
Persbericht: 29 januari 2024

Een Quick win als verkiezingsstunt ? Het echte verhaal achter de aanpassing van KBK

De Vlaamse regering besliste vrijdag 26 januari over het nieuw tracé voor het kanaal Bossuit-Kortrijk in combinatie met de heraanleg van de R8.

Een verrassing is de keuze niet: studies in opdracht van de Vlaamse overheid schoven enkele jaren geleden dit tracé naar voor indien men het kanaal wou aanpassen. Nochtans bleven er ook na deze studies heel wat vragen over en ook de Vlaamse adviesraden SARO (strategische adviesraad voor ruimtelijke ordening en onroerend erfgoed) en SALV (strategische adviesraad voor landbouw en visserij) hadden in 2021 grondige bedenkingen.

Zo is alleen zeker dat dit een zeer duur project wordt: nu ingeschat op bijna 1 miljard euro is het een constante dat dergelijke projecten bij uitvoering een heel stuk duurder worden. Belastinggeld van iedereen. De koppeling van de betwiste aanpassing van het kanaal aan de noodzakelijke heraanleg van de R8 is een ingreep uit de trukendoos om beide als onvermijdelijk voor te stellen.

Er is veel twijfel over de economische meerwaarde van het vaarwegproject: geen enkele studie heeft dit tot nu toe bewezen. De voorspelde toename van transport over het water berust op extrapolatie van prognoses uit de sector zelf, en het is dus de vraag hoe objectief dit is. Ook mikt men op meer vrachtvervoer in de toekomst naar nog uit te bouwen overslagcentra langs het kanaal. Eerst wordt de infrastructuur opgeschaald en nadien wil men kunstmatig de vraag verhogen: de wereld op z'n kop met andere woorden. Het extra vrachtwagen vervoer vanuit die overslagcentra naar de eindbestemmingen moet de omgeving er dan maar bijnemen.

De claims over de vele duizenden vrachtwagens die van de weg zullen worden gehaald zijn overigens puur sloganesk want de echt grotere boten (klasse Va) zullen niet kunnen doorvaren naar de Schelde omdat het kanaalgedeelte voorbij Zwevegem richting Schelde niet wordt aangepast. De Boven-Schelde zelf is evenmin diep genoeg voor zo'n schepen en de komende decennia zijn er noch plannen noch geld om daar iets aan te veranderen.

Het nieuwe kanaal wordt dus niet meer dan een insteekdok. Een dergelijk mega-project veroorzaakt zeer veel CO2 uitstoot. Het is dus zondermeer negatief voor het klimaat op korte en langere termijn.

Nog een zekerheid is de schade aan de zeldzame natuurgebieden in de regio: de Venning in Kortrijk, de oude Leie arm van Kuurne, het Kanaalbos in Harelbeke.

In de voorbereidende studies werd enkel in zeer vage woorden gesproken over een zoektocht in de ruimere omgeving naar compensatiegebieden voor natuur die vernietigd wordt. Een bewering die eerder gebakken lucht lijkt want men kwam uit bij dezelfde gebieden die al moeten dienen voor compensatie van natuurschade door de nog geplande Leiewerken.

Nog cynischer was de conclusie dat men eventueel op een kleinere restoppervlakte zou streven naar betere natuur.

Voor de Venning had het Kortrijks stadsbestuur in 2014 zelfs een uitbreiding beloofd als compensatie van het verlies aan open ruimte door de laatste LAR uitbreiding voor industrie. Daar is niets van in huis gekomen en nu krijgen we zelfs de omgekeerde beweging. Van geloofwaardige politiek gesproken.

Ook bij de andere betrokken gemeentebesturen blijft het wel zeer stil.

Er is de voorbije jaren geen enkel nieuw onderzoek gebeurd dat een antwoord biedt op de vele open vragen over dit Kanaalproject.

De huidige beslissing die uit de lucht komt vallen lijkt vooral een verkiezingsstunt waarbij wordt uitgekapt met een stadsvernieuwingsproject op kosten van de gemeenschap.

Natuur.koepel vzw betreurt dat dit alles ten koste gaat van een groot verlies aan waardevolle natuur in de Kortrijkse regio.

Het laatste woord is nog niet gesproken over KBK.

Contact : Natuur.koepel vzw Jan Vanaverbeke – 0494 359094