

Kortrijk, 13 mei 2020

Betreft:

Standpunt Natuurpunt Zuid-West-Vlaanderen rond kanaal Bossuit-Kortrijk/Seine-Scheldeproject

Geachte mevrouw,
Geachte heer,

Zoals u weet lopen er momenteel studies om het Kanaal Bossuit-Kortrijk aan te passen, in het kader van het Seine-Schelde project en volgt er binnenkort een beslissing rondom het te nemen tracé. Wij willen ons standpunt daarover ruim bekendmaken.

Hierbij vertegenwoordigen we de beweging van Natuurpunt in Zuid-West-Vlaanderen. Het denktraject dat aan dit schrijven voorafging, is voorbereid door wetenschappers, bedrijfsleiders, beleidsmensen en geëngageerde burgers uit onze vereniging.

De officiële motivering voor het project rond het kanaal Bossuit-Kortrijk is dat men een missing link voor scheepvaart tussen de Leie en de Schelde wil oplossen. De bedoeling is het kanaal toegankelijk te maken voor schepen van de klasse Va. Dergelijke schepen zijn 110 meter lang, 11.4 m breed, en hebben een diepgang van 4.5 meter.

Vanuit het overkoepelende Seine-Scheldeproject wordt gestreefd naar een waterweg die aan de volgende voorwaarden moet voldoen:

- Een kruising tussen een klasse IV-schip (tot 105 meter lang, 9.5 meter breed, diepgang 3 meter) en hogergenoemd klasse Va-schip mogelijk maken.
- Een diepgang van 3.5 meter moet gegarandeerd zijn. Dat vraagt een waterdiepte van 4.5 meter.
- Er moet een vrije doorgang zijn voor schepen met drie containerlagen. De vrije doorvaarthoogte onder de bruggen moet daarom 7 meter zijn.

De verbinding tussen de Leie en het Kanaal Bossuit-Kortrijk is op dit moment gelegen ter hoogte van het open zwembad in Kortrijk. Om het kanaal aan te passen, volgens de voorwaarden die hierboven zijn gesteld, worden op dit moment drie mogelijke pistes vooropgesteld:

- Het 'Rechtdoor-tracé', dat grotendeels gebruik maakt van het bestaande kanaal.
- Het 'Bypass-tracé', een nieuwe verbinding tussen het bestaande kanaal, dwars door het groengebied van De Venning in Kortrijk, en rakend aan het natuurreserveaat van de Oude Leie op de grens van Kuurne en Kortrijk.
- Het 'Ring-tracé', waarbij de bypass gekoppeld wordt aan de R8. Dit tracé heeft eveneens een impact op de Venning en snijdt het natuurreserveaat van de Oude Leie doormidden.

Zowel het Stadsgroen Venning als het reservaat van de Oude Leie zijn belangrijke gebieden voor de biodiversiteit van onze regio. In beide gebieden vinden we 'biologisch zeer waardevolle' stukken (volgens de Biologische Waarderingskaart), wat zich ondermeer vertaalt in de aanwezigheid van Europees beschermde soorten zoals de Spaanse Vlag en Kamsalamander, lokaal zeldzame vlindersoorten (Hooibeestje, Eikenpage, Kaasjeskruidkoppje, Ligusterpijlstaart), beschermde planten (o.a. Rietorchis, Gevlekte Orchis, Heemst) en zoogdierensoorten (Eikelmuis, Steenmarter, Eekhoorn) en broedgevallen van verschillende soorten roofvogels (Sperwer, Boomvalk).

Natuurpunt De Vlasbek vzw, Natuurpunt Gaverstreke, Natuurpunt Kortrijk en Natuur.Koepel vzw pleiten daarom voor het integrale behoud van zowel het Stadsgroen Venning als de Oude Leiearm. We willen met aandrang vragen om te kiezen voor het rechtdoor-tracé, in geval men de aanpassing van het Kanaal Bossuit-Kortrijk werkelijk wil uitvoeren.

We stellen tegelijk vast dat er nog grote vraagtekens zijn omtrent het economisch nut en de rendabiliteit op langere termijn van deze vaarwegaanpassing. Zowel het Bypass- als Ringtracé zullen leiden tot verlies van open ruimte en natuurwaarde. Ze zullen ook gepaard gaan met een jarenlange overlast gerelateerd aan de werken. Maar er zijn vooral sterke twijfels rond de meerwaarde voor het scheepvaartverkeer én onze regio:

- De diepgang van het Kanaal Bossuit-Kortrijk laat alleen scheepvaart van de Va-schepen toe tot de sluis in Zwevegem. Deze heeft een toegelaten diepgang van 2.6 meter.
- De bruggen op het Kanaal Bossuit-Kortrijk laten geen drie containerlagen toe. Hieruit volgt dat de Va-schepen, die mogelijks tot Zwevegem zullen varen, maximaal twee containerlagen kunnen vervoeren.
- Uit de resultaten van de Alternatieven onderzoeksnota, zoals getoond op bijeenkomsten van de Klankbordwerkgroep, blijkt overduidelijk dat de beperkte container transportcapaciteit bij het varen met 2 containerlagen, niet voldoende is om een succesvol Regionaal Overslag Centrum (ROC) te realiseren in het segment Kortrijk-Zwevegem. Dit heeft zijn gevolgen voor de beoogde economische winst voor de regio.

Beide bypass-tracés zouden dus enkel en alleen dienen als insteeddok voor Va-schepen, die (niet vol geladen) tot Zwevegem varen en terug.

In het geval alle bruggen worden opgehoogd, en een regionaal overslag centrum (ROC) in Zwevegem gerealiseerd wordt, verwacht men op het traject Leie-Zwevegem elk jaar 1689 schepen die richting Zwevegem varen en terug. In de andere richting worden dan jaarlijks 1852 schepen verwacht (cijfers bekend gemaakt op Klankbordgroep). Omgerekend varen er dus per dag 10 schepen richting Zwevegem, en 12 schepen richting Kortrijk. Als de bruggen niet worden opgehoogd, en het ROC dus niet wordt gerealiseerd, varen er per dag 7 schepen richting Zwevegem, en 8 richting Kortrijk.

Hieruit blijkt dat er per dag tussen de 7 en 10 momenten zullen zijn waarop schepen elkaar moeten kruisen.

De ophoging van de bruggen, of een aanpassing van de sluis in Zwevegem werden nergens onderzocht. Het is dan ook twijfelachtig of de Va-schepen effectief veelvuldig gebruik zullen maken van het opgewaardeerde kanaal. Natuurpunt De Vlasbek vzw, Natuurpunt Gaverstreke, Natuurpunt Kortrijk en Natuur.Koepel vzw zijn dan ook van mening dat beide bypass-tracés overgedimensioneerd zijn, gezien het beperkte aantal passeerbewegingen die voorzien worden. Mits een slimme aanpak van het rechtdoortracé met aanleg van wachtzones, waarbij schepen elkaar beurtelings kruisen, kan het kanaal met veel minder kosten opgewaardeerd worden voor transport op langere afstand en voor het bedienen van de huidige industrie langs het kanaal.

Bovendien is er een sterke evolutie in de binnenscheepvaart aan de gang. Vlaanderen investeert nu al in de scheepvaart van de toekomst. Schepen van de toekomst varen autonoom (<https://www.benweyts.be/nieuws/onbemand-varen-wordt-mogelijk-op-de-vlaamse-waterwegen>) en elektrisch (<https://susanova.be/artikels/nederland-en-belgi%C3%AB-pionieren-met-elektrische-binnenvaart>), en ondersteunen een moderne, flexibele manier van transport en transportmanagement. Wij geloven dat aangepaste scheepvaart en scheepvaartroutes een hedendaags antwoord zijn om de modal shift van goederenvervoer via weg naar watertransport te bekomen, in de lijn met de doelstellingen van een modern klimaatbeleid.

We willen tenslotte nog wijzen op de toegenomen verkeersdruk op de R8 die zal ontstaan als er een ROC wordt aangelegd. De nieuwe trafiek die via het kanaal zou komen via schepen moet uiteindelijk opnieuw via vrachtwagens worden getransporteerd.


Natuurpunt De Vlasbek vzw, Natuurpunt Gaverstreke, Natuurpunt Kortrijk en Natuur.koepel vzw pleiten daarom voor een efficiënte opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk via een innovatieve aanpassing van het huidige tracé. Dergelijke aanpassing maakt het kanaal klaar voor de scheepvaart van de toekomst. Daarbij wordt zowel de missing link tussen Leie en Schelde weggewerkt en worden kansen gecreëerd voor de toekomstige economische ontwikkelingen in onze regio. Dit kan dan zonder dat een aanslag wordt gepleegd op twee natuurgebieden op de grens van Harelbeke, Kortrijk en Kuurne die voor het ecologisch netwerk dat we realiseren in Zuid-West-Vlaanderen, levensnoodzakelijke stapstenen zijn.

Wij willen graag verder met u in overleg gaan rond dit dossier.

Hoogachtend,



Jan Vanaverbeke
Natuurpunt De Vlasbek vzw



Jan Desmet
Natuurpunt Kortrijk



Jan Feryn
Natuurpunt Gaverstreke



Kristina Naeyaert
Natuur.koepel vzw