

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1104
van **CARMEN RYHEUL**
datum: 30 april 2021

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

Voorkeurbesluit kanaal Bossuit-Kortrijk - Knelpunten Schelde en mogelijke onteigeningen

Met de uitvaardiging van het voorkeurbesluit, waarbij het ringtracé als voorkeurtracé werd geselecteerd, is een eerste belangrijke stap gezet in de richting van een effectieve realisatie van het project "kanaal Bossuit-Kortrijk".

De belangrijkste elementen die tot deze keuze hebben geleid, zijn:

- optimale mogelijkheden voor het ontwikkelen en stimuleren van overslag en watergebonden bedrijvigheid langs het kanaaltracé;
- optimale mogelijkheden 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;
- optimale combinatiemogelijkheid herinrichting R8 met kanaalproject.

De Mobiliteitsraad (MORA) wees in een advies van 26 april 2021 echter op volgende knelpunten waaromtrent de Vlaamse minister van Mobiliteit volgens deze Raad zo snel mogelijk duidelijkheid dient te verschaffen:

- het kanaal Bossuit-Kortrijk zal over zijn volledige lengte toegankelijk gemaakt worden voor 3-laagse containervaart van klasse Va in het kader van de Seine-Scheldeverbinding. Een dieper kanaal of hogere bruggen richting Schelde hebben echter geen zin als er blijkbaar op de Schelde zelf nog geen aanpassingen worden uitgevoerd;
 - voor de woningeigenaars en bedrijfsleiders met een woning of bedrijf gelegen op of in de buurt van het ringtracé breekt met de uitvaardiging van het voorkeurbesluit een periode van onzekerheid aan. Voor de betreffende ondernemingen heeft deze periode van onzekerheid een economische impact, waarbij ze niet verder investeren of personeel aannemen. Woningeigenaars weten dan weer niet of het nog al dan niet de moeite loont om verder in hun woningen te investeren op het vlak van onderhoud en energiebesparende maatregelen.
1. Kan de minister verduidelijken op welke punten zich er op het Scheldetraject zelf nog problemen stellen om ook dit deel van de Seine-Scheldeverbinding geschikt te maken voor 3-laagse containervaart van klasse Va? Graag op kaart een overzicht per knelpunt, met vermelding van de aard van de nog vereiste aanpassingen, alsook de geplande termijn waarbinnen het knelpunt uiterlijk zal weggewerkt zijn.

2. Kan de minister een kaart ter beschikking stellen met aanduiding van de onroerende goederen die met zekerheid zullen onteigend worden om de aanleg van het ringtracé mogelijk te maken als dit tracé definitief zou worden geselecteerd?

ANTWOORD

op vraag nr. 1104 van 30 april 2021
van **CARMEN RYHEUL**

Op vandaag is het Scheldetraject binnen Vlaanderen reeds toegankelijk voor schepen van klasse Va en 3-laags containervaart. De toelaatbare diepgang op de Boven-Schelde bedraagt op vandaag 2,6m opwaarts de sluis van Asper. Deze karakteristieken werden zo opgenomen in het geïntegreerd onderzoek van het complex project (zie o.a. onderzoeksaspect 14).

Deze karakteristieken kunnen ook gevonden worden op de informatieve website *visuris* van De Vlaamse Waterweg nv (DVW): <https://www.visuris.be/Boven-Schelde>.

Op vlak van scheepsklasse en doorvaarthoogte zijn er in Vlaanderen geen knelpunten meer op dit traject van de Boven-Schelde. Dit is dus vanaf Hérinnes tot de aansluiting met het Westervak van de Ringvaart Gent (en richting Sluis van Evergem, net zoals de Leie-as).

Op vlak van diepgang vormen de afwaartse drempels van de bestaande sluizen in Asper, Oudenaarde en Kerkhove de beperkende factor. Binnen DVW wordt momenteel onderzocht in hoeverre op korte termijn een project voor het verdiepen van deze sluisdrempels zou kunnen opgestart worden. Dit zou een gelijkaardig project zijn zoals in 2015 werd uitgevoerd aan de sluizen te Kain en Hérinnes op het Waalse gedeelte van de Boven-Schelde. Een concrete timing en welke precieze diepgangverhoging hier eventueel mee gepaard zou kunnen gaan kan momenteel nog niet naar voor geschoven worden.

Sinds - begin vorig jaar - de belangrijkste knelpunten werden weggewerkt in de doortocht van Doornik is klasse Va-vaart eveneens mogelijk op de Franse en Waalse delen van de Boven-Schelde.

Voor de vrije doorvaarthoogte in Frankrijk en Wallonië verwijs ik naar mijn antwoord op uw schriftelijke vraag nr. 330 van 3 december 2020.

Tevens verwijs ik naar de extra informatie omtrent de stand van zaken van het Complex project in het antwoord op schriftelijke vraag nr. 853 van Maxim Veys van 9 maart 2021.

Momenteel bevindt het procesverloop zich in de opmaak van een ontwerp voorkeursbesluit. Pas aan het einde van de uitwerkingsfase zal met zekerheid kunnen aangeduid worden welke onroerende goederen dienen onteigend te worden. Om de onzekerheid en grond/vastgoed-speculaties gedurende de uitwerkingsfase te beperken worden in het huidig traject voorstellen van acties opgenomen die in het voorkeursbesluit kunnen worden gevalideerd. Alle in het onderzoekstraject beschikbare plannen, documenten en info wordt beschikbaar gesteld op de projectwebsite www.planbk.be.