

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 923
van **JEREMIE VANEECKHOUT**
datum: 4 juni 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Kanaal Bossuit-Kortrijk - Stand van zaken

Al lange tijd zijn er studies bezig voor de optimalisering van het kanaal Bossuit-Kortrijk en wordt een draagvlak gezocht voor het project. Vooral de verschillende tracés die kunnen zorgen voor de aansluiting op de Leie bleken een discussiepunt.

1. Wat is de huidige stand van zaken in dit dossier?
2. Hoe ziet de kosten-batenanalyse van het project eruit? Welke diverse aspecten werden opgenomen in deze analyse?
3. In hoeverre heeft de regio nood aan bijkomende watergebonden bedrijventerreinen? Hoe concreet is de vraag?
4. Hoe wordt de dreigende waterschaarste opgenomen in de plannen? In hoeveel extra kubieke meter moet voorzien worden in de diverse scenario's? Kan de Schelde die extra voorraad vlot leveren?
5. Op hoeveel wordt de kostprijs van het project geraamd in de diverse scenario's? Zijn daarvoor al budgetten uitgetrokken?
6. Via welke manier wordt gewerkt aan een zo ruim mogelijk draagvlak? Welke partners worden erbij betrokken? Waar ziet de minister nog mogelijke conflicten?

ANTWOORD

op vraag nr. 923 van 4 juni 2020

van **JEREMIE VANEECKHOUT**

1. Het project bevindt zich in de onderzoeksfase. Op heden worden de onderzoeksrapporten van het geïntegreerd onderzoek afgewerkt en wordt de synthesenota en het voorontwerp van voorkeursbesluit voorbereid in overleg met de verschillende actoren.
2. Het geïntegreerd onderzoek bevat 29 onderzoeksaspecten die tot doel hebben om de effecten van de opwaardering te onderzoeken, te beschrijven en te beoordelen. Deze onderzoeken en effectenbeoordeling wordt momenteel afgerond (zie deelvraag 1).

Het overzicht van de effectbeoordeling van het geïntegreerd onderzoek zal alle voordelen (baten) en nadelen (kosten) in beeld brengen zonder deze uit te drukken in een monetaire eenheid en zonder de effecten onderling op te tellen tot één numerieke waarde. De onderzoeksresultaten worden gerapporteerd en samengevat door het onderzoeksteam en vormen de basis voor de Vlaamse Regering om in het voorkeursbesluit de voor- en nadelen ten opzichte van elkaar af te wegen en hierin keuzes te maken. Het volledige geïntegreerd onderzoek vormt met andere woorden de 'kosten-batenanalyse', waarbij tevens verwezen kan worden naar het overwegingsdocument dat opgesteld wordt in het kader van dit project.

De onderzoeken (aspecten) die opgenomen zijn in het geïntegreerd onderzoek kunnen gevonden worden in de alternatievenonderzoeksnota van het project.

3. De nood aan bijkomende watergebonden bedrijventerreinen in West-Vlaanderen werd onderzocht in de studie Transport Bis. De studie Transport Bis heeft aangetoond dat er voornamelijk een grote vraag is naar watergebonden terreinen in het zuiden van de provincie West-Vlaanderen.

Binnen het werkingsgebied van het Seine Schelde-project wordt een economisch netwerk (eNES) opgericht van stakeholders om o.m. de ontwikkeling van (watergebonden) ruimte aan te pakken. Dit netwerk van partijen wenst een gezamenlijke én actieve rol op te nemen in watergebonden ruimtelijk-economische ontwikkelingen en het gebruik van de waterwegen binnen het werkingsgebied van het Seine Schelde-project.

Binnen het complex project werd de aanwezige bedrijvenzone langs het kanaal Bossuit-Kortrijk onderzocht op de mogelijkheden voor watergebonden bedrijvigheid door intensifiëring, heroriëntering en nieuwe ontwikkelingen op bv. braakliggende terreinen of door herlocalisatie. Tevens werden bijkomende overslagfaciliteiten (ROC's) verder onderzocht.

De onderzoeken, uitgevoerd binnen het complex project, tonen aan dat een opwaardering van het kanaal een belangrijke schakel kan zijn in de transitie naar meer en duurzaam watergebonden transport en dat de aanwezige bedrijvenzones (deels) een antwoord kunnen bieden op de vraag naar watergebonden bedrijvigheid binnen de regio Zuid-West-Vlaanderen.

4. Uit de onderzoeksresultaten volgt dat een opgewaardeerd kanaal water gebruikt maar niet verbruikt. In het kader van de dreigende waterschaarste zorgt een opgewaardeerd kanaal op netwerkniveau dus niet voor een hoger waterverbruik.

De studie toont evenwel aan dat, indien de Boven-Schelde de enige voedingsbron blijft, er door de toegenomen scheepvaart een netto debiet van de Boven-Schelde naar de Leie verplaatst wordt. Dit netto debiet is niet steeds voorradig in de Boven-Schelde. In geval er ook een pompstation aan de nieuwe sluis in Kortrijk voorzien wordt, dan worden grote watertransfers tussen de Boven-Schelde en de Leie vermeden en kan zelfs een verbetering optreden t.o.v. de referentiesituatie.

Een bijkomend voordeel van voeding uit zowel de Boven—Schelde als de Leie is dat dit een flexibel systeem vormt en in zekere mate kan afgestemd worden op de actuele debieten op beide rivieren. De mate van flexibiliteit is echter afhankelijk van de waterkwaliteit en wordt in de volgende fase verder onderzocht.

5. De raming voor de verschillende scenario's is nog niet afgerond. Op heden worden de milderende maatregelen per tracé-alternatief onderzocht en begroot. Uitspaken over het budgettaire kader zijn op dit moment nog voorbarig.
6. In de procesnota van het project wordt een overzicht gegeven van de verschillende betrokken actoren en belanghebbenden én van de verschillende overlegorganen. De verschillende steden en gemeenten, Provincie, intercommunale en Vlaamse administraties worden zeer nauw betrokken bij het project d.m.v. de ambtelijke begeleidingsgroep en de stuurgroep. Periodiek vinden er ook overlegmomenten plaats met de klankbordgroep of worden infosessies georganiseerd voor de brede bevolking. Tevens vinden bilaterale of multilaterale overlegmomenten plaats met verschillende actoren of belanghebbenden (bv. lokale bedrijven, recreatieve verenigingen, drinkwatervoorziening, ...).

De opwaardering van het kanaal heeft impact op een zeer ruime omgeving en op een zeer brede waaier aan thema's en aspecten. Het is aan de Vlaamse Regering een keuze te maken in voorkeursbesluit waarmee zowel het project meerwaarde kan bieden op zoveel mogelijk aspecten en waarbij conflicten tot een minimum beperkt blijven.