

't Groot Gedelf strijdt voort

GUY PLASSCHAERT

[Guy Plasschaert is voorzitter van actiecomité 't Groot Gedelf.

Actiecomité 't Groot Gedelf strijdt sinds 2007 tegen de verbreding van het Schipdonkkanaal. Wegen op het beleid als burgers is moeilijk vinden ze. 'Men laat je geloven dat je inspraak hebt, maar uiteindelijk blijkt dat slechts een rookgordijn te zijn.'

Al meer dan veertig jaar wil de Maatschappij van Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ) het Schipdonk- en Leopoldkanaal ombouwen tot een industrieel duwvaartkanaal. Toch kwamen verschillende studies al tot het besluit dat een dergelijk kanaal niet rendabel zou zijn. De voorlaatste Maatschappelijke Impactstudie (MaIS) dateert van 2001. Men dacht toen nog aan een traject dat van Zeebrugge tot Zelzate zou lopen en sprak van het Noorderkanaal. Ook daar zou het eerste gedeelte gebruik maken van het Leopold- en Schipdonkkanaal. Deze MaIS besloot dat men de haven best kon ontsluiten met een betere baanverbinding (de N49 ombouwen tot autostrade), het kanaal Gent-Oostende optimaliseren, het spoor uitbreiden en het in gebruik nemen van een nieuw soort verschepping, namelijk *shortsea shipping* en estuaire vaart. Dit met schepen die ontworpen werden aan de universiteit van Gent om zowel op binnenwateren als op zee te mogen varen.

Na deze MaIS werd her en der in de pers gemeld dat het Noorderkanaal nu wel echt van de tekentafel was verdwenen. Veel mensen slaakten een zucht van verlichting 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.

Verontwaardiging

Helaas, na de gemeenteraadsverkiezingen van 2006 vond het stadsbestuur van Brugge het opportuun om de verbreding van de Blinker en de Stinker¹ terug op het verlanglijstje te zetten. Het Brugse stadsbestuur is eigenaar van 96,4 % van de aandelen van de MBZ. De CD&V is de belangrijkste partij. Met een minister-president, een minister van Openbare Werken en een voorzitter van de haven van dezelfde partij zag men zijn kans schoon om de hele studie nog eens over te doen. Deze keer onder de naam Seine-Schelde-West, alluderend op de verbinding die men in Frankrijk wenst 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.

¹ Het Schipdonkkanaal kreeg de bijnaam Stinker, door de jarenlange vervuiling. Het Leopoldkanaal werd de Blinker genoemd, als contrast.

Onze verontwaardiging was groot. Sommigen van ons houden deze dreiging al jaren in het oog en bewaren alle krantenknipsels. Kon het zijn dat na de conclusies van 2001 men ons terug zou confronteren met dit 'monster', zoals burgemeester Lippens van Knokke het noemde? Het monster dat zijn tentakels steeds verder uitstrekt en alles inpalmt?

War on terror

We besloten er iets aan te doen. Na een eerste vergadering in maart 2007 bleven enkele hardliners over die op 1 oktober 2007 't Groot Gedelf boven de doopvont hielden. Een nieuwe burgerbeweging was geboren, embryonaal in het begin. Onwennig en vooral totaal onervaren en met veel te veel respect en schrik voor de politici die ons dit door de strot wilden duwen. Maar dat veranderde vlug. Het respect verdween en van schrik was helemaal geen sprake meer toen we merkten dat de democratisch verkozen politici de mensen probeerden in te pakken met leugens, valse beloftes en vooral met schrik. Maak de mensen eerst goed bang en beloof ze dan een deus ex machina. Maak ze wijs dat duizenden mensen hun job zullen verliezen, dat niemand nog Brugge in zal kunnen zonder voor een opgedraaide brug eerst zijn tijd te verliezen, dat duizenden mensen in de file zouden staan aan te schuiven achter vrachtwagens van



© 't Groot Gedelf

en naar Zeebrugge. En zeg dan dat het Schipdonkkanaal met al die problemen komaf zal maken. Het is een *war on terror* op Vlaamse schaal.

Aanpak

Onze werkwijze moest simpel en accuraat zijn. Ons credo was vanaf het begin duidelijk: Breng enkel een positieve boodschap en werk dossiermatig! Het is belangrijk dossiers door en door te kennen en tegenstrevers te evalueren. Ook het inschakelen van specialisten, ingenieurs, professors, politici met het hart op de juiste plaats (ja, ze bestaan) is cruciaal. Om een breed maatschappelijk draagvlak te creëren, startten we een petitie, zowel online als op papier. Met 15.000 handtekeningen kan je immers een hoorzitting aanvragen in het Vlaams Parlement. We plakten ook affiches en deelden meer dan 50.000 folders uit, met dank aan de vele vrijwilligers en financiële sponsors. In april 2008 organiseerden we de eerste Kanaalfeesten van Damme tot Zomergem, waar on-

geveer 10.000 mensen op af kwamen. Op 23 mei 2010 pakten we uit met de derde Kanaalfeesten. Ook nu gebeurt alles met vrijwilligers en met de steun van sponsors uit het ganse land.

Al vlug leerden we dat aanwezig zijn in de pers ook zeer belangrijk was. We kregen veel aandacht in de geschreven pers. 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, waterbeheer en ecologie. Anderzijds oefenden we druk uit op de politiek door in de hoorzitting duidelijke taal te spreken.

Frustratie

Politiek en ratio gaan zelden hand in hand. Wat voor ons en tienduizenden supporters klaar en duidelijk was, was dat

niet voor de verantwoordelijke politici. Toen we het kennisgevings-MER onder ogen kregen, bezorgden we onze opmerkingen. Maar toen we later het ontwerp-plan-MER lazen, merkten we dat veel van onze opmerkingen niet meegenomen waren. Grote frustratie!

De gouverneurs van West- en Oost-Vlaanderen deden daarna in opdracht van minister Crevits een onderzoek naar de leefbaarheid en de reacties van de betrokken gemeenten. Ook werden we gehoord door beide gouverneurs. Het rapport besloot dat men best alle prognoses en cijfers eens zou valideren vooraleer door te gaan met de studie. Maar ook hier kwam zeer weinig van in huis.

Er kwam een tweede hoorzitting, deze keer werden MBZ en W&Z 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 we aan deelnamen en telkens op applaus werden getraakteerd. Er volgden informatieavonden in alle gemeenten waar iemand van ons telkens het woord vroeg vanuit de zaal en opmerkingen formuleerde. We slaagden erin een tussenpersoon deel te laten nemen aan de besprekingen in de klankbordgroep waar 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. Maar niets van dat alles mocht baten.

Bang afwachten

De studie kwam 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. Bleek dat schepen met meer dan twee lagen containers niet onder de vele te lage Franse bruggen door konden varen. Deze markt zal niet kunnen bediend worden via de binnenvaart, zo schreef het studiebureau. Dan denk je dat de kous af is, zonder bestaansreden hoeft

je niet te gaan graven en ook niet meer te piekeren over verzilting of watertekort. Helaas ...

Na de verkiezingen van juni 2009 schreef men in het regeerakkoord dat een beslissing over ons kanaal pas zou genomen worden nadat alle bijkomende studies af waren.

Een mooie zet want zo kun je bezig blijven natuurlijk. Vroegen we naar de stand van zaken dan was het antwoord steevast "We wachten de studies af". Welke studies dat zijn, weten we niet.

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 rekening houdend met allerlei aangehaalde problemen en alternatieven. Het Vlaams Parlement zette een debatnamiddag op de agenda. Alle politieke partijen kwamen aan het woord en vroegen aan minister Crevits om het project meteen stop te zetten (behalve CD&V en Vlaams Belang). Het mocht niet baten, de overheid antwoordde dat men alle lopende studies ging afwachten en die later zou toevoegen aan het plan-MER om hem aldus toch nog conform te laten verklaren. Van afblazen was geen sprake.

En nu?

Dit project heeft dus geen enkel economisch potentieel en is gebaseerd op een gefantaseerde trafiekprognose die we volledig weerlegd hebben. 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. Er is 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 zal moeten afbetaald worden. 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. Op dit moment ligt het project Vlaamse baaien 2010 bijvoorbeeld op tafel.

Hoe moet het nu verder? Als de overheid het project niet opdoekt, schiet er maar één middel meer over en dat is het juridische. Jammer maar zo is het nu eenmaal. In dit land laat men je geloven dat je inspraak hebt, maar als puntje bij paaltje komt, blijken al die wettelijk vastgelegde middelen slechts een rookgordijn te zijn.

www.tgrootgedelf.be ■

