



**ADVIES
VAN 28 APRIL 2021
OVER HET VOORKEURSBESLUIT VAN HET COMPLEX PROJECT
KANAAL BOSSUIT-KORTRIJK**

INHOUD

I. SITUERING.....	1
II. ALGEMENE BEOORDELING	1
III. PLANDOELSTELLINGEN.....	2
IV. VOORKEURSBESLUIT	2
V. MILDRENDENDE MAATREGELEN.....	4
VI. MOBILITEIT EN HERINRICHTING R8.....	5

I. SITUERING

1. SARO ontving op 24 maart 2021 een adviesvraag van De Vlaamse Waterweg over het voorontwerp voorkeursbesluit van het complex project 'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen'.^{1 2} Het advies wordt verwacht tegen uiterlijk 28 april 2021. Met voorliggend advies, goedgekeurd door de raad op 28 april 2021, komt SARO 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.
3. Op 23 januari 2019 formuleerde SARO zijn advies bij de alternatievenonderzoeksnota van dit complex project.³ De raad formuleerde een aantal strategische bedenkingen en vroeg onder meer om a) dit complex project duidelijker te positioneren in relatie tot het Seine-Schelde project, b) de inhoudelijke en ruimtelijke scope van het complex project duidelijker af te bakenen, c) volwaardige alternatieven uit te werken voor alle deelaspecten (o.a. de nieuwe sluis, de zwaikom en het regionaal overslagcentrum) en d) de voorgestelde onderzoeksmethodiek verder te verduidelijken.

II. ALGEMENE BEOORDELING

4. De raad formuleert volgende strategische bemerkingen bij het voorontwerp voorkeursbesluit van het complex project 'opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen':
 - a. De raad dringt aan op een meer eenduidige afbakening en duiding van de doelstellingen van dit complex project (zie verder deel III).
 - b. De raad vindt het een belangrijke tekortkoming dat in het voorontwerp voorkeursbesluit een aantal strategische elementen van het complex project nog niet concreet worden geduid. Diverse ruimtelijke ontwikkelingen zullen pas concreet ingevuld worden na het geplande onderzoek (o.a. masterplan, gebiedsprogramma, toekomstvisie kanaal) en worden aldus onttrokken aan het maatschappelijke debat en de strategische advisering door de strategische adviesraden. Ook vanuit de beoogde trechtering en de specifieke rol van het voorkeursbesluit (nl. point of no return) vindt de raad dit geen goede zaak (zie

¹ www.planbk.be

² Naast het voorontwerp van voorkeursbesluit werd tevens het ontwerp van geïntegreerd onderzoek (incl. S-MER) en de ontwerp synthesesnota voorgelegd aan de adviesinstanties voor advies conform artikel 11, § 2 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten. Ter onderbouwing van het voorontwerp voorkeursbesluit werden 29 onderzoeksrapporten opgemaakt die elk focussen op een specifieke invalshoek (in het totaal ongeveer 3000 bladzijden). Daarnaast is er nog een bijlagebundel met een zestal rapporten, een algemene kaartenbundel en een synthesesnota. Voorliggend advies richt zich op het voorontwerp voorkeursbesluit.

³ <https://www.sarovaanderen.be/advies-complex-project-kanaal-bossuit-kortrijk>

verder deel IV).

- c. Een cruciaal aandachtspunt betreft de duiding (op strategisch niveau) van de milderende maatregelen die nodig zullen zijn om de milieu-impact van voorliggend complex project te milderen (zie verder deel V).
- d. De raad wijst er op dat het plangebied van het gewestelijk RUP KR-8 (dat in opmaak is) in belangrijke mate overlapt met het projectgebied van voorliggend complex project. Gelet op de overlap zijn er mogelijke potenties en valkuilen waardoor afstemming noodzakelijk is waarbij moet worden bewaakt dat met voorliggend complex project geen voorafnames worden gemaakt voor het gewestelijk RUP KR-8 (zie verder deel VI).

III. PLANDOELSTELLINGEN

5. De startbeslissing omschrijft de hoofddoelstelling van het project als de opwaardering en/of aanpassing van de waterweg voor scheepvaart tot een verbinding tussen Leie en Schelde voor CEMT klasse Va-schepen. Naast de hoofddoelstelling geeft de startbeslissing ook aan dat het project de ontwikkeling van een regionaal overslagcentrum omvat en uitgaat van een geïntegreerde benadering.

Het voorontwerp voorkeursbesluit (pag. 7) geeft verdere duiding bij de projectdoelstelling: *'Daar waar in de startbeslissing de geïntegreerde benadering algemeen beschreven wordt, is deze benadering tijdens het opstellen van de alternatievenonderzoeksnota en het uitvoeren van het geïntegreerd onderzoek verder verfijnd, tot een benadering om ook de andere functies die het kanaal opneemt of kan opnemen te versterken.'*

6. SARO vindt het essentieel om te kunnen beschikken over een eenduidige afbakening en duiding van de doelstellingen van dit complex project.

Zo stelt de raad vast dat onder de doelstelling 'geïntegreerde benadering' een veelheid aan ambities wordt geformuleerd. Vanuit deze geïntegreerde benadering zal worden ingezet op verschillende fronten maar de raad dringt aan op een eenduidige afbakening en duiding van de doelstellingen (hoofd- en subdoelstellingen die vervat zitten onder de noemer 'geïntegreerde benadering' (o.a. natuurontwikkeling, versterken van erfgoed, duurzame mobiliteit, verkeersleefbaarheid, ontwikkeling recreatie, stedelijke transformatie, economische ontwikkeling). De doelstellingen moeten ook worden afgestemd met lopende processen in de regio.⁴

Wat betreft de doelstelling inzake de ontwikkeling van een regionaal overslagcentrum neemt de raad er akte van dat het voorkeursbesluit deze doelstelling wijzigt en vermeldt dat veeleer zal worden ingezet op een netwerk van specifieke overslagpunten. De raad meent dat dit aldus moet worden aangepast in de doelstellingen van dit complex project.

De vraag stelt zich in hoeverre bovenstaande bemerkingen een aanpassing van de startbeslissing noodzakelijk maken.

IV. VOORKEURSBESLUIT

7. Naast de onduidelijkheid omtrent de concrete plandoelstellingen (zie deel III) stelt de raad ook vast dat het voorontwerp voorkeursbesluit een aantal strategische elementen van het complex project zeer vaag omschrijft. Diverse essentiële elementen van het complex project zullen pas in een latere fase - nadat de nodige onderzoeken werden uitgevoerd - concreter worden geduid. Hierna geeft de raad enkele voorbeelden.

Het voorontwerp voorkeursbesluit (pag. 18) bepaalt dat het kanaal over zijn volledige lengte

⁴ o.a. rivierherstel Leie waarin 300/500 ha natte natuur zal worden gerealiseerd, opstart mogelijks AGNAS-RUP Kortrijk-Zwevegem n.a.v. het openruimteplan van Kortrijk (100 ha extra natuur en bos) en Zwevegem (20 ha extra bos)

toegankelijk wordt gemaakt voor schepen tot en met klasse Va alsook voor 3-laags containervaart. Deze laatste doelstelling wordt evenwel voor het segment 'Bossuit-Luipaardbrug' voorzien voor de langere termijn en gekoppeld aan de opmaak van een geïntegreerde toekomstvisie. In deze toekomstvisie zullen de toekomstige kenmerken van het kanaal (zowel op nautisch vlak als de omgevingskenmerken) worden onderzocht en vastgelegd. Het voorontwerp voorkeursbesluit verduidelijkt dat deze toekomstvisie ook een leidraad zal vormen voor de geplande ingrepen aan het kanaal op korte termijn (en op lange termijn bijvoorbeeld in functie van onderhoudswerken en de opwaardering van de Boven-Schelde).

Ook inzake de economische kenmerken van het complex project kondigt het voorontwerp voorkeursbesluit nog verder onderzoek aan. Voor wat betreft de doelstelling inzake het verder ontwikkelen en stimuleren van overslag en watergebonden bedrijvigheid ter hoogte van de bestaande bedrijvenzones (zone La Flandrebrug - R8) zal een masterplan worden opgesteld. De bouwstenen van dit masterplan zijn -naast enkele concrete ruimtelijke ingrepen⁵- vooral toekomstige onderzoeken; zoals onderzoek naar de wegontsluiting tussen de economische zones en naar het hoger wegennet, onderzoek in functie van het realiseren van specifieke overslagpunten en onderzoek naar kansen voor watergebonden bedrijvigheid.

Het voorontwerp voorkeursbesluit opteert voor het ringtracé waarbij een nieuw kanaal wordt gerealiseerd in de nabijheid van de R8. Beide infrastructures zullen niet gebundeld worden. De afstand tussen beide infrastructures (kanaal en R8) ligt nog niet vast. Dit geldt tevens voor de tussenliggende en omliggende gebieden. Hiervoor zal nog een gebiedsprogramma worden opgemaakt, dat invulling zal geven aan herstellende en versterkende maatregelen gericht op natuur, landschap, stadsvernieuwing, stadsgroen en erfgoed, en kwalitatieve fietsverbindingen. Het voorontwerp voorkeursbesluit bevat een kaart met een eerste aanduiding van de contouren van dit gebiedsprogramma. Deze kunnen volgens het voorkeursbesluit in de uitwerkingsfase nog worden bijgestuurd, in functie van opportuniteiten.⁶

8. De raad erkent dat het decreet complexe projecten voorziet dat het (in het voorkeursbesluit beschreven) voorkeursalternatief nog voldoende vrijheidsgraden moet inhouden zodat uitvoeringsvarianten niet onmogelijk worden gemaakt. De vrijheidsmarge die met voorliggend voorontwerpbesluit wordt gecreëerd is evenwel groot. Er is geen duidelijkheid over de concrete ruimtelijke ontwikkelingen die worden beoogd met dit complex project. Diverse ruimtelijke ontwikkelingen zullen pas concreet ingevuld worden na het geplande onderzoek (o.a. masterplan, gebiedsprogramma, toekomstvisie kanaal) en worden aldus onttrokken aan het maatschappelijke debat en de strategische advisering door de strategische adviesraden. Ook vanuit de beoogde trechtering en de specifieke rol van het voorkeursbesluit (nl. point of no return) vindt de raad dit een belangrijke tekortkoming.

⁵ Zoals de ontwikkeling van braakliggende en vrijgekomen sites in functie van watergebonden economische activiteiten, de aanleg van een zwaaiikom, het vernieuwen van de Luipaardbrug en het maken van de aansluiting met het Guldenpoorpad, het verplaatsen en opwaarderen van de fietsroute van linkeroever naar rechteroever.

⁶ Ook inzake 'het netwerk van specifieke overslagpunten' en de 'zwaaiikom' is het voorontwerp voorkeursbesluit nog vaag. Het voorontwerp voorkeursbesluit stelt dat niet meer zal worden ingezet op één centraal regionaal overslagcentrum maar op een netwerk van specifieke overslagpunten, verspreid over een aantal kansrijke locaties langs het kanaal. Een zevental zones langs het kanaal worden onderzocht. Twee van deze zones zouden in aanmerking komen voor containeroverslag. In één zone (nabij het centrum van Kortrijk) zou een overslagpunt voor bulk- en pallet goederen kunnen ontwikkeld worden (waar mogelijks ook ingezet wordt (zero emission) stadsdistributie). In het onderzoek werden drie mogelijke locaties voor een zwaaiikom gedetecteerd en onderzocht. De onderlinge afweging en keuze tussen deze locaties is mede afhankelijk van de verdere ontwikkeling van overslag en watergebonden activiteiten langs het kanaal. Zo zijn er mogelijkheden om een zwaaiigelegenheid te integreren in de overslagfaciliteiten en wordt de optimale ligging van de zwaaiikom in pand 3 mede bepaald door de ligging van de overslagpunten (bestemming van de schepen). Deze drie locaties worden daarom verder onderzocht en afgewogen in de uitwerkingsfase, binnen het masterplan voor de economische zones.

V. MILDERENDE MAATREGELEN

9. Een cruciaal aandachtspunt betreft de duiding (op strategisch niveau) van de milderende maatregelen die nodig zullen zijn om de milieu-impact van voorliggend complex project te milderen.

Het voorontwerp voorkeursbesluit (pag. 45 e.v.) geeft een overzicht van de milderende maatregelen. Daarvan zijn een aantal zeer concreet⁷ geformuleerd, en een aantal zeer vaag: zoals 'het versterken van het groen netwerk (bosrijke gebieden) Kennedybos-Kanaalbos-De Gavers-Leie', 'de opmaak van een toekomstvisie op de recreatie in en langs het kanaal, met aandacht voor de interactie met beroepsvaart' of 'de opmaak van een toekomstvisie'.

De raad erkent dat (overeenkomstig het decreet betreffende complexe projecten) de milderende maatregelen op strategisch niveau moeten worden uitgetekend, maar uiteraard wel voldoende uitgediept. De raad dringt er op aan dat de milderende maatregelen verder op strategisch niveau geduid worden vooraleer het voorkeursbesluit definitief kan worden goedgekeurd.

Bovendien dienen de milderende maatregelen binnen de plancontour van dit complex project te worden gerealiseerd. Voorliggend voorkeursbesluit komt hier niet aan tegemoet. Het voorkeursbesluit formuleert een reeks milderende maatregelen die buiten het complex project vallen en gerealiseerd zullen worden via een ander traject, met een andere initiatiefnemer. Eén van de milderende maatregelen (nl. in het kader van het stedenbouwkundig herstel) gaat bovendien uit van het verruimen van de projectcontour. Het is voor de raad niet aanvaardbaar dat in de fase van de goedkeuring van het voorkeursbesluit nog een (gevoelige) verruiming van de projectcontouren zou worden overwogen.

10. Ter illustratie van voorgaande bezorgdheid gaat de raad in deze paragraaf specifiek in op de impact van het complex project op natuur en op de voorgestelde milderende maatregelen.

Het geïntegreerd onderzoek komt voor het segment Luipaardbrug-Leie tot de conclusie dat er een belangrijke impact is op natuur: *'Er is sprake van aanzienlijke ecotoopinname; gezien de inname van een vrij groot oppervlak (4 à 5 ha) vlakdekkende waardevolle vegetaties die het leefgebied vormen voor beschermde diersoorten, en gezien het feit dat de inname van waardevolle vegetaties plaatsvindt in erkend natuurgebied (Oude Leiearm) of een belangrijke natuurkern in het stedelijk gebied (de Venning).*⁸ In het afwaartse segment betreft de belangrijkste waardevolle structuur het Kanaalbos, waardevolle bosvegetatie met open plekken, rechtstreeks aan de kanaaloever. Ook is het wateroppervlak van het kanaal als biologisch waardevol gekarteerd.

Het voorkeursbesluit stelt dat het onderzoek aantoont dat deze negatieve effecten afdoende kunnen worden geredieerd met natuurherstelmaatregelen in en nabij de infrastructuurwerken. Volgens het voorkeursbesluit zijn deze natuurherstelmaatregelen onlosmakelijk verbonden met de infrastructuurwerken en behoren ze tot het voorkeursalternatief. De raad ondersteunt het principe van compensatie *'in en nabij de infrastructuurwerken'* maar merkt op dat het voorkeursbesluit geen concrete milderende maatregelen formuleert om de schade aan de natuur te milderen.

De enige concrete maatregel, inzake de aanleg van 600 m natuurvriendelijke oevers, betreft een milderende maatregel om het verlies aan waterkwaliteit te compenseren. Het voorkeursbesluit vermeldt verder zeer vaag omschreven milderende maatregelen zoals 'ingrepen gericht op natuurherstel en -ontwikkeling in en nabij het kanaal alsook in de ruimere omgeving', 'onderzoek in functie van het verbinden van groene oevers langs het kanaal met omliggende natuur', 'versterken van de groenverbinding op de as Kennedybos-Kanaalbos-Gavers-Leie' of

⁷ Inzake het milderen van de negatieve impact op de waterbalans zijn bijvoorbeeld volgende milderende maatregelen noodzakelijk: het realiseren van een pompgebouw aan de sluis in Kortrijk en bijkomende maatregelen aan de nieuwe sluis in Kortrijk om de verspreiding van Leiewater opwaarts de nieuwe sluis te vermijden (vb. door een kwaliteitsbekken).

⁸ Onderzoeksrapport 'KBK als element in de ecologische, landschappelijke en landbouwstructuur'

‘natuurherstel en -ontwikkeling in en nabij de gebieden De Venning, Oude Leiearm Kortrijk-Kuurne en het Vlaspark’. Het betreft potentiële gebieden die ver buiten het projectgebied liggen. Daarenboven gaan de voorgestelde mogelijke compensaties voorbij aan de ecologische functie van de natuur die dreigt verloren te gaan. De gebieden functioneren als restanten van oude overstromingsgebieden van de Leie (vochtige graslanden, moerasbos), terwijl de compensatie zich richt naar het verbinden van boskernen op hoger gelegen gebied. De raad vraagt aldus aandacht voor de volwaardige compensatie van de natuurwaarden. Het is een zeer grote uitdaging om concrete compensatiegebieden vast te leggen; zeker in dit plangebied waar ook nog de natuurcompensatie van andere planprojecten die leiden tot verlies aan natuur zal moeten gebeuren (o.a. de ontwikkeling van de Leie als een schakel in het netwerk van Seine Schelde Vlaanderen, het gewestelijk RUP K-R8 en mogelijks ook het gewestelijk RUP N8).

Ook inzake boscompensatie is het voorkeursbesluit nog zeer onduidelijk. Het vermeldt enkel dat -bijkomend aan de herstelmaatregelen- de nodige maatregelen zullen worden voorzien inzake boscompensatie. De concrete nood inzake boscompensatie (o.a. oppervlakte, type) zal worden bepaald in de uitwerkingsfase. Momenteel is er dus nog geen inzicht op strategisch niveau inzake de noodzakelijke boscompensaties en de concrete effecten op landbouw.

VI. MOBILITEIT EN HERINRICHTING R8

11. Het voorontwerp voorkeursbesluit opteert voor het ringtracé waarbij naast de aanleg van een nieuw kanaal in het segment Luipaardbrug-Leie ook een herinrichting van de R8 zal gebeuren. Bij deze herinrichting van de R8 wordt voorzien in twee aansluitingscomplexen (één complex in de omgeving van de N43 en één complex in de omgeving van de kruising van het kanaal met de R8). De kruising van doorgaand verkeer op de R8 met de Leie zal gebeuren via een tunnel.

De aanleg van een nieuw kanaal wordt met voorliggend voorkeursbesluit dus gekoppeld aan de heraanleg van de R8.

12. In de inleiding van dit advies wees SARO er reeds op dat door de nieuwe doelstelling inzake de heraanleg van de R8 de initiële doelstelling van voorliggend complex project grondig wordt gewijzigd. Bovendien leidt dit er toe dat het plangebied van het gewestelijk RUP K-R8 in belangrijke mate overlapt met het projectgebied van voorliggend complex project.

Het voorkeursbesluit stelt dat beide projecten op elkaar zullen worden afgestemd zowel wat betreft de versterking van de groenverbinding Kennedybos-Kanaalbos-De Gavers-Leie als de opmaak van het masterplan economie (voor de ontwikkeling van de bedrijvzones).

De raad heeft vragen bij deze overlapping van beide planprocessen. Zowel voorliggend complex project als het planproces K-R8 impliceren -in functie van de beoogde infrastructuurwerken- ruimte-innames in de Kanaalzone. Binnen K-R8 is dit het geval wat betreft de optimalisatie van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost en de mogelijke verschuiving van dit verkeerscomplex richting het kanaal. Er is door de verruiming van de initiële doelstelling van voorliggend complex project ook een grote overlapping inzake de doelstellingen rond verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit.

Gelet op de overlap zijn er mogelijke potenties en valkuilen waardoor afstemming noodzakelijk is waarbij moet worden bewaakt dat met voorliggend complex project geen voorafnames worden gemaakt voor het gewestelijk RUP KR-8.⁹

Volledigheidshalve wijst de raad op de belangrijke rol van een voorkeursbesluit in het proces tot opmaak van een complex project. Het voorkeursbesluit houdt de vaststelling in van een op strategisch niveau gekozen alternatief. Het decreet complexe projecten voorziet dat aan het

⁹ Omwille van een vermoedelijke overlapping met het plangebied van het GRUP N8 (MED VR 2021 0603 opstart gewestelijk RUP N8) dringt SARO eveneens aan op een afstemming met voormeld planningsproces.

definitief vastgesteld voorkeursbesluit een aantal rechtsgevolgen kunnen worden verbonden.

Hoofdstuk 7 van het ontwerp voorkeursbesluit legt deze rechtsgevolgen vast. Zo wordt het binnen het volledige plangebied mogelijk om gedurende drie jaar een vergunning, machtiging of toestemming te weigeren als de aanvraag onverenigbaar is met het voorkeursbesluit. Bovendien kan elke verwerving van onroerende goederen, vereist voor de verwezenlijking van het voorkeursbesluit, door onteigening 'ten algemene nutte' tot stand worden gebracht.