

ingediend op **949** (2021-2022) – Nr. 1
6 oktober 2021 (2021-2022)

Voorstel van resolutie

van Mieke Schauvliege en Jeremie Vaneeckhout

over de onmiddellijke en definitieve opheffing
van de reservatiezone langs het Schipdonkkanaal

TOELICHTING

1. Situering

Het Schipdonkkanaal – de officiële benaming is Afleidingskanaal van de Leie – loopt over een lengte van 56 km vanaf Deinze tot in Zeebrugge, waar het kanaal uitmondt in de zee. Het werd in de periode 1847-1863 gegraven om het water van de Leie, dat vervuild was door de vlasindustrie in de regio rond Kortrijk, niet meer door Gent te laten te stromen, maar af te leiden naar de Noordzee. Zo kwam er ook meer controle over het waterniveau van de Leie en konden overstromingen in Gent vermeden worden. Dat is ook de verklaring van de bijnaam van het kanaal: 'de Stinker'. Het Schipdonkkanaal werd vanaf de wijk Stoktevijver in Zomergem gegraven in de bedding van de Lieve, het middeleeuwse kanaal van Gent naar Damme. Ter hoogte van Eeklo werd ook een aftakking naar het centrum van Eeklo gegraven. De aanleg van het kanaal had dus voornamelijk een waterbeheersingsfunctie, maar heeft toch aanleiding gegeven tot economische ontwikkeling. Die economische ontwikkeling is beperkt in omvang gebleven.

Het kanaal heeft naast een sterke landschappelijke betekenis vandaag ook een toeristisch-recreatieve betekenis als fiets- en wandelroute en als bestemming voor een daguitstap.

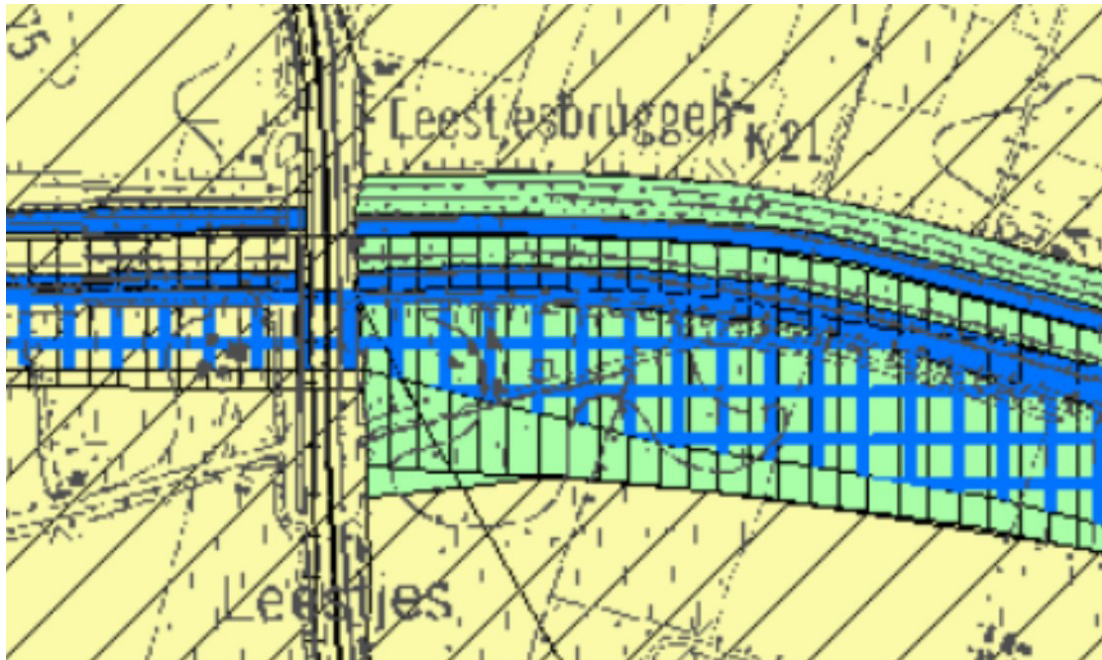
Het deel op het grondgebied Oost-Vlaanderen, vanaf het kanaal Gent-Oostende (gehucht Schipdonk) tot aan de provinciegrens van West-Vlaanderen, heeft een lengte van 23 km. Het kanaal ligt in Oost-Vlaanderen op het grondgebied van de gemeenten Eeklo, Maldegem, Nevele, Sint-Laureins en Zomergem.

Het kanaal is bevaarbaar tussen Schipdonk en de stuw van Balgerhoeke voor schepen van maximaal 300 ton. Er zijn nauwelijks vaaractiviteiten op het kanaal. Voorbij de stuw is het kanaal niet meer bevaarbaar.

2. Reservatiezone langs het Schipdonkkanaal

Bij de opmaak van de gewestplannen werden naast veel van de kanalen reservatiestroken opgenomen. Ook voor het Schipdonkkanaal werd een dergelijke reservatiezone ingetekend. Binnen de grenzen van de provincie Oost-Vlaanderen situeert de reservatiestrook voor het verbreden van het Schipdonkkanaal zich op het grondgebied van vijf gemeenten: Maldegem, Sint-Laureins, Eeklo, Zomergem en Nevele, waar het Schipdonkkanaal het kanaal Brugge-Gent dwarst. In West-Vlaanderen zijn de gemeenten Damme en Brugge betrokken. De reservatiestrook omvat in totaal 1133 ha.

Die reservatiestrook is op de gewestplannen aangeduid voor de mogelijke verbreding van het Schipdonkkanaal. In die reservatiestrook liggen gebouwen, woningen en bedrijven en worden ook andere activiteiten beoefend. De reservatiestrook legt een claim op de ontwikkelingsmogelijkheden van die activiteiten en zorgt voor onzekerheid. Bovendien is de reservatiestrook in Oost-Vlaanderen breder dan die in West-Vlaanderen (zie onderstaande figuur).



Figuur 1: Reservatiestrook verbreding Schipdonkkanaal ter hoogte van de provinciegrens tussen Oost- en West-Vlaanderen

Er is ook een verschil in de onderliggende bestemming tussen Oost- en West-Vlaanderen. In West-Vlaanderen is die onderliggende bestemming van de reservatiestrook landbouwgebied en lokaal ook woongebied, terwijl dat op Oost-Vlaams grondgebied groengebied is. Dat maakt dat de mogelijkheden verschillend zijn: in landbouwgebied kan herbouwd, uitgebreid of verbouwd worden en kunnen functiewijzigingen doorgevoerd worden. In ruimtelijk kwetsbaar gebied (groengebied) zijn alleen instandhoudingswerken en verbouwingen binnen het vergunde volume toegestaan.

In de reservatiestrook voor het Schipdonkkanaal in Oost-Vlaanderen komen 233 constructies voor, 188 daarvan zijn hoofdgebouwen, de rest (45) zijn bijgebouwen. Het grootste deel van de hoofdgebouwen binnen de reservatiestrook zijn woningen (130), bedrijven (19) en landbouwbedrijven (16). Ook 17 bruggen over het kanaal zijn opgenomen in de inventaris. Verder zijn agrarische schuilhokken, stallingen en bergplaatsen (15), restanten van bunkers (7), hobbytuinen met kleine constructies (5) en (oorlogs)monumenten (4) opgenomen.

Er zijn in totaal 188 clusters waarvan het hoofdgebouw in min of meerdere mate getroffen is door de reservatiestrook. Dat betekent ook dat 47 clusters maar beperkt planmatig worden gesneden door die reservatiestrook.

De meeste clusters waarvan het hoofdgebouw wel wordt getroffen, bevinden zich op het grondgebied van Zomergem (77), gevolgd door Maldegem (65), Eeklo (37) en Sint-Laureins (9). Meestal gaat het om gebouwen met een woonfunctie (130). Daarnaast zijn er 16 actieve landbouwbedrijven, 19 andere bedrijven en 5 horecazaken. In de categorie 'overige' gaat het voornamelijk over restanten van bunkers (7) en enkele (oorlogs)monumenten (4).

In West-Vlaanderen liggen er minder constructies in de reservatiezone.

3. Afstand van meerwaarde

De reservatie en de onderliggende bestemming hebben tot gevolg dat in geval van verbouwwerken de regeling over de afstand van meerwaarde van toepassing is. De reservatie houdt immers in dat de gronden in kwestie juridisch gesproken in aanmerking zouden kunnen komen voor de verbreding van het kanaal. De afstand van meerwaarde is bedoeld om de kosten bij een onteigening voor de overheid te beperken. Doordat de regeling decretaal is verankerd, is de overheid verplicht die regeling toe te passen en op te leggen.

Met het wijzigingsdecreet van 8 december 2017 werd er een lichte versoepeling in de regeling over de afstand van meerwaarde aangebracht. Zo zal er in de toekomst bij onteigening alleen rekening kunnen worden gehouden met de meerwaarde die voortvloeit uit handelingen die nodig zijn om gebouwen in goede staat van onderhoud te bewaren.

Maar ook na die beslissing blijven de eigenaars geconfronteerd met grote onzekerheid en blijft de regeling over de afstand van meerwaarde voor de meeste bouwwerken van toepassing. Bovendien blijft onteigening steeds tot de mogelijkheden behoren, waardoor die percelen nagenoeg onverkoopbaar zijn.

4. Gedeeltelijke schrapping van de reservatiezone

In de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening is opgenomen dat de Vlaamse Regering kan bepalen welke reservatiestroken die in overdruk zijn afgebakend in de gewestplannen of algemene plannen van aanleg, opgeheven kunnen worden. Die beslissing kan betrekking hebben op de volledige reservatiestrook of op een deel ervan en moet een cartografische aanduiding bevatten. Na het opheffen van de reservatiestroken die in overdruk zijn afgebakend, blijft de grondkleur van de vigerende plannen van aanleg of van de ruimtelijke uitvoeringsplannen behouden. In december 2018 heeft de Vlaamse Regering 115 ha van de reservatiestrook (in totaal 1133 ha) in Oost-Vlaanderen geschrapt. Bij die beslissing werd de grondkleur in het gewestplan niet gewijzigd.

5. Vraag om duurzame ontsluiting van de haven van Zeebrugge in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bevat concreet de volgende beleidsuitpraak over het Schipdonkkanaal:

“Om in de toekomst een waterweg met een internationale verbindingfunctie tussen de zeehaven en het hoofdwatwegennet mogelijk te maken, worden de volgende drie mogelijke alternatieven gereserveerd:

- 1° de verbetering van het kanaal Gent-Brugge;
- 2° de verbinding tussen Zeebrugge en het kanaal Gent-Terneuzen;
- 3° de uitbouw van de kustvaart op de Scheldemonding.

(...)

Alleen in de mate dat de bestaande inlandse vaarwegen onvoldoende capaciteit en kwaliteit (geringe tonnage) zouden bieden voor het inlands transport, moet de uitbouw van een nieuw kanaal (met name het Schipdonkkanaal) of de modernisering van het bestaande kanaal Gent-Brugge worden overwogen.”

In het Vlaamse regeerakkoord 2019-2024 werd opgenomen dat er bijkomende investeringen worden gedaan om de transportcapaciteit op de Vlaamse binnenwateren te verhogen door onder meer de opwaardering van het kanaal Brugge-Gent en de Brugse Ringvaart, met een vernieuwing van de Steenbruggebrug

en de Dampoortsluis met het oog op schepen tot 2500 ton. Het regeerakkoord wijst ook weer op een verdere uitbouw van de estuaire vaart om de ontsluiting van de haven van Zeebrugge te versterken. Ook in het antwoord op verschillende parlementaire vragen (onder meer *Schriftelijke vragen* VI.Parl. 2019-20, nr. 1144 aan minister Peeters) bevestigt de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken de strategie om in zetten op een verbetering van de bestaande waterwegontsluiting op korte termijn (kanaal Gent-Oostende, doortocht Brugge) en de uitbouw van de mogelijkheden voor de estuaire vaart op middellange termijn.

6. Uitgevoerde studies

De afgelopen 25 jaar werden tal van studies en onderzoeken over de binnenvaartontsluiting van de haven van Zeebrugge uitgevoerd. De gegevens van de voornaamste studies en onderzoeken zijn in het onderstaande schema opgenomen:

Omschrijving	Aanvang	Einde	Kostprijs
Maatschappelijke Impactstudie voor de ontsluiting van de kusthavens	Oktober 1999	Mei 2001	451.277 euro
Haalbaarheidsstudie Seine-Schelde West	Maart 2007	Juni 2008	447.245 euro
Aanvullende studies Seine-Schelde West	Juni 2008	April 2009	320.710 euro
Plan-MER Seine-Schelde West	Oktober 2007	Januari 2010	154.478 euro
Gebiedsvisie Seine-Schelde West	Juni 2008	December 2008	117.720 euro
Ecohydrologische studie	Januari 2008	November 2011	91.463 euro
Waterbalansstudie	Januari 2010	Juli 2012	446.635 euro
Verkeersmanagementstudie Brugge	November 2007	Maart 2008	68.980 euro
Synthesestudie Hinterland-ontsluiting Haven van Zeebrugge	Maart 2011	Februari 2012	Steunpunt Goederenvervoer
Vorbereidende studie doortocht Brugge	September 2014	Januari 2019	2.498.000 euro
Plan-MER doortocht Brugge	Oktober 2015	Augustus 2017	272.672 euro
Project-MER Steenbruggebrug	Oktober 2015	November 2019	140.000 euro
Procedures en ontwerp Steenbruggebrug	December 2019	December 2022	1.800.988 euro

Figuur 2: Overzicht van studies en onderzoeken over de binnenvaartontsluiting van de haven van Zeebrugge (bron: *Schriftelijke vragen* VI.Parl. 2019-20, nr. 1144 aan minister Peeters)

De aanvullende studies voor Seine-Schelde West omvatten de volgende onderdelen: de positionering in het Vlaamse havenbeleid, een gevoeligheidsanalyse van de trafiekprognoses en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), de

effecten van het nulalternatief en de ontwikkelingen in andere modi (spoor, estuair), een nota over de reservatiegebieden, een begeleidende nota bij de voorlopige afbakening en een verkennend onderzoek over de waterbeschikbaarheid en de verziltingsaspecten.

Uit het bovenstaande overzicht blijkt duidelijk dat de ontsluitingsmogelijkheden al jarenlang zeer grondig bestudeerd worden. Alle elementen liggen dan ook op tafel om een beslissing te nemen.

Ondanks de al uitgevoerde studies staat nog een extra studie op de planning, namelijk de opmaak van het socio-economisch monitoringsinstrument (SEMI). In het antwoord op schriftelijke vraag nr. 1144 van 24 juli 2020 omschrijft de minister van Mobiliteit en Openbare Werken het doel van de studie als volgt: "het opzetten van een socio-economisch monitoringsinstrument teneinde op beleidsniveau te kunnen nagaan wanneer de noodzaak en/of opportuniteit voor de aanleg van een nieuwe klasse Vb-verbinding (= verbreding Schipdonkkanaal) zich voordoet en onder welke modaliteiten dit dan zou moeten of kunnen gebeuren". Het bestek voor de studieopdracht wordt momenteel opgemaakt; een studiebudget is momenteel geraamd op 550.000 euro en is opgenomen in de ontwerpbegroting van 2021, voor uitvoering vanaf 2021.

7. De verbreding van het Schipdonkkanaal is onaanvaardbaar

In 2009 werd een MER voor de verbreding van het Schipdonkkanaal opgemaakt. De MER werd afgekeurd. Het afkeuringsverslag was vernietigend: de kritiek sloeg zowel op het gebrek aan informatie (bijvoorbeeld over water, transport en fauna en flora) als op het ontbreken van een alternatievenonderzoek. Sommige van die knelpunten slepen al aan sinds het begin van het project. Die vragen behandelden onder meer het nut en de noodzaak, en moeten in een Europees perspectief worden gevoerd.

Uit de studies blijkt dat er problemen opduiken met de waterhuishouding bij een verbreding van het Schipdonkkanaal. Voornamelijk de verzilting vormt een groot, onoplosbaar probleem als het kanaal zou worden gerealiseerd. Tijdens de voorbije droge jaren werd het duidelijk dat de verziltingsproblematiek veel meer aandacht vergt. Een verbreding van het Schipdonkkanaal zou een zeer grote extra wateraanvoer vergen, terwijl de waterbeschikbaarheid de voorbije jaren al veel te laag was.

De voorbije jaren kon over langere periodes niet voldaan worden aan het bilateraal verdrag dat België en Nederland in 1960 hebben gesloten en dat in 1985 werd aangepast. Daarin wordt de levering van 13 m³/sec (gemeten over een tijdsbestek van twee maanden) zoet water via het kanaal Gent-Terneuzen aan Nederland gegarandeerd. Dat debiet is nodig om het zout water dat bij het schutten van schepen in het kanaal binnendringt, zo veel mogelijk terug te dringen. Dat gebeurt door het zogenaamde spuien bij laagwater in de Westerschelde. Ook een voldoende aanvoer naar de Zeeschelde is noodzakelijk voor de ecologische doelstellingen.

Verder is een voldoende debiet nodig voor de Zeeschelde om de creatie van stagnerende ecologische omstandigheden en slibafzettingen in de Schelde, en moeilijkheden met de trek van de vissen te voorkomen. Het Schelde-estuarium wordt gekenmerkt door een ononderbroken zoet-zoutgradiënt, met zoet water tussen Gent en Temse en op de zijrivieren, licht brak water tussen Temse en Antwerpen en op de Rupel, en brak water tussen Antwerpen en de grens. In het kader van de Europese Habitatrichtlijn werd dat estuarium beschermd. De speciale beschermingszone Schelde- en Durme-estuarium van de Nederlandse grens tot Gent is essentieel voor de instandhouding van verschillende habitattypes (1130,

1310, 1320, 1330, 3270, 6430 en 91E0). Vlaanderen moet dan ook de nodige maatregelen nemen om die habitattypes te behouden en te herstellen.

Een sterke primaire productie is de motor achter het ecosysteem van de Schelde. Dat ecosysteem is – net als voor andere getijdenrivieren zoals de Loire en de Eems – vatbaar voor systeemomslag naar een zogenaamde hypertroebele rivier, waarbij grote hoeveelheden slib zorgen voor een verminderd doordringen van zonlicht, verminderde algengroei en zuurstoftekort. Hoewel de ecologische toestand van het Zeescheldebekken de voorbije decennia spectaculair is verbeterd, neemt de concentratie aan zwevende stoffen de laatste jaren opnieuw zorgwekkend toe. Het ecosysteem komt onder druk te staan door een tekort aan lichtindringing, wat onder meer een groot zuurstoftekort in het water teweegbrengt. Door veranderingen in de verdieping is de Schelde veel gevoeliger geworden voor lage debieten. De hoge gehalten aan zwevende stoffen zijn sterk afhankelijk van het debiet: lage debieten leiden tot hoge concentraties aan zwevende stoffen. Minimaal 16 m³/s voor het zesmaandelijks gemiddeld debiet wordt als streefwaarde naar voren geschoven.

Voor het kanaal Gent-Oostende wordt de minimale waterbehoefte om verzilting in de noordelijke polders tegen te gaan, geschat op 2,3 m³/s.

Concreet betekent dit dat ruim 30 m³/s minimaal nodig is om verzilting in de kustpolders te voorkomen, het unieke ecosysteem van de Zeeschelde te behouden én te voldoen aan het verdrag voor het kanaal Gent-Terneuzen. De voorbije jaren werd meermaals vastgesteld dat die hoeveelheid water niet beschikbaar was.

Bovendien zou de realisatie van het Schipdonkkanaal ook zorgen voor een oprukkende zouttong vanuit het Boudewijnkanaal op de plaats waar de aansluiting met het Schipdonkkanaal gepland wordt. De toenemende verzilting kan ernstige problemen opleveren voor de landbouw en de drinkwatervoorziening.

Dat maakt meteen duidelijk dat er geen water beschikbaar is voor een extra kanaal, dat gepaard zal gaan met een grote behoefte aan extra water.

8. Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Reservatiestrook Schipdonkkanaal Oost-Vlaanderen'

Op 14 december 2018 heeft de Vlaamse Regering de startnota voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) 'Reservatiestrook Schipdonkkanaal Oost-Vlaanderen' goedgekeurd. In die startnota is opgenomen dat de doelstelling van het planinitiatief erin bestaat de ongelijkheid in bestemming tussen het West- en Oost-Vlaamse deel van de reservatiestrook ter hoogte van het Schipdonkkanaal weg te werken, conform de doelstellingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Dat houdt het bieden van juridisch-planologische zekerheid in aan de gebouwen en functies die door de oorspronkelijk op het gewestplan ingetekende reservatiestrook getroffen werden. De plandoelstelling betreft het bestendigen van de bestaande toestand, waarbij meer rechtszekerheid geboden wordt voor de bestaande bebouwing in het gebied, zonder de verdere ontwikkelingsmogelijkheden van het Schipdonkkanaal voor de toekomst te hypothekeren en binnen een ruimtelijke afweging waarbij rekening wordt gehouden met de functies die in de omgeving aanwezig zijn.

In het kader van de adviesprocedure vroegen verschillende gemeenten, waaronder Lievegem en Maldegem, dat werk zou worden gemaakt van een volledige schrapping van de reservatiezone.

De Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed gaf een ongunstig advies. De raad had veel vragen bij de doelstellingen van het GRUP 'Reservatiestrook Schipdonkkanaal Oost-Vlaanderen', aangezien een zeer specifieke

regeling wordt uitgewerkt voor een deel van de reservatiestroken langsheen het Schipdonkkanaal. De raad dringt aan op een grondige heroverweging van de doelstellingen van het GRUP.

De bevoegde Vlaamse minister besliste op basis van die negatieve adviezen het planproces stop te zetten. Tot op heden heeft de Vlaamse Regering nog geen nieuw initiatief genomen.

Mieke SCHAUVLIEGE
Jeremie VANEECKHOUT

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- stelt vast dat:
 - 1° het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, dat sinds 1997 van kracht is, bepaalt dat voor de ontsluiting van de zeehaven van Zeebrugge een keuze gemaakt moet worden tussen het kanaal Gent-Brugge, de estuaire vaart en het Schipdonkkanaal;
 - 2° Vlaanderen werk maakt van een verbreding van het kanaal Gent-Brugge op korte termijn, en van de estuaire vaart op middellange termijn;
 - 3° een aangepast spoorwegnet belangrijk is voor de ontsluiting van de zeehaven;
 - 4° de realisatie van het Schipdonkkanaal niet strookt met een duurzame waterhuishouding en de realisatie in strijd is met de kaderrichtlijn Vlaanderen;
 - 5° al in 2010 een plan-MER over de realisatie van het Schipdonkkanaal afgekeurd werd en er geen signalen zijn dat er elementen zijn die het project nu wel kunnen verantwoorden (MER: milieueffectrapport);
 - 6° door de toenemende waterschaarste ten gevolge van de klimaatverandering er extra maatregelen nodig zijn om het watergebruik te beperken en de droogte en verzilting te voorkomen, terwijl de realisatie van het Schipdonkkanaal net zorgt voor een extra watervraag en een grotere kans op verzilting;
 - 7° de beschikbaarheid van voldoende water het grootste knelpunt is voor de realisatie van het Schipdonkkanaal, terwijl er de voorbije jaren al een groot tekort was aan voldoende water voor voeding van het kanaal Gent-Terneuzen, de Zeeschelde en het kanaal Gent-Brugge;
 - 8° de aanwezigheid van de reservatiezone al jarenlang voor veel rechtsonzekerheid zorgt voor de bewoners langs het kanaal;
 - 9° de realisatie van het Schipdonkkanaal onherstelbare schade zou aanrichten aan een bijzonder ecologisch, toeristisch en historisch waardevol landschap;
 - 10° de lokale overheden en de belangengroepen aandringen op een definitieve oplossing, die bestaat uit de volledige schrapping van de reservatiezone, gecombineerd met een gepaste ruimtelijke bestemming van de gronden langs het Schipdonkkanaal;
- vraagt aan de Vlaamse Regering om:
 - 1° het initiatief te nemen voor de opstart van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) voor de volledige schrapping van de reservatiezone en een passende herbestemming van de gronden in de ruime omgeving van het kanaal;
 - 2° in dat GRUP de landschappelijke, ecologische en recreatieve potenties van het kanaal en het omliggende gebied maximaal te valoriseren;
 - 3° dat GRUP in nauw overleg met de betrokken actoren en lokale besturen vorm te geven.

Mieke SCHAUVLIEGE
Jeremie VANEECKHOUT