

de scheepvaartweg plassendale-duinkerke

ir. C. de la Kethulle de Ryhove,

Direkteur UCB Zandvoorde (Oostende),
Voorzitter van de Kamer van Handel en
Nijverheid van Oostende

ir. R. Simoen,

Hoofdingenieur-Direkteur van het
Ministerie van Openbare Werken,
Dienst der Kust

ir. E. Blomme,

wd. e.a., Ingenieur-Hoofd van Dienst -
Dienst der Kust

A. Inleiding

De scheepvaartweg Plassendale-Duinkerke bestaat uit twee kanalen die via de achterhaven (getijhaven) te Nieuwpoort met elkaar in verbinding staan : het kanaal Plassendale-Nieuwpoort en het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke. Deze kanalen maken deel uit van de kustkanalen die worden beheerd door de Dienst der Kust van het Ministerie van Openbare Werken, Bestuur der Waterwegen.

De functie van het bevaarbaar waterwegennet achter de Kust is dubbel : het verzekeren van de scheepvaart en de waterbeheersing van de poldergebieden die het doorkruist. In sommige gevallen (bijvoorbeeld de rivier de IJzer en de Lovaart) overheerst zelfs de rol van waterafvoerkanaal t.o.v. de scheepvaartweg.

De polders achter de Kust beschikken voor een belangrijk deel over een eigen net van afvoerkanaalen die in de getijhavens rechtstreeks in zee lozen. Toch hebben de bevaarbare waterwegen achter de Kust ook een grote betekenis in de waterbemeesting, hetzij door de gravitaire lozing van beken uit relatief hoog gelegen gebieden, hetzij door overpompingswerken in deze waterwegen uit de laag gelegen polders. Bovendien worden sommige scheepvaartkanalen nog periodisch ingeschakeld als afvoerweg van het water afkomstig uit de binnenlandse rivieren, zoals het kanaal Brugge-Oostende. Het water in deze kanalen wordt in de droge periode ook soms aangewend voor bevoeding van de polders.

Het uitvoeren van kalibreringswerken aan de waterwegen heeft ook een gunstig effect op de waterhuishouding in deze waterlopen. Voor de rivier de IJzer is thans een kalibreringsprogramma in uitvoering dat speciaal bedoeld is voor de sanering van de IJzervlakte die thans nog zeer veel waterzieke gebieden kent.

De natte sekte die met dat doel in deze rivier zal worden verwezenlijkt zal ook voldoende zijn om scheepvaart met 1.350 ton schepen (Europees type) toe te laten tussen Nieuwpoort en de monding van het kanaal Ieper-IJzer.

Voor de algemene verbetering van het scheepvaartnet in ons land bestaat er een nationaal programma.

Voormeld programma voorziet onder meer in de kalibrering voor 2.000 ton scheepvaart op het kanaal Brugge-Oostende. Het vak Plassendale-Oostende (Sas-Slijkens) zal zelfs worden uitgebouwd als een havendok en geïntegreerd worden in de achterhaven van Oostende voor zeescheepvaart tot 6.000 à 7.000 ton.

Het kanaal Plassendale-Nieuwpoort is in het algemeen verbeteringsprogramma opgenomen in de reeks kanalen die op het Europees gabariet (1.350 ton schepen) zullen gekalibreerd worden en het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke is voorzien om op het 600-ton gabariet gebracht te worden.

B. Algemeenheden

De scheepvaartweg Plassendale-Duinkerke is in zijn huidige toestand ingedeeld bij de vaarwegen voor binnenvaartuigen van de klasse I, die aangeduid worden met de algemene benaming 'Spits' (± 300 ton). Er is evenwel lokale diepgangbeperking, waardoor de schepen meestal slechts met beperkte lading het kanaal kunnen bevaren.

Het kanaal *Plassendale-Nieuwpoort* heeft een totale lengte van 21 km. De toegelaten diepgang bedraagt 2 m en de minimale doorvaartbreedte bij de kunstwerken bedraagt overal minstens 6,14 m.

Het kanaal *Nieuwpoort-Duinkerke* heeft een totale lengte van 32 km waarvan 19 km gelegen zijn op Belgisch grondgebied. Het kanaalpeil is 1,50 m lager dan voor het kanaal Plassendale-Nieuwpoort. De doorvaartbreedte bedraagt minstens 5,40 m of 74 cm minder dan op het kanaal Plassendale-Nieuwpoort. In het pand stroomaf Veurne bedraagt de toelaatbare diepgang 1,90 m. Tussen Veurne en de Franse grens is de toelaatbare diepgang 1,80 m.

Op Frans grondgebied was de toelaatbare diepgang tot voor kort tot 1,10 m beperkt over een traject van 2.600 m nabij Zuydcoote. Thans is deze diepgang reeds verhoogd tot 1,60 m en verwacht wordt dat deze begin 1976 eveneens op 1,80 m zal kunnen gebracht worden.

Het kanaal Plassendale-Duinkerke is essentieel een doorvaartkanaal met een afnemend belang. Zo noteerde men in 1968 op een totaal verkeer van 4.477 schepen, slechts 792 geladen schepen met een bestemming gelegen binnen het kanaal. In 1973 telde men slechts 2.352 schepen waarvan 534 geladen schepen met een bestemming binnen het kanaal.

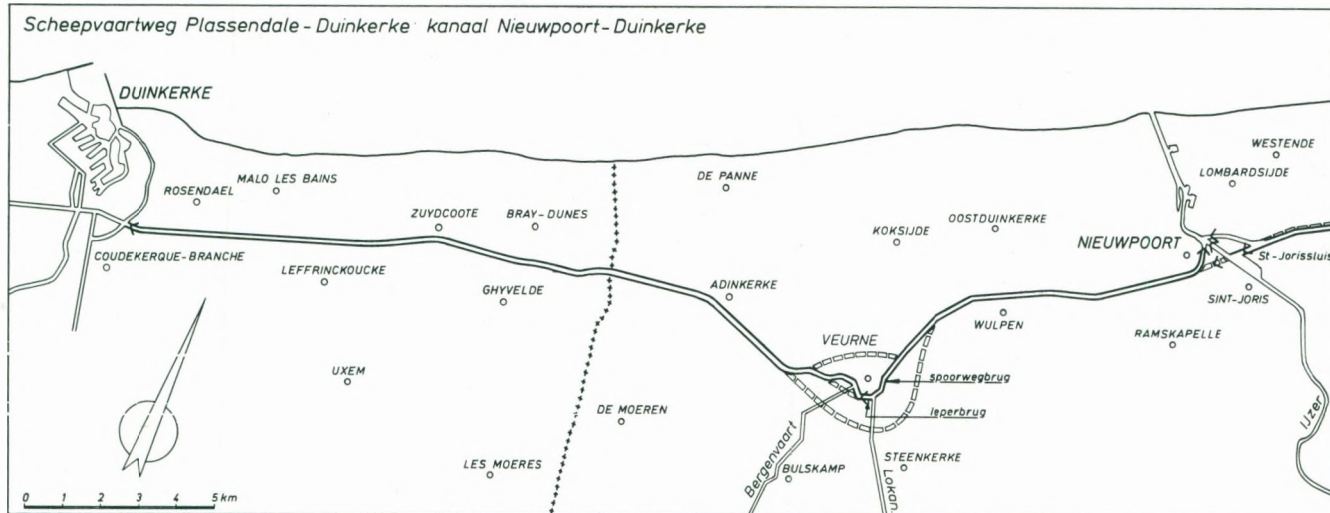
Het afnemend belang van deze scheepvaartweg blijkt zowel uit de totale scheepvaartbeweging, als uit de verhandelde goederen in de havens en uit de scheepvaartbeweging aan de grens.

C. Historiek

Tot in het begin van de 17de eeuw was alle aandacht van Brugge, voor wat het maritiem verkeer betreft gericht op Damme en Sluis. Het scheepsverkeer tussen Brugge en de steden aan de Westkust van Vlaanderen zoals Nieuwpoort, Veurne en Duinkerke was tot dan toe onbelangrijk gebleven. Het geschiedde sinds onheuglijke tijden langs waterlopen die op verschillende tijdstippen gegraven werden en overigens meer voor de waterbemeesting dan voor de scheepvaart bedoeld waren.

Nadat het Zwin in zoverre verzand was dat de haven van Sluis nog weinig betekenis had en Sluis bovendien nog onder Hollandse heerschappij was gevallen, zocht Brugge naar een nieuwe scheepvaartweg naar de zee. De keuze

Scheepvaartweg Plassendale - Duinkerke: kanaal Nieuwpoort - Duinkerke



viel op Oostende en er werd in de richting van Oostende een nieuw kanaal gegraven tot aan de sluis van Plassendale. De verbinding naar de zee geschiedde dan verder langs het bestaande krekensysteem dat onderhevig was aan de tijsschommelingen. Deze scheepvaartweg kende weinig succes gezien de verbinding tussen Plassendale en de haven van Oostende te veel moeilijkheden bood.

In die tijd kende de haven van Duinkerke een zekere bloei. Zo kwam het dat Brugge uiteindelijk zijn blikken liet vallen op deze haven temeer dat de havengeul van Nieuwpoort praktisch volledig verzand was.

De steden Brugge, Veurne en Duinkerke richtten een gezamenlijk verzoek tot de Aartschertogen Albrecht en Isabelle, teneinde toelating te bekomen om op eigen kosten de scheepvaartweg Plassendale-Duinkerke te mogen uitbouwen. Deze toelating werd hen verleend in 1611 en bekrachtigd door een besluit van Philips IV in 1638.

De werken werden aangevat in 1611 en beëindigd in 1661. De scheepvaartweg Plassendale-Duinkerke bestond uit twee kanalen die via de havengeul te Nieuwpoort met elkaar in verbinding stonden.

Het eerste kanaal *Plassendale-Nieuwpoort* bestond uit twee panden gescheiden door een sluis te Rattevalle (cfr. Rattevallebrug te Slijpe). Het afwaarts pand tussen Rattevalle en Nieuwpoort werd aangewend voor de gravitaire afvoer van het oppervlaktewater der streek.

Dit pand stond aldus in open verbinding met de afvoersloten van de watering van Vladslo op de linkeroever en van de watering van Camerlinckx op de rechteroever. De beschikbare diepgang in het kanaal Plassendale-Nieuwpoort schommelde fel en bedroeg maximaal 1,30 m. De doorvaartbreedten t.p.v. de kunstwerken bedroeg nauwelijks 3,50 m.

Het kanaal *Nieuwpoort-Duinkerke* daarentegen bestond uit slechts één enkel pand. Het stond eveneens in open verbinding met de waterlopen van het Veurne-Ambachtse. De waterdiepte schommelde er dan ook tussen 1,20 m in de winter en 1 m in de zomer.

Bij de volledige beëindiging der werken in 1661 was de Brugse zeevaart al praktisch volledig afgestemd op Duinkerke, niettegenstaande de ernstige belemmeringen veroorzaakt door de geringe en schommelende diepgang en de beperkte doorvaartbreedten.

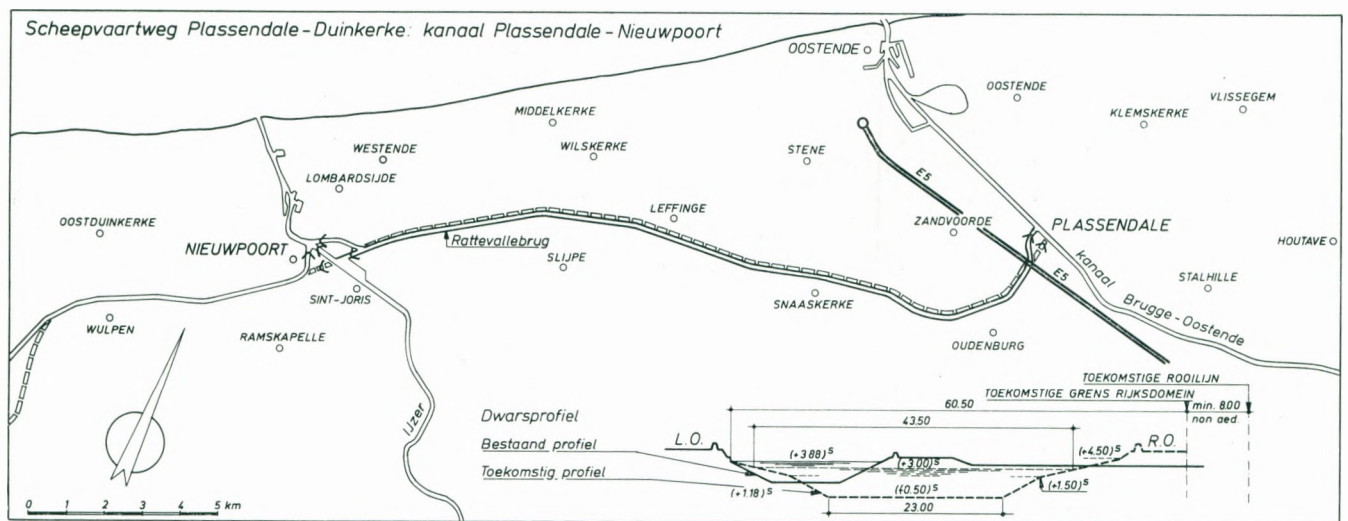
Een nieuwe tegenslag echter voor Brugge toen in 1646 Duinkerke in Franse handen overging. Door de ervaringen geleerd besloten de Bruggelingen hun eigen kanaal naar zee uit te bouwen. Het kanaal Brugge-Plassendale werd toen verbreed, verdiept en doorgetrokken tot in Oostende in de periode 1664-66.

De vrede van Utrecht van 1711 door Engeland aan Frankrijk opgedrongen kelderde de handel van Duinkerke. De toegang tot de haven van Duinkerke werd gedempt en te Zuydcoote werd in de Veurnevaart een dam opgeworpen. Deze dam werd evenwel door het stormtij van 30/12/1720 ernstig beschadigd, waarna hij door de inwoners volledig werd weggegraven. De haven van Duinkerke werd op deze manier opnieuw toegankelijk vanuit België.

De scheepvaartweg Plassendale-Duinkerke kende een grote bloei dank zij de aanvoer van kolen die vanuit Henegouwen via de Schelde en de kanalen Gent-Brugge, Brugge-Oostende en Plassendale-Duinkerke naar de Franse Kust werden aangevoerd. De steeds groter wordende binnenschepen ondervonden ook steeds meer moeilijkheden wegens de geringe diepgang en de geringe doorvaartbreedten aan de kunstwerken. Om het kolen-transport, dat een belangrijke bron van inkomsten betekende voor onze streken, niet te verliezen werd in 1826 besloten de nodige aanpassingswerken uit te voeren. Deze werken beoogden een voldoende breedte voor het kruisen der schepen, een voldoende en vooral konstante diepgang en een grotere doorvaartbreedte aan de kunstwerken.

In het kanaal *Plassendale-Nieuwpoort* werd de Rattevallesluis afgebroken en werden alle bruggen herbouwd; de watering van Vladslo-Ambacht en Camerlinckx werden via een grondduiker onder het kanaal met elkaar in verbinding gebracht en naar de zee geleid. In de achterhaven van Nieuwpoort werd een nieuwe scheepvaartsluis gebouwd. Vanaf de volledige beëindiging der werken in 1846 is het kanaal Plassendale-Nieuwpoort aldus in de eerste plaats een scheepvaartweg geworden.

Na 1661 werden er in het kanaal *Nieuwpoort-Duinkerke* geen noemenswaardige verbeteringswerken ten behoeve van de scheepvaart meer uitgevoerd. In 1819 werd in de achterhaven van Nieuwpoort de nieuwe Veurnesluis gebouwd.



In 1828-30 werd het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke verdiept tot een waterdiepte van 1,75 m (diepgang 1,55 m) en verbreed met het oog op het kruisen van 2 geladen schepen. De vaste bruggen werden vervangen door draaibruggen met een minimum doorvaartbreedte van 5,20 m. Bovendien werd de vaart stroomaf Veurne ingedijkt teneinde het kanaalpeil boven het peil van de omliggende polder te houden. Voor de evacuatie van deze polders werden dan afzonderlijke grachten gegraven.

De werken die aldus in de aanvang van de 19de eeuw werden uitgevoerd hadden tot gevolg dat het kolentransport nog in belang toenam en zelfs opliep tot 70.000 ton per jaar ten tijde van de onafhankelijkheid.

De kanalen Nieuwpoort-Duinkerke en Plassendale-Nieuwpoort die door de provincie van de gemeenten waren overgenomen, werden door de wet van 1/1/1854 onder het beheer van de Staat gesteld.

In 1859 werd het kanaal Plassendale-Nieuwpoort nogmaals verbreed en met 60 cm verdiept; de doorvaartbreedte werd overal op minstens 6 m gebracht.

Bij een Frans-Belgisch overleg te Veurne in 1861 werd besloten aan het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke de nodige kalibreringswerken uit te voeren teneinde zijn gabariet af te stemmen op deze, die door de werken van 1859, werd verwezenlijkt op het kanaal Plassendale-Nieuwpoort. Bovendien werd de bouw van een nieuwe sluis te Veurne, juist stroomop de monding van de Lovaart vooropgezet, teneinde het kanaal te kunnen inschakelen voor de afvoer van het water uit de rivier de IJzer, zonder dat deze bewerking invloed zou hebben op het waterpeil in het pand Veurne-Duinkerke. Op Belgisch grondgebied werden de werken al spoedig aangevat. Op Frans grondgebied werden de werken slechts gedeeltelijk uitgevoerd. Voormelde afspraak werd bekrachtigd door het Frans-Belgisch verdrag van 26 juni 1890 betreffende de regeling der aangelegenheden tot droogmaking van de Frans-Belgische moeren en wateringen, de verbetering van de Bergenvaart en van het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke. Na het uitvoeren van nieuwe verbredings- en verdieplingswerken zoals in 1915, 1933 en 1937 beantwoordde het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke op Belgisch grondgebied aan de voorschriften van de voormelde konventie bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog. Tot op heden is dat nog steeds niet het geval voor wat het kanaal op Frans grondgebied betreft.

D. Betekenis der kanalen als waterweg

Tijdens de ontwikkeling van het kanaal *Plassendale-Nieuwpoort* als scheepvaartweg werd het normaal kanaalpeil geleidelijk verhoogd van het peil der waterlopen, die aanvankelijk in open verbinding stonden met het kanaal, tot het peil van het kanaal Brugge-Oostende. Op deze wijze werd een voldoende diepte voor de scheepvaart bekomen. Het kanaal Plassendale-Nieuwpoort is rechtstreeks ingeschakeld in de waterbeheersing van een gebied met een totale oppervlakte van ca 9.000 ha.

Het peil van het kanaal *Nieuwpoort-Duinkerke* ligt 1,50 m lager dan in het kanaal Plassendale-Nieuwpoort. Dit kanaal ontwaterd een vrij groot gebied waarvan evenwel relatief weinig gronden (slechts 3.000 ha) op Belgisch grondgebied gelegen zijn.

Niettegenstaande door de eeuwen heen inspanningen werden gedaan om het waterpeil in de kanalen op een konstant peil te houden moet nog steeds afgerekend worden met min of meer grote peilschommelingen. In de regenrijke perioden worden er schommelingen veroorzaakt door de lozingen te Nieuwpoort. De scheepvaart heeft dan periodisch af te rekenen met grote stroomsnelheden en te geringe waterdiepten.

In de droge perioden daarentegen daalt het kanaalpeil soms gedurende een min of meer lange tijd onder het normaal kanaalpeil. Deze dalingen zijn het gevolg van waterverlies door het verrassen, het bevoeien der akkerlanden en de verdamping. Deze verliezen kunnen dan niet gecompenseerd worden wegens de onvoldoende wateraanvoer.

Vooral het kanaal Plassendale-Nieuwpoort heeft soms erg te kampen met peilverlagingen gezien zijn klein hydrografisch bekken en zijn hoog waterpeil waardoor bovendien nog veel waterverlies door kwelwerking ontstaat. In principe kunnen deze verliezen gecompenseerd worden door aanvoer van Leiewater via het kanaal Brugge-Oostende. Deze aanvoermogelijkheid is evenwel de laatste jaren verminderd en bovendien is dat aangevoerd water fel bevuild. De Dienst der Kust streeft ernaar om op het einde van het winterseizoen dit kanaal boven het normaal kanaalpeil te houden om zo een zekere waterreserve op te slaan tegen dat de droge zomermaanden aanbreken.

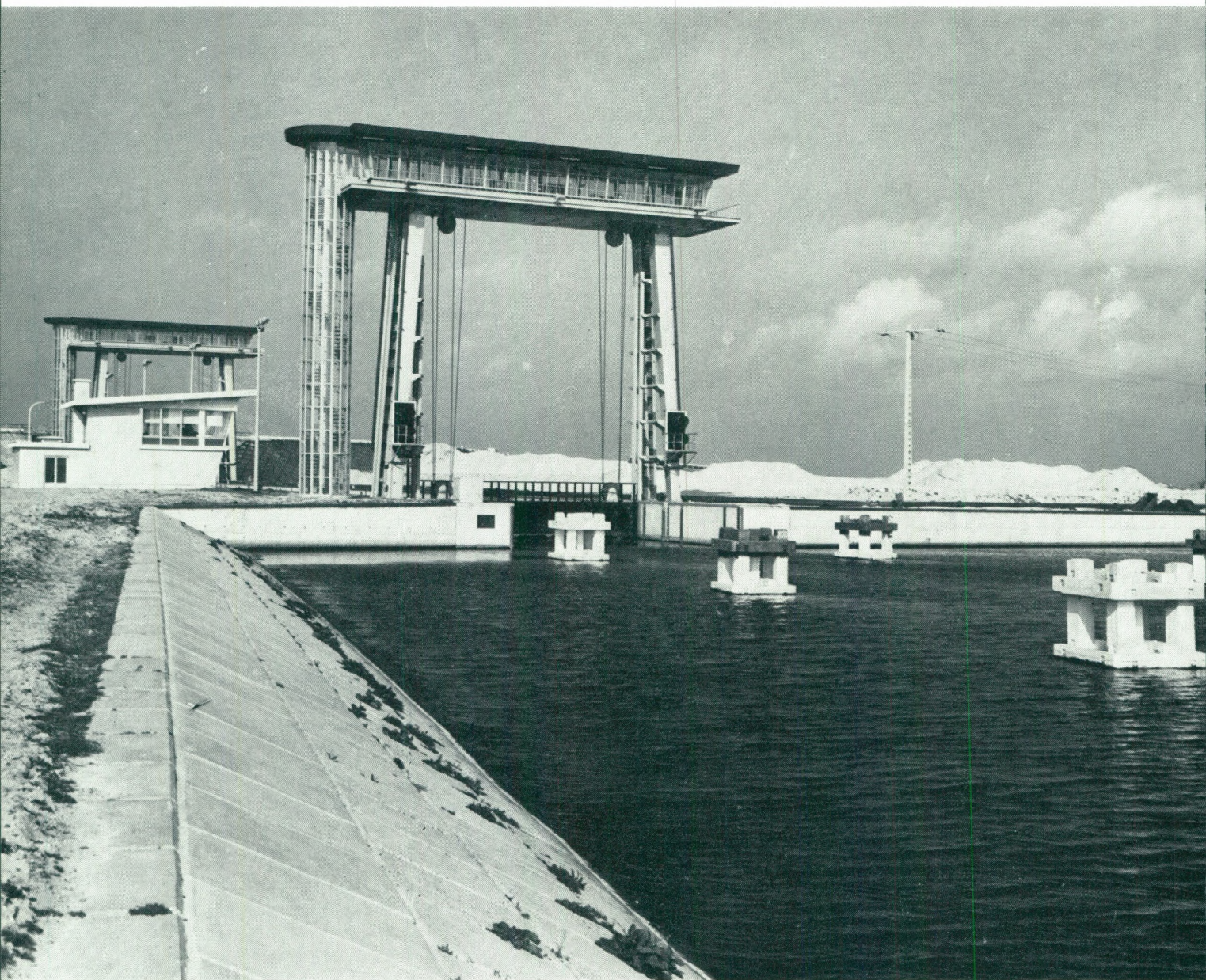


Foto Ministerie Openbare Werken - Verbindingsluis te Nieuwpoort

E. Kalibreringsprogramma

1. Huidige toestand

Op Belgisch grondgebied voldoet de scheepvaartweg Plassendale-Duinkerke aan het gabarriet vereist voor de Vaarwegen voor binnenvaartuigen van klasse I (300 ton-Spits). Zoals hoger uiteengezet ondervond de scheepvaart naar Duinkerke tot voor kort een ernstige belemmering door de aanwezigheid van een ondiep vak in de omgeving van Zuydcoote (nabij l'Usine des Dunes). Praktisch betekent dit dat slechts binnenschepen met een lading tot maximum 150 ton Duinkerke konden bereiken en dat hoofdzakelijk ledige schepen gebruik maakten van de kortere scheepsroute voor de terugreis van Duinkerke. Volle boten waren verplicht de omweg te maken langs de Leie en het kanaal Duinkerke-Valenciennes.

Aan deze ongunstige toestand wordt thans een einde gesteld door de in uitvoering zijnde werken op Frans grondgebied. Deze verbredings- en verdiepingswerken zijn thans reeds in zover gevorderd dat op 26/2/1975 de Franse overheid de toegelaten diepgang in het vak Zuydcoote (Usine des Dunes) - Belgische grens verhoogde van 1,10 m tot 1,60 m.

De vooruitzichten zijn zo dat deze diepgang nog in de loop van 1975 of begin 1976 tot 1,80 m zal kunnen verhoogd worden. Na de uitvoering van deze werken zal ook de Franse overheid dan eindelijk voldaan hebben aan de verplichtingen die zij op zich genomen heeft bij de ondertekening van de Frans-Belgische konventie van 26/6/1890.

Verwacht wordt dat de scheepvaart op de kanalen Nieuwpoort-Duinkerke en Plassendale-Nieuwpoort daardoor een nieuwe bloei zal kennen.

2. Toekomstige kalibrering

De scheepvaartweg Plassendale-Duinkerke staat in verbinding met het kanaal Brugge-Oostende, de haven van Nieuwpoort, de rivier de IJzer, de Lovaart en de haven van Duinkerke.

Gezien het kanaal *Plassendale-Nieuwpoort* gelegen is tussen twee kanalen met een toekomstig gabarriet van respectievelijk 2.000 en 1.350 ton en bovendien de enige verbinding is van de haven van Nieuwpoort met het Belgisch achterland, werd beslist dit kanaal te kalibreren voor schepen van 1.350 ton. Een kalibrering voor 1.350 ton schepen is vooropgesteld door de Europese Konferentie der Ministers van Verkeer in verband met het streven naar homogeniteit van het waterwegennet en van de scheepvaartverbindingen van Europees belang. Volgens het reeds goedgekeurd toekomstig dwarsprofiel zal het kanaal in principe op de noorderoever verbreed worden van ongeveer 20 m tot circa 50 m gemeten aan het huidige normaal kanaalpeil. De waterdiepte zal verhoogd worden van 2,70 m tot 3,50 m. Bovendien is er een verlaging van het normaal kanaalpeil met 88 cm, van (+ 3,88)^S * tot (+ 3,-)^S voorzien. Deze peilverlaging heeft een dubbel voordeel :

(1) Er is minder watervlies uit het kanaal door de kwelwerking t.g.v. het hoogteverschil tussen het waterpeil in het kanaal en in de waterlopen van de omringende terreinen.

(2) Er ontstaat een betere waterafvoer uit de gebieden die gravitair ontwateren in het kanaal langs de Moerdijkvaart en de Oudenburgsevaart (± 7.200 ha).

Benevens de verbreding en de verdieping van het kanaal Plassendale-Nieuwpoort is er ook een tracé-aanpassing voorzien tussen de autosnelweg E5 (Brussel-Oostende) en het kanaal Brugge-Oostende. In dat nieuw tracé is de bouw voorzien van een nieuwe 1.350 ton sluis, die de huidige Plassendalesluis moet vervangen.

De nieuwe St.-Jorissluis te Nieuwpoort verzekert thans reeds de rechtstreekse verbinding met de rivier de IJzer. De inplanting van voornoemde St.-Jorissluis werd zo gekozen dat zij ligt in het gepland verbindingstracé tussen het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke en Plassendale-Nieuwpoort. Door de verwezenlijking van een dergelijke verbinding zal het verkeer op de scheepvaartweg Plassendale-Duinkerke de achterhaven van Nieuwpoort kunnen vermijden. Daar het verrassen dan bovendien onafhankelijk van de getijbeweging in de haven van Nieuwpoort zal kunnen geschieden, zal er nog een belangrijke tijdsinstorting kunnen geboekt worden.

De verwezenlijking van het kalibreringsprogramma m.i.v. de rechtstreekse verbinding met de rivier de IJzer, de nodige onteigeningen, grondwerken, boordvoorzieningen, nieuwe bruggen, grondduikers enz. wordt thans geraamd op 1,3 miljard frank.

In tegenstelling met het kanaal Plassendale-Nieuwpoort bestaan er nog geen concrete plannen voor de kalibrering voor het kanaal *Nieuwpoort-Duinkerke*. Het feit dat deze zaak in gemeen overleg met de Franse overheid moet behandeld worden zal hieraan wel niet vreemd zijn. Zoals overigens kan blijken uit de achterstand van het programma vastgelegd door de Konventie van 1890 bestond er van Franse zijde tot nog toe slechts een matige interesse voor deze scheepvaartweg. Tot nog toe bestond bij het Bestuur der Waterwegen van het Ministerie van Openbare Werken het plan om dit kanaal te kalibreren voor schepen van 600 ton.

Het ziet er evenwel naar uit dat deze kalibrering voor schepen van 600 ton wellicht niet spoedig een realiteit zal worden. Dit moge blijken uit de overweging dat indien de scheepvaart, zoals thans het geval is, betrekkelijk onbelangrijk blijft, de uitvoering van de vooropgezette verbeteringswerken onrendabel zal blijven. Wordt daarentegen de scheepvaart in de toekomst belangrijker, eventueel t.g.v. een mogelijke weerslag van de ontwikkeling van de haven en de industriezone van Duinkerke, dan zullen meer uitgebreide kalibreringswerken wellicht noodzakelijk zijn met het oog op de scheepvaart met schepen van het Europees kaliber van 1.350 ton.

Het tracé van het kanaal in de doortocht te Veurne kan evenwel niet zonder ingrijpende en dure onteigeningen op 1.350 ton gabarriet gebracht worden. In deze veronderstelling is dan ook een nieuw tracé ten zuiden of ten noorden van Veurne te verkiezen. Het kortere noordelijk tracé is op het eerste gezicht te verkiezen. De verwezenlijking ervan is evenwel problematisch gezien de nauwe ruimte tussen de woonkern Veurne en de militaire luchthaven van Koksijde met zijn uitgebreide erfdiensbaarheidszones. Nu de beslissing werd genomen om de autosnelweg Jabbeke-Calais ten zuiden van Veurne aan te leggen, lijkt dan ook het zuidelijk tracé te verkiezen. Dit tracé is evenwel ongeveer 8 km lang, hetzij ongeveer 4 km langer dan het noordelijk tracé.

* Cofa t.o.v. vergelijkingsvlak van de Legerstaf (zg. Stafpeil).



Foto Ministerie Openbare Werken - Verbindingsluis te Nieuwpoort

De uitgave voor de kalibrering van het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke voor 1.350 ton schepen op Belgisch grondgebied is te ramen op 2 miljard fr. met het zuidelijk tracé, en op 1,6 miljard fr. met het noordelijk tracé rond Veurne.

De uitgave voor het op Europees gabariet brengen van de scheepvaartweg Plassendale-Duinkerke op Belgisch grondgebied is aldus op minstens 2,9 miljard fr. te ramen. Verhoudingsgewijs is de uitgave voor kalibrering van het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke op Frans grondgebied op ca. 1 miljard fr. te schatten. De totale uitgave voor de kalibrering van de scheepvaartweg Plassendale-Nieuwpoort is aldus te ramen op 5,5 à 6 miljard fr.

F. Het economisch belang van de normalisering van de scheepvaart tussen Plassendale en Duinkerke

De belangstelling die van Franse, zowel als van Belgische zijde gerezen is betreffende de vaart Duinkerke-Plassendale, is toe te schrijven aan de Permanente Konferentie van de Frans-Belgische Handelskamers.

Het doel ervan is de economische ontwikkeling van de regio's aan weerszijden van de grens te bevorderen in een geest van harmonie en solidariteit.

Een van de belangrijkste punten daarvan was de aanpassing op Frans grondgebied van de diepgang van het kanaal Plassendale-Duinkerke.

Zoals reeds hoger vermeld was de situatie van dit kanaal inderdaad bijna als hopeloos te beschouwen, daar de diepgang vanaf de grens, op een deel van het Frans grondgebied slechts 1,40 m was en plaatselijk zelfs beperkt was tot 1,10 m, zodat het kanaal praktisch onbevaarbaar was tenzij voor ledige schepen.

Op deze ellendige toestand werd herhaaldelijk gewezen en het aksent werd gelegd op de vooraanstaande economische rol van deze waterweg, die de ontwikkeling van de havens van Duinkerke, Oostende en Zeebrugge in de hand kan werken. In de besluiten van het kongres te Belœil, per 18 juni 1973, die vereerd werd met de tegenwoordigheid van Prins Albert en talrijke prominenten, zowel van Franse als van Belgische zijde, werd er nogmaals nadrukkelijk op gewezen.

Aangemoedigd door deze belangstelling, zette de Handelskamer van Oostende kort daarop een economische enquête in met de medewerking van de betrokken milieus van West-Vlaanderen, en de perspectieven ervan waren zo gunstig dat ze in grote mate ertoe hebben bijgedragen de uitvoering van de nodige werken te bekomen.

Van Franse zijde werden de oeververdedigings- en baggerwerken reeds verleden winter aangevat, en in de vergadering van 11 februari 1975 te Duinkerke werd verklaard dat de vaart van Duinkerke de nodige aanpassingswerken onderging om toegankelijk te worden aan schepen met 1,80 m diepgang en de motorschepen van 38,50 m met 250 ton geladen te laten doorvaren. Deze diepgang zal nog einde 1975 of begin 1976 verwezenlijkt worden.

Deze verbetering zal gepaard gaan met een merklijke verhoging van de vervoerde tonnenmaat.

De Belgische nationale statistieken van de binnenscheepvaart van 1968 tot en met 1973, laten toe de evolutie te onderzoeken van de scheepvaart op deze waterweg gedurende deze zes opeenvolgende jaren.

Op te merken valt, eerst en vooral, de overgrote meerderheid ledige schepen die, om verstaanbare redenen, deze weg gebruikten. Van 2.550 schepen in 1968 daalt nochtans dit aantal geleidelijk tot 1.358 schepen in 1973.

Deze vermindering is het gevolg van de industrialisering van Noord-Frankrijk en de uitstekende uitrusting van de haven van Duinkerke, van uit dewelke steeds meer goederen het binnenland ingevoerd worden, zodat de schepen in grotere hoeveelheid geladen, en dus langs een andere waterweg moesten heenvaren.

Het aantal geladen schepen die deze waterweg gebruiken gaat geleidelijk naar beneden, wegens instorting van de dijken op Frans grondgebied, waardoor een vermindering van de toegelaten diepgang van 1,40 m tot 1,10 m in voege kwam.

De tolerantie qua diepgang verschilde van seizoen tot seizoen, en werd bijwijlen tot maximum 1,10 m herleid.

Het aantal geladen schepen zakte aldus van 1.927 eenheden in 1968 tot slechts 994 schepen in 1973. De vervoerde tonnenmaat verminderde in dezelfde verhouding.

Zeer opvallend is ook de gebruikte ruimte der geladen schepen. Zij is in dezelfde periode van 70 % gedaald tot slechts 64 %.

Het is wel opvallend dat menige schepen, hoe oneconomisch het ook weze, liever slechts gedeeltelijk werden geladen, om van de kortere afstand langs deze waterweg te kunnen genieten.

De evolutie in ton/km is sedert de laatste vier jaar tamelijk konstant gebleven, doch is ook met de helft gedaald in de beschouwde periode.

Het is zeer interessant de evolutie te volgen van het grensverkeer.

Het aantal ledige schepen die aanvankelijk vooral naar België terugvaardden daalt zeer sterk van 1.167 eenheden tot 395 eenheden, terwijl in de omgekeerde richting een stijging is van 51 tot 250 eenheden. Alhoewel minder in absolute cijfers is deze tendens zeer kenmerkend.

Een gelijkaardige tegenstelling, alhoewel minder opvallend, betreft de geladen schepen. Zeer sterke daling van geladen schepen in de richting Frankrijk, gepaard met een lichte stijging in de richting België.

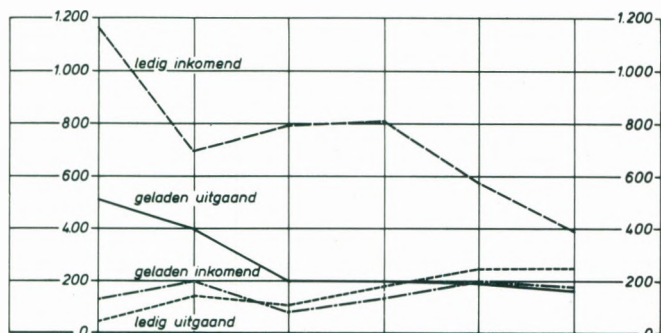
Nog meer opvallend is de vervoerde tonnenmaat. Zeer sterke daling van de in Frankrijk ingevoerde goederen van 78.000 ton tot slechts 24.000 ton, terwijl in dezelfde periode de uit Frankrijk geïmporteerde goederen stegen van 21.000 ton tot 35.000 ton. Sedert het jaar 1971 is er aldus een economisch overwicht in het voordeel van onze burens, daar ze langs deze waterweg meer exporteren dan invoeren.

G. Toekomstperspektieven

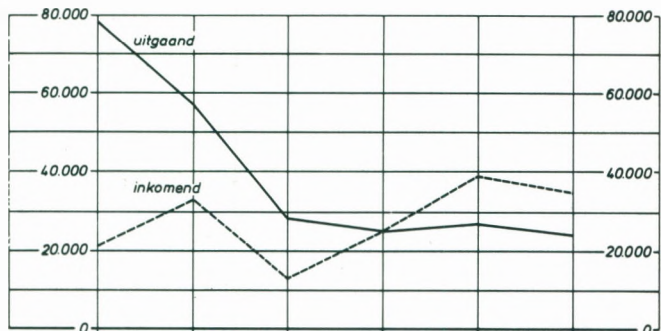
Het is duidelijk de Franse economie die het grootst profijt zal oogsten van de heropleving van het kanaal Plassendale-Duinkerke, gezien zij een nieuwe belangrijke waterweg openstelt voor de uitvoer van goederen uit de havens van Duinkerke en de industriezones van Noord-Frankrijk, maar het zal ten goede komen aan de Europese Gemeenschap, omwille van de vermindering van de vervoerkosten.

Grensoverschrijdend verkeer met Frankrijk

Aantal schepen

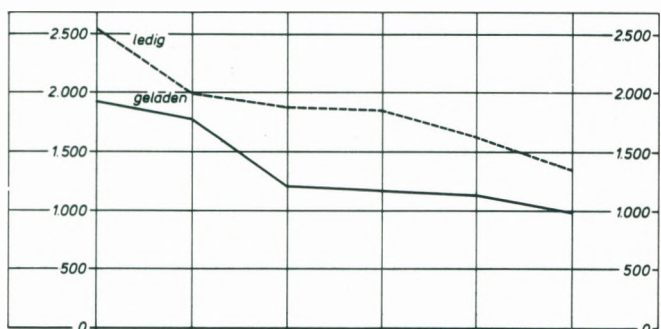


Totale tonnage

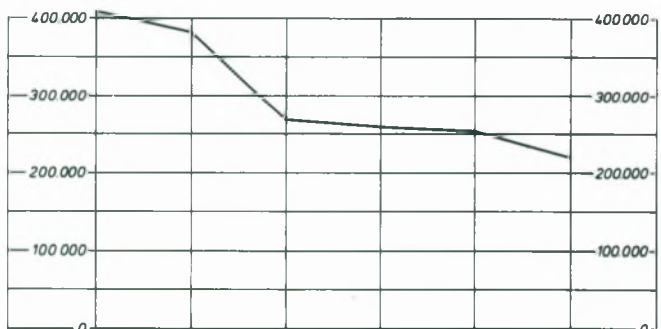


In- en uitvoer door de waterweg

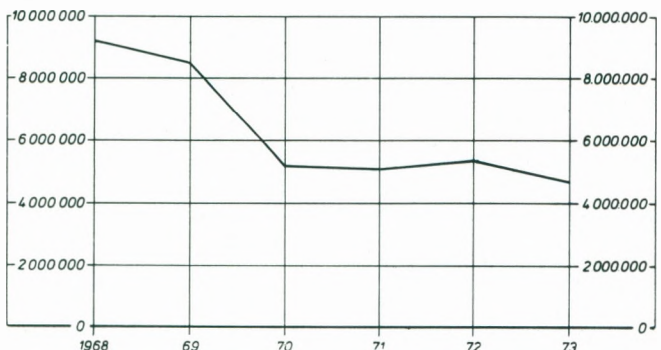
Aantal schepen



Totale tonnage



Ton km



De afstand van Duinkerke naar België, Nederland en Duitsland zal met ongeveer 100 km verkort worden, hetgeen een prijsvermindering van de vervoerkosten zal teweegbrengen van 20 %.

Ter oriëntatie kunnen de volgende afstanden in aanmerking worden genomen :

Oostende-Duinkerke

via Veurne	50 km
via Menen	240 km

Oostende-Douai

via Veurne	160 km
via Menen	170 km
via Bléharies	200 km

Gent-Duinkerke

via Veurne	120 km
via Menen	200 km
via Bléharies	240 km

De belangrijkste trafiekverhogingen zijn te voorzien op de verbinding Gent-Duinkerke, die heel gemakkelijk tot tienmaal de bestaande omvang zouden kunnen bereiken.

Indien men op een minimum rekent van 100 fr. besparing per km voor een Spitsboot van 250 ton en een aantal boten van 3.000 per jaar waarvan \pm 2.000 Duinkerke-Gent zouden varen, dan mag men grosso modo de besparing ramen op 20 miljoen fr. per jaar.

Het staat vast dat alle partijen, bij vertrek Duinkerke en omgeving, met bestemming België, Nederland en Duitsland, over Veurne zullen varen.

De verbinding Brugge-Duinkerke, die thans nog drie dagen vergt, zal in een enkele dag kunnen afgelegd worden.

Een groot voordeel van deze verbinding Brugge-Plassendale-Duinkerke is namelijk dat, gezien haar ligging in de maritieme vlakte er weinig sluizen onderweg zijn, terwijl de doortocht langs Menen (Leie) of Antoing (Schelde), een groot aantal sluizen behelst, waar soms veel tijd verloren gaat.

Ook is het zo dat in perioden van kongestie op Leie en Schelde door langdurige regenval, alsook bij aankomst van grote zeeboten, zowel te Gent als te Antwerpen, een gedeelte der schepen over Veurne zullen varen.

Uit het bovenstaande blijkt voldoende dat na het uitvoeren van de werken op Frans grondgebied de scheepvaart op het kanaal Plassendale-Nieuwpoort-Duinkerke onmiddellijk zal heropleven. Deze nieuwe bloei zal evenwel worden geremd door de beperkte capaciteit van deze scheepvaartweg (binnenvaartuigen van klasse I : Spits).

Gezien de schaalvergroting op het gebied van de binnenvaartuigen is het te vrezen dat binnen afzienbare tijd er een nieuwe stagnatie of zelfs een regressie optreedt. Indien de ontwikkeling van de haven van Duinkerke en van de daarbij gepaard gaande industrie van economisch belang worden voor Vlaanderen zal al spoedig de noodzaak tot kalibrering op Europees gabriet (1.350 ton) van de scheepvaartweg Plassendale-Duinkerke blijken.