

20/02/2010 – JNM

Goede avond,

1. Wij zijn voor de ontsluiting van Zeebrugge !

Mijn naam is Guy Plasschaert. Ik ben zeer verheugd u als voorzitter van VZW 't Groot Gedelf te mogen toespreken. Men heeft mij gevraagd om u een stand van zaken te geven zonder in technische details te vervallen.

Zoals u weet verzet 'tGG zich tegen de verbreding en de industrialisering van het S.kanaal om diverse redenen die ik hier zal toelichten.

De laatste tijd is er een echt offensief bezig vanuit het Brugs Gemeentebestuur, hoofdaandeelhouder van de MBZ, dat er niets beter op vindt dan steeds te blijven kloppen op de zelfde nagel namelijk zeggen dat wie tegen de verbreding is van het S.kanaal dan maar moet zeggen dat hij ook tegen de groei is van de Brugse Zeehaven.

Wij, de stichters, hebben nog op geen enkel ogenblik de bedoeling gehad om de groei van de haven van Zeebrugge af te remmen of de ontsluiting tegen te werken. Integendeel, wij zijn allen rotsvast overtuigd dat de haven moet kunnen werken in de meest optimale omstandigheden.

Voor een doorvoer-haven als Zeebrugge betekent dat in de eerste plaats dat de goederen vlot de haven moeten kunnen bereiken en terug verlaten. Zeebrugge is immers een logistiek knooppunt, getuige de vele containers en de auto's die de haven binnenkomen of verlaten. Logistiek vereist nu eenmaal een aangepaste infrastructuur.

Maar toen men eind jaren '60 besliste om de kleine Zeebrugse haven om te bouwen tot een industriële en logistieke haven waren er al verstandige mensen die voorspelden dat dit wel eens slecht zou kunnen aflopen. Zeebrugge zit namelijk geprangd tussen Knokke Brugge en Blankenberge. Dat de haven op zeker ogenblik op zijn grenzen zou stuiten was zeer voorspelbaar.

2. Beslist beleid en plannen van de overheid

Vandaag merken wij dat het toenemende vervoer van containers en van auto's door de bevolking als een last wordt ervaren. Men zoekt dus oplossingen om die vrachtwagens van de weg te krijgen en men vindt die ook. Want de laatste jaren heeft de overheid enorme inspanningen gedaan om de haven beter te ontsluiten zoals dat heet. Ik som ze voor u op

- de overheid vaardigt steunmaatregelen uit voor Estuaire vaart van en naar Zeebrugge. Portconnect (=MBZ) zegt zelf dat ze met twee schepen 170.000 TEU per jaar kunnen vervoeren, dus met 12 schepen zou men één miljoen TEU per jaar kunnen vervoeren, de helft van de volledige Ctr-behandeling in 2008. Sinds begin 2008 vaart het estuair schip de Amberes drie maal per week naar een grote container-terminal te Meerhout langs het Albertkanaal, en drie maal per week vaart dat zelfde schip terug met lege containers naar Zeebrugge. Per jaar vervoert men aldus bijna 80.000 TEU.

- er komt een derde en vierde spoor van Gent naar Brugge en een derde van Brugge naar Zeebrugge, sporen die hoofdzakelijk zullen dienen voor goederenvervoer, allemaal voor de haven. Totaal bijkomend potentieel volgens Infrabel minstens 2 miljoen TEU !!! deze uitbreiding is al volop bezig. Men spreekt van 2017 voor de eerste goederentreinen.

- de N49 wordt omgebouwd tot autostrade. Dat het zo lang duurt en nog lang zal duren heeft alleen te maken met gebrek aan geld.

- de AX tussen de N31 en de N49 komt er en zal het grootste gedeelte van de vrachtwagens weg leiden van de Brugse ring

- de Brugse expressweg wordt volledig ingetunneld voor... de vrachtwagens uit/naar Zeebrugge

- Min.Crevits heeft een bijkomend masterplan in de maak voor de betere doorstroming van het verkeer rond Brugge

- de minister wil ook de ringvaart aanpakken, in Scheepsdale en Steenbrugge nieuwe bruggen bouwen, zorgen voor beter synchronisatie van de verkeerslichten, speciaal voor de binnevaart uit/naar Zbrugge

- en er wordt gestudeerd of er ook nog een bijkomende zeesluis af kan. (honderden miljoenen €)

Nu gaan vertellen na al die inspanningen dat de haven van Zeebrugge niet meer zal of mag groeien zonder verbreed S.kanaal laat plots een ander licht schijnen op dit verhaal.

Immers, al de opgesomde investeringen zijn allemaal inspanningen die gedaan werden of zullen worden met het oog op de "ontsluiting" van de haven. Op zich kan een beter vervoer via de zee (estuaire vaart), het spoor en de weg (AX) wel groei met zich mee brengen maar voor een echte groei in oppervlakte heb je terrein nodig en daar komt misschien wel de aap uit de mouw. Zeebrugge botst nu al op zijn grenzen.

3. waarom dan toch aandringen op een verbreed S.kanaal ?

Wil de MBZ het begeerde Schipdonkkanaal inpalmen om een betere binnenvaart-verbinding te hebben dan via het bestaande KGO ? Men legt dat nu wel zo uit maar ons lijkt het eigenaardig wanneer men weet dat de alternatieven spoor en estuaire vaart op zich alleen al een veelvoud aankunnen van de huidige capaciteit. Dan stellen wij ons bezorgd de vraag : Wat let er de toekomstige bewindvoerders om binnen pakweg 20 jaar toch industriezones te gaan leggen langs het kanaal ? Is het niet in Damme, dan misschien toch verderop in Maldegem of Zomergem.

Klopt dat ? wie weet ? Feit is dat men al lang niet meer zeurt over de "ontsluiting" maar het nu steeds heeft over de "groei". Met de besliste maatregels is het nu immers duidelijk dat de haven zijn capaciteit minstens kan verdubbelen wat de ontsluiting betreft : het weg voeren van de goederen. Maar als het totaal aantal TEU en auto's en andere goederen groeit moet je die ook kunnen tijdelijk opslaan, en dan heb je plaats nodig, veel plaats. Er is vandaag in de haven zeker nog plaats om te groeien maar de ambities van de MBZ reiken heel ver en daarvoor vrezen wij is er geen plaats genoeg binnen de haven van vandaag.

Vinden wij dat erg ? Natuurlijk vinden wij dat erg. De bijna 50 Km lange groene long van Zeebrugge tot Zomergem, waarvan een flink deel tot Maldegem zelfs een dubbele groene long is, is zo wat het laatste stukje niet geïndustrialiseerd groen in West-Vlaanderen dat elders al vol gebouwd is met kleinere en grotere I.Z. en varkenskwekers. I.Z. hebben de vervelende gewoonte naar elkander toe te willen groeien. Om die nieuwe I.Z te bereiken moeten nieuwe banen aangelegd worden, banen die terug ruimte inpalmen en meer verkeer aantrekken. Willen wij dat ? Neen, liever niet. Toch willen wij de groei van Zeebrugge niet fnuiken maar vragen wij aan de overheid om voor het volle pond in te zetten op estuaire vaart en spoorvervoer.

4. wat met het water ?

Deze groene long is ook veel meer dan een wandel- en fietspad. Het allergrootste gevaar schuilt namelijk in het verstoren van de waterbalans. U weet waarschijnlijk al lang dat het verwijderen van de middenberm om van het Leopold- en het Schipdonkkanaal één te maken niet meer aan de orde is. Wat de plaatselijke bevolking al 170 jaar weet heeft onze Vlaamse administratie na veel studiewerk nu ook ingezien. Maak van twee kanalen met een verschillend water-peil één kanaal en de wet van de communicerende vaten zorgt er voor dat het laagst gelegen gebied van de weeromstuit onder water komt te

staan. En dat zagen de Knokkenaars en de landbouwers in de Knokse polder nu wel niet echt zitten.

Niet getreurd zei men, één kanaal verbreden moet ook lukken. Tenslotte hebben wij genoeg aan een wateroppervlak van 50 meter bij een diepte van pakweg 4m om convooien te laten varen van 185m lang. Hallo ??? en waar gaan wij dat water wel halen ? Immers, geen van beide kanalen werd ooit gegraven om er op te kunnen varen. Niet voor niets noemt men dit afleidingskanalen door onze voorouders gemaakt om enerzijds de polders af te wateren (Leopold (I)-kanaal) en anderzijds bij wateroverlast het water af te leiden van uit het groot pand (Leie-bekken), via het Schipdonkkanaal naar zee.

Wie de streek een beetje kent heeft al gemerkt dat er tijdens de zomer bitter weinig water staat in de kanalen. Nog vorige zomer hebben leden van 'tGG door het water te voet gewaad in Maldegem, aldus aantonend dat er amper 1,60 m water in stond. Bij lange en grote neerslag laat men het S.kanaal vol lopen en bij eb laat men het afgeleide water in zee lopen. Dat eenvoudige gravitaire systeem zorgt er al 170 jaar voor dat Gent en omliggende gemeenten niet elke keer onder water komen te staan wanneer Leie en Schelde buiten hun oevers treden.

m.a.w : het S.kanaal is van levensbelang voor een groot deel van Oost- en West-Vlaanderen ! dit kanaal is goud waard, niet als industriegrond of als duwvaart-kanaal maar gewoon als verzekering dat duizenden gezinnen niet een paar keer per jaar met natte voeten komen te zitten. Immers om constant te kunnen varen moet het kanaal constant gevuld blijven en ben je de zo waardevolle buffer, de opslagcapaciteit kwijt.

Blijft de vraag " waar gaan wij het zoet water halen om dit kanaal steeds gevuld te houden ?" Antwoord : het is er niet ! zowel de studiedienst van de Boerenbond als die van de BBL en van NP zijn tot de conclusie gekomen

dat dit niet op te lossen valt. Water nemen van de Leie om dit kanaal te vullen betekent dat er onvermijdelijk problemen zullen rijzen met het waterpeil op de Gentse ringvaart of het kanaal Gent-Terneuzen. Nu reeds kan ons land niet voldoen aan een overeenkomst, een tractaat, met Nederland dat bepaalt dat wij over gemiddelde periodes een minimum van 13 m³/seconde zoet water moeten leveren in het KGT. Die maatregel kwam er om de verzilting in het KGT tegen te houden. Maar België kan daar nu al niet aan voldoen zoals blijkt uit gegevens van het Hydrologisch Instituut. Er is niet genoeg zoet water voor handen. Wanneer dan nog eens een massa water op het S.kanaal moet gestoken worden zal dat de toestand in Terneuzen nog verergeren en komen er problemen met Nederland.

Er is maar één onuitputtelijke bron om in droge periodes het kanaal op peil te houden en dat is.... de zee. Nu reeds is het Boudewijnkanaal even zout als de zee. Stel u voor dat dat water bij elke versassing aan de nieuwe sluis in Dudzele zich mengt met het gezonde zoete S.kanaalwater ? de catastrofe is niet te overzien. Men moet er ook rekening mee houden dat de drinkwatervoorziening in de toekomst een probleem zal vormen. Zoet water is veel eenvoudiger en goedkoper te zuiveren dan zout water. Laat de blinker en de stinker verzilten en je hypotikeert nog maar eens de mogelijkheid om het kanaalwater als drinkwater te gaan gebruiken.

En toch wuift men dit lacherig weg met de dooddoener "ach daar vinden wij wel een oplossing op, het is veel erger dat duizenden mensen hun job gaan verliezen wanneer het kanaal niet verbreed wordt !"

5. tewerkstelling

Hoeho jobs verliezen ? tussen 2001 en 2006 is het aantal behandelde ctrs gestegen met 90 %, in die zelfde periode is de werkgelegenheid toegenomen met 1,2 % ! Méér containers betekent dus inderdaad niet méér

tewerkstelling. Op de koop toe blijkt uit de studie dat er op het verbrede kanaal nauwelijks zou kunnen gevaren worden. Naar het Noord-Oosten is men immers veel vlugger en met grotere schepen (tot 450 Ctrs) op de Schelde of de Rijn of het Albertkanaal via estuaire vaart. Naar het zuiden kan men al helemaal geen auto's of containers varen want als men al voorbij Kortrijk zou geraken geraakt men Frankrijk niet binnen omdat veel Franse bruggen nog niet eens een doorvaarhoogte hebben van 5,25m. Men denkt er wel aan om ooit alle bruggen op minimum 5,25m te brengen maar dat is net genoeg voor twee lagen containers en dus commercieel niet interessant. En laat Noord-Frankrijk en de regio Parijs nu net de markt zijn die men via het Schipdonkkanaal wilde bereiken. De vorige havenvoorzitter dhr F. Traen noemde het S.kanaal een kasseiweg. Diegenen die langs daar naar het zuiden willen varen zei hij zouden beter eens naar Noord-Franrijk rijden en daar de toestand ter plaats gaan bekijken. Je geraakt onder geen enkele brug door met meer dan twee lagen ctrs. Of zij die field-trip gemaakt hebben weten wij niet maar wij hebben hem wel gemaakt. Er zijn maar eventjes meer dan 50 bruggen tussen Cambrai en de Franse grens waaronder een tiental spoorwegbruggen die op maximaal 5,25m zijn gebouwd. Op onze vraag of die bruggen dan gingen aangepast worden tot 7m (3 lagen ctrs) was het antwoord "Impossible monsieur". De verbinding van Seine met Schelde wordt in de eerste plaats een bulkverhaal.

6. Conclusie : het S.kanaal heeft geen economisch potentieel, geen maatschappelijk draagvlak en bovenal niet eens water om op te varen.

Onze raad aan de overheid : concentreer u op estuaire vaart, optimaliseer het bestaande KGO waar het kan, maak maximaal gebruik van het spoor en vooral "accepteer dat alles zijn grenzen heeft. Ook de haven van Zeebrugge kan niet eeuwig blijven groeien."

En over estuaire vaart is lang niet alles gezegd. Slimme mensen die zich van Europa moeten bezig houden met de klimaatverandering buigen zich al lang over een project dat "Vlaamse baaien 2100" noemt. Men denkt na en bestudeert het aanleggen van een gordel van kunstmatige eilandjes, zandbanken voor de kust die de golven moeten breken en er voor zorgen dat de kuststreek niet overstroomd geraakt. Die eilandjes (die even goed onder het wateroppervlak kunnen liggen) vormen een keten. Op die manier creëert men een luwe vaargeul waar estuaire schepen zonder beperking zullen kunnen varen van Zeebrugge naar Antwerpen, via het Albertkanaal naar Luik, of via het Schelde-Rijn-kanaal naar de Rijn. Voor estuaire vaart een gedroomde veilige route.

Vlaamse baaien 2100 betreft een 10-tal projecten, gespreid over 100 jaar, en vormen een gezonde mix van eenvoudige en snelle ingrepen en van toekomstgerichte ontwikkelingsplannen zoals de uitbreiding van diepwater havenfaciliteiten, de bouw van eilanden voor ontwikkeling, mogelijkheden scheppen voor estuaire vaart, creatie van natuurcompensatie gebieden, duurzame offshore wind- en tijenergie. En men moet ook niet wachten op de volledige uitwerking van een globaal langdurig kustplan, om nu reeds de meest urgente acties te realiseren. Wie daar meer over wil weten surft naar <http://www.deme.be>

Met een dergelijke internationale aanpak in gedachten lijkt de strijd voor het S.kanaal een achterhoede-gevecht. Voor ons wordt dat "The channel to nowhere". Eens het er ligt zal het nooit gebruikt worden omdat de alternatieven die zich nu aanbieden veel efficiënter zullen zijn om de markten te bereiken waar men heen wil.

7. Waar staan wij nu ?

De MER-procedure loopt volop. Een MER is een rapport dat de effecten op het Milieu bestudeert.

Er is een kennisgeving-MER geweest, een ontwerp-plan-MER en nu moet er normaal een plan-MER komen die dan conform moet verklaard worden. Het plan-MER zoals het klaar was einde december werd door het hoofd van de cel-MER afgekeurd. M.a.w men vond dat er niet voldoende elementen aanwezig waren om de impact op het milieu juist in te schatten.

De overheid heeft dan beslist om geen nieuwe plan-MER te bestellen omdat dat te lang zou duren, maar om wel bijkomende studies af te wachten die aan de plan-MER moeten toegevoegd worden. Onder die studies bevinden zich die over de verzilting en het tekort aan water. Die eco-hydrologische studie zo vernemen wij zal pas klaar zijn eind 2010.

Anders gezegd : men ging dus eerst een rapport maken over de effecten op het milieu zonder de effecten te kennen van de verzilting en het watertekort. Gelukkig heeft de cel-MER zijn werk objectief en correct uitgevoerd.

Tijdens een gesmaakt debat op 14 januari in het Vlaams Parlement Comm.O.Werken hebben volksvertegenwoordigers van alle partijen aan Min.Crevits gevraagd om een lijst te krijgen met een opsomming van de nog lopende studies en een korte stand van zaken. Zij heeft dat beloofd tegen eind januari maar ondertussen wachten de dames en heren volksvertegenwoordigers (en wij) nog steeds.

En dan dit nog :

Wanneer men het heeft over de haven gaat het steeds over de overlast voor de stad Brugge, die nota bene met 96,4 % zeg maar alle aandelen in handen heeft. En over tewerkstelling waarvan wij nu weten dat het S.kanaal daar

niet toe zal bijdragen, maar dat integendeel de alternatieven door een vluggere en efficiëntere behandeling van de goederen wel degelijk meer jobs zullen creëren.

Wanneer men het heeft over het S.kanaal is het steeds alsof men het over iets abstracts heeft. Men moet moeite doen om het over het landschap, de bomen en het water te hebben en maakt de mensen wijs dat het kanaal er is om op gevaren te worden. Waar men nooit over praat is over de mensen die er wonen.

De BDD die onze publiciteit bedeeft voor de Kanaalfeesten telt in al de gemeenten langs het S.kanaal rond de 40.000 adressen, dat zijn 40.000 gezinnen of tussen de 120.000 en de 150.000 mensen die - sommigen dagelijks anderen wekelijks - iets met het kanaal te maken hebben. Zij het dat zij de kinderen naar school voeren, naar hun werk rijden, naar het hospitaal moeten, de dokter, het warenhuis... noem maar op.

Over al die mensen hebben de voorstanders van de verbreding het nooit. Dat die mensen gedurende minstens 10 jaar (en zoals het in België gaat kan geen mens daar een zinnige prognose op plakken) geconfronteerd zullen worden met omleidingen omdat de bruggen een voor een moeten afgebroken worden en er van de 24 maar 16 zullen terug gebouwd worden, grote bouwwerven, bulldozers en kranen, camions met stammen, slib en aarde (7 miljoen m³ !)... daar wordt nooit over gesproken.

Wel nu daar hebben wij het wel over, wij doen dit in de allereerste plaats, onbaatzuchtig voor de mensen die hier wonen. Op de Kanaalfeesten op 23 mei 2010 willen wij net het feit vieren dat wij hier mooi en gezond wonen en het zo willen behouden. Zie binnenkort op <http://www.kanaalfeesten.com/>

Guy Plasschaert