



Advies

Voorontwerp van voorkeursbesluit complex Project Kanaal Bossuit-Kortrijk

Brussel, 26 april 2021

Adviesvraag: Voorontwerp van voorkeursbesluit complex Project Kanaal Bossuit-Kortrijk

Adviesvrager: De Vlaamse Waterweg nv

Ontvangst adviesvraag: 25 maart 2021

Adviestermijn: 28 april 2021

Goedkeuring/bekrachtiging raad: 26 april 2021

Contactpersoon: Nico Milo - nmilo@serv.be

Inhoud

Inhoud	3
1 Inleiding	4
2 Situering van het voorkeursbesluit	4
3 Advies	6
3.1 Algemeen	6
3.2 Snel duidelijkheid over het definitieve tracé	7
3.3 Duidelijkheid over de timing	7
3.4 Aandacht voor de alternatieve modi in het verdere proces	7
3.5 Budgettair kader uitwerken voor de flankerende maatregelen	8
3.6 Blijvende aandacht voor betrokkenheid van de stakeholders	8

1 Inleiding

De Vlaamse Waterweg nv vroeg de MORA op 25 maart 2021 om advies over het voorontwerp van voorkeursbesluit voor het complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk.

De adviesvraag kadert in de procesaanpak van de complexe projecten dat een getrechterde besluitvorming voorziet in vier fasen: verkenningsfase, onderzoeksfase, uitwerkingsfase en uitvoeringsfase.

Conform de procedure van de complexe projecten adviseerde de MORA op 14 december 2018 bij de aanvang van onderzoeksfase over de alternatieven-onderzoeksnota. De alternatievenonderzoeksnota en het daaraan gekoppelde geïntegreerd onderzoek moeten leiden tot een voorkeursbesluit.

Op 19 maart 2021 nam de Vlaamse Regering akte van het voorontwerp van voorkeursbesluit. Met het voorontwerp van voorkeursbesluit wordt de tweede fase of onderzoeksfase beëindigd en is het de bedoeling om na de verwerking van de adviezen en de publieke raadpleging, het voorkeursbesluit definitief vast te stellen en de projectuitwerkingsfase te starten. In de uitwerkingsfase zal het voorkeursbesluit verder worden geconcretiseerd tot een realiseerbaar project en zal de uitvoeringswijze worden bepaald.

2 Situering van het voorkeursbesluit

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-schepen. Het project omvat ook de ontwikkeling van een regionaal overslagcentrum langs het kanaal.

Drie tracévarianten voor de manier hoe het kanaal Bossuit-Kortrijk in de zone Kortrijk de aansluiting maakt met de Leie werden nader onderzocht:

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.

De Vlaamse Regering schuift in het voorontwerp van voorkeursbesluit het Ringtracé als voorkeursoplossing naar voor. De belangrijkste onderdelen van het voorkeursalternatief zijn:

- Het kanaal wordt over zijn volledige lengte toegankelijk gemaakt voor schepen tot en met klasse Va. Ook wordt het kanaal over de volledige lengte toegankelijk gemaakt voor 3-laags containervaart.
- Het voorkeursalternatief zet ook in op het verder ontwikkelen en stimuleren van overslag en watergebonden bedrijvigheid langs het kanaal.
- Vanaf de R8 tot aan de Leie wordt een nieuw kanaal aangelegd en ook de R8, tussen het bestaand kanaal en de Leie, wordt heringericht.
- Samen met de infrastructurele ingrepen bevat het voorkeursalternatief ook ingrepen om het kanaal en de omgeving te versterken op vlak van erfgoed, recreatie, fietsverkeer, economische ontwikkeling, natuur en landschap, klimaatadaptatie, water- en energiebalans en stedelijke transformatie.

3 Advies

De MORA geeft in het advies aandachtspunten mee van maatschappelijk-strategische en procesmatige aard. Hierbij wordt onder meer ook gerefereerd naar het eerdere MORA-advies van 14 december 2018. De Raad spreekt zich niet uit over de technische en bouwkundige aspecten van het voorkeustracé.

3.1 Algemeen

De MORA gaf in 2018 advies over de alternatievenonderzoeksnota. De Raad vindt het positief dat de opmerkingen uit het advies, alsook de resultaten van alle andere raadplegingen (andere adviesraden en publieke inspraakreacties) op een transparante manier meegenomen worden in een 'overwegingsdocument', en dat daarbij ook wordt aangegeven hoe wordt omgegaan met de reacties. Voor dergelijke complexe en ingrijpende infrastructuurprojecten is een zo groot mogelijke transparantie essentieel; niet in het minst voor de realisatie en het behoud van het maatschappelijk draagvlak.

De Raad stelt vast dat aan een groot deel van de opmerkingen uit zijn advies van 2018 een positief gevolg wordt gegeven en gaat ervan uit dat deze in de uitwerkingsfase ook effectief zullen worden meegenomen en verder uitgewerkt:

- Effecten van verhoging van bestaande bruggen meenemen;
- Effecten van uitbreiding van de bestaande sluzen meenemen;
- Effecten en potentialiteiten van alternatieve modi voor ontsluiting onderzoeken (fiets, OV, ...);
- Complex project maximaal afstemmen op project van de ring rond Kortrijk (R8).

Voorts vindt de Raad het positief dat meer duidelijkheid wordt verschaft over de kostprijs van het project (investeringskost voorkeursalternatief tussen 660 en 716 miljoen euro¹, exploitatiekost ca. 6,5 miljoen euro) zodat kosten en baten optimaal in beeld kunnen worden gebracht.

Met de keuze van het zogenaamde Ringtracé als voorkeustracé wordt de onderzoeksfase afgesloten. Het Ringtracé gaat breder dan enkel het kanaal en neemt ook de R8 mee, zodat het project kan ingepast worden in een bredere multimodale mobiliteitsvisie. Dit is op zich een goede zaak. In zijn advies van 2018 gaf de Raad al aan dat de realisatie van het complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk niet los kan gezien worden van de problematiek van de R8 en dat beide projecten best maximaal op elkaar worden afgestemd.

In het verlengde daarvan dringt de Raad erop aan dat ook de voortgang van projecten, processen en initiatieven in de regio die mogelijk interfereren met het complex project wordt gerespecteerd (bijvoorbeeld verwezenlijking van de visienota voor de herinrichting

¹ De totale kostprijs van 717 miljoen euro stemt overeen een opwaardering van het ganse kanaal, incl. herinrichting R8, met een tunnel voor kruising van de Leie. De wijze van kruisen van de Leie heeft een belangrijke impact op de investeringskosten. De meerkost van een tunnel t.o.v. een brug bedraagt ca. 100 à 106 miljoen euro.

van de R8 en de doortrekking van de R8 ter hoogte van Kuurne) en dat transparant wordt gecommuniceerd over de ontwikkelingen in deze dossiers.

Binnen dat kader verwijst de Raad ook naar de geplande aanpassingswerken op de Schelde. Een dieper kanaal of hogere bruggen richting Schelde hebben geen zin als er op de Schelde zelf nog geen aanpassingen worden uitgevoerd. Duidelijke communicatie hierover is noodzakelijk.

3.2 Snel duidelijkheid over het definitieve tracé

Na de formele goedkeuring van het voorontwerp van voorkeursbesluit (voorzien na de raadplegingsprocedure en de verwerking van de inspraakreacties) start de projectuitwerkingsfase waar het project verder wordt uitgewerkt en geconcretiseerd.

De MORA wijst op het belang van een snelle duidelijke beslissing over het concrete voorkeurstraject en vraagt de Vlaamse Regering om na de voorziene onderzoeken en raadplegingen zo snel mogelijk het definitieve voorkeursbesluit vast te stellen; dit om rechtszekerheid te kunnen bieden aan lokale besturen, bewoners en bedrijven.

Het is immers belangrijk om zo snel mogelijk duidelijkheid te verschaffen aan bedrijven en burgers die mogelijk onteigend moeten worden. Voor de betreffende ondernemingen heeft de periode van onzekerheid een economische impact waarbij ze niet verder investeren of personeel aannemen. Zij weten namelijk niet of hun investeringen al dan niet zullen renderen daar onteigening mogelijk blijft.

De Raad hoopt ook dat met de procedure van de complexe projecten, met de verschillende inspraakmomenten en de getrechterde besluitvorming, mogelijke lange procedureslagen kunnen worden vermeden.

3.3 Duidelijkheid over de timing

In zijn advies van 2018 merkte de MORA op dat voor de verschillende verdere stappen in het proces geen indicatie van timing werd meegegeven. De Raad vroeg om in het licht van een zo groot mogelijke transparantie meer duidelijkheid te geven over de voorziene timing van de verdere stappen in het proces.

In de procesnota, die naast de procesaanpak ook een indicatieve timing meegeeft, is de tijdstabel ingevuld tot en met het voorontwerp van voorkeursbesluit. Voor de verdere processtappen (uitwerkingsfase, uitvoeringsfase) wordt geen indicatieve timing meer gegeven.

De Raad is er zich van bewust dat een exacte timing voor alle volgende processtappen en (politieke) beslissingen moeilijk is, maar vraagt met het oog op transparantie en maatschappelijk draagvlak, toch een indicatie van de verdere voorziene timing.

3.4 Aandacht voor de alternatieve modi in het verdere proces

De MORA vroeg in zijn advies van 2018 om ook de effecten en de potentialiteiten van de alternatieven voor het wegverkeer mee te nemen in het onderzoek (fiets, openbaar vervoer).

De Raad is tevreden dat in het verdere onderzoek de bereikbaarheid voor de fiets en voor het openbaar vervoer duidelijker zal worden meegenomen en hoopt dat de resultaten van het

onderzoek ook effectief meegenomen worden bij de verdere afwegingen over de definitieve trajectkeuze en de uitwerking van het project.

3.5 Budgettair kader uitwerken voor de flankerende maatregelen

Het voorontwerp van voorkeursbesluit neemt flankerende maatregelen mee die erop gericht zijn de negatieve effecten te milderen en de positieve effecten te versterken. Daarbij wordt aangegeven op welke manier deze flankerende maatregelen worden opgenomen in het project². Het gaat onder meer om volgende maatregelen:

- Opstellen en realiseren van een gebiedsprogramma voor het ringtracé en omgeving met herstellende en versterkende maatregelen gericht op natuur, landschap, stadsvernieuwing, stadsgroen en erfgoed, verblijfskwaliteit en de kwaliteit van het openbaar domein;
- Versterken van de recreatie langs het kanaal en de fietsstructuur, door het voorzien van bijkomende fietsverbindingen en het wegwerken van bestaande knelpunten;
- Maatregelen betreffende de inrichting en organisatie van bedrijvzones.
- Ingrepen gericht op natuurherstel en -ontwikkeling in en nabij het kanaal alsook in de ruimere omgeving (met o.m. de realisatie van een natuurvriendelijke oever langsheen het kanaal, tussen de sluis van Bossuit en de sluis van Zwevegem).
- ...

De Raad vraagt om de flankerende maatregelen verder te concretiseren en te kwantificeren en zo snel als mogelijk een budgettair kader uit te werken voor de flankerende maatregelen. Daarbij moeten ook bedrijven en bewoners die in de onderzoekzone liggen zo snel als mogelijk duidelijkheid krijgen, bijv. op het vlak van begeleiding van de bedrijven naar watergebonden activiteiten, de fietsverbindingen, multimodale ontsluiting, enz ...

3.6 Blijvende aandacht voor betrokkenheid van de stakeholders

De Raad stelt vast dat een overlegstructuur is opgezet om het project geïntegreerd aan te pakken en afstemming met de betrokken actoren en belanghebbenden na te streven. Naast een stuurgroep een dagelijks bestuur en een ambtelijke begeleidingsgroep is ook voorzien in een klankbordgroep, die de relevante betrokken maatschappelijk groepen samenbrengt.

Het is positief dat werk wordt gemaakt van een participatie- en communicatietraject. De MORA vraagt om bij de verdere onderzoeken en uitwerking van het project alle relevante economische en maatschappelijke actoren intensief te blijven betrekken.

² De flankerende maatregelen worden uitgebreid beschreven in de Synthesenota