

DE VLAAMSE MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME
DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Ontwerp van voorkeursbesluit voor het complex project
“Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk
voor klasse Va-schepen”

Samenvatting

De Vlaamse regering stelt het ontwerp voorkeursbesluit van het complex project “opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen” vast en gaat over tot een openbaar onderzoek met betrekking tot het ontwerp voorkeursbesluit en de bijhorende documenten.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

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.

Zowel het **Regeerakkoord 2019-2024** van de Vlaamse Regering; als de **Beleidsnota 2019-2024 Mobiliteit en Openbare Werken** voorzien om verder te investeren in zowel **KR-8** (Kortrijk) als in de **Opwaardering van het Kanaal Bossuit-Kortrijk** (Seine-Schelde)

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Verkenningfase en Startbeslissing

In september 2016 werd de THV Sweco-Arcadis aangesteld als studiebureau, en werd de verkenningfase opgestart. In het najaar 2016 werden verschillende bilaterale en multilaterale overlegmomenten ingericht met o.a. de steden en gemeenten (Kortrijk, Harelbeke, Zwevegem en Avelgem), het agentschap Onroerend Erfgoed en Ruimte Vlaanderen, om het project te bespreken en de stuurgroep vorm te geven.

De Vlaamse Regering nam op **8 september 2017**, op voorstel van Minister van Mobiliteit en Openbare Werken Ben Weyts en Minister van Omgeving Joke Schauvliege, de **startbeslissing** van dit complex project. De startbeslissing omschrijft de hoofddoelstelling van het project als de opwaardering en/of aanpassing van de waterweg voor scheepvaart tot een **verbinding tussen Leie en Schelde voor CEMT klasse Va-schepen**.

Naast de hoofddoelstelling geeft de startbeslissing ook aan dat het project de ontwikkeling van een regionaal overslagcentrum (ROC) omvat en uitgaat van een geïntegreerde benadering. Daar waar in de startbeslissing de geïntegreerde benadering algemeen beschreven wordt, is deze benadering tijdens het opstellen van de alternatievenonderzoeksnota en het uitvoeren van het geïntegreerd onderzoek verder verfijnd, tot een benadering om ook de andere functies die het kanaal opneemt of kan opnemen te versterken.

Naast de hierboven vermelde doelstelling werd in de loop van de onderzoeksfase van het project ook bekeken hoe het project kan sporen met andere ingrepen (opportunities) die bijdragen aan de verdere ontwikkeling en optimalisatie van Vlaamse beleidsaccenten zoals droogte/Blue deal, klimaat, ontharding, bos- en natuurrealisatie, verknoping van mobiliteitsnetwerken, ontwikkeling van bedrijvzones, kwalitatieve leefomgevingen, ... Uit het onderzoek wordt duidelijk dat het project kan bijdragen aan het realiseren van de Vlaamse beleidsaccenten dankzij de inzet op een doorgedreven gebiedsgerichte projectwerking en een geïntegreerde uitvoering, met vele baten en opportunititeiten voor de regio.

Actorenoverleg

De startbeslissing van 8 september 2017 betekende de start van een onderzoeksfase met als doelstelling om een voorkeursalternatief te filteren uit een brede waaier van alternatieven. Gedurende de onderzoeksfase vond een breed onderzoek en actorenoverleg plaats om zicht te krijgen op de impact en gevoeligheden van de verschillende alternatieven. Op die manier werd, net zoals tijdens de verkenningfase, invulling gegeven aan de principes inzake complexe projecten: open communicatie en transparantie, participatie, maatwerk, oplossingsgericht samenwerken, geïntegreerde aanpak en door de actoren gedragen procesregie.

Een uitgebreid overzicht van wanneer en hoe de verschillende stakeholders betrokken werden bij het project is opgenomen in de procesnota. Een beperkt overzicht wordt hieronder gegeven:

- Workshops met de brede bevolking ter voorbereiding van de alternatievenonderzoeksnota in januari 2018. Deze workshops hebben onder andere geleid tot de opname van een derde tracé in het onderzoek, namelijk het ringtracé.
- Infomomenten en consultatiemomenten voor de brede bevolking bij het publiceren van de alternatievenonderzoeksnota in november en december 2018.
- Infomomenten voor de brede bevolking met toelichting van de eerste resultaten van het geïntegreerd onderzoek in maart 2020. Vanwege de coronacrisis heeft slechts 1 van de 3 geplande infomomenten plaatsgevonden. De voorlopige resultaten werden via de website beschikbaar gesteld.
- Overleg met de klankbordgroep (ca. halfjaarlijks).
- Overleg met diverse betrokkenen en stakeholders gedurende de volledige onderzoeksfase.

- Overleg met de ambtelijke begeleidingsgroep ter opvolging van het geïntegreerd onderzoek (ca. maandelijks).
- Ambtelijk overleg met steden en gemeenten en de ambtelijke begeleidingsgroep ter voorbereiding van het voorkeursbesluit.
- Overleg met de stuurgroep ter opvolging van het geïntegreerd onderzoek en ter voorbereiding van het voorkeursbesluit (ca. 3 maal per jaar).

Onderzoeksfase

Tegen **eind 2017** was een eerste versie van de **alternatievenonderzoeksnota** klaar en werd deze ter nazicht voorgelegd aan de verschillende betrokken partijen (leden stuurgroep en ambtelijke begeleidingsgroep).

Op basis van de inhoud van deze eerste versie werden **begin 2018** ook een aantal workshops met de brede bevolking georganiseerd met als doel aandachtspunten en opmerkingen te capteren alvorens de AON in publieke raadpleging te brengen.

Bijkomend volgde uit de workshops met de brede bevolking (jan-feb 2018) meermaals de vraag of de opwaardering van de R8 niet samen kon bekeken worden met de opwaardering van het kanaal. Dit omdat beide projecten voor een groot deel ruimtelijk overlappen en een invloed uitoefenen op elkaar (opleggen randvoorwaarden). Beide elementen zorgden ervoor dat niet verder kon gegaan worden met de eerste versie van de AON.

Na intern onderzoek bij DVW omtrent de mogelijkheden van het samen aanpakken van de R8 met het kanaal en na afstemming met AWV, de ambtelijke begeleidingsgroep en de stuurgroep werd uiteindelijk beslist om een derde tracé mee te beschouwen in het onderzoek, het ringtracé.

De tijdslijn hiervan wordt hieronder kort weergegeven:

- Januari-februari 2018
 - Draftversie van AON (met enkel rechtdoor- en bypasstracé)
 - Workshops met de bevolking
 ⇒ Vraag tot bundeling kanaal met R8
- Februari- maart 2018
 - Intern onderzoek DVW: is bundeling met R8 valabele oplossing?
 - Terugkoppeling inzichten met ABG
 - Stuurgroep 28 maart: beslissing om bundeling mee te nemen in onderzoek
- April-juni 2018
 - Verder uitwerken van de mogelijke tracés
 - Rekening houdende met geïntegreerde benadering
 - Vertaling naar strategisch niveau
- 26 juni 2018: IKW
 - Toelichting van opname R8 in dossier
- Juli-september 2018
 - Opmaak AON door studiebureau
- September-oktober 2018
 - Terugkoppeling AON met ambtelijke begeleidingsgroep en stuurgroep
- 12 november 2018: publicatie AON
 - Met drie tracéalternatieven

De **alternatievenonderzoeksnota** (AON) werd **eind 2018** voorgelegd voor raadpleging, cf. artikel 8 uit het decreet Complexe Projecten. Reacties uit deze raadpleging werden verwerkt in de geactualiseerde AON waarna het geïntegreerd onderzoek kon aanvatten.

De Vlaamse Regering besliste op **19 juli 2019** om de Vlaamse ministers bevoegd voor Ruimtelijke Ordening en voor het Mobiliteitsbeleid, openbare werken en vervoer te gelasten om de **interbestuurlijke samenwerkingsovereenkomst** (SWO) over de gezamenlijke en geïntegreerde realisatie van regionale acties in de regio Zuid-West-Vlaanderen namens de Vlaamse Regering te ondertekenen, en actief bij te dragen aan het overleg en de uitvoering van de verschillende regionale acties, waaronder de **actie 'Geïntegreerde aanpak van het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk'**.

De **drafrapporten** van het **geïntegreerd onderzoek** alsook de synthese van deze onderzoeken (opgenomen in de synthesesnota) waren op **27 oktober 2020** publiek raadpleegbaar via www.planbk.be.

Rekening houdend met de resultaten van het geïntegreerd onderzoek en door het voeren van uitgebreid overleg werd er door het projectteam een **voorkeursalternatief** naar voren geschoven en werd door het projectteam een geïntegreerde projectdefinitie uitgewerkt die de krachtlijnen voor de uitwerkingsfase zal bepalen.

Tijdens het Interbestuurlijk Overleg (IBO) Zuid-West-Vlaanderen van **19 maart 2021** kwam de afstemming tussen het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk en het GRUP K-R8 aan bod. Met betrekking tot het complex project KBK benadrukte het IBO onder meer het belang van de afstemming met het traject voor de R8, de inzet op een integrale aanpak en aansturing van het complex project, het verder kunnen borgen van de actieve regionale betrokkenheid en het belang van natuur- en groenontwikkeling (compensaties) binnen de regio.

Dit voorontwerp voorkeursbesluit werd door de Vlaamse regering op **19 maart 2021** via een **mededeling** kenbaar gemaakt. Het voorontwerp voorkeursbesluit en de ontwerprapporten van het geïntegreerd onderzoek alsook de synthese van deze onderzoeken (opgenomen in de synthesesnota) waren op **19 maart 2021** publiek raadpleegbaar via www.planbk.be.

Het voorontwerp van voorkeursbesluit (mededeling Vlaamse Regering 19 maart 2021), het ontwerp van geïntegreerd onderzoek (incl. S-MER) en de ontwerp synthesesnota werden van **24 maart 2021 t.e.m. 28 april 2021** voorgelegd aan de **adviesinstanties** voor advies conform artikel 11, § 2 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten.

Ter afronding van deze adviesvraag werd op **7 mei 2021** een adviesvergadering georganiseerd waarop de verschillende adviezen besproken werden. Rekening houdend met de verschillende adviezen en de besprekingen op de adviesvergadering is voorliggend ontwerp van voorkeursbesluit vorm gegeven. Een antwoordnota geeft aan op welke wijze rekening is gehouden met de adviezen.

De regio vraagt sindsdien op regelmatige basis aan de Vlaamse Regering om een ontwerp van voorkeursbesluit vast te stellen.

Thans wordt **het ontwerp van voorkeursbesluit ter goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse Regering**. Het ontwerp van voorkeursbesluit beschrijft de keuze voor één van de onderzochte alternatieven en de motivaties die aan de grondslag van deze keuze liggen. Het geeft ook richting aan de uitwerking van het project in de uitwerkingsfase.

Het voorkeursbesluit vervalt van rechtswege als binnen zes jaar na de inwerkingtreding ervan geen eerste projectbesluit definitief is vastgesteld. Bijkomend is het zo dat de overheid die het voorkeursbesluit heeft vastgesteld, het door haar definitief vastgestelde voorkeursbesluit kan opheffen, toch zolang er geen definitief vastgesteld projectbesluit is. De vervaltermijn van 6 jaar wordt geschorst zolang een beroep tot vernietiging van het voorkeursbesluit aanhangig is bij de Raad van State.

Het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werd aangepast aan het wetgevingsadvies nr. 2021/304 van 12 juli 2021.

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

Het kanaal Bossuit-Kortrijk vormt in de huidige situatie, gelet op de beperkte bevaarbaarheid van het segment afwaarts Luipaardbrug tot de aansluiting op de Leie, als het ware een insteekdok vanaf de Boven-Schelde. Omwille van de beperkte bevaarbaarheid van dat segment vormt het kanaal zo een missing link in het waterwegennetwerk. Het huidige kanaal kent hierdoor een relatief laag gebruik met louter bestemmingsverkeer.

Door de opwaardering wordt deze missing link weggewerkt en ontstaat een volwaardige binnenvaartverbinding tussen de Schelde en de Leie voor economisch verkeer. De opwaardering van het kanaal betekent dus een grondige wijziging in de rol en het gebruik van het kanaal Bossuit-Kortrijk.

Niet alleen wordt het kanaal beter bereikbaar voor de bedrijven langs en nabij het kanaal (waardoor het bestemmingsverkeer toeneemt), het kanaal wordt ook een doorgaande route voor beroepsvaart tussen de Schelde en de Leie. Dit is een structurele versterking van het netwerk op regionaal en internationaal niveau. Het kanaal vormt hierbij een nieuwe, vlotte en efficiënte oost-west verbinding tussen verschillende economische regio's.

Daarenboven maakt de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk dat ingeval van een calamiteit op Leie of Bovenschelde er een volwaardige vaarroute beschikbaar blijft via Bovenschelde resp. Leie. De opwaardering draagt zo op verschillende vlakken bij aan een robuuster en meer betrouwbaar Vlaams binnenvaartnetwerk en in het bijzonder in relatie tot het Seine-Schelde project.

De trafiekprognose gemaakt in kader van het geïntegreerd onderzoek geeft aan dat de opwaardering van het kanaal en het realiseren van een aansluiting op de Leie zich uit in een stijging van het vervoerde volume en een nog sterkere toename van het aantal schepen (ca. verviervoudiging van de trafieken t.o.v. de referentiesituatie tot verzevenvoudiging van de trafieken in geval van bijkomende watergebonden ontwikkelingen langs het kanaal). Belangrijke elementen hierin zijn de nieuwe, alternatieve transportroutes die ontstaan voor transitverkeer, een toename van het bestemmingsverkeer en de hogere beladingsgraad en een betere verdeling van lege schepen waardoor de totale transportkosten op het ruime netwerk dalen en de scheepvaart competitiever wordt t.o.v. andere vormen van transport.

B. ONTWERP VAN VOORKEURSBESLUIT

Conform de startbeslissing wordt de opwaardering van het kanaal onderzocht volgens een geïntegreerde benadering. Deze brede kijk heeft aandacht voor de verschillende functies die het kanaal opneemt om op die manier ook mee betekenis te geven aan de verdere ontwikkeling van de streek. Deze geïntegreerde benadering is ook duidelijk terug te vinden in het voorliggende ontwerp van voorkeursbesluit.

Het voorkeursbesluit houdt de vaststelling in van een op strategisch niveau gekozen alternatief. In het ontwerp van voorkeursbesluit wordt een uitgebreide beschrijving gegeven van het gekozen voorkeursalternatief en wordt uitgebreid ingegaan op de motivatie van die keuze.

Op basis van de verschillende onderzoeken, de resultaten van het gevoerde overleg en de ontvangen adviezen wordt in het voorstel van ontwerp voorkeursbesluit een voorkeursalternatief beschreven aan de hand van vier kenmerken:

1. Nautische kenmerken

Het kanaal wordt over zijn volledige lengte toegankelijk gemaakt voor schepen tot en met klasse Va. Rekening houdend met de huidige kenmerken van het kanaal varieert het type en de grootte van de ingrepen. De zone tussen de Leie en de sluis van Zwevegem wordt afgestemd op de

diepgang van de Leie (diepgang na opwaardering Leie). In de zone tussen de Boven-Schelde en de sluis van Zwevegem blijft de huidige diepgang, welke afgestemd is op de huidige diepgang van de Boven-Schelde, behouden. Door de opmaak van een geïntegreerde toekomstvisie wordt een latere verdieping van dit segment voorbereid, oa. in afstemming met een opwaardering van de Boven-Schelde. Ook wordt het kanaal over de volledige lengte toegankelijk gemaakt voor 3-laags containervaart

2. Economische kenmerken

Het voorstel van voorkeursalternatief creëert in de eerste plaats een doorgaande route voor beroepsvaart tussen de Schelde en de Leie voor internationaal en nationaal goederentransport. Het kanaal vormt hierbij een nieuwe, vlotte en efficiënte oost-west verbinding tussen verschillende economische regio's. De opwaardering draagt zo bij aan een robuuster en meer betrouwbaar Vlaams binnenvaartnetwerk en in het bijzonder in relatie tot het Seine-Schelde project. Daarnaast zet het voorstel van voorkeursalternatief ook in op het verder ontwikkelen en stimuleren van overslag en watergebonden bedrijvigheid langs het kanaal, in het bijzonder ter hoogte van de bestaande bedrijvzones in de zone tussen de La Flandrebrug en de R8. In de volgende fase zal een masterplan worden opgesteld, als leidraad om de projectingrepen concreet af te bakenen en verder uit te werken. Het masterplan richt zich op de economische ontwikkelingen, de mobiliteit tussen de bedrijvzones onderling met ontsluiting op het hogere wegnnet en het integreren van flankerende maatregelen om negatieve effecten ten aanzien van de omgeving te beperken.

3. Ringtracé

Vanaf de Luipaardbrug wordt de aansluiting met de Leie gemaakt volgens het alternatief 'ringtracé'. Dit betekent dat ca. vanaf de R8 tot aan de Leie een nieuw kanaal wordt aangelegd en ook de R8, tussen het bestaand kanaal en de Leie, wordt heringericht. Het kanaal komt aan de zijde van Kortrijk te liggen. De R8 behoudt grotendeels zijn huidige bedding en ligt aan de zijde van Harelbeke. Tussen beide infrastructures wordt een bepaalde afstand aangehouden, met andere woorden ze kennen 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). Langs en over het kanaal wordt een comfortabel en conflictvrij fietspad aangelegd.

De herinrichting van de R8, tussen het bestaand kanaal en de Leie, wordt voorzien van twee aansluitingscomplexen. De kruising van doorgaand verkeer op de R8 met de zone N43/Gentsesteenweg en de Zandbergstraat-Hippodroomstraat wordt niet als een fly-over uitgevoerd en de kruising van doorgaand verkeer op de R8 met de Leie gebeurt via een tunnel. Omwille van het reliëf, de onzekerheden over de samenstelling van de ondergrond, ... is in de uitwerkingsfase verder onderzoek noodzakelijk naar de precieze benodigde uitvoeringstechnieken, fasering en tijdelijke effecten tijdens de aanlegfase. Dit verdere onderzoek dient duidelijk te maken welke eventuele bijkomende maatregelen nodig zijn om de aanleg van de tunnel beheersbaar te houden. In geval van substantiële afwijkingen ten opzichte van de huidige inzichten kunnen alternatieven in overweging genomen worden.

Voor beide infrastructures, kanaal en R8, de tussenliggende en omliggende gebieden wordt een gebiedsprogramma opgesteld en gerealiseerd. Dit gebiedsprogramma vormt vervolgens de leidraad om de projectingrepen binnen de uitwerkingsfase concreet af te bakenen en verder uit te werken. Het gebiedsprogramma integreert de infrastructurele ingrepen in een programma van herstellende en versterkende maatregelen gericht op natuur, landschap, stadsvernieuwing, stadsgroen en erfgoed.

Gelet op de onderbouwde keuze voor het ringtracé als voorkeursoplossing zijn overige alternatieve tracés (met name rechtdoortracé en bypasstracé) niet langer aan de orde.

4. Flankerend beleid

Samen met de infrastructurele ingrepen bevat het voorkeursalternatief ook ingrepen om de impact van het grootschalige project op haar omgeving te reduceren. Het gaat hierbij om maatregelen gericht op het herstellen van ruimtelijke relaties en ecologische verbindingen, garanderen van de waterkwaliteit, aanpakken van de leefbaarheidsuitdagingen,.... Deze ingrepen zijn als milderende maatregel geformuleerd in het geïntegreerd onderzoek en behoren tot de voorkeursoplossing.

Daarnaast bevat het voorkeursalternatief ook diverse aanbevelingen die vanuit het geïntegreerd onderzoek werden aangereikt. Het zijn unieke kansen om beleidsdoelstellingen (zowel Vlaams, provinciaal als lokaal niveau) te realiseren of mee te ondersteunen. Deze ingrepen vloeien voort uit de integrale benadering die voorop staat in de aanpak en bieden een hefboom om behalve de infrastructurele ingrepen ook de omgeving op vlak van andere beleidsdomeinen te versterken. Zo zal het kanaal ook kunnen bijdragen aan een evenwichtige waterbalans tussen het Schelde- en Leiebekken en een verhoogde waterzekerheid (bij drogere periodes en/of calamiteiten) in de regio. Het geheel van milderende maatregelen en aanbevelingen vatten we samen onder de term flankerend beleid. In het ontwerp voorkeursbesluit wordt een uitgebreid overzicht gegeven van de milderende maatregelen en aanbevelingen en hoe die in het voorkeursalternatief worden opgenomen.

Afstemming met overige initiatieven en projecten

Het complex project bevindt zich in een omgeving die gekenmerkt wordt door vele lopende initiatieven en projecten die mogelijks een interferentie hebben of afstemming vragen met het complex project. Gedurende de onderzoeksfase werden de gekende initiatieven en projecten in beeld gebracht. Het gaat hierbij om projecten die onafhankelijk en parallel aan de verdere uitwerking van PLAN B-K kunnen gerealiseerd worden en waarbij het complex project van de opwaardering kanaal Bossuit-Kortrijk deze overige projecten, processen en initiatieven niet hypothekeert. Gedurende de uitwerkingsfase zal de afstemming met deze overige of nieuwe initiatieven en projecten gewaarborgd blijven door het projectteam. De belangrijkste projecten waarbij gedurende de uitwerkingsfase afstemming nodig is, zijn (niet-limitatief): GRUP K-R8, Opwaardering van de Leie en GRUP N8 Avelgem-Zwevegem.

Rechtsgevolgen en vervolgstappen

Aan het definitief vastgesteld voorkeursbesluit kunnen ook een aantal rechtsgevolgen verbonden worden. De rechtsgevolgen van dit voorkeursbesluit zijn opgenomen in paragraaf 7.1 van het ontwerp van voorkeursbesluit.

Naast een aantal rechtsgevolgen omvat het ontwerp voorkeursbesluit ook een aantal vervolgstappen voor de uitwerkingsfase waaronder het uitwerken van een aankoopbeleid, het initiëren van natuurontwikkeling, en het aanstellen van een trajectbegeleider.

Bij de vaststelling door de Vlaamse Regering¹ van het voorkeursbesluit betreffende het complexe project 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge' werd eveneens ingezet op gelijkaardige vervolgstappen (met een aankoopbeleid, sociaal begeleidingsplan, trajectbegeleiding, en een gebiedscoördinator die lokaal verankerd werd). Ook in dit traject voor het complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk zal bij volgende beslissingen tot definitieve vaststelling van het voorkeursbesluit en tijdens de uitwerkingsfase van het project de totale investeringskost (m.i.v. de kostprijs voor de flankerende maatregelen, inclusief onteigeningskost) verder uitgewerkt worden, en verder worden onderzocht hoe de realisatie van deze vervolgstappen zullen gefinancierd worden met (co)financiering vanuit de Vlaamse overheid en vanuit een vorm te geven structurele

¹ Principieel vastgesteld op 10/05/2019 (VR 2019 1005 DOC.0687/2BIS) en definitief vastgesteld op 28/06/2019 (VR 2019 2806 DOC.0939/2).

samenwerking met de lokale, regionale en provinciale actoren en openbare besturen (bv. door lopende of geplande initiatieven te versterken en te ondersteunen, in te zetten op zelfrealisatie en beheersovereenkomsten of overige instrumenten die bijdragen aan geïntegreerde realisatie op het terrein, ...).

Op hoofdlijnen omvat het uitwerken van een aankoopbeleid twee doelstellingen: beperken van de onzekerheid tijdens de uitwerkingsfase bij eigenaars in het projectgebied door het voorzien van de mogelijkheid tot vrijwillige verwerving (volgens het uit te werken aankoopbeleid) en het initiëren van natuurontwikkeling op cruciale plaatsen. De vervolgstappen van dit voorkeursbesluit zijn opgenomen in paragraaf 7.2 van het ontwerp van voorkeursbesluit.

De zones waar grote onzekerheid heerst of private percelen zullen worden getroffen door de projectingrepen, worden aangeduid. Voor de aangeduide zones zal een aankoopbeleid worden uitgewerkt en toegepast. Het aankoopbeleid houdt o.a. het engagement in dat eigenaars die beantwoorden aan de criteria van het aankoopbeleid én dat willen, de mogelijkheid krijgen om vanaf het definitieve voorkeursbesluit hun eigendom reeds minnelijk te verkopen aan de overheid (aan onteigeningsvoorwaarden). Ook andere opportuniteiten waarbij de relatie met het complex project kunnen worden aangetoond, kunnen opgenomen worden in het aankoopbeleid. In het ontwerp voorkeursbesluit is een kaart opgenomen met aanduiding van de indicatieve en voorlopige contour voor het uitwerken van een aankoopbeleid. In de uitwerkingsfase wordt dit meer concreet uitgewerkt. Naarmate de projectcontour preciezer afgebakend wordt, zal het aankoopbeleid worden bijgesteld en verfijnd.

Behalve het aankoopbeleid en de vrijwillige verwerving zet deze actie ook in op begeleiding en de tussentijdse situatie(s).

Op het vlak van begeleiding zullen volgende trajecten worden uitgewerkt:

- Er zal worden nagegaan op welke manier herhuisvesting en sociale huisvesting een oplossing kan bieden voor omwonenden.
- Ook voor de bedrijven, organisaties en verenigingen gelegen binnen het projectgebied zal een begeleidingstraject worden opgestart.
- Er wordt een centraal aanspreekpunt opgezet om vragen te bundelen en te behandelen.

Het aankoopbeleid kan ook voorzien om gerichte ingrepen te nemen teneinde negatieve effecten van tussentijdse situatie(s) te beperken.

Het voorkeursalternatief omvat ingrepen inzake **natuurherstel en natuurontwikkeling**. Gegeven de tijd die nodig is alvorens natuur zich kan ontwikkelen en de ambitie om de natuurwaarden in de regio te versterken worden mogelijkheden onderzocht om reeds in de uitwerkingsfase natuurontwikkeling op cruciale plaatsen te initiëren, in afstemming met betrokken actoren. De mogelijke zones zijn eveneens opgenomen in de indicatieve contour van het aankoopbeleid.

Op deze manier wordt ook tegemoet gekomen aan de vraag van lokale actoren om, waar mogelijk, voorafgaand aan de infrastructurele ingrepen te starten met de maatregelen inzake natuurontwikkeling. Hierbij wordt uitdrukkelijk vermeld dat het realiseren van deze ingrepen inzake natuurontwikkeling geen afbreuk doet aan de noodzakelijke natuurherstelmaatregelen (milderende maatregelen) die gekoppeld zijn aan de infrastructuurwerken. Ook op vlak van boscompensaties wordt de mogelijkheid voorzien om voorafgaand aan de infrastructurele ingrepen reeds compenserende maatregelen te realiseren (noodzakelijke verwevingen, natuuringrepen ter plaatse,...).

Om de bedrijven gelegen in de bedrijvenzones langs en nabij het kanaal te begeleiden wordt een trajectbegeleider aangesteld. Deze trajectbegeleider staat onder andere in voor:

- begeleiding van de geïnteresseerde bedrijven in de transitie richting watergebonden activiteiten;
- begeleiding van de bedrijven in mogelijke tussentijdse situaties die ontstaan tot het kanaal is opgevaardeerd.

De rol en wijze van financiering van een trajectbegeleider wordt verder vorm gegeven samen met het aankoopbeleid, in overleg met de betrokken (publieke) lokale en regionale partners.

3. IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

De onderzoeksfase wordt afgesloten met een definitieve keuze met betrekking tot het voorkeursalternatief. In de uitwerkingsfase zal voor de gekozen voorkeursoplossing een MKBA opgemaakt worden en zal verder in detail onderzocht worden hoe de realisatie zal gefinancierd worden.

Raming van het voorkeursalternatief en actualisatie

In het geïntegreerd onderzoek werd de prijsraming zeer zorgvuldig uitgewerkt (prijsniveau 2019). Dit leidde tot een totale raming van 763 mio euro (excl. BTW) voor het voorkeursalternatief.

Naar aanleiding van de prijsstijgingen (inflatie, Oekraïne-crisis, energieprijzen, krapte op de arbeidsmarkt) zijn de kosten geactualiseerd (prijspeil juni 2022).

Op basis van expertise, vergelijkend prijsonderzoek en prijsevoluties bedraagt de geactualiseerde raming ca. 887 mio euro (excl. BTW) voor het voorkeursalternatief, prijsniveau juni 2022.

De raming zal tijdens de uitwerkingsfase verder geactualiseerd worden rekening houdende met het dan geldende prijsniveau. De raming zal bevattelijk gerapporteerd worden met o.a. een uitsplitsing van de te onderscheiden projectonderdelen en de respectievelijke financiers. De evolutie van de prijzen zal ook deel uit maken van de MKBA.

Voor zover (een deel van) dit project in aanmerking komt voor EU-subsidie zal op deze opportuniteit ingezet worden.

De structurele samenwerking met lokale, regionale en provinciale actoren en openbare besturen wordt hierbij nog verder vormgegeven.

Budgettaire impact

De kosten voor de externe studies en onderzoeken in de uitwerkingsfase worden opgevangen binnen de beschikbare middelen van het beleidsdomein MOW. Binnen het meerjarenprogramma zal De Vlaamse Waterweg nv hiertoe gemiddeld een jaarlijks studiebudget van 1,5 miljoen euro voorzien.

Het aanstellen van een trajectbegeleider zal vanuit het projectteam worden uitgewerkt op basis van een samenwerkingsovereenkomst tussen betrokken partners.

Op 26 juni 2021 verleende de Inspectie van Financiën een gunstig advies (zie bijlage). Het gemotiveerd begrotingsakkoord werd verleend op 12 juli 2021 (zie bijlage).

Op 5 januari 2024 bevestigde de Inspectie van Financiën haar gunstig advies (zie bijlage). Het gemotiveerd begrotingsakkoord werd bevestigd op 24 januari 2024 (zie bijlage).

Tijdens de uitwerkingsfase van het project zal de totale investeringskost (m.i.v. de kostprijs voor de flankerende maatregelen, inclusief onteigeningskost, aankoopbeleid, mogelijks versnelde ingrepen inzake natuurherstel en natuurontwikkeling, begeleidingstrajecten en trajectbegeleider, etc.) verder uitgewerkt worden, en zal verder worden onderzocht hoe de realisatie van deze vervolgstappen zullen gefinancierd worden met (co)financiering vanuit de Vlaamse overheid. De structurele samenwerking met lokale, regionale en provinciale actoren en openbare besturen wordt hierbij nog verder vorm gegeven.

Bovenstaande maakt dat er voldoende elementen beschikbaar zijn om over te gaan tot het nemen van het voorkeursbesluit.

In functie van de budgettaire inpasbaarheid (na het nemen van een Projectbesluit – ca. 2030), wordt gevraagd om tegen het Projectbesluit te voorzien in een budgettair maximaal faseerbaar project zowel binnen het aandeel waterweginfrastructuur als de weginfrastructuur. Daarnaast wordt opgedragen de realisatie van het project te zien binnen het tijds kader 2050.

Er wordt opgedragen om de noodzakelijke budgetten op KT maximaal te reduceren en te opteren voor een groeipad.

B. ESR-TOETS

Is niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

De goedkeuring van het ontwerp voorkeursbesluit heeft geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten, zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor het algemeen beleid inzake personeel en organisatieontwikkeling, niet vereist is.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

De lokale en provinciale besturen zijn nauw betrokken partijen bij het complex project. Zij maken deel uit van de stuurgroep en de ambtelijke begeleidingsgroep en nemen deel aan diverse werkgroepen binnen het complex project (zie procesnota voor uitgebreidere informatie). Vanuit hun rol binnen de werk- en projectgroepen in de projectstructuur zetten de lokale en provinciale besturen de huidige opvolging en ondersteuning van het project verder. Waar dit in de uitwerkingsfase een meer intensieve of structurele samenwerking vergt zullen samenwerkingsovereenkomsten worden opgemaakt..

4. VERDER TRAJECT

Het ontwerp van voorkeursbesluit, de ontwerp synthesenota, de ontwerp onderzoeksrapporten waarop de synthesenota gebaseerd is, waaronder het ontwerp van S-MER en de richtlijnen van het team MER zullen conform artikel 15 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten onderworpen worden aan een openbaar onderzoek. De organisatie van het openbaar onderzoek en bijhorende infomomenten wordt nu volop voorbereid en het openbaar onderzoek zal aanvatten begin april.

De resultaten van het openbaar onderzoek worden verwerkt in het voorkeursbesluit dat, voorafgaand de definitieve vaststelling, voor advies wordt voorgelegd aan de Raad van State. Na de definitieve vaststelling van het voorkeursbesluit kan de uitwerkingsfase starten.

In eerste instantie zal tijdens de uitwerkingsfase de projectonderzoeksnota (PON) opgesteld worden waarin de verschillende onderdelen van het voorkeursalternatief verduidelijkt worden samen met het in beeld brengen van de eventuele variaties die nog mogelijk zijn. Ook omvat de PON een beschrijving van het verdere onderzoek en de manier waarop de variaties onderzocht en afgewogen zullen worden. De PON wordt onderworpen aan een publieke raadpleging. Op basis van de geactualiseerde PON kan het geïntegreerde onderzoek opgestart worden. Hierbij is het mogelijk dat één of meerdere deelprojecten van het complex project worden afgesplitst (zoals bijvoorbeeld de R8), die een eigen realisatietraject volgen, al dan niet binnen de procedure complexe projecten. Dit kan resulteren in

meerdere projectbesluiten (= het geheel van vergunningen en machtigingen, het bestemmingsplan en het actieprogramma) en/of omgevingsvergunningen.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar goedkeuring te hechten aan bovengenoemd ontwerpbesluit en het als bijlage gevoegde ontwerp van voorkeursbesluit voor het complex project “Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen”;
- 2° de minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten opdracht te geven aan De Vlaamse Waterweg nv om het voormelde ontwerp van voorkeursbesluit samen met het ontwerp van geïntegreerd onderzoek, welke het ontwerp van MER bevat, begin april 2024 aan een openbaar onderzoek te onderwerpen;
- 3° de minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten opdracht te geven aan De Vlaamse Waterweg nv om samen met de betrokken Vlaamse instanties en regionale actoren om, tegen het definitieve voorkeursbesluit, een voorstel uit te werken omtrent de wijze van samenwerking en de aansturing van de uitwerkingsfase, de operationalisering van een aankoopbeleid, de aanpak van vergunningverlening en de afstemming met andere processen en projecten in het gebied;
- 4° de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken te belasten met de uitvoering van het besluit.

De Vlaamse minister van justitie en handhaving, omgeving, energie en toerisme

Zuhal DEMIR

De Vlaamse minister van mobiliteit en openbare werken

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- BVR
- het ontwerp van voorkeursbesluit met als bijlagen:
 1. een kaart van het projectgebied (figuur 13 in Ontwerp Voorkeursbesluit)
 2. het rapport ‘juridische en beleidsmatige context’
 3. de rapporten van het geïntegreerd onderzoek (ter inzage op de kanselarij)
 4. de synthesesnota
 5. het verslag van de adviesvergadering
 6. de antwoordennota n.a.v. de adviesvraag
- de geactualiseerde procesnota
- leeswijzer
- advies IF dd. 26 juni 2021
- advies IF dd. 5 januari 2024
- begrotingsakkoord dd. 12 juli 2021
- begrotingsakkoord dd. 24 januari 2024
- standpunt/brief regiostandpunt Zuid West Vlaanderen 17 november 2023