

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 583

van **MERCEDES VAN VOLCEM**

datum: 30 januari 2024

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Opwaardering kanaal Bossuit-Kortrijk en veiligere R8 - Stand van zaken

De Vlaamse Regering heeft onlangs een ontwerp van voorkeursbesluit goedgekeurd voor de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk, inclusief de verbetering van de veiligheid van de ring rond Kortrijk (R8). Die ambitieuze onderneming vertegenwoordigt een investering van bijna 1 miljard euro en omvat ook de creatie van een watertuin met recreatieve doeleinden in Kortrijk.

1. Het dossier leek lange tijd vast te zitten.
Welke knelpunten zorgden voor die lange patstelling?
2. Wat zorgde uiteindelijk voor de doorbraak in het dossier?
3. Wat zijn de belangrijkste elementen van het nieuwe ringtracé dat zal worden gerealiseerd vanaf de Stasegembrug, langs de ring rond Kortrijk (R8), aan de zijde van Kortrijk?
4. Kan de minister details verstrekken over de geplande locatie van het nieuwe kanaal en de afstand tot de ring rond Kortrijk, met bijzondere aandacht voor de impact op de lokale gemeenschap en het milieu?
5. Wat zijn de voornaamste overwegingen achter de keuze voor de creatie van een watertuin in Kortrijk als onderdeel van het project? Welke andere invullingen werden nog overwogen?
6. Hoe zal het project zich verder ontwikkelen? Kan de minister een duidelijk overzicht geven en daarbij telkens de vooropgestelde timing vermelden?
7. Zijn er participatie- en inspraakmogelijkheden voor de lokale bevolking en belanghebbenden bij de verdere uitwerking van het project en zo ja, hoe zullen die worden gefaciliteerd?
8. Kan de minister een gedetailleerd overzicht geven van de geplande investering van bijna 1 miljard euro, inclusief de verdeling van de middelen over de verschillende aspecten van het project?

Deze vraag werd gesteld aan de ministers Zuhal Demir (290), Lydia Peeters (583)

GECOÖRDINEERD ANTWOORD

op vraag nr. 583 van 30 januari 2024

van **MERCEDES VAN VOLCEM**

1. Verder overleg en afstemming waren noodzakelijk om tot een gedragen ontwerp-voorkeursbesluit te komen. In het ontwerp-voorkeursbesluit zijn dan ook een aantal elementen verder geëxpliciteerd, onder meer in functie van een maximaal gefaseerde uitvoering en een (co)financiering vanuit de Vlaamse overheid en vanuit een vorm te geven structurele samenwerking met de lokale, regionale en provinciale actoren en openbare besturen. Bijzondere aandacht is ook te besteden aan het niet-hypothekeren van andere projecten en initiatieven in de regio.
2. Op basis van de uitgebreide resultaten van het geïntegreerd onderzoek en het voorstel opgenomen in het voorontwerp voorkeursbesluit werd verder in overleg gegaan, zowel op niveau van de Vlaamse Regering als met betrokken actoren in de regio, waardoor uiteindelijk een consensus werd bereikt tot agendering van het ontwerp-voorkeursbesluit op de Vlaamse Regering.
3. Het ontwerp-voorkeursbesluit omvat de keuze voor een aansluiting met de Leie volgens het 'Ringtracé'. Naast de aanleg van een nieuw kanaal tussen de R8 en de Leie, omvat het 'Ringtracé' ook de herinrichting van de R8 tussen het bestaande kanaal en de Leie. De kenmerken van het ringtracé worden beschreven in het ontwerp-voorkeursbesluit onder §4.3.
4. Tussen het nieuwe kanaal en de R8 wordt een bepaalde afstand aangehouden. Beide kennen met andere woorden een gespreide ligging (ze worden niet gebundeld). Het bepalen van de concrete ligging van het kanaal en de R8 en de tussenafstand maakt deel uit van de uitwerkingsfase, rekening houdend met een maximaal faseerbare uitvoering van de weg- en waterweginfrastructuur (bv. R8 voorafgaand kanaal aanpakken). Voor beide infrastructuren, kanaal en R8, de tussenliggende en omliggende gebieden, wordt een gebiedsprogramma opgesteld en gerealiseerd. In dit programma zal de nodige aandacht zijn voor de impact op mens en milieu.
5. De mogelijke creatie van een watertuin in Kortrijk maakt geen deel uit van het project, maar wordt benoemd als parallel project in het ontwerp-voorkeursbesluit (zie §4.5.2 van het ontwerp-voorkeursbesluit). Eenmaal het nieuwe kanaal afgewerkt is, kan aan zones van het bestaande kanaal die niet essentieel zijn voor de beroepsvaart een andere invulling gegeven worden. Parallel aan het complex project zal hiervoor een traject opgestart worden tussen De Vlaamse Waterweg nv (DVW) en de stad Kortrijk om hieromtrent praktische afspraken te maken en een eigendomsoverdracht naar het lokale niveau, na realisatie van het nieuwe kanaal, te bespreken. De stad Kortrijk voorziet vervolgens in de uitwerking en de uitvoering van de herinrichting.

Binnen het geïntegreerd onderzoek werden verschillende mogelijkheden bekeken voor een invulling van het bestaande kanaal. De resultaten hiervan kunnen gevonden worden in de nota 'Onderzoekaspect 28: Ruimtelijke toekomstmogelijkheden', die terug te vinden is op de website www.planbk.be.

6. Het ontwerp-voorkeursbesluit zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering zal nu onderworpen worden aan een openbaar onderzoek. Het openbaar onderzoek zal door DVW georganiseerd worden.

Na verwerking van de inspraakreacties dient de Vlaamse Regering een beslissing te nemen over het definitief voorkeursbesluit. Daarna start de uitwerkingsfase.

7. Het ontwerp-voorkeursbesluit zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 26 januari 2024 zal nu onderworpen worden aan een openbaar onderzoek. Het openbaar onderzoek zal door DVW georganiseerd worden en zal starten in april 2024. De voorbereidingen voor het organiseren van het openbaar onderzoek en de bijhorende infomomenten zijn opgestart. Van zodra beschikbaar, zal concretere info gedeeld worden op de projectwebsite www.planbk.be.
8. De raming van het project werd een laatste keer geactualiseerd in juni 2022 om rekening te houden met inflatie en prijsstijgingen. De raming bedroeg toen 887 miljoen euro. Dit geraamde investeringsbedrag bevat behalve de opwaardering van het kanaal ook de herinrichting van de R8 tussen het bestaande kanaal en de Leie, de flankerende maatregelen en verwervingen. De grootste investeringskosten betreffen de verwervingen (ca. 1/3 van de totale kost), de bovenlokale weginfrastructuur (ca. 1/3 van de totale kost) en de werken aan het kanaal en de lokale wegenis (ca. 1/4 van de totale kost).

Meer gedetailleerde informatie is beschikbaar in de nota 'Onderzoeksaspect 25: Investerings- en exploitatiekosten', die terug te vinden is op de website www.planbk.be.