

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 8

van **BART CARON**

datum: 27 september 2017

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Kanaal Bossuit-Kortrijk - Onderzoek watersnelweg voor goederenvervoer

In de media was er de voorbije weken veel te doen over het kanaal Bossuit-Kortrijk. De aanleiding was de start van het onderzoek naar toekomst Kanaal Bossuit-Kortrijk. De Vlaamse Regering heeft groen licht gegeven aan waterwegbeheerder Waterwegen en Zeekanaal NV om te onderzoeken welke toekomst het kanaal Bossuit-Kortrijk heeft als nieuwe watersnelweg voor goederenvervoer. Nu onze wegen dichtslibben, treedt de binnenvaart op de voorgrond als een volwaardig alternatief: deze veilige en duurzame vorm van goederentransport haalt vrachtwagens uit de file. De studie over het kanaal Bossuit-Kortrijk streeft naar een werkelijke verbinding tussen de Leie en de Boven-Schelde. Het is een nieuw hoofdstuk in het verhaal van het Europees binnenvaartproject Seine Schelde Vlaanderen.

Het kanaal Bossuit-Kortrijk is tot op vandaag vanaf de Leie niet toegankelijk voor grotere schepen. De drie historische, beschermde sluizen vormen een vernauwing ter hoogte van Kortrijk. Daardoor moeten schippers een lange omweg maken via Gent en de Boven-Schelde. Waterwegen en Zeekanaal NV wil het kanaal uitbouwen tot een cruciale schakel in het binnenvaartnetwerk tussen de Seine en de Schelde. Daarvoor is er eerst studiewerk nodig. Het onderzoek moet uitmonden in efficiënte en haalbare oplossingen. Er moeten nog belangrijke keuzes gemaakt worden. In een eerste fase wordt onder andere gezocht naar de beste oplossing voor het knelpunt in Kortrijk en de opwaardering van het volledige kanaal. Ook de uitwerking van een mogelijk nieuw regionaal overslagcentrum, dat voor lokale bedrijven een toegangspoort vormt naar de binnenvaartsnelweg, maakt deel uit van het onderzoek.

De Vlaamse overheid hanteert in dit dossier de vernieuwde procesaanpak 'Complexe Projecten'. Open communicatie staat daarbij centraal.

Om van het kanaal een echte ontsluiting voor grotere schepen te maken, worden twee opties onderzocht: het huidige tracé aanpakken of een alternatieve verbinding met de Leie zoeken op het grondgebied van Kortrijk. Wanneer er gekozen wordt voor het eerste tracé moet er een oplossing gevonden worden voor de historische, beschermde sluizen in Kortrijk. Met het tweede tracé kunnen de sluizen behouden blijven, maar dan wordt wel een nieuw kanaal gegraven dat doorheen een groen gebied, langs een woongebied en een bedrijventerrein loopt.

1. De bedoeling van de upgradering van dit kanaal is nobel, nl de bevordering van de binnenvaart en het terugdringen van het wegverkeer, maar er rijzen ook vragen.

Is de aanpassing van het kanaal een prioritair dossier voor de minister en voor Waterwegen en Zeekanaal NV?

2. Wordt er in dit kader ook een MKBA (een maatschappelijke kosten- en batenanalyse) gemaakt?
3. Is het realistisch dat er voldoende scheepvaart zal zijn die via de Schelde naar de Leie vaart via het genoemde kanaal? Wordt de economische potentie van het kanaal onderzocht?
4. Ik lees in de Waalse pers dan toch weer artikels waar de aanpassing van de doortocht door Doornik voor Va-schepen als mogelijkheid wordt onderzocht door de SPW (service public de Wallonie).

Is er overleg geweest met het Waals Gewest?

5. Als het Waals Gewest opteert voor een aanpassing van de Schelde op hun grondgebied naar Va, is de de aanpassing van het kanaal Bossuit)-Kortrijk dan nog nuttig?
6. Er zijn ook voorstanders van een verbeterde verbinding Doornik Valenciennes (Schelde en canal de l'Escaut).

Worden ook ruimere alternatieve tracés voor de binnenvaart onderzocht?

ANTWOORD

op vraag nr. 8 van 27 september 2017

van **BART CARON**

1. De aanpak van het kanaal Bossuit-Kortrijk in het kader van de uitbouw van de Seine-Scheldeverbinding is als belangrijke prioriteit opgenomen in het regeerakkoord. De opname in het Europees subsidiedossier (Grant Agreement Seine-Schelde 2020) van de momenteel lopende studie naar de opwaardering en/of aanpassing van het kanaal voor klasse Va-schepen en de recente startbeslissing dienaangaande door de Vlaamse Regering, tonen aan dat dit op alle niveaus ook als dusdanig wordt opgenomen.
2. In het voortraject voor voornoemde studie werd reeds een verkennende maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgemaakt. In de huidige studieopdracht is de opmaak van een financiële business case voorzien waarbij zowel de kosten als de baten van het project zullen worden geactualiseerd.
3. Het opmaken van een gedegen trafiekprognose vormt een belangrijk onderdeel van de huidige studie. Deze trafiekprognose moet toelaten een zo accuraat mogelijke inschatting te geven van de toekomstige scheepvaart op het kanaal. Nauw verbonden hiermee zal de studie uiteraard ook voldoende aandacht moeten besteden aan de ruimtelijke-economische ontwikkelingen langsheen het kanaal. In het bijzonder zal bv. werk worden gemaakt van verder onderzoek naar de mogelijke inplanting van een regionaal overslagcentrum.
4. De ontwikkelingen op zowel het Franse als het Waalse gedeelte van de Boven-Schelde, en meer bepaald de aanpassing van de doortocht van Doornik, worden systematisch en nauwgezet opgevolgd door Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z), onder meer in het kader van het IOW (Intergewestelijk Overleg Waterwegen) en de overlegfora rond het Seine-Scheldeproject.
5. Een verdere opwaardering van de Schelde op Waals grondgebied is voorzien in het kader van het Seine-Scheldeprogramma en zal de potenties en de netwerkfunctie van het kanaal Bossuit-Kortrijk, en dus het belang van de modernisering ervan, alleen maar doen toenemen. Zo kan hierdoor bv. een efficiënte en economisch belangrijke binnenvaartverbinding ontstaan tussen het kanaal Roeselare-Leie en de streek van Doornik en Valenciennes.
6. Het verbeteren van de binnenvaartverbinding tussen Doornik en Valenciennes, alsook de verbinding met de zgn. 'dorsale wallone' (Canal du centre, Sambre, Maas) is een belangrijk onderdeel van zowel het Franse als het Waalse luik van Seine-Schelde. In eerste instantie wordt hierbij concreet werk gemaakt van de heropening van het kanaal Condé – Pommeroeul. Deze dossiers worden derhalve steeds 'netwerk-breed' gekaderd.