

Is de bouw van een zeesluis te Zeebrugge verantwoord ?

Velen vragen zich af wat er wordt van de geprojecteerde zeesluis te Zeebrugge. Deze sluis die voorzien wordt voor schepen tot 125.000 Ton, heeft in vele middelen tegenstanders niet alleen uit louter technische overwegingen maar eveneens uit financiële, economische, ecologische, praktische en zelfs politieke redenen.

Eén der voornaamste «Contra» is het feit, dat de zeesluis te Zeebrugge, waarvoor men tot 5 km diep in de zee haveninstallaties zou dienen te bouwen om voldoende faciliteiten te kunnen bieden, het regime van het Estuarium van de Schelde zou aantasten. Het water van dit estuarium waarvan men het gebied rekent tot voorbij Zeebrugge, zou door de bouw van de zeedam een veel sneller debiet krijgen en heel wat meer zand meevoeren dat zich dan in het estuarium van de Schelde en in de rivier zou nederzetten. Het diepbaggeren van de Schelde dat nu reeds ontzaglijk veel geld kost, zou ten slotte niet alleen niet meer te dragen zijn, maar zelfs nog moeilijk bij te houden. Het is dus duidelijk dat van Antwerpen uit, hier 'n begrijpelijk protest komt. Ook van Nederlandse zijde gaat men hiermede niet akkoord, gezien het belang van de Westerschelde voor Vlissingen, Terneuzen, enz. De proefnemingen in laboratoria zouden de nefaste invloed van de eventuele bouw van een dam bewezen hebben. Het is dus niet speciaal het scheuren der muren van enkele tientallen huizen die maken voor de realisatie van de 125.000 Ton-sluis. Wat maken enkele tientallen miljoenen op een gezamenlijk bedrag van meer dan 30 miljard voor het project voorzien.

Uit economisch oogpunt bezien, wijzen sommigen ook op de wanverhouding die zou ontstaan tussen de geïnvesteerde miljarden en de oppervlakte aan industriegebieden die zouden kunnen ter beschikking gesteld worden. Het zou inderdaad slechts over 800 tot 1000 hectare maksimum gaan ! Voor een sluis van dergelijke omvang en diepgang is dit totaal onvoldoende en is een zo grote investering niet gerechtvaardigd. Wat de 5 km lange dam in zee betreft, is deze er absoluut noodzakelijk om de grote oceaanscheepen voldoende te beschermen bij hun binnenvaart tegen golfslag, stromingen en getijden.

Ook uit ecologisch en toeristisch belang is men tegen de bouw van de zeesluis en uitbreiding van de noodzakelijke los- en opvanginstallaties. Hier moeten we inderdaad toegeven dat deze mensen niet ten onrechte tegen de bouw van de zeesluis protesteren en dat er zeker heel wat milieuhinder en schade zal ontstaan.

Een ander argument «contra» is het feit dat Zeebrugge over geen hinterland beschikt, dat wil zeggen,

verbindingen die haar een hinterland bezorgen of kunnen bezorgen. Hiervoor zou een diepzee-kanaal dienen aangelegd die minstens tot Antwerpen zou moeten strekken en waar zware lichten en relatieve grote zeeschepen breedte en diepgang genoeg zouden moeten vinden. Een dergelijk kanaal dat praktisch parallel zou lopen met de Westerschelde en niet zodanig

ver van elkaar, is zeker economisch niet verantwoord. De reuzeschepen zijn trouwens de tankers en hiervoor heeft Antwerpen al een pipe-line op Rotterdam gebouwd en ingelegd. Men zou het dus eveneens kunnen doen vanaf Zeebrugge, maar dit is dan terug dubbel gebruik met de bestaande op Rotterdam.

Wat de visserij in het bijzonder betreft, is het duidelijk dat deze zodanig fel zou gehinderd worden door de trafiekuitbouw en omgekeerd dat de trafiek gehinderd zou worden door de vissersvaartuigen, dat dit tenslotte zou leiden tot het afschrijven van Zeebrugge als vissershaven. De stiefmoederlijke behandeling in dit verband vanwege de Brugse magistratuur en Zeebrugse havenautoriteiten die

ook wel een vinger in de pap hebben, bewijst duidelijk dat zijzelf alles op de gigantische uitbouw van de haven zetten, ook al harmonieert dit niet ten beste met de technische, economische, ecologische, toeristische en visserijbelangen. Het is toch overzichtelijk dat de bouw van een grote zeesluis en de hiermede gepaard gaande haven- en opvanginstallaties meer het stokpaardje zijn van de ziekelijke ambitie van sommige kringen dan dat het beantwoordt aan een economische noodzakelijkheid. Daarbij zal dit zo ingrijpende veranderingen in de Noord-Oosthoek van onze provincie teweegbrengen, dat heel wat gevestigde lokale en toeristische nijverheden de strop zullen aangedaan worden. Maar dit bekommert zeker heel weinig bepaalde heren. SPROKKEL

DE STRIJD TEGEN DE POLLUTIE VAN DE KUSTWATEREN

Dit probleem is bij ons veel minder akuta dan bv. in Frankrijk. Dit komt door het feit dat langs onze kust geen bijzondere grote nijverheden liggen die vuiligheid spuiten in de rivieren en kanalen zoals dit wel het geval is langs de franse kust waar enkele giganten van fabrieken, gips- en fosfaatderivaten in grote hoeveelheden in zee laten afvloeien. Vooral de Senneval, de riol van Parijs en van Noord Frankrijk, is één der grootste vervuilers. In vergelijking hiermede is de Schelde een zeer matige vervuiler. Dit neemt echter niet weg, dat ook wij hier maatregelen ter voorkoming moeten vragen opdat we niet zullen moeten gaan protesteren wanneer het kalf praktisch verdronken is. Dat de pollutie grote problemen stelt voor de visserij, is terug in Frankrijk bewezen. Het Centraal bureau van de Visserij heeft nu een lening van nagenoeg 50 duizend fr toegekend aan de kustvissers om hun proces te kunnen voeren tegen één der grootste vervuilers van de streek. Het Visserijinstituut heeft intussen van de regering kunnen bekomen, dat zij in de besprekingen zou betrokken worden met betrekking tot de inplanting van kerncentrales, hetgeen op zekere manier toch reeds een pluspuntje is, waaraan wij hier in België zeker nog niet aan toe zijn. Anderzijds wordt door de techniek van dit Instituut aan het opmaken van een kaart van de franse kust gewerkt, met de preciese aanduiding van de traditionele visserijen, de vangst- en paaiplaatsen, de ligging der oesterparken en andere zeeakten en de zand- en grintwinningsplaatsen.

Dit in kaart brengen, zal een zeer nuttige inlichting daarstellen bij de besprekingen voor toekomstige inplantingen van kerncentrales. Wij van onze kant zijn overtuigd, dat de Belgische regering en de betrokken ministeries er zeker niet aan gedacht hebben onze visserij of het Visserij-instituut in de besprekingen te betrekken voor eventuele

dergelijke inplantingen en dat omgekeerd onze producentenorganisaties hier zelf te weinig aan denken en voor doen.

Dat de pollutie zeer hinderlijk is voor de visserij en aanverwante nijverheden, wordt nog eens bewezen door het feit, dat men in Frankrijk aan de oostertelers voor het verwateren en verzorging van hun oesters speciale waterbakken wenst op te leggen die niet meer door het kustwater onderkomen of gevoed worden. Volgens de oesterkwekers zou dit op een verhoging van de oesterprijs neerkomen van nagenoeg 3,50 B. fr het kilogram en zou de concurrentiepositie van de producenten in gevaar komen.

De oesterkwekers wensen anderzijds niet de kosten te dragen die zouden moeten ten laste komen van de vervuilers en wijzen er op, dat zij niet het slachtoffer wensen te worden van de karrentie van overheidswege voor het uitblijven van de gezondmaking van de wateren van de baai van Arcachon. In deze baai worden zowat 20 miljoen kgr oesters gekweekt verspreid over 8.500 concessies over een uitgestrektheid van 1700 hectaren en voor ongeveer 1700 uitbatingen.

Publiciteit in
HET VISSERIJBLAD
doet Uw
zakencijfer stijgen

Bericht aan
de schippers

HET VISTUIG OP VISSERSVAARTUIGEN EN BESCHERMINGSSTUKKEN

Met verwijzing naar mijn bericht van 14 dezer wordt de aandacht van de schippers gevestigd op het feit dat overeenkomstig bevelingen, uitgevaardigd door de Britse overheden, verbod wordt opgelegd, zowel aan Britse als aan vreemde vissersvaartuigen, binnen de Britse voorbehouden zone, gebruik te maken van om het even welk beschermingsstuk op om het even welke plaats van het vistuig aangebracht.

Dit heeft voor gevolg, wat nu de Belgische vissersvaartuigen betreft, dat de uitoefening inzake beschermingsstukken voorzien bij par. 2 en volgende van het K.B. van 13 januari 1970, houdende maatregelen om de visstand en de schaaldieren- en weekdierenstand in zee te beschermen, niet kunnen worden ingeroepen voor de visserij bedreven binnen de Britse voorbehouden zone (tussen 6 en 12 mijl van de Britse kust). Het liet dus voor de hand dat beschermende netstukken, zeildoek, fietsbanden, spekken, rubberen platen, vellen of om het even welk ander materiaal niet mogen worden bevestigd aan het vistuig aan boord van Belgische vissersvaartuigen die de visserij bedrijven binnen bedoelde zone.

Er kan hier ook geen sprake zijn van discriminatie vermits, zoals reeds gezegd, dit verbod toepasselijk is op iedereen, dus ook op de Britse vissersvaartuigen.

Oostende, 29 mei 1975
De Hooftwaterschout,
O. Vermeulen

DRIE SPAANSE VISSERSVAARTUIGEN OPGEBRACHT

Drie Spaanse vissersvaartuigen die op de ansjovisvangst varen, zijn door de Franse douanevedette opgebracht omdat ze binnen de zeesmijlenzone aan het vissen waren op de kust van het eiland Oleron. De drie Spaanse vissersvaartuigen, de «Siempre-Perales», de «Virgen-de-Dorleta» en de «Agosare», respectievelijk uit Santander, Biskaje en Asturië werden in de kleine Franse vissershaven van Verdon binnengebracht.

De vangst van de drie vaartuigen samen ongeveer één duizend kgr ansjovis, werd aangeslagen en ter plaatse verkocht. Verder wacht de onderscheidelijke rederijen nog een boete. Er waren ook nog andere Spaanse vissersvaartuigen in de illegale visvangst betrokken, maar deze waren niet meer ter plaatse bij de komst van de Franse douanevedette en de identiteit dezer vaartuigen kon niet vastgesteld worden.