

DE VLAAMSE MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft: Opstart geïntegreerd planningsproces GRUP 'Opheffen
reservatiestroken Schipdonkkanaal'**

Samenvatting

De verbreding van het Schipdonkkanaal is beleidsmatig niet langer gewenst. Nu de Vlaamse Regering met de Nederlandse Regering en de Belgische Federale Regering een intentieverklaring heeft afgesloten over de uitbouw van de estuaire vaart, kan de reservatiestrook van het Schipdonkkanaal definitief geschrapt worden. Door middel van een geïntegreerd planningsproces en de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) kunnen de reservatiestroken over de volledige lengte van het kanaal in Oost- en West-Vlaanderen opgeheven worden en de juridische onzekerheid van de reservatiestroken worden weggewerkt.

In Oost-Vlaanderen is het kanaal gelegen op het grondgebied van de gemeenten Eeklo, Maldegem, Deinze, Sint-Laureins en Lievegem. In West-Vlaanderen is het kanaal gelegen op het grondgebied van de gemeenten Damme, Brugge en Knokke-Heist.

Het planteam heeft in samenspraak met de gemeenten en provincies gewerkt aan het formuleren van de plandoelstellingen en de opmaak van een startnota. Naast het schrappen van de reservatiestroken worden zo nodig ook correcties uitgevoerd aan de onderliggende bestemmingen. Ook de aanduiding van een erfgoedlandschap en belangrijke erfgoedelementen rond het kanaal vormt een plandoelstelling van het GRUP. Tegelijk wordt gestreefd naar het behoud en de duurzame ontwikkeling van het gewenste toeristisch-recreatief netwerk en functioneel fietsnetwerk en de actuele ecologische en landschappelijk waarden rond het Schipdonkkanaal, met aandacht voor een veranderend klimaat

De startnota met de bijhorende procesnota wordt nu ter goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

Na de goedkeuring van de startnota door de Vlaamse Regering volgt een publieke raadpleging.

1. HISTORIEK EN SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Beleidsveld Omgeving

Beleidsdoelstelling OD 3. Gebiedsontwikkeling met sterke gebiedscoalities.

B. HISTORIEK EN BELEIDSMATIGE SITUERING

Een verbreding van het Schipdonkkanaal is één van de mogelijke alternatieven in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) voor het verbeteren van de verbinding van de haven Zeebrugge via het water. In het RSV is voorzien dat die optie moet afgewogen worden met de andere alternatieven.

De Vlaamse Regering heeft in 2018 de reservatiestroken voor het Schipdonkkanaal versmald. Die beslissing kaderde in de beslissing van 14 december 2018 houdende de opheffing van reservatiestroken die in overdruk zijn afgebakend in gewestplannen of algemene plannen van aanleg. Met de beslissing van 28 juni 2019 werd een materiële fout in de beslissing van 14 december 2018 rechtgezet. Het ging om fouten in de kaartnummering, dus zonder inhoudelijke gevolgen.

De Vlaamse Regering is in 2018 ook gestart met een planproces (VR 2018 1412 DOC.1540) voor de versmalling van de reservatiestrook op het grondgebied van Oost-Vlaanderen, dat louter tot doel had om de ongelijkheid in onderliggende bestemming tussen Oost- en West-Vlaanderen weg te werken. De reservatiestrook *an sich* werd niet in vraag gesteld om de verdere ontwikkelingsmogelijkheden voor de toekomst niet te hypothekeren. Door de onzekerheid over het rol van het Schipdonkkanaal en de eventuele verbreding ervan was het niet mogelijk om dit planproces volledig te doorlopen en werd het proces gestopt.

In 2021 oordeelde de Vlaamse Regering dat een verbreding van het Schipdonkkanaal beleidsmatig niet wenselijk en niet haalbaar is. Er is ook helemaal geen draagvlak op het terrein, wat de kans op slagen uiterst klein maakt. Het verbreden van het Schipdonkkanaal zou ook problemen veroorzaken met de waterhuishouding en een ernstig risico op verzilting inhouden, wat ernstige problemen kan opleveren voor de landbouw en de drinkwatervoorziening. Een verbreding van het kanaal zal ook leiden tot een onherstelbare aantasting van een bijzonder ecologisch, toeristisch en historisch waardevol landschap.

Voor de verdere uitbouw en ontsluiting van de haven van Zeebrugge worden andere alternatieven uitgewerkt, o.m. via de uitbouw van de mogelijkheden inzake de estuaire vaart.

De Vlaamse Regering heeft op 5 december 2022 met de Nederlandse Regering en de Belgische Federale Regering een intentieverklaring afgesloten over de estuaire vaart. De hindernissen op de internationale trajecten van estuaire schepen tussen de havens gelegen aan de Belgische kust worden daarmee stap voor stap weggewerkt.

Nu is duidelijk dat er geen rekening meer moet gehouden worden met een verbreding van het Schipdonkkanaal zodat er een geïntegreerd planproces kan worden opgestart voor het opheffen van de reservatiestroken over de volledige lengte van het kanaal in Oost- en West-Vlaanderen. In Oost-Vlaanderen is het kanaal gelegen op het grondgebied van de gemeenten Eeklo, Maldegem, Deinze, Sint-Laureins en Lievegem. In West-Vlaanderen is het kanaal gelegen op het grondgebied van de gemeenten Damme, Brugge en Knokke. Via de geïntegreerde procedure en de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) wordt de juridische onzekerheid van de reservatiestrook weggewerkt. Hierbij zal een passende bestemming gezocht worden voor de gronden en constructies die thans getroffen zijn door deze reservatiestrook, waarbij rekening wordt gehouden met de in de omgeving aanwezige functies en een valorisatie van de landschappelijke, ecologische en recreatieve potenties van het kanaal.

C. GEVOERD ONDERZOEKSPROCES EN OVERLEG

In navolging van de beleidsoptie van de Vlaamse Regering is het Departement Omgeving gestart met een geïntegreerd planproces.

Er werd een planteam samengesteld dat een eerste keer samenkwam op 8 maart 2023. Daarna kwam het planteam nog vijf keer samen en werd het eens over de plandoelstellingen. Het planteam heeft daartoe een startnota uitgewerkt. Het planteam is samengesteld uit vertegenwoordigers van:

- de gemeenten Brugge, Damme, Knokke-Heist, Eeklo, Maldegem, Deinze, Sint-Laureins en Lievegem;
- de provinciebesturen van Oost-Vlaanderen en West-Vlaanderen;
- De Vlaamse Waterweg, het Agentschap voor Natuur en Bos, het Departement Landbouw en Visserij, het Agentschap Onroerend Erfgoed en het Departement Omgeving (inclusief het team omgevingseffecten);
- Een ruimtelijk planner en MER-deskundigen van het Departement Omgeving, ondersteund door MER-deskundigen van studie bureau Sweco.

In het planteam is afgesproken om voor het verdere planproces een ruimer samengesteld planbegeleidingsteam met vertegenwoordigers uit de ruimere regio en de betrokken actoren uit het ruime middenveld samen te stellen.

Bij de startnota is ook een procesnota gevoegd, die als bijlage gaat bij deze nota en waarin meer informatie is opgenomen over de werkzaamheden in het planteam en het overleg over de plandoelstellingen.

2. INHOUD

Op het gewestplan Brugge Oostkust en Eeklo-Aalter is met een dubbele overdruk een reservatiestrook ingetekend over het Schipdonkkanaal. Deze reservaties laten toe om het bestaande Schipdonkkanaal, dat destijds is gegraven voor waterafvoer naar de kust en vandaag een beperkt gabarit heeft, uit te breiden.

Een verbreding van het Schipdonkkanaal is één van de mogelijke alternatieven in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) voor het verbeteren van de verbinding van de haven Zeebrugge via het water. In het RSV is voorzien dat die optie moet afgewogen worden met de andere alternatieven.

In 2021 oordeelde de Vlaamse Regering dat een verbreding van het Schipdonkkanaal beleidsmatig niet wenselijk en niet haalbaar is. Voor de verdere uitbouw en ontsluiting van de haven van Zeebrugge worden andere alternatieven uitgewerkt, o.m. via de uitbouw van de mogelijkheden inzake de estuaire vaart. De Vlaamse Regering heeft op 5 december 2022 met de Nederlandse Regering en de Belgische Federale Regering een intentieverklaring afgesloten over de estuaire vaart. Die overeenkomst heeft als gevolg dat een verbreding van het Schipdonkkanaal nu definitief achterhaald is.

In de reservatiestrook zijn woningen, bedrijven en gebouwen voor andere activiteiten gelegen. De reservatiestrook legde een claim op de ontwikkelingsmogelijkheden van deze activiteiten en zorgde voor juridische onzekerheid voor de eigenaars en de gebruikers. Hierbij bestaat ook een ongelijkheid inzake onderliggende bestemming van de gronden en gebouwen, gelegen onder de reservatiestrook tussen Oost- en West-Vlaanderen. Hierbij werd te weinig is gehouden met het bestaande en gewenste grondgebruik. Het planproces biedt de mogelijkheid om die verschillen weg te werken.

In de startnota zijn de plandoelstellingen als volgt geformuleerd:

- **Plandoelstelling 1: opheffen van de reservatiestroken ter hoogte van het Schipdonkkanaal in West- en Oost-Vlaanderen en de verbinding tussen het Schipdonkkanaal en het Boudewijnkanaal, met behoud van het functioneel gebruik van de bestaande waterloop.**

De aanwezigheid van de reservatiestroken biedt tot op vandaag de mogelijkheid om het Schipdonkkanaal uit te breiden en te verbinden met het Boudewijnkanaal voor een betere ontsluiting van de haven. Omdat die noodzaak is verdwenen, kan de overdruk worden

geschrapt, maar het kanaal zal nog steeds zijn verschillende functies behouden. Naast het gebruik van het kanaal voor vaart en recreatie, is het met het oog op waterbeheersing binnen een veranderend klimaat een relevante infrastructuur die zorgt voor wateropslag, waterbuffering, waterafvoer en waterwinning, waarbij botanisch bermbeheer nevens geschikt is. Het is belangrijk dat deze functies blijvend vervuld en geactualiseerd kunnen worden indien de noodzaak zich voordoet.

De aanwezigheid van de reservatiestroken heeft, onder meer door de beperkingen bij het uitvoeren van (bouw)werken, een belangrijke impact op de onderliggende percelen en de bebouwing. Het opheffen van de reservatiestroken zal rechtszekerheid en duidelijkheid bieden aan de eigenaars en desgevallend de gebruikers van percelen en gebouwen die op vandaag gevat zijn door de reservatiestroken.

- **Plandoelstelling 2: correctie van de onder- en nevenliggende bestemmingen**

Bij de opmaak van het gewestplan werd samen met de overdruk een onderliggende bestemming vastgelegd. In West-Vlaanderen gaat het in hoofdzaak om agrarisch gebied en industriegebied, in Oost-Vlaanderen voornamelijk om groengebied. Het gaat dus om een situatie die sterk verschilt. Sporadisch zijn percelen gelegen in woongebied (met landelijk karakter), woonuitbreidingsgebied, industriegebied, bosgebied en natuurgebied. Na het opheffen van de overdruk verliezen sommige van deze bestemmingen hun oorspronkelijk bedoeld nut en betekenis. In veel gevallen is er geen verband met de feitelijke toestand en het gewenste grondgebruik. Om rekening te houden met de bestaande en gewenste functies, die niet altijd in overeenstemming zijn met de onderliggende bestemmingen en om het voorkomen van twee verschillende bestemmingen op één kadastraal perceel te vermijden, is een correctie van deze bestemmingen op een aantal plaatsen aangewezen. Dit geeft de eigenaars en desgevallend de gebruikers meer duidelijkheid over de mogelijkheden voor hun bebouwing of perceel. Bijkomend wordt op die manier de in het verleden verschillende aanpak tussen Oost- en West-Vlaanderen weggewerkt.

Voor de correctie van de onderliggende bestemmingen wordt in het voorliggend plan een onderscheid gemaakt tussen onbebouwde en bebouwde percelen.

De onbebouwde percelen zijn meestal bestemd als groengebied of agrarisch gebied. Een beperkt aantal onbebouwde percelen is gelegen in andere bestemming dan groengebied of agrarisch gebied. Hier wordt gekeken of deze bestemming nog relevant is en indien niet, wordt een bestemming aansluitend bij de omliggende bestemmingen nagestreefd. In een aantal gevallen zijn percelen gelegen in groengebied en is het behoud van deze bestemming relevant. Een groot aantal van de percelen of delen van percelen die gelegen zijn binnen en buiten de reservatiestroken zijn in landbouwgebruik en sluiten aan bij een grotere agrarische structuur. Het bevestigen of herbevestigen van deze landbouwbestemming, waar mogelijk bouwvrij, is hier aangewezen. In de directe omgeving van de reservatiestroken zijn op bepaalde plaatsen potenties voor behoud en ontwikkeling van natuur of bos. Om die opportuniteiten te benutten worden volgende gebieden verder onderzocht in het planproces:

- de percelen die gelegen zijn binnen de reservatiestroken;
- poldergraslanden in de onmiddellijke omgeving van de reservatiestroken tussen het Boudewijnkanaal en het Schipdonkkanaal;
- de onmiddellijke omgeving van het Paddepoelebos, in overeenstemming met het actieprogramma AGNAS (actie 52);
- de omgeving van Balgerhoeke;
- de omgeving van Malekote;
- de omgeving van het Leen (tussen Schipdonkkanaal en het Leen)

Als het onderzoek aangeeft dat bestemmingswijzigingen aangewezen zijn voor de omgeving van het Paddepoelebos en het Leen, worden ze opgenomen in afzonderlijke deelplannen van het GRUP.

Bebouwde percelen

- Agrarisch gebied: deze bestemming kan behouden blijven waardoor voor de eigenaars de wetgeving m.b.t. zonevreemde constructies van kracht blijft. Indien deze bestemming niet aansluit bij de bestemming in de onmiddellijke omgeving, is maatwerk noodzakelijk en zal een aangepaste bestemming worden voorzien.
 - Groengebied: het groengebied komt voor in Oost-Vlaanderen. Gezien de bestaande regelgeving rond zonevreemde constructies wordt hiervoor standaard uitgegaan van een omvorming van de bestemming groengebied naar de bestemming agrarisch gebied. Er zijn echter plaatsen waar dit minder aangewezen is omwille van de aanwezigheid van woongebied, natuurgebied, ... in de onmiddellijke omgeving. Hier is maatwerk noodzakelijk en zal een aangepaste bestemming voorzien worden.
 - Woongebied (met landelijk karakter), industriegebied en woonuitbreidingsgebied: deze bestemmingen kunnen behouden blijven indien relevant. Indien niet meer relevant, is maatwerk noodzakelijk.
- **Plandoelstelling 3: aanduiden van het erfgoedlandschap in lijn met de vastgestelde landschapsatlas en het aanduiden van belangrijke erfgoedelementen**

Het plan geeft uitvoering aan de doelstellingen van het onroerenderfgoedbeleid door binnen de contour van het plangebied een erfgoedlandschap aan te duiden voor items uit de vastgestelde landschapsatlas in de zin van het onroerenderfgoeddecreet, met name de vastgestelde landschapsatlasrelicten:

- Damse Vaart met omgevende polder, Fort van Beieren en kreken van Lapscheure (wordt momenteel geactualiseerd);
- Polders nabij Dudzele (wordt momenteel geactualiseerd).

Deze gebieden worden uitgebreid met:

- de dubbelstructuur Schipdonkkanaal – Leopoldkanaal tussen Zeebrugge/Ramskapelle en Maldegem;
- het kanaalrelict Lievebermen tussen Moerkerke en Damme.

Binnen het GRUP worden, naast de aanduiding van het erfgoedlandschap tevens belangrijke erfgoedelementen aangeduid. Hierbij gaat de aandacht uit naar kanalensecties en jaagpaden, waterbouwkundige structuren, opgaande bomenrijen en grazige dijken en bunkersites van WO1 en WO2.

- **Plandoelstelling 4: behoud en de duurzame ontwikkeling van het gewenste toeristisch-recreatief netwerk en functioneel fietsnetwerk**

Met het opheffen van de reservatiestroken ontstaan duurzame opportuniteiten voor recreatie. De mogelijkheden voor recreatie zijn tweeledig: enerzijds is er mogelijkheid tot recreatie op het water en anderzijds is er mogelijkheid tot recreatie naast het water.

Het Schipdonkkanaal heeft op vandaag al een belangrijke toeristisch-recreatieve functie, waarbij aan het water gerelateerde recreatie sterk aanwezig is. Het kanaal zelf wordt gebruikt voor watergebonden recreatie. De jaagpaden worden intensief benut voor recreatief en functioneel fietsverkeer, maar vormen ook een onderdeel van belangrijke wandelroutes. Binnen het GRUP is het belangrijk om bestaande vormen van niet-hinderlijke recreatie te behouden en voldoende mogelijkheden voor niet-hinderlijke recreatie te creëren naar de toekomst toe en het toeristisch en functioneel fietshoofdnetwerk aan te kunnen vullen met de noodzakelijke en gewenste infrastructuur.

Te onderzoeken locaties zijn:

- de omgeving van de Siphon
- de omgeving van Balgerhoek
- de omgeving van het Leen
- de omgeving van Stoktevijver en de koppeling met de Lieve
- de omgeving van het sas ter hoogte van het knooppunt met het kanaal Gent-Oostende

Gekoppeld aan het Schipdonkkanaal zal in het kader van de modal shift ook onderzocht worden hoe de bestaande jaagpaden en de fietsverbinding langs de A11 kunnen benut en geoptimaliseerd worden als fietssnelwegen.

- Plandoelstelling 5: behoud van de actuele ecologische en landschappelijk waarden rond het Schipdonkkanaal met aandacht voor een veranderend klimaat

Langsheen het Schipdonkkanaal zijn er onder andere op de bermen heel wat ecologische waarden terug te vinden. Het Schipdonkkanaal met de beplante bermen en kenmerkende populieren langs een deel van de kanalen vormen een landschappelijk geheel dat tevens zijn rol als natuurverbindend element opneemt.

Met dit GRUP ontstaat de mogelijkheid om de actuele ecologische en landschappelijke waarden en de natuurverbinding verder in kaart te brengen, op de gewenste locaties te behouden en te versterken waar nodig.

Het Agentschap Onroerend Erfgoed heeft het inhoudelijk onderzoek voor de aanwezige landschapsatlasrelicten afgerond en start nu parallel de procedure op om te komen tot een formele aanduiding als landschapsrelict. Deze procedure omvat geen openbaar onderzoek zodat een procedurele afstemming met de publieke raadpleging over de startnota niet vereist is.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen directe budgettaire impact voor de Vlaamse overheid.

Overeenkomstig artikel 43 §3, 3° en artikel 31 §2, 1° van het Besluit van de Vlaamse Regering 'Vlaamse Codex Overheidsfinanciën' van 17 mei 2019 is het advies van de Inspectie van Financiën respectievelijk het akkoord van de Vlaamse minister van Begroting niet vereist.

B. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen directe weerslag op het personeelskader en de personeelsbudgetten van de Vlaamse overheid.

C. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de lokale besturen.

4. VERDER TRAJECT

Een geïntegreerd planningsproces kent vijf fases. De resultaten van elk van deze vijf fases worden geconsolideerd in een nota. De startnota is dus de eerste van vijf nota's.

Over de startnota en de procesnota wordt, na de goedkeuring ervan door de Vlaamse Regering, het advies gevraagd aan SARO en Mina-raad, de gemeenten Brugge, Damme, Knokke-Heist, Eeklo, Maldegem, Deinze, Sint-Laureins en Lievegem en de provincies Oost-Vlaanderen en West-Vlaanderen en de door de Vlaamse Regering bepaalde adviesinstanties.

Er wordt over de startnota een consultatie van de ruime bevolking georganiseerd in overeenstemming met de decretale bepalingen. Naast de gebruikelijke aankondigingen in het Belgisch Staatsblad, in kranten en op de website van het Vlaamse Departement Omgeving, wordt de startnota en de procesnota ook ter inzage gelegd op de gemeentehuizen van Brugge, Damme, Knokke-Heist, Eeklo, Maldegem, Deinze, Sint-Laureins en Lievegem. Er worden twee participatiemomenten voorzien op nog te bepalen locaties in Oost- en West-Vlaanderen.

Op basis van de inspraakreacties participatie zal daarna door het planteam een scopingnota, voorontwerp-RUP en ontwerp-milieubeoordeling worden uitgewerkt. Daarna volgt een plenaire vergadering over het voorontwerp-GRUP en de milieubeoordeling.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1. haar goedkeuring te hechten aan de startnota en de bijhorende procesnota voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Opheffen reservatiestroken Schipdonkkanaal'.
2. de Vlaamse minister, bevoegd voor de ruimtelijke ordening, te gelasten om de vereiste adviezen in te winnen over de bovengenoemde startnota en de bevolking van de betrokken gemeenten te informeren over de inhoud van de startnota en de bevolking te raadplegen.

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving,
Omgeving, Energie en Toerisme

Zuhal DEMIR