

**ADVIES**  
**VAN 23 JANUARI 2019**  
**OVER DE ALTERNATIEVENONDERZOEKSNOTA**  
**VOOR HET COMPLEX PROJECT KANAAL BOSSUIT-KORTRIJK**

## INHOUD

I.	SITUERING .....	1
II.	ALGEMENE BEOORDELING .....	1
III.	HET SEINE-SCHELDE PROJECT ALS KADER .....	2
IV.	DE SCOPE VAN HET COMPLEX PROJECT .....	3
V.	TE ONDERZOEKEN ALTERNATIEVEN .....	3
VI.	DE ONDERZOEKSMETHODIEK.....	4

### I. SITUERING

1. SARO ontving op 20 november 2018 een adviesvraag van De Vlaamse Waterweg over de alternatievenonderzoeksnota betreffende het complex project ‘Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen’.<sup>1</sup> Het advies werd verwacht tegen uiterlijk 28 december 2018. Met voorliggend advies, goedgekeurd door de raad op 23 januari 2019, komt de raad – gezien het eindejaarsreces – zo snel als mogelijk tegemoet aan de vooropgestelde adviestermijn.
2. De Vlaamse Regering keurde op 8 september 2017 de startbeslissing voor dit complex project goed. Dit betekent de start van de onderzoeksfase waarin de mogelijkheden worden onderzocht om het kanaal Bossuit-Kortrijk geschikt te maken voor grotere schepen. Omwille van de vernauwde doorgang in Kortrijk en de aanwezigheid van drie beschermd 19<sup>de</sup>-eeuwse sluisen kunnen schepen groter dan klasse I het kanaal niet via de Leie opvaren. Op heden fungeert het kanaal voor de beroepsvaart slechts als insteekdok op de Schelde.

De hoofddoelstelling van voorliggend complex 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. Daarnaast omvat het project de ontwikkeling van een regionaal overslagcentrum (ROC) langsheen het kanaal. De startbeslissing geeft verder aan dat het project uitgaat van een geïntegreerde benadering.<sup>2</sup>

### II. ALGEMENE BEOORDELING

3. De raad erkent dat voorliggend complex project kadert in de realisatie van het Trans-European Network for Transport (TEN-T) en deel uitmaakt van het project Seine-Schelde. Het complex project vloeit tevens voort uit het Vlaams Regeerakkoord 2014-2019: *‘We zetten in op een verbeterde bereikbaarheid via de waterweg. Bij de uitbouw en versterking van het waterwegennet ligt de focus op de verdere uitbouw van het Albertkanaal, de Schelde, het Zeekanaal Brussel-Schelde en de Seine-Scheldeverbinding via de Leie richting Frankrijk met als belangrijke prioriteit de aanpak van het kanaal Kortrijk-Bossuit. Het gabariet en de vaarkenmerken worden in overeenstemming gebracht met de geldende internationale normen.’*<sup>3</sup>
4. SARO wijst evenwel op het belang van een volwaardige alternatievenonderzoeksnota met het oog op het te voeren onderzoeksproces. De onderzoeksfase is er op gericht om op strategisch niveau uit een brede waaier aan mogelijkheden de beste oplossing te filteren. De verschillende mogelijkheden worden daarbij op een geïntegreerde manier onderzocht en afgewogen. De alternatievenonderzoeksnota vormt hiertoe hét vertrekpunt.

---

<sup>1</sup> <https://www.kanaalbossuitkortrijk.be/>

<sup>2</sup> Procesnota versie 02, pag. 7.

<sup>3</sup> Vlaams Regeerakkoord 2014-2019, pag. 44.

Een alternatievenonderzoeksnota brengt immers alle betrokken partijen en het brede publiek op de hoogte van het project, en moet er tevens voor zorgen dat alle onderzoeken gelijktijdig kunnen starten met dezelfde duidelijke informatie en basisgegevens. Aldus bevat een alternatievenonderzoeksnota (minstens) een beschrijving van: 1° de doelstellingen en de geografische werkingssfeer van het geplande project; 2° de op strategisch niveau redelijkerwijs te onderzoeken alternatieven; 3° de wijze waarop de effecten van de redelijke alternatieven zullen worden onderzocht en beoordeeld in het licht van het te nemen voorkeursbesluit.

5. De voorliggende alternatievenonderzoeksnota komt hier volgens de raad onvoldoende aan tegemoet en roept nog tal van vragen op over het te voeren onderzoeksproces. Bovendien zit heel wat belangrijke informatie verstopt in de bijlagen bij de alternatievenonderzoeksnota, wat de leesbaarheid niet ten goede komt.

Het is voor de raad zeer onduidelijk in hoeverre op basis van deze alternatievenonderzoeksnota een volwaardig geïntegreerd onderzoek gevoerd kan worden.

De raad gaat in zijn advies verder in op:

- Het Europese Seine-Schelde project als kader voor voorliggend complex project. SARO vraagt het complex project voor het kanaal Bossuit-Kortrijk duidelijker te positioneren en af te bakenen in relatie tot het Seine-Schelde project (deel III).
- De raad vraagt tevens de inhoudelijke en ruimtelijke scope van het complex project duidelijker af te bakenen (deel IV).
- De raad wijst tevens op het ontbreken van volwaardige alternatieven voor alle deelaspecten van het project onder meer wat betreft de nieuwe sluis, de zwaikom en het regionaal overslagcentrum (deel V).
- Tenslotte heeft SARO ook bedenkingen bij de voorgestelde onderzoeksmethodiek op basis van thema's, concepten en onderzoeksaspecten (deel VI).

### III. HET SEINE-SCHELDE PROJECT ALS KADER

6. De startbeslissing verduidelijkt dat de opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk kadert in de realisatie van het Trans-European Network for Transport (TEN-T) en deel uitmaakt van het project Seine-Schelde. Dit Europese project beoogt de realisatie van een binnenvaartverbinding op groot gabarit tussen het Seinebekken en het Scheldebekken. Binnen Vlaanderen werd de Leie aangeduid als hoofdvas en worden zowel de Leie als de Schelde opgewaarderd. De startbeslissing geeft aan dat een betere verbinding tussen Leie en Schelde bijdraagt tot een efficiënter transport van goederen, een meer duurzame modal shift in het goederenvervoer en een verhoogde bedrijfszekerheid van het hoofdwatwegennetwerk.<sup>4</sup>

De alternatievenonderzoeksnota identificeert het kanaal Bossuit-Kortrijk aldus als een 'strategische missing link' in het Vlaamse en Europese vaarnetwerk en het Seine-Schelde project als katalysator om deze missing link weg te werken.

7. De raad merkt op dat de alternatievenonderzoeksnota slechts beperkt duiding geeft bij het overkoepelende Seine-Schelde project. Dit project is zeer grootschalig en omvat tal van deelprojecten in Vlaanderen, Wallonië en Frankrijk. Voor Vlaanderen alleen heeft het Seine-Schelde project betrekking op zeven waterwegen en tientallen locaties.<sup>5</sup> SARO vraagt het complex project voor het kanaal Bossuit-Kortrijk duidelijker te positioneren en af te bakenen in relatie tot het Seine-Schelde project (en zijn deelprojecten).

---

<sup>4</sup> Startbeslissing, pag. 5.

<sup>5</sup> <https://www.seineschelde.be/projecten>

In dit kader verwijst de raad ook naar de alternatievenonderzoeksnota die aangeeft: *‘Het huidige project van de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk kadert binnen dit Seine Schelde project en heeft de ambitie (lange termijnvisie) om voor het volledige kanaal een volwaardige verbinding voor Va te realiseren. Het huidige project vormt hierin een eerste, belangrijke stap.’*<sup>6</sup> De raad vraagt dit verder te verduidelijken.

#### IV. DE SCOPE VAN HET COMPLEX PROJECT

8. De startbeslissing stelt dat een geïntegreerde benadering wordt gehanteerd: *‘Waar het realiseren van de hoofddoelstelling aanleiding geeft tot interferentie met andere structuren en disciplines zal het voorontwerp en ontwerp hiervan op een geïntegreerde benadering uitgewerkt worden en maken deze onderdelen ook deel uit van dit project. Dit betekent dat het projectgebied gedurende het verdere traject meer concreet zal worden afgebakend en verfijnd, mede op basis van de alternatievenafweging en de interacties met de (directe) omgeving.’*<sup>7</sup>

De alternatievenonderzoeksnota verduidelijkt dat aldus onderzocht wordt hoe de opwaardering van het kanaal als hefboom kan dienen voor de verdere ontwikkeling van de regio op economisch, ruimtelijk en landschappelijk vlak. Hierbij wordt verwezen naar diverse initiatieven en mogelijkheden inzake het activeren, intensifiëren en heroriënteren van bestaande en nieuwe watergebonden bedrijvigheid, stadsvernieuwing aan waterfronten en nieuwe publieke ruimtes, natuur- en groenontwikkeling, het uitbouwen van de toeristische en recreatieve structuur.<sup>8</sup>

9. Het is voor de raad onduidelijk welke initiatieven effectief deel zullen uitmaken van het complex project en op welke manier deze initiatieven verder zullen worden onderzocht. De alternatievenonderzoeksnota formuleert een ruime waaier aan onderzoeksvragen en geeft noch concrete uitgangspunten, noch denk- of oplossingsrichtingen aan (zie ook deel V). De raad dringt er op aan de scope van het complex project duidelijk af te bakenen.

Dit geldt tevens voor wat betreft de ruimtelijk afbakening van het complex project. De raad merkt op dat inzake het projectgebied zowel verwezen wordt naar het volledige kanaal en zijn onmiddellijke omgeving<sup>9</sup>, als naar de ruime omgeving van het kanaal.<sup>10</sup>

#### V. TE ONDERZOEKEN ALTERNATIEVEN

10. De raad stelt vast dat in voorliggende alternatievenonderzoeksnota drie alternatieven worden geformuleerd voor de aansluiting van het kanaal op de Leie. Het betreft drie tracémogelijkheden in de zone Kortrijk-Harelbeke-Kuurne: 1° het rechtdoortracé, dat een opwaardering inhoudt van het bestaande kanaal, 2° het bypasstracé, dat de realisatie inhoudt van een nieuw kanaal rondom het verdicht stedelijk weefsel van Kortrijk en 3° het ringtracé dat de realisatie inhoudt van een nieuw kanaal gebundeld met de R8.
11. Het is voor de raad zeer onduidelijk in hoeverre op basis van deze drie alternatieven in de volgende fase een voorkeursbesluit kan worden genomen. De realisatie van een volwaardige aansluiting op de Leie omvat immers ook een aantal andere nautische elementen, waaronder een nieuwe sluis en eventueel bijkomende zwaaigelegenheden. De raad merkt op dat de alternatievenonderzoeksnota hieromtrent geen duidelijke alternatieven formuleert.

---

<sup>6</sup> Alternatievenonderzoeksnota, pag. 22.

<sup>7</sup> Startbeslissing, pag. 8.

<sup>8</sup> Alternatievenonderzoeksnota, pag. 35-37.

<sup>9</sup> Startbeslissing, pag. 6.

<sup>10</sup> Alternatievenonderzoeksnota, pag. 44 en 54-55.

Voor de zwaaigelegenheden worden in het afwaartse deel van het kanaal vier potentiële locaties aangeduid (waarvan één locatie enkel relevant is voor het ringtracé). Deze locaties worden in de bijlagen bij de alternatievenonderzoeksnota enkel indicatief aangeduid en niet nader omschreven.<sup>11</sup> Ook met betrekking tot de nieuwe sluis blijkt dat afhankelijk van het gekozen tracé-alternatief diverse sluisposities mogelijk zijn. Zo kan voor het rechtdoortracé de sluis zowel opwaarts als afwaarts de spoorlijn worden ingeplant.<sup>12</sup>

12. Bovendien stelt de raad vast dat voorliggend complex project ook de ambitie formuleert voor de ontwikkeling van een regionaal overslagcentrum. De startbeslissing verwijst naar de locatiestudie uitgevoerd door de intercommunale Leiedal: *'Deze locatiestudie geeft weer welke bedrijventerreinen geschikt kunnen zijn voor de aanleg van een ROC op basis van een SWOT-analyse. Hierbij is onder andere rekening gehouden met de grootte van het terrein, ontsluiting van het terrein, aanwezigheid van laad- en losinstallaties, geschiktheid van het terrein en de economische potenties. In de scope van dit onderzoek waren alle reeds bestemde industriezones aanliggend aan het kanaal. Op deze wijze is een eerste inschatting gemaakt van de consequenties van de ontwikkeling van het overslagcentrum voor elke plek op het vlak van milieu en mobiliteit. Deze locaties alsook eventuele andere potentiële locaties (die bijvoorbeeld nog een bestemmingswijziging behoeven) worden verder meegenomen in het onderzoek in het kader van de procedure complexe projecten.'*<sup>13</sup>

SARO vraagt om de noodzaak voor de ontwikkeling van een nieuw regionaal overslagcentrum verder te onderbouwen. Hierbij moet aandacht zijn voor de regionale schaal en een realistische en transparante prognose van de overslag langs een opgewaarderd kanaal Bossuit-Kortrijk.

Aanvullend vraagt de raad dat in de alternatievenonderzoeksnota duidelijke locatiealternatieven voor dit regionaal overslagcentrum worden gedefinieerd, zodanig dat hieromtrent concreet geïntegreerd onderzoek kan worden opgestart. Dit met het oog op het voorkeursbesluit waarin op basis van het geïntegreerd onderzoek een weloverwogen keuze zal worden gemaakt inzake de eventuele ontwikkeling van een regionaal overslagcentrum in het plangebied.

13. Volledigheidshalve merkt de raad op dat de ambitie inzake een ROC in de alternatievenonderzoeksnota wordt verruimd naar de vraag hoe en waar de opwaardering als hefboom kan functioneren om bestaande zones met een karakter bedrijvigheid te activeren richting watergebonden bedrijvigheid.<sup>14</sup> De raad merkt op dat het hierbij zowel kan gaan om het intensifiëren van bestaande watergebonden bedrijvigheid, het heroriënteren van bestaande niet-watergebonden bedrijvigheid, als het ontwikkelen van geheel nieuwe watergebonden bedrijvigheid. Het is voor de raad onvoldoende duidelijk welke locaties hiervoor in aanmerking komen.

## VI. DE ONDERZOEKSMETHODIEK

14. De raad stelt vast dat de onderzoeksmethodiek uitgaat van volgende zes thema's: 1° nautica, 2° omgeving, 3° mobiliteit, 4° uitvoerbaarheid, 5° financieel en 6° toekomstmogelijkheden. Deze worden verder uitgesplitst in 14 strategische concepten die gelinkt zijn aan de diverse functies die het kanaal opneemt. Vervolgens worden binnen elk concept verschillende onderzoeksaspecten afgebakend (29 in totaal). De alternatievenonderzoeksnota stelt dat deze thema's in het geïntegreerd onderzoek gelijkwaardig zullen worden onderzocht.<sup>15</sup> Dit zal resulteren in een set aan onderzoeksrapporten per thema.<sup>16</sup> De raad heeft veel vragen bij deze methodiek.

---

<sup>11</sup> Alternatievenonderzoeksnota Bijlage 1, pag. 10 en Bijlage 2, pag. 6.

<sup>12</sup> Alternatievenonderzoeksnota, pag. 46 en 48.

<sup>13</sup> Startbeslissing, pag. 10.

<sup>14</sup> Alternatievenonderzoeksnota, pag. 35.

<sup>15</sup> Alternatievenonderzoeksnota, pag. 58.

<sup>16</sup> Alternatievenonderzoeksnota, pag. 94.

SARO wijst er op dat de keuze voor de thema's en concepten niet in de alternatievenonderzoeksnota wordt gedeut. De raad meent dat de zes thema's en 14 concepten arbitrair zijn en onvoldoende afgebakend (bv. 'omgeving' als containerbegrip). Het is voor de raad tevens onduidelijk hoe de concepten en onderzoeksaspecten zich tot elkaar verhouden. Zo komen een aantal te onderzoeken effecten onder verschillende concepten en/of onderzoeksaspecten aan bod, bijvoorbeeld: waterkwaliteit (OA 13 en 17), wijzigingen van leefkwaliteit (beleving en hinder) (OA 5 en 22), ecotoopinname (OA 11 en 13), financiële impact (KBK 1, 11 en 12). Hierdoor ontstaat een zeer complex en gefragmenteerd onderzoekskader.

15. Met betrekking tot het onderzoek naar de milieueffecten stelt de raad bovendien vast dat in de bijlage 1 een zeer specifieke invulling wordt gegeven aan de strategische m.e.r.-methodiek. Hierbij wordt niet uitgegaan van de vooropgestelde m.e.r.-disciplines en effectgroepen. Ook de voorgestelde significantiekaders gaan niet uit van het richtlijnhandboek inzake milieueffectrapportage.

De raad vraagt specifiek aandacht voor het uitvoeren van een volwaardige strategische MER. Dit heeft tot doel om, ter onderbouwing van het voorkeursalternatief, objectieve informatie aan te leveren over de inschatting op hoofdlijnen van de verschillende alternatieven. De raad verwijst in dit verband naar artikel 10 van het Decreet complexe projecten inzake de inhoudsvereisten voor het ontwerp van MER, zoals vermeld in artikel 4.2.8, §1, 5° en artikel 4.3.7 van het DABM.

16. Wat het onderzoek naar de maatschappelijke kosten en baten betreft, stelt de raad vast dat in 2013 onderzoek is gebeurd.<sup>17</sup> SARO wijst er op dat het project volgens deze studie een negatieve kosten-batenratio heeft: *'De MKBA geeft een negatieve kosten-batenratio voor alle onderzochte opwaarderingsprojecten voor het kanaal Bossuit-Kortrijk. Dit heeft enerzijds te maken met de hoge kostprijs voor de realisatie van de doortocht, anderzijds met de beperkte baten die rechtstreeks aan de ingreep kunnen worden toegewezen. Omdat de ingrepen bovendien een aanzienlijke impact hebben (doortocht Kortrijk) worden deze resultaten bevestigd in de MCA.'*<sup>18</sup> De raad adviseert wel om deze kosten-baten analyse te actualiseren vermits de economische dynamiek in de regio de voorbije jaren veranderd is.

---

<sup>17</sup> Startbeslissing, pag. 10.

<sup>18</sup> Verkennende studie 'toekomstmogelijkheden van het kanaal Bossuit-Kortrijk', pag. 125.