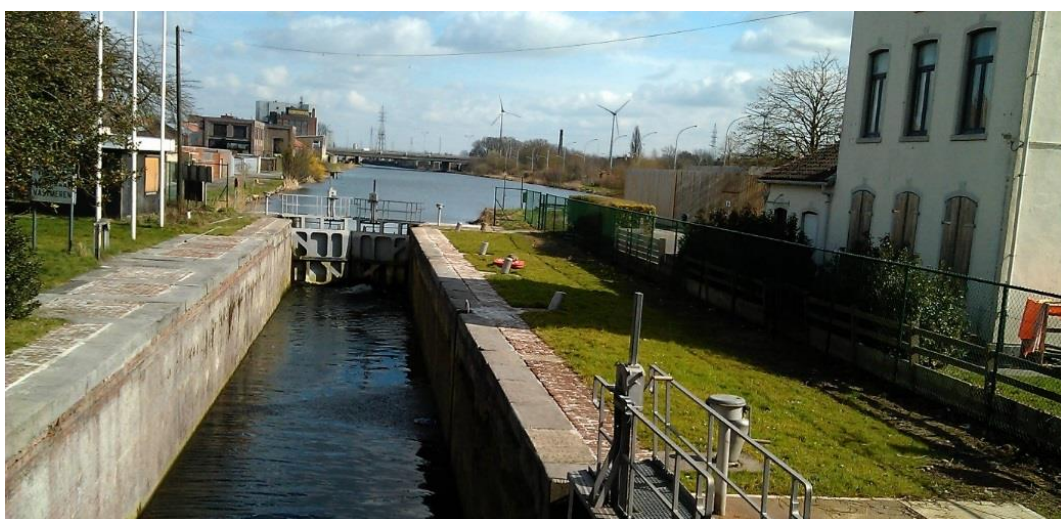


DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND,
TOERISME EN DIERENWELZIJN

DE VLAAMSE MINISTER VAN OMGEVING, NATUUR EN LANDBOUW

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Startbeslissing voor het complex project 'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen'



Medegefinancierd door de Europese Unie
De financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen

Inhoudsopgave

1	Situering	3
2	Inhoudelijk	5
2.1	Probleemdefinitie	5
2.2	Globale beschrijving van het gebied	5
2.3	Beleidscontext	7
2.4	Projectdoelstellingen	8
3	Bevoegde overheid	10
4	Eerste zicht op de onderzoeksfase	10
4.1	Voorafgaand onderzoek (bepaling van doelstelling en ambitieniveau)	10
4.2	Verder onderzoek in de onderzoeksfase (alternatieven en varianten)	12
5	Samenwerkingsovereenkomst	14
6	Samenwerking, participatie en communicatie	14
7	Budgettaire weerslag	14
7.1	Voorziene middelen m.b.t. het proces	14
7.2	Middelen m.b.t. de uitvoering	14
8	Weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten	15
9	Weerslag op de lokale besturen	15
10	Kwaliteit van de regelgeving	15
11	Voorstel van beslissing	15

1 Situering

De Vlaamse overheid zet met de nieuwe procesaanpak voor complexe projecten in op de realisatie van projecten binnen een aanvaardbare termijn en met een zo maximaal mogelijk draagvlak. Met het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten, het besluit van 12 december 2014 tot uitvoering van het decreet complexe projecten en het besluit van de Vlaamse Regering van 13 februari 2015 tot aanwijzing van de Vlaamse en provinciale projecten ter uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, is de regelgeving inzake complexe projecten sinds 1 maart 2015 van kracht.

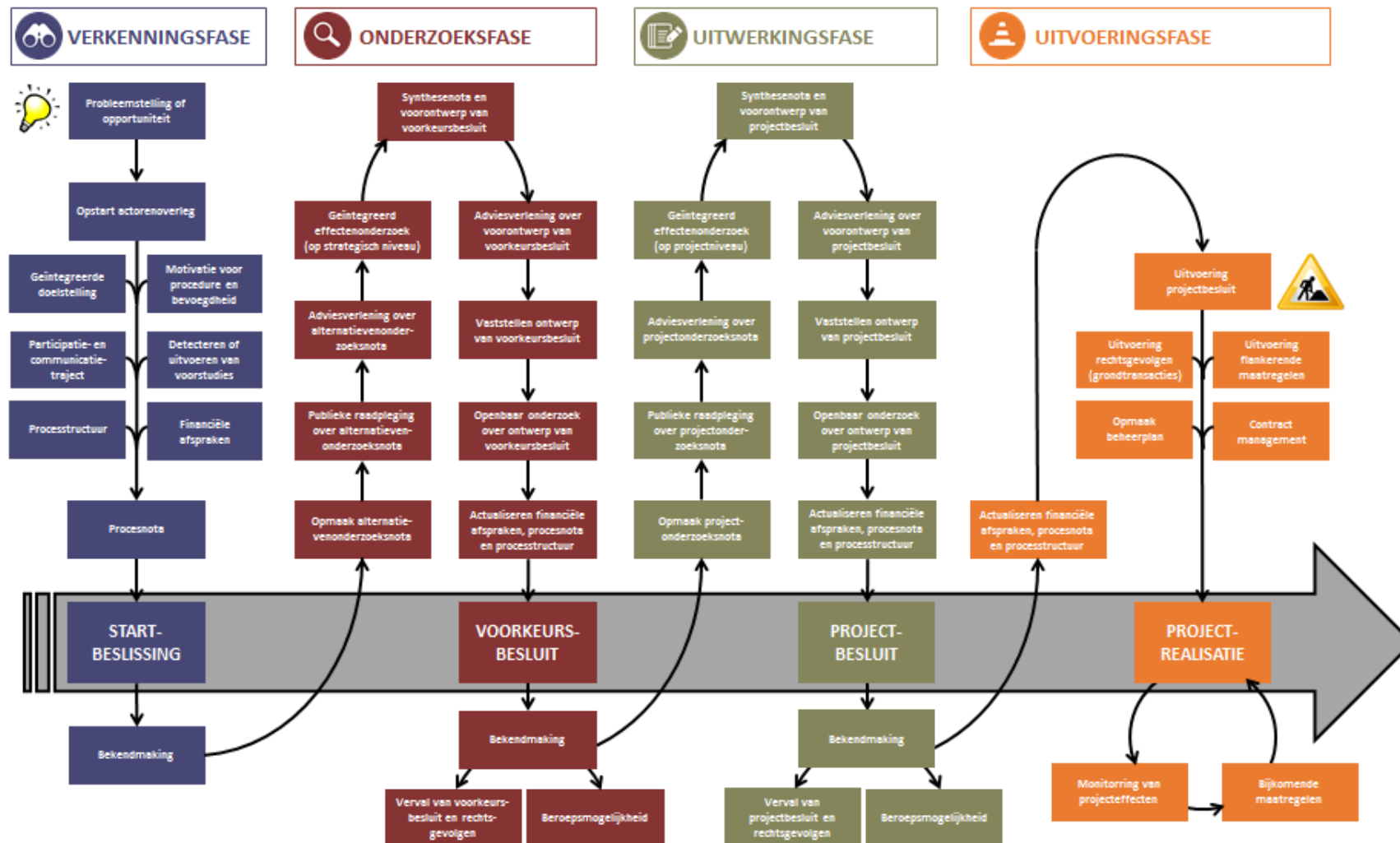
De nieuwe procesaanpak onderscheidt vier fases: de verkenningsfase, de onderzoeksfase, de uitwerkingsfase en de uitvoeringsfase. De fases zijn gescheiden door drie vaste beslismomenten: de startbeslissing, het voorkeursbesluit en het projectbesluit. Ter voorbereiding van het voorkeurs- en het projectbesluit vindt telkens een openbaar onderzoek plaats. In het traject van eerste idee tot en met de uitvoering zijn deze fases, beslismomenten en openbare onderzoeken de vaste ankers in het proces.

Het belang van de verkenningsfase mag niet onderschat worden. Elk complex project is uniek en vereist maatwerk. In navolging van de aanbevelingen van de commissies Sauwens en Berx was het duidelijk dat voor de opstart van een officiële procedure het noodzakelijk is om in een informele verkenningsfase goed na te denken over de projectdefinitie en de proces-aanpak. De voorbije maanden vond in het kader van het project 'opwaardering **en/of aanpassing** van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen' een breed overleg plaats om zicht te krijgen op de projectdefinitie en de procesaanpak. Op die manier wordt reeds tijdens de verkenningsfase invulling gegeven aan de principes inzake complexe projecten: open communicatie en transparantie, participatie, maatwerk, oplossingsgericht samenwerken, geïntegreerde aanpak en door de actoren gedragen procesregie. Voor het complexe project '**Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen**' heeft het actorenoverleg bijgedragen tot de inhoud van deze startbeslissing en de als bijlage toegevoegde procesnota.

Deze **startbeslissing** is niet het akkoord van de bevoegde overheid voor de realisatie van een complex project. Het betekent wel het concrete **engagement** van de bevoegde overheid om een proces op te starten om een problematiek of opportuniteit te onderzoeken. Uit de startbeslissing vloeien dus geen rechten of plichten voort voor derden noch voor de bevoegde overheid. Aan de startbeslissing is ook geen (voorafname op de) goedkeuring van het project of oplossingsrichting gekoppeld. Actoren die er in zijn opgenomen verlenen hun medewerking aan het planproces, nemen een gemandateerde rol op in de processtructuur en engageren zich om binnen hun bevoegdheden, mogelijkheden en verantwoordelijkheden actief mee te werken. De startbeslissing en procesnota geven aan hoe met de stuurgroep, de betrokken actoren en belanghebbenden zal worden samengewerkt in het participatietraject. De inhoud van de startbeslissing wordt, net als de procesnota, actief naar actoren en belanghebbenden gecommuniceerd.

De Vlaamse regering neemt de startbeslissing en bezorgt een kopie van deze startbeslissing aan de andere overheden: stad Kortrijk, stad Harelbeke, de gemeente Zwevegem, de gemeente Avelgem en het provinciebestuur West-Vlaanderen.

De startbeslissing geeft in het bijzonder groen licht voor de onderzoeksfase waar het de bedoeling is om het beste alternatief te filteren uit de verschillende alternatieven. Daarvoor moeten de verschillende alternatieven op een geïntegreerde manier onderzocht en afgewogen worden. Verder wordt samen op basis van het geïntegreerde onderzoek en overweging van alle adviezen en inspraak het beste alternatief geformuleerd in het voorkeursbesluit.



2 Inhoudelijk

2.1 Probleemdefinitie

Het kanaal Bossuit-Kortrijk fungeert op heden voor de beroepsvaart als een insteekdok op de Schelde. Vanop de Leie in Kortrijk is het kanaal slechts toegankelijk voor spitsen (klasse I) of kleinere pleziervaartuigen (klasse 0). Beroepsvaart groter dan klasse I kan het kanaal dus niet via de Leie opvaren omwille van de vernauwde doorgang in Kortrijk met de 3 beschermde sluisen uit de 19^e eeuw. Dit leidt tot het ontbreken van een belangrijke schakel in het binnenvaartnetwerk. Het kanaal werd in de jaren zeventig gemoderniseerd tussen Bossuit en het industriegebied in Kortrijk-Harelbeke, met een maatstaf van 1350 ton voor de scheepvaart (klasse IV). Drie nieuwe sluisen werden gebouwd: in Bossuit, Moen en Zwevegem. Een nieuwe sluis in Kortrijk werd niet gebouwd en op het einde van het kanaal bleven drie oude sluisen (nrs. 9, 10 en 11) bewaard en werd het pand niet verbreed. De sluisen werden in 2005 beschermd als monument alsook de naastgelegen sluiswachterswoningen bij sluisen nrs. 9 en 11.

Omwille van de bottleneck in Kortrijk is het kanaal beperkt in functionaliteit wat zich uit in relatief lage transportvolumes. Echter, na een lange periode van beperkt gebruik is de economische bedrijvigheid langsheen het kanaal sedert 2000 sterk toegenomen: vertrekkend van een bescheiden 170.000 ton in 2000 werd in de daaropvolgende jaren een gestage toename van de trafiek genoteerd en werd in 2015 740.000 ton genoteerd. De realisatie van verschillende PPS-overslaginstallaties langsheen het kanaal (BSV, Stadsbader, Imog, ...) is hier uiteraard niet vreemd aan.

De opwaardering **en/of aanpassing** van het kanaal Bossuit-Kortrijk kadert in de realisatie van het Trans-European Network for Transport (TEN-T), zoals gedefinieerd in de Europese corridorpolitiek (multimodale transport-corridor Noordzee – Middellandse Zee) en maakt als dusdanig deel uit van het globale project Seine-Schelde. Het Seine- en het Scheldebekken zijn twee van Europa's belangrijkste industriële regio's. Toch bestaat er tussen beide regio's op vandaag nog geen vaarweg voor container- en duwvaartschepen. Met het project Seine-Schelde komen Frankrijk, Wallonië en Vlaanderen daaraan tegemoet. Vlaanderen wordt hierdoor verbonden met de regio's van Le Havre, Rouen en Parijs. In het kader van het Seine-Schelde project worden zowel de Leie als de Schelde opgewaardeerd. In navolging hiervan is het ook belangrijk om de schakel tussen de Leie en de Schelde bevaarbaar te maken voor een grotere scheepsklasse.

Gelijk met de verdere uitwerking en implementatie van het Seine-Scheldeproject worden nu eveneens de kanalen die aantakken op de nieuwe hoofdverbinding tussen het Seine- en het Scheldebekken aangepakt. De meerwaarde van de investeringen op de Leie-as wordt er sterker door. Een betere verbinding tussen Leie en Schelde en de grotere diepgang van de schepen dragen bij tot een efficiënter transport van goederen en een duurzamere modal shift in het goederenvervoer. Deze verbinding tussen Leie en Schelde is tevens van essentieel strategisch belang, omdat ze de bedrijfszekerheid van het hoofdwatwegennetwerk zal verhogen. Wanneer er gewerkt wordt aan een sluis op de Leie of de Schelde, of wanneer zich een calamiteit voordoet op één van beide rivieren, dan kan het kanaal gebruikt worden als bypass. Deze schakel tussen Leie en Schelde is van primordiaal belang in de verbinding tussen de belangrijke Vlaamse economische gebieden onderling en voor de verbinding met Noord-Frankrijk en Wallonië.

2.2 Globale beschrijving van het gebied

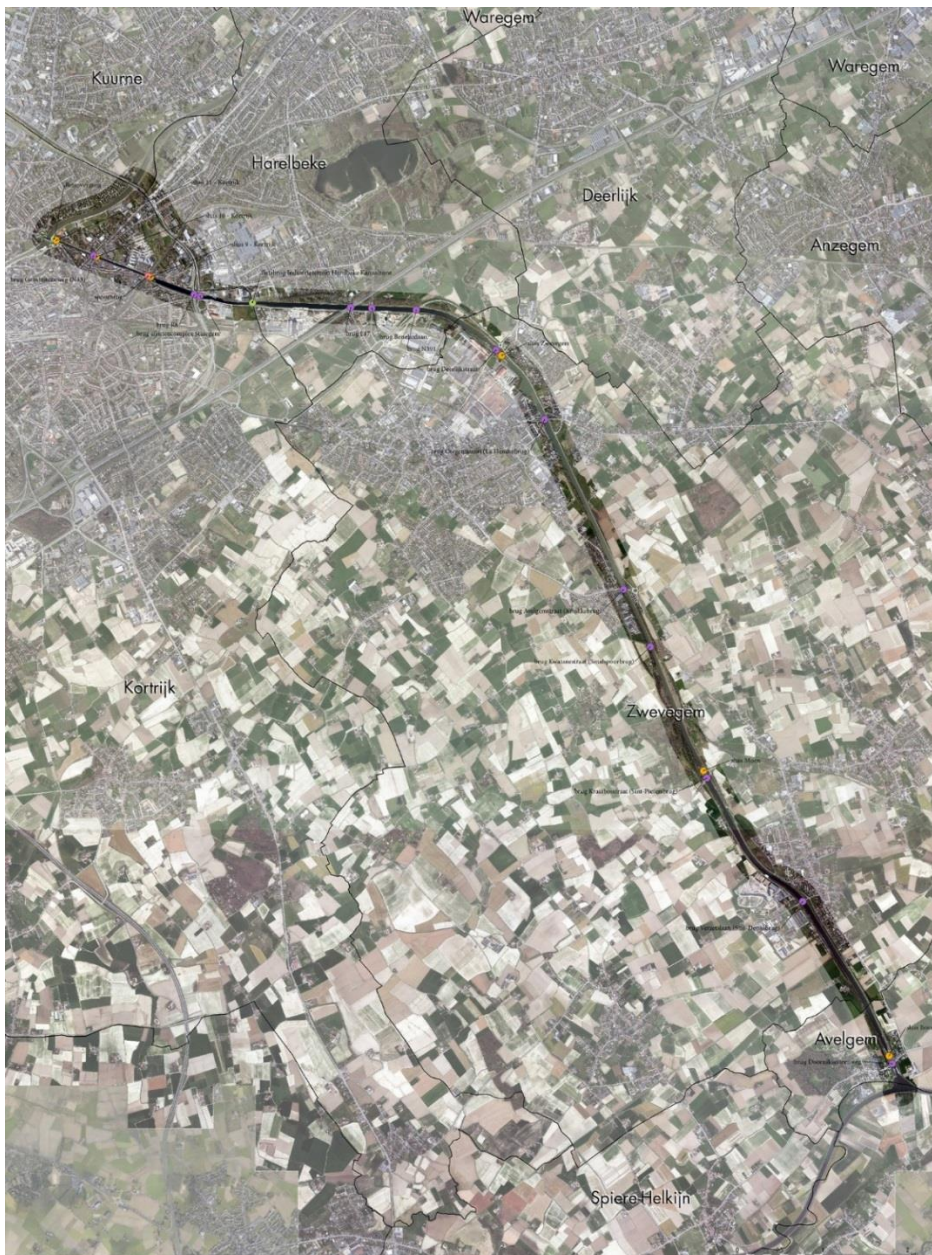
Het kanaal ligt in het zuiden van de provincie West-Vlaanderen en verbindt de Schelde in Bossuit (deelgemeente van Avelgem) met de Leie in Kortrijk. Het kanaal heeft een lengte van 15,4 kilometer en loopt van Avelgem door Zwevegem en Harelbeke naar Kortrijk. Over het grootste gedeelte heeft het kanaal een breedte aan de waterlijn van om en bij de 45 m en een diepte van ca. 3.5 m.

Het kanaal wordt opgedeeld in verschillende panden door 6 sluizen:

- de sluizen te Bossuit en Moen (die dateren van de aanpassingswerken in de jaren zeventig van de vorige eeuw) en de sluis te Zwevegem (opgeleverd in 2001)
- de sluizen 9, 10 en 11 te Kortrijk (deze dateren uit de negentiende eeuw en werden hersteld na de eerste wereldoorlog)

Op het grondgebied van Kortrijk, Harelbeke en Zwevegem ligt het kanaal vooral in een stedelijke omgeving (stedelijke woonwijken en kernen, industriegebieden) met veel kruisende infrastructuur. In Harelbeke en Zwevegem liggen ook open ruimtegebieden ter hoogte van het kanaal (o.a. een regionaal aangeduide open ruimte corridor en natuurverbinding tussen Leie/Gavers en het kanaal). Opwaarts de kern van Zwevegem ligt het kanaal grotendeels in het buitengebied met landbouw-, bos- en natuurgebieden.

Het projectgebied is het volledige kanaal en zijn onmiddellijke omgeving.



Figuur 1: Overzichtkaart: situering van kanaal Bossuit-Kortrijk

2.3 Beleidscontext

Regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2014-2019

Hoofdstuk VII 'Mobiliteit en Openbare Werken' gaat in op **investeringen in een betrouwbaar, efficiënt en slim waterwegennetwerk**. De Vlaamse regering zet in op een verbeterde bereikbaarheid via de waterweg. *"Bij de uitbouw en versterking van het waterwegennet ligt de focus op de verdere uitbouw van het Albertkanaal, de Schelde, het Zeekanaal Brussel-Schelde en de Seine-Scheldeverbinding via de Leie richting Frankrijk met als belangrijke prioriteit de aanpak van het kanaal Bossuit-Kortrijk. Het gabarit en de vaarkenmerken worden in overeenstemming gebracht met de geldende internationale normen."*

Project Seine-Schelde

Het kader voor de opwaardering **en/of aanpassing** van het kanaal is het Europese Seine-Schelde project dat een realisatie beoogt van een binnenvaartverbinding op groot gabarit tussen het Seinebekken en het Scheldebekken. Voor het grondgebied Vlaanderen betekent dit dat deze verbinding via de Leie-as wordt gerealiseerd.

Sedert 2007 zijn een aantal onderdelen van het Seine-Scheldeproject op de Leie-as verder uitgewerkt of in uitvoering gegaan (onder meer de sluis in Evergem, de sluis in Harelbeke, de doortocht in Wervik, de bochtverbredingen op het Afleidingskanaal van de Leie, ...). De voorgenomen opwaardering **en/of aanpassing** van het kanaal Bossuit-Kortrijk op CEMT-klasse Va zorgt voor een degelijke scheepvaartverbinding tussen de Leie en de Schelde.

De studie van de opwaardering **en/of aanpassing** van het kanaal Bossuit-Kortrijk maakt deel uit van een CEF (Connecting Europe Facility) subsidieaanvraag 'Seine-Schelde 2020', ingediend bij het INEA (Innovation & Networks Executive Agency) en goedgekeurd in juli 2015. Aan deze subsidie is een strikte timing en strikte uitvoeringsnoodzaken gekoppeld die zich eveneens reflecteert in de uitvoerings-termijn van het onderzoek en het proces in het kader van het decreet complexe projecten.

Ruimtelijk beleid

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

De rivieren en kanalen hebben een functie voor wateraan- en -afvoer, goederentransport, voor waterbeheersing, voor proceswatervoorziening, voor economische activiteiten, voor drinkwatervoorziening, voor natuurontwikkeling (ecologische functie) en voor watergebonden recreatie. Ze zijn structurerend voor het omgevende gebied.

De Leie en de Bovenschelde zijn omwille van hun internationale verbindende functie en de ontsluiting van de belangrijkste economische centra, geselecteerd als hoofdwaterweg.

Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

Als ruimtelijk ontwikkelingsprincipe wordt het waterwegennet geduid als drager voor ontwikkeling van watergebonden bedrijventerreinen. Het waterwegennet is cruciaal in een goed werkend multimodaal vervoerssysteem voor logistiek. De voorname onderdelen van het waterwegennet zijn een drager voor het intensiveren en gericht uitbreiden van de voorraad van ruimte voor logistieke activiteit. Het waterwegennet moet na zo'n ontwikkeling ook daadwerkelijk een belangrijke transportmodus blijven.

Het waterwegennet speelt, naast het wegen-, pijpleidingen- en spoornet, een structurerende rol bij het uitbouwen van logistieke regionale knooppunten.

2.4 Projectdoelstellingen

De doelstelling van het project is **de opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk tot een verbinding tussen Leie en Schelde voor CEM-T klasse Va-schepen**.

Het project omvat ook de ontwikkeling van een regionaal overslagcentrum (ROC) langs het kanaal Bossuit-Kortrijk. Om dit alles te realiseren zijn er verschillende mogelijkheden.

De opwaardering **en/of aanpassing** van het kanaal Bossuit-Kortrijk zorgt voor een betere scheepvaartverbinding tussen de Leie en Schelde (naast de Ringvaart in Gent), daar waar het kanaal op heden als een insteeddok fungeert voor de beroepsvaart, omwille van het knelpunt in Kortrijk. De verbinding tussen Leie en Schelde is een belangrijke strategische schakel en is van primordiaal belang in de bedrijfszekerheid van het binnenwaternetwerk. De opwaardering **en/of aanpassing** draagt bovendien bij tot de ontsluiting van de economische activiteitenzones langs en nabij het kanaal. In die zin concretiseert het project de volgende belangrijke kerntaken van Waterwegen en Zeekanaal NV (Vlaamse overheid):

- stimuleren van het transport te water;
- waterbeheersing;
- de ruimtelijke economische ontwikkeling;
- leven op en langs het water.

De hoofddoelstelling van het project is de opwaardering **en/of aanpassing** van de waterweg voor de scheepvaart tot een verbinding tussen Leie en Schelde voor CEM-T klasse Va-schepen. Het bereiken van deze doelstelling zal gebeuren met het nodige respect voor andere domeinen. Waar het realiseren van de hoofddoelstelling aanleiding geeft tot interferentie met andere structuren en disciplines zal het voorontwerp en ontwerp hiervan op een geïntegreerde benadering uitgewerkt worden en maken deze onderdelen ook deel uit van dit project. Dit betekent dat het projectgebied gedurende het verdere traject meer concreet zal worden afgebakend en verfijnd, mede op basis van de alternatievenafweging en de interacties met de (directe) omgeving.

Het project gaat uit van een geïntegreerde benadering. Rivieren en kanalen bepalen mee het gezicht, de aantrekkingskracht en de leefbaarheid van Vlaanderen. Daarom wordt de opwaardering **en/of aanpassing** van het kanaal uitgewerkt rekening houdende met de ruimtelijke structuur en ontwikkelingen, het functioneren van het (lokaal) verkeersnet, het waterbeheer op het kanaal. Verder houdt de uitwerking rekening met alle relevante milieuaspecten (zoals grondverzet, grondwaterpeil, de erfgoed-, natuur- en landschapswaarden in de omgeving) en in het bijzonder worden de voorstellen bekeken in het kader van kansen tot een duurzame modal shift (meer transport over het water), economische opportuniteiten en efficiënter energiegebruik door het transport over de waterweg. Deze infrastructuurwerken bieden bijgevolg een unieke context voor het creëren van maatschappelijke meerwaarden.

In stedelijk weefsel gaat bij de uitwerking bijzondere aandacht uit naar de ruimtelijke en landschappelijke inpassing, de belevingswaarde in het gebied, een kwaliteitsvolle stedelijke ontwikkeling en op een respectvolle wijze omgaan met het erfgoed (rekening houdende met het passief en actief behoudsbeginsel). Dit geldt eveneens voor de delen van het kanaal gelegen buiten het stedelijk weefsel, waar de open ruimte sterker aanwezig is en waar ook groene, ecologische, recreatieve, economische en cultuurhistorische kwaliteiten van belang zijn.

Omschrijving van de complexiteit van het project

Het decreet van 25 april 2014 definieert een “complex project” als een project van groot maatschappelijk en ruimtelijk-strategisch belang dat om een geïntegreerd vergunningen- en ruimtelijk planproces vraagt. Er moet dus zowel een ruimtelijke planningscomponent aanwezig zijn als een vergunningencomponent. Bovendien moet het project van groot maatschappelijk en ruimtelijk-strategisch belang zijn. Het decreet van 25 april 2014 geeft een aantal criteria waaruit dit groot maatschappelijk en ruimtelijk strategisch belang blijkt en waarvan minstens aan één

criterium dient voldaan te zijn. Het project '**opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen**' voldoet aan meerdere criteria van artikel 7, §1, van het decreet complexe projecten:

1. De probleemstelling of het programma van het project is meervoudig en omvat diverse af te wegen belangen;

Het project behelst een verscheidenheid van deelaspecten en uitdagingen die meerdere betrokkenen aanbelangen. Er is een noodzaak tot afstemming tussen de doelstellingen van de waterwegbeheerder, de beleidsdoelstellingen van de vier betrokken lokale besturen, het provinciebestuur, het Agentschap Innoveren en Ondernemen én het Agentschap Onroerend Erfgoed, de belangen van de bedrijven en omwonenden in de omgeving van het kanaal, de beheerders van de kruisende weg- en spoorweginfrastructuur, natuur-, sport en recreatieverenigingen en de drinkwatermaatschappij Watergroep.

2. Het project is onontbeerlijk voor een noodzakelijke verbetering en capaciteit van het waterwegennetwerk.

De opwaardering **en/of aanpassing** van het kanaal zorgt voor een betere verbinding voor klasse Va-schepen tussen de Leie en Schelde en ontsluit belangrijke zones met economische activiteiten. Het opgewaardeerde kanaal is bovendien een belangrijke strategische schakel in de bedrijfszekerheid van het binnenwatersnetwerk.

3. Bij de afweging van de betrokken belangen is de maatschappelijke meerwaarde van belang.

Er zijn maatschappelijke baten verbonden aan het project in de eerste plaats uit te drukken in termen van toegevoegde waarde en tewerkstelling die zal gepaard gaan met de activiteiten van de bedrijven in de omgeving van het kanaal die gebruik maken van het transport over het water. Daarnaast biedt het kanaal als wateroppervlak, landschappelijk element en verbindende structuur in de omgeving meerwaarde op vlak van recreatief (mede)gebruik, landschappelijke en ruimtelijke beleving, stedelijke ontwikkeling en drager van zachte verbindingen.

4. Het project is ruimtelijk structurerend voor het gebied en vormt mee de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving.

Het project is gelegen in een stedelijk gebied en het buitengebied. In deze zones is het kanaal een duidelijke landschappelijke figuur. Het kanaal draagt zachte verkeersverbindingen en is gekoppeld aan recreatieve gebieden en natuurgebieden. De bruggen over het kanaal vormen essentiële lokale en bovenlokale verbindingen. Bij de uitwerking van de opwaardering **en/of aanpassing** zal rekening moeten gehouden worden met de ruimtelijke inpassing, de uitwerking van het aanliggende publieke domein en de groenstructuren.

5. Het project heeft een grote rechtstreekse of onrechtstreekse socio-economische, ruimtelijke, leefmilieu-gerelateerde of verkeerskundige impact.

Er kan een ruimtelijke, verkeerskundige en milieu-impact zijn. De realisatie van het project zal ook een socio-economische impact hebben. De juiste aard en de omvang zal nog verder moeten blijken uit de onderzoeksfase. De uitwerking van het project biedt de opportuniteit om maatschappelijke meerwaarden te creëren.

6. Het project houdt ongebruikelijke investeringen en inspanningen in op vlak van ontwikkeling en beheer.

De realisatie van de opwaardering **en/of aanpassing** van het kanaal op zich vergt hoe dan ook een aanzienlijke investering en inspanning. De grootte ervan varieert afhankelijk van de concrete uitwerking van de ingrepen en alternatieven.

De keuze voor een procesaanpak volgens het decreet complexe projecten

De procesaanpak van het decreet complexe projecten is een begrijpelijke werkwijze voor voorliggend project. Voor een dergelijk project kan een participatief traject een belangrijke meerwaarde bieden. Reeds in de verkenningsfase – en de periode vooraf - was er overleg met de betrokken actoren en belanghebbenden. In de onderzoeksfase wordt die participatie verdergezet.

Met een voorkeursbesluit wordt het gekozen alternatief gemotiveerd. Dit geeft een beleidsmatige verankering en er wordt duidelijkheid gecreëerd voor de diverse actoren en omwonenden. Samenhangend hiermee wordt, in overleg met de betrokken actoren en belanghebbenden, ook een fasering uitgewerkt en zal een actieprogramma worden uitgewerkt. Deze uitwerkingsfase zal resulteren in één geïntegreerd projectbesluit over het geheel van vergunningen en machtigingen, het (eventuele) bestemmingsplan en het actieprogramma. Na het projectbesluit kan de uitvoeringsfase van start gaan.

3 Bevoegde overheid

Volgens artikel 6, §1, van het decreet complexe projecten kan de Vlaamse Overheid een startbeslissing nemen. Gelet op de volgende elementen ligt het voor de hand dat de Vlaamse Overheid in dit geval de bevoegde overheid is:

- aanvragen met betrekking tot de natte en droge infrastructuur met openbaar karakter van:
 - a) waterwegen en onbevaarbare waterlopen van de eerste categorie.

Als er impact blijkt te zijn op spoorverbindingen die het project doorkruisen, zullen ook afspraken moeten gemaakt worden met Infrabel/NMBS.

4 Eerste zicht op de onderzoeksfase

4.1 Voorafgaand onderzoek (bepaling van doelstelling en ambitieniveau)

De NV Waterwegen & Zeekanaal (W&Z) liet in de periode 2012-2014 een verkennende studie uitvoeren naar de toekomstmogelijkheden van het kanaal Bossuit-Kortrijk. Het studieconsortium Technum-Tractebel Engineering i.s.m. IMDC behandelde in de studie 'Toekomstmogelijkheden van het kanaal Bossuit-Kortrijk' volgende onderdelen:

- een beschrijving van mogelijke alternatieven en een eerste inschatting van de milieu-impact
- een economische analyse van deze alternatieven (trafiekprognose, maatschappelijke kosten-batenanalyse)
- een beschrijving van de erfgoedwaarden in het gebied, samengebracht in een erfgoednota
- een ruimtelijk ontwerpend onderzoek m.b.t. de mogelijke inpassing van een nieuwe klasse Va-sluis

Uit de economische analyse van Technum-Tractebel Engineering blijkt dat naar de toekomst, na de opwaardering **en/of aanpassing** van het kanaal, rekening kan gehouden worden met een verdubbeling en zelfs verdrievoudiging van de huidige trafiek.

De intercommunale Leiedal heeft een locatiestudie uitgewerkt voor een regionaal overslagcentrum. Deze locatiestudie geeft weer welke bedrijventerreinen geschikt kunnen zijn voor de aanleg van een ROC op basis van een SWOT-analyse. Hierbij is onder andere rekening gehouden met de grootte van het terrein, ontsluiting van het terrein, aanwezigheid van laad- en losinstallaties, geschiktheid van het terrein en de economische potenties. De scope van dit onderzoek waren alle reeds bestemde industriezones aanliggend aan het kanaal. Op deze wijze is een eerste inschatting gemaakt van de consequenties van de ontwikkeling van het overslagcentrum voor elke plek op het vlak van milieu en mobiliteit. Deze locaties alsook eventuele andere potentiële locaties (die bijvoorbeeld nog een bestemmingswijziging behoeven) worden verder meegenomen in het onderzoek in het kader van de procedure complexe projecten.

De locatiestudie van Leiedal werd aangevuld met een potentieelanalyse uitgevoerd door W&Z. Uit de studie van W&Z blijkt dat er een potentieel is aan stukgoed en gepalletiseerde goederen van meer dan 200.000 ton op jaarbasis. Dit is gelieerd aan een aantal bedrijven ten zuidwesten van het kanaal Bossuit-Kortrijk. Dit potentieel wordt verder aangevuld met het stufen en strippen van containers. Het economisch potentieel gekoppeld aan het ruimtelijk potentieel maken dat de inplanting van een ROC op het KBK mogelijk is.

Tijdens dit voorafgaand onderzoek werd reeds overleg gevoerd met betrokken actoren en belanghebbenden.

In het voorafgaande onderzoek uitgevoerd door het studieconsortium Technum-Tractebel Engineering werden volgende opwaarderingsscenario's (mogelijke projectdoelstellingen) onderzocht, hier opgesomd in volgorde van oplopende omvang en impact van de ingrepen. Deze scenario's geven de verschillende **ambitieniveaus** weer met betrekking tot de opwaardering **en/of aanpassing** van het kanaal. De ambitieniveaus werden getoetst aan de doelstellingen van het Seine-Schelde project en gewaardeerd op vlak van kosten en baten. Alle scenario's gaan uit van de vervanging van de drie sluisen in Kortrijk.

- **Scenario I** voorziet een aanpassing van de kanaalsectie in Kortrijk door de vervanging van de drie bestaande klasse I-sluizen in Kortrijk door één nieuwe klasse Va-sluis. Op de overige delen van het kanaal worden geen ingrepen voorzien.
- **Scenario II** voorziet in de aanpassing van de kanaalsectie in Kortrijk (zoals in scenario I) en verder in een beperkte verdieping -binnen het huidige gabarit- van de rest van het kanaal tot 4 m (ten einde een diepgang van 3 m toe te laten).
- **Scenario III** voorziet net als in scenario I en II eveneens in een nieuwe sluis in de kanaalsectie in Kortrijk maar nu met een verdieping tot 4,5 m van Kortrijk tot aan de sluis in Zwevegem en tot 4,0 m vanaf de sluis van Zwevegem tot Bossuit.
- Een **Scenario IV** voorziet een volledige verdieping tot 4,50 m op alle kanaalsecties en ook de vervanging van de sluisen van Zwevegem, Moen en Bossuit.

Overzicht

		Sectie 1 (Kortrijk-sluis Zwevegem)	Sectie 2 (Sluis Zwevegem-Bossuit)
Scenario I	Nieuwe sluis	Klasse Va	/
	Waterdiepte	/	/
Scenario II	Nieuwe sluis	Klasse Va	/
	Waterdiepte	Verdieping tot 4 m	Verdieping tot 4 m
Scenario III	Nieuwe sluis	Klasse Va	/
	Waterdiepte	Verdieping tot 4,5 m	Verdieping tot 4 m
Scenario IV	Nieuwe sluis	Klasse Va	3 sluisen klasse Va
	Waterdiepte	Verdieping tot 4,5 m	Verdieping tot 4,5 m

Op basis van de resultaten van de maatschappelijke kosten-batenanalyse stemde de Raad van Bestuur van W&Z in april 2014 in om het opwaarderingsscenario III verder te onderzoeken als het scenario dat het best overeenkomt met de doelstellingen van het project. In mei 2014 gaf de bevoegde minister van Mobiliteit en Openbare Werken aansluitend het akkoord voor het opzetten van een globaal projectplan (incl. voorbereiden GRUP, Plan-MER, erfgoedstudie en ontwikkeling ROC) voor dit opwaarderingsscenario.

4.2 Verder onderzoek in de onderzoeksfase (alternatieven en varianten)

Deze scenario's maken onderwerp uit van het verdere onderzoek waarbij rekening kan gehouden worden met de uitgevoerde verkennende studie en nieuwe inzichten kunnen ingewonnen worden. Eventuele andere scenario's die een opwaardering **en/of aanpassing** van het kanaal genereren worden in het verdere verloop niet uitgesloten. Het verdere onderzoek richt zich op de technische uitdagingen, de ruimtelijke effecten, de financiële aspecten en de milieueffecten van de opwaardering **en/of aanpassing** van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen.

Volgende **mogelijke, niet limitatieve, alternatieven en varianten zijn reeds gekend**:

- het **rechtdoor-alternatief (a)** en **bypass-alternatief (b)** op het grondgebied van de stad Kortrijk:
 - In het **rechtdoor-alternatief (a)** gebeurt de aansluiting volgens het huidige tracé van het kanaal. Voor de precieze aansluiting van het kanaal op de Leie (ter hoogte van de kanaalkop aan de sluis 11) zijn een aantal varianten mogelijk.
 - Bij het **bypass-alternatief (b)** loopt een nieuw tracé grosso modo evenwijdig met en ten zuiden van de ligging van de ring rond Kortrijk (R8).
- de bouw van één nieuwe sluis ter vervanging van de drie kleine, beschermde sluisen en mogelijke locatie-alternatieven voor de inplanting van de sluis:
 - Een mogelijke optie is gelegen opwaarts de spoorwegbrug. Maar ook andere locaties kunnen onderzocht worden in functie van het alternatief (rechtdoor/bypass) in Kortrijk.
 - Verder zal ook de maatgevende lengte van het klasse Va-schip bepaald worden: courant Va-schip (ca. 110 m) of verlengd Va-schip (ca. 140 m).
- de ontwikkeling van een regionaal overslagcentrum (ROC) langs het kanaal Bossuit-Kortrijk (o.a. effectenonderzoek en voorontwerp overslaginstallatie.)

Onderdelen van het verdere onderzoek zijn de infrastructureel-technische en de financiële aspecten gekoppeld aan een ruimer onderzoek naar de effecten en inpassingen op vlak van ruimtelijke, mobiliteits-, milieu- en erfgoedaspecten.

De onderzoeksagenda in de onderzoeks- en uitwerkingsfase omvat onder meer:

- een ruimtelijke-economische inplanting (al dan niet met een ROC) langs het kanaal
- optimale afstemming met het (potentieel) complex project rond de R8
- een volledige inventaris en evaluatie van de bestaande toestand, topografische opmeting, onderzoek waterhuishouding, stabiliteitsscreening van de infrastructuur, studie naar de grondwaterstromingen, studie naar de bodemkwaliteit, ...
- een erfgoedstudie en de opmaak van een erfgoedvisie;
- de opmaak van een groenplan en groenbeheerplan via een geïntegreerde en ecologische aanpak;
- een nautische studie waarin o.a. de maatgevende sloopcombinaties bekeken worden, de inplanting van de sluis, de benodigde ruimte voor beide tracés, de impact op de bestaande kanaaloevers, ... De nautische studie omvat o.a. een voorstudie, een verkeersstudie, een nautisch voorontwerp, sloopvaartsimulaties, ...
- een effectenonderzoek van o.a. de ruimtelijke, mobiliteits- en milieugerelateerde effecten en de mogelijke alternatieven en varianten.
- effecten op het vlak van recreatie (watergebonden en langs het kanaal)

- een omgevingsanalyse en onderzoek naar stedenbouwkundige inpassing en omgevingsaanleg bij ruimtelijk ingrepen;
- de opmaak van een voorontwerp voor de bouw van nieuwe infrastructuur.
- Een actualisatie van de trafiekprognoses, een economische business case, en een risicoanalyse.
- ...

Een eerste belangrijke stap in het verder onderzoek is de oplijsting van de verschillende scenario's die de verbinding Leie-Schelde verbeteren en de bredere omgeving ten goede komen op het vlak van economische ontwikkeling, milieu, recreatie, ... Deze vangt aan na het nemen van de startbeslissing. De alternatievenonderzoeksnota beschrijft de verschillende alternatieven en geeft de methodologie aan om de verschillende alternatieven af te wegen en te komen tot een voorkeursalternatief.

5 Samenwerkingsovereenkomst

Op heden werden nog geen samenwerkingsovereenkomsten opgemaakt. In functie van het verdere procesverloop kan het noodzakelijk/wenselijk zijn een samenwerkingsovereenkomst te sluiten met nauw betrokken actoren. In deze samenwerkingsovereenkomsten zullen bepalingen opgenomen worden over studiekosten en/of uitvoeringskosten voor thema's die zeer nauw verbonden zijn met het project maar er inhoudelijk geen deel van uitmaken.

Waterwegen en Zeekanaal zal een samenwerkingsovereenkomst op maken met de 4 betrokken gemeente- en stadsbesturen. Met de stad Kortrijk is een protocol in opmaak voor een "Geïntensifieerde samenwerking tussen de Stad Kortrijk en W&Z in het kader van het project Seine-Schelde Leie-as en Kanaal Bossuit-Kortrijk."

6 Samenwerking, participatie en communicatie

In de procesnota is de wijze van samenwerking tussen de initiatiefnemer (W&Z) en de betrokken actoren en belanghebbenden neergeschreven. Ook de wijze waarop maatschappelijke groepen en bewoners worden betrokken is toegelicht en de wijze waarop de communicatie zal verlopen. De procesnota is te vinden in bijlage.

7 Budgettaire weerslag

7.1 Voorziene middelen m.b.t. het proces

Voor de onderzoeksfase worden een reeks proceskosten gemaakt. W&Z heeft een studieconsortium aangesteld voor het voeren van het onderzoek en de opmaak van het voorontwerp, alsook het overleg en de participatie/communicatie. De kosten hiervoor worden opgevangen binnen de beschikbare middelen van W&Z. Het voorstel van beslissing heeft aldus geen weerslag op de begroting van het Vlaamse Gewest.

Een startbeslissing in het kader van artikel 7,§1, van het decreet complexe projecten is per definitie een beslissing op krachtlijnen, zonder rechtsgevolgen, die engagement inhoudt van de overheid om een onderzoekstraject op te starten, die voorafgaat aan een definitieve beslissing, met name het voorkeursbesluit.

7.2 Middelen m.b.t. de uitvoering

Het noodzakelijke budget voor de uitvoering hangt nauw samen met het alternatief dat zal gekozen worden in het voorkeursbesluit.

Aan de kostzijde zal naast de eigenlijke investeringskost voor de nieuwe infrastructuur ook rekening worden gehouden met de studiekosten en onderhoudskosten. Ook de exploitatiekosten dienen meegenomen te worden, bijvoorbeeld bij de afweging tussen een beweegbare of een vaste brug of de afweging over het al dan niet verder exploiteren van de bestaande kleine sluizen in Kortrijk (afhankelijk van het gekozen trancé).

Realisatiekost vormt een essentieel onderdeel van het onderzoek. Dit laat toe om onder meer op basis van de kostprijs een gefundeerde keuze te maken voor het meest gewenste en haalbare alternatief.

In een zo vroeg mogelijk stadium –na opmaak van de financiële business case in de onderzoeksfase- zal een taakstellend budget vastgelegd worden. Ook de andere betrokken overheden zullen verzocht worden een taakstellend budget te bepalen. Het vooraf vastleggen van de taakstellende budgetten heeft als doel de betrokken partijen financieel te responsabiliseren.

Voor de uitvoering van de werken in het kader van de beoogde opwaardering [en/of aanpassing](#) van het kanaal Bossuit-Kortrijk is nog geen CEF-subsidie aangevraagd bij het INEA.

8 Weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten

Voor de opvolging en sturing van het volledige procesverloop zijn binnen W&Z de nodige personen die werkzaam zijn voor het totale Seine-Schelde project voorzien te werken voor dit deelproject. De goedkeuring van de startbeslissing heeft aldus geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten.

9 Weerslag op de lokale besturen

De lokale besturen zullen tijdens het procesverloop nauw betrokken worden. De manier van samenwerken wordt behandeld in de procesnota. De goedkeuring van de startbeslissing heeft echter geen weerslag op de lokale besturen.

10 Kwaliteit van de regelgeving

De goedkeuring van de startbeslissing houdt geen regelgeving in en vereist dan ook geen reguleringssimpactanalyse.

11 Voorstel van beslissing

De Vlaamse Regering beslist

1. haar goedkeuring te hechten aan bovengenoemde startbeslissing van het complexe project 'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen' in de zin van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten;
2. de betrokken Vlaamse ministers te gelasten met de uitvoering van voornoemde startbeslissing.

Deze nota houdt geen enkel financieel of budgettair engagement in.

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

Ben Weyts

DE VLAAMSE MINISTER VAN OMGEVING, NATUUR EN LANDBOUW

Joke Schauvliege

Bijlage: procesnota voor het complex project 'Opwaardering **en/of aanpassing** van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen'