

Neen aan het Noorderkanaal

De plannen steken opnieuw de kop op voor een Noorderkanaal op het tracé van de het afleidingskanaal van de Leie (de stinker en de blinker) ten noorden van Brugge. Het heet dat de haven van Zeebrugge met zijn groeiende trafiek moet ontsloten worden om via de binnenscheepvaart Gent, Antwerpen en Noord-Frankrijk te bedienen. Het project heeft verschillende namen, maar het komt op hetzelfde neer : Afleidingskanaal, Leopoldkanaal, Schipdonkkanaal, en zelfs het project Seine-Schelde-West. Met dit laatste wordt het grootschalige project bedoeld om de stroomgebieden van Schelde, Leie en Seine met elkaar te verbinden. Maar in essentie gaat het om een kanaal ten noorden van de provincies West- en Oost-Vlaanderen, een Noorderkanaal.

Het Masereelfonds Brugge verzet zich met hand en tand tegen dit plan. De consequenties zijn enorm, de ravage niet te overzien. Men wil immers een kanaal graven voor schepen van 4500 ton, waardoor dit hele landschap wordt opgeofferd : van Ramskapelle, Oostkerke, Damme, Moerkerke tot in Maldegem. Vanaf Maldegem kan het nog twee kanten uit : ofwel op het zuidelijke tracé van de stinker via Eeklo, Zomergem, Lovendegem of de aansluiting met de ringvaart rond Gent. Ofwel op het noordelijke tracé van de blinker via Sint-Laureins, Watervliet, Philippine of de aansluiting met het kanaal Gent-Terneuzen, of zelfs een nieuwe doorsteek naar Gent-Terneuzen.

Wie af en toe wandelt of fietst in deze streek weet wat dit zou betekenen. Le plat pays, zo mooi bezongen door Jacques Brel, het laatste restje open ruimte en idyllisch landschap in het varkendom West-Vlaanderen, moet eraan geloven. Het landelijke Damme van Uilenspiegel en omstreken wordt opgeofferd aan de belangen van de Zeebrugse haven. Er bestaat zo geen kanaal, in heel ons land niet. 4500 ton : dit is een autostrade van wel 10 rijvakken, die de hele streek uiteenscheurt, met een expressweg aan de noord- en zuidkant, met heel wat minder bruggen dan nu die de dorpen met elkaar verbinden, en veel hoger. Het kanaal en de wegen aan beide oevers trekt een lint van 300 tot 400 meter door het bestaande landschap. Brugge, Gent en Antwerpen worden op die manier één havengebied, een soort havengezwell met 3 filialen.

Een hele resem argumenten wordt van stal gehaald om het project te ondersteunen. Schaamteloos wordt het milieu erbij gesleurd : het Noorderkanaal heet een alternatief te zijn voor het vervuilende wegverkeer. Dit is een halve waarheid, zoniet een hele leugen : er bestaan alternatieven zoals het spoor en de estuaire vaart : kustvaarders of zeewaardige binnenschepen die rechtstreeks vanuit Zeebrugge via de kust en de Schelde Gent en Antwerpen kunnen bedienen. Waar wacht men op om hierin te investeren ?

In de transportwereld is het milieu niet van tel. Niets voor niets draaien die firma's zich de hele dag zot om hun goederen via de weg, het spoor, én de binnenvaart bij de klant te krijgen ? Daar is het enige alternatief : zo goedkoop en zo snel mogelijk, via de weg of het spoor of de binnenvaart en liefst allemaal tegelijk. In economische termen is het nooit óf óf, altijd én én. Dit zijn de onverbidelijke wetten van de economische logica en lobby.

Men wil de kiezers paaien - paaien betekent paren in visserstermen -, men wil dus het kiesvolk verneuken met beloftes dat er géén industrieterreinen langs dit toekomstige kunstwerk zullen komen. Forget it : een belofte vandaag is morgen geen cent waard. Eens het hekken van de dam, is er geen houden meer aan. Als het kanaal er komt, kan men de industrialisering niet tegenhouden. Vandaag misschien nog wel, morgen zeker niet. Bovendien zijn sommige gemeenten enkel bereid hun steun te geven aan het plan op voorwaarde dat er industrieterreinen komen.

Ander argument : al die bruggen van Brugge die open en dicht moeten en het verkeer verlammen. Zelfs als het Noorderkanaal er komt zal er nog sloopstrafiek zijn op de brugse ringvaart. Hoe kan men anders Beernem en Aalter bereiken ? En wil men soms de plezierboten rond Brugge verbieden ?

Het is in wezen een conflict tussen economie en ecologie. In wezen gaat het om de vraag welk soort economie we willen, welk milieubeleid en welke levenskwaliteit, over wat verzoenbaar is, en wat niet. Het kanaalplan wordt gesmeed door de havendirectie en economische studiebureau's ver weg van het publiek. Welk standpunt neemt de politieke overheid in : de gemeentebesturen in de getroffen gebieden, de provincies West- en Oost-Vlaanderen, de Vlaamse gemeenschap ? Welk standpunt nemen de politieke mandatarissen uit de verschillende politieke partijen in ? Welk standpunt nemen de kandidaten in die momenteel onze straten versieren ? Burgemeester Moenaert is pro "Noorderkanaal". Na de gemeenteraadsverkiezingen wou hij enkel in zee gaan met die partijen die akkoord gingen met grote economische dossiers als de headquarterszone en het Noorderkanaal. Stemmen de Brugse Sp.a en VLD hiermee in ? Bestaat er een geheim akkoord ? De bevolking heeft het recht om het dossier in al zijn aspecten te kennen. Geen voldongen feiten, er moet een open publiek debat komen.

Filip Delmotte
Voorzitter Masereelfonds Brugge
29 mei 2007