dat opzicht pleit LDD in eerste instantie voor een verdere uitbouw van de estuaire vaart en de aanleg van twee extra spoorlijnen, spoorlijnen die overigens reeds goedgekeurd en voorzien zijn in het meerjarenplan van Infrabel."

Daarnaast moet ook nagedacht worden over de logistieke rol die Vlaanderen in de toekomst wil spelen.

Sabbe: "Misschien is het zowel voor Zeebrugge als voor Vlaanderen economisch interessanter om te kiezen voor slimme logistiek in plaats van absoluut te willen uitgroeien tot een topper in containertrafiek."

Subsidedossiers

Tenslotte is er ook nog de dubieuze rol van de Waterwegen en Zeekanaal NV in het dossier van het Schipdonkkanaal. Waterwegen en Zeekanaal NV beslist over de subsidiedossiers voor de bouw en exploitatie van estuaire schepen. De steun voor estuaire schepen heeft betrekking op de bouw van 6 schepen waarvan er 2 gebruikt mogen worden voor vervoer met bestemming Vlaanderen en 4 voor vervoer naar en van het Rijnbekken. Men heeft echter maar 50% van de toegelaten schepen gebouwd: 1 schip vaart op Meerhout (de Amberes) en 2 schepen varen naar en van het Rijnbekken (de Deseo en de Tripoli).

"Het is duidelijk dat de estuaire vaart niet de kansen krijgt die het verdient. Immers, moest men de 6 schepen nu al in gebruik hebben dan zouden die op zich alleen al rond de 400.000 TEU/jaar kunnen vervoeren over zee in plaats van via de weg of de gewone binnenvaart. W&Z toont zich een groot voorstander van de verbreding van het Schipdonkkanaal en belemmert tegelijkertijd de ontwikkeling van de estuaire vaart. W&S is in deze dan ook rechter en tegelijkertijd betrokken partij", besluit Sabbe.