

Damme, 12 januari 2021

Er valt over het bevaarbaar maken van het Schipdonkkanaal zeer veel te zeggen. Ook in de vorige eeuw werden er al studies uitgevoerd om te zien of het SK en het LK konden samengevoegd worden tot een kanaal van 9000 ton. Dat Noorder-kanaal zou dan uitmonden in het Kanaal Gent-Terneuzen. De conclusie was steeds dat men er beter af bleef.

In 2001 presenteerde de Vlaamse Overheid de **MAiS-studie** (Maatschappelijke Impact Studie). De conclusie was dat de ontsluiting van de haven van Zeebrugge optimaal kan gebeuren door aanpassing van de diverse transportmodi. Aanbevelingen werden gemaakt om werk te maken van een estuaire verbinding tussen Zeebrugge en Antwerpen. Vandaag een feit zij het voor verbetering vatbaar door ook kleinere estuaire schepen en zelfs gewone binnenvaartschepen te laten varen voor de kust naar de Schelde-monding. Naar verluidt wil minister Lydia Peeters daar tijdens deze legislatuur werk van maken. Het zal geen dag te vroeg zijn.

Reeds op 17 sept 1980 heeft scheepvaartjournalist Flor Van Otterdyk het in de Lloyd over het invoeren van een alarmplan dat de Belgische overheid aanraadt om de tanende scheepsbouw-industrie financieel te steunen. Hij heeft het over "een vloot van 15 à 20 zeegaande Rijnlichters die de verbinding tussen Zeebrugge en Antwerpen kunnen maken, een estuaire droge-ladingschip dat snel en goedkoop kan gerealiseerd worden".

Sinds het artikel in de Lloyd zijn er 40 jaar verlopen en nog heeft men het over technische en juridische problemen wanneer het over schepen gaat die van Zeebrugge naar Antwerpen mogen varen via de Schelde. Dat terwijl er jaarlijks 47500 binnenvaartschepen varen van/naar Vlissingen dat eigenlijk ook zo goed als aan open zee ligt. (www.northseaport.com)



In dat verband stellen wij ons ook de vraag waarom Estuaire vaart niet opgenomen wordt in het Europees subsidieprogramma "Motorways of the Sea" ?

De MAiS had het ook over een aangepast wegennet wat zich ondertussen heeft vertaald in de A11. Die A11 loopt op de grens Damme/Maldegem boven het Leopold- en het Schipdonkkanaal. Op die plaats zou AWV het plan hebben om de bruggen 3 meter hoger te leggen. Dan zou men in theorie met drie lagen containers op het afleidingskanaal kunnen varen. Varen onder een spookbrug op een spookkanaal dus. Daarover verder meer.

Ook was er in de MAiS een aanbeveling voor een 3de en een 4de spoor waarvan er één uitsluitend zou dienen voor goederen. Na 20 jaar is het bijna af.

Er moest ook bestudeerd worden of het KGO kan opgewaardeerd worden naar Vb (2500 Ton). Het is nu al duidelijk dat dat niet makkelijk zal zijn al was het maar omdat noch de Brugse bevolking noch geen enkele politieke partij zich daaraan durft wagen. Voor twee knelpunten is een oplossing in de maak. Een nieuwe vaste hoge brug in Steenbrugge zal veel verkeersellende wegnemen. Maar voor de Dampoort kan men maar niet beslissen waar de nieuwe sluis zou moeten komen. Stroomopwaarts stuit men op tegenwerking van bevolking en stad die niet willen dat noch aan de beschermde vesten noch aan de ringbaan wordt geraakt. Stroomafwaarts heeft 'tGG zelf voorgesteld om een sluis te bouwen ter hoogte van de Krakelebrug. Voor de binnenvaart van/naar Zeebrugge betekent dat een sluis minder.

Als dat niet kan is de beste plaats voor een nieuwe Dampoort-sluis volgens ons echter in de Handelskom waar nu de pakhuizen liggen. Die pakhuizen hebben een beschermd statuut maar reeds op het einde van de jaren '70 werd er opgeworpen om die pakhuizen (of althans de kop ervan) af te breken en 10 tot 15 meter verder achteruit te herbouwen. Ergens liggen die plannen te verstoffen. En toch, Abou Simbel e.a. kunstwerken werden in de jaren '60 verplaatst om de Assouandam te bouwen. Een pakhuis opschuiven is daarmee vergeleken een fluitje van een cent.

Terug naar de MAiS van 2001 : Van een bevaarbaar AFLEIDINGSKANAAL is er 2001 geen sprake meer. Premier Yves Leterme verklaarde toen in de pers dat het S.kanaal dood en begraven was. Lokaal slaakte men een zucht van opluchting. Nu zou men toch wel vlug die reservatie-strook schrappen ? Nu kon men toch eindelijk zijn/haar huis gaan verbouwen of uitbreiden zonder schrik te hebben voor onteigening. Een onteigening waarvan men wist dat de meerwaarde niet ging vergoed worden want zo stond het toch in de eigendom-aktes.

Helaas, in 2006 onmiddellijk na de verkiezingen bestelde de Vlaamse Overheid plots een nieuwe studie. De fameuze Haalbaarheidsstudie Seine-Schelde-West met daaraan gekoppeld de MKBA, de Trafiekprognose, een Plan-MER enz.... Het ongeloof stond af te lezen op de gezichten van bewoners in Damme Maldegem en Zomergem. Bij enkele gezinnen die net grote kosten aan hun huis hadden gedaan ontstond er paniek. Na de MAiS, na de woorden van Yves Leterme, na de doodse stilte die er geweest was rond het project vóór de lokale en provinciale verkiezingen kwam het monster van Loch Ness terug uit het kanaal gekropen. De mensen voelden zich verraden door de Vlaamse, Provinciale en lokale politici.

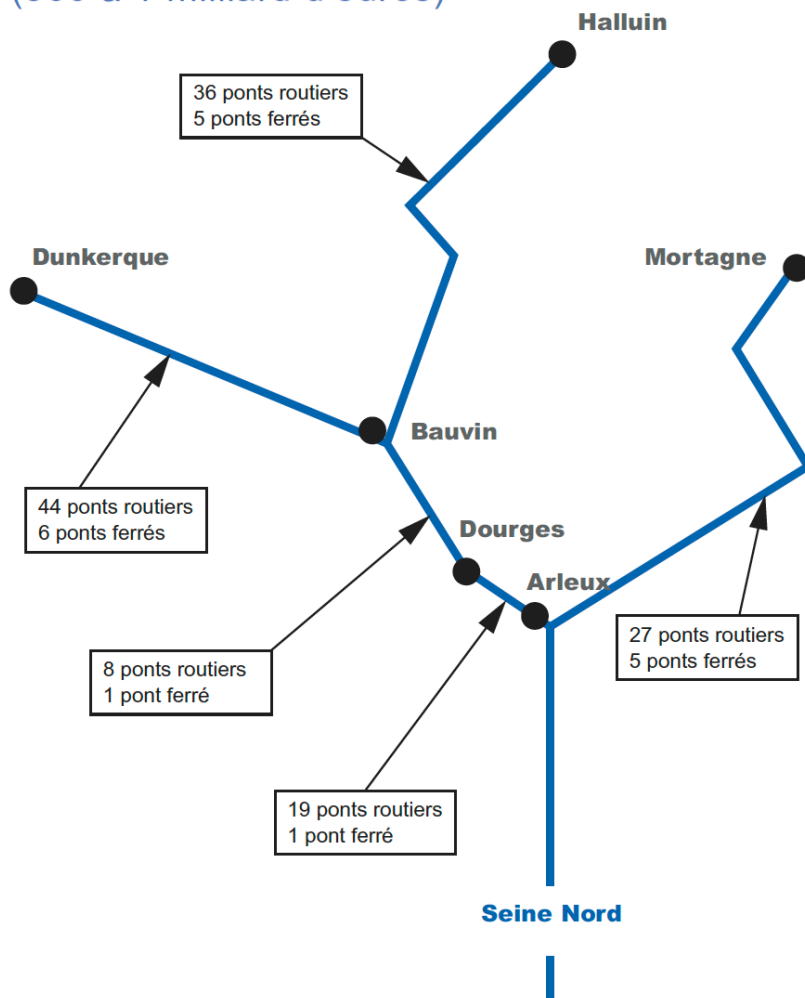
Wat behelsde die Haalbaarheidsstudie dan ? Noch min noch meer of de tweelingkanalen kunnen samengevoegd worden tot een kanaal van 9000 ton en als dat niet kan of het SK kan verdiept en verbreed worden om op te varen met schepen tot 4500 ton geladen met drie lagen containers. Aanvankelijk sprak men zelfs over vier lagen. Al vlug bleek dat het samenvoegen tot een "Noorderkanaal" niet mogelijk was wegens het grote peilverschil tussen het Leopold- en het Schipdonkkanaal. Ook lopen de twee kanalen slechts zij aan zij tot in Maldegem.

Ondertussen liep in Frankrijk dus een studie over een nieuw te graven Canal Seine Nord welke de Seine moet verbinden met het Schelde-bekken. Een 107km lang kanaal dat van Compiègne naar Cambrai loopt waar het aantakt met de Deûle naar het westen en met de Schelde naar het oosten. Van in het begin is het duidelijk dat men een binnenvaart-verbinding wil tussen Le Havre, Parijs en Duinkerke. Van Seine-Escaut is er nog geen sprake, men heeft het over le Canal Seine-Nord-Europe (CSNE). Waarom -Europe ? Omdat men aldus een binnenlands project een internationale allure geeft waarmee zij beroep kunnen doen op de Europese subsidiepot. Het zijn de Vlamingen die er hier Seine-Schelde van maken en ons Afleidingskanaal omdopen tot Seine-Schelde-West. Zo iets verkoopt goed natuurlijk.

In de aanloop naar die Franse studie publiceert VNF (Voie Navigable de France) in 2005 een interessant artikel met prognoses over het CSNE, door de pers al vlug bestempeld als "un projet Pharaonique" alluderend op het megalomane aspect ervan. Op pagina 15 van het SRAV (Schéma régional d'aménagement de la voie d'eau) lezen we dit :

Il prévoit d'améliorer l'accessibilité à une flotte compétitive (accès des grands rhénans et passage des barges porteconteneurs), en relevant tous les ponts à une hauteur minimum de 5,25 m et en aménageant les "chaînon" manquants pour la connexion aux réseaux fluviaux belge et nord européen.

Estimation pour le relèvement des ponts à 7,00 m sur le réseau à grand gabarit Nord Pas-de-Calais (500 à 1 milliard d'euros)



Vorig schema uit het artikel heeft het over de hypothese dat de bruggen in Noord-Frankrijk allemaal op 7m zouden gebracht worden indien men met drie lagen containers wil varen door het gebied. Het betreft maar eventjes 152 bruggen waarvan 18 spoorwegbruggen. Er lopen twee TGV-lijnen door het gebied en twee autostrades, de A1 en de A25. In 2009 op bezoek bij VNF in Rijsel bevestigt men ons dat daar geen geld voor is en dat men daar in de eerste 50 jaar niet zal aan toekomen, als het er al ooit van komt. Overigens zijn er ten zuiden tussen Compiègne en Gennevilliers op de Oise nog eens 22 bruggen met een doorvaarthoogte van 5,2m.

In Vlaanderen wist men dat maar al te goed.

In Het Nieuwsblad van 21 oktober 1998 staat een artikel over de aanpassing van de Leie voor schepen tot 4400 ton om zo aan te sluiten op het grote Franse Seine-Nord-project. Daarin verklaart Ir. José De Regge het volgende "Het is zinvol een nieuw te bouwen overslagterminal te bouwen ten ZW van Kortrijk. Op die plaats kan het verladen van 3 lagen naar 2 lagen containers plaatsvinden. De schepen kunnen dan verder naar Frankrijk."

Op 01 oktober 2007 stichten Guy Plasschaert, Stefaan Declercq en Luc Lagauw de VZW 't Groot Gedelf. Maatschappelijk doel is kort samengevat het beschermen van het Schipdonk- en het Leopoldkanaal tegen industrialisatie. Reeds na enkele maanden wordt er contact gelegd met het gemeentebestuur van Zomergem waar de burgemeester zich grote zorgen maakt i.v.m de plannen. Al vlug blijkt dat daar al een informele burgerbeweging tegen de verbreding bestaat. Ook in Maldegem vormt zich er een groep burgers die aanbiedt samen te werken met onze VZW. Het wordt een zeer intense periode van studiewerk, contacten leggen, info-avonden organiseren, bezoeken aan politici, aan het parlement, TV-studios, persberichten enz...

Op 21 april 2008 organiseert W&Z een eerste debatavond in Damme-Sijsele. Van die avond onthouden wij één belangrijke uitspraak. Een dame in het publiek vraagt aan dhr Dirk de Fauw, toen voorzitter van het Resoc, of er plannen zijn om langs het Schipdonkkanaal industriegronden te leggen. Zijn eerlijk antwoord is, "toch niet in de eerste 20 jaar maar never say never". Ergens hoorde men al de kassa rinkelen... ofte het primaat van het kapitaal...

Eind april 2008 vinden de eerste Kanaalfeesten plaats. In totaal organiseren wij er 5 in Damme. Onze Oost-Vlaamse vrienden blijven verder doen tot in 2019. De Kanaalfeesten hebben een onverwacht groot succes. In het beste jaar komen er maar liefst 3000 mensen op af. De feesten nemen tegelijk plaats in Oostkerke, Moerkerke, Maldegem en Zomergem. Er worden folders uitgedeeld, petitie-bladen ondertekend, muziek gespeeld, gedronken, gegeten en gedanst. Er wordt vooral gewezen op de unieke nog ongerepte schoonheid van de streek. Een groene long met alleen al in Damme 15.000 volwassen populieren die beschreven worden als de kathedralen van de polders. De twee kanalen beschermen ons al meer dan 170 jaar tegen overstromingen. De boodschap is duidelijk "handen af van onze kanalen".

Op 28 mei 2008 vindt in Brugge de 7de vergadering van de Klankbordgroep plaats. Een bespreking met diverse stakeholders onder voorzitterschap van W&Z. Die dag vraagt dhr Christian Van Lancker, voorzitter van de vereniging van binnenschippers, of men bij de studie rekening houdt met de binnenvaart richting Frankrijk. Het antwoord van het studiebureau is duidelijk : *"Gelet op de beperkte doorvaarthoogte in Frankrijk (5,25m in de toekomst), zal het transport van containers via de binnenvaart in zuidelijke richting niet concurrentieel zijn wegens te hoge kosten. Hetzelfde geldt voor het autotransport."*



Kanaalfeesten Oostkerke Damme

10 juni 2008 wordt voor ons een historische dag, het is de dag van onze eerste hoorzitting in de commissie MOW. 't Groot Gedelf (tGG) heeft met een petitie op enkele maanden tijd meer dan 15000 handtekeningen verzameld (tegen juli 2011 loopt dat op tot 48264). Dit geeft ons het recht om gehoord te worden in het parlement. Er is zoveel volk aanwezig dat de mensen op de grond moeten zitten. Alle kranten hebben een reporter gestuurd alsook de WVL en OVL lokale TV-zenders. Ondergetekende geeft elke volksvertegenwoordiger een vaatje zeezout met de raad dit op te lossen in een glas water, "dan krijgt u een idee hoe het water in het SK straks zal smaken".

Ir. Stefaan Declercq maakt brandhout van de MKBA die aan elkaar lijkt geplakt met spuug en paktouw. Onafhankelijk raadgever ir. Paul Vansteelandt doet hetzelfde met het onderdeel dat handelt over het waterbeheer. Beide heren krijgen een daverend applaus van de aanwezigen waarop voorzitter Jan Peumans zegt dat hij zo iets nog nooit heeft meegemaakt. Verslagen vind u in de archieven van het Vlaams parlement.

Op 16 september 2008 hebben wij een onderhoud met de gouverneurs van West- en Oost-Vlaanderen. Beide heren hebben reserves t.o.v de voorliggende studies maar hebben een opdracht gekregen van minister Hilde Crevits om verslag te geven over de "Gebiedsvisie". Op 18 december 2008 rapporteren de gouverneurs van de provincies haar het volgende :

"omdat er een maatschappelijk probleem is met de geloofwaardigheid van de gebruikte economische kengetallen van de onderzoeken is het aangewezen deze te laten valideren".

Op 26 november 2008 geeft Mathias De Clercq (VLD) een persconferentie in het hol van de leeuw. De huidige burgemeester van Gent is naar de haven van Zeebrugge afgezakt om duidelijk te maken dat hij het SK-project niet ziet zitten. Zijn betoog eindigt met deze woorden :

"Een massale burgerbeweging moet opstaan. Een beweging, over politieke, ideologische (partij)grenzen heen. Een open beweging met als baken een open toekomst. Een beweging die zich manifest verzet tegen een totaal onverantwoorde, onaanvaardbare aanslag op uniek ecologische gebieden. Een beweging die het belang erkent van slimme economische vooruitgang als basis voor welvaart en welzijn. Een brede beweging van mensen die constructief meedenkt aan het vormgeven van een voorspoedige toekomst. Enkel op deze manier kan terdege rekening gehouden worden met economische ontwikkeling, het milieu en de toekomstige generaties."

Er volgt een tweede hoorzitting op 01 april 2009 met VZW 't Groot Gedelf. Die dag spreken ook Professor Patrick Meire, Professor Georges Allaert, dhr Clinckers voor W&Z, en dhr Coens voor de MBZ. In het verslag daarvan lezen wij het volgende :
Wij quoteren dhr Leo Clinckers (W&Z) uit Stuk 2215 :

"Over de bruggenhoogte zijn lange discussies gevoerd met het Kortrijkse stadsbestuur. Uiteindelijk werd besloten ze niet op 5,25 meter te houden zoals in Frankrijk, maar op 7 meter (of beweegbaar indien dat niet mogelijk is), zodat schepen met drie lagen containers kunnen passeren. Twee of drie lagen maakt economisch een groot verschil voor de Vlaamse wereldhavens, naast de effecten op 'modal shift', leefmilieu enzovoort. Het Albertkanaal mikt zelfs op 9,10 meter. De keuze voor 7 meter op onze hoofdassen getuigt van een toekomstgerichte visie."

NIET OP 5,25m ZOALS IN FRANKRIJK. W&Z besliste dus zomaar dat de "Vlaamse Wereldhavens" met drie lagen containers gaan kunnen varen tot aan de Franse grens. En dan lezen wij in de MKBA dat Seine-Schelde-West slechts batig zal zijn mits men met drie lagen containers kan varen en mits (o.a) meenamen van de internationale baten die er dus duidelijk niet gaan zijn want eens over de grens zullen de schepen een laag containers moeten afladen om onderdoor de Franse bruggen te kunnen (wat ir. de Regge al schreef in 10/1998).

Een week later op 09 april 2009 houden de Boerenbond, De Bond Beter Leefmilieu en Natuurpunt een gezamenlijke persconferentie in Maldegem. Dhr Piet Vanthemsche zegt dat een bevaarbaar SK voor de BB een no-go is. De nadelen zijn te groot. Onteigeningen, verzilting, waterproblemen, dat mag men de landbouwers niet aandoen.

Op 14 januari 2010 wordt in de commissie Openbare Werken en Mobiliteit in het Vlaams Parlement gedebatteerd over de AFGEKEURDE Plan-MER. Minister Hilde Crevits wringt zich in alle mogelijk bochten maar kan niet ontkennen dat na twee jaar studeren de conclusie van de Cel-MER is dat het project onvoldoende aandacht heeft besteed aan de gevolgen voor mens en milieu, voor fauna en flora. Terug naar af.

Het gevolg is dat we weer vertrokken zijn voor een rondje studies.

Er wordt een Eco-hydrologische studie besteld die concludeert dat het gevaar op verzilting nogal meevalt. Ter info : het Boudewijnkanaal is nu al bijna 100 % zeewater.

Er wordt een waterbalans besteld waaruit blijkt dat Vlaanderen inderdaad geen verdragen of akkoorden heeft met Frankrijk en dus eigenlijk niet kan garanderen dat we niet gaan geconfronteerd worden met watertekort in de zomer of overstromingen in het natte seizoen. Maar er zal "gemiddeld" wel voldoende water zijn. M.a.w. als er gisteren te weinig water was en er is er morgen te veel dan zal er vandaag gemiddeld wel voldoende zijn. Bovendien werd enkel het Vlaams gedeelte in het pand Schelde-Leie bestudeerd terwijl het water toch niet ophoudt aan de landsgrens en ook niet aan de taalgrens.

Op 01 maart 2012 wordt er een synthese-studie "Hinterland-ontsluiting" voorgesteld door Prof. Eddy Van de Voorde (UA) die tot de conclusie komt dat het SK enkel als alternatief kan overwogen worden wanneer zou blijken dat alle andere verkeersmodi niet voldoende zijn om Zeebrugge te ontsluiten.

In een hoorzitting van 19 april 2012 antwoordt dhr Dirk de Fauw als Resoc-voorzitter het volgende op een vraag van Mevr Valerie Taeldeman van Maldegem.
Stuk (2011-2012)-Nr. X pagina 30.

Mevrouw Valerie Taeldeman wil weten of de andere oplossingen op korte termijn, zoals de opwaardering van het kanaal Brugge-Gent, al besproken zijn door de raad van bestuur van Resoc. Zij doelt meer bepaald op de doortocht door Brugge.

De heer Dirk de Fauw antwoordt dat het Brugse stadsbestuur sinds lange tijd niet wil weten van de aanpassing van de bestaande infrastructuur omdat het vreest dat de verbreding van het Schipdonkkanaal er dan niet komt.

Het Brugs Stadsbestuur gijzelt dus zijn eigen bevolking en houdt het SK achter de hand als pasmunt.

Laat ons nu nog eens terug komen op de eindconclusie van de haalbaarheidsstudie.
Wat lezen we daar over het al dan niet batig zijn van een bevaarbaar SK ?

- Dat er moet gevaren worden met 3 lagen containers.
- Dat men daarvoor 18 bruggen moet vervangen.
- Dat men mikt op 10.000 vaarbewegingen per jaar. Over 300 vaardagen worden dat dus gemiddeld 33 schepen per vaardag.
- Dat men het project begroot op 630 miljoen € met een marge van 20 %. Tal van zeer dure posten worden slechts pro-memorie meegenomen zoals het vervoeren, drogen en bergen van meer dan 1 miljoen m³ vervuild slib, het dwarskanaal in Dudzele enz..
- Dat men rekening houdt met een aanhoudend hoge economische groei.
- Dat men de Internationale baten meeneemt als een baat voor het project.

Aan geen enkele van die voorwaarden kan voldaan worden.
Het Frans CSNE werd begroot op 7 miljard € = 65,4 miljoen €/km.
Het SK zou 14 miljoen €/km mogen kosten.

In Wallonië is men blijkbaar realistischer en publiceert Les Voies Hydrauliques Wallonie een "Etude Environnementale stratégique - Liaison Fluviale à Grand gabarit Seine-Escaut et raccordement sur le territoire Wallon " (Ecorem 09/2010).

*En France : "Relèvement (en cours) à 5,25 m de tirant d'air de tous les ponts du canal de liaison Dunkerque – Escaut / Deûle (46 ponts)". Iets verder lezen we een bevestiging
Rappelons que la France a entrepris le relevage de tous les ponts du réseau de voies navigables à grand gabarit du Nord-Pas de Calais à 5,25 m de hauteur libre.*

Voor Wallonië is het duidelijk, zij gaan hun waterwegen aanpassen tot 5,25m.

Eind 2012 komt er een desastreus rapport van de Franse overheid waarin CSNE op alle punten afgekraakt wordt. François Hollande neemt een politieke beslissing en laat het project herberekenen. Na wat gegoochel komt men tot de conclusie dat het ook kan voor 4,5 miljard € door o.a. de multimodale platformen te schrappen. Alsof men de aanleg van een autostrade berekent zonder op- en afritten.

In de zomer van 2020 verschijnt er een rapport van de Europese Rekenkamer waarin aangekondigde Europese megaprojecten onder de loep worden gelegd. Het verslag dat vooral de financiële kant van de projecten bekijkt heeft ook het CSNE nader bekeken. Dit rapport heeft het niet over de aanslag op de natuur, op de maatschappij, of over het waterbeheer maar kijkt enkel na of men het Europees belastinggeld nuttig zal besteden. De conclusie is negatief. De baten worden overdreven en de kosten worden onderschat.

Is dit van belang voor het Schipdonkkanaal ?



Het SK is een bypass van 45km

Zeker wel want niet voor niets had W&Z het steeds over Seine-Schelde-West.

Een bypass van 45 km die loopt van Zeebrugge tot in Merendree werd met de nodige hybris gepromoveerd tot een aansluiting met een vooralsnog onbestaand Frans kanaal dat, als het er ooit komt, eindigt in Aubencheul-au-bac op 80km van de Belgische grens. Van daar naar Wervik liggen er op de Leie en de Deule 70 bruggen die slechts 5,2m doorvaarthoogte hebben.

Heel deze beknopte historiek kan enkel tot de conclusie leiden dat het compleet onbegrijpelijk is dat iemand er nog maar aan denkt om het Afleidingskanaal van de Leie bevaarbaar te maken en om de bruggen op de N49 boven het Schipdonkkanaal 3 meter hoger te leggen. Hoog genoeg om nooit onder te varen noch met een, twee of drie lagen containers.

Tijdens een onderhoud op 6 januari 2021 met het kabinet MOW had men het o.a. over een beschermde meervleermuis die liever onder een brug van 7m vliegt dan onder een lagere. Die vleermuis woont daar al decennia en heeft van de huidige brughoogte blijkbaar geen last. Om haar te beschermen is het beter om de brug te laten liggen zoals ze nu ligt. Ook had men het over uitzonderlijk vervoer dat niet over de huidige bruggen kan. Daarvoor hoeft men de bruggen toch niet te verhogen want dat is dan inderdaad ook zeer uitzonderlijk zoals de naam zelf zegt.

Behalve deze ene brug liggen er tussen Oostkerke en Schipdonk (Merendree) trouwens nog eens 17 bruggen die moeten of verhoogd of opendraaiend gemaakt worden.

Op de website van DVW lezen wij dat het tot haar taak behoort om ons te beschermen tegen overstromingen en watertekorten.

DVW is een overheidsbedrijf van openbaar nut. Bijgevolg heeft de burger recht op inspraak in welke beslissing dan ook. Kan een overheidsbedrijf het maken om haar burgers 45 jaar lang te gijzelen met een reservatie-strook die de sociale, natuurlijke en toeristische ontwikkeling blokkeert voor een plan dat nooit zal uitgevoerd worden ?

Wat zouden de gevolgen zijn wanneer het Afleidingskanaal omgebouwd wordt tot een industrieel binnenvaart-kanaal.

In de eerste plaats wordt het een Ecologische ramp :

- Er moeten miljoenen m³ aarde en vervuild slib weggevoerd en eerst gedroogd worden vooraleer men het ergens kan opslaan. Niemand weet waar men dat kan storten.
- Tienduizenden volwassen populieren en kastanjes moeten omgehakt worden.
- Wat nu een groen long is over een afstand van 45km wordt om zeep geholpen.
- 45 km licht-polutie door kanaal-verlichting.
- Verspreiding van fijn stof door binnenschepen die nog op fossiele brandstof varen.
- Geen respect voor vogelrichtlijn en habitat-gebied.
- Vernietiging van 450 Ha landbouwgrond.

Waterhuishouding :

In droge periodes staat er minder dan 1,8m water in het kanaal wat er toe zal leiden dat bij versassing duizenden m³ zeewater van uit het Boudewijnkanaal naar het S.kanaal stromen. In natte periodes stelt men vast dat bij lozing (2x per dag) het kanaal onbevaarbaar wordt door de snelheid van het afgevoerde water naar zee. De nautische bevaarbaarheid voor binnenvaart is 0,5m/sec. wat op het S.kanaal tijdens lozing met gemak overschreden wordt.

Een bevaarbaar SK werkt verzilting in de hand. De sluis in Dudzele zal geen verloop hebben waardoor het zoute water uit het Boudewijn-kanaal zich onvermijdelijk mengt met het zoete water uit het SK. De basismilieu-kwaliteitsnorm voor oppervlaktewater is 200 mg chloride per liter. Op dit moment worden er in het BK waarden gehaald tot 25.000 mg per liter. De Vlarem-wetgeving wordt dus met de voeten getreden en het project brengt de volksgezondheid in gevaar.



De afwateringsfunctie komt in gevaar. Bij eb vloeit 500.000 m³ (en meer) zoet water per uur naar zee afhankelijk van de weersomstandigheden. Het peil kan in 6 uren dalen/stijgen van 4-5m tot 2-3m . Wanneer er grote schepen 3,5m diep in het water liggen kan het kanaal niet meer gravitair geloosd worden en zal men beroep moeten doen op zware pompen. W&Z had het over pompen met een debiet van 125 m³ per seconde, energieverslindende krachtcentrales. Het niet of minder afvoeren van het water betekent een rechtstreeks overstromingsgevaar voor Gent en voor Brugge.



Stad Damme
@StadDamme



Leopoldsvaart-Noord afgesloten voor alle verkeer (inclusief voetgangers en fietsers) tussen Zelzatebrug en Koolkerkesteenweg door [#dijkbreuk](#). Omrijden via Westkapelle.



Onteigening.

De meer dan 200 gezinnen die in de reservatie-zone wonen hebben afstand moeten doen van meerwaarde-vergoeding bij onteigening. Dat zwaard van Damocles hangt al 45 jaar boven hun hoofd. Is dat nog menselijk ? Is het juridisch te verantwoorden ?

Ook het voorziene dwarskanaal in Dudzele bedreigt een gans wijk van het centrum tot aan de Herdersbrug.

De waarde van de eigendommen in de omgeving van het kanaal (niet enkel in de reservatie-zone) wordt bepaald door zijn ligging, de rust, de natuur.. Een duwvaartkanaal brengt op termijn industriezones met zich mee en we weten maar al te goed hoe verkaveld Vlaanderen er met al zijn gebetonneerde I.Z uit ziet. Naar een I.Z worden banen getrokken om er goederen op en af te voeren, enz.... Betonstop zei u ? De meerwaarde van het wonen in een mooie landelijke omgeving wordt hiermee teniet gedaan.

Wat moet er nu gebeuren ?

Simpel boerenverstand leert ons dat **de reservatie-zone moet afgeschaft worden.**

Dit kan zonder GRUP met één pennenstreek. Enkel omdat de Reservatie-zone er nog steeds ligt is AWV verplicht om de N49 (Knokke-Antw) 3,5 meter hoger te leggen boven de tweelingkanalen. Een enorme nutteloze kost voor iets wat nooit zal gebruikt worden. Er heeft tot nu toe nog nooit een schip onder gevaaren en dat zal in de toekomst ook niet gebeuren.

Wat zijn de voordelen wanneer de reservatie-zone wordt geschrapt ?

- Opwaardering van de eigendommen
- Gemoedsrust voor de eigenaars/bewoners
- Bescherming van Flora en Fauna
- In stand houden van St i l t e g e b i e d
- In stand houden van de A f l e i d i n g s f u n c t i e (slimme monitoring)
- miljarden belastinggeld bespaard
- mogelijkheid om de oorlogsschade aan de siphons te herstellen (herbouwen)
- dat vorige zou kunnen gefinancierd worden met wat men uitspaart door de N49-bridgen niet te verhogen.
- zien of het af te voeren water kan gebruikt worden om drinkbaar water te maken (was ooit een vraag van L. Lippens Knokke)
- zien of het af te voeren water kan gebruikt worden om groene energie te maken
- zien of het water kan gebruikt als buffer om droge seizoenen te overbruggen
- uitwerken van een toeristisch netwerk, waarom er geen nationaal park van maken van de kust tot in Merendree ?

Om af te sluiten verwijs ik naar de wens van dhr Joachim Coens, burgemeester van Damme en in een vorig leven havenvoorzitter maar vandaag voorzitter van CD&V. In zijn kerstmanifest had hij het over "Power to the People". Welnu de People dat zijn bijna 50.000 mensen die een petitie ondertekend hebben omdat ze af willen van de dreiging van een bevaarbaar Schipdonkkanaal, de People wil met rust gelaten worden en genieten van de stilte en het ruisen van de Marilandicas.

Wij hopen dat hiermee rekening gehouden wordt bij het opstellen van het SEMI.

Omdat hier mensen wonen.

Guy Plasschaert
VZW 't Groot Gedelf
Voorzitter

