

# **De Schipdonkcomités van Damme, Maldegem en Zomergem**

## **Memorandum met het oog op de Gemeenteraads- en Provincieraadsverkiezingen van 14 oktober 2018**

Met onderhavig memorandum richten de Schipdonkcomités van Damme, Maldegem en Zomergem een krachtige boodschap aan alle politieke partijen die aan de gemeenteraads- en provincieraadsverkiezingen zullen deelnemen. Het is een oproep om er bij de Vlaamse Regering op aan te dringen de volledige reservatiestrook van het Schipdonkkanaal op de lijst van de op te heffen reservatiestroken te plaatsen.

Het wijzigingsdecreet d.d. 8 december 2017 laat de Vlaamse Regering toe om in één beweging reservatiestroken op te heffen en dit uiterlijk tegen 31 december 2018.

### **1. Achtergrond - Historiek**

Bij de opmaak van de gewestplannen in de jaren '70 werden er langsheen de N49 en het Schipdonkkanaal reservatiestroken voor de aanleg van een nieuwe waterweg ingetekend. In 2004 werd het Noorderkanaal langsheen de N49 geschrapt wegens onrendabel en het ontbreken van een politiek draagvlak. In 2007 werden de studies opgestart voor een 'light-versie' met name een verbreding van het Schipdonkkanaal, ook het project Seine-Schelde West genoemd. Deze studies, die ettelijke miljoenen euro's hebben gekost, hebben voor de onafhankelijke waarnemer met kennis van zaken enkel bewezen dat het project economisch en technisch onhaalbaar, logistiek zinloos en onwettig is.

In het regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2014-2019 worden voor de ontsluiting van de haven van Zeebrugge de estuaire vaart, de afwerking van het kanaal Gent-Oostende en de verbetering van het nautisch traject langs de kust en het estuarium van de Schelde opgenomen. Het project Seine-Schelde West wordt niet vermeld maar evenmin geschrapt.

Het 'ondode' project Seine-Schelde West met in zijn kielzog de reservatiestrook wordt aldus achter de hand gehouden om eventueel in de toekomst nog voor realisatie in aanmerking te worden genomen.

### **2. Argumenten voor een definitieve schrapping van de reservatiestrook**

Reeds twaalf jaar vechten de Schipdonkcomités tegen een verbreding van het Schipdonkkanaal. Onze jarenlange strijd heeft aangetoond dat een verbreding van het Schipdonkkanaal om tal van redenen economisch en technisch onhaalbaar, logistiek zinloos en onwettig is:

In het Leie- en Scheldebekken is er onvoldoende zoet water ter beschikking voor een ecologisch verantwoorde exploitatie van het kanaal. Het terugdringen van de oprukkende zouttong vanuit het Boudewijnkanaal is onmogelijk. Een kwaliteitsverslechtering van het water is totaal in strijd met de Europese Kaderrichtlijn Water.

In de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) kon het project enkel over de drempel van de haalbaarheid worden 'getild' door het toepassen van massieve foute uitgangspunten, cijfers en interpretaties, die stuk voor stuk formeel werden weerlegd. We beperken ons hier tot het vermelden van foute uitgangspunten en waarden in de toepassing van de modale verdeling, flagrante fouten in de kostprijsberekening van de estuaire vaart, het negeren van de alternatieven zoals het spoor, de estuaire vaart en het potentieel van het kanaal Gent-Oostende.

Komt daar nog bij een sterk overdreven trafiekprognose (de toetsing met de reële behaalde cijfers bevestigt dit) en een sterke onderwaardering van de kostprijs. O.a. door Professor Georges Allaert werd een raming van minstens 2 miljard euro voorgesteld in plaats van de 650 miljoen euro in de MKBA.

Er is de onherstelbare aantasting van een bijzonder ecologisch, toeristisch en historisch waardevol landschap. Ook de aanwezigheid van vogelrichtlijngebieden en een ankerplaats op het tracé ter hoogte van Damme zetten de rechtsgeldigheid van het project op de helling.

Misleiding van de beleidsmakers: ook de beslissing in het jaar 2013 om Seine-Schelde West 'on hold' te plaatsen is gesteund op misleidende gegevens.

Het behoud van de reservatiestroken zet een rem op alternatieve ontwikkelingen zoals van een toeristisch recreatieve groene slagader.

Het ontbreken van een maatschappelijk en politiek draagvlak. Een petitie met meer dan 50.000 handtekeningen spreekt boekdelen.

### **3. De problematiek van de reservatiestrook van het Schipdonkkanaal**

#### **3.1. Algemeen: van Schipdonk in Merendree tot Dudzele**

Met de goedkeuring van de gewestplannen in de jaren '70 werd er een reservatiestrook voor de aanleg van een nieuwe waterweg vastgelegd. Deze reservatiestrook, die maar liefst 1.133 hectaren beslaat, werd ingetekend boven op andere bestemmingen. In Oost-Vlaanderen is het gebied ingekleurd als 'groengebied', in West-Vlaanderen als 'landbouwgebied'. Van een onteigening of een onteigeningsbesluit is geen sprake. Het betreft de facto een soort van ongelimiteerde erfdiensbaarheid.

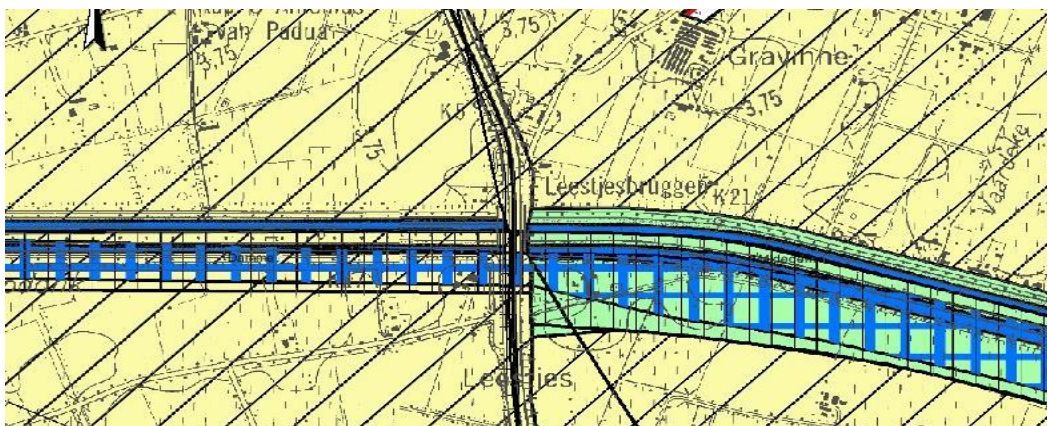
Eigenaars van gebouwen in reservatiestroken worden thans geconfronteerd met een principieel bouwverbod en moeten bij verbouwingen of uitbreidingen altijd afstand doen van de volledige meerwaarde in geval van onteigening. Met het wijzigingsdecreet

van 8 december 2017 wordt er een lichte versoepeling van de regeling in verband met 'afstand van meerwaarde' aangebracht. Zo zal er in de toekomst bij onteigening enkel rekening kunnen gehouden worden met de meerwaarde die voortvloeit uit handelingen die nodig zijn om gebouwen in goede staat van onderhoud te bewaren.

Een beperkte versoepeling van de 'afstand van meerwaarde'- regeling betreft een zoethoudertje. Ondertussen blijven de eigenaars geconfronteerd met grote onzekerheid en blijft de 'afstand van meerwaarde'- regeling voor de meeste bouwwerken van toepassing. Bovendien blijft in de volksmond onteigening steeds tot de mogelijkheden behoren, waardoor deze percelen nagenoeg onverkoopbaar zijn. Dit kan niet langer worden verantwoord. Het betreft een onverantwoorde financiële gijzeling, een overheid onwaardig.

### 3.2. Groengebied als grondkleur in Oost-Vlaanderen

Reeds van bij de start van onze actie hebben wij de overheid gewezen op de onrechtvaardige toestand voor een duizendtal eigenaars van een 250 woningen, een dertigtal bedrijven en van een 350 hectaren landbouwgrond, die reeds sedert 1978 in de reservatiestrook met groene grondkleur zijn gelegen. De betrokken eigenaars kunnen niet bogen op de meeste basisrechten voor zonevreemde constructies zoals herbouwen en uitbreiden. Voor de landbouwers is er daarenboven een bemestingsverbod van toepassing.



Grondkleur: groen in Oost-Vlaanderen en geel in West-Vlaanderen

Ingevolge onze niet aflatende acties werd op 14 januari 2016 het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Correctie reservatiestrook Schipdonkkanaal Oost-Vlaanderen' opgestart.

Het opzet van het GRUP is:

- het versmallen van de reservatiestrook naar een breedte zoals in West-Vlaanderen;
- het opheffen van de zonevreemdheid van de woningen en bedrijven door ze te herbestemmen tot de geëigende bestemming en dit op niveau van de betrokken kavels.

De startnota van het geïntegreerd GRUP werd in juni 2017 aan de Vlaamse Regering ter goedkeuring voorgelegd. Een goedkeuring laat om volgende redenen op zich wachten:

- Terecht wordt er door verschillende gemeentebesturen en organisaties aangedrongen op een correcte en realistische inkleuring van de volledige reservatiestrook. Door zich te beperken tot woonkorrels en clusters wordt er enkel een oplossing gegeven aan de zonevreemde gebouwen en niet aan de 350 hectaren landbouwgrond met mestverbod.
- Teneinde de reservatiezone te versmallen naar een breedte van nagenoeg 120 meter zoals in West-Vlaanderen wordt er in opdracht van de Vlaamse Waterweg nv een nautische studie opgemaakt. Het resultaat zal een nieuwe reservatiestrook zijn die grotendeels binnen de huidige doch ook plaatselijk buiten de huidige reservatiestrook komt te liggen.

### **3.3. Arrest Grondwettelijk Hof:**

De onrechtvaardige en discriminerende toestand waarmee alle bewoners en eigenaars in de reservatiestrook moeten leven werd hierboven reeds belicht. Deze toestand is een schending van het ongestoord genot van de eigendom, een fundamenteel menselijk recht.

*'Elke inmenging in het eigendomsrecht moet een billijk evenwicht vertonen tussen de vereisten van het algemeen belang en die van de bescherming van het recht op het ongestoord genot van de eigendom. Er moet een redelijk verband van evenredigheid bestaan tussen de aangewende middelen en het nagestreefde doel.'*

Na 40 jaar lijkt het ons dat het billijke evenwicht en de evenredigheid van de inmenging van het eigendomsrecht en het nagestreefde doel letterlijk 'ver te zoeken' zijn.

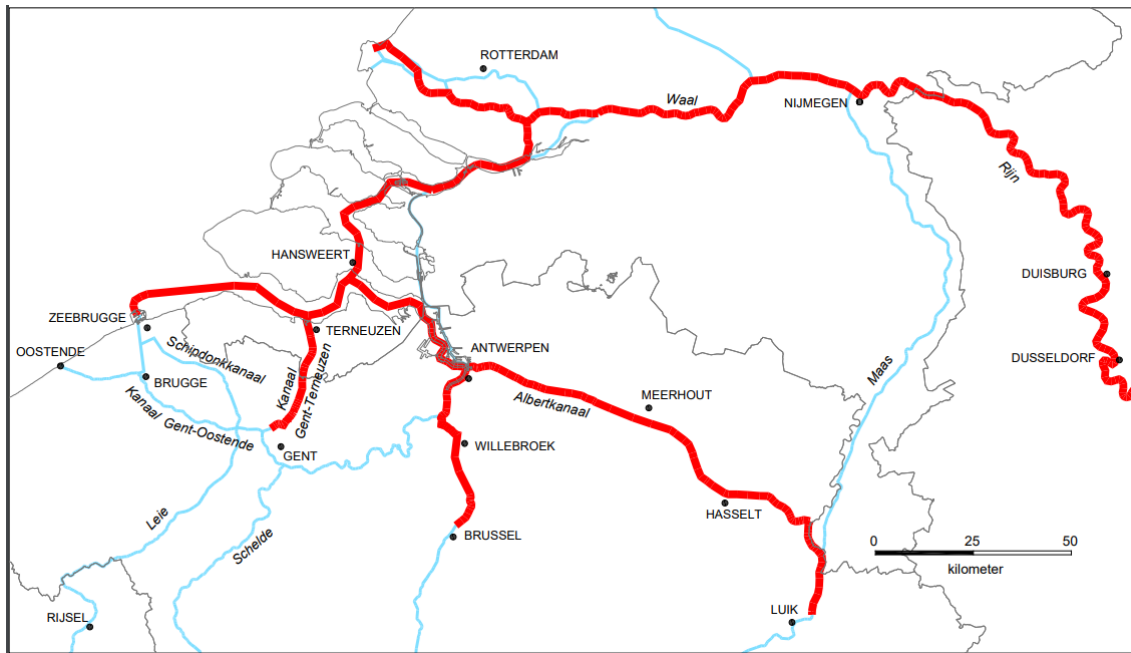
## **4. Er zijn meer dan voldoende alternatieven om Zeebrugge in de toekomst te ontsluiten**

Intussen is men ervan overtuigd geraakt dat de hinterlandontsluiting van Zeebrugge via het water optimaal via de Westerschelde en het kanaal Gent-Brugge kan gerealiseerd worden. Bovendien is er een aanzienlijke capaciteitsverhoging van het spoor in het verschiet.

Eindelijk lijkt de estuaire vaart de kansen te krijgen die zij verdient. De estuaire vaart – binnenvaart langs het estuarium van de Schelde – vereist geen infrastructuurwerken. Het is de snelste, de meest economische en ecologische hinterlandverbinding over water. In tegenstelling tot Seine-Schelde West kent zij geen capaciteitsbegrenzing noch verzadigingsproblemen.

Zowel het Rijngebied, het Albertkanaal, het Brussels Zeekanaal en de Gentse havenzone, die samen meer dan 80% van het afzetgebied van Zeebrugge omvatten, zijn vlot bereikbaar.

Ondertussen wordt er gewerkt aan een versoepeling van het KB-estuaire vaart. De estuaire vaart wordt ook meegenomen in het 'Complex project kustvisie', dat op 22.12.2017 door de Vlaamse Regering werd opgestart.



Courante trajecten voor de estuaire vaart

In het kader van het project Stadsvaart in Brugge werd beslist om de Steenbruggebrug en de Dampoortsluis te vernieuwen. Een opwaardering van het kanaal Gent-Brugge zal de doortocht merkkelijk verbeteren en in Brugge voor een betere mobiliteit zorgen. Dit kanaal sluit in Schipdonk (Merendree) aan op het project Seine-Schelde (Parijs-Terneuzen)

Infrabel werkt volop aan een grondige uitbreiding van de capaciteit op de spoorlijnen en spoorbundels in de Zeebrugse haven. Met een spoortrafiiek van 4,1 Mton in 2016 verwacht men een stijging naar 22 à 25 Mton in 2030 (RESOC-Congres d.d. 9.06.2008). Dit komt overeen met meer dan de helft van het totaal goederenverkeer in de haven van Zeebrugge.

## 5. Misleiding van de beleidsmakers.

Op basis van onderstaande grafiek in de UA-studie 'Hinterlandontsluiting Haven van Zee-brugge' (Faculteit Toegepaste Economie, maart 2012) werden het Vlaams Parlement en de beleidsmakers op het verkeerde been gezet. In de misleidende grafiek gaat men ervan uit dat er in Zeebrugge slechts 0,8% per binnenschip vervoerd wordt. Het aandeel van de estuaire vaart wordt totaal genegeerd en maakt zelfs geen deel uit van het hinterlandtransport. Estuaire schepen zijn versterkte binnenschepen zijn en maken bijgevolg ook deel uit van de modus binnenvaart.

De misleidende grafiek wordt om de haverklap gebruikt door al wie 'op overtuigende wijze' wil aantonen dat het aandeel van de binnenvaart in Zeebrugge minder dan 1% bedraagt, en dus hoe 'levensnoodzakelijk' de verbreding van het Schipdonkkanaal wel is. Het betreft een klassiek middel tot misleidende communicatie.

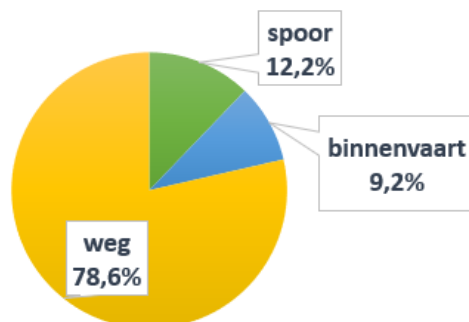


Bron: Meersman *et al.* (2011).

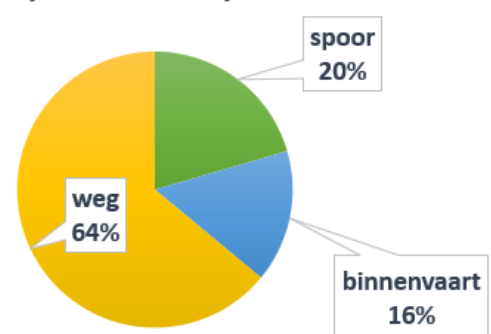
Op basis van de cijfers in de jaarverslagen van de Maatschappij van de Brugse Zeehaven (MBZ) bekomt men voor het jaar 2016 echter een binnenvaartaandeel van maar liefst 9,2%. Hiervan maakt de traditionele binnenvaart via het kanaal Brugge-Gent 2,6% uit en de estuaire (binnen)vaart 6,6%. Dus samen 9,2%.

Aangezien Zeebrugge een ro/ro-haven is dient men bij vergelijking met de andere havens hiermee rekening te houden. Een modal shift van het ro/ro vrachtwagenvervoer naar het spoor of naar de binnenvaart is nagenoeg uitgesloten. Een afzondering van het ro/ro-aandeel over de weg lijkt dan ook aangewezen. Bij een dergelijke oefening bekomt men voor de binnenvaart een aandeel van maar liefst 16%, hetgeen meer is dan hetgeen thans voor Vlaanderen gehanteerd wordt, nl. 13 à 15%. De doelstelling om tegen 2030 naar 20% te gaan ligt aldus binnen het bereik.

**Traditionele + estuaire binnenvaart**



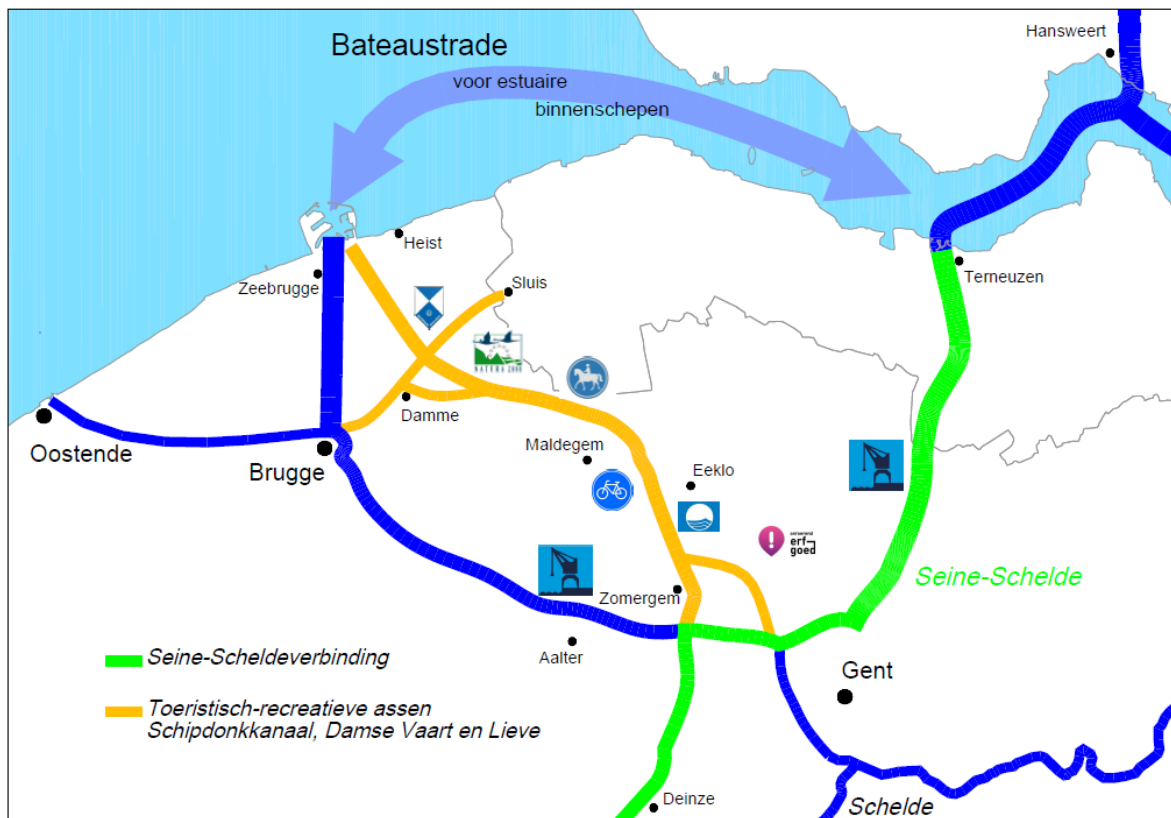
**Modal split zonder ro/ro-aandeel**



## 6. Eisenbundel

1. De inwoners dringen bij de Vlaamse Regering aan tot het opnemen van de volledige reservatiestrook op de lijst van de op te heffen reservatiestroken en dit uiterlijk op 31 december 2018.

2. Inzake het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Correctie reservatiestrook Schipdonkkanaal Oost-Vlaanderen' wordt er aangedrongen op een planologisch verantwoorde inkleuring van de volledige reservatiestrook en dit in overleg met de lokale besturen, provinciebesturen inbegrepen.



Wij blijven vechten voor het behoud van het kanaal in zijn huidige vorm en verlenen alle steun en medewerking voor de ontwikkeling van een toeristische, recreatieve, culturele en groene slagader van Schipdonk tot aan de kust.

De Schipdonkcomités van Damme, Maldegem en Zomergem

Contactadres:

vzw 't Schipdonkcomité, Hoekstraat 9, 9932 Zomergem  
erik.matthys1@telenet.be; vansteelandt.paul@telenet.be