



socialisten en progressieven anders

SP.A ZEGT NEEN TEGEN VERBREIDING SCHIPDONKKANAAL

De discussie over de verbreding van het Schipdonkkanaal beheerst het debat in het Meetjesland al vele jaren. In deze discussie heeft de **sp.a** steeds een verantwoordelijke en eerlijke houding aangenomen. Na kennis genomen te hebben van vele onderzoeken, na de hoorzittingen in het Vlaamse Parlement en rekening houdend met de economische toestand, stellen Vlaams **sp.a**-Volksvertegenwoordiger Bart Van Malderen en Dominique Buysse (**sp.a**-regiovoorzitter) nu onomwonden dat de verbreding van het Schipdonkkanaal niet aan de orde is.

Gerichte investering zijn in deze barre economische tijden een noodzaak. Daarom stelde de **sp.a** een durfplan op. De investering die in dit durfplan vervat zijn, zullen stuk voor stuk toelaten om een duurzame economie op te bouwen.

Het is daarbij absoluut noodzakelijk dat meer goederen langs het water worden vervoerd. Dit wil niet zeggen dat dit lang eender waar kan. Ook de noodzakelijke investeringen in waterinfrastructuur moeten oordeelkundig afgewogen worden. In het durfplan van de **sp.a** wordt de verbreding van het Schipdonkkanaal als een niet gewenste investering bestempeld.

Eerder was mede na kritische vragen van Bart Van Malderen in het Vlaams Parlement duidelijk geworden dat er zeker geen eensgezindheid bestond over de voorgestelde verbreding.

Ons standpunt wordt ingegeven door de volgende vaststellingen

- Geen enkel onderzoek pleit eenduidig voor de verbreding. Ook de studie die de gouverneurs opstelden blaast warm en koud. Slechts één scenario, met name een beperkte verbreding zou nipt rendabel kunnen zijn, en dan nog onder een aantal voorwaarden. Uit de hoorzitting in het Vlaams Parlement is bovendien gebleken dat deze kosten onderschat worden. De noodzakelijk omgevingswerken die met dergelijke grote infrastructuurwerken gepaard gaan belopen vaak het driedubbele van de initiële bouwkost. Dus ook het beperkte scenario houdt in dit kader moeilijk stand. Dergelijke enorme investering zouden op steviger argumenten moeten kunnen gebaseerd zijn.
- Er is geen geld voor. De kostprijs van de verbreding worden geraamd op € 670 miljoen. De echt vrije investeringsruimte van WNZ bedraagt ongeveer € 40 miljoen. Heel concreet betekent dit dat gedurende 16 jaar geen enkel andere investering op het Vlaamse waterwegennet zou mogelijk zijn. Nog een detail: de verbreding van het Schipdonkkanaal zou ook het aanpassen van 17 bruggen met zich meebrengen. WNZ bouwt/herstelt er nu drie à vier per jaar.
- Het project is niet rendabel. De benaming Seine-Schelde-West suggereert dat de verbreding een link met Frankrijk zou leggen. Dit blijkt niet te kloppen. De bruggen in Frankrijk zijn niet voldoende hoog om de beoogde containerschepen door te laten. Bovendien is Frankrijk nu maar een zeer beperkt afzetgebied voor de haven van Zeebrugge. Een afzetgebied dat nog eens in twee stroombeekens (Seine enerzijds, Maas-Rijn anderzijds) moet opgedeeld worden.

- Er zijn andere prioriteiten. De volgende Vlaamse regering zal keuzes moeten maken. Er staan belangrijks investeringen in de havens op stapel die wel op draagvlak kunnen rekenen: de zeesluizen in Gent, Waaslandhaven en Zeebrugge.

En wat nu ? De studie van professor Allaert bepleit duidelijk andere pistes: estuaire vaart maar ook het spoor zouden een beter alternatief zijn dat het verbrede Schipdonkkanaal. Deze pistes dienen dan ook bij voorkeur bewandeld te worden.

Sint-Laureins,
4 mei 2009.

Namens **sp.a**-Meetjesland (Aalter, Assenede, Eeklo, Kaprijke, Lovendegem, Waarschoot, Maldegem, Knesselare, Sint-Laureins, Zomergem en Zelzate)

Bart Van Malderen
Vlaams **sp.a** -Volksvertegenwoordiger
0486767062

Dominique Buysse
sp.a-regiovoorzitter
0477295163