

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 616
van **MIEKE SCHAUVLIEGE**
datum: 5 mei 2020

aan **ZUHAL DEMIR**

VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

Schipdonkkanaal - Reservatiestrook (2)

Onder impuls van Joke Schauvliege, voormalig minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, keurde de Vlaamse Regering op 14 december 2018 de startnota 'Reservatiestrook Schipdonkkanaal Oost-Vlaanderen' goed. Van 12 maart tot en met 10 mei 2019 werd een openbaar onderzoek georganiseerd over deze startnota. In het kader van het openbaar onderzoek kwamen er heel wat bezwaren van bewoners, gemeentebesturen, natuur- en milieuverenigingen enzovoort. Ook de Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening - Onroerend Erfgoed (SARO) gaf een ongunstig advies. De raad heeft veel vragen bij de doelstellingen van het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) en dringt aan op een grondige heroverweging van de doelstellingen. Indien wordt geopteerd voor de opmaak van een gewestelijk RUP (GRUP) dringt de raad aan op een volwaardige ruimtelijke afweging met aandacht voor alle ruimtevragers binnen het plangebied.

Op mijn schriftelijke vraag nr. 9 van 11 oktober 2019 antwoordde de minister dat de analyse van het planteam nog niet afgerond werd en dat zij deze analyse wou afwachten alvorens verdere uitspraken te doen over de verdere stappen in dit dossier.

Op schriftelijke vraag nr. 277 van 20 januari 2020 van collega D'Hose antwoordde de minister dat heel wat kanttekeningen geplaatst kunnen worden bij zowel de werkwijze als de plandoelstelling. Zij gaf aan dat het met de startnota opgestarte proces niet zomaar kan worden voortgezet.

De reservatiezone heeft jarenlang tot rechtsonzekerheid geleid voor bewoners, landbouwers, landschap en natuur. De mogelijkheden liggen vandaag op tafel om deze rechtsonzekerheid definitief weg te nemen door:

- een volledige schrapping van de reservatiezone;
- een evenwichtige verschuiving van landbouw- en natuurgebied in een ruimere zone rond het Schipdonkkanaal waarbij globaal de natuur- en landschapskwaliteit in de regio duurzaam versterkt wordt;
- de uitwerking van een toekomstvisie voor het Schipdonkkanaal als basis voor de opmaak van het GRUP.

1. Kan de minister de analyse bezorgen van het planteam van alle binnengekomen opmerkingen, adviezen en bezwaren op de startnota?
2. Is de schrapping van de volledige reservatiezone inderdaad aangewezen om de bewoners en landbouwers eindelijk rechtszekerheid te bieden? Is de minister van plan om deze schrapping in deze legislatuur te realiseren?

3. Zal een verschuiving van landbouw- en natuurgebied in een ruimere zone rond het Schipdonkkanaal de globale natuur- en landschapskwaliteit in de regio inderdaad kunnen versterken?
4. Zal de minister een nieuwe startnota voor de opmaak van een RUP aan de Vlaamse Regering voorleggen? Indien niet, welke stappen zal zij dan wel ondernemen in dit dossier? Wat is de timing?

ANTWOORD

op vraag nr. 616 van 5 mei 2020

van **MIEKE SCHAUVLIEGE**

1. In totaal werden tijdens de participatieperiode over de startnota 95 inspraakreacties ingediend (waaronder 14 adviezen). Hieronder ga ik op hoofdlijnen in op de verschillende adviezen en reacties.

De provincie Oost-Vlaanderen geeft aan dat de startnota nog geen zicht geeft op de impact die de herbestemmingen kunnen teweegbrengen en dat hierover dan ook nog geen standpunt kan worden ingenomen.

De gemeente Maldegem geeft in haar advies aan dat zij voorstander is van de volledige afschaffing van de reservatiestrook van het Schipdonkkanaal en dat ze in de toekomst daar ook voor zal blijven ijveren. Daarnaast dient ook de nabestemming groengebied van de volledige reservatiestrook te worden aangepast, zodat de ongelijkheid tussen het gebied in Oost- en West-Vlaanderen weggewerkt wordt. Hierbij wordt voorgesteld om de betreffende percelen als agrarisch gebied of landschappelijk waardevol agrarisch gebied in te kleuren. Op deze manier wordt geen enkele eigenaar bevoordeeld (door het creëren van bijvoorbeeld bouwgrond) of benadeeld (door het groengebied niet om te zetten). Woningen die nu gelegen zijn in de nabestemming groengebied, maar door de aanpassing in (landschappelijk waardevol) agrarisch gebied komen te liggen, zullen nog steeds als zonevreemd worden beschouwd, maar hebben op basis van de VCRO op dit ogenblik voldoende mogelijkheden om te verbouwen. Ter hoogte van Raverschoot, Oosteindeken, Prins-Boudewijnlaan voorziet het gewestplan nog steeds een rechtstrekking van het Schipdonkkanaal. Het tussengebied ten opzichte van het huidige Schipdonkkanaal is als groengebied ingekleurd. Ook dit moet volgens Maldegem minstens als agrarisch gebied worden ingekleurd.

Het stadsbestuur van Deinze geeft in haar advies aan dat slechts een zeer beperkt gedeelte van het grondgebied binnen de perimeter van het GRUP valt en geeft gunstig advies.

Het college van Lievegem betreurt in haar advies dat het GRUP geen uitspraak doet over het opheffen of het verder versmallen van de reservatiestrook. Het college vraagt met aandrang om over te gaan tot de volledige schrapping van de reservatiestrook langs het Schipdonkkanaal. De bestemmingswijzigingen moeten rekening houden met de onmiddellijke omgeving en de vergunde toestand op de percelen. De ruimtelijke draagkracht van de omgeving moet in overweging worden genomen. Het college verleent een principiële ongunstig advies omdat de reservatiestrook niet volledig wordt geschrapt.

De gemeente Sint-Laureins geeft aan dat enkel de eenzijdige omzetting van groengebied naar agrarisch gebied, woongebied of bedrijventerrein wordt vooropgesteld in de startnota. Dit brengt met zich mee dat er nog geen klaarheid is over de mogelijke impact die de herbestemmingen met zich mee kunnen brengen, en dit geldt zowel ten aanzien van de natuurwaarden als ten aanzien van toerisme en recreatie.

De stad Eeklo vraagt:

- de plandoelstelling met betrekking tot het wegwerken van de ongelijkheid met West-Vlaanderen te expliciteren en te onderbouwen;
- de landschappelijke, ecologische en recreatieve functie van het Schipdonkkanaal voorop te stellen;
- een visie op het verlies van bestemd natuurgebied en de compensatie ervan te ontwikkelen;
- bij een herbestemming van de bebouwde ruimte meer rechtszekerheid na te streven, mits het behoud van de landbouwfunctie en waardevolle open ruimte;
- ter hoogte van Veldekens de contour van het plangebied te evalueren.

SARO geeft een ongunstig advies omwille van volgende strategische bemerkingen:

- de raad ondersteunt de bezorgdheid inzake het realiseren van juridische zekerheid ten aanzien van de eigenaars binnen een reservatiestrook. SARO verwijst hieromtrent evenwel naar de generieke bepalingen die (met de codextrein) zijn ingevoerd in de VCRO. Dit heeft geleid tot de opheffing van (delen van) diverse reservatiestroken, ook voor het Schipdonkkanaal. De raad dringt aan op verdere afstemming van voorliggend gewestelijk RUP met de generieke maatregel inzake de opheffing van reservatiestroken.
- Ook verdere afstemming is noodzakelijk met de bepalingen die in de VCRO zijn ingebouwd betreffende het uitwerken van een gedifferentieerd systeem inzake de afstand van meerwaarde.
- Uitgaande van voorgaande bemerkingen heeft de raad veel vragen bij de doelstellingen van voorliggend gewestelijk RUP aangezien een zeer specifieke regeling wordt uitgewerkt voor een deel van de reservatiestroken langs het Schipdonkkanaal. De raad dringt aan op een grondige heroverweging van de doelstellingen van voorliggend gewestelijk RUP.
- Indien alsnog wordt geopteerd voor de opmaak van een gewestelijk RUP dringt de raad aan op een volwaardige ruimtelijke afweging met aandacht voor alle ruimtevragers binnen het plangebied, inclusief natuur, bos en landschap.

De raad wijst tevens op het belang van een volwaardige plan-MER.

Hierbij moet ook vermeld worden dat Boerenbond zich niet akkoord kan verklaren met dit advies. Landelijk Vlaanderen onthoudt zich.

De overige 81 opmerkingen en bezwaren betreffen in hoofdzaak ongunstige standpunten van actiecomités zoals vzw 't Groot Gedelf, vzw 't Schipdonkcomité, de West-Vlaamse Milieufederatie en eigenaars van percelen die binnen de contour van het GRUP vallen.

De opmerkingen en bezwaren hebben betrekking op volgende aspecten:

- De voorgestelde voldoet niet aan de verwachting van een volledige schrapping van de reservatiestrook.
- De Nautische Studie van Waterwegen en Zeekanaal wordt in vraag gesteld op basis van inhoudelijke argumenten.
- In het GRUP worden een beperkt aantal herbestemmingen voorzien. De opzet was om gebouwen die vandaag door de overdruk en de grondkleur te weinig mogelijkheden hadden voor een minimaal comfort, hiertoe mogelijkheden te geven. Dit planopzet leidt om volgende redenen tot grote ontevredenheid:
 - o Er worden te weinig bouwmogelijkheden voorzien en bijkomend leeft ook de vraag om onbebouwde percelen om te zetten naar een andere bestemming zoals woongebied/bedrijventerrein/recreatiegebied.
 - o Het streven naar een gelijkaardige situatie als de situatie van het Schipdonkkanaal in West-Vlaanderen betekent dat het hele gebied moet omgezet worden naar agrarisch gebied.
 - o Nood aan compensatie van groengebieden die nu naar een andere bestemming worden omgezet.

- o Nood aan een evenwichtige verschuiving van landbouw en natuurgebied in een ruim gebied rond het Schipdonkkanaal.
- o Nood aan een totaalvisie (wonen, bedrijvigheid, recreatie, groen en landbouw) voor het Schipdonkkanaal.

2-4. Vooraleer kort in te gaan op uw concrete vragen, verwijs ik graag opnieuw naar de doelstelling van het planinitiatief waar u naar verwijst, nl. het "wegwerken van de ongelijkheid in bestemming tussen het West- en Oost-Vlaamse deel van de reservatiestrook (...) zonder de verdere ontwikkelingsmogelijkheden van het Schipdonkkanaal voor de toekomst te hypothekeren (...)".

Zoals ik in het antwoord op de vraag 277 van collega D'Hose reeds heb gezegd, is het verderzetten van het huidige planproces dan ook niet wenselijk. De talrijke bezwaren en adviezen (zie 1.) geven ook duidelijk aan dat in eerste instantie een definitieve beslissing dient genomen te worden om de reservatiestrook al dan niet te behouden.

Zoals collega-minister Lydia Peeters eerder al heeft geantwoord, wordt nu een in de tijd getrapte strategie gevolgd om verdere beleidskeuzes te maken met betrekking tot de toekomst van het Schipdonkkanaal in relatie tot het verbeteren van de binnenvaartontsluiting voor de haven van Zeebrugge:

- Op korte termijn wordt de bestaande binnenvaartontsluiting verbeterd via het kanaal Gent-Oostende en de doortocht Brugge, met de Steenbruggebrug en de Dampoortsluis als concrete speerpunten.
- Op middellange termijn wordt ingezet op de uitbouw van de mogelijkheden inzake de estuaire vaart.
- Op lange termijn wordt een socio-economisch monitoringsinstrument opgezet teneinde na te gaan wanneer de noodzaak en/of opportuniteit voor de aanleg van een nieuwe klasse verbinding, bijvoorbeeld een verbreding van het Schipdonkkanaal, zich voordoet en onder welke modaliteiten dit dan zou moeten of kunnen gebeuren.

Wat de verbreding van het Schipdonkkanaal betreft, zijn de eerste initiatieven genomen voor de opzet van het beoogde socio-economisch monitoringsinstrument. Een eerste rapport wordt verwacht tegen eind 2020. Op dit moment wordt dit rapport afgewacht vooraleer verdere uitspraken kunnen worden gedaan over het verder verloop van het gewestelijk RUP over het Schipdonkkanaal.