

ingediend op **1140** (2021-2022) – Nr. 3
7 maart 2022 (2021-2022)

Verslag

namens de Commissie voor Leefmilieu,
Natuur, Ruimtelijke Ordening en Energie
uitgebracht door Stijn De Roo en Piet De Bruyn

over het voorstel van resolutie

van Bert Maertens, Joke Schauvliege, Stephanie D'Hose,
Kurt De Loor en Maaïke De Vreese

over de verdere nautische ontsluiting van de haven van Zeebrugge en de estuaire vaart

Documenten in het dossier:

- 1140** (2021-2022) – Nr. 1: Voorstel van resolutie
 - Nr. 2: Amendementen
- 949** (2021-2022) – Nr. 1: Voorstel van resolutie
- 1174** (2021-2022) – Nr. 1: Verslag van het verzoekschrift

Samenstelling van de Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening en Energie:

Voorzitter: Gwenny De Vroe.

Vaste leden:

Piet De Bruyn, Inez De Coninck, Andries Gryffroy, Freya Perdaens, Wilfried Vandaele;

Bart Claes, Leo Pieters, Sam Van Rooy;

Stijn De Roo, Tinne Rombouts;

Steven Coenegrachts, Gwenny De Vroe;

Staf Aerts, Mieke Schauvliege;

Bruno Tobback.

Plaatsvervangers:

Annick De Ridder, Marius Meremans, Joris Nachtergaele, Axel Ronse, Nadia Sminate;

Carmen Ryheul, Stefaan Sintobin, Wim Verheyden;

Robrecht Bothuyne, Brecht Warnez;

Bart Tommelein, Bart Van Hulle;

Johan Danen, Chris Steenwegen;

Hannes Anaf.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1.	Toelichtingen.....	4
1.1.	Toelichting bij het voorstel van resolutie van Mieke Schauvliege en Jeremie Vaneeckhout over de onmiddellijke en definitieve opheffing van de reservatiezone langs het Schipdonkkanaal	4
1.2.	Toelichting bij het voorstel van resolutie van Bert Maertens, Joke Schauvliege, Stephanie D'Hose, Kurt De Loor en Maaïke De Vreese over de verdere nautische ontsluiting van de haven van Zeebrugge en de estuaire vaart	5
2.	Bespreking.....	6
3.	Stemming	8
Bijlage: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be		

Op 15 februari besprak de Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening en Energie het voorstel van resolutie van Bert Maertens, Joke Schauvliege, Stephanie D'Hose, Kurt De Loor en Maaïke De Vreese over de verdere nautische ontsluiting van de haven van Zeebrugge en de estuaire vaart (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1140/1) en de amendementen die daarop door Mieke Schauvliege en Jeremie Vaneekhout werden ingediend (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1140/2). Dit initiatief werd in samenhang besproken met het voorstel van resolutie van Mieke Schauvliege en Jeremie Vaneekhout over de onmiddellijke en definitieve opheffing van de reservatiezone langs het Schipdonkkanaal (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 949/1) en het verzoekschrift tot het heropstarten van het GRUP Reservatiestrook Schipdonkkanaal Oost-Vlaanderen (*Parl.St.* VI.Parl. 2020-2021, nr. 1174/1)

De presentatie die door Mieke Schauvliege werd gebruikt bij de toelichting van het voorstel van resolutie van Mieke Schauvliege en Jeremie Vaneekhout over de onmiddellijke en definitieve opheffing van de reservatiezone langs het Schipdonkkanaal is te vinden op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

(Deze commissievergadering werd als videoconferentie georganiseerd.)

1. Toelichtingen

1.1. Toelichting bij het voorstel van resolutie van Mieke Schauvliege en Jeremie Vaneekhout over de onmiddellijke en definitieve opheffing van de reservatiezone langs het Schipdonkkanaal

Mieke Schauvliege wijst er vooraf op dat dit dossier heel wat buurtbewoners beïnvloedt. Met dit voorstel van resolutie wil Groen de schrapping van de reservatiestrook, die al zolang gevraagd wordt, erdoor krijgen. Het Schipdonkkanaal is 56 kilometer lang en vormt een mooie groene waterrijke as door het landschap. Het kanaal is landschappelijk zeer waardevol en heeft heel wat toeristisch-recreatieve kwaliteiten. Het kanaal doorsnijdt het Oost- en West-Vlaamse landschap. Het Oost-Vlaamse deel, waar zich de meeste knelpunten bevinden, is 23 kilometer lang.

Bij de opmaak van de gewestplannen in de jaren 70 zijn er rond enkele kanalen reservatiestroken afgebakend, met de bedoeling ruimte te laten voor een eventuele verbreding, zo ook bij het Schipdonkkanaal. Op de gronden in die reservatiestrook gelden enkele beperkingen aan het eigendomsrecht. Voor wie verbouwingen doet geldt bijvoorbeeld de regel van afstand van meerwaarde, bedoeld om de kosten van de onteigening voor de overheid te beperken. In 2017 werd een lichte versoepeling ingevoerd. Desondanks blijft de claim op de eigendommen heel wat rechtsonzekerheid creëren. Volgens de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening kan een reservatiestrook opgeheven worden. In december 2018 heeft de Vlaamse Regering een klein deel van de reservatiestrook geschrapt, namelijk 115 van de 1133 hectare.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bevat enkele scenario's voor een duurzame ontsluiting van de haven van Zeebrugge en daarin speelt het Schipdonkkanaal een rol. De haalbaarheid van de ontsluiting van de Zeebrugse haven via het Schipdonkkanaal is al vele malen bestudeerd. Alles ligt op tafel om een gegronde beslissing te nemen. Uit die studies en vooral uit het milieueffectrapport van 2009 komt naar voren dat de impact van een verbreding gigantisch is en niet leidt tot een – zoveelste – mogelijke oplossing voor de ontsluiting van de zeehaven van Zeebrugge. Een aantal bezwarende elementen zijn: te weinig water om het kanaal te vullen en bevaarbaar te houden, verzilting, een enorme aantasting van de natuurwaarden, een bedreiging van het Schelde-estuarium en de ecosysteemdiensten van de Schelde, en een enorme beschadiging van het landschap.

In 2018 bracht de Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening - Onroerend Erfgoed een negatief advies uit over een startnota voor een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) gericht op een gedeeltelijke schrapping van de reservatiestroken. Dat planproces is uiteindelijk stopgezet.

Zowat iedereen is het erover eens dat de verbreding van het Schipdonkkanaal niet de oplossing is voor de ontsluiting van Zeebrugge. Het is dus niet meer dan logisch dat de reservatiestroken geschrapt worden. Groen stelt voor om dat te doen met een GRUP, zodat het kan gekoppeld worden aan een duurzame en ruimtelijk vastgelegde visie op het Schipdonkkanaal en omgeving. Volgens het Departement Omgeving duurt de opmaak van een GRUP in het meest gunstige scenario twee jaar. Onmiddellijk starten betekent in het meest optimistische scenario – wat nagenoeg nooit gehaald wordt – een afgewerkt GRUP tegen maart 2024. Wil men dat het nog in deze zittingsperiode afgewerkt wordt, dan is er dus geen tijd te verliezen.

Groen vraagt dan ook in het voorstel van resolutie aan de Vlaamse Regering om het initiatief te nemen voor de onmiddellijke opstart van een GRUP voor de volledige schrapping van de reservatiezone en een passende herbestemming van de gronden in de ruime omgeving van het kanaal. In dat GRUP dient de regering de landschappelijke, ecologische en recreatieve potenties van het kanaal en het omliggende gebied maximaal te valoriseren. Het plan moet in nauw overleg met betrokken actoren en lokale besturen vorm krijgen. De bewoners zitten al lang genoeg in onzekerheid. Groen ziet geen argumenten die de schrapping in de weg staan.

1.2. Toelichting bij het voorstel van resolutie van Bert Maertens, Joke Schauvliege, Stephanie D'Hose, Kurt De Loor en Maaike De Vreese over de verdere nautische ontsluiting van de haven van Zeebrugge en de estuaire vaart

Ook *Bert Maertens* zingt de lof van het Schipdonkkanaal. Het uitgangspunt van zijn voorstel van resolutie is evenwel niet de landschappelijke waarde van het kanaal maar een goede ontsluiting van de haven van Zeebrugge, een motor van de Vlaamse economie en werkgelegenheid. Vijftig jaar geleden werd gedacht het Schipdonkkanaal daarvoor te gebruiken, een idee dat ondertussen verlaten is. Voor de ontsluiting via de binnenvaart zijn er het Kanaal Brugge-Gent en de Brugse Ringvaart, hoewel daar nog wel wat werken nodig zijn. Ook de nieuwe zeesluis in Zeebrugge is nodig. De ontsluiting via de weg kan via de in aanbouw zijnde verbindingsweg Nx, de nieuwe snelweg van Brugge naar Knokke. De indieners vragen aan de Vlaamse Regering om ook nieuwe technologieën te onderzoeken, bijvoorbeeld transport via pijpleidingen.

Het allerbelangrijkste is evenwel de estuaire vaart: versterkte binnenschepen varen tussen zeehavens langs de kusten van de Noordzee, maar ook via de Westerschelde richting het binnenland, via Terneuzen naar de Gentse haven en tot aan de Antwerpse haven. Een deel van de Westerschelde is evenwel Nederlands grondgebied. De estuaire vaart wordt geregeld door internationale maritieme verdragen met normen over de bouw en uitrusting van de schepen, maar ook met regels inzake bemanning en veiligheid. De aangesloten landen kunnen daarvan afwijken in onderling akkoord. Na een Vlaams initiatief is de Nederlandse overheid al enkele keren akkoord gegaan met de versoepeling van de regels. De indieners vinden dat het nog soepeler moet, zonder de veiligheid in het gedrang te brengen. Ze vragen de Vlaamse Regering dan ook met aandrang om onmiddellijk contact op te nemen met de nieuwe Nederlandse Regering, waarvan de spreker, afleidend uit vorige contacten, bereidwilligheid verwacht om in te gaan op de Vlaamse vragen.

Het Schipdonkkanaal is een belangrijke toeristische en ecologische troef. Het kanaal verbreden zou heel wat nadelen hebben. De waterhuishouding valt niet zo te

regelen dat verzilting uitgesloten wordt. Verzilting betekent een aanslag op de natuur- en economische waarde van de gronden. Verbreden voor grotere en hogere schepen is ook een visuele aantasting van het landschap, met een impact op recreatie en toerisme. Bewoners, gebruikers en eigenaars van woningen en gronden op de reservatiestroken leven al jaren in onzekerheid en hebben recht op een snelle oplossing. De indieners willen dat de reservatiestroken geschrapt worden, met daaraan gekoppeld een planningsinitiatief voor een nieuwe bestemming van deze gronden. Zo kan bestemming van de bewoning het potentieel waardeverlies stopzetten. Van heel wat gronden kan de agrarische of natuurbestemming zo bevestigd worden. De indieners willen dit echter pas doen als de Vlaamse Regering sluitende afspraken over de estuaire vaart heeft met de Nederlandse regering. Eventuele kritiek op de voorwaardelijkheid countert hij door te wijzen op het duidelijk engagement van de meerderheidspartijen en Vooruit. Beloftes van de meerderheidspartijen binden ook de Vlaamse Regering en de ministers. Voor het eerst is er een krachtig en breed gedragen signaal voor omwonenden en belanghebbenden dat de reservatiestroken geschrapt zullen worden. Alle indienende partijen zullen er bij de regering op blijven aandringen om er snel werk van te maken.

2. Bespreking

Toen *Stephanie D'Hose* in 2006 medewerker was van de schepen van de Gentse haven Sas van Rouveroi, wees de maatschappelijke kosten-batenanalyse uit dat de verbreding van het Schipdonkkanaal een groot probleem zou betekenen voor de Gentse waterhuishouding. Drie jaar later werd Sas van Rouveroi parlementslid en Stephanie D'Hose zijn parlementaire medewerkster. Toen ijverden ze samen voor de schrapping van de reservatiestroken. Als parlementslid heeft ze veel goesting om het werk van haar politieke vader voort te zetten. Een en ander is evenwel niet zo eenvoudig. Ze heeft begrip voor wie een goede hinterlandverbinding van de Zeebrugse haven bepleit. Het voorstel van resolutie van de meerderheid en Vooruit is dan ook een compromis: eerst een alternatieve ontsluiting en dan de schrapping van de reservatiestroken.

Nu er een nieuwe Nederlandse regering is, zal alles snel gaan: de contacten met Nederland zijn positief, de regering en de minister staan erachter, de teksten liggen klaar, de administraties en de havens staan paraat. Ook benadrukt zij de grote en historische steun voor dit dubbele voorstel: van diverse partijen, maar ook van parlementsliden uit zowel Oost- als West-Vlaanderen. Het geeft geen pas als regering de modal shift te promoten en geen ontsluiting te zoeken van de haven via het water. Zodra er een afsprakenkader met Nederland is, zullen de reservatiestroken geschrapt worden. Kortom, geen stellingenoorlog meer, maar een ontsluiting van de haven gecombineerd met rechtszekerheid voor de omwonenden van het Schipdonkkanaal. De indieners zullen de Vlaamse Regering elke dag aanporren om de onderhandelingen te starten.

Ook *Joke Schauvliege* volgt het dossier al heel lang. De vraag om de reservatiestroken te schrappen, leeft al lang. Er zijn al diverse pogingen toe ondernomen. Het parlement heeft zich er zich zelfs al voor uitgesproken. Toch vorderde een en ander langzaam. Dat kwam onder meer door de tegenstellingen tussen West- en Oost-Vlaanderen. Voor het eerst scharen beide provincies zich achter een voorstel tot schrapping. Ook de Vlaamse Regering is het ermee eens. Ook in het dossier van de estuaire vaart zit beweging. Voor CD&V is het wezenlijk dat er bij de schrapping werk gemaakt wordt van een goede nabestemming zodat er rechtszekerheid is voor wie woont en onderneemt in de reservatiestrook.

Kurt De Loor ziet dit voorstel van resolutie van de meerderheid en Vooruit, dat steun krijgt van West- en Oost-Vlaamse politici, als een belangrijke stap in de deblokkering van dit dossier. De behoeften van de haven worden verzoend met de behoeften van wie rond het Schipdonkkanaal woont of werkt en al decennia op een

oplossing wacht. Het is nu zaak dat de Vlaamse Regering snel de gesprekken start over de estuaire vaart. Voor Vooruit monden die het best uit in een duidelijk afsprakenkader met een timing en het liefst ook met een deadline. Voor een goede ontsluiting zijn daarnaast de nieuwe zeesluis en de werken aan het spoor wezenlijk. In antwoord op het verzoekschrift zegt de Vlaamse Regering toe om snel werk te maken van afspraken over de estuaire vaart. Vooruit vraagt om toch nog enkele versnellingen hoger te schakelen. Kortom, de schrapping van de reservatiestroken is nog nooit zo dichtbij geweest. Vooruit zal dit voorstel van resolutie volmondig steunen.

Stefaan Sintobin is het eens met de uitgangspunten van beide voorstellen van resolutie. De schoonheid van het Schipdonkkanaal, zeker in Oost-Vlaanderen, wordt alom erkend. Een politicus die nu nog voorstelt om het kanaal te verbreden, zal daarvoor electoraal afgestraft worden. Zeker na de fusie met de haven van Antwerpen, is de ontsluiting van Zeebrugge ook via de estuaire vaart nog belangrijker geworden. De gesprekken met de Nederlandse overheid slepen evenwel al enige tijd aan, zonder veel vooruitgang. Ook voor andere ontsluitingsopties, bijvoorbeeld via het spoor of via de binnenvaart, zijn er nog problemen. Heel wat bruggen over de Brugse Ringvaart kunnen bijvoorbeeld niet zomaar aangepast worden aan grotere schepen. De nieuwe zeesluis is al uitgesteld. Dat de Oost- en West-Vlaamse politici het eens geworden zijn over dit dossier, is inderdaad zonder weerga. Het Vlaams Belang zal zich evenwel onthouden bij de stemming over het voorstel van resolutie van de meerderheid en Vooruit omdat die vraagt haar te geloven op haar woord, terwijl een timing en deadline ontbreken. Iedereen weet wat beloftes betekenen in de politiek. Het Vlaams Belang zal zich ook onthouden bij het voorstel van resolutie van Groen. De spreker is het eens met het doel, maar de onmiddellijke schrapping van de stroken is niet de juiste werkwijze.

Mieke Schauvliege is tevreden dat iedereen vindt dat de reservatiestroken van het Schipdonkkanaal moeten verdwijnen. De voorafgaande voorwaarde van een akkoord met Nederland is evenwel problematisch. Voor Groen zijn de belangrijkste ontsluitingsmogelijkheden: spoor, estuaire vaart, pijpleidingen. Er is echter al heel wat estuaire vaart. Uiteraard zijn bijkomende onderhandelingen met Nederland nodig en moeten knelpunten weggewerkt worden. Dat het een aan het andere gekoppeld wordt, zorgt ervoor dat de omwonenden een timing onthouden wordt. De intentie is er, een timing niet. Eigenlijk besliste meerderheid om nu nog niet te beslissen, wat Groen niet oké vindt. Daarom dienden Mieke Schauvliege en Jeremie Vaneeckhout van Groen twee amendementen in: voor de loskoppeling van beide dossiers en voor de invoering van een concrete timing. Een GRUP, voor beide voorstellen van resolutie de beste werkwijze voor de schrapping van de reservatiestroken, vergt zoals gezegd minstens twee jaar. Iets doen voor de verkiezingen van 2024 – deze meerderheid kan geen beloftes doen voor de komende regeerperiode – betekent uiterlijk op 1 maart 2022 starten met de opmaak van een GRUP en tegelijk de onderhandelingen met Nederland aanvatten.

Wie regeringservaring heeft, weet volgens *Bert Maertens* dat compromissen nodig zijn om oplossingen te forceren. Met hun voorstel van resolutie proberen de meerderheidspartijen en Vooruit tegengestelde belangen te verzoenen. Er is niet alleen een tegenstelling tussen Oost- en West-Vlaanderen, maar ook tussen buurtbewoners en natuurliefhebbers en de ondernemers die van de haven leven. Dat er geen problemen zijn met de ontsluiting van de haven, ontkent hij evenwel met kracht. Het klopt dat vervoer via het spoor mogelijk is. Hij nodigt Mieke Schauvliege uit de federale minister van Mobiliteit aan te sporen tot broodnodige investeringen in dat spoor. Voor pijpleidingen is nog veel onderzoek nodig. Het komt erop aan de vrachtwagens, met hun negatieve impact op milieu en doorstroming, zo veel mogelijk te vervangen. Voor de N-VA is de estuaire vaart de prioritaire oplossing. Het klopt dat er al estuaire vaart is, maar die is niet concurrentieel met het weg-

transport. Door de strenge normering is ze niet leefbaar zonder subsidies. Voor de noodzakelijke modal shift, is het dus zaak de normen te versoepelen.

Het eerste amendement van Groen dat de regering vraagt in contact te treden met de Nederlandse regering en met haar een schriftelijk afsprakenkader op te stellen, is overbodig vindt hij, want dat staat al in het voorstel van resolutie. Het tweede amendement dat het geïntegreerde planningsproces moet starten op 1 maart, dus binnen twee weken, is politiek en praktisch onrealistisch. Hij wijst evenwel op de beloftes van de ministers, de regering en de meerderheidspartijen dat de gesprekken met Nederland over de versoepeling niet alleen heel snel zullen starten, maar ook heel snel resultaten zullen opleveren. Daarna zal de minister van Omgeving met veel plezier het planningsproces opstarten. Hij maakt zich sterk dat dat nog tijdens deze regeerperiode gebeuren zal. De meerderheidspartijen zullen de twee amendementen van Groen dan ook niet steunen.

Binnen Groen zijn er geen tegenstellingen, niet tussen provincies, noch over ruimtelijke overwegingen, aldus *Jeremie Vaneeckhout*. De partij is er altijd van overtuigd geweest dat de verbreding van het Schipdonkkanaal zowel vanuit economisch als vanuit ecologisch standpunt geen goede zaak is. Daarbij doet de meerderheid alsof het planningsproces starten de superbelangrijke onderhandelingen over de uitbreiding van de estuaire vaart zou doorkruisen. Het ene aan het andere koppelen, is tijdsverlies waarvan vooral de omgeving van het Schipdonkkanaal het slachtoffer is. Heel wat andere complexe dossiers bewijzen dat zich sterk maken dat ze snel zullen vorderen of afgerond zullen zijn, niet tot resultaten leidt. Dat is de mensen iets wijsmaken. Daarom dient Groen amendementen in om beiden samen te starten: de onderhandelingen en het planningsproces. De omwonenden, de landbouwers, de economische sector en de natuur rond het Schipdonkkanaal zullen daar wel bij varen.

Kurt De Loor zegt dat hij pleit voor een timing en een deadline voor de onderhandelingen met Nederland, niet voor het planningsproces. Het schrappen van de reservatiestroken is nog nooit zo dichtbij geweest, daarom steunt Vooruit de meerderheid in hun gezamenlijke voorstel van resolutie.

Mieke Schauvliege wijst erop dat een GRUP uit verschillende fases bestaat, waarvan een procesnota met de doelstellingen de eerste is. Tijdens de vorige regeerperiode is een ruimtelijk proces gestart en onderbroken, wat ook in dit geval altijd mogelijk is. Ze ziet geen enkel verband met de onderhandelingen met Nederland. Het planningsproces pas starten na een akkoord, zorgt voor nodeloze en lange vertraging zodat er in de praktijk tijdens deze regeerperiode geen GRUP meer komt. Dat is geen faire deal maar een loze belofte, waar Groen geen deel aan wil hebben. Het stelt haar teleur dat er zelfs geen timing mogelijk is.

Bert Maertens zegt dat de koppeling nodig is om tot een oplossing te komen. Dat is het verschil tussen partijen die materialistischer ingesteld zijn en oplossingen willen, en de naïviteit die een oppositiepartij zich kan permitteren. Als Groen echt een oplossing wil, keurt het best het voorstel van resolutie van de meerderheid en Vooruit goed.

3. Stemming

Ter stemming gelegd wordt het voorstel van resolutie van Mieke Schauvliege en Jeremie Vaneeckhout over de onmiddellijke en definitieve opheffing van de reservatiezone langs het schipdonkkanaal (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 949/1) verworpen met 9 stemmen tegen 2 stemmen bij 3 onthoudingen.

Op het voorstel van resolutie van Bert Maertens, Joke Schauvliege, Stephanie D'Hose, Kurt De Loor en Maaike De Vreese over de verdere nautische ontsluiting

van de haven van Zeebrugge en de estuaire vaart (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1140/1) werden door Mieke Schauvliege en Jeremie Vaneeckhout twee amendementen (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1140/2) ingediend. Amendement nr. 1 wordt verworpen met 8 stemmen tegen 3 stemmen bij 3 onthoudingen. Amendement nr. 2 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 2 stemmen bij 3 onthoudingen.

Het aldus ongewijzigde voorstel van resolutie van Bert Maertens, Joke Schauvliege, Stephanie D'Hose, Kurt De Loor en Maaïke De Vreese over de verdere nautische ontsluiting van de haven van Zeebrugge en de estuaire vaart wordt aangenomen met 9 stemmen bij 5 onthoudingen.

Gwenny DE VROE,
voorzitter

Stijn DE ROO
Piet DE BRUYN,
verslaggevers