



# Natuurpunt Kortrijk

De Vlaamse Waterweg nv  
Afdeling Bovenschelde  
Guldensporenpark 105  
9820 Merelbeke

5 december 2018

## Opmerkingen m.b.t. Alternatievenonderzoeksnota kanaal Kortrijk-Bossuit

Mevrouw,  
Geachte heer,

Natuurpunt Kortrijk is ervan overtuigd dat we in de discussie over de optimalisatie van het kanaal Kortrijk-Bossuit een waardevolle insteek kunnen aanreiken.

Hoofdvragen zijn: is de opwaardering van het kanaal noodzakelijk en zo ja, onder welke omstandigheden kan de optimalisatie van het kanaal een effectieve meerwaarde hebben voor onze samenleving en de natuur?

### ***Economische doelstellingen***

In de onderzoeksnota staat dat het de bedoeling is om vrachtwagens van de weg te halen (in de Alternatievenonderzoeksnota in een notendop spreekt men van 150 vrachtwagens) en ook om nieuwe watergebonden bedrijvigheid te ontwikkelen. Niet alleen dat, de geïntegreerde aanpak behelst ook de ambitie om een overslagcentrum te ontwikkelen.

2.2.1. p. 18: *Ook kan het project KBK ook tweede en derdelijns watergebonden **economische activiteiten naar het water toe trekken door te voorzien in een Regionaal Overslag Centrum (ROC)***

Doel. p. 35: *Met activeren van deze zones richting watergebonden activiteiten worden de mogelijkheden bedoeld om bestaande watergebonden bedrijvigheid te intensifiëren, bestaande niet-watergebonden bedrijvigheid te heroriënteren en **nieuwe watergebonden bedrijvigheid en overslag te ontwikkelen.***

3.2. p. 35: *Naast de hoofddoelstelling om het kanaal Bossuit-Kortrijk op te waarderen en/of aan te passen tot een verbinding tussen Leie en BovenSchelde voor CEMT klasse Va-schepen geeft de startbeslissing ook aan dat het project **de ontwikkeling van een regionaal overslagcentrum (ROC)** omvat en uitgaat van een geïntegreerde benadering.*

p. 35: *Vanuit deze gegevens en de uitgangshouding om het project geïntegreerd te benaderen, wordt de ambitie om binnen het project ook een **regionaal overslagcentrum** te ontwikkelen, (...)*

p. 45 Segment Zwevegem-Leie: *Zijn er mogelijkheden tot ontwikkelen van **nieuwe watergebonden bedrijvigheid en overslag**?*

p. 54 Segment Zwevegem-Leie: *Zijn er mogelijkheden tot ontwikkelen van **nieuwe watergebonden bedrijvigheid en overslag** (zoekzone ROC)*

Concept 6: KBK als element in het economisch netwerk p 72: *Deze onderzoeksvraag bekijkt ook of er mogelijkheden zijn tot het ontwikkelen van **nieuwe watergebonden bedrijvigheid en overslag** (onder de vorm van een regionaal overslagcentrum).*

Tegelijk staat er zwart op wit dat het “*niet de bedoeling is om nieuwe greenfields aan te snijden*”. (p. 35). Dat klinkt zeker positief maar lijkt onmogelijk als men ook nieuwe watergebonden bedrijvigheid en een overslagcentrum wil realiseren.

[www.kanaalbossuikortrijk.be/het-project/wat/](http://www.kanaalbossuikortrijk.be/het-project/wat/) : *“Kansen voor economie.*

*Nieuwe kansen voor de binnenvaart zijn broodnodig in de regio. Er is dus ook een groot tekort aan geschikte bedrijventerreinen vlakbij het water. De ruimte die beschikbaar is, moeten we dan ook zo optimaal mogelijk invullen. Daarom kijkt het onderzoeksteam niet enkel naar de zones aan het water, maar ook naar die die net iets verder liggen.”*

Bijlagen. Fiche OA15: *De opwaardering van het kanaal creëert **bijkomende mogelijkheden voor economische watergebonden activiteiten langs en in de onmiddellijke omgeving van het kanaal**. Binnen deze vraag worden de bestaande en **potentiële locaties voor economische activiteiten** geïdentificeerd en onderzocht op de relevante effecten.*

Bij het zien van deze tegenstrijdigheden in het document kunnen we niet anders dan concluderen dat de opwaardering van het kanaal vooral een **economisch verhaal** is: meer bedrijven lokken, meer bedrijventerreinen langs het kanaal en in de omgeving van het kanaal creëren, dit alles in de hoop economische groei te realiseren.

Het paradigma van de economische groei heeft welvaart gebracht die echter lang niet voor iedereen geldt en zeker niet voor onze planeet. Economische groei leidde tot milieudegradatie en de uitputting van natuurlijke grondstoffen. We overschrijden vandaag meerdere veilige milieugrenzen, zoals klimaatverandering, vermindering van de biodiversiteit, stikstofverzadiging enz.<sup>1</sup>

De prijs die het milieu betaalt voor de economische groei in ons neoliberaal kapitalistische model is op zijn minst dramatisch te noemen. De optimalisatie van het kanaal houdt geen rekening met die zorgelijke realiteit. Het zou onverantwoord zijn indien onze politici en beleidsmakers niet nadenken over een post-growth-toekomst.

### ***Effect op wegtransport en budget***

Met de optimalisatie van het kanaal hoopt men vrachtwagens van de weg te halen. Dat is een edel doel maar we lezen dat van de huidige bedrijven die nabij het kanaal gelegen zijn slechts 30% watergebonden zijn of m.a.w. gebruik maken van het kanaal. (Hoofdstuk 3.2)

Daartegenover maken de prognoses gewag van een verdrievoudiging van het transport langs het kanaal. Wie gelooft dit?

Het lijkt ons dat vooral beleidsmakers en aandeelhouders in dit project geloven. Het is een geloofskwestie geworden. Geloven is iets aannemen zonder wetenschappelijke grond. Voor de belastingbetaler wordt het een waanzinnig duur project en dat vraagt toch iets meer dan geloof. Een voorzichtige schatting spreekt nu al van 400 miljoen euro tot zelfs 1 miljard.

Voor dat bedrag zou de scheepvaarttrafik in de toekomst verdrievoudigen. We zouden van 1500

---

<sup>1</sup> Zie ook *Planetary Boundaries* van Johan Rockström

scheepsbewegingen naar 4500 scheepsbewegingen gaan. Nu, 1 schip dat heen en weer vaart, is goed voor 2 van die bewegingen. We spreken dus over 2250 schepen per jaar. Dat zijn er welgeteld 6.16 per dag. Slechts 10% van die scheepsbewegingen bestaan uit Va schepen. Voor die 10% worden de voorliggende draconische plannen gesmeed.

Het is trouwens maar de vraag of het huidige plan een wezenlijke invloed op de files zal hebben. Wij menen dat het project op zich absoluut onvoldoende is zonder flankerende maatregelen om het transport over de weg drastisch te beperken. We denken dan bvb. aan de investering in duurzaam CO<sub>2</sub> neutraal openbaar vervoer, de aanpak van salariswagens, het invoeren van rekening rijden, enz. Misschien is het kanaal geschikt om milieuvriendelijke watertaxi's te laten op varen?

### ***Alternatieve scheepvaart***

Nieuwe evoluties in de binnenvaart dienen zich aan. Kleinere, wendbare schepen met minder diepgang maken hun opgang. Als voorbeeld halen we de PSB (Pallet Shuttle Barge) van Blue Line Logistics NV aan. De efficiëntie en optimalisatie zitten hem in het feit dat de PSB speciaal ontworpen is voor het vervoeren van paletten en big bags met een eigen laad-en loskraan die door de schipper kan bediend worden. Door de aanvoer van kleinere hoeveelheden ontstaan er meer mogelijkheden voor het scheepvaartbedrijf en een flexibelere, klantgerichte aanpak. Dergelijke schepen zijn makkelijk inzetbaar op alle vaarwegen en behoeven geen drastische aanpassingen aan de waterweg. Indien deze schepen in de nabije toekomst dan nog eens op waterstof aangedreven worden zitten we helemaal op het juiste spoor.

### ***Biodiversiteitswinst***

In samenwerking met eigenaars en overheden dienen niet watergebonden bedrijven aan het water plaats te maken voor watergebonden bedrijven. In Nederland bestaan dergelijke samenwerkingen. Er kan geen extra open ruimte aangesneden worden.

De optimalisatie van het kanaal kan voor ons enkel indien er biodiversiteitswinst is, in het water maar ook langs het traject. Onze regio heeft, onder andere door de ruimtelijke wanorde en versnippering, al heel wat te lijden gehad op het vlak van natuur en biodiversiteit. Dat is bijzonder jammer want wij mensen staan niet buiten de natuur maar maken deel uit van de natuur, iets wat sommige mensen af en toe lijken te vergeten. De natuur levert ons ook onontbeerlijke ecosystemendiensten. We hebben dus nood aan meer natuur, zeker niet aan minder! Dat dit besef groeit, is onder meer af te leiden uit diverse beleidsakkoorden, opgesteld na de verkiezingen van 14 oktober. We zien dit besef ook terugkomen in zogenaamde green deals en in de historische opkomst voor de klimaatmars op 2 december.

### ***Water en waterkwaliteit***

Eén van die ecosystemendiensten die de natuur ons levert, is zuiver water. Zo zorgt het kanaal Bossuit-Kortrijk per dag voor meer dan 30 000m<sup>3</sup> drinkwater, wat overeenkomt met het dagverbruik van meer dan 260 000 personen.<sup>2</sup> In de onderzoeksnota lijkt de vraag naar de impact van de optimalisatie van het kanaal op het drinkwater maar een vraag in de rand terwijl ze net van levensbelang is. Het kanaal wordt gevoed door de Schelde. Zal er in de toekomst voldoende water voorhanden zijn voor een

---

<sup>2</sup> Momenteel produceert WPC DE Gavers 32000m<sup>3</sup>/dag maar "Het uiteindelijke doel is een capaciteit van 50.000 m<sup>3</sup>/ dag te bereiken." Uit: Brochure waterproductiecentrum De Gavers. Berekening gebaseerd op gemiddelde verbruik van 42m<sup>3</sup>/persoon/jaar.

verdieping, als je de toenemende verdroging in acht neemt? We lezen dat er in nood water vanuit de Leie overgepompt zou worden. Maar ook dat water is niet onuitputtelijk. De laatste twee zomers was de Leie nog de enige waterloop waaruit landbouwers water mochten pompen. Hoe lang nog? Het water van de Leie is bovendien van een mindere kwaliteit dan dat van het kanaal, belangrijk als je het als drinkwater wil gebruiken. Als er water vanuit de Leie in het kanaal gepompt wordt, zal de stroming van het kanaal van richting veranderen waardoor het Leiewater quasi onmiddellijk – zonder een eerste biologische zuivering - in het zuiveringsstation zou aankomen. Andere grote vragen die rijzen: welke invloed zullen de grootscheepse werken op de kwaliteit van het kanaalwater hebben? Als dit water niet langer als drinkwater bruikbaar is, wat is dan het alternatief, tijdens de werken en erna?

### **Conclusie**

Het is voor ons duidelijk: de kosten-baten-analyse van het project “optimalisatie van het kanaal” is niet in evenwicht. Een eerdere studie <sup>3</sup> stelde trouwens dat het project onrendabel is. Zelfs als de rooskleurige prognoses correct zouden blijken – wat we ten zeerste betwijfelen -, dan nog staat de “winst” niet in verhouding tot de fenomenale kosten en de “collateral damage” zoals het verlies aan open ruimte en natuur, de impact op het stedelijk landschap, het grote menselijk leed door onteigening, het mogelijke tekort aan water en i.h.b. drinkwater, enz. Om deze redenen kunnen en willen wij ook geen voorkeur van tracé naar voren schuiven.

Wij houden een pleidooi voor een geïntegreerde duurzame binnenscheepvaart die rekening houdt met de realiteit, dus ook met klimaatverandering en biodiversiteitsverlies. Onder bovenstaande voorwaarden zien we wel een toekomst voor een bloeiende binnenscheepvaart.

Wij hopen oprecht dat u onze opmerkingen meeneemt in de discussie en in de onderzoeksnota.

Hoogachtend,

Claude Cottyn  
Voorzitter Natuurpunt Kortrijk

Jan Desmet  
Werkgroep Natuurbeleid

---

<sup>3</sup> Technum en IMDC, Toekomstmogelijkheden van het kanaal Bossuit-Kortrijk. Alternatievenontwikkeling, Milieu-impact en MCA. 2013.