

Advies

Alternatievenonderzoeksnota complex project
Kanaal Bossuit-Kortrijk

Brussel, 14 december 2018

Adviesvraag: Alternatievenonderzoeksnota complex Project Kanaal Bossuit-Kortrijk
Adviesvrager: De Vlaams Waterweg nv
Ontvangst adviesvraag: 14 november 2018
Adviestermijn: 28 december 2018
Goedkeuring/bekrachtiging raad: 14 december 2018

Contactpersoon: Nico Milo -nmilo@serv.be

1. Inleiding

De Vlaamse Waterweg nv vroeg de MORA om advies over de Alternatievenonderzoeksnota voor het complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk. Het advies wordt gevraagd tegen 28 december.

De adviesvraag kadert in de nieuwe procesaanpak voor complexe projecten. Dit decreet voorziet een gefaseerde, convergerende aanpak en verschillende adviesmomenten. Met de startbeslissing van 8 september 2017 werd de verkenningsfase afgesloten en zijn de probleemdefinitie en projectdoelstellingen vastgelegd.

De centrale doelstelling van het project is de opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk tot een verbinding tussen Leie en Schelde voor CEM-T klasse Va-schepen¹. Het project omvat ook de ontwikkeling van een regionaal overslagcentrum langsheen het kanaal.

Momenteel bevindt het project zich in de onderzoeksfase. In deze fase wordt een alternatievenonderzoeksnota opgemaakt die de te onderzoeken projectalternatieven bevat alsook de effecten die moeten onderzocht worden. De alternatievenonderzoeksnota gaat het eigenlijke onderzoek vooraf. Het onderzoek moet uitmonden in een voorkeursbesluit. Het is de alternatievenonderzoeksnota die nu voor advies aan de MORA wordt voorgelegd.

2. Korte beschrijving van het project

Probleemstelling

Het kanaal Bossuit-Kortrijk dient voor de beroepsvaart momenteel louter als een insteedok op de Schelde. Vanop de Leie in Kortrijk is het kanaal slechts toegankelijk voor kleine klasse I - schepen met een beperkt laadvermogen.

In de zone Kortrijk liggen drie beschermde sluizen met vernauwde doorgang, waardoor een volwaardige verbinding ontbreekt tussen de Leie en de Boven-Schelde en tussen de Leie en de industriegebieden in Kortrijk en Harelbeke langs het kanaal Bossuit-Kortrijk. Omwille van de bottleneck in Kortrijk is het kanaal dus beperkt in functionaliteit wat zich uit in relatief lage transportvolumes

Het kanaal Bossuit-Kortrijk vormt hierdoor momenteel een strategische missing link om de verbinding te kunnen maken tussen grensoverschrijdende vaarwegen zoals Leie en Boven-Schelde.

¹ De binnenvaart is in Europa opgedeeld in zogenaamde CEMT-classes. Per klasse zijn de maximale afmetingen van het schip vastgelegd. Klasse Va = Lengte 110 meter - breedte 11,40 meter - diepgang 3,00 meter - laadvermogen 3000 ton.

Belang van het project

De opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk kadert in de realisatie van het TEN-T netwerk en maakt als dusdanig deel uit van het globale project Seine-Schelde.

In 2010 werd ca. 0,5 miljoen ton aan goederen getransporteerd over het kanaal en in 2012 ca. 0,85 miljoen ton. Zonder ingrepen aan het kanaal wordt verwacht dat deze trafiek tegen 2040 toeneemt tot 0,9 à 2,4 miljoen ton. De opwaardering van het kanaal zou volgens het verkennend onderzoek² kunnen leiden tot een bijkomende groei van de trafieken waardoor er tegen 2040 1,6 tot 3,2 miljoen ton aan goederen over het kanaal kan worden getransporteerd.

De verbinding biedt potentieel voor nieuwe, kortere vaarroutes, waardoor nieuwe goederenstromen kunnen ontstaan en de lokale industrie met sterke bovenlokale goederenstromen aan competitiviteit kan winnen.

Behalve het versterken van de bestaande activiteiten kan het project ook als hefboom dienen om de bestaande economische activiteitenzones langs en nabij het kanaal te activeren richting het water. Ook kan het project tweede- en derdelijns watergebonden economische activiteiten naar het water toe trekken indien voorzien wordt in een Regionaal Overslag Centrum (ROC).

Projectalternatieven

In het voorafgaand onderzoek naar de toekomstmogelijkheden van het kanaal³ werden volgende opwaarderings- en/of aanpassingsscenario's onderzocht:

- Scenario 1 voorziet een aanpassing van de kanaalsectie in Kortrijk door de vervanging van de drie bestaande klasse I-sluizen in Kortrijk door één nieuwe klasse Va-sluis. Op de overige delen van het kanaal worden geen ingrepen voorzien.
- Scenario 2 voorziet in de aanpassing van de kanaalsectie in Kortrijk (zoals in scenario 1) en verder in een beperkte verdieping -binnen het huidige gabarit- van de rest van het kanaal tot 4 m.
- Scenario 3 voorziet net als in scenario 1 en 2 in een nieuwe sluis in de kanaalsectie in Kortrijk maar nu met een verdieping tot 4,5 m van Kortrijk tot aan de sluis in Zwevegem en tot 4,0 m vanaf de sluis van Zwevegem tot Bossuit.
- Scenario 5 voorziet een volledige verdieping tot 4,50 m op alle kanaalsecties en ook de vervanging van de sluisen van Zwevegem, Moen en Bossuit.

In 2014 besliste de toenmalige NV Waterwegen & Zeekanaal om het opwaarderingsscenario 3 verder te onderzoeken als het scenario dat het best overeenkomt met de doelstellingen van het project. In mei 2014 gaf de minister van Mobiliteit en Openbare Werken aansluitend het akkoord voor het opzetten van een globaal projectplan voor dit opwaarderingsscenario.

² De Vlaamse Waterweg nv liet in de periode 2012-2014 een verkennende studie uitvoeren naar de toekomstmogelijkheden van het kanaal Bossuit-Kortrijk.

³ Ibid

De scenario's uit het voorgaande onderzoek vormden de vertrekbasis voor het uitwerken van de redelijke alternatieven die in de nu voorliggende alternatievenonderzoeksnota zijn opgenomen.

Het kanaal wordt hierbij onderverdeeld in twee segmenten:

1. Het deel vanaf de Boven-Schelde tot aan Zwevegem, dat in een meer open ruimte gebied ligt en waar het kanaal al vrij goed is aangepast aan grotere schepen.
2. Het deel vanaf Zwevegem tot aan de Leie, dat in een meer verstedelijkt en economisch gebied ligt en waar een opwaardering in functie van grotere schepen, omwille van de smalle doorgang in Kortrijk, meer ingrijpende aanpassingen vraagt. Dit segment wordt uitgebouwd met een diepgang van 3,5m. Ook wordt in dit deel een nieuwe sluis voorzien.

Belangrijkste vraag in de onderzoeksfase is op welke manier en via welk tracé, het kanaal in de zone Kortrijk, de aansluiting maakt met de Leie. Hiertoe worden drie tracévarianten aangeduid:

1. Rechtdoortracé: het kanaal maakt hier zoveel mogelijk gebruik van de bestaande vaarweg. De grootste uitdaging van dit tracé is dat er een verbrede transportas moet worden gecreëerd in een stedelijk gebied met veel erfgoedwaarde.
2. Bypass-tracé: de opwaardering van het kanaal vindt zoveel mogelijk plaats rond de dichte bebouwing van Kortrijk. Hierdoor komt het tracé in de deels open ruimte tussen Kortrijk en de R8 te liggen.
3. Ringtracé: het tracé gaat uit van een bundeling met de R8, waarbij niet alleen het kanaal maar ook de R8 tussen de Leie en het bestaande kanaal wordt heringericht. Het ringtracé betekent dus niet alleen de aanleg van een nieuw kanaal in de zone Kortrijk-Harelbeke-Kuurne, maar ook een ingrijpende herinrichting van de R8.

3. Advies

In het advies formuleert de MORA bemerkingen bij de aanpak en het procesverloop van het complex project en geeft hij ook een aantal meer inhoudelijke bekommernissen en aanbevelingen t.a.v. het onderzoek mee.

3.1. Over het proces

Betrek de strategische adviesraad in de verkenningsfase en de onderzoeksfase van het proces

De Raad stelt vast dat een overlegstructuur en procesbegeleiding inclusief communicatieaanpak werd opgezet om het project geïntegreerd aan te pakken en afstemming met de betrokken actoren en belanghebbenden na te streven. Naast een stuurgroep (administratie en gemeenten), een dagelijks bestuur en een ambtelijke begeleidingsgroep is ook voorzien in een klankbordgroep.

De klankbordgroep moet de relevante betrokken maatschappelijk groepen samenbrengen die een belang hebben bij de uitwerking van het project. De procesnota en de nota aan de Vlaamse Regering benadrukken het belang van de verkenningsfase en van meningen en bekommernissen vanuit de klankbordgroep om tot een gedeeld begrip te komen over de noodzaak, doelstellingen en randvoorwaarden van het project.

De MORA vindt het positief dat werk wordt gemaakt van een participatie- en communicatietraject en dat al in de verkenningsfase actorenoverleg werd voorzien (o.m. stakeholdersoverleg in juni en september 2015 en klankbordgroepen met economische gebruikers en maatschappelijke groepen in december 2016).

De Raad vindt het wel jammer dat hij tot op heden niet werd uitgenodigd voor de klankbordgroep en bijgevolg ook niet kon participeren in het overleg tijdens de verkenningsfase. De strategische adviesraad is alleen geconsulteerd via de formele adviesprocedure over de alternatievenonderzoeksnota, nadat de verkenningsfase is doorlopen en de startbeslissing is genomen waarin probleemdefinitie en doelstellingen zijn vastgeklit. Nochtans heeft het project een duidelijke relatie met en impact op mobiliteit en logistiek.

De Raad meent dat de strategische adviesraden die van belang zijn voor het project best ook in de verkenningsfase (informeel) betrokken worden, op een moment dat nog over strategische keuzes, projectdoelstellingen en over het procesverloop wordt overlegd.

Aangezien de verkenningsfase reeds is doorlopen vraagt de MORA om te kunnen participeren in de klankbordgroepen die nog worden gepland gedurende het verdere procesverloop.

Duidelijkheid over de timing

De procesnota bevat een vooropgestelde timing van de verschillende processtappen.

De Raad stelt echter vast dat enkel de timing is opgenomen tot en met de publieke raadpleging over de alternatievenonderzoeksnota en de communicatie over de nota. Voor alle verdere stappen in het proces is geen indicatie van timing opgegeven.

Na de publieke raadpleging over de alternatievenonderzoeksnota die loopt tot eind december 2018, volgen binnen de onderzoeksfase nog de verwerking van de raadpleging, de goedkeuring van de S-MER, de opmaak van de synthesenota en het voorontwerp van voorkeursbesluit, het openbaar onderzoek over het ontwerp van voorkeursbesluit en de principiële vaststelling van het voorkeursbesluit door de Vlaamse Regering. Na de onderzoeksfase volgen nog de uitwerkingsfase en de uitvoeringsfase. Over de timing van deze stappen bevatten de beschikbare documenten geen informatie.

In het licht van een zo groot mogelijke transparantie en voor de realisatie van het maatschappelijk draagvlak voor het project, acht de MORA het belangrijk dat er zo snel mogelijk meer duidelijkheid wordt gegeven over de voorziene timing van de verdere stappen in het proces.

Gelet op de processtappen die nog moeten doorlopen worden vooraleer het voorkeursbesluit wordt vastgesteld, gaat de MORA ervan uit dat het voorkeursbesluit niet meer binnen de huidige legislatuur zal worden vastgesteld.

De Raad pleit er daarom voor dat ook aan de volgende processtappen een timing wordt gekoppeld zodat de nieuwe Vlaamse Regering deze als leidraad kan nemen voor de verdere en tijdige realisatie van het project volgens de methodiek van de complexe projecten.

Na de onderzoeksfase zo snel mogelijk duidelijkheid over het voorkeursbesluit

De MORA stelt vast dat in de zone van de drie te onderzoeken tracés (rechtdoortracé, bypasstracé en ringtracé) een groot aantal ondernemingen gevestigd zijn die zich m.a.w. in een potentiële onteigeningszone bevinden.

De onderzoeksfase waarin de verschillende tracés nader worden onderzocht creëert dus ook een mate van onzekerheid voor de betreffende ondernemingen, onder meer op het vlak van investeringen en tewerkstelling.

Daarom vraagt de MORA dat de nieuwe Vlaamse Regering zo snel mogelijk een beslissing neemt over het voorkeurstracé en vastlegt in het voorkeursbesluit, eens de onderzoeksfase is afgerond.

Afstemming met de plannen voor de heraanleg van de R8

De R8 is de ringweg rond Kortrijk. De weg maakt net geen volledige lus rond de stad. De R8 is overal uitgevoerd als een weg met 2x2 rijstroken. In het oosten loopt de R8 nog over ventwegen met gelijkgrondse kruisingen met het onderliggende wegennet. In het zuiden valt de R8 samen met de E17.

Momenteel worden plannen voorbereid voor het voltooien van de R8 en het aanpassen van de aansluitingen van de R8 met de E17 (Kortrijk Zuid en Kortrijk Oost). De Vlaamse overheid, lokale besturen, provincie en Intercommunale Leiedal bundelden hun krachten met de bedoeling om de ruime R8-omgeving aan te pakken (K-R8 project).

Twee verkennende onderzoeken zijn in uitvoering: een mobiliteitsonderzoek dat nagaat of en welke alternatieven verkeerskundig haalbaar zijn en een onderzoek naar ruimtelijke ontwikkelingen dat de afstemming onderzoekt tussen enerzijds mobiliteit en infrastructuur en anderzijds ruimtelijke ontwikkelingen.

De realisatie van het complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk kan niet los gezien worden van de problematiek van de R8. Deze interactie is het meest uitgesproken in de variant van het ringtracé, waarbij niet alleen het kanaal maar ook de R8 tussen de Leie en het bestaande kanaal wordt heringericht om te komen tot één ruimtelijk samenhangend infrastructuurproject.

De MORA pleit ervoor om beide projecten en de beleidsprocessen en onderzoeken die daaraan gekoppeld worden maximaal op elkaar af te stemmen.

3.2. Over het onderzoek

Ook aandacht voor alternatieve vervoerswijzen

Het project heeft een duidelijke link met mobiliteit en bereikbaarheid. De MORA vindt het positief dat in het voorgestelde onderzoek ruim aandacht wordt besteed aan onderzoeksvragen die betrekking hebben op deze thema's.

In het bijzonder besteden de onderzoeksvragen veel aandacht aan de bereikbaarheid en de infrastructuur voor fietsers (welke mogelijkheden om het fietsnetwerk in de ruime omgeving te versterken? Hoe een vlotte fietsverbindingen realiseren? Hoe en waar bestaande aansluitingen op de fietsstructuur behouden of versterken?) en de ontsluiting en bereikbaarheid voor het gemotoriseerd verkeer.

Het is ook positief dat het onderzoek dieper ingaat op de problematiek van de stedelijke context en de interferentie van het project met de ontwikkeling en ontsluiting van bestaande woongebieden. Vooral het rechtdoortracé en het bypasstracé situeren zich geheel of gedeeltelijk in verstedelijkt gebied.

De MORA vindt in de alternatievenonderzoeksnota niets terug over de ontsluiting via andere alternatieven voor het wegverkeer. De Raad denkt hierbij onder meer aan het openbaar vervoer, maar ook aan watergebonden mogelijkheden zoals bijv. de waterbus.

Daarom vraagt de MORA om ook de effecten en de potentialiteiten van deze alternatieven mee te nemen in het onderzoek.

Bijkomende onderzoeksvragen

Volgens de informatie in de alternatievenonderzoeksnota wordt enkele de nieuw te bouwen sluis (die is ingepland in alle varianten) voorzien op klasse Va+ schepen. De MORA vraagt om ook de effecten van een uitbreiding van de bestaande sluizen in Moen en Zwevegem mee te nemen in het toekomstbeeld en het daaraan gekoppelde onderzoek.

In het verlengde hiervan vraagt de Raad om ook de effecten van een verhoging van de bestaande bruggen (die nu niet voorzien is) in het toekomstbeeld en het onderzoek mee te nemen. Op die manier kan accurater geanticipeerd worden op toekomstige economische en logistieke ontwikkelingen.

Tussen de sluis van Zwevegem en de La Flandrebrug situeren zich diverse bedrijven die zich voorbereiden op watergebonden transport. Het is daarom belangrijk dat zeker in deze zone een maximale diepgang van het kanaal kan worden gegarandeerd.