



Wachten op definitieve versie haalbaarheidsstudie

Debat over verbreding Schipdonkkanaal woedt in alle hevigheid

*"Ondernemers" - VOKA - Oost Vlaanderen
27/8, Juni-Juli 2008*

Is de verbreding van het Schipdonkkanaal om het bevaarbaar te maken voor schepen tot 4500 ton maatschappelijk en economisch haalbaar? Het uitlekken van de voorlopige resultaten van een haalbaarheidsstudie, einde mei, zorgt voor een hoogoplopende controverse tussen voor- en tegenstanders. Vlaams Minister-president Peeters wacht de definitieve versie van de tekst af. In het Meetjesland en rond Damme – het kanaal loopt van Deinze tot Heist – is de tegenstand groot. Via het kanaal wil de haven van Zeebrugge grote duwvaartschepen naar het binneland laten varen. De werken zouden kaderen in een Europees project dat de verbinding Seine-Schelde op Vlaams grondgebied wil opwaarderen.

Het rapport, dat vroegtijdig uitlekte, schat de kostprijs van de verbreding van het Schipdonkkanaal op minimaal 700 miljoen euro. Dit is gevoelig meer dan de eerste schatting van 500 miljoen. Daar waar de twee kanalen parallel lopen, wordt het verwijderen van de middenberm tussen de "Blinker" (Leopoldkanaal) en de "Stinker" (Schipdonkkanaal), als niet haalbaar geacht. Uitgaande van deze kostprijs, wordt gesteld dat een verbreding van het Schipdonkkanaal economisch haalbaar mits voorwaarden in verband met de groei van de haven van Zeebrugge..

Volgens Voka West-Vlaanderen is de verbreding van het Schipdonkkanaal tot 4500 ton alvast haalbaar gezien het groeipotentieel van de Zeebrugse haven. De westelijke voorhaven zal in 2015 naar schatting 5 mio TEU (twintingvoet containers) verwerken, voldoende om het Seine-Schelde-West-project rendabel te maken. Dit project wil het verkeer over de binnenwateren stimuleren.

Voka West-Vlaanderen wijst er op dat vandaag slechts 2% van de goederenstroom naar Zeebrugge via de binnenvaart verloopt. In andere havens is dat 20 tot 30%.

De Vlaamse regering legde de kosten-baten analyse voor aan een klankbordgroep met ondermeer de gouverneur en de burgemeesters van de betrokken gemeenten. Naast de kosten-baten analyse loopt momenteel



ook een MER studie (Milieu Effecten Rapport) die einde dit jaar afgerond wordt. Daarnaast gaan ook stemmen op voor een landschapsstudie. De definitieve beslissing is dan ook niet voor binnenkort.

Het hele dossier wakkert de discussie aan over welke rol Vlaanderen dient te spelen als logistieke regio. Kiezen we voor slimme logistiek waarbij Vlaanderen niet enkel als doorvoerregio fungeert voor containers, maar ook als bewerker van de inhoud van de containers. Een optie die meer economische meerwaarde zou bieden op vlak van werkgelegenheid, zegt Ivan Sabbe (LDD, ex Lidl) in een persmededeling. Hij pleit voor de uitbouw van de estuaire vaart (kustvaart) en het spoorvervoer.

trianval
VZW

Zone 3 - Industriepark Kwatrecht
Biezeweg 8
9230 Wetteren

tel. 09 252 28 69
fax 09 252 44 01

info@trianval.be
www.trianval.be



Uw industrieel toeleverancier voor:

- VERPAKKING ONDER FOLIE
- MANUELE ACTIVITEITEN
- AFDELING VOEDING
- MONTAGE
- HOUTBEWERKING
- WERKEN BIJ DE KLANT

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification

