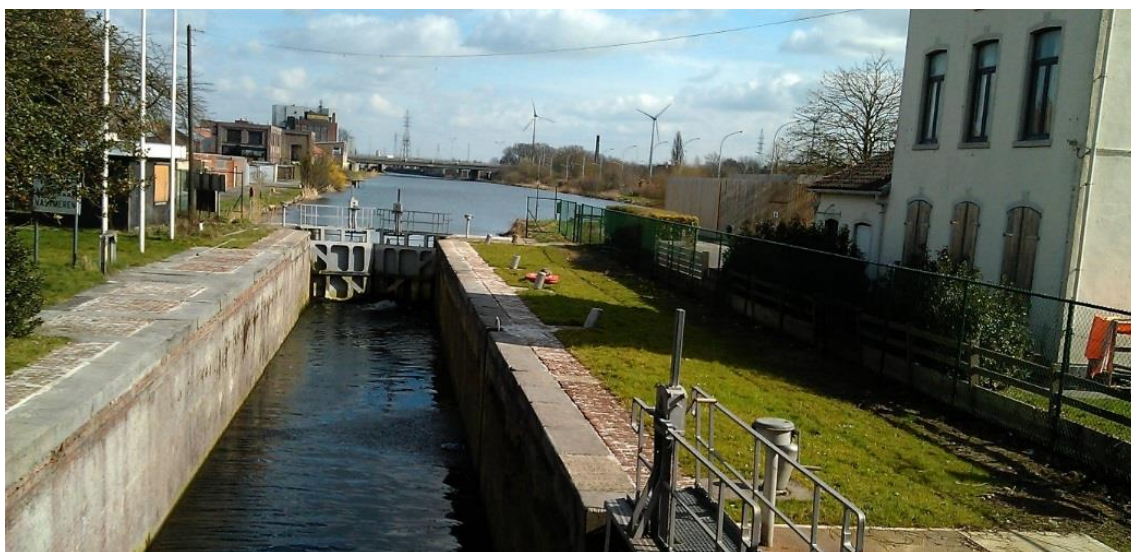


COMPLEX PROJECT

Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen

Alternatievenonderzoeksnota

Versie 03



Initiatiefnemer
De Vlaamse Waterweg
Afdeling Bovenschelde
Guldensporenpark 105
9820 Merelbeke
bovenschelde@vlaamsewaterweg.be



Studiebureau
THV Sweco-Arcadis
Elfjulistraat 43
9000 Gent
T +32 9 241 59 20
gent@swecobelgium.be



Medegefinancierd door de financieringsfaciliteit
voor Europese verbindingen

Documentbeheer

| | | | | |
|---------------------------|---|--|-----------------|------------------------------|
| Titel | : | Complex project Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen | | |
| Subtitel | : | Alternatievenonderzoeksnota | | |
| Projectnummer | : | 05130009 | | |
| Versie | : | 00 | 5 januari 2018 | Ontwerpversie |
| | | 01 | 5 oktober 2018 | Vorstel van eindrapport |
| | | 02 | 31 oktober 2018 | Aanpassingen na stuurgroep |
| | | 03 | 8 november 2018 | Eindrapport voor raadpleging |
| Datum | : | 8 november 2018 | | |
| Auteur(s) | : | Evert De Grootte, Stéphan Créëlle, Annelies Anthierens, Stien Van Rompuy, An Vanhulle, Janek Lorenzen, Frederic Schobben, Elke Matthyssen, Rik Houthaève | | |
| Gecontroleerd door | : | Annelies Anthierens | | |
| Goedgekeurd door | : | Evert De Grootte | | |



**Medegefinancierd door de financieringsfaciliteit
voor Europese verbindingen**

In deze publicatie wordt slechts de mening van de auteur weergegeven. De Europese Unie is niet aansprakelijk voor het gebruik dat eventueel wordt gemaakt van de informatie in deze publicatie

Inhoudsopgave

| | | |
|-------------|--|-----------|
| 1. | VOORWOORD | 7 |
| 1.1. | HET PROJECT VAN DE OPWAARDERING | 8 |
| 1.2. | PROCEDURE COMPLEXE PROJECTEN | 9 |
| 1.3. | ALTERNATIEVENONDERZOEKSNOTA (AON) EN VERDER VERLOOP IN DE ONDERZOEKSFASE | 11 |
| 2. | AANLEIDING | 15 |
| 2.1. | HISTORIEK EN HET HUIDIGE KANAAL..... | 16 |
| 2.2. | PROBLEEMSTELLING: EEN MISSING LINK OP LOKAAL, BOVENLOKAAL EN EUROPEES NIVEAU | 18 |
| 2.2.1. | <i>KBK als missing link op lokaal niveau.....</i> | <i>18</i> |
| 2.2.2. | <i>KBK als missing link op bovenlokaal niveau.....</i> | <i>19</i> |
| 2.2.3. | <i>KBK als missing link op Europees niveau.....</i> | <i>19</i> |
| 2.3. | HET SEINE SCHELDEPROJECT ALS KADER | 20 |
| 2.4. | SEINE SCHELDE VERTAALD NAAR HET HUIDIGE PROJECT | 22 |
| 2.4.1. | <i>Lopende initiatieven en de timing voor de opwaardering van Leie en Boven-Schelde.....</i> | <i>22</i> |
| 2.4.2. | <i>De bestaande omgevingskenmerken.....</i> | <i>23</i> |
| 2.4.3. | <i>Bestaande infrastructuur.....</i> | <i>24</i> |
| 2.4.5. | <i>Trafiekprognose.....</i> | <i>25</i> |
| 2.4.7. | <i>Conclusie</i> | <i>29</i> |
| 3. | DOEL..... | 33 |
| 3.1. | HOOFDDOELSTELLING STARTBESLISSING..... | 34 |
| 3.2. | GEÏNTEGREERDE BENADERING..... | 35 |
| 4. | PROJECT | 39 |
| 4.1. | INLEIDING | 40 |
| 4.2. | SEGMENT BOVEN-SCHELDE – ZWEVEGEM | 42 |
| 4.3. | SEGMENT ZWEVEGEM – LEIE..... | 45 |
| 4.3.1. | <i>Rechtdoortracé.....</i> | <i>48</i> |
| 4.3.2. | <i>Bypasstracé.....</i> | <i>50</i> |
| 4.3.3. | <i>Ringtracé.....</i> | <i>52</i> |
| 5. | ONDERZOEKSMETHODIEK | 57 |
| 5.1. | OPBOUW EN STRUCTUUR..... | 58 |
| CONCEPT 1: | KBK ALS VLOTTE EN VEILIGE VAARWEG | 61 |
| CONCEPT 2: | KBK ALS VOLWAARDIG ELEMENT IN HET SEINE-SCHELDE NETWERK | 63 |
| CONCEPT 3: | KBK ALS RUIMTELIJK STRUCTUREREND ELEMENT..... | 65 |
| CONCEPT 4: | KBK ALS KANAAL IN EEN HISTORISCH WAARDEVOLLE CONTEXT | 67 |
| CONCEPT 5: | KBK ALS ELEMENT IN DE ECOLOGISCHE EN LANDSCHAPPELIJKE STRUCTUUR | 69 |
| CONCEPT 6: | KBK ALS ELEMENT IN HET ECONOMISCH NETWERK | 72 |
| CONCEPT 7: | KBK ALS ONDERDEEL VAN HET OPPERVLAKTEWATERNETWERK | 74 |
| CONCEPT 8: | KBK ALS DRAGER VAN RECREATIE..... | 76 |
| CONCEPT 9: | KBK ALS ONDERDEEL VAN EEN MULTIMODAAL VERKEERSSYSTEEM | 78 |
| CONCEPT 10: | KBK ALS UITVOERBAAR PROJECT | 81 |
| CONCEPT 11: | KBK ALS BETAALBAAR PROJECT..... | 83 |
| CONCEPT 12: | KBK ALS HEFBOOM VOOR NAUTISCHE POTENTIES..... | 85 |
| CONCEPT 13: | KBK ALS HEFBOOM VOOR NIEUWE RUIMTELIJKE, ECOLOGISCHE EN LANDSCHAPPELIJKE ONTWIKKELINGEN..... | 87 |
| CONCEPT 14: | KBK ALS HEFBOOM VOOR NIEUWE ONTWIKKELINGEN VAN HET MULTIMODAAL VERKEERSSYSTEEM | 89 |
| 5.2. | BEOORDELING EN AFWEGING..... | 91 |
| 6. | OPBOUW ONDERZOEKSRAPPORT | 93 |
| 6.1. | VOORSTEL VAN OPBOUW | 94 |
| 6.2. | VOORSTEL VAN TEAM VAN MER-DESKUNDIGEN | 96 |

Bijlagen

BIJLAGE 1: FICHES ONDERZOEKSASPECTEN

BIJLAGE 2: NAUTICA

BIJLAGE 3: INPUT EN VERWERKING INSPRAAKMOMENTEN BEVOLKING

BIJLAGE 4: MILIEUASPECTEN DIE NIET ALS STRATEGISCH WORDEN BESCHOUWD

BIJLAGE 5: JURIDISCHE EN BELEIDSMATIGE CONTEXT

BIJLAGE 6: BESCHRIJVING REFERENTIESITUATIE

BIJLAGE 7: OVERZICHTSKAARTEN

Afkortingenlijst

| | |
|--------|---|
| AON | Alternatievenonderzoeksnota |
| AGNAS | Afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur |
| BPA | Bijzonder plan van aanleg |
| BRV | Beleidsplan Ruimte Vlaanderen |
| BS | Belgisch staatsblad |
| CAI | Centraal Archeologische Inventaris |
| GEN(O) | Grote eenheid natuur (in ontwikkeling) |
| ha | Hectare |
| IHD | Instandhoudingsdoelstellingen |
| IMJV | Integraal Milieujaarverslag |
| KBK | Kanaal Bossuit-Kortrijk |
| KRW | Kaderrichtlijn water |
| m.e.r. | Milieueffectrapportage |
| MER | Milieueffectrapport |
| MKBA | Maatschappelijke kostenbaten analyse |
| OV | Openbaar vervoer |
| Pae | Personenauto equivalenten |
| RSV | Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen |
| RUP | Ruimtelijk uitvoeringsplan |
| RVW | Richtlijn Vaarwegen |
| RWS | Rijkswaterstaat |
| SBZ | Speciale beschermingszone |
| s-MER | Strategisch milieueffectenrapport |
| TAW | Tweede algemene waterpassing |
| TEN-T | Trans-European Transport Network |
| TEU | Twenty Foot Equivalent Unit |
| TSP | Totaal Stof |
| VEN | Vlaams ecologisch netwerk |
| WHO | Wereldgezondheidsorganisatie |
| W&Z | NV Waterwegen & Zeekanaal |
| DVW | De Vlaamse Waterweg |

1. Voorwoord

Dit hoofdstuk geeft een toelichting bij het project van de opwaardering en licht de procedure van complexe projecten toe. Tenslotte wordt een leeswijzer voor deze AON toegevoegd.

1.1. Het project van de opwaardering

Het kanaal werd tussen 1857 en 1861 aangelegd als verbinding tussen de Schelde en de Leie om steenkool langs een kortere weg via het water naar de Leiestreek te kunnen vervoeren. Zo werd een omweg van 130 kilometer via Gent vermeden. In de jaren zeventig werd het kanaal gemoderniseerd tussen Bossuit en het industriegebied in Kortrijk-Harelbeke. 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 (sluisen 9, 10 en 11) bewaard en werd het pand niet verbreed.

Hierdoor is het grootste deel van het kanaal Bossuit-Kortrijk (vanaf Bossuit tot net opwaarts zone Kortrijk) gekalibreerd als vaarweg voor schepen van klasse IV (met een toegelaten diepgang tot 2,60m). De afmetingen van de sluisen in Bossuit, Moen en Zwevegem zijn echter groot genoeg om schepen van klasse Va (110m) te kunnen schutten waardoor deze schepen op vandaag ook toegelaten worden op het kanaal (ook met een diepgangbeperking tot 2,6m). Vanop de Leie in Kortrijk is het kanaal slechts toegankelijk voor spitsen en kleinere pleziervaartuigen met een diepgang van 1,8m.

Omwille van de vernauwde doorgang in Kortrijk met de 3 beschermde sluisen uit de 19^e eeuw kan beroepsvaart groter dan klasse I het kanaal niet via de Leie opvaren. Dit betekent dat het kanaal op vandaag een insteekdok vormt vanop de Boven-Schelde en een volwaardige verbinding ontbreekt, zowel tussen de Leie en de Boven-Schelde als tussen de Leie en de industriegebieden in Kortrijk en Harelbeke. Hierdoor vormt het kanaal Bossuit-Kortrijk momenteel een strategische missing link om de verbinding te kunnen maken tussen grensoverschrijdende vaarwegen zoals Leie en Boven-Schelde, en op deze manier niet enkel de regio en Vlaanderen, maar ook het Europese binnenvaartnetwerk op te waarderen en betrouwbaarder te maken.

Het project van de opwaardering¹ van het kanaal Bossuit-Kortrijk kadert binnen het overkoepelende Seine Schelde project en vormt een eerste stap in de realisatie van de nautische toekomstvisie voor het kanaal, een toekomstvisie die zich richt op beroepsvaart voor Va (Va+). Dit vormt meteen ook de hoofddoelstelling van het project. Daarnaast gaat het project uit van een geïntegreerde benadering. Dit betekent dat binnen het project ook wordt onderzocht welke andere functies het kanaal opneemt of kan opnemen. Zo vormt het kanaal bijvoorbeeld een drager voor economische functies, een element in de ecologische en landschappelijke structuur, een recreatieve as, ... En wordt onderzocht waar de opwaardering van de vaarweg enerzijds aanleiding kan geven tot kansen om deze rollen (functies) te versterken of anderzijds kan leiden tot knelpunten. Er wordt met andere woorden onderzocht op welke manier de opwaardering van het kanaal mee betekenis kan geven aan de verdere ontwikkeling van de regio.

De opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk omvat dus verschillende onderdelen (nautische elementen zoals vaarwegbreedte, diepgang, nieuwe sluis, tracé, ... maar ook economische ontwikkeling, natuur, recreatie, ...). Voor deze onderdelen kunnen een aantal uitgangspunten worden geformuleerd, maar stellen zich op vandaag ook nog heel veel vragen. Het geheel van uitgangspunten en onderzoeksvragen vormt samen het project in functie van de AON. De volgende stap, het geïntegreerd onderzoek, is gericht op het beantwoorden van de verschillende onderzoeksvragen. De verzamelde inzichten uit het geïntegreerd onderzoek worden vervolgens gebundeld en kunnen worden toegevoegd aan het project. Zo krijgt het project stap voor stap verder vorm.

Één van de meest belangrijke vragen binnen het geïntegreerd onderzoek is op welke manier, via welk tracé, het kanaal in de zone Kortrijk-Harelbeke-Kuurne de aansluiting maakt met de Leie. Hiertoe worden drie tracémogelijkheden aangeduid:

- Het rechtdoortracé, dat een opwaardering inhoudt van het bestaande kanaal;
- Het bypasstracé, dat de realisatie inhoudt van een nieuw kanaal rondom het verdicht stedelijk weefsel van Kortrijk;
- Het ringtracé, een nieuw kanaal gebundeld met de R8.

Belangrijk om hierbij op te merken is dat binnen elk tracéalternatief nog verschillende mogelijkheden (subvarianten) mogelijk zijn (bv. exacte inplanting van het tracé). Elk tracéalternatief bevat met andere woorden nog een waaier aan mogelijkheden. De huidige fase van het onderzoek, de onderzoeksfase, is gericht op het afwegen van de drie tracéalternatieven en het aanduiden van een voorkeursalternatief. Hierbij houdt de beoordeling van de drie tracémogelijkheden rekening met de waaier aan subvarianten die nog mogelijk zijn. De volgende fase, de uitwerkingsfase, volgend op het voorkeursbesluit is gericht op het verder bestuderen en afwegen van deze subvarianten.

¹ Het complex project onderzoekt de mogelijkheden op het kanaal Bossuit-Kortrijk op te waarderen en/of aan te passen. Omwille van de leesbaarheid van voorliggend rapport wordt in wat volgt enkel de term opwaarderen gebruikt. Hiermee worden echter de mogelijkheden voor opwaardering en/of aanpassing bedoeld.

1.2. Procedure complexe projecten

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 groot mogelijk draagvlak. Via het besluit van de Vlaamse regering van 12 december 2014 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten is de regelgeving inzake complexe projecten sinds 1 maart 2015 van kracht.

Het decreet maakt het mogelijk om via één geïntegreerd proces voor een complex project zowel de noodzakelijke bestemmingswijziging door te voeren als de benodigde vergunningen te verlenen. Het decreet definieert complexe projecten als projecten van groot maatschappelijk en ruimtelijk-strategisch belang die om een geïntegreerd vergunningen- en ruimtelijk planproces vragen.

Het proces is uitgetekend in de 'routeplanner', een handleiding die beschikbaar is op de website www.complexeprojecten.be. Deze nieuwe aanpak beoogt een efficiënt en kwaliteitsvol proces, dat gericht is op de realisatie van een project binnen een aanvaardbare termijn en met een zo groot mogelijk draagvlak. De nieuwe procesaanpak is gestoeld op volgende principes:

- Open communicatie en transparantie;
- Participatie;
- Maatwerk;
- Oplossingsgericht samenwerken;
- Geïntegreerde aanpak;
- Procesregie in handen van actoren.

De procesaanpak onderscheidt vier fasen: verkenningsfase, onderzoeksfase, uitwerkingsfase en uitvoeringsfase. Er zijn drie vaste beslissingsmomenten: de startbeslissing, voorkeursbesluit en projectbesluit en twee openbare onderzoeken: ter voorbereiding van het voorkeurs- en projectbesluit.



Hierna wordt dieper ingegaan op de hoofdlijnen per fase. Het complex project van de 'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen' zit momenteel in de 2^{de} fase, de onderzoeksfase.

Verkenningsfase

Projectdefinitie en procesaanpak scherpstellen, partnerschappen opzetten



Een complex project vertrekt vanuit een probleemstelling of opportuniteit.

Tijdens de verkenningsfase worden de probleemdefinitie en projectdoelstellingen geformuleerd. Ook worden de grote lijnen van het proces in kaart gebracht. De doelstellingen worden opgenomen in de startbeslissing, die het engagement inhoudt van de bevoegde overheid om een proces op te starten.

De startbeslissing voor het complex project 'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen' werd door de Vlaamse regering genomen op 8 september 2017.

Onderzoeksfase
Geïntegreerd onderzoek en afweging van alternatieven



Met het nemen van de startbeslissing is de verkenningsfase in de proces-aanpak van complexe projecten beëindigd en start de onderzoeksfase. In de onderzoeksfase worden de verschillende mogelijkheden voor de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen op een geïntegreerde manier onderzocht en afgewogen. Op basis van de onderzoeksresultaten kan de Vlaamse regering vervolgens een voorkeursbesluit nemen over het project.

Voorafgaand aan het eigenlijke geïntegreerd onderzoek is er voorliggend rapport, de alternatievenonderzoeksnota. Hierin wordt toegelicht welk onderzoek waarom, hoe en door wie zal uitgevoerd worden. De alternatievenonderzoeksnota beschrijft hierbij de alternatieven die zullen worden onderzocht.

De resultaten van het geïntegreerd onderzoek worden gebundeld in een synthesenota en resulteren in een voorstel van voorkeursalternatief. Dit voorstel van voorkeursalternatief wordt beschreven en gemotiveerd in een ontwerp van voorkeursbesluit, dat aan het publiek wordt voorgelegd via een openbaar onderzoek. Het definitieve voorkeursbesluit legt vervolgens het gekozen alternatief op strategisch niveau vast.

De verschillende stappen in de onderzoeksfase worden meer in detail toegelicht in punt 1.3.

Uitwerkingsfase
Verder concretiseren tot een uitvoerbaar project



De uitwerkingsfase volgt op de goedkeuring van het voorkeursbesluit. Het doel van de uitwerkingsfase is om dit voorkeursbesluit verder te concretiseren tot een realiseerbaar project en om de uitvoeringswijze te bepalen. Daar waar het onderzoek in de vorige fase zich op een strategisch niveau afspeelde, zal de focus nu op het projectniveau liggen. Een ontwerp van projectbesluit wordt aan het publiek voorgelegd via een openbaar onderzoek. Het resultaat is een geïntegreerd projectbesluit over het geheel van vergunningen, machtigingen en toestemmingen, de bestemming en het actieprogramma (flankerende maatregelen). Het projectbesluit omvat ook aspecten van beheer en monitoring.

Uitvoeringsfase
Projectuitvoering en voorspelde effecten nagaan



De uitvoeringsfase volgt op de goedkeuring van het projectbesluit. Het doel van de uitvoeringsfase is enerzijds om de werken zo efficiënt mogelijk te laten verlopen. Anderzijds worden ook de nodige stappen wat betreft het beheer, de monitoring en de evaluatie van het project uitgevoerd.

1.3. Alternatievenonderzoeksnota (AON) en verder verloop in de onderzoeksfase

Doel en opbouw AON

Met het nemen van de startbeslissing op 8 september 2017 is de verkenningsfase van het complex project 'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen' beëindigd en is de onderzoeksfase gestart. Voorliggend rapport, de alternatievenonderzoeksnota of kortweg de AON, vormt de eerste stap in deze onderzoeksfase. De bedoeling van de alternatievenonderzoeksnota is tweeledig:

- Enerzijds brengt de AON alle betrokken partijen en het brede publiek op de hoogte van het project, de doelstellingen en de mogelijke alternatieven;
- Anderzijds zorgt de AON er voor dat iedereen een stem krijgt in het debat over de scope van het onderzoek en dat alle nodige onderzoeken gelijktijdig kunnen starten met dezelfde informatie en basisgegevens, wat een essentiële voorwaarde is om een geïntegreerd onderzoek te kunnen voeren.

De alternatievenonderzoeksnota is als volgt opgebouwd.

- Na dit inleidende hoofdstuk 1, gaan hoofdstukken 2 en 3 gaan in op de aanleiding van het project en de meervoudige doelstelling;
- Hoofdstuk 4 beschrijft het project en de verschillende tracéalternatieven;
- Hoofdstuk 5 en 6 beschrijven hoe het geïntegreerd onderzoek zal worden uitgewerkt en hoe de onderzoeksrapporten worden opgebouwd.

In aanvulling op het rapport wordt in bijlage meer gedetailleerde informatie gebundeld. Het gaat meer concreet om:

- Bijlage 1, die dieper ingaat op de specifieke onderzoeksmethodiek;
- Bijlage 2, die de nautische begrippen en gehanteerde nautische uitgangspunten toelicht;
- Bijlage 3, die aangeeft hoe de input uit de inspraakmomenten begin 2018 werden verwerkt;
- Bijlage 4, die oplijst welke elementen niet in de onderzoeksfase, maar in de uitwerkingsfase aan bod komen;
- Bijlage 5, die een overzicht biedt van de juridisch en beleidsmatige context;
- Bijlage 6, die de huidige kenmerken van het bestaande kanaal en zijn nabije omgeving beschrijft.

De alternatievenonderzoeksnota brengt de resultaten samen van een verkennend vooronderzoek naar mogelijke alternatieven en werd opge maakt in nauwe samenwerking met de overheidspartners en in een participatief traject met verenigingen en bevolking. Zo werden in de voorbereiding van de alternatievenonderzoeksnota de betrokken actoren en belanghebbenden (het brede publiek) uitgenodigd om mee te denken over de mogelijke alternatieven. Actoren en belanghebbenden werden begin 2018 via workshops actief gehoord in het aanduiden van de redelijke alternatieven. De workshops werden zo opgevat dat de problematiek en inhoudelijke aspecten van de alternatievenuitwerking inzichtelijk werden gemaakt voor de deelnemers. De input die op de workshops werd verzameld en de wijze waarop deze doorwerkt in het proces wordt toegelicht in bijlage 3. Zo werd vanuit deze participatiemomenten een bijkomend alternatief, het ringtracé, aangereikt (zie ook hoofdstuk 4 'Project' en bijlage 3).

Advies en participatie

Iedereen kan inspreken op de alternatievenonderzoeksnota. Het publiek wordt via de AON uitgenodigd om andere alternatieven en eventuele voorstellen met betrekking tot de methodologie van het geïntegreerd onderzoek mee te delen. De raadpleging van de alternatievenonderzoeksnota wordt bekendgemaakt:

- Via een bericht in ten minste één dagblad OF in het gemeentelijk infoblad dat verspreid wordt in de betrokken gemeenten;
- Door aanplakking op de aanplakplaatsen van die gemeenten.

Het publiek kan deze alternatievenonderzoeksnota op volgende manieren raadplegen:

- Op de website die specifiek voor het project in kwestie is ontwikkeld (www.kanaalbossuitkortrijk.be);
- Bij de overheid die de startbeslissing heeft genomen en op haar website (Vlaamse overheid);
- Bij de betrokken gemeenten en op hun website;
- Op de website complexe projecten (www.complexeprojecten.be);
- Via de website van de dienst Mer (www.mervlaanderen.be).

De alternatievenonderzoeksnota wordt tevens voorgelegd aan adviesinstanties om (sectorale) bekommernissen en randvoorwaarden te captureren en mee te nemen in het verdere proces.

Adviesverlening zorgt ervoor dat specifieke (sector)belangen meegenomen worden bij het voorstellen en afwegen van alternatieven inzake een probleemstelling. De adviesinstanties zijn op te delen in 4 categorieën: de beleidsdomeinen op Vlaams niveau die voor het complexe project relevant zijn, de strategische adviesraden op Vlaams, provinciaal en/of gemeentelijk niveau, de betrokken lokale overheden en limitatief opgesomde instanties, specifiek relevant voor het complexe project. Daarnaast wordt, rekening houdend met de ligging van het kanaal nabij

de gewestgrens, de alternatievenonderzoeksnota ook aan het Waals gewest bezorgd. In de onderzoeksfase geven de adviesinstanties een advies over de alternatievenonderzoeksnota en later in het traject ook over de onderzoeksrapporten en het voorontwerp van voorkeursbesluit (zie verder).

Hoe reageren?

De bekendmaking van de alternatievenonderzoeksnota geeft alle actoren en belanghebbenden de kans om hun adviezen en reacties te geven, zodat alle relevante suggesties en bedenkingen van bij de start van de onderzoeken mee genomen kunnen worden. Burgers hebben een termijn van 30 dagen na de bekendmaking van de alternatievenonderzoeksnota om eventuele opmerkingen over de inhoud van deze nota aan de procesverantwoordelijke of aan de betrokken gemeenten (die deze opmerkingen op hun beurt doorgeven aan de procesverantwoordelijke) te bezorgen.

Praktisch:

De publieke raadpleging van de alternatievenonderzoeksnota vindt plaats van 12/11/2018 t.e.m. 11/12/2018.

Binnen de termijn van de publieke raadpleging, kan je opmerkingen op de alternatievenonderzoeksnota schriftelijk indienen bij de betrokken steden en gemeenten. Je kan eventuele opmerkingen ook rechtstreeks bezorgen aan de procesverantwoordelijke. Bezorg hiervoor je reactie per brief aan:

De Vlaamse Waterweg nv
Afdeling Bovenschelde
Guldensporenpark 105
9820 Merelbeke

Je kan je reactie ook mailen naar bovenschelde@vlaamsewaterweg.be.

Het formuleren van opmerkingen kan anoniem gebeuren.

Wat gebeurt er met de reacties?

De verwerking van de adviezen en reacties van actoren en belanghebbenden gebeurt door het projectteam. Zij organiseert hiervoor een adviesvergadering. Via een overwegingsdocument zal worden aangegeven op welke manier er wordt omgegaan met de reacties. De opmaak van een overwegingsdocument is geen verplichting. Een dergelijk document stelt het projectteam in staat om de binnengekomen reacties te structureren en aan te geven op welke wijze ermee is omgegaan. Ook indien een reactie in deze fase van het onderzoek weinig of niet zinvol is, bijvoorbeeld omdat het een onderzoeksaspect betreft dat thuishoort op een meer gedetailleerd niveau later in het studie- en realisatietraject of omdat de reactie een inhoudelijk bezwaar inhoudt dat los staat van de scope van het onderzoek, zal deze overweging worden opgenomen in het overwegingsdocument. Het overwegingsdocument zal actief naar alle actoren en belanghebbenden gecommuniceerd worden.

Voor het onderdeel "strategisch milieueffectrapport" van het geïntegreerd onderzoek beslist de dienst Mer over de reikwijdte en het detaileringsniveau van het onderzoek en houdt daarbij rekening met de opmerkingen van het publiek, de uitgebrachte adviezen en het resultaat van de raadpleging. Zij legt deze beslissing vast in richtlijnen. Dit gebeurt in nauwe samenspraak met het projectteam, zodat de reikwijdte van de verschillende onderzoeken samen spoort.

Op basis van het overwegingsdocument en de richtlijnen wordt een update van de alternatievenonderzoeksnota opgesteld, die het kader vormt voor het geïntegreerd onderzoek.

Hoe verloopt de onderzoeksfase na de AON?

Het verdere verloop van de onderzoeksfase kan onderverdeeld worden in drie onderdelen, namelijk:

- Het uitwerken van het geïntegreerde onderzoek, bundelen van de resultaten in een synthesesnota en formuleren voorstel van voorkeursalternatief;
- Opstellen van een ontwerp van voorkeursbesluit dat een voorkeursalternatief aanduidt met een openbaar onderzoek volgend op de vaststelling van het ontwerp van voorkeursbesluit;
- Verwerken van de reacties en definitieve keuze van het voorkeursalternatief in een voorkeursbesluit.

Elk van deze stappen wordt hierna verder toegelicht.

| | |
|---|---|
| Geïntegreerd onderzoek en synthesesnota | <p>De alternatieven zoals voorgesteld in de alternatievenonderzoeksnota en rekening houdend met het overwegingsdocument worden onderworpen aan een geïntegreerd onderzoek. Dit onderzoek gaat verder dan een milieuonderzoek. Ook ruimtelijke, economische, nautische en technische aspecten komen in deze fase aan bod. Deze aspecten zullen in verschillende studies onderzocht worden. Voor de milieu gerelateerde effecten neemt het milieuonderzoek de vorm aan van een strategisch milieueffectenrapport (MER). Voorliggende alternatievenonderzoeksnota kan hierbij beschouwd worden als het equivalent van een kennisgevingsnota in de m.e.r.-procedure. Het projectteam² waakt er echter over dat de scope van de verschillende noodzakelijke onderzoeken samen spoort.</p> <p>De eindresultaten van het geïntegreerd onderzoek voor alle onderzochte alternatieven worden gebundeld in een synthesesnota, die de aanzet vormt van het voorkeursbesluit. De synthesesnota en het voorontwerp van voorkeursbesluit worden aan de eerder genoemde adviesinstanties bezorgd en op een adviesvergadering besproken. Bedoeling is om tot een geïntegreerd advies te komen en een alternatief naar voor te schuiven dat zo maximaal mogelijk gedragen wordt, eventueel mits integratie van milderende maatregelen en/of het voeren van een flankerend beleid. Deze maatregelen vloeien voort uit de gevoerde onderzoeken en het proces. Ze vormen een essentieel onderdeel van het voorontwerp van voorkeursbesluit en worden eveneens besproken op de adviesvergadering.</p> |
| Ontwerp voorkeursbesluit en openbaar onderzoek | <p>Op basis van adviezen die uiterlijk op de adviesvergadering zijn uitgebracht wordt een voorkeursalternatief opgenomen in een ontwerp van voorkeursbesluit. Dit zal na vaststelling door de bevoegde overheid samen met de synthesesnota en de onderzoeken voorgelegd worden aan het publiek via een openbaar onderzoek, dat 60 dagen duurt. Tijdens het openbaar onderzoek worden concreet de volgende documenten ter inzage gelegd:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het ontwerp van voorkeursbesluit; - De ontwerp synthesesnota; - De ontwerp effectenonderzoeksrapporten waarop de synthesesnota gebaseerd is; - De beslissing van de dienst Mer over de reikwijdte en het detailleringsniveau van de informatie die in het MER moet worden opgenomen. <p>De inspraak zal gaan over de ontwerp onderzoeksresultaten en het ontwerp van voorkeursbesluit en de elementen die dit voorkeursbesluit bevat, zoals het op strategisch niveau gekozen alternatief, maar ook monitoringsmaatregelen of flankerende maatregelen of mogelijke afwijkingen van ruimtelijke plannen.</p> <p>De opmerkingen of bezwaren moeten binnen deze 60 dagen bezorgd worden aan de bevoegde overheid, de procesverantwoordelijke of de betrokken gemeenten. De bevoegde overheid en de betrokken gemeenten bezorgen de uitgebrachte opmerkingen en bezwaren binnen tien dagen na afloop van het openbaar onderzoek aan de procesverantwoordelijke.</p> |
| Afspraken en overeenkomsten – voorkeursbesluit – rechtsgevolgen | <p>De inspraakreacties die tijdens het openbaar onderzoek zijn geformuleerd, worden verwerkt door de deskundigen. Alle opmerkingen worden gemotiveerd beantwoord (bijvoorbeeld onder de vorm van een antwoordnota). Na afloop van het openbaar onderzoek kan een informeel overleg met de betrokken actoren nuttig zijn om het voorkeursbesluit verder af te werken. In het voorkeursbesluit wordt tenslotte definitief gekozen voor een alternatief. Verder is het van belang weer te geven welke rechtsgevolgen gekoppeld moeten worden aan het voorkeursbesluit, en welke milderende maatregelen en flankerende acties van toepassing zullen zijn. Procesmatige of financiële afspraken kunnen gemaakt en bevestigd worden in samenwerkingsovereenkomsten.</p> |

² Het voor dit complex project opgezette projectteam verzorgt de dagelijkse projectwerking en heeft als taken onder andere de aansturing en opvolging van de studies, het leveren van inhoudelijke bijdragen, de projectcontrole, ...

2. Aanleiding

Dit hoofdstuk focust op de aanleiding voor het project KBK. Deze aanleiding wordt toegelicht aan de hand van vier paragrafen. Eerst wordt de bestaande situatie met daarin KBK als missing link in het netwerk geduid. Vervolgens wordt uiteengezet hoe het project Seine Schelde als hefboom voor het project fungeert. Op basis hiervan wordt de toekomstvisie voor KBK geëxpliciteerd. Tenslotte wordt deze toekomstvisie vertaald naar het huidige project aan de hand van de trafiekprognose en een kritische lezing van de bestaande ruimtelijke toestand.

2.1. Historiek en het huidige kanaal

■ Historiek en kenmerken kanaal

Het kanaal werd tussen 1857 en 1861 aangelegd als verbinding tussen de Boven-Schelde en de Leie om steenkool langs een kortere weg via het water naar de Leiestreek te kunnen vervoeren. Daardoor werd een omweg van 130 kilometer via Gent vermeden. Hoewel er weinig niveauverschil is tussen het waterpeil van de Boven-Schelde (ca. 11,46mTAW) en dat van de Leie (ca. 10,12mTAW) moet het kanaal een heuvelrug overbruggen met een hoogte tot ca. 35mTAW. Door beperkte technische mogelijkheden in die tijd werden 11 sluizen gebouwd, verdeeld over de lengte van het kanaal, om het waterniveau te regelen, wat behoorlijk veel is voor een afstand van ongeveer 15 kilometer. De talrijke sluizen, een smalle tunnel en een beperkte diepgang zorgden ervoor dat het kanaal nooit ten volle benut kon worden.

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. Drie nieuwe sluizen 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 sluizen (nrs. 9, 10 en 11) bewaard en werd het pand niet verbreed. Hierdoor heeft het kanaal momenteel over het grootste gedeelte een breedte aan de waterlijn van om en bij de 45m en een waterdiepte van ca. 3,5m. Ter hoogte van de doortocht in Kortrijk is het kanaal beduidend smaller (ca. 20m breed) en ondieper (ca. 2,5m). Momenteel bevinden zich dus zes sluizen op het kanaal:

- De **sluizen 9, 10 en 11** dateren uit de tijd van de aanleg van het kanaal (anno 1850) en hebben alle drie dezelfde afmetingen: een lengte van 38m en een breedte van 5,17m. Omwille van hun krappe afmetingen zijn deze sluizen enkel toegankelijk voor kleinere schepen, die op vandaag nog weinig gebruikt worden binnen de beroepsvaart. Deze drie sluizen uit 1850 werden in 2005 beschermd als monument alsook de naastgelegen sluiswachterswoningen bij sluizen 9 en 11.
- De **sluizen in Bossuit, Moen en Zwevegem** dateren van de aanpassingswerken van de jaren '70 en later. Deze drie sluizen hebben een breedte van 12,5m en een lengte van 115m. Op basis van de drempelpeilen van de huidige sluizen is een diepgang tot en met 3,1m mogelijk op het kanaal.

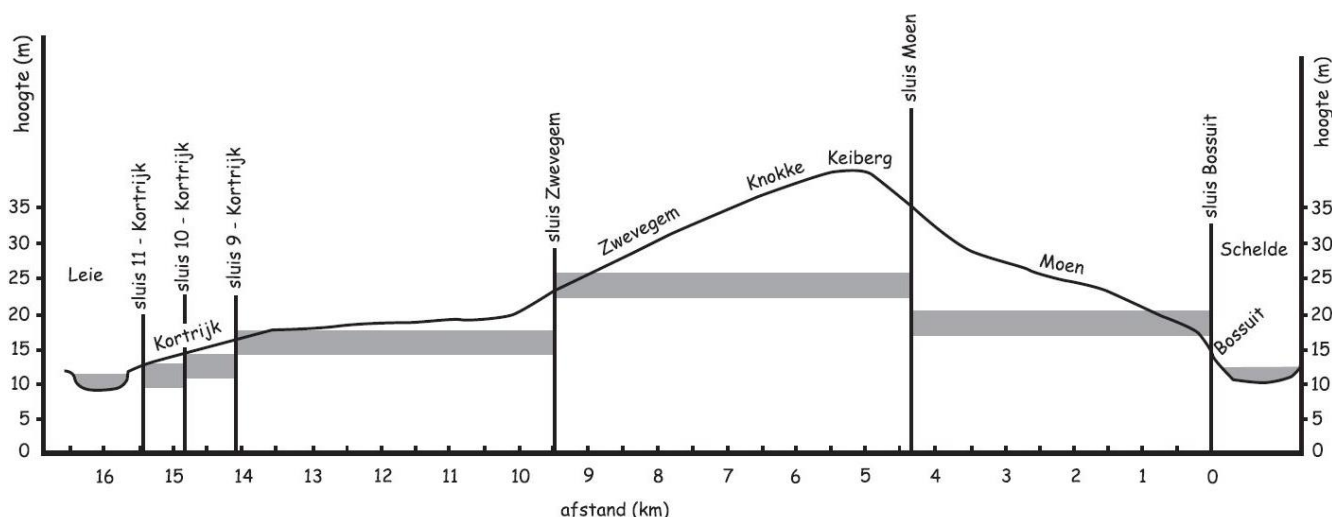
Onderstaande tabel geeft een overzicht van de belangrijkste kenmerken van de huidige sluizen op het kanaal.

| Codificatie | Naam | Nuttige lengte | Breedte | Drempeldiepte | Toegelaten diepgang | Maximale diepgang |
|-------------|----------------|----------------|---------|---------------|---------------------|-------------------|
| S001 | Sluis Bossuit | 115m | 12,5m | 3,50m | 2,6m | ca.3,1m |
| S002 | Sluis Moen | 115m | 12,5m | 3,45m | 2,6m | ca.3,1m |
| S003 | Sluis Zwevegem | 115m | 12,5m | 3,75m | 2,6m | ca.3,35m |
| S004 | Sluis 9 | 40m | 5,2m | 2,25m | 1,8m | 1,8m |
| S005 | Sluis 10 | 40m | 5,2m | 2,25m | 1,8m | 1,8m |
| S006 | Sluis 11 | 40m | 5,2m | 2,25m | 1,8m | 1,8m |

Tabel 1. Kenmerken van de huidige sluizen op het kanaal.

Aangezien het kanaal een heuvelrug moet overbruggen, wordt het kanaal niet natuurlijk gevoed. Het kanaal wordt daarom gevoed door drie pompstations: het pompstation in Bossuit dat water vanuit de Boven-Schelde oppompt in pand 1 Bossuit-Moen, het pompstation in Moen dat water oppompt uit het pand 1 Bossuit-Moen in het pand 2 Moen-Zwevegem en het pompstation in Zwevegem dat een beperkte hoeveelheid water oppompt uit het pand 3 Zwevegem-sluis 9 in het pand 2 Moen-Zwevegem.

Een overzicht van het huidige kanaal wordt gegeven op onderstaande figuur.



Figuur 1. Hoogteligging van de omgeving en van de waterpeilen van het kanaal Bossuit-Kortrijk³.

■ Huidige classificatie

Binnen Europa worden de vaarwegen ingedeeld in CEMT-classes. Een overzicht van deze klassen en de maatgevende afmetingen wordt gegeven in Tabel 2. In deze tabel is eveneens de klasse-indeling opgenomen die in Nederland door Rijkswaterstaat gehanteerd wordt (RWS-klasse).

Overzicht scheepsklassen

| CEMT-klasse | RWS-klasse | type | ontwerpafmetingen | | | laadvermogen (ton) |
|-------------|------------|--|-------------------|---------|------------------|--------------------|
| | | | lengte | breedte | geladen diepgang | |
| 0 | M0 | Kleinere vaartuigen | | | | <250 |
| I | M1 | Spits | 38,5 | 5,05 | 2,5 | 251-400 |
| II | M2 | Kempenaar | 55 | 6,6 | 2,6 | 401-650 |
| III | M3 | Hagenaar | 70 | 7,2 | 2,6 | 651-800 |
| | M4 | Dortmund-Eemskanaalschip | 73 | 8,2 | 2,7 | 901-1050 |
| | M5 | Vert. Dortmund-Eemskanaalstraat | 85 | 8,2 | 2,7 | 1051-1250 |
| IV | M6 | Rijn-Hernekanaalschip | 85 | 9,5 | 2,9 | 1251-1750 |
| | M7 | Verlengd Rijn-Hernekanaalschip | 105 | 9,5 | 3,0 | 1751-2050 |
| Va | M8 | Groot Rijnschip | 110 | 11,4 | 3,5 | 2051-3300 |
| | M9 | Verlengd Groot Rijnschip | 135 | 11,4 | 3,5 | 3301-4000 |
| Vb | | Duwkonvooi met 1x2 bakken in de lengte | 190 | 11,4 | 3,5-4,0 | 3951-7050 |

Tabel 2. Overzicht van de CEMT-classes en bijhorende maatgevende afmetingen.

Binnen de klasse V-schepen maakt de CEMT-classificatie een onderverdeling tussen Va-schepen en Vb-schepen. Het grootste schip is een klasse Vb-schip, met een lengte tussen 170 en 190 meter. Deze schepen bestaan steeds uit een duwkonvooi met twee duwbakken. Binnen de klasse Va wordt door Rijkswaterstaat een bijkomende onderverdeling gemaakt, afhankelijk van de maatgevende lengte van het schip. Schepen met een lengte tot en met 110m worden geclassificeerd als M8, langere schepen met een lengte tot en met 135m worden geclassificeerd als M9. De schepen van klasse M9 worden ook wel Va+-schepen genoemd. Binnen dit project wordt de verwijzing van Va+ gebruikt indien we verwijzen naar schepen van klasse Va met een lengte groter dan 110m. Uit de beschikbare literatuur volgt dat, algemeen voor vaarwegen gericht op klasse Va, deze Va+ schepen slechts een beperkt deel (ca. 10%) uitmaken van alle schepen binnen de klasse Va (M8+M9).

Op heden is het grootste deel van het kanaal Bossuit-Kortrijk (vanaf Bossuit tot net opwaarts zone Kortrijk) gekalibreerd als vaarweg voor schepen van klasse IV (met een toegelaten diepgang tot 2,60m). De afmetingen van de sluisen in Bossuit, Moen en Zwevegem zijn echter groot genoeg om schepen van klasse Va (110m) te kunnen schutten waardoor deze schepen op vandaag ook toegelaten worden op het kanaal (eveneens met diepgangbeperking tot 2,6m). Vanop de Leie in Kortrijk is het kanaal slechts toegankelijk voor spitsen en kleinere pleziervaartuigen met een diepgang van 1,80m en wordt het kanaal dus geclassificeerd als klasse I vaarweg. Beroepsvaart groter dan klasse I kan het kanaal met andere woorden niet via de Leie opvaren omwille van de vernauwde doorgang in Kortrijk met de 3 beschermde sluisen uit de 19^e eeuw.

³ Bron: Departement leefmilieu, natuur & energie. (2013). Het Kanaal Bossuit-Kortrijk. De milieuboot, op sleeptouw (Thema 9), p2.

2.2. Probleemstelling: een missing link op lokaal, bovenlokaal en Europees niveau

Doordat in de zone Kortrijk de drie sluisen uit 1850 behouden gebleven zijn, vormt het kanaal op heden voor de beroepsvaart een insteekdok vanop de Boven-Schelde en ontbreekt een volwaardige verbinding tussen de Leie en de Boven-Schelde en tussen de Leie en de industriegebieden in Kortrijk en Harelbeke.

Hierdoor vormt het kanaal Bossuit-Kortrijk momenteel een strategische missing link om de verbinding te kunnen maken tussen grensoverschrijdende vaarwegen zoals Leie en Boven-Schelde, en op deze manier niet enkel Vlaanderen, maar ook het Europese binnenvaartnetwerk op te waarderen en betrouwbaarder te maken. Net die verhoogde betrouwbaarheid is van cruciaal belang om de modale shift van weg naar binnenvaart te kunnen versnellen, en in eerste plaats het oververzadigde lokale en vervolgens het Vlaamse en Europese wegennetwerk structureel en duurzaam te ontlasten. Parallel hiermee wordt ook de lokale economische groei gestimuleerd en verduurzaamd. De probleemstelling van het kanaal Bossuit-Kortrijk als (internationale, regionale en lokale) missing link, is duidelijk een strategisch-maatschappelijk project, maar waarvan de impact het lokale niveau overstijgt, en een bovenlokale, en zelfs Europese impact en uitstraling zal kennen.

Het kanaal Bossuit-Kortrijk als missing link, is dé aanleiding van voorliggend project, en wordt in onderstaande paragrafen meer gedetailleerd toegelicht.

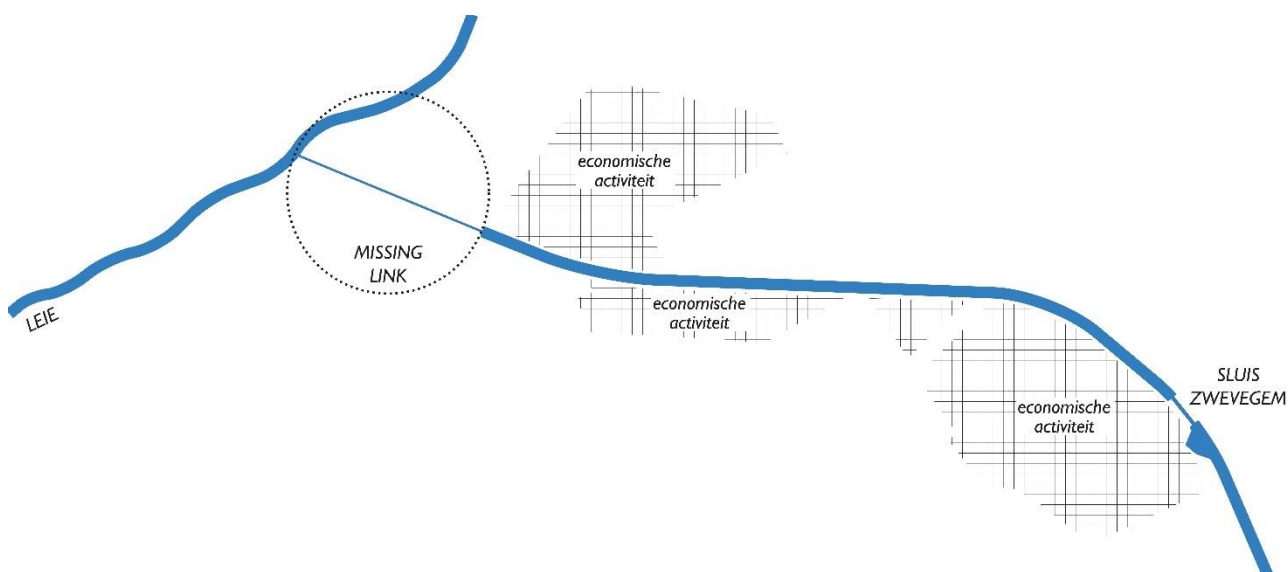
2.2.1. KBK als missing link op lokaal niveau

Langsheen het kanaal liggen een aantal belangrijke industriële sectoren. Zowel deze bestaande als toekomstige activiteiten hebben sterke behoefte aan duurzame en alternatieve watergebonden transportoplossingen. De klassieke wegvervoeroplossing kan onvoldoende antwoord bieden om competitief te blijven en in te spelen op de noden van industrie 4.0. Het kunnen creëren van volwaardige en vooral betrouwbare transportoplossingen door het wegwerken van de missing link KBK is daarom van vitaal belang voor de lange termijn groei van deze lokaal aanwezige economische clusters, met bovenlokale impact en goederenstromen.

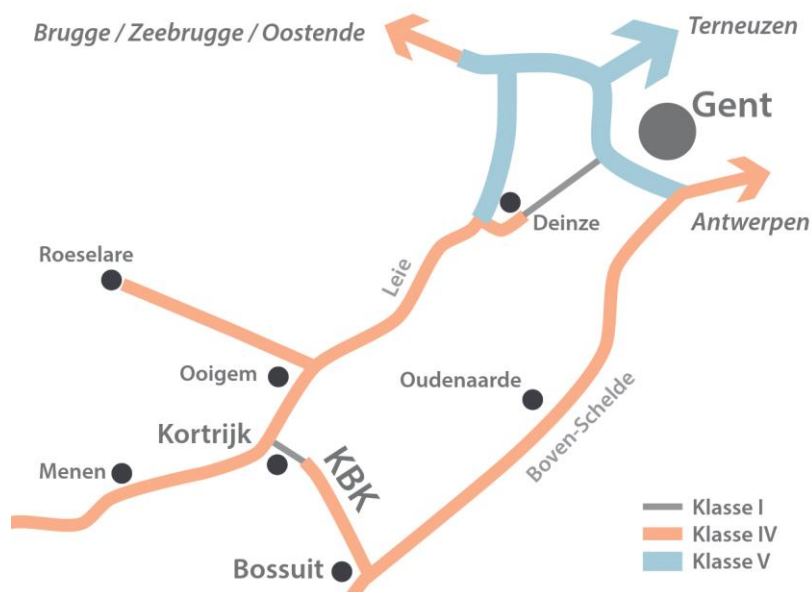
Behalve het versterken van de bestaande activiteiten kan het project ook als hefboom dienen om de bestaande economische activiteitszones langs en nabij het kanaal te activeren richting het water. Op deze manier kan het project structureel bijdragen aan oplossingen voor de huidige verkeersproblematiek, die zowel lokaal als bovenlokaal aangepakt moet worden, en bijdragen aan een betrouwbaar binnenvaartnetwerk op Europese schaal om de concurrentie met het wegvervoer aan te kunnen gaan.

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). Dit overslagplatform kan dan zowel voor inkomende als uitgaande goederenstromen de waterweg als transportoplossing economisch interessant maken en ook activiteiten aantrekken die momenteel niet direct watergebonden zijn, maar wel nood hebben aan watergebonden transportoplossingen voor het (boven)lokale goederenstromen.

Tot slot zal het oplossen van de missing link tussen de Leie en de Boven-Schelde ook structureel inspelen op de verbinding tussen economische activiteiten en bestemmingen die vandaag voor scheepvaartverkeer enkel bereikbaar zijn vanaf de Boven-Schelde.



2.2.2. KBK als missing link op bovenlokaal niveau



Figuur 2. Overzicht bevaarbaarheid volgens de classificatie van de waterwegen, bestaande toestand.

Het kanaal Bossuit-Kortrijk ondersteunt momenteel de lokaal gevestigde industriële sector van de bouwmaterialen en recyclagestromen. Dit zijn activiteiten met een sterke lokaal economische impact, zowel naar tewerkstelling als naar mobiliteit, maar zijn vooral sectoren met bovenlokale afgewerkte goederenstromen op Vlaams en Europees niveau. Transport-economisch gezien, fungeert het kanaal Bossuit-Kortrijk momenteel voor de beroepsvaart als een insteekdok vanaf de Boven-Schelde. Dit leidt tot het ontbreken van een belangrijke schakel in het binnenvaartnetwerk op Vlaams en door aankoppeling op het Seine Schelde project ook op Europees niveau. Door het wegwerken van de infrastructurele missing link, wordt er niet alleen een verbetering van het Vlaamse en Europese binnenvaartnetwerk gerealiseerd, naast het verhogen van het gabarriet wordt tevens de betrouwbaarheid aanzienlijk verhoogd, en dit is noodzakelijk om de huidige verkeersproblematiek (structureel) te kunnen ondervangen en oplossen.

Enkel door volwaardige en betrouwbare alternatieven aan te reiken zal de shift gemaakt kunnen worden van wegvervoer naar alternatieve modi zoals de binnenvaart. Het verkrijgen van een betrouwbaar binnenvaartnetwerk op Europese schaal is dus absoluut noodzakelijk om de lokaal gevestigde industriële sectoren, met bovenlokale uitstraling en impact, duurzaam te kunnen laten groeien in termen van toegevoegde waarde en tewerkstelling maar ook richting mobiliteitsoplossingen zowel voor lokale als bovenlokale goederenstromen.

2.2.3. KBK als missing link op Europees niveau



Het kanaal Bossuit-Kortrijk is een lokaal ontbrekende schakel in een breder Europees vaarternetwerk. Dit netwerk wordt beschreven in project Seine Schelde (zie paragraaf 2.3). 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 volwaardige vaarweg voor container- en duwvaartschepen. Deze vaarweg is niettemin een noodzakelijke schakel voor Vlaanderen, zowel voor het behoud en de concurrentiepositie van de lokaal gevestigde industriële sectoren met bovenlokale goederenstromen met eindbestemmingen in belangrijke Noord-Franse afzetgebieden, zoals Lille en Valenciennes en bij uitbreiding het consumentengebied van Parijs, als voor het verduurzamen van de lokale, bovenlokale en Europese mobiliteit door structureel in te zetten op een modal shift van weg naar binnenvaart. Met het project Seine Schelde komen Frankrijk, Wallonië en Vlaanderen daaraan tegemoet. Vlaanderen wordt hierdoor rechtstreeks verbonden met de havens en afzetgebieden van Le Havre, Rouen en Parijs.

2.3. Het Seine Scheldeproject als kader

Het probleem van de infrastructurele missing link die het kanaal vandaag is, kan worden aangepakt in het kader van het Vlaamse en Europese project Seine Schelde. Met andere woorden: het Seine Scheldeproject vormt een katalysator om de missing link weg te werken, en het Europese binnenvaartnetwerk betrouwbaarder te maken en structureel te verbeteren.



Figuur 3. Situering project Seine Schelde in Vlaanderen.

Vanuit de Europese Commissie werd specifiek voor vervoer een visie uitgewerkt: het Trans European Network for Transport (TEN-T), dat volgens drie vervoersmodi (spoor, water, weg) wordt opgebouwd. Het project Seine Schelde zet in op het wegwerken van missing links in het Europees transportnetwerk en beoogt een realisatie van een binnenvaartverbinding op groot gabarit tussen het Seinebekken en het Scheldebekken. Deze verbinding is van fundamenteel belang om de Vlaamse mobiliteitsproblematiek structureel aan te pakken en in volwaardige alternatieve oplossingen te kunnen voorzien, die de concurrentie met het klassieke wegvervoer aankunnen, zowel naar prijszetting als naar betrouwbaarheid en zelfs op duurzaamheid kunnen laten winnen, zowel op lokaal, bovenlokaal als Europees niveau.

Binnen Vlaanderen werd de Leie aangeduid als hoofdwas binnen het Seine Scheldeproject. Samen met de verdere uitwerking en implementatie van het Seine Scheldeproject worden 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.

De Vlaamse regering bevestigde de verdere uitbouw van de Seine Scheldeverbinding via de Leie richting Frankrijk met als belangrijke prioriteit de aanpak van de missing link kanaal Bossuit-Kortrijk. Dit werd ook opgenomen in het regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2014-2019.

De verbinding tussen Leie en Boven-Schelde is van strategisch belang, omdat ze de bedrijfszekerheid van het hoofdwaterwegennetwerk 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. Het verhoogt dus aanzienlijk de betrouwbaarheid van het waterwegennetwerk en speelt op deze manier pro-actief in op de noden en wensen van industrie 4.0, iets wat onontbeerlijk is voor de verdere groei en economische ontwikkeling van Vlaanderen. Niet alleen op vlak van bedrijfszekerheid vormt het kanaal Bossuit-Kortrijk dus een belangrijke schakel. De verbinding biedt ook potentieel voor nieuwe, kortere vaartroutes, waardoor nieuwe goederenstromen kunnen ontstaan, en de lokale industrie met sterke bovenlokale goederenstromen aan competitiviteit kan winnen. Zo kunnen bijvoorbeeld schepen met een bestemming op de Boven-Schelde (bijvoorbeeld aanvoer van goederen uit Duitsland of Nederland) via het kanaal Bossuit-Kortrijk doorvaren tot op de Leie om daar een nieuwe lading op te halen. Op deze manier verhoogt de efficiëntie van de binnenvaart (minder leegvaart), en wordt vooral ingespeeld op het aspect van betrouwbaarheid, want noodzakelijk is om competitief te kunnen zijn ten opzichte van het klassieke wegvervoer. Een betere verbinding tussen Leie en Boven-Schelde en de grotere diepgang van de schepen dragen tenslotte bij tot een efficiënter transport van goederen en een duurzamere modal shift in het goederenvervoer, zowel lokaal als bij uitbreiding op Vlaams en Europees niveau. Deze schakel tussen Leie en Boven-Schelde is met andere woorden van primordiaal belang in de verbinding tussen de belangrijke Vlaamse economische haven- en hinterlandgebieden onderling en voor de verbinding met afzetmarkten in Wallonië, Noord-Frankrijk en regio Parijs.

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 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 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.

Vanuit het overkoepelende project Seine Schelde Vlaanderen wordt gestreefd naar **een waterwegennetwerk dat geschikt is voor klasse V-schepen**. Dit vertaalt zich praktisch als volgt:

- een kruising tussen een klasse IV-schip en een klasse V-schip moet mogelijk zijn;
- een diepgang van 3,5m (waterdiepte 4,5m);
- een vrije doorvaarthoogte van 7m gericht op 3-laags containervervoer.

Binnen de visie Seine Schelde Vlaanderen worden hoofdassen, **zoals de Leie, opgewaardeerd voor schepen van klasse Vb. Secundaire assen, zoals KBK, worden opgewaardeerd voor schepen van klasse Va.** Aangezien een klasse Vb-schip bestaat uit een duwkonvooi met twee duwbakken, kan dit schip ontkoppeld worden in twee afzonderlijke duwbakken van klasse Va. Dit betekent dus dat een vaarweg die afgestemd is op de afmetingen van een Va-schip in principe ook de lading van een Vb-schip kan vervoeren, weliswaar na ont koppeling van het duwkonvooi. Omwille van deze gegevens wordt voor de secundaire takken in het vaarwegennetwerk een Va-schip als maatgevend beschouwd.

2.4. Seine Schelde vertaald naar het huidige project

Voorgaande paragrafen beschrijven het Seine Scheldeproject en hoe zich dit vertaalt binnen Vlaanderen. Het huidige project van de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk kadert binnen dit Seine Schelde project en heeft de ambitie (lange termijnvisie) om voor het volledige kanaal een volwaardige verbinding voor Va te realiseren. Het huidige project vormt hierin een eerste, belangrijke stap. Om te bepalen welke elementen uit de lange termijnvisie voor het kanaal tot het huidige project behoren, worden volgende elementen in beschouwing genomen:

- Lopende initiatieven en de timing voor de opwaardering van Leie en Boven-Schelde;
- Bestaande omgevingskenmerken;
- Bestaande infrastructuur;
- Inzichten uit de trafiekprognose met betrekking tot toekomstige scheepvaartbewegingen.

Op basis van de inzichten uit bovenstaande elementen, bepalen we vervolgens de inhoud van het huidige project.

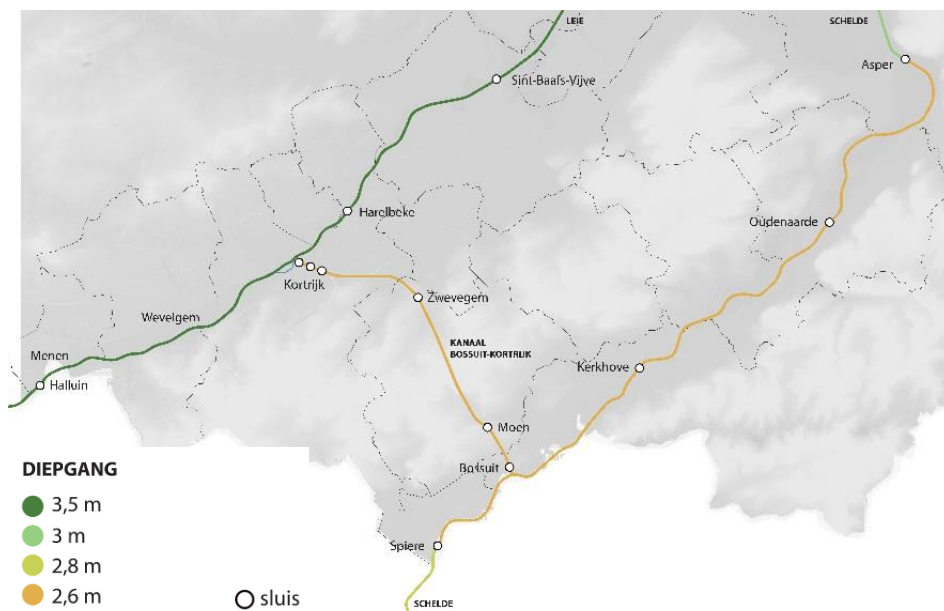
2.4.1. Lopende initiatieven en de timing voor de opwaardering van Leie en Boven-Schelde

De opwaardering van de **Leie** conform het Seine Scheldeprofiel met een diepgang van 3,5 is in uitwerking en werd reeds deels gerealiseerd, bijvoorbeeld ter hoogte van het stadscentrum van Kortrijk.

De **Boven-Schelde** wordt momenteel geclassificeerd als een klasse IV-vaarweg. Afwaarts de sluis in Asper (richting Gent) heeft de Boven-Schelde een toelaatbare diepgang tot 3m. Opwaarts de sluis van Asper wordt de diepgang bepaald door het drempelpeil van de sluis van Asper welke 2,6m bedraagt. Ter hoogte van de aansluiting van het kanaal met de Boven-Schelde bedraagt de toelaatbare diepgang momenteel dus ca. 2,6m. De bestaande sluizen op de Boven-Schelde in Wallonië werden recentelijk aangepast om schepen met een diepgang tot 2,8m te kunnen schutten. De ambitie is om de Boven-Schelde in de toekomst op te waarderen voor Vb-schepen. Momenteel zijn hierover echter nog geen concrete initiatieven genomen.

Binnen het huidige project KBK wordt daarom het volgende aangenomen:

- een toelaatbare diepgang op de Leie van 3,5m en
- een toelaatbare diepgang op de Boven-Schelde van ca. 2,6m.



Figuur 4. Huidige diepgang van KBK en de Boven-Schelde en diepgang van de Leie conform de opwaardering (lopend project).

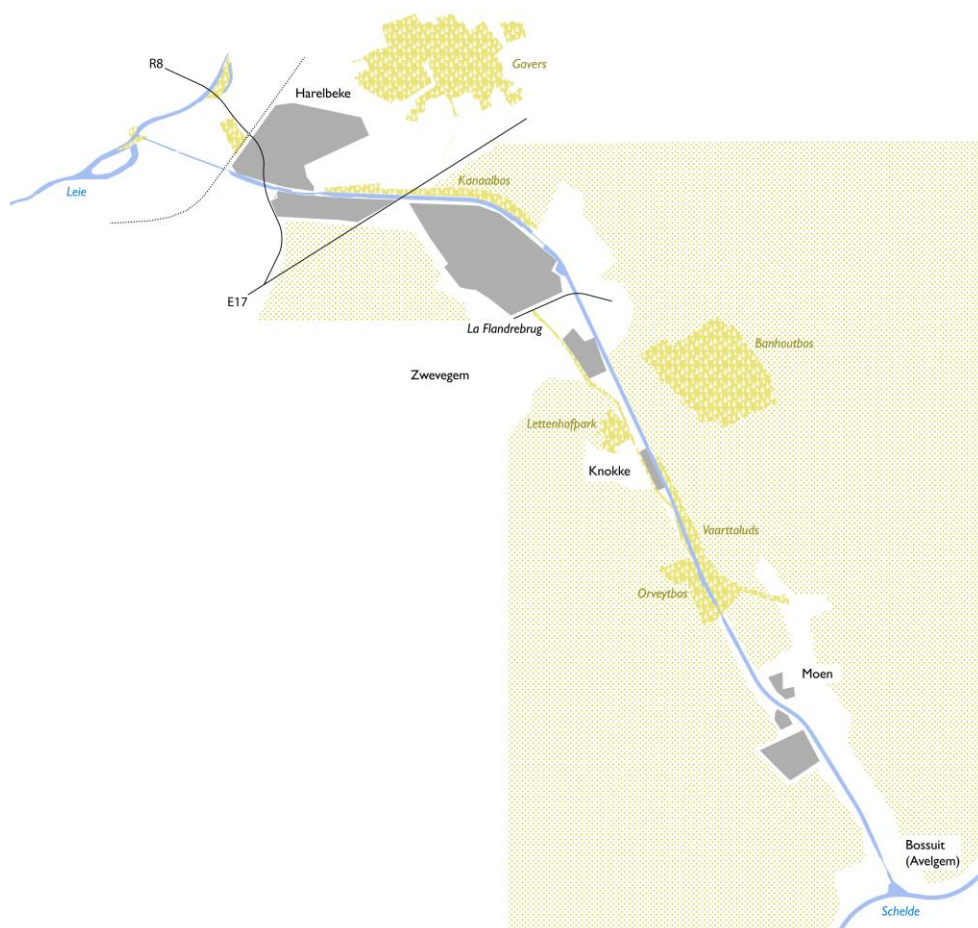
2.4.2. De bestaande omgevingskenmerken

Het kanaal ligt in het zuiden van de provincie West-Vlaanderen en verbindt de Boven-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. De omgeving van het kanaal deelt zich duidelijk op in twee gebieden:

- Op het grondgebied van Kortrijk, Harelbeke en Zwevegem ligt het kanaal vooral in een stedelijke omgeving (stedelijke woonwijken en kernen, industriegebieden) met kruisende weg- en spoorinfrastructuur. 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.

Ook de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk onderscheidt met de afbakeningslijn als “harde grens” enerzijds het stedelijk landschap en anderzijds de open ruimte met het waardevolle open landschap van het interfluvium tot aan de Schelde in Bossuit. De afbakeningslijn loopt op de linkeroever van het kanaal door tot en met de Transfo-site en maakt op de rechteroever de scheiding na de woonwijk Kappaert.

De huidige bedrijvenzones langs het kanaal concentreren zich in het pand Zwevegem-Kortrijk en net opwaarts de sluis van Zwevegem (tot aan de La Flandrebrug). Ook de meeste aanlegplaatsen bevinden zich in deze zone. De bedrijvenzones zijn met andere woorden hoofdzakelijk gelegen aan de Leie-zijde van het kanaal. Behalve de huidige bedrijvenzones kan aangenomen worden dat ook de toekomstige economische ontwikkelingen zich eveneens zullen concentreren in het pand Zwevegem-Kortrijk en dat de trafieken van en naar het kanaal zich vooral zullen richten op de Leie (gegeven de lopende opwaardering van de Leie-as). Of met andere woorden dat de hoogste trafieken en het hoogste aantal scheepsbewegingen zich situeren in het segment Zwevegem-Leie. Dit rekening houdend met zowel de beleidscontext, de ontsluitingsstructuur van het wegennet als de huidige omgevingskenmerken.



Figuur 5. Situering bestaande bedrijvenzones langs het kanaal.

2.4.3. Bestaande infrastructuur

Ook de bestaande infrastructuur geeft deze eerste stap mee vorm. Meer specifiek zijn de bestaande bruggen en sluisen relevant voor het bepalen van de elementen die deel uitmaken van het project KBK.

▪ Bruggen

Met uitzondering van de bruggen in de zone Kortrijk zijn de bestaande bruggen op het kanaal Bossuit-Kortrijk reeds geschikt voor 2-laags containervaart. Binnen dit project wordt daarom de doorvaarthoogte onder de bruggen afgestemd op de bestaande toestand van de bruggen en of deze al dan niet moeten vervangen worden om een vlotte en veilige scheepvaart toe te laten.

Concreet betekent dit het volgende:

- De meeste bruggen op het kanaal laten reeds 2-laags containervaart toe waardoor binnen dit project 2-laags containervaart het uitgangspunt is;
- Nieuwe bruggen houden rekening met de visie van het Seine Scheldeprofiel en worden bijgevolg ontworpen voor 3-laags containervaart.

▪ Sluisen

Een overzicht van de afmetingen van de bestaande sluisen wordt gegeven in Tabel 3. De onderstaande tabel geeft een overzicht van welke scheepsklassen op heden kunnen versast worden in de huidige sluisen en of er een diepgangbeperking geldt voor deze scheepsklassen.

| | | I | II | III | IV | Va (110m) | Va+ (135m) |
|------|----------------|---|----|-----|----|--------------|------------|
| S001 | Sluis Bossuit | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | 3,1m | ✗ |
| S002 | Sluis Moen | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | 3,1m | ✗ |
| S003 | Sluis Zwevegem | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | 3,1m – 3,5m? | ✗ |
| S004 | Sluis 9 | ✓ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ |
| S005 | Sluis 10 | ✓ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ |
| S006 | Sluis 11 | ✓ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ |

Tabel 3. Overzicht toegankelijkheid bestaande sluisen voor verschillende scheepsklassen.

Bovenstaande tabel maakt duidelijk dat:

- de sluisen 9, 10 en 11 niet geschikt zijn voor beroepsvaart met schepen groter dan klasse I.
- De sluisen Bossuit en Moen zijn geschikt voor klasse Va-schepen tot een diepgang van 3,1m. De lengte van deze sluisen is niet afgestemd op een Va+-schip.
- De sluis van Zwevegem is geschikt voor klasse Va-schepen tot een diepgang van 3,1m. Mogelijks kan met (beperkte) aanpassingen aan het waterpeil en/of de opwaartse sluisdrempel de sluis aangepast worden tot een diepgang van 3,5m. Deze mogelijkheden moeten nog verder worden onderzocht. De lengte van de sluis is niet afgestemd op een Va+-schip.

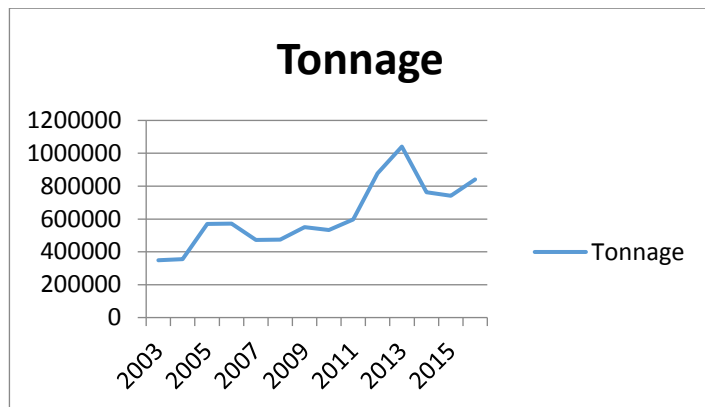
Binnen het huidige project KBK wordt daarom het volgende aangenomen:

- Sluisen 9, 10 en 11 worden vervangen door één nieuwe sluis voor beroepsvaart. De nieuwe sluis wordt ontworpen op een Va-schip of een Va+-schip (zie verder).
- Sluisen Bossuit en Moen zijn relatief recente sluisen die Va-beroepsvaart mogelijk maken mits een diepgangbeperking. Deze sluisen worden behouden binnen het huidige project.
- Ook de sluis van Zwevegem is een relatief recente sluis die Va-beroepsvaart mogelijk maakt. Deze sluis wordt behouden binnen het huidige project en verder onderzoek wordt gevoerd naar de mogelijkheden inzake diepgang.

2.4.5. Trafiekprognose

Behalve de omgevingskenmerken en kenmerken van de bestaande infrastructuur bepaalt ook de toekomstige scheepvaarttrafiek de wijze waarop het project KBK vorm geeft aan de toekomstvisie van het kanaal. In wat volgt worden de huidige transportvolumes toegelicht en wordt vervolgens ingegaan op de verwachte trafiek na opwaardering van het kanaal.

■ Huidige transportvolumes



Figuur 6. Historische gegevens transportvolumes op het KBK.

Omwillen van de bottleneck in Kortrijk is het kanaal beperkt in functionaliteit wat zich uit in relatief lage transportvolumes. Na een lange periode van beperkt gebruik is de economische bedrijvigheid langs 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, met een forse groei in 2012 en 2013⁴. In 2015 en 2016 werden respectievelijk 740.000 ton en 840.000 ton genoteerd. Onder andere de realisatie van verschillende overslaginstallaties langs het kanaal (BSV, Stadsbader, IMOG, ...) heeft hieraan bijgedragen.

In 2016 vonden in totaal ca. 1.500 scheepsbewegingen⁵ plaats. De verdeling over de verschillende scheepstypes wordt weergegeven in Tabel 4. Het merendeel van de schepen behoren tot de CEMT klasse III en klasse IV. Behalve deze beroepsvaart wordt het kanaal ook gebruikt voor recreatievaart.

| RWS | CEMT | Naam | Aantal scheepsbewegingen | Aandeel aantal | Tonnage | Aandeel tonnage |
|-----|------|--------------------------------|--------------------------|----------------|---------|-----------------|
| M1 | I | Spits | 26 | 1.8% | 5 962 | 0.7% |
| M2 | II | Kempenaar | 105 | 7.1% | 28 110 | 3.3% |
| M3 | III | Hagenaar | 218 | 14.8% | 82 610 | 9.8% |
| M4 | III | Dortmund-Eemskanaalschip | 70 | 4.8% | 33 390 | 4.0% |
| M5 | III | Verl. Dortmund-Eemskanaalschip | 135 | 9.2% | 75 861 | 9.0% |
| M6 | IV | Rijn-Hernekanaalschip | 595 | 40.5% | 358 870 | 42.7% |
| M7 | IV | Verl. Rijn-Hernekanaalschip | 48 | 3.3% | 33 091 | 3.9% |
| M8 | Va | Groot Rijnschip | 272 | 18.5% | 222 327 | 26.5% |

Tabel 4. Scheepstypes op het KBK.

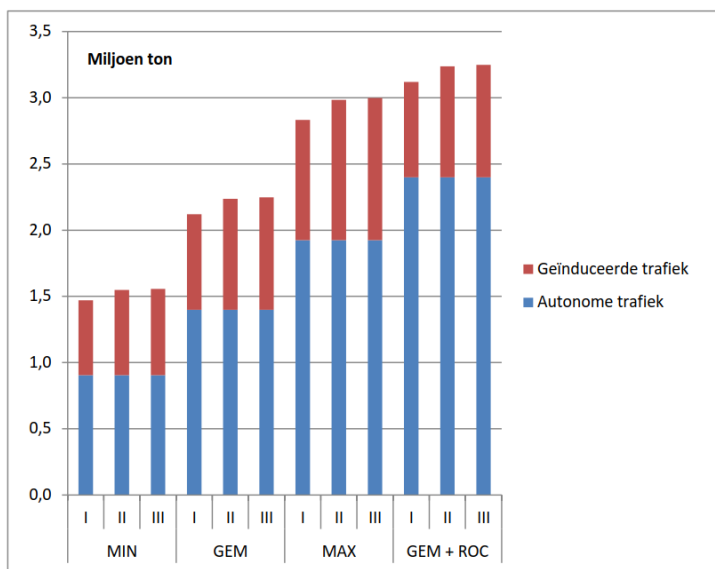
⁴ Deze groei werd mede gerealiseerd door een eenmalige stroom van grond van en naar de nieuwe kaaimuur te Moen van ca. 180.000 ton.

⁵ Een scheepsbeweging betreft één doorgaande beweging van een schip. Een schip dat bijvoorbeeld vanaf de Boven-Schelde in Bossuit het kanaal opvaart en vervolgens het kanaal terug verlaat via Bossuit telt als twee scheepsbewegingen.

▪ Toekomstige transportvolumes

In de periode 2012-2014 werd een verkennende studie uitgevoerd naar de toekomstmogelijkheden van het kanaal Bossuit-Kortrijk. Hierbij werden verschillende scenario's van opwaardering van het kanaal onderzocht en werd de behoefte voor de opwaardering van het kanaal ook uitgedrukt in de verwachte toekomstige scheepvaarttrafiek tegen 2040.

Onderstaande figuur illustreert de verhoudingen in de totale trafiekvooruitzichten voor het kanaal Bossuit-Kortrijk. In 2010 werd ca. 0,5 miljoen ton aan goederen getransporteerd over het kanaal en in 2012 ca. 0,85 miljoen ton. Zonder ingrepen aan het kanaal wordt verwacht dat deze trafiek tegen 2040 toeneemt tot 0,9 à 2,4 miljoen ton (dit laatste in geval van de realisatie van een regionaal overslagcentrum voor bouwmaterialen met een overslag van 1 miljoen ton aan goederen). De opwaardering van het kanaal zou leiden tot een bijkomende groei van de trafieken waardoor er tegen 2040 1,6 tot 3,2 miljoen ton aan goederen over het kanaal kan worden getransporteerd.



Figuur 7. Trafiekprognose tegen 2040⁶.

In het kader van het complex project 'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen' werden de trafiekprognoses geactualiseerd voor de tijdshorizon 2040 en uitgebreid tot de tijdshorizon 2070. De berekening van de toekomstige trafiek houdt rekening met:

• Netwerkeffecten en multimodale effecten

Op vandaag vindt op het kanaal voornamelijk herkomst- of bestemmingsverkeer plaats. Verwacht wordt dat met de opwaardering een aandeel doorgaand verkeer ontstaat waarbij schepen het kanaal Bossuit-Kortrijk nemen als verbinding tussen de Boven-Schelde en de Leie, in plaats van een (langere) route via de Ringvaart (Gent). De keuze van vervoerswijze en routekeuze voor nationaal en internationaal goederenvervoer gebeurt met een multimodaal transportmodel (Nodus-Corridor) op basis van gedetailleerde kostenfuncties voor elke vervoerswijze (incl. overslagkosten, congestie, voor- en natransport, wachttijden, ...). Ook de grotere diepgang zorgt voor lagere transportkosten en kan de trafiek- en routekeuze beïnvloeden. Trafiekprognoses houden ook rekening met verwachte ontwikkelingen in transportinfrastructuur en economische activiteiten. Voor de autonome groei wordt hierbij gesteund op de groeicijfers per goederentype van het Federaal Planbureau. Behalve de omvang van de verwachte verkeersstromen, biedt de prognose ook inzicht in de potentiële verdeling in type goederen, ladingstypes en vlootindeling.

• Lokale effecten en specifieke ontwikkelingen

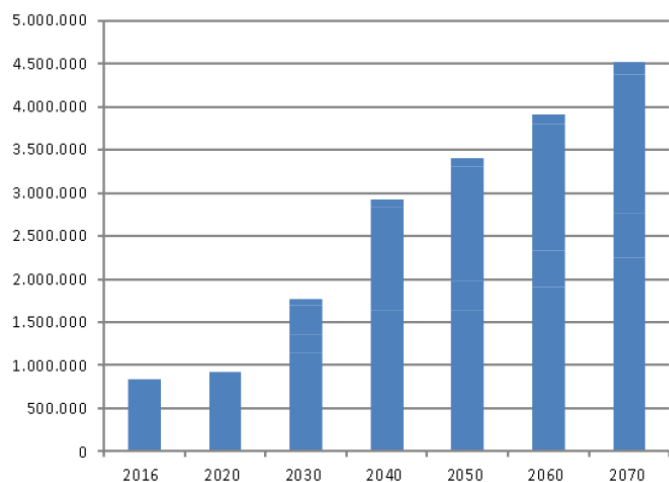
De impact van lokale effecten als schaalvergroting (lagere kostprijs agv inzet grotere schepen) en de ontwikkeling van een regionaal overslagcentrum (ROC) worden in rekening gebracht. Specifiek voor het ROC wordt een overslag verwacht van ruim 1 miljoen ton tegen 2040. Ook na 2040 kan een verdere groei verwacht worden.

• Evolutie in vlootsamenstelling

Op basis van de huidige vlootverdeling wordt een prognose gemaakt van de vlootsamenstelling. Hiervoor wordt o.a. gebruik gemaakt van de scheepsvloten aanwezig in het scheepvaartmodel EMMOSS. Voor elke reis op de binnenvaart beschikt het model over de gegevens over de locatie (per segment), het type schip, het laadvermogen, de diepgang, snelheid en het aantal ton lading. Op basis hiervan kan bepaald worden met welke type schepen, beladingsgraad en goederensoort in de toekomst op het kanaal zal gevaren worden.

⁶ Bron: verkennende studie uitgevoerd naar de toekomstmogelijkheden van het kanaal Bossuit-Kortrijk, economische analyse, W&Z, 2012-2014

De trafiekprognose steunt op een aantal aannames in ontwikkelingen en economische groei. Via een gevoeligheidsanalyse wordt daarom de invloed van een wijziging in de aanname op de verwachte trafiek in beeld gebracht. Onderstaande figuur illustreert de verwachte evolutie in de scheepvaarttrafiek met een tijdshorizon tot 2070. In 2040 wordt ca. 2,9 miljoen ton verwacht en tegen 2070 neemt de trafiek verder toe tot ca. 4,5 miljoen ton. Deze resultaten liggen in lijn met de eerdere trafiekprognoses.



Figuur 8. Trafiekprognose tegen 2040 en 2070⁷.

Daarnaast kan het kanaal Bossuit-Kortrijk na de opwaardering ook een alternatieve route vormen, bijvoorbeeld in situaties waarbij stremmingen voorkomen op de Leie of de Boven-Schelde (bvb bij werkzaamheden). Dit uitzonderlijk transport wordt mee in beeld gebracht.

Deze beschikbare trafiekprognoses worden in het geïntegreerd onderzoek verder getoetst. Zo wordt onder andere de invloed van gewijzigde goederenstromen (bijvoorbeeld een evolutie richting meer duurzame goederenstromen) op de toekomstige scheepvaarttrafiek onderzocht.

▪ Vertaling in aantal scheepsbewegingen

De toekomstige transportvolumes worden omgezet in een verwacht aantal scheepsbewegingen en dit uitgaande van:

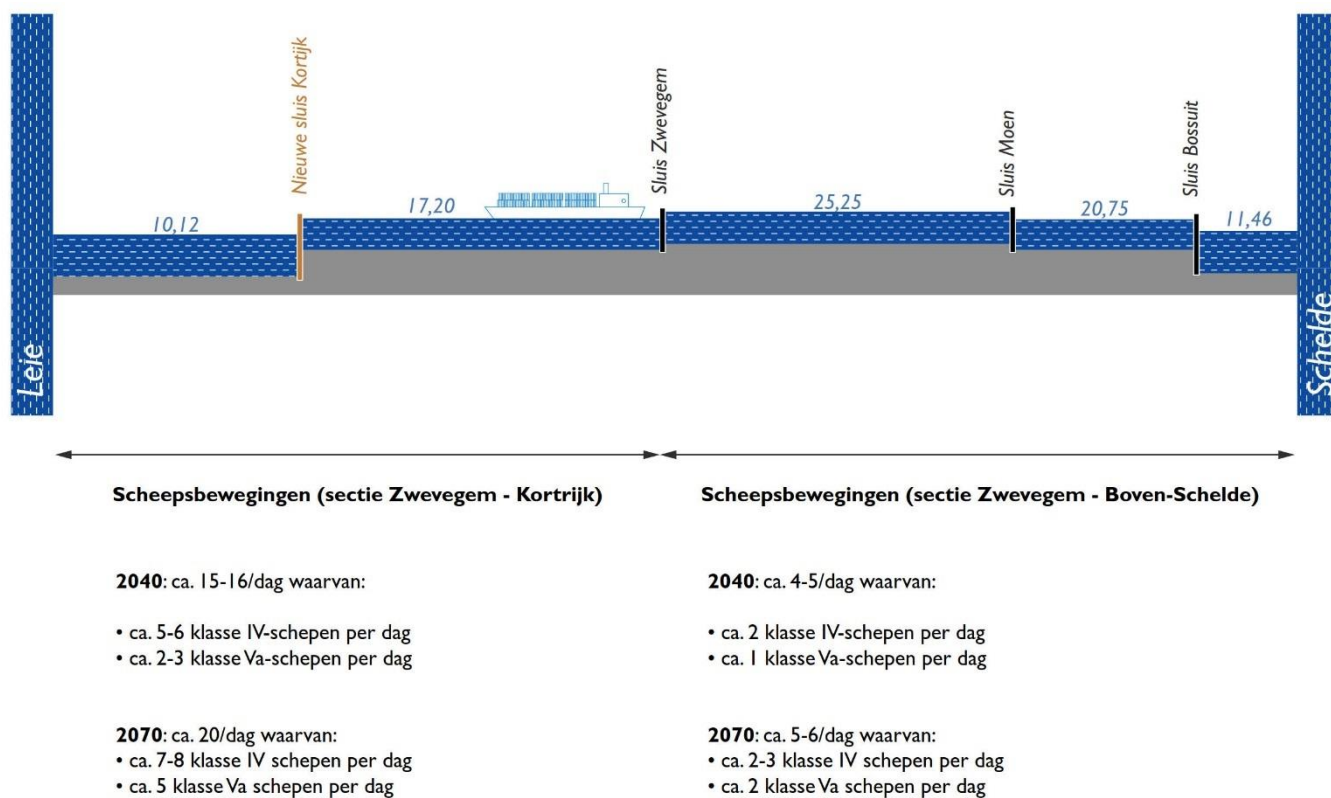
- Een evolutie in de vlootverdeling richting een toenemend gebruik van grotere schepen (afname aandeel klasse I, II en III; stabiel aandeel klasse IV en toename van het aandeel klasse Va);
- Een toename in de beladingsgraad van de grootste schepen door de extra diepgang die mogelijk is na de opwaardering van het kanaal;
- Een schaalvergroting in de binnenvaart.

Daar waar in 2016 het kanaal ca. 1.500 scheepsbewegingen telde, wordt een verdrievoudiging verwacht tegen 2040 en een verdere toename voor 2070. Dit voor het volledige traject van het kanaal. Opvallend is echter het grote verschil tussen twee segmenten: het segment Bossuit-Zwevegem en het segment Zwevegem-Leie:

- In het segment Bossuit-Zwevegem wordt een lichte afname van het aantal bewegingen verwacht, waarbij het merendeel van de schepen doorgaand verkeer betreft (dit is verkeer die geen bestemming heeft in het segment Bossuit-Zwevegem);
- In het segment Zwevegem-Leie wordt een toename van het aantal bewegingen verwacht.

Onderstaande figuur vat de verwachte aantallen scheepsbewegingen samen op dagbasis en dit voor elk segment en voor zowel de tijdshorizon 2040 als 2070. Behalve de dagtotalen wordt ook het verwachte aantal grotere schepen (klasse IV en klasse Va) weergegeven. De klasse Va bevat hierbij zowel Va-schepen als Va+-schepen. Zoals eerder aangegeven is het aandeel aan Va+-schepen hierbij beperkt.

⁷ Bron: actualisatie trafiekprognose ikv complex project 'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen, de Vlaamse waterweg, 2017



Figuur 9. Toekomstige scheepsbewegingen per segment tegen 2040 en 2070 op dagbasis⁸.

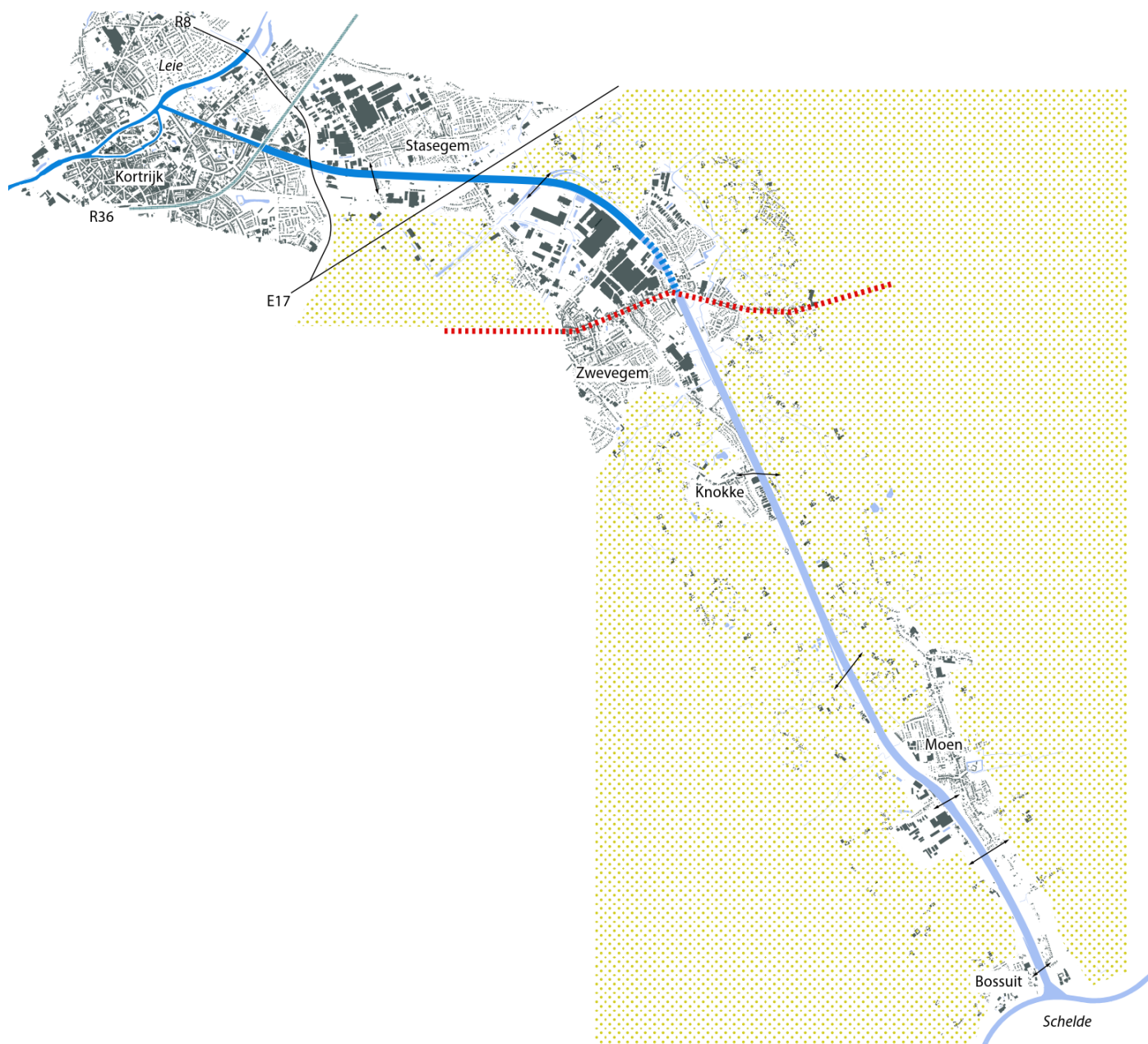
⁸ Bron: actualisatie trafiekprognose ikv complex project 'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen, de Vlaamse waterweg, 2017.

2.4.7. Conclusie

Zoals hoger aangegeven vormt het project van de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk een eerste stap in de realisatie van de nautische toekomstvisie voor het kanaal, een toekomstvisie die zich richt op beroepsvaart voor Va (Va+). Op basis van de bestaande omgevingskenmerken en de trafiekprognose, kunnen twee segmenten onderscheiden worden:

- Het eerste segment betreft de zone Bossuit-Zwevegem die zich hoofdzakelijk kenmerkt door een openruimte gebied met kleine, versnipperde economische gebieden. Dit deel sluit aan op de Boven-Schelde waar de toelaatbare diepgang 2,6m bedraagt.
- Het tweede segment betreft de zone Zwevegem-Kortrijk die zich hoofdzakelijk kenmerkt door een stedelijke omgeving met grotere aangesloten economische zones. Dit deel grenst aan de Leie waar de toegelaten diepgang in de nabije toekomst 3,5m zal bedragen. Uit de trafiekprognose volgt dat het merendeel van de scheepstrafieken zich in deze zone zullen voordoen.

Binnen het huidige project wordt rekening gehouden met het onderscheid tussen deze twee delen en wordt de grens tussen beide vastgelegd ter hoogte van de La Flandrebrug (Otegemstraat) in Zwevegem. De La Flandrebrug in Zwevegem vormt een duidelijke grens tussen het stedelijk, economisch gebied en het openruimte gebied.



Figuur 10. Opdeling van het kanaal in twee segmenten.

Rekening houdend met deze opdeling in twee segmenten omvat het huidige project KBK volgende nautische elementen:

▪ Doorvaarthoogte

Bij aanvang van het geïntegreerd onderzoek kunnen we inzake doorvaarthoogte reeds vastleggen dat bestaande bruggen geschikt zijn voor 2-laags containervaart waardoor het kanaal binnen het huidige project 2-laagscontainervaart moet toelaten. Nieuwe brugconstructies houden rekening met toekomstvisie en worden ontworpen voor 3-laags containervaart.

▪ Diepgang

Een overzicht van de diepgang aangehouden in het project wordt weergegeven op onderstaande figuur.



Segment Bossuit-Zwevegem

In het segment van de Boven-Schelde tot aan de La Flandrebrug wordt in het project een diepgang van 3,1m vooropgesteld op basis van onderstaande punten:

- De sluisen van Bossuit en Moen kunnen schepen van klasse Va schutten in hun huidige toestand mits een diepgangbeperking tot 3,1m (i.p.v. 3,5m indien volledig gelagen) ;
- De trafiekprognose wijst uit dat het aandeel schepen klasse Va vanuit de Leie dat gebruik zal maken van het segment Bossuit-Zwevegem bij een verdieping tot 3,5m relatief beperkt zal zijn gezien het beperkt aantal bestemmingen langs dit gedeelte;
- De huidige diepgang op de Boven-Schelde bedraagt 2,6m. Schepen komende vanaf de Boven-Schelde met een bestemming in segment Bossuit-Zwevegem zijn sowieso gelimiteerd tot de diepgang op de Boven-Schelde. Schepen die het kanaal als doorsteek tussen de Leie en de Boven-Schelde gebruiken zullen eveneens gelimiteerd zijn door de diepgang op de Boven-Schelde. Gezien het beperkt aantal bestemmingen in dit segment zullen weinig tot geen schepen vanaf de Leie hun bestemming hebben in dit segment.

Segment Zwevegem-Kortrijk

In het segment van de Leie tot aan de La Flandrebrug wordt in het project een diepgang van 3,5m voorgesteld. Immers, de bestaande sluisen 9, 10 en 11 moeten in ieder geval vervangen worden door een nieuwe sluis zodat in het segment van de Leie tot aan de sluis van Zwevegem een diepgang van 3,5m vooropgesteld.

De toelaatbare diepgang in het gedeelte tussen de sluis van Zwevegem en de La Flandrebrug maakt deel uit van het onderzoek (3,1m of 3,5m).

- **Vaarwegbreedte**

De vaarwegbreedte moet rekening houden met het ontwerpschip van klasse Va. Zoals eerder aangegeven bestaan er nog variaties binnen deze klasse op basis van de scheepslengte. Op basis van de afmetingen van de huidige sluisen in Bossuit, Moen en Zwevegem, wordt de maatgevende lengte tussen deze sluisen vastgelegd op 110m. Aangezien de Leie wordt opgewaardeerd voor schepen van Klasse Vb en er in de zone Kortrijk een nieuwe sluis nodig is, zijn er mogelijkheden om schepen met lengte tot 135m (Va+) toe te laten t.e.m. de sluis van Zwevegem. Gegeven de impact van de scheepslengte op de nodige bochtverbredingen en gegeven het beperkt aandeel van Va+-schepen binnen de klasse Va, wordt de vaarwegbreedte binnen het project ontworpen rekening houdende met een schip van klasse Va (110m). Een schip van klasse Va+ kan nog steeds gebruik maken van deze vaarweg mits de snelheid ervan beperkt wordt of de kruisingsmogelijkheden met andere schepen worden gelimiteerd. In het geïntegreerd onderzoek wordt de impact hiervan verder onderzocht.

- **De nieuwe sluis in zone Kortrijk**

Zoals gezegd, wordt de nieuwe sluis ontworpen om schepen met een diepgang tot 3,5m te schutten.

Uit voorgaande punt 'vaarwegbreedte' bleek dat de keuze om de vaarweg op klasse Va te ontwerpen, geen hypotheek legt op de mogelijkheid voor klasse Va+-schepen om gebruik te maken van het kanaal. Voor een sluis gaat deze redenering echter niet op. De lengte van het maatgevend schip is bepalend voor de keuze van de sluis. Een schip klasse Va+ past eenvoudigweg niet in een sluis ontworpen voor klasse Va. Omdat uit de trafiekprognose blijkt dat het merendeel van de trafiek naar het kanaal vanuit de Leie zal komen en omdat de belangrijkste economische activiteiten langs het kanaal zich net afwaarts de sluis van Zwevegem bevinden, is het belangrijk na te denken hoe deze economische zone vanaf de hoofdvas bereikbaar te maken voor schepen klasse Va of Va+ en dus over het formaat van de nieuwe sluis in de zone Kortrijk. Om bovenstaande reden gaan we, om toekomstmogelijkheden te vrijwaren, in het geïntegreerd onderzoek uit van een sluis geschikt voor klasse Va+. Indien het geïntegreerd onderzoek uitwijst dat de voordelen hiervan niet zouden opwegen ten opzichte van de nadelen, kan een klasse Va-sluis als terugvalpositie worden gehanteerd.

- **Vrijwaren van de nautische toekomstvisie**

Uit voorgaande volgt dat het segment Zwevegem-Kortrijk ontworpen zal worden rekening houdende met de uitgangspunten van het project Seine Schelde Vlaanderen. Bij het segment Bossuit-Zwevegem wordt rekening gehouden met de bestaande situatie en huidige kennis en worden de uitgangspunten van het project Seine Schelde Vlaanderen niet volledig gerealiseerd. Indien uit het geïntegreerd onderzoek blijkt dat bepaalde infrastructuurelementen in dit segment moeten aangepast of vernieuwd worden, zal er steeds voor gezorgd worden dat deze de verder toekomstvisie niet hypothekeerem.

3. Doel

Dit hoofdstuk focust op de meervoudige doelstellingen voor dit project, enerzijds de hoofddoelstelling en anderzijds de geïntegreerde benadering zoals die in de startbeslissing werden opgenomen.

3.1. Hoofddoelstelling startbeslissing

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.

Hoofdstuk 2 leert dat op basis van de bestaande omgevingskenmerken en de trafiekprognose, twee segmenten worden onderscheiden: het eerste segment betreft de zone Bossuit-Zwevegem, het tweede segment betreft de zone Zwevegem-Kortrijk. Binnen het huidige project wordt rekening gehouden met het onderscheid tussen deze twee segmenten (zowel op vlak van omgevingskenmerken als verwachte scheepvaarttrafiek) en wordt de grens tussen beide vastgelegd ter hoogte van de La Flandrebrug (Otegemstraat) in Zwevegem. De La Flandrebrug in Zwevegem vormt een duidelijke grens tussen het stedelijk, economisch gebied enerzijds en het openruimte gebied anderzijds.

Op basis van de inzichten uit hoofdstuk 2 wordt de hoofddoelstelling van het project in volgende nautische elementen vertaald:

- **Doorvaarthoogte**
Voor beide segmenten geldt: bruggen zijn geschikt voor 2-laags containervaart. Nieuwe bruggen worden ontworpen voor 3-laags containervaart.
- **Diepgang**
Er worden twee segmenten onderscheiden: het opwaartse segment Bossuit-Zwevegem met een diepgang tot 3,1m en het afwaartse segment Zwevegem-Leie met een diepgang tot 3,5m. De diepgang in de zone tussen de La Flandrebrug en de sluis van Zwevegem maakt, omwille van de onzekerheid over de potentiële diepgang van de sluis (3,1m of 3,5m), nog deel uit van het geïntegreerd onderzoek.
- **Vaarwegbreedte**
Voor beide segmenten geldt: de vaarwegbreedte wordt afgestemd op een maatgevend schip klasse Va.
- **Nieuwe sluis Kortrijk**
In het afwaartse segment worden de drie sluizen klasse I (9, 10 en 11) vervangen door één nieuwe sluis. Het geïntegreerd onderzoek vertrekt hierbij vanuit een sluis geschikt voor klasse Va+.
- **Nautische toekomstmogelijkheden**
Voor beide segmenten geldt : omdat het project KBK de nautische toekomstvisie voor het kanaal deels realiseert, neemt het geïntegreerde onderzoek ook een luik toekomstmogelijkheden mee, waarin onder andere nautische potenties worden onder de loep genomen.

3.2. Geïntegreerde benadering

Naast de hoofddoelstelling om het kanaal Bossuit-Kortrijk op te waarderen en/of aan te passen tot een verbinding tussen Leie en Boven-Schelde 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**.

Dit betekent dat het project niet alleen de focus legt op de functie van het kanaal als waterweg voor beroepsvaart, maar zich ook richt naar de bredere context waarin het project zich situeert. Daarom wordt binnen het project ook onderzocht welke andere functies het kanaal opneemt of kan opnemen. Zo vormt het kanaal bijvoorbeeld een drager voor economische functies, een element in de ecologische en landschappelijke structuur, een recreatieve as, ... En wordt onderzocht waar de opwaardering van de vaarweg enerzijds aanleiding kan geven tot kansen om deze rollen (functies) te versterken of anderzijds kan leiden tot knelpunten. Er wordt met andere woorden onderzocht op welke manier de opwaardering van het kanaal mee betekenis kan geven aan en als hefboom kan dienen voor de verdere **ontwikkeling van de regio**.

Deze bredere context van het kanaal en de verschillende functies die het kanaal opneemt of kan opnemen, kan worden teruggebracht tot drie belangrijke onderwerpen:

- Economische ontwikkeling;
- Ruimtelijke ontwikkeling;
- Natuur, landschap en recreatie.

In wat volgt, wordt een overzicht gegeven van de manier waarop deze onderwerpen worden behandeld in de beleidsdocumenten die vanuit de verschillende beleidsdomeinen en -niveaus (Vlaams, provinciaal, (inter)gemeentelijk) werden ontwikkeld. Immers, deze bepalen mee de toekomstvisie van het kanaal en zijn omgeving (de streek).

▪ Economie

In de regio Zuid West-Vlaanderen zijn heel wat van de zones bestemd als bedrijventerrein gelegen langs een waterweg voor beroepsvaart (Leie, kanaal Roeselare-Leie, kanaal Bossuit-Kortrijk). Analyse in de recente studie Transport Bis van de zones bestemd als bedrijventerrein toont aan dat ca. 560 ha aan watergebonden bedrijventerreinen voorkomt, waarvan ca. 175 ha functioneel gebruikt wordt voor watergebonden activiteiten (ca. 30%) en de overige terreinen ingevuld zijn met bedrijven die geen gebruik maken van de waterweg. Ook langs het kanaal Bossuit-Kortrijk komen verschillende gebieden voor met een karakter bedrijvigheid, waarvan slechts een aantal bedrijven gebruik maken van het kanaal.

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, vertaald naar de vraag hoe en waar de opwaardering als hefboom kan functioneren om **bestaande zones met een karakter bedrijvigheid te activeren richting watergebonden bedrijvigheid**. Belangrijke begrippen in deze vraag zijn:

- **Bestaande zones met karakter bedrijvigheid**
Het gaat met andere woorden duidelijk om gebieden die op vandaag een karakter hebben van bedrijvigheid. Dit betekent gebieden waarop momenteel bedrijfsactiviteiten worden uitgeoefend of de potentie hebben om dit te doen en kleinere zones die worden omsloten door bedrijfsactiviteiten. Dit betekent ook dat het niet de bedoeling is om nieuwe greenfields (bijvoorbeeld landbouw of natuurgebieden) aan te snijden.
- **Activeren richting watergebonden activiteiten**
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.

Onderstaande figuur situeert de zones met een karakter bedrijvigheid. De zones met karakter bedrijvigheid langs het kanaal concentreren zich in het pand Zwevegem-Kortrijk. De zones hebben vooral betrekking op delen van de bestaande bedrijventerreinen: kanaalzone Kortrijk-Harelbeke en Harelbeke-Zwevegem, De Blokken en Zwevegem site Bekaert/Betafence op de zuidelijke kanaaloever. In het segment Bossuit-Zwevegem komen een beperkt aantal locaties voor met een karakter bedrijvigheid. Omdat het hierbij gaat om sites als IMOG en de kade van Moen (die niet rechtstreeks gekoppeld is aan een achterliggend bedrijventerrein), kan aangenomen worden dat ook de toekomstige economische ontwikkelingen zich zullen concentreren in het pand Zwevegem-Kortrijk. Voor de aangeduide zones zal in het geïntegreerd onderzoek worden nagegaan welke de mogelijkheden zijn om deze gebieden te activeren richting watergebonden bedrijvigheid. In die zin is het project een onderdeel van en een hefboom voor het overkoepelend project ENES, dat de algemene ontwikkeling en herstructurering van watergebonden bedrijvigheid langs de Leie en Schelde en hun zijtakken zoals het kanaal Roeselare-Leie en het kanaal Bossuit-Kortrijk beoogt. Aandacht zal hierbij uitgaan naar de impact op de omgeving en de wijze waarop (bestaande en toekomstige) (watergebonden) bedrijvigheid vlot en veilig kan ontsluiten, zowel onderling (lokaal) als van en naar het hoger wegennet.



Figuur 11. Situering bestaande zones met karakter bedrijvigheid tussen de La Flandre brug (Otegemstraat) in Zwevegem en de Leie.

▪ Ruimte

Het kanaal structureert de omliggende ruimte en vormt zo een element in de ruimtelijke visie voor de regio van Leie en Schelde. De opmaak van deze ruimtelijke visie werd afgerond (eindrapport juli 2018) en onder andere toegelicht aan de hand van de expo Contrei, die plaatsvond rond deze ruimtelijke regionale visie in het najaar 2017. Het beleidsdocument werkt een ruimtelijke visie uit voor de regio, vertrekkend vanuit volgende uitdagingen: ruimte-neutrale regio, bereikbare en nabije regio, leefbare regio en (on)begrensde regio. Deze uitdagingen resulteren in een aantal ruimtelijke krachtlijnen: blauwgroen netwerk, versterken van kernen en stedelijk netwerk, productieve landschappen en slim koppelen klimaat als motor voor nieuwe ontwikkelingen. Vooral de ruimtelijke krachtlijn van blauwgroen netwerk speelt in op de rol die het kanaal kan opnemen in de regio van Leie en Boven-Schelde. Zo vervult het blauwgroene netwerk een rol als infrastructuur.

- Zo is de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk in de eerste plaats gericht op het optimaliseren van watergebonden transport en bedrijvigheid. Het stimuleren van watergebonden bedrijvigheid vergt ook een geïntegreerde aanpak met veilige en kwaliteitsvolle oplossingen voor het fietsverkeer.
- Het Seine Scheldeproject in de ruimere context vormt ook de hefboom voor stadsvernieuwing aan waterfronten. De realisatie van de Leiedoortocht in Kortrijk is hiervan het voorbeeld bij uitstek. Maar ook elders in de regio, bijvoorbeeld bij de opwaardering van kanaal Bossuit-Kortrijk, vormen infrastructuurwerken de aandrijver voor het uitvoeren van een kernversterkend beleid, bijvoorbeeld in de aanpalende kanaalbuurten Venning en Sint-Janswijk. De kanaalwerken kunnen als hefboom worden aangewend voor nieuwe publieke ruimtes, wonen aan en beleving van het water....
- Verder is er ook de (cor)relatie tussen het blauwgroene netwerk en diverse vormen van toerisme en recreatie. Langs de waterlopen zijn er vele toeristische bezienswaardigheden, evenementen en ook heel wat bouwkundig en landschappelijk erfgoed, die verder kunnen worden gevaloriseerd. De jaagpaden langs het kanaal Bossuit-Kortrijk zijn in de eerste plaats dienstwegen voor het waterwegbeheer, maar ze zijn meestal ook geselecteerd als fietssnelwegen of bovenlokale fietsroutes en worden eveneens gebruikt door andere recreanten. Waterrecreatie vertaalt zich op vandaag reeds in verschillende vormen en activiteiten (bv. pleziervaart, kanoclubs, jachthavens, hengelsport, waterski, enzovoort). Het blauwgroene netwerk biedt ruimte voor vrije tijd.

▪ Natuur, landschap en recreatie

Daar waar het kanaal in de zone Kortrijk, Harelbeke en Zwevegem deel uitmaakt van een stedelijk en industrieel landschap, gaat het opwaarts segment van het kanaal (vanaf Bossuit tot aan de Transfosite en woonwijk Kappaert) door het open landschap van het interfluvium. Dit gebied biedt mogelijkheden voor natuur- en groenontwikkeling langs het kanaal met het Orveytbos/Mortagnebos en de Vaarttaluds (beschermd als Europees Habitatrichtlijngebied), het Lettenhofpark, Moen-Olieberg en de oude kanaalarm in Bossuit. Deze groengebieden leggen ook de link tussen de dorpen van Moen en Bossuit en het kanaal. Het kanaal vormt er een element in de ecologische en landschappelijke structuur en is er drager van recreatie, zowel op als langs het water. Vanuit deze functies van het kanaal werd door het Provinciebestuur West-Vlaanderen en de intercommunale Leiedal een geïntegreerde gebiedsvisie opgemaakt en vertaald in een geïntegreerd gebiedsprogramma. Een overzicht van de visie en de verschillende acties is weergegeven in bijlage 5. De visie vertrekt vanuit volgende krachtlijnen:

- Verbinden

Deze krachtlijn is gericht op het agrarische landschap langs het kanaal als drager voor de recreatieve verbinding en ecologisch verbinding met aangrenzende bosgebieden (waaronder het natuurcomplex Orveytbos - vaarttaluds - oud spoorwegtracé). Om de rol van het kanaal in de ecologisch-landschappelijke structuur te versterken worden verschillende acties uitgerold die betrekking hebben op de inrichting van oevers en bermen en gericht zijn op het realiseren van een ecologische verbinding en het beter beleefbaar maken van het landschap. Op vlak van beheer worden acties voorgesteld om natuurtechnische oevers, laanbomen en houtkanten aan te leggen en algemeen om de visie 'open versus gesloten oevers' te realiseren. Ook wordt voorgesteld om het bermbeheer van de kanaaloevers aan te passen met het oog op het realiseren van betere natuurverbindingen en om het kanaal op een meer ecologische manier te beheren als pleister-, rust- en fourageerplaats voor watervogels en vlermuizen.

- Verzamelen

Deze krachtlijn omvat de ambitie om de kanaaldorpen Knokke, Moen en Bossuit beter te verbinden met het kanaal. Zo wordt onder andere voor elk van de dorpen een 'groene voet' voorgesteld om de dorpen met het kanaal te verbinden;

- Vertoeven

Deze krachtlijn richt zich op het uitbouwen van de toeristische en recreatieve structuur. Concreet door drie 'hotspots' als toeristische trekpleisters langs het kanaal uit te bouwen, namelijk: de aansluiting van het kanaal met de Leie in Kortrijk, de Transfo site en de aansluiting van het kanaal met de Boven-Schelde in Bossuit. Het kanaal Bossuit-Kortrijk is ruim bedeed met industrieel erfgoed. De site Transfo in Zwevegem wordt omgebouwd van een oude elektriciteitscentrale tot een regionale hotspot met toeristische, recreatieve en culturele attracties aan het kanaal. Deze regionale hotspot wordt in de toekomst sterker verbonden met de Gavers, dit zowel fysisch, met de verdere uitbouw van het fietsnetwerk, als functioneel, in combinatie met de recreatieve mogelijkheden en programmatie van het provinciaal domein. Ook de jaagpaden langs het kanaal hebben een grote recreatieve meerwaarde en zorgen samen met de kruisende fietsroutes op de oude spoorwegbeddingen Kortrijk-Avelgem en Spiere-Avelgem voor hoogwaardige fietsverbindingen tussen de Leie- en Scheldestreek. Enerzijds wordt voorzien om een aantal fietsroutes op de oever van het kanaal (zoals het stuk tussen Kortrijk en Zwevegem op de noord-oostelijke oever en het functionele fietspad langs de N391 op de oostelijke kanaaloever) aan te passen of te verleggen. Bij de fietsroutes die gelegen zijn op oude spoorwegtracés wordt voorgesteld om de missing link op het Guldensporenpad t.h.v. de Bekaertsite op te lossen en een fietsbrug te voorzien ter hoogte van de Trimarsate. Daarnaast wordt voorzien om ook een aantal verbindingen te verbeteren tussen de fietsroutes op de oevers en het hinterland. Een overzicht van de acties die reeds werden gerealiseerd en op korte of middellange termijn worden gerealiseerd worden opgesomd in bijlage 5.

4. Project

Dit hoofdstuk licht het concrete project overzichtelijk toe. Hierbij wordt eerst de werkmethode toegelicht. Vervolgens wordt de visie voor de segmenten Boven-Schelde-Zwevegem en Zwevegem-Leie toegelicht.

4.1. Inleiding

■ Project op strategisch niveau

De opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk omvat verschillende onderdelen. Zo liggen vragen voor over het verruimen van de waterweg, de tracékeuze in Kortrijk, oeverafwerking, ontsluiting en bereikbaarheid, impact op en mogelijkheden voor natuur, de uitvoeringswijze, ... De huidige fase in het onderzoek, de onderzoeksfase, is gericht op het filteren van de beste oplossing (het voorkeursalternatief) uit een brede waaier aan mogelijkheden en het vastleggen van die oplossing in een voorkeursbesluit. Dit voorkeursbesluit is een beslissing op strategisch niveau. In dit project betekent het strategisch niveau dat de onderzoeksfase zich richt op **twee strategische vragen**:

Strategische vraag 1: Wat betekent de opwaardering van het kanaal?

Deze eerste vraag:

- onderzoekt de globale impact van de opwaardering en gaat na welke positieve en negatieve effecten kunnen optreden, zowel binnen het waterwegennetwerk als in de omgeving;
- gaat na welke kansen het project biedt om, samen met de opwaardering van het kanaal als vaarweg voor beroepsvaart, ook de overige functies (het kanaal als drager voor economie, als natuurverbinding, als landschapselement, als recreatieve as, ...) die het kanaal vervult (of kan vervullen) te versterken. Er wordt met andere woorden onderzocht op welke manier de opwaardering van het kanaal mee betekenis kan geven aan en als hefboom kan dienen voor de verdere ontwikkeling van de regio.

Strategische vraag 2: Hoe krijgt elk segment verder vorm?

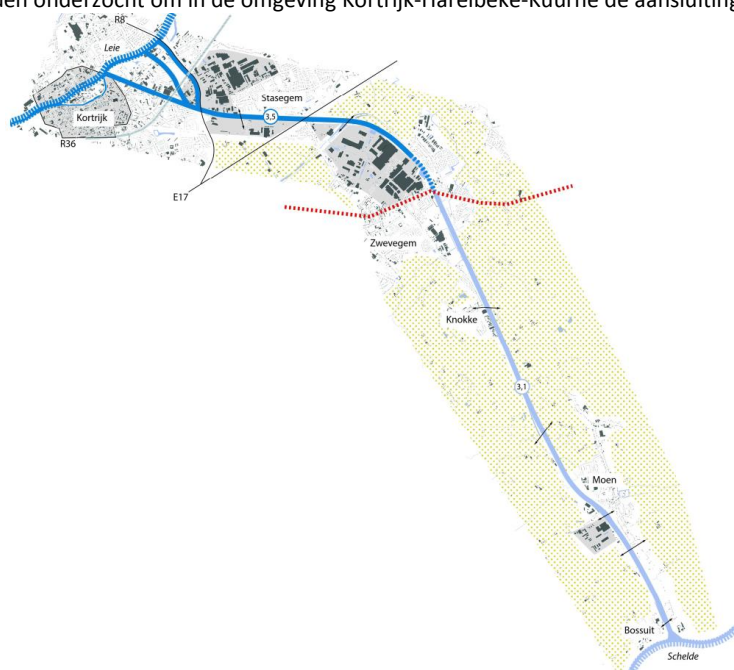
Het project wordt onderverdeeld in twee segmenten, namelijk het segment Boven-Schelde - Zwevegem en het segment Zwevegem - Leie (zie ook hoofdstuk 2 'Aanleiding'). Deze tweede vraag onderzoekt hoe elk segment verder vorm krijgt. Hierbij gaat aandacht naar nautische aspecten zoals bijvoorbeeld de vaarwegbreedte, maar ook naar de fietsstructuur, ecologie, economische ontwikkeling en ontsluiting, ...

Specifiek voor het segment Zwevegem - Leie komen hierbij volgende elementen aan bod:

- Welke zijn de tracémogelijkheden in de omgeving Kortrijk-Harelbeke-Kuurne en wat zijn de onderlinge verschillen;
- Welke zijn de mogelijkheden voor watergebonden bedrijvigheid en overslag;
- Welke kansen (opportunities) zijn er om de meervoudige rol van het kanaal in de regio te versterken.

In de onderzoeksfase worden alle elementen onderzocht nodig om een voorkeursalternatief te kunnen selecteren en het voorkeursbesluit te kunnen nemen. Dit betekent dat in deze fase niet alles wordt bestudeerd, maar dat verschillende oplossingen op een geïntegreerde manier worden onderzocht en afgewogen.

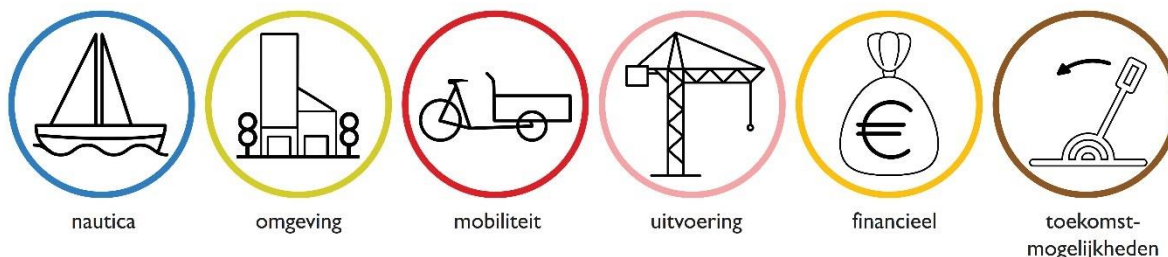
Figuur 12 vat het project op strategisch niveau samen, met de opdeling van het kanaal in twee segmenten met verschillende diepgang en de drie tracéalternatieven die worden onderzocht om in de omgeving Kortrijk-Harelbeke-Kuurne de aansluiting met de Leie te maken.



Figuur 12. Project op strategisch niveau

▪ Project bundelt uitgangspunten en onderzoeksvragen

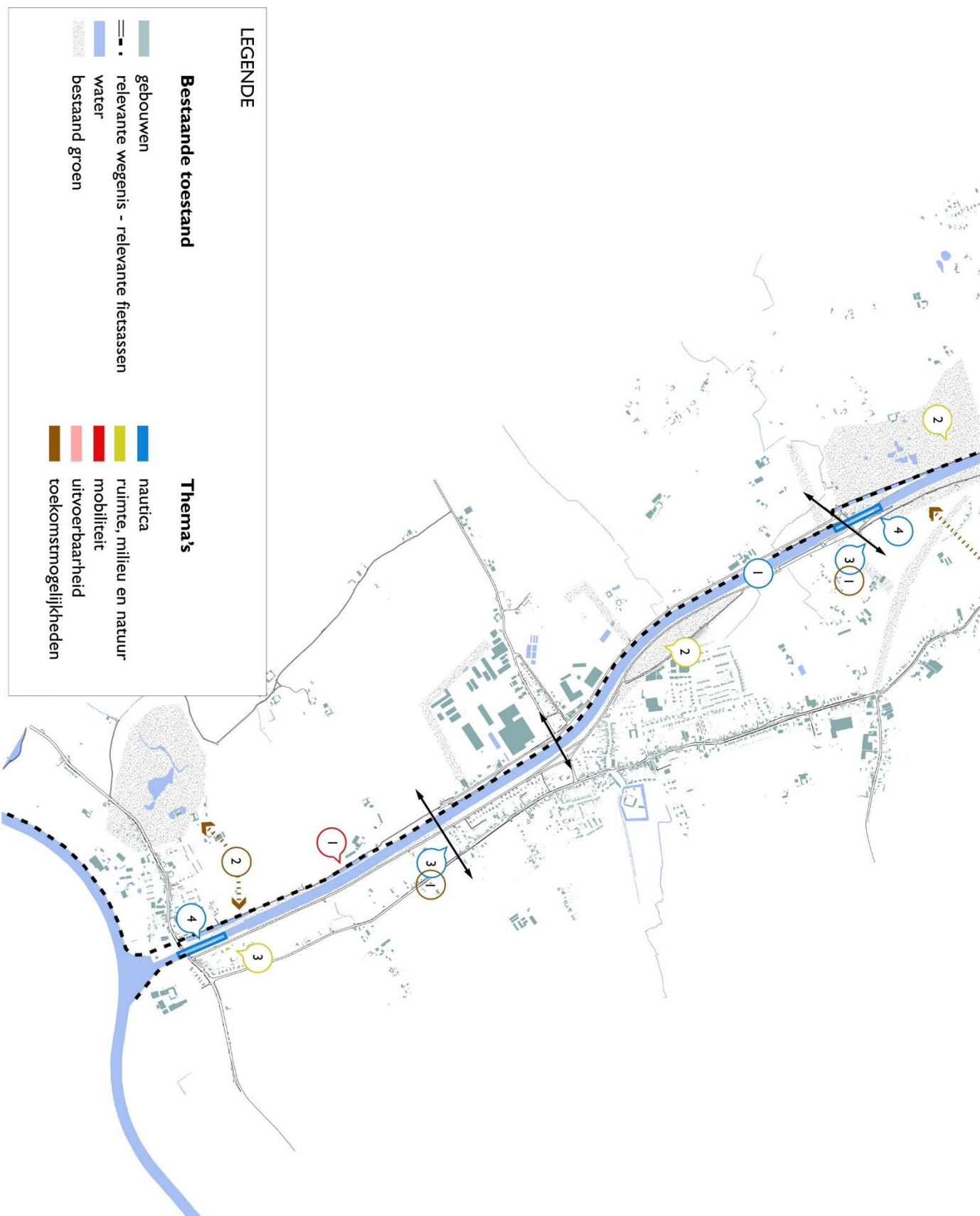
De strategische vragen bepalen het onderzoek, zowel wat betreft inhoud als wat betreft het onderzoeksniveau. Uitgangspunt van het onderzoek is de hoofddoelstelling die op een geïntegreerde manier wordt benaderd. De hoofddoelstelling, gecombineerd met een geïntegreerde benadering, maakt dat het onderzoek kan worden opgesplitst in **zes thema's**. Enerzijds wordt vanuit de hoofddoelstelling van het project een thema nautica gedefinieerd. Anderzijds worden vanuit de geïntegreerde benadering nog een aantal thema's toegevoegd. Het betreft de thema's omgeving, mobiliteit, uitvoering, financieel en toekomstmogelijkheden. Deze thema's worden in het geïntegreerd onderzoek gelijkwaardig onderzocht om op de twee strategische vragen een antwoord te kunnen formuleren.



De twee strategische vragen worden per thema verder uitgediept waarbij enerzijds een aantal **uitgangspunten** worden gedefinieerd en anderzijds een aantal meer verfijnde **onderzoeksvragen** worden gesteld. Het geheel van uitgangspunten en onderzoeksvragen vormt samen het project in functie van de AON. De volgende stap, het geïntegreerd onderzoek, is gericht op het beantwoorden van de verschillende onderzoeksvragen. De verzamelde inzichten uit het geïntegreerd onderzoek worden gebundeld in de synthesesnota en kunnen worden toegevoegd aan het project. Zo krijgt het project stap voor stap verder vorm.

In wat volgt wordt het project meer concreet toegelicht. Dit doen we voor elk segment afzonderlijk. Per thema beschrijven we telkens de uitgangspunten en onderzoeksvragen. De verschillende uitgangspunten en onderzoeksvragen illustreren we, waar mogelijk, ook aan de hand van een figuur. In hoofdstuk 5 'Onderzoeksmethodiek' gaan we vervolgens dieper in op hoe het geïntegreerd onderzoek de verschillende onderzoeksvragen aanpakt om als resultaat, in het voorkeursbesluit, een antwoord te kunnen formuleren op elke onderzoeksvraag.

4.2. Segment Boven-Schelde – Zwevegem





Onderstaande tabel geeft per thema de uitgangspunten en onderzoeksvragen weer voor het segment Boven-Schelde – Zwevegem. Het geheel van uitgangspunten en onderzoeksvragen vormt de projectbeschrijving in functie van de AON. Het geïntegreerd onderzoek is gericht op het beantwoorden van de verschillende onderzoeksvragen. Deze antwoorden kunnen in kader van het voorkeursbesluit worden toegevoegd aan het project. Zo krijgt het project stap voor stap verder vorm. Het geheel van uitgangspunten en onderzoeksvragen wordt, waar mogelijk, ook gesitueerd op bovenstaande figuur. De nummers op de figuur verwijzen naar het nummer in de tabel. De kleur van elk nummer duidt hierbij het desbetreffende thema aan. Zo verwijst het blauwe cijfer 4 op de figuur ter hoogte van de sluis Bossuit en Moen op het uitgangspunt om de bestaande sluis in dit segment te behouden.

Zoals blijkt uit onderstaande tabel zijn binnen het thema nautica een heel aantal uitgangspunten (omtrekt breedte en diepgang

van de vaarweg, omtrent doorvaarthoogte, bestaande sluis) van kracht. De uitgangspunten worden beknopt beschreven, meer achtergrondinformatie over de uitgangspunten en hoe die tot stand zijn gekomen, is opgenomen in bijlage 2. We kunnen stellen dat het project op nautisch vlak al redelijk goed gedefinieerd is. Anderzijds worden hier vanuit de geïntegreerde benadering nog een aantal thema's aan toe gevoegd waarover wel nog veel vragen zijn. Deze vragen zijn erop gericht om de mogelijkheden in beeld te brengen om, samen met de opwaardering van de vaarweg als as voor beroepsvaart, de opwaardering ook aan te grijpen als hefboom voorom de omgeving te versterken. Vragen zijn bijvoorbeeld waar en hoe de opwaardering interfereert met de ecologische en landschappelijke structuur en hoe de inrichting van het kanaal deze structuur verder kan versterken, welke impact de opwaardering heeft op de recreatieve mogelijkheden (bvb kano, kayak, waterski, zwemmen, ...) of en hoe in het opwaartse segment de recreatieve mogelijkheden kunnen worden versterkt.

| Thema | Uitgangspunten en onderzoeksvragen | Nr. |
|-----------------------------------|---|-----|
| Nautica | <p><u>Uitgangspunt: breedte van de vaarweg</u></p> <p>De breedte van de vaarweg wordt vormgegeven vanuit volgende uitgangspunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Een vlotte en veilige doorstroming op het kanaal staat voorop; • De vaarweg maakt kruisen mogelijk tussen een klasse IV-schip en klasse Va-schip (IV-Va profiel); • De breedte van de vaarweg houdt rekening met pleziervaart en personenvervoer. <p>Bijkomend wordt onderzocht of (in welke mate en waar) versmallen van de vaarweg mogelijk is. Dit noemen we terugvalposities. Hierbij worden volgende terugvalposities onderzocht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Versmallen van de vaarweg over een traject is mogelijk tot een breedte waarbij een klasse IV met een klasse IV kan kruisen (IV-IV profiel); • Lokaal (ter hoogte van een specifieke plek zoals een brug, bocht, wachtplaats, ...) zijn engtes mogelijk tot een minimale doorgang voor één klasse Va-schip (enkel Va profiel). <p>Rekening houdend met bovenstaande 1^{ste} uitgangspunt, mag het geheel van versmallingen en engtes de vlote en veilige doorstroming niet in het gedrang brengen.</p> | 1 |
| | <p><u>Uitgangspunt: diepgang</u></p> <p>De diepgang wordt gericht op klasse Va met als uitgangspunt in het opwaartse segment een diepgang van 3,1m.</p> | 2 |
| | <p><u>Uitgangspunt: doorvaarthoogte</u></p> <p>Als uitgangspunt bedraagt de doorvaarthoogte minimaal 2-laags containervaart (5,25m).</p> | 3 |
| | <p><u>Uitgangspunt: bestaande sluisen</u></p> <p>De bestaande sluisen in dit segment (sluisen Bossuit en Moen) worden behouden.</p> | 4 |
| Omgeving | <p>Binnen het thema omgeving worden geen uitgangspunten gedefinieerd, wel worden verschillende <u>onderzoeksvragen</u> bestudeerd.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Waar en hoe heeft de opwaardering een impact op het gebruik en de beleving van het kanaal en zijn omgeving? | 1 |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Waar en hoe interfereert de opwaardering met de ecologische en landschappelijke structuur? • In welke mate (waar, hoeveel) resulteert dit in ecotooppinname en/of verstoring? En wat zijn de mogelijkheden voor natuur- en boscompensatie? • Op welke manier kan de rol van KBK binnen de ecologische en landschappelijke structuur versterkt worden (bv. oeverafwerking, bermen, Vaarttaluds, ...)? | 2 |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Welke impact heeft de opwaardering op de waterbalans? • Welke impact heeft de opwaardering op de waterkwaliteit? • In welke mate beïnvloedt een eventuele wijziging in de waterhuishouding (kwaliteit, kwantiteit) de huidige en toekomstige ecologische en landschappelijke waarden (bv. oevers, Vaarttaluds)? | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Waar en hoe heeft de opwaardering een impact op de bestaande recreatie (pleziervaart en waterrecreatie)? | 3 |
| Mobiliteit | <p><u>Onderzoeksvraag</u></p> <p>In het thema mobiliteit wordt voor het opwaartse segment de fietsstructuur onderzocht aan de hand van volgende vraag: op welke manier kan een vlote en veilige fietsverbinding parallel aan het kanaal worden gerealiseerd?</p> | 1 |
| Uitvoerbaarheid | <p><u>Onderzoeksvraag</u></p> <p>Het thema uitvoerbaarheid legt in het opwaartse segment de focus op de vraag in welke mate het project van de opwaardering interfereert met overige projecten en processen?</p> | |
| Financieel | <p><u>Onderzoeksvraag</u></p> <p>Binnen het thema financieel worden volgende onderzoeksvragen bestudeerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Welke is de investerings- en onderhoudskost? • Welke financieringsmogelijkheden zijn er? | |
| Toekomstmogelijkheden (potenties) | <p><u>Onderzoeksvraag</u></p> <p>Het thema toekomstmogelijkheden brengt opportuniteiten in beeld zowel op vlak van nautica, ruimtelijk als mobiliteit. Meer concreet komen volgende toekomstmogelijkheden aan bod.</p> <p>Nautische toekomstmogelijkheden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In welke mate is het alternatief toekomstvast (is er nautische restcapaciteit voor handen)? • Waar en welke maatregelen zijn nodig om 3-laags containervaart op het kanaal toe te laten? | 1 |
| | <p>Ruimtelijke toekomstmogelijkheden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Waar en welke mogelijkheden zijn er om de ecologische en landschappelijke structuur in de ruime omgeving te versterken? • Waar en welke mogelijkheden zijn er om de recreatieve structuur te versterken? • Kan KBK een rol opnemen in de waterbalans binnen het Leie- en Scheldenetwerk? | 2 |
| | <p>Mobiliteit toekomstmogelijkheden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Waar en welke mogelijkheden zijn er om het fietsnetwerk in de ruime omgeving te versterken? | 3 |

4.3. Segment Zwevegem – Leie

Ook voor het segment Zwevegem - Leie zijn binnen het thema nautica een heel aantal uitgangspunten (omtrent breedte en diepgang van de vaarweg, omtrent doorvaarthoogte, nieuwe sluis Kortrijk, ...) van kracht. Anderzijds worden ook hier vanuit de geïntegreerde benadering nog een aantal thema's aan toegevoegd waarover wel nog veel vragen zijn Deze vragen zijn erop gericht om de mogelijkheden in beeld te brengen om, samen met de opwaardering van de vaarweg als as voor beroepsvaart, de opwaardering ook aan te grijpen als hefboom voor de omgeving. Hierbij komen deels dezelfde onderzoeksvragen als voor het opwaartse segment aan bod. Daarnaast komen ook specifieke vragen voor het afwaartse segment aan bod, met onder andere:

- Hoe en waar kan het kanaal zones met een karakter bedrijvigheid activeren richting watergebonden bedrijvigheid?
 - o Hoe interfereert dit met de omgeving?
 - o Zijn er mogelijkheden tot intensifiëren van bestaande watergebonden bedrijvigheid?
 - o Zijn er mogelijkheden tot heroriënteren van bestaande niet-watergebonden bedrijvigheid?
 - o Zijn er mogelijkheden tot ontwikkelen van nieuwe watergebonden bedrijvigheid en overslag?
- Is er behoefte aan bijkomende zwaaigelegenheden en zo ja, waar kan die worden gerealiseerd en hoe verhoudt de behoefte zich tot economische ontwikkelingen?

Het geheel van uitgangspunten en onderzoeksvragen wordt opgenomen in de tabel volgend op de figuren De verschillende uitgangspunten en onderzoeksvragen illustreren we, waar mogelijk, ook aan de hand van een figuur. De nummers op de figuur verwijzen naar het nummer in de tabel. De kleur van elk nummer duidt hierbij het desbetreffende thema aan. Zo verwijst het blauwe cijfer 5 op de figuur in de omgeving van de spoorlijn op het uitgangspunt om een nieuwe sluis in Kortrijk te realiseren.

Zoals aangehaald in punt 3.1 worden in het segment Zwevegem – Leie drie tracéalternatieven onderzocht in de omgeving Kortrijk-Harelbeke-Kuurne:

- Het **rechtdoortracé (a)**, dat een opwaardering inhoudt van het bestaande kanaal;
- Het **bypasstracé (b)**, dat de realisatie inhoudt van een nieuw kanaal rondom het verdicht stedelijk weefsel van Kortrijk;
- Het **ringtracé (c)**, een nieuw kanaal gebundeld met de R8.

Deze drie tracéalternatieven worden op de figuur hiernaast conceptueel voorgesteld.



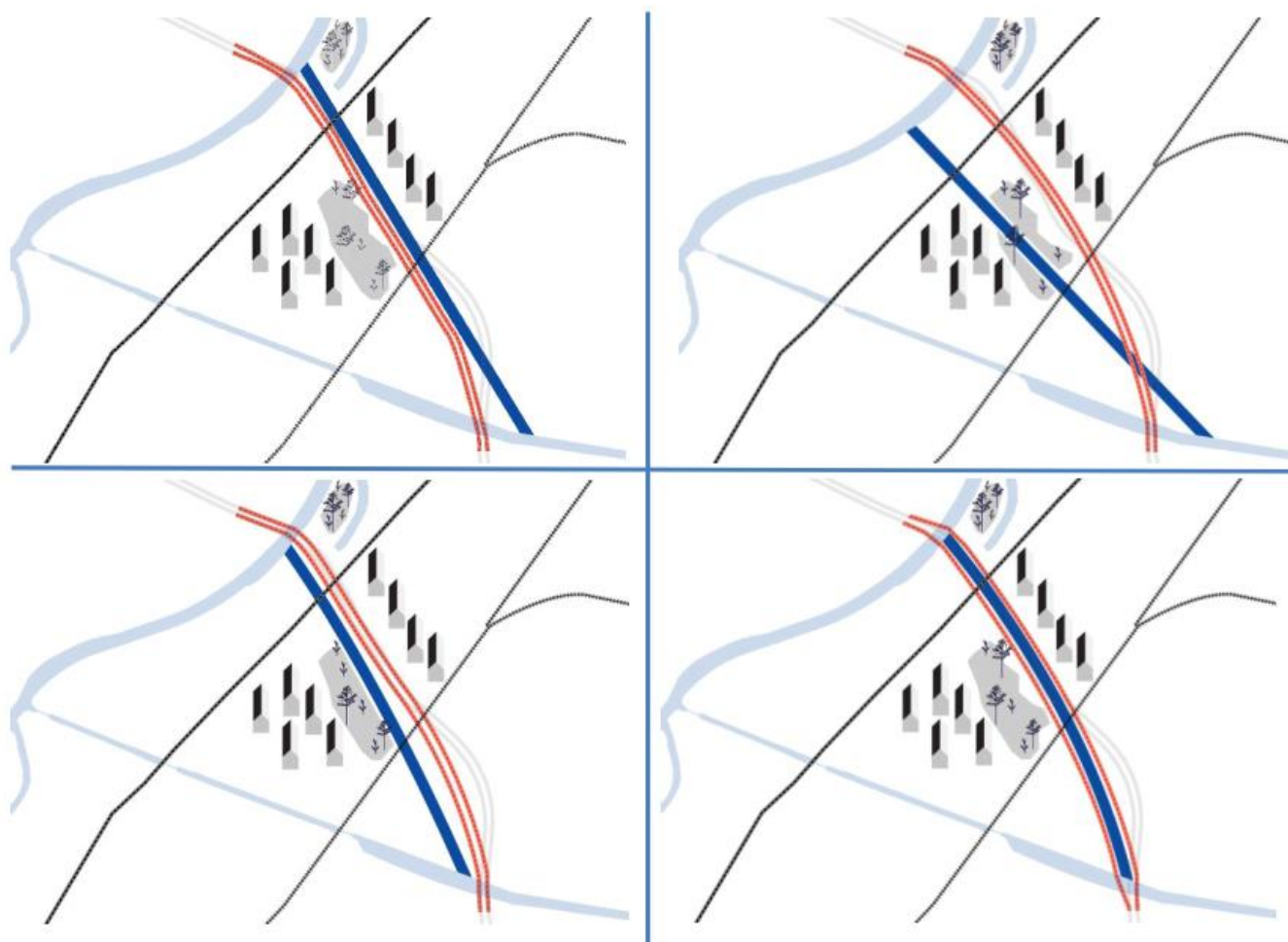
De drie tracéalternatieven zijn onderling onderscheidend, minstens voor wat betreft de onmiddellijke omgeving waarin ze zich situeren alsook in de mate waarin een interactie met de R8 (tussen de Leie en het bestaande kanaal) ontstaat. Elk van de drie tracéalternatieven wordt hierna toegelicht. Analoog als de bespreking van het segment Boven-Schelde – Zwevegem gebeurt dit aan de hand van een strategische figuur en een tabel die het overzicht geeft van de uitgangspunten en onderzoeksvragen. De uitgangspunten worden in de tabel beknopt beschreven en meer achtergrondinformatie over de uitgangspunten en hoe die tot stand zijn gekomen, is opgenomen in bijlage 2. Het geheel vormt ook hier de projectbeschrijving in functie van de AON. Op basis van de verzamelde inzichten vanuit het geïntegreerd onderzoek kan het project in kader van het voorkeursbesluit verder vorm krijgen. Specifiek voor het afwaartse segment ligt de focus van het onderzoek op de onderlinge verschillen tussen de drie tracéalternatieven. Dit met de bedoeling om in het voorkeursbesluit een voorkeursalternatief aan te duiden.

Belangrijk om hierbij op te merken is dat binnen elk tracéalternatief nog verschillende mogelijkheden (subvarianten) mogelijk zijn. Dit zowel voor wat betreft de exacte ligging van het vaarwegtracé, de positie van de nieuwe sluis, de oeverafwerking, ... Elk tracéalternatief bevat met andere woorden nog een waaier aan mogelijkheden. De huidige fase van het onderzoek, de onderzoeksfase, is gericht op het afwegen van de drie tracéalternatieven en het aanduiden van een voorkeursalternatief. Hierbij houdt de beoordeling van de drie tracémogelijkheden rekening met de waaier aan subvarianten die nog mogelijk zijn. De volgende fase, de uitwerkingsfase, volgend op het voorkeursbesluit is gericht op het verder bestuderen en afwegen van deze subvarianten.

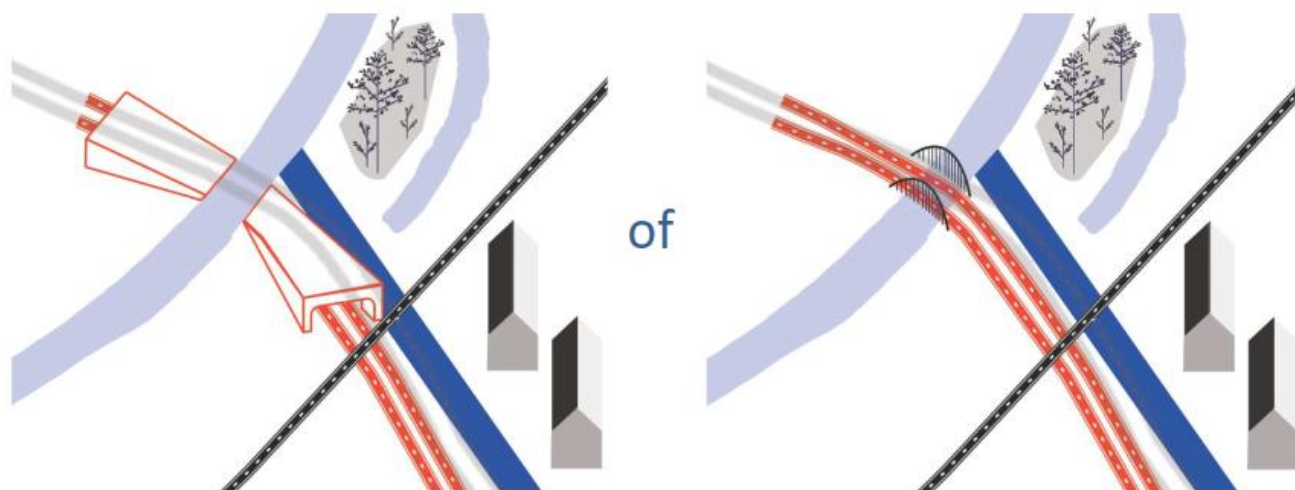
Voor het rechtdoortracé en het bypasstracé zijn, omwille van de beschikbare ruimte enerzijds en de geformuleerde uitgangspunten anderzijds, de mogelijke varianties beperkt. In het bijzonder voor het ringtracé zijn verschillende en meer uiteenlopende oplossingen denkbaar. Deze oplossingen variëren onderling en de belangrijkste vrijheidsgraden hierbij zijn:

- De onderlinge ligging tussen de R8 en het kanaal;
- De tussenafstand tussen de R8 en het kanaal;
- De wijze waarop de R8 de Leie kruist, namelijk via een brug of een tunnel.

Onderstaande figuren illustreren enkele van deze subvarianten.



Figuur 13. Conceptuele weergave van een aantal subvarianten die passen binnen het strategisch tracéalternatief ringtracé (onderlinge ligging en afstand)

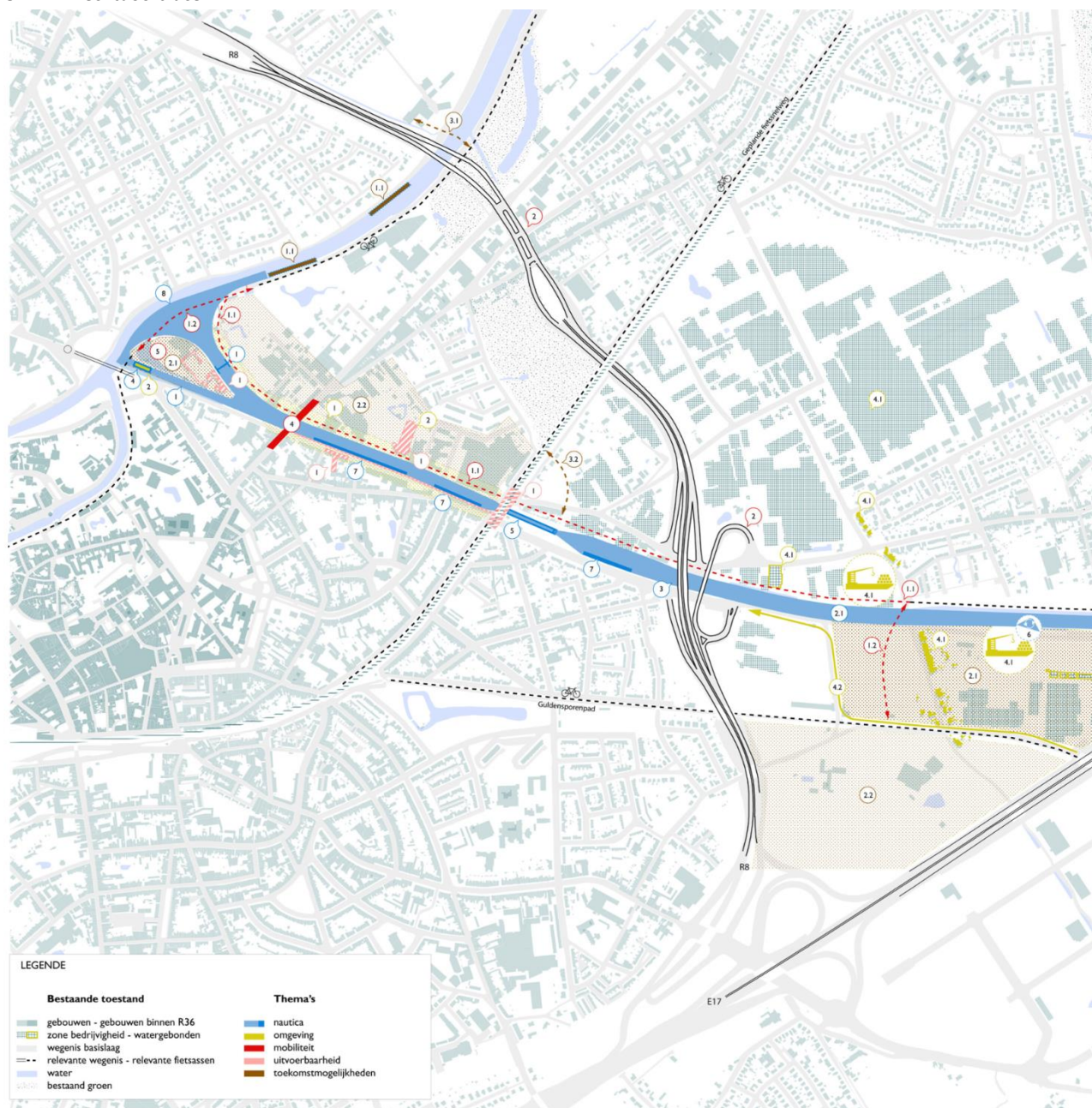


Figuur 14. Conceptuele weergave van de wijze waarop de R8 de Leie kruist (links: tunnel, rechts: brug)

In de onderzoeksfase worden de tracéalternatieven (rechtdoor-, bypass- en ringtracé) onderzocht en beoordeeld op verschillende onderzoeksaspecten (zie ook hoofdstuk 5). De beoordeling zal hierbij rekening houden met de waaier aan subvarianten die nog mogelijk zijn. Voor het ringtracé zal de wijze waarop de R8 de Leie kruist, namelijk via een brug of een tunnel, een belangrijk element vormen in de effectenbeoordeling. Daarom wordt op strategisch niveau, in de onderzoeksfase, waar relevant een onderscheid gemaakt in volgende twee subvarianten van het ringtracé:

- Een variant waarbij het ringtracé via een tunnel de Leie kruist;
- Een variant waarbij het ringtracé met een brug de Leie kruist.

4.3.1. Rechtdoortracé



Met het rechtdoortracé maakt de opwaardering van het kanaal **zoveel als mogelijk gebruik van de bestaande vaarweg**. Enkel ter hoogte van de aansluiting met de Leie wordt over een beperkte lengte (misschien) afgeweken van het bestaande tracé. Het bestaande kanaal is vanuit historisch perspectief maatgevend en structurerend geweest voor het omliggend stedelijk weefsel. Getuigen hiervan zijn industriële panden zoals de Pakhuizen die zich in het verleden op de -toen- nieuwe economische transportader hebben geënt. Door de komst van het kanaal ontstond een volledig nieuwe bebouwingslijn langs de kaaien. Hierin ligt ook meteen de grootste uitdaging van het rechtdoortracé: **een keuze voor het rechtdoortracé houdt in dat geopteerd wordt voor een project dat een nieuwe, verbrede transportas moet inpassen in een bestaande stedelijke context met erfgoedwaarden**. Eén van de vragen hierbij is welke kansen en welke risico's het rechtdoortracé met zich meebrengt voor een kwaliteitsvolle stedelijke ontwikkeling (kansen zoals bijvoorbeeld nieuwe kaaien, een nieuwe rol voor erfgoed in nieuwe stedelijke context maar ook de aantasting van de stedelijke structuur: bouwlijnen die misschien moeten verdwijnen) en de ruimtelijke relaties (denk aan het risico

op barrièrewerking.

Elk tracéalternatief bevat een **nieuwe sluis voor Va+-schepen** in de zone Kortrijk. Dit betekent dat in elk tracéalternatief de drie oude en beschermde sluisen in Kortrijk (sluisen 9, 10 en 11) voor beroepsvaart vervangen worden door één nieuwe sluis in de zone Kortrijk. Specifiek voor het rechtdoortracé betekent dit dus dat **de bestaande oude sluisen 9 en 10 verdwijnen**. Of ook sluis 11, ter hoogte van de aansluiting van het kanaal op de Leie, verdwijnt, hangt af van de locatie van de aansluitingstrechter voor het rechtdoortracé. De nieuwe sluis en de bijhorende infrastructuur (fuij, voorhavens en wachtplaatsen) heeft een totale lengte van ca. 900m¹. Met een lengte van het rechtdoortracé, gemeten vanaf de R8 tot aan de aansluitingstrechter met de Leie, van ca. 1.500m beperkt dit de locatiemogelijkheden van de nieuwe sluis. Voor het rechtdoortracé zijn nog twee sluisposities denkbaar: een sluis opwaarts of een sluis afwaarts de spoorlijn. Op bovenstaande figuur werd de sluis met bijhorende infrastructuur indicatief aangeduid in de zone tussen de Genststeenweg en de R8, waarbij de sluisolk meteen opwaarts de spoorlijn komt te liggen. Het waterpeil tussen de nieuwe sluis en de Leie (voor de sluispositie zoals weergegeven op de figuur

1 zie bijlage 2: nautica

zou dit betekenen: voor de zone vanaf de spoorlijn tot aan de Leie) komt op het waterpeil van de Leie te staan, namelijk 10,12 mTAW. Dit betekent dat het waterpeil zal dalen ten opzichte van het huidige waterpeil¹: in de zone tussen de spoorlijn en de Gentsesteenweg gaat het om ca. 5m waterpeildaling en in de zone tussen de Gentsesteenweg en de Leie om ca. 2,5 à 3m.

Op vlak van mobiliteit betekent het rechtdoortracé dat **de huidige infrastructuur van de R8 op zich kan behouden blijven**. De twee infrastructuren zijn niet aan elkaar gelinkt. Verder wordt de link voor auto- en fietsverkeer tussen linker- en rechteroever ter hoogte van de Gentsesteenweg hersteld door middel van een nieuwe brug.

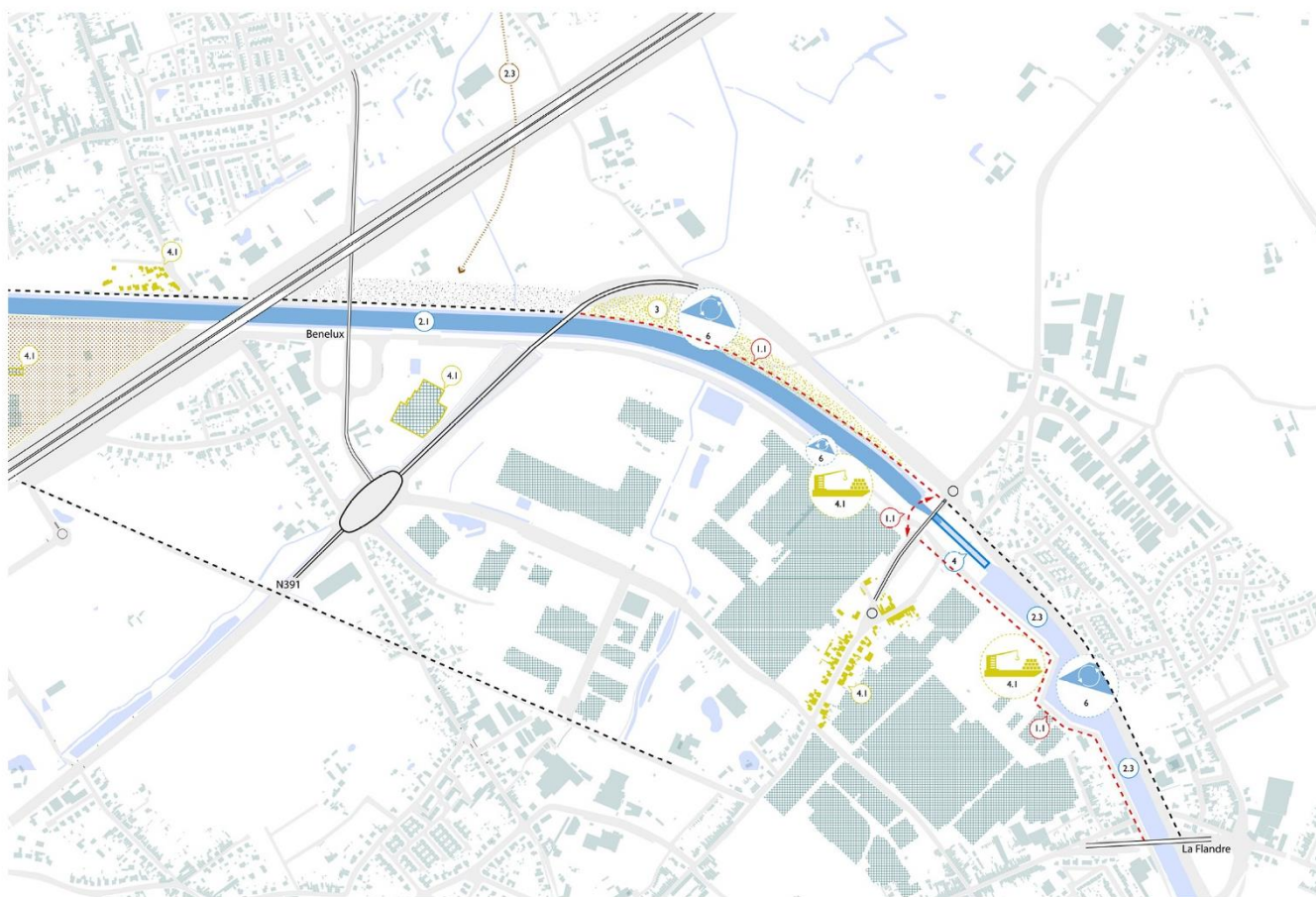
Deze specifieke stedelijke context bepaalt met andere woorden enkele van de hoofdvragen van het geïntegreerd onderzoek, zoals:

- 1 Is een evenwicht mogelijk tussen enerzijds de benodigde ruimte voor de inpassing van het kanaal in het stedelijk weefsel en anderzijds een

kwaliteitsvolle stedelijke ontwikkeling? Wat doet de waterpeildaling ten gevolge van de sluis met de beleving van de kanaalomgeving?

- 1 Zijn de hinderaspecten en bouwriscico's tijdens de aanleg voldoende beheersbaar? (Er zal immers gedurende een lange periode moeten gewerkt worden in een sterk bebouwde en bewoonde omgeving waarin ook erfgoed staat);
- 2 Welke erfgoedelementen kunnen behouden blijven en binnen welke context?
- 8 Hoe kan nautisch een goede aansluiting met de Leie worden voorzien?

Behalve de opwaardering van het kanaal in de stedelijke omgeving van Kortrijk bevat het tracéalternatief ook het gedeelte opwaarts de R8, meer bepaald het traject tussen de R8 en de sluis van Zwevegem. In deze zone zijn de aanpassingen aan de vaarweg minder ingrijpend in vergelijking met de opwaardering van het bestaande kanaal in Kortrijk. De focus ligt hier vooral op de mogelijkheden om **zones met karakter bedrijvigheid te activeren richting**



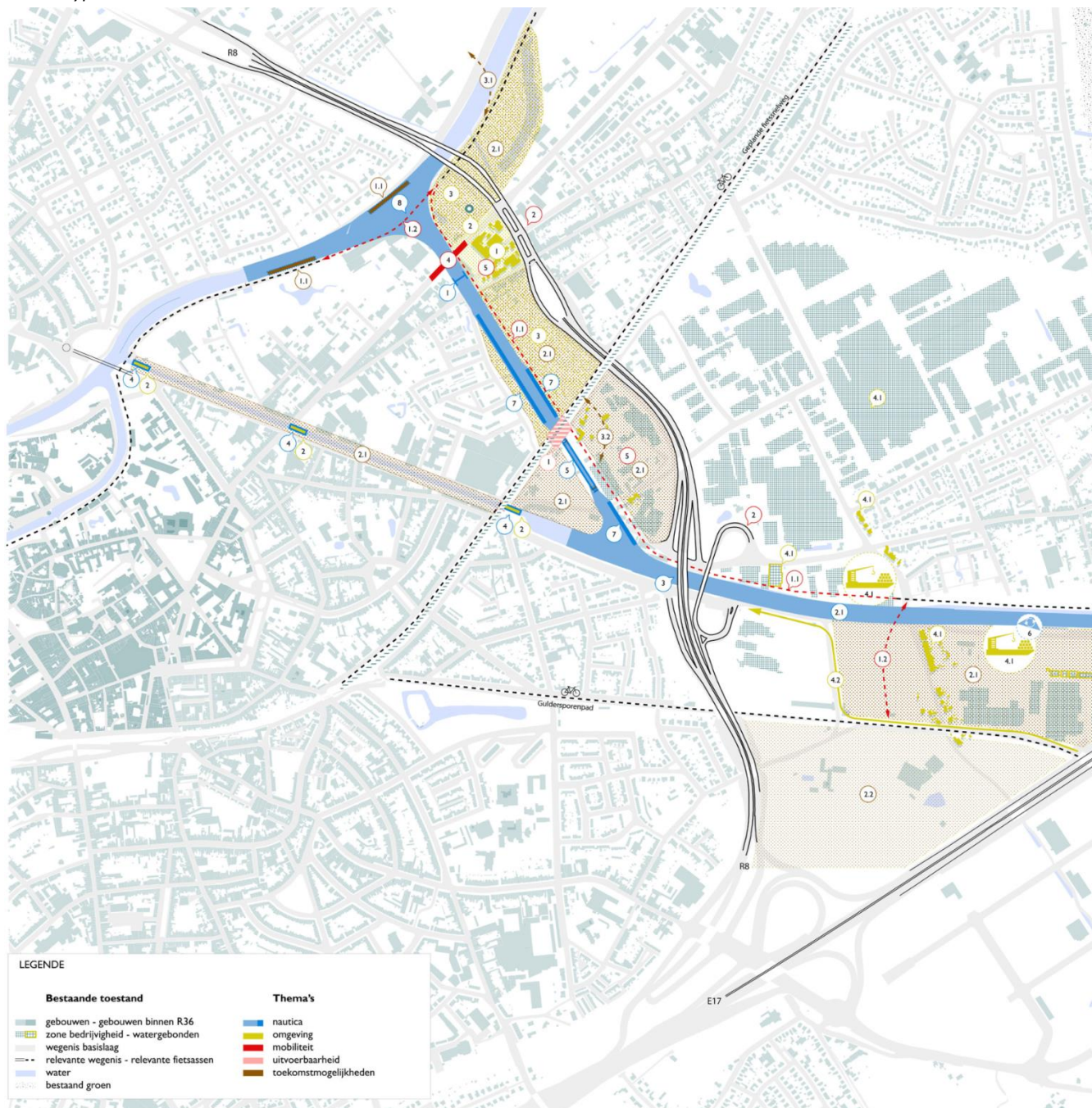
watergebonden bedrijvigheid en overslag. Het activeren van deze plekken richting watergebonden activiteiten en overslag brengt een aantal specifieke onderzoeksvragen met zich mee, waaronder:

- 4.2 Hoe kunnen deze zones ontsluiten, zowel onderling als naar het wegennet? Zo kan bijvoorbeeld het verleggen van de Kanaalstraat het gebied Kapel ter Bede een betere ontsluiting via het kanaal bieden.
- 4.1 Hoe interfereert de ontwikkeling en ontsluiting van deze zones met de omgeving (woonwijken, waardevolle natuur)? Bijzondere aandacht gaat in het geïntegreerd onderzoek naar mogelijke impact op woonwijken ter hoogte van de Luipaardstraat, woonwijk Brouwerijstraat-Klinkaardstraat, woningen in de omgeving van de bedrijvenzone De Blokken-Bekaert,...
- 6 Is er behoefte aan bijkomende zwaaigelegenheden en hoe verhoudt deze behoefte zich tot de economische activiteiten? Hierbij worden potentiële locaties voor een bijkomende zwaaigelegenheden onderzocht, meer bepaald gekoppeld aan de bedrijvenzone De Blokken-Bekaert, de bedrijvenzone Ter Bede en in de 'oksel' van de N391.

- 1.1 1.2 Hoe kan een vlotte en veilige fietsstructuur parallel aan het kanaal worden uitgebouwd en hoe kan deze aansluiten op het omliggende (bestaande en toekomstige) fietsnetwerk? Vragen hierbij zijn onder andere hoe een vlotte en veilige aansluiting met het Guldensporenpad mogelijk is, hoe de fietsroute parallel aan het kanaal vlot en veilig kan doorlopen rekening houdend met bedrijfsactiviteiten, zwaaigelegenheden en overslag, ...

De bestaande zones met karakter bedrijvigheid zijn aangeduid op de strategische figuur hierboven, evenals de mogelijke locaties die worden onderzocht in functie van bijkomende zwaaigelegenheden.

4.3.2. Bypassracé



Met het bypassracé gaat de opwaardering van het kanaal **zoveel als mogelijk rondom het verdicht stedelijk weefsel van Kortrijk**. Hierdoor komt het tracé in de (deels) open ruimte te liggen tussen Kortrijk en de R8, een omgeving onder andere gekenmerkt door het gebied De Venning, de omgeving van de Gentssteenweg-Zandbergstraat-Hippodroomstraat. Eén van de vragen hierbij is welke kansen en welke risico's het bypassracé met zich meebrengt voor een kwaliteitsvolle ruimtelijke ontwikkeling en de ruimtelijke relaties. Enerzijds bestaat het risico dat restzones ontstaan: de keuze om rondom het stedelijk weefsel heen te gaan met dit tracé, betekent immers alsnog dat bebouwde en onbebouwde ruimte wordt geraakt en moet worden herdacht. Anderzijds impliceert het bypassracé dat potenties ontstaan voor ontwikkeling van en rondom het bestaande kanaal (bijvoorbeeld als groen-blauwe as, ingrepen om de relatie van het kanaal met de omgeving te versterken, mogelijke toekomstige functie van de oude sluisen, ...).

Ook het bypassracé bevat een **nieuwe sluis voor Va+-schepen** in de zone Kortrijk. Dit betekent dat in elk tracéalternatief de drie oude en beschermde sluisen in Kortrijk (sluisen 9, 10 en 11) voor beroepsvaart vervangen worden

door één nieuwe sluis. Specifiek voor het bypassracé betekent dit dat een nieuwe sluis wordt gebouwd op het nieuwe kanaal. De nieuwe sluis en de bijhorende infrastructuur (fuij, voorhavens en wachtplaatsen) heeft een totale lengte van ca. 900m¹. Met een lengte van het bypassracé vanaf de R8 tot aan de aansluitingstrechter met de Leie van ca. 1.100m beperkt dit de locatiemogelijkheden van de nieuwe sluis en komt de nieuwe sluis opwaarts de spoorlijn te liggen¹. Dit impliceert ook dat er weinig speelruimte is voor de vormgeving van het bypassracé. Op de figuur werd de sluis meteen opwaarts de spoorlijn gesitueerd. Het waterpeil tussen de nieuwe sluis en de Leie (voor de sluispositie zoals weergegeven op de figuur zou dit betekenen: voor de zone vanaf de spoorlijn tot aan de Leie) komt op het waterpeil van de Leie te staan, namelijk 10,12mTAW.

Op vlak van mobiliteit betekent het bypassracé dat **de huidige infrastructuur van de R8 op zich kan behouden blijven**. Er ontstaan evenwel een aantal aandachtspunten ter hoogte van de kruispunten Gentssteenweg-Hippodroomstraat-Zandbergstraat en de bebouwde zone tussen het kanaal

¹ zie bijlage 2: nautica

en de R8, denk maar aan een goede verbinding van Kortrijk naar de R8 en van Kortrijk naar Harelbeke. Evenzeer een aandachtspunt is het streven naar een kwaliteitsvolle verblijfsplek tussen het kanaal en de R8 en zodus het vermijden van een stedelijk eiland.

Er wordt **minstens één brug voorzien over het kanaal** die dan verderop aansluit op de R8. Op de figuur wordt deze brug ter hoogte van de Gentssteenweg gesitueerd. Het geïntegreerd onderzoek zal nagaan of één brug voldoende is, dan wel extra brug(gen) noodzakelijk of aangewezen zijn. Ook zal het geïntegreerd onderzoek worden bekeken in welke mate er synergieën (bijvoorbeeld op financieel vlak) mogelijk zijn door beide infrastructuren gezamenlijk, dan wel verspreid aan te pakken.

Verder biedt het bypasstracé de mogelijkheid om een **goede fietsverbinding langsheen de rechteroever van het kanaal naar de Leie** te voorzien. Deze verbinding biedt aansluitend ook de kans om via een nieuwe fietsbrug over de Leie de verbinding richting Kuurne te maken. Deze optie wordt in het

geïntegreerd onderzoek verder onderzocht als opportuniteit die mogelijk aan het project kan worden toegevoegd.

Deze specifieke context bepaalt met andere woorden enkele van de hoofdvragen van het geïntegreerd onderzoek, zoals:

- ③ Wat betekent dit tracé voor de ecologische en landschappelijke structuur?
- ②.1 Wat gebeurt er met het bestaande kanaal? Blijft het behouden voor pleziervaart? Wordt het volledig herontwikkeld tot lineair stadspark? En kan de erfgoedwaarde er behouden en/of versterkt worden?
- ④ Hoe wordt de relatie Kortrijk-Kuurne-Harelbeke vormgegeven (hoeveel bruggen over het kanaal)?
- ② Wat doet het bypasstracé met de R8?

Behalve een nieuw tracé vanaf de R8 bevat het bypasstracé ook het bestaande traject tussen de R8 en de sluis van Zwevegem. In deze zone zijn



de aanpassingen aan de vaarweg minder ingrijpend. De focus ligt in dit traject veel meer op de mogelijkheden om **zones met karakter bedrijvigheid te activeren richting watergebonden bedrijvigheid en overslag**. Deze activatie brengt een aantal specifieke onderzoeksvragen met zich mee, waaronder:

- ④.2 Hoe kunnen deze zones ontsluiten, zowel onderling als naar het wegennet? Zo kan bijvoorbeeld het verleggen van de Kanaalstraat het gebied Kapel ter Bede een betere ontsluiting via het kanaal bieden.
- ④.1 Wat is het effect van de ontwikkeling en ontsluiting van deze zones op de omgeving (woonwijken, waardevolle natuur)? Bijzondere aandacht gaat in het geïntegreerd onderzoek naar mogelijke impact op woonwijken ter hoogte van de Luipaardstraat, woonwijk Brouwerijstraat-Klinkaardstraat, woningen in de omgeving van de bedrijvenzone De Blokken-Bekaert, ...
- ⑥ Is er behoefte aan bijkomende zwaaigelegenheden en hoe verhoudt deze behoefte zich tot de economische activiteiten? Hierbij worden potentiële locaties voor een bijkomende zwaaigelegenheden onderzocht, meer bepaald gekoppeld aan de bedrijvenzone De Blokken-Bekaert, de bedrijvenzone Ter Bede en in de 'oksel' van de N391.

- ①.1 ①.2 Hoe kan een goede fietsstructuur parallel aan het kanaal worden uitgebouwd en hoe kan deze aansluiten op het omliggende (bestaande en toekomstige) fietsnetwerk? Vragen hierbij zijn onder andere hoe een goede aansluiting met het Guldenspoenpad mogelijk is, hoe de fietsroute parallel aan het kanaal vlot en veilig kan doorlopen rekening houdend met bedrijfsactiviteiten, zwaaigelegenheden en overslag, ...

De bestaande zones met karakter bedrijvigheid zijn aangeduid op de strategische figuur hierboven, evenals de mogelijke locaties die worden onderzocht in functie van bijkomende zwaaigelegenheden.

4.3.3. Ringtracé



Het ringtracé zoekt een bundeling op met de R8, waarbij **niet alleen het kanaal maar ook de R8 tussen de Leie en het bestaande kanaal wordt heringericht om zo tot één ruimtelijk samenhangend infrastructuurproject te komen** dat efficiënt ruimtegebruik vooropstelt. Het ringtracé betekent met andere woorden niet alleen de aanleg van een nieuw kanaal in de zone Kortrijk-Harelbeke-Kuurne, maar ook een ingrijpende herinrichting van de R8 tussen de Leie en het bestaande kanaal.

Opmerking: De precieze ligging en vormgeving van zowel het kanaal als de R8 (bvb kruising van de Leie via brug of tunnel) is nog niet gekend en maakt voorwerp uit van verder onderzoek. Ook de onderlinge ligging van beide infrastructuren is nog niet vastgelegd. Op bovenstaande figuur is het kanaal aan de zijde van Harelbeke gesitueerd en de R8 aan de zijde van Kortrijk. Deze voorstellingswijze vloeit voort uit het idee om beide infrastructuren onderling zo weinig mogelijk te laten kruisen.

Hierdoor komt het tracé op de grens van Kortrijk, Harelbeke en ook Kuurne te liggen, een omgeving die onder andere wordt gedefinieerd door het

bedrijventerrein Stasegem, de Venning, de omgeving Gentsesteenweg-Zandbergstraat-Hippodroomstraat en de oude Leiearm. Eén van de vragen hierbij is welke kansen en welke risico's het ringtracé met zich meebrengt voor een kwaliteitsvolle ruimtelijke ontwikkeling en de ruimtelijke relaties. Enerzijds bestaat immers het risico dat de gebundelde infrastructuur een barrière vormt tussen Harelbeke en Kortrijk of ingrijpt op de ecologische structuur. Anderzijds impliceert het ringtracé dat kansen ontstaan voor bijvoorbeeld een kwalitatieve afwerking aan de zijde van Harelbeke (Harelbeekse kaaien), ontwikkeling van de zone tussen de spoorweg en het bestaande kanaal als een zone die een stedelijk-economische rol als overgangsgebied kan opnemen, ontwikkelingsmogelijkheden van en rondom het bestaande kanaal (bijvoorbeeld als groen-blauwe as, ingrepen om de relatie van het kanaal met de omgeving te versterken, mogelijke toekomstige functie van de oude sluisen, ...).

Op vlak van mobiliteit moet niet alleen de herinrichting van de R8 worden onderzocht, ook de wijze waarop Kortrijk, Harelbeke, Kuurne en omliggende bedrijvenzones onderling verbonden worden en ontsluiten naar de R8

behoort tot de vragen.

④ ③ Het onderzoek start hierbij van het idee om de onderlinge verbinding te realiseren via de Gentsesteenweg en de ontsluiting naar de R8 te laten verlopen via één aansluitingscomplex, grofweg gesitueerd tussen de spoorlijn en het bestaande kanaal.

①.1 ①.2 Verder biedt het ringtracé de mogelijkheid om een goede fietsverbinding langsheen het kanaal naar de Leie te voorzien. Deze verbinding biedt aansluitend ook de kans om via een nieuwe fietsbrug over de Leie de verbinding richting Kuurne te maken. Deze mogelijkheid wordt in het geïntegreerd onderzoek verder bestudeerd als opportuniteit die eventueel aan het project kan worden toegevoegd.

Ook het ringtracé bevat een **nieuwe sluis voor Va+-schepen** in de zone **Kortrijk**. Dit betekent dat in elk tracéalternatief de drie oude en beschermde 1 zie bijlage 2: nautica



aan de vaarweg minder ingrijpend. De focus ligt in dit traject veel meer op de mogelijkheden om **zones met karakter bedrijvigheid te activeren richting watergebonden bedrijvigheid en overslag**. Het activeren van deze zones richting watergebonden activiteiten en overslag brengt een aantal specifieke onderzoeksvragen met zich mee, waaronder:

- ④.2 Hoe kunnen deze zones ontsluiten, zowel onderling als naar het wegennet? Zo stelt zich de vraag of het verleggen van de Kanaalstraat het gebied Kapel ter Bede een betere ontsluiting via het kanaal kan bieden, of de bedrijvzones aan beide zijden van het kanaal een onderlinge verbinding kunnen krijgen en rechtstreeks kunnen ontsluiten naar de R8.
- ④.1 Welke gevolgen heeft de ontwikkeling en ontsluiting van deze zones op de omgeving (woonwijken, waardevolle natuur)? Bijzondere aandacht gaat in het geïntegreerd onderzoek naar mogelijke impact op woonwijken ter hoogte van de Luipaardstraat, woonwijk Brouwerijstraat-Klinkaardstraat, woningen in de omgeving van de bedrijvzone De Blokken-Bekaert, ...
- ⑥ Is er behoefte aan bijkomende zwaaigelegheid en hoe verhoudt deze behoefte zich tot de economische activiteiten? Hierbij worden potentiële

sluizen in Kortrijk (sluizen 9, 10 en 11) voor beroepsvaart vervangen worden door één nieuwe sluis. Specifiek voor het ringtracé betekent dit dat een nieuwe sluis wordt gebouwd op het nieuwe kanaal. De nieuwe sluis en de bijhorende infrastructuur (fui, voorhavens en wachtplaatsen) heeft een totale lengte van ca. 900m¹. Met een lengte van het ringtracé van ca. 1.400m (gemeten vanaf de R8 tot aan de aansluitingstrechter met de Leie) beperkt dit de locatiemogelijkheden van de nieuwe sluis en komt de nieuwe sluis (kolk)opwaarts de spoorlijn te liggen¹. Op de figuur werd de sluis meteen opwaarts de spoorlijn gesitueerd. Het waterpeil tussen de nieuwe sluis en de Leie (voor de sluispositie zoals weergegeven op de figuur zou dit betekenen: voor de zone vanaf de spoorlijn tot aan de Leie) komt op het waterpeil van de Leie te staan, namelijk 10,12mTAW.

Behalve een nieuw tracé vanaf de R8 bevat het ringtracé ook het traject tussen de R8 en de sluis van Zwevegem. In deze zone zijn de aanpassingen

locaties voor een bijkomende zwaaigelegheid onderzocht, meer bepaald gekoppeld aan de bedrijvzone De Blokken-Bekaert, de bedrijvzone Ter Bede, het bedrijventerrein Harelbeke-Stasegem en in de 'oksel' van de N391.

①.1 ①.2 Hoe kan een goede fietsstructuur parallel aan het kanaal worden uitgebouwd en hoe kan deze aansluiten op het omliggende (bestaande en toekomstige) fietsnetwerk? Vragen hierbij zijn onder andere hoe een goede aansluiting met het Guldensporenpad mogelijk is, hoe de fietsroute parallel aan het kanaal vlot en veilig kan doorlopen rekening houdend met bedrijfsactiviteiten, zwaaigelegheid en overslag, ...

De bestaande zones met karakter bedrijvigheid zijn aangeduid op de strategische figuur hierboven, evenals de mogelijke locaties die worden onderzocht in functie van bijkomende zwaaigelegheid.

| Thema | Uitgangspunten en onderzoeksvragen | Nr. |
|----------|--|------------|
| Nautica | <u>Uitgangspunt: breedte van de vaarweg</u> De breedte van de vaarweg wordt vormgegeven vanuit volgende uitgangspunten: <ul style="list-style-type: none"> • Een vlotte en veilige doorstroming op het kanaal staat voorop; • De vaarweg maakt kruisen mogelijk tussen een klasse IV-schip en klasse Va-schip (IV-Va profiel); • De breedte van de vaarweg houdt rekening met pleziervaart en personenvervoer. Bijkomend wordt onderzocht of (in welke mate en waar) versmallen van de vaarweg mogelijk is. Dit noemen we terugvalposities. Hierbij worden volgende terugvalposities onderzocht: <ul style="list-style-type: none"> • Versmallen van de vaarweg over een traject is mogelijk tot een breedte waarbij een klasse IV met een klasse IV kan kruisen (IV-IV profiel); • Lokaal (ter hoogte van een specifieke plek zoals een brug, bocht, wachtplaats, ...) zijn engtes mogelijk tot een minimale doorgang voor één klasse Va-schip (enkel Va profiel). • Rekening houdend met bovenstaande 1^{ste} uitgangspunt, mag het geheel van versmallingen en engtes de vlotte en veilige doorstroming niet in het gedrang brengen. | 1 |
| | <u>Uitgangspunt: diepgang</u> De diepgang wordt gericht op klasse Va met als uitgangspunt in het afwaartse segment een diepgang van 3,5m. Bijkomend wordt onderzocht welke diepgang wordt aangehouden in de zone tussen de sluis van Zwevegem en de La Flandrebrug? | 2.1 2.3 |
| | <u>Uitgangspunt: doorvaarthoogte</u> Volgende uitgangspunten omtrent de doorvaarthoogte worden geformuleerd: <ul style="list-style-type: none"> • De doorvaarthoogte bedraagt minimaal 2-laags containervaart (5,25m). • Nieuwe bruggen en/of vernieuwen van bestaande bruggen worden gebouwd op 3-laags containervaart (7,00m). | 3 |
| | <u>Uitgangspunt: bestaande sluisen op het kanaal</u> Volgende uitgangspunten omtrent de bestaande sluisen worden geformuleerd: <ul style="list-style-type: none"> • De bestaande sluis in dit segment (sluis Zwevegem) wordt behouden; • Sluisen 9, 10 en 11 worden niet ingezet in functie van beroepsvaart. | 4 |
| | <u>Uitgangspunt: nieuwe sluis in zone Kortrijk</u> De nieuwe sluis wordt vormgegeven vanuit volgende uitgangspunten: <ul style="list-style-type: none"> • De sluis is toegankelijk voor schepen klasse Va+; • Sluis en voorhavens liggen in rechte lijn met een maximale afwijking van 5°. | 5 |
| | <u>Onderzoeksvraag: zwaaigelegheid</u> Er wordt onderzocht of er een behoefte is aan bijkomende zwaaigelegheid. Zo ja, wordt onderzocht hoe de behoefte zich verhoudt tot economische ontwikkelingen en worden de mogelijke locaties in beeld gebracht. | 6 |
| | <u>Uitgangspunt: geen interferentie met trafiek op Leie</u> De Leie vormt in Vlaanderen de hoofdas binnen het Seine-Schelde netwerk. Het uitgangspunt is om het scheepvaartverkeer op de hoofdas (Leie) zo vlot mogelijk te laten verlopen. Dit betekent dat schepen die van en naar het kanaal Bossuit-Kortrijk varen geen wachtplaatsen op de Leie mogen innemen. Omdat de nieuwe sluis in Kortrijk zich relatief dicht bij de aansluiting met de Leie bevindt, moeten wachtplaatsen op het kanaal zelf worden voorzien: <ul style="list-style-type: none"> • Één wachtplaats van 170m voor uitvarende schepen (Kanaal -> Leie) • 385m aan wachtplaats voor invarende schepen (Leie -> kanaal) | 7 |
| | <u>Uitgangspunt en onderzoeksvraag: aansluiting op de Leie</u> <ul style="list-style-type: none"> • Uitgangspunt: veilige aansluiting met de Leie. • De onderzoeksvraag is of een theoretisch splitsingspunt toepasbaar in deze situatie, of zijn er aanpassingen nodig? | 8 |
| Omgeving | <u>Onderzoeksvragen</u> Binnen het thema omgeving worden geen uitgangspunten gedefinieerd, wel worden verschillende onderzoeksvragen bestudeerd. <p>Ruimte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Is een evenwicht tussen de ruimte voor de inpassing van het kanaal in het stedelijk weefsel en een kwaliteitsvolle stedelijke ontwikkeling mogelijk? | 1 |
| | Erfgoed <ul style="list-style-type: none"> • Kan erfgoed behouden blijven en zo ja, binnen welke context? | 2 |
| | Natuur en landschap <ul style="list-style-type: none"> • Waar en hoe interfereert de opwaardering met de ecologische en landschappelijke structuur? • In welke mate (waar, hoeveel) resulteert dit in ecotoopinname en/of verstoring? En wat zijn de mogelijkheden voor natuur- en boscompensatie? • Op welke manier kan de rol van KBK binnen de ecologische en landschappelijke structuur versterkt worden (bv. overafwerking)? | 3 |
| | Economische ontwikkelingen <ul style="list-style-type: none"> • Hoe en waar kan KBK zones met een karakter bedrijvigheid activeren richting watergebonden bedrijvigheid. <ul style="list-style-type: none"> • Hoe interfereert dit met de omgeving? • Zijn er mogelijkheden tot intensifiëren van bestaande watergebonden bedrijvigheid • Zijn er mogelijkheden tot heroriënteren van bestaande niet-watergebonden bedrijvigheid • Zijn er mogelijkheden tot ontwikkelen van nieuwe watergebonden bedrijvigheid en overslag (zoekzone ROC) • Hoe kan (bestaande en toekomstige) (watergebonden) bedrijvigheid vlot en veilig ontsluiten, zowel onderling (lokaal) als van en naar het hoger wegennet? | 4.1 4.2 |

| Thema | Uitgangspunten en onderzoeksvragen | Nr. |
|-----------------------------------|--|------------|
| Omgeving | Oppervlaktewater: <ul style="list-style-type: none"> Welke impact heeft de opwaardering op de waterbalans? Welke impact heeft de opwaardering op de waterkwaliteit? In welke mate beïnvloedt een eventuele wijziging in de waterhuishouding (kwaliteit, kwantiteit) de huidige en toekomstige ecologische en landschappelijke waarden? | |
| | Recreatie (op en nabij het kanaal): <ul style="list-style-type: none"> Waar en hoe heeft de opwaardering een impact op de bestaande recreatie en beleving? Zijn er mogelijkheden tot herlokalisatie? | |
| Mobiliteit | <u>Onderzoeksvragen</u> In het thema mobiliteit ligt de focus in het afwaartse segment op twee aspecten: de fietsstructuur en de impact op het gemotoriseerd verkeer. | 1.1 |
| | Fietsinfrastructuur: <ul style="list-style-type: none"> Op welke manier kan een vlotte en veilige fietsverbinding parallel aan het kanaal worden gerealiseerd? Hoe en waar kunnen bestaande aansluitingen op de fietsstructuur behouden, hersteld of versterkt worden (bv. Guldensporenpad en functionele fietsroute Harelbeke-Zwevegem, fietsroute langs de Leie) | 1.2 |
| | Gemotoriseerd verkeer <ul style="list-style-type: none"> Welke is de relatie tot de R8? Is behoud huidige infrastructuur van de R8 mogelijk, zijn lokale aanpassing aan de R8 nodig, is herinrichten van de R8 mogelijk of zelfs aangewezen? Hoe ontsluiten Kortrijk, Kuurne en Harelbeke naar het hoger wegennet (R8)? Blijven de bestaande ontsluitingen behouden of zijn aanpassingen nodig? Kunnen de aansluitingen geoptimaliseerd worden (andere locatie, minder aansluitingscomplexen, ...)?(enkel relevant voor ringtracé) Op welke manier kan een vlotte en veilige verbinding Kortrijk-Harelbeke-Kuurne en Kortrijk-Stasegem worden gerealiseerd? | 2 4 |
| | <u>Uitgangspunt</u> Als uitgangspunt wordt de bereikbaarheid van betrokken percelen gegarandeerd | 5 |
| | <u>Onderzoeksvragen</u> Binnen het thema uitvoerbaarheid worden geen uitgangspunten gedefinieerd, wel worden verschillende onderzoeksvragen bestudeerd. Bouwriscico's <ul style="list-style-type: none"> Welke zijn de belangrijkste bouwriscico's en in welke mate zijn de bouwriscico's vermijdbaar/beheersbaar? | 1 |
| Uitvoerbaarheid | Hinder tijdens aanleg <ul style="list-style-type: none"> Wat is de gevoeligheid van de omgeving t.o.v. langdurige werkzaamheden. In welke mate is de hinder vermijdbaar/beheersbaar? | |
| | Relatie /afhankelijkheid <ul style="list-style-type: none"> In welke mate is het project van de opwaardering afhankelijk van overige projecten en processen (bv. fasering in relatie tot herinrichting R8)? | |
| Financieel | Binnen het thema financieel worden volgende onderzoeksvragen bestudeerd: <ul style="list-style-type: none"> Welke is de investerings- en onderhoudskost? Welke financieringsmogelijkheden zijn er? | |
| Toekomstmogelijkheden (potenties) | <u>Onderzoeksvragen</u> Het thema toekomstmogelijkheden brengt opportuniteiten in beeld zowel op vlak van nautica, ruimtelijk als mobiliteit. Meer concreet komen volgende toekomstmogelijkheden aan bod. Nautische toekomstmogelijkheden: <ul style="list-style-type: none"> De Leie wordt opgewaardeerd in functie van Vb-schepen. Ter hoogte van de doortocht in Kortrijk heeft de Leie een éénrichtingsprofiel voor Vb-schepen. Dit houdt in dat ter hoogte van de aansluiting van het kanaal Bossuit-Kortrijk op de Leie er wachtplaatsen voor Vb-schepen moeten voorzien worden op de Leie. Waar en welke mogelijkheden biedt elk tracéalternatief om wachtplaatsen voor Vb-schepen op de Leie te voorzien? In welke mate is het alternatief toekomstvast (is er nautische restcapaciteit voor handen)? In welke mate kan KBK inspelen op huidige trends en toekomstige evoluties (met oa Va⁺-schepen)? Waar en welke maatregelen zijn nodig om 3-laags containervervaart op het kanaal toe te laten? | 1.1 |
| | Ruimtelijke toekomstmogelijkheden: <ul style="list-style-type: none"> Waar en welke ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden zijn er? | 2.1 |
| | <ul style="list-style-type: none"> Welke zijn potenties voor het bestaande kanaal? Welke zijn potenties voor het opwaarderen van het bestaande erfgoed en/of de erfgoedcontext? | 2.2 |
| | <ul style="list-style-type: none"> Waar en welke mogelijkheden zijn er om de ecologische en landschappelijke structuur in de ruime omgeving te versterken? | 2.3 |
| | <ul style="list-style-type: none"> Waar en welke mogelijkheden zijn er om de recreatieve structuur te versterken? | |
| | Mobiliteit toekomstmogelijkheden: <ul style="list-style-type: none"> Waar en welke mogelijkheden zijn er om het fietsnetwerk in de ruime omgeving te versterken (bv. fietsroute richting Kuurne, ...) en vlot en veilig aan te sluiten op geplande fietsstructuur (bv. fietsroute langs spoorlijn, ...)? Kunnen de mogelijkheden om de R8 tussen de Leie en het kanaal op termijn herin te richten gevrijwaard worden? | 3.1 3.2 |

5. Onderzoeksmethodiek

Het hoofdstuk onderzoeksmethodiek bespreekt de opbouw en structuur van het te voeren geïntegreerde onderzoek. Als tweede punt wordt toelichting gegeven bij de te hanteren beoordeling en afweging.

5.1. Opbouw en structuur

Het project en de alternatieven, zoals beschreven in hoofdstuk 4 'Project' worden onderzocht op verschillende aspecten. Dit **geïntegreerd onderzoek gebeurt op strategisch niveau** en is in de eerste plaats gericht op het beantwoorden van de twee strategische vragen om zo bij te dragen tot de besluitvorming over het voorkeursalternatief:

- Strategische vraag 1: Wat betekent de opwaardering van het kanaal?
- Strategische vraag 2: Hoe krijgt elk segment verder vorm?

Met specifiek voor het segment Zwevegem - Leie volgende elementen:

- Welke zijn de tracémogelijkheden in de omgeving Kortrijk-Harelbeke-Kuurne en wat zijn de onderlinge verschillen; De beoordeling zal hierbij rekening houden met de waaier aan subvarianten die nog mogelijk zijn. Voor het ringtracé zal de wijze waarop de R8 de Leie kruist, namelijk via een brug of een tunnel, een belangrijk element vormen in de effectenbeoordeling. Daarom worden in het geïntegreerd onderzoek twee subvarianten meegenomen: een variant waarbij het ringtracé via een tunnel de Leie kruist en een variant waarbij het ringtracé met een brug de Leie kruist. Daar waar de effectenbeoordeling tussen beide subvarianten onderling beduidend verschillend is, worden beide subvarianten afzonderlijk beoordeeld.
- Welke zijn de mogelijkheden voor watergebonden bedrijvigheid en overslag;
- Welke kansen (opportunities) zijn er om de meervoudige rol van het kanaal in de regio te versterken.

Het strategisch niveau betekent niet dat het onderzoek niet grondig gebeurt. Het betekent wél dat in deze fase van het onderzoek, de onderzoeksfase, niet alles bestudeerd wordt. Om het onderscheid te maken tussen wat wél en niet relevant is in deze strategische fase, gebeurt de selectie aan de hand van volgende principes:

- Focus op de onderscheidende effecten in kader van de besluitvorming en optimalisatie van het project;
- Effecten die via eenvoudige maatregelen te beperken zijn, zijn niet sturend voor de besluitvorming op strategisch niveau;
- Effecten die enkel tijdelijk tijdens de aanlegfase optreden zijn op strategisch niveau veel minder relevant dan permanente effecten, net omwille van het feit dat ze slechts tijdelijk aanwezig zijn, en worden daarom beschouwd als niet-sturend voor de verdere projectvorming. Omwille van de omvang en de aard van het project, in het bijzonder in de zone Kortrijk-Harelbeke, zal de aanlegfase toch een aanzienlijke tijd in beslag nemen. Daarom worden tijdelijke effecten die meerdere jaren zullen duren toch meegenomen. Enkele voorbeelden van tijdelijke effecten die wel zullen worden meegenomen zijn: risico op geluids- en luchthinder en bouwriscico's tijdens de werken aan de waterweg (bestaand en/of nieuw) in de stedelijke zone Kortrijk-Harelbeke. Tijdelijke effecten die niet in de strategische fase worden beschouwd zijn bijvoorbeeld tijdelijke verstoring van de waterbodem bij verdiepen van het kanaal, tijdelijk risico op erosie tijdens of na de aanlegfase.

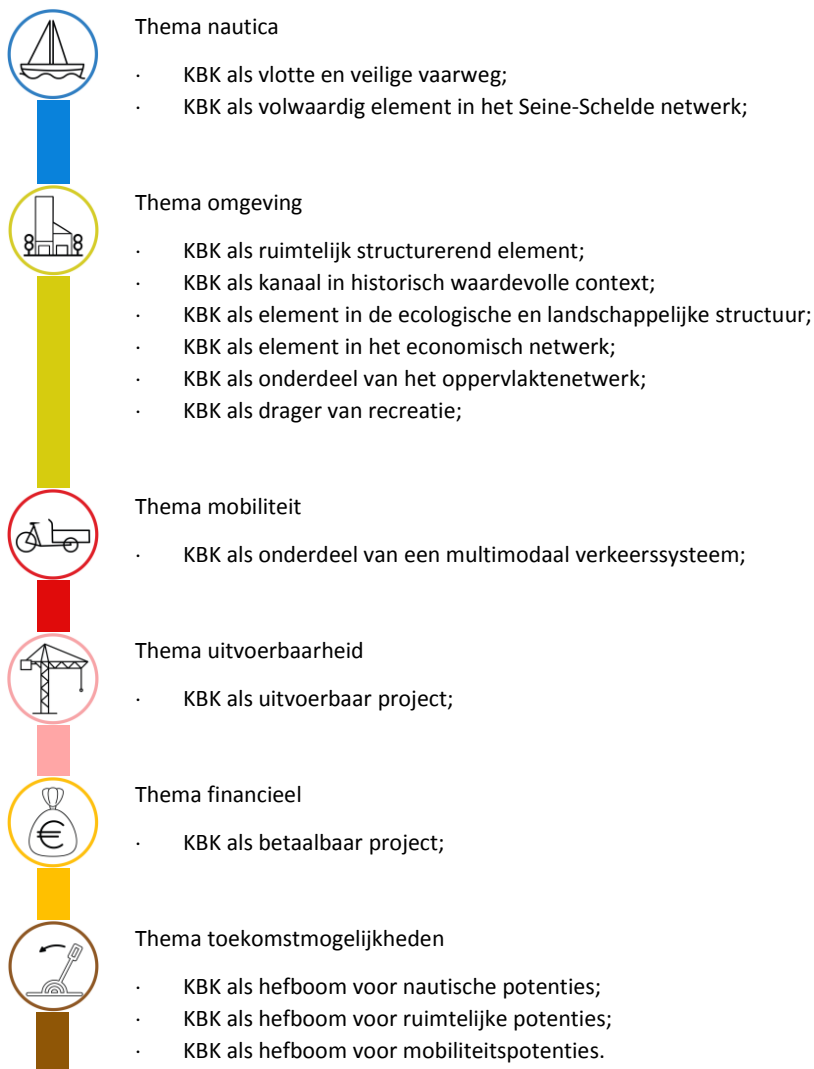
Onderstaande paragrafen lichten de onderzoeksmethodiek stap voor stap verder toe.

▪ Thema's

In de projectbeschrijving wordt reeds aangehaald dat het project tot stand komt zowel vanuit de hoofddoelstelling als vanuit een geïntegreerde benadering. Dit gegeven leidt ertoe dat het onderzoek uiteen valt in meerdere thema's. Enerzijds wordt vanuit de hoofddoelstelling van het project een **thema nautica** gedefinieerd. Anderzijds worden hier vanuit de geïntegreerde benadering nog een aantal thema's aan toe gevoegd waarover wel nog veel vragen zijn. Het betreft de **thema's omgeving, mobiliteit, uitvoerbaarheid, financieel en toekomstmogelijkheden**. Deze thema's worden in het geïntegreerd onderzoek gelijkwaardig onderzocht.

▪ Strategische concepten

Zoals in het hoofdstuk 'project' omschreven bestaat het project in deze fase uit twee strategische vragen die zich per thema vertalen in een groot aantal onderzoeksvragen. Deze onderzoeksvragen houden steeds verband met een functie die het kanaal Bossuit-Kortrijk opneemt of kan opnemen. De functies die het kanaal opneemt binnen het project worden geformuleerd als **14 strategische concepten** die als volgt onderverdeeld worden onder de thema's:



▪ Onderzoeksaspecten

Om antwoorden te zoeken op het grote aantal onderzoeksvragen die momenteel het project omschrijven (zie hoofdstuk 'Project'), zullen verschillende aspecten moeten onderzocht worden. Dit zijn zogenoemde onderzoeksaspecten. Binnen elk strategisch concept worden één of meerdere onderzoeksaspecten afgebakend. In het project worden **29 relevante onderzoeksaspecten naar voor geschoven**.

| Thema | Concept | Onderzoeksaspecten |
|-------|--|---|
| 1 | KBK als vlotte en veilige vaarweg | OA 1 Analyse van de bereikbaarheid en kwaliteit van KBK als vaarweg voor beroepsvaart |
| | | OA 2 Analyse van de zwaaigelegenheden op het kanaal |
| 2 | KBK als volwaardig element in het Seine-Schelde netwerk | OA 3 Analyse van het effect van de opwaardering binnen het Seine Schelde netwerk |
| | | OA 4 Analyse van de interactie met de Leie |
| 3 | KBK als ruimtelijk structurerend element | OA 5 Wijziging van leefkwaliteit (beleving en hinder) agv wijzigingen in scheepvaartverkeer |
| | | OA 6 Ruimte-inname en wijziging van de stedelijke structuur |
| 4 | KBK als kanaal in historisch waardevolle context | OA 7 Wijziging van de historische structuur en dynamiek |
| | | OA 8 Impact op archeologisch erfgoed |
| | | OA 9 Impact op en potenties voor bouwkundig erfgoed |
| 5 | KBK als element in ecologische en landschappelijke structuur | OA 10 Impact op en inpassing in de ecologische en landschappelijke structuur en relaties |
| | | OA 11 Ecotoopinname en -creatie |
| | | OA 12 Risico op verstoring van fauna |
| | | OA 13 Impact van wijzigingen in de waterhuishouding (kwantiteit en kwaliteit) |
| | | OA 14 Gewijzigde bereikbaarheid voor economische functies |
| 6 | KBK als element in het economisch netwerk | OA 15 Ontwikkelingsmogelijkheden voor economische functies |
| | | OA 16 Impact op de waterbalans |
| 7 | KBK als onderdeel van het oppervlaktewaternetwerk | OA 17 Impact op de waterkwaliteit |
| | | OA 18 Impact op pleziervaart (bestaand en potenties) |
| 8 | KBK als drager van recreatie | OA 19 Impact op waterrecreatie (bestaand en potenties) |
| | | OA 20 Bereikbaarheid en veiligheid voor fietsers |
| 9 | KBK als onderdeel van een multimodaal verkeerssysteem | OA 21 Bereikbaarheid en kwaliteit van het wegennet voor gemotoriseerd verkeer |
| | | OA 22 Wijziging van leefkwaliteit (beleving en hinder) agv wijzigingen in gemotoriseerd verkeer |
| | | OA 23 Bouwrisico's en hinderaspecten |
| 10 | KBK als uitvoerbaar project | OA 24 Relatie met en afhankelijkheid van overige projecten en processen |
| | | OA 25 Investerings- en onderhoudskosten |
| 11 | KBK als betaalbaar project | OA 26 Financieringsmogelijkheden |
| | | OA 27 Nautische toekomstmogelijkheden |
| 12 | KBK als hefboom voor nautische potenties | OA 28 Ruimtelijke toekomstmogelijkheden |
| | | OA 29 Toekomstmogelijkheden op vlak van mobiliteit |
| 13 | KBK als hefboom voor ruimtelijke potenties | |
| | | |
| 14 | KBK als hefboom voor mobiliteitspotenties | |
| | | |

Figuur 15: doorvertaling van de onderzoeksaspecten per concept

Op de volgende pagina's worden, per concept, de verschillende onderzoeksaspecten beknopt besproken. Ook worden de gehanteerde bronnen voor het onderzoek opgelijst. De beschrijving van elk concept is als volgt opgebouwd:

- Het thema waartoe het concept behoort, wordt aangeduid met een symbool in de linkerbovenhoek en wordt benoemd in de rechterbovenhoek. Ook het kleurgebruik duidt op het thema waartoe het concept behoort;
- Na de naam van elk concept wordt een beknopte omschrijving gegeven;
- Vervolgens worden de onderzoeksaspecten opgelijst en beknopt omschreven;
- Tot slot worden de geografische werkingsfeer en de bronnen die zullen worden gebruikt in het geïntegreerd onderzoek opgesomd.

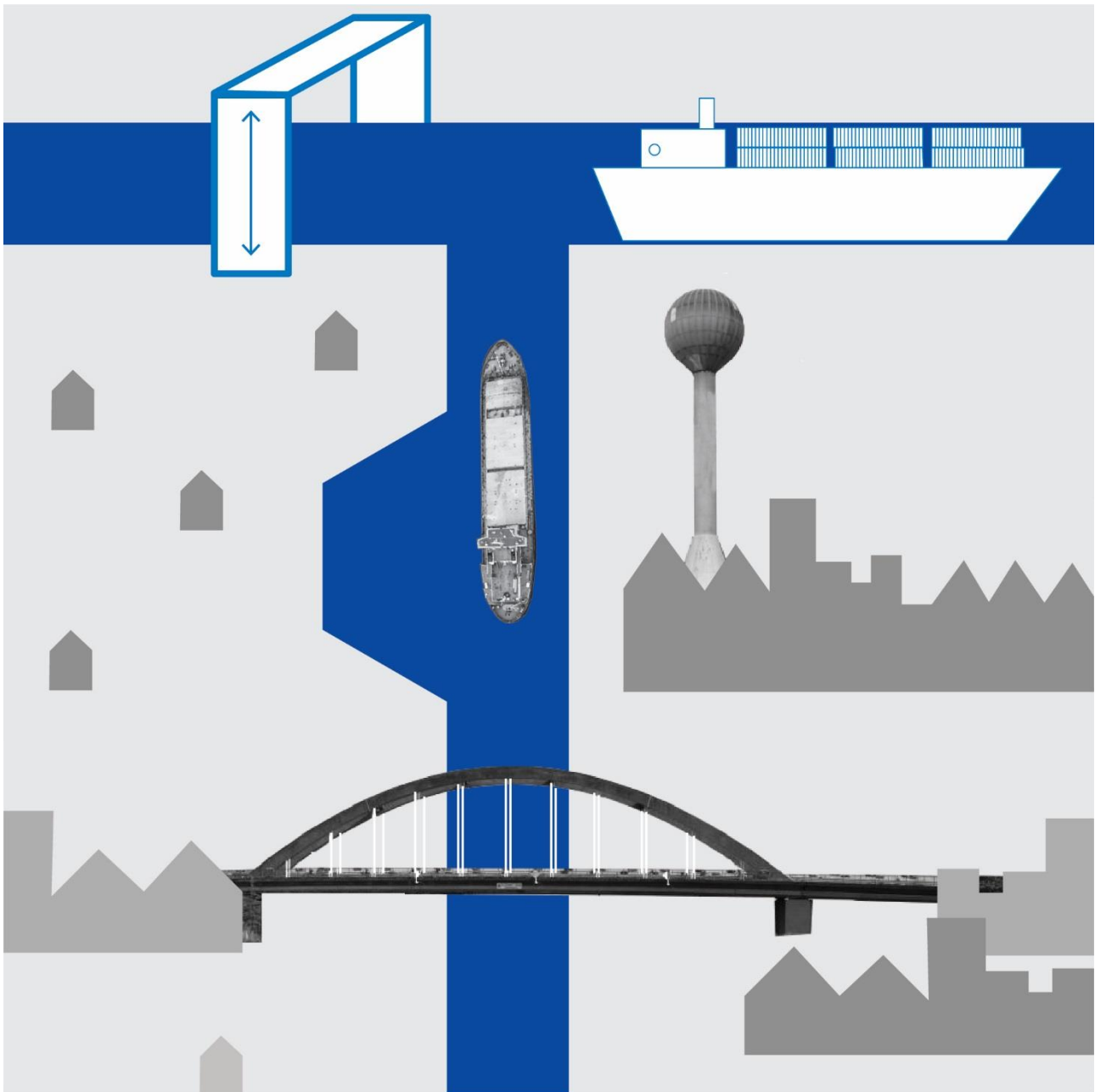
Voor de meer gedetailleerde beschrijving hoe elk onderzoeksaspect zal worden onderzocht, wordt verwezen naar [bijlage 1 'Fiches onderzoeksaspecten'](#) bij dit hoofddocument. Deze bijlage bevat per onderzoeksaspect een fiche waarin de focus van het onderzoek en de gehanteerde methodiek en het beoordelingskader worden besproken. Zoals eerder aangehaald bevat het ringtracé op strategisch niveau twee subvarianten. Daar waar de effectenbeoordeling tussen de subvarianten onderling beduidend verschillend is, worden beide subvarianten afzonderlijk beoordeeld. Minstens voor volgende onderzoeksaspecten wordt een onderscheid tussen beide subvarianten verwacht: OA4, OA6, OA10, OA11, OA22, OA23, OA25, OA26 en OA28.



Concept 1: KBK als vlotte en veilige vaarweg

Het project ambieert de realisatie van het kanaal Bossuit-Kortrijk als een vlotte en veilige vaarweg. Om dit mogelijk te maken worden bepaalde uitgangspunten rond breedte van de vaarweg, diepgang, doorvaarthoogte, bestaande en nieuwe sluisen en zwaaigelegenheden gehanteerd (zie hoofdstuk 4 'Projectbeschrijving' en bijlage 2). Het geïntegreerd onderzoek zal de impact van deze uitgangspunten onderzoeken en waar nodig terugvalposities afwegen.

Daarnaast wordt binnen dit concept ook een antwoord gezocht op de onderzoeksvraag of er behoefte is aan bijkomende zwaaigelegenheden en zo ja, waar deze kan worden gerealiseerd en hoe de behoefte zich verhoudt tot economische ontwikkelingen.





Volgende aspecten worden binnen dit concept in het geïntegreerd onderzoek onderzocht:

▪ **OA 1/ Analyse van de bereikbaarheid en kwaliteit van KBK als vaarweg voor beroepsvaart**

Dit onderzoeksaspect, uitgewerkt in de fiches omvat:

- Een analyse van KBK als vaarweg voor beroepsvaart
 - Een evaluatie van de bereikbaarheid (vlotheid) en kwaliteit (veiligheid en comfort) van KBK als vaarweg voor beroepsvaart na een opwaardering.
- Een analyse van het opwaarts segment Bossuit-La Flandre)
 - Een vertrekbasis conform de uitgangspunten (3,1m diepgang; min. 5,25m doorvaarthoogte; breedte IV-Va profiel) zoals geformuleerd in hoofdstuk 4 'Project';
 - Een evaluatie van de impact van afwijkingen op het vaarwegprofiel (vertrekbasis) op vlak van enerzijds veiligheid en comfort en anderzijds vlotheid (bereikbaarheid):
 - Impact van een smaller vaarwegprofiel;
 - Voor de impact van 3-laags containervaart verwijzen we naar het [thema toekomstmogelijkheden](#).
- Analyse van het afwaarts segment (La Flandre-Leie)
 - Vertrekbasis cf. uitgangspunten (3,5m diepgang; min. 5,25m doorvaarthoogte; breedte IV-Va profiel);
 - Impact van afwijkingen op het vaarwegprofiel (vertrekbasis) evalueren op vlak van 1/ veiligheid en comfort en 2/ vlotheid (bereikbaarheid):
 - Impact van een smaller vaarwegprofiel in de zone Kortrijk (impact op aansluiting Leie, bochtverbreding, interferentie met pleziervaart);
 - Impact van diepgang 3,5m in zone Zwevegem-La Flandre;
 - Voor een impact van 3-laags containervaart verwijzen we naar het [thema toekomstmogelijkheden](#).



Uitwerking OA
zie **fiche OA 1**

▪ **OA 2/ Analyse van de zwaaigelegenheden op het kanaal**

Dit onderzoeksaspect, uitgewerkt in de fiche omvat :

- Het beantwoorden van de vraag of er behoefte is aan bijkomende zwaaigelegenheden? Binnen welke tijdshorizon? Hoe situeren de mogelijke locatiealternatieven zich t.o.v. economische ontwikkelingen?
- Kwalitatieve evaluatie van de potentiële locaties met aandacht voor: ligging ten opzichte van huidige en toekomstige locaties voor watergebonden bedrijvigheid, grootteorde van ruimte inname per gebruikstype (natuur, fietsstructuur, ...), beschikbaarheid van de locatie, risico op hinder ten aanzien van de omgeving, globale raming van de investeringskost.



Uitwerking OA
zie **fiche OA 2**

Geografische werkingssfeer:

Het onderzoek naar de mogelijkheden en nodige ingrepen om het kanaal te ontwerpen als een vlotte en veilige vaarweg focust op het kanaal. Dit concept beschouwt met andere woorden het volledige traject tussen Bossuit en Kortrijk en het studiegebied blijft beperkt tot het kanaal en de onmiddellijke omgeving.

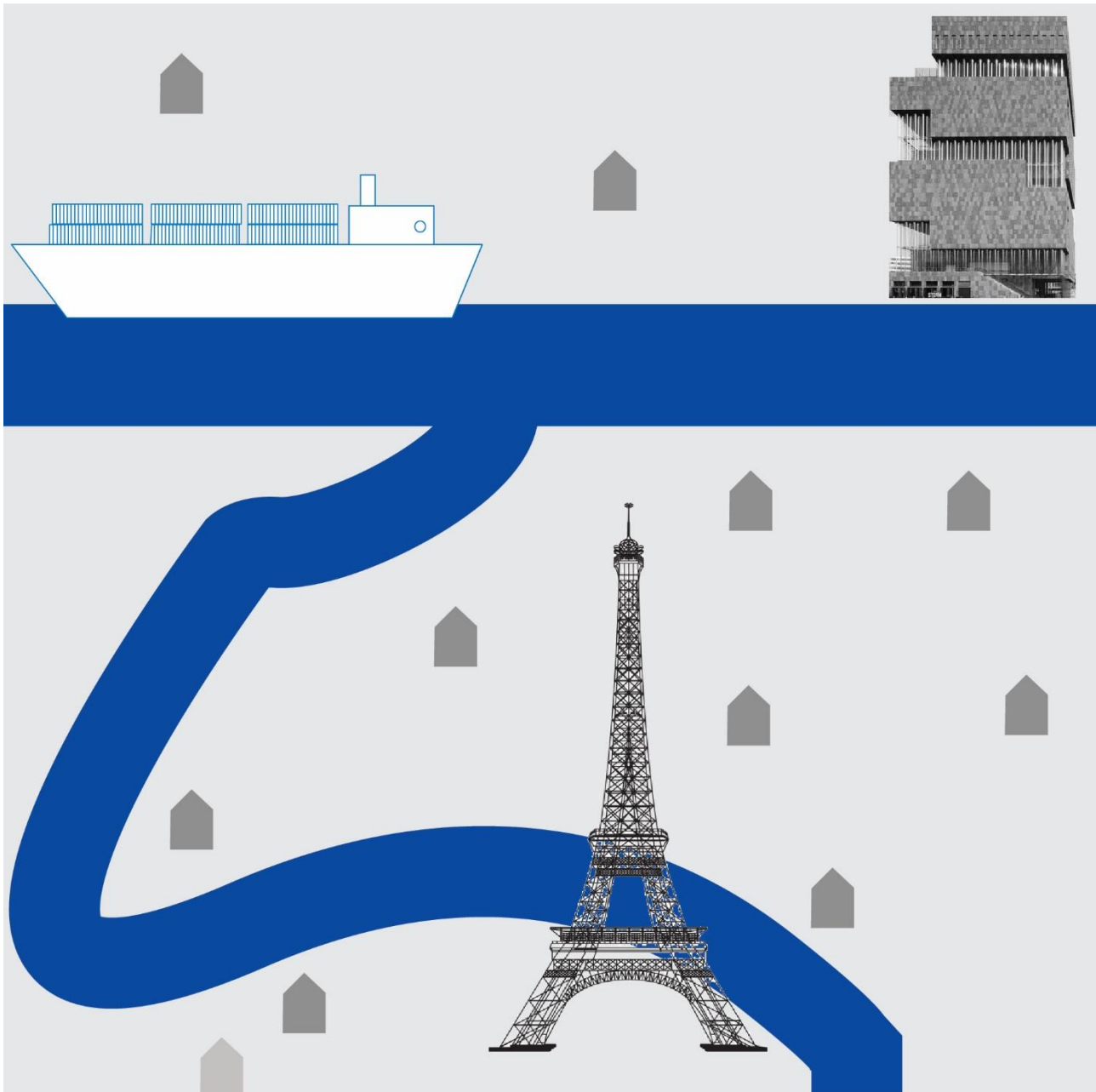
Bronnen voor dit concept:

- Nederlandse, Duitse en Franse richtlijnen met betrekking tot nautica
- Plannen mbt bestaande toestand zoals topografische opmeting, bathymetrie, ...
- Trafiekprognose (2016)
- Verkennende studie naar de toekomstmogelijkheden van het kanaal Bossuit-Kortrijk (Technum, 2012-2014)
- ...



Concept 2: KBK als volwaardig element in het Seine-Schelde netwerk

Het project heeft als doelstelling om het kanaal Bossuit-Kortrijk een rol te laten opnemen als volwaardig element binnen het Seine-Schelde netwerk. De opwaardering van het kanaal, dewelke leidt tot een hogere bereikbaarheid en een toename van vervoerde tonnages, komt hieraan tegemoet. De precieze effecten van de opwaardering op netwerkniveau zullen in het geïntegreerde onderzoek worden geanalyseerd. Daarnaast is binnen dit concept ook de relatie met de Leie een onderzoeksvraag. Concreet wordt een antwoord geboden op de vraag of een theoretisch splitsingspunt toepasbaar is ter hoogte van de aansluiting van het kanaal op de Leie en hoe interferentie tussen scheepvaart op het kanaal en de Leie zal vermeden worden.





Volgende aspecten worden binnen dit concept in het geïntegreerd onderzoek onderzocht:

▪ **OA 3/ Analyse van het effect van de opwaardering binnen het Seine-Schelde netwerk**

Dit onderzoeksaspect, uitgewerkt in de fiches omvat :

- Een beschrijving van het effect van de opwaardering binnen het Seine-Schelde netwerk en een hogere bereikbaarheid met KBK als:
 - 1/ extra verbinding op het internationale niveau,
 - 2/ oost-west verbinding op regionaal niveau en
 - 3/ as voor bedrijvenszones langs het kanaal.
- Toetsing van de verwachte trafieken
 - Op vlak van robuustheid: welke invloed hebben mogelijke wijzigingen in goederenstromen op de verwachte trafieken;
 - Aan de capaciteit van KBK (capaciteit sluizen).

Voor een antwoord op de vraag of huidige trends en toekomstige evoluties in scheepvaart (bvb. stadsdistributie, personenvervoer, Va+) worden gevrijwaard, verwijzen we naar het [thema toekomstmogelijkheden](#).



Uitwerking OA
zie **fiche OA 3**

▪ **OA 4/ Onderzoeken naar interactie met de Leie**

Dit onderzoeksaspect, uitgewerkt in de fiches omvat :

- Bevestiging dat de lengte aan wachtplaatsen op KBK voldoende is om interferentie met de Leie te vermijden;
- Evaluatie van de aansluitingstrechter o.b.v. vaarsimulaties en onderscheid tussen de 3 alternatieven.

Het onderzoeksaspect legt de focus op de aansluittrechter en het aantal wachtplaatsen dat op het kanaal moet worden voorzien om interferentie met de scheepvaarttrafiek op de Leie te vermijden. Daarnaast kan de locatie waar het kanaal aansluit op de Leie, en meer bepaald hoe deze locatie zich situeert ten opzichte van de doortocht van de Leie door Kortrijk, de mogelijkheden beïnvloeden om op de Leie wachtplaatsen te voorzien voor Vb-schepen. Ter hoogte van de doortocht Kortrijk heeft de Leie immers een enkelstrooksprofiel voor klasse Vb-schepen waardoor er voor deze schepen wachtplaatsen nodig zijn in de zone waar het kanaal aansluit op de Leie. Deze interferentie komt aan bod in het [thema toekomstmogelijkheden](#).



Uitwerking OA
zie **fiche OA 4**

Geografische werkingssfeer:

Het onderzoek binnen dit concept verloopt op verschillende schaalniveaus:

- De rol van het kanaal in het internationaal Seine-Scheldenetwerk;
- Het regionale netwerk voor beroepsvaart waarbinnen het kanaal een oost-west verbinding vormt;
- Het kanaal zelf, met focus op het afwaartse segment waar de meeste economische zones liggen en onderzoek gebeurt naar de aansluiting met de Leie.

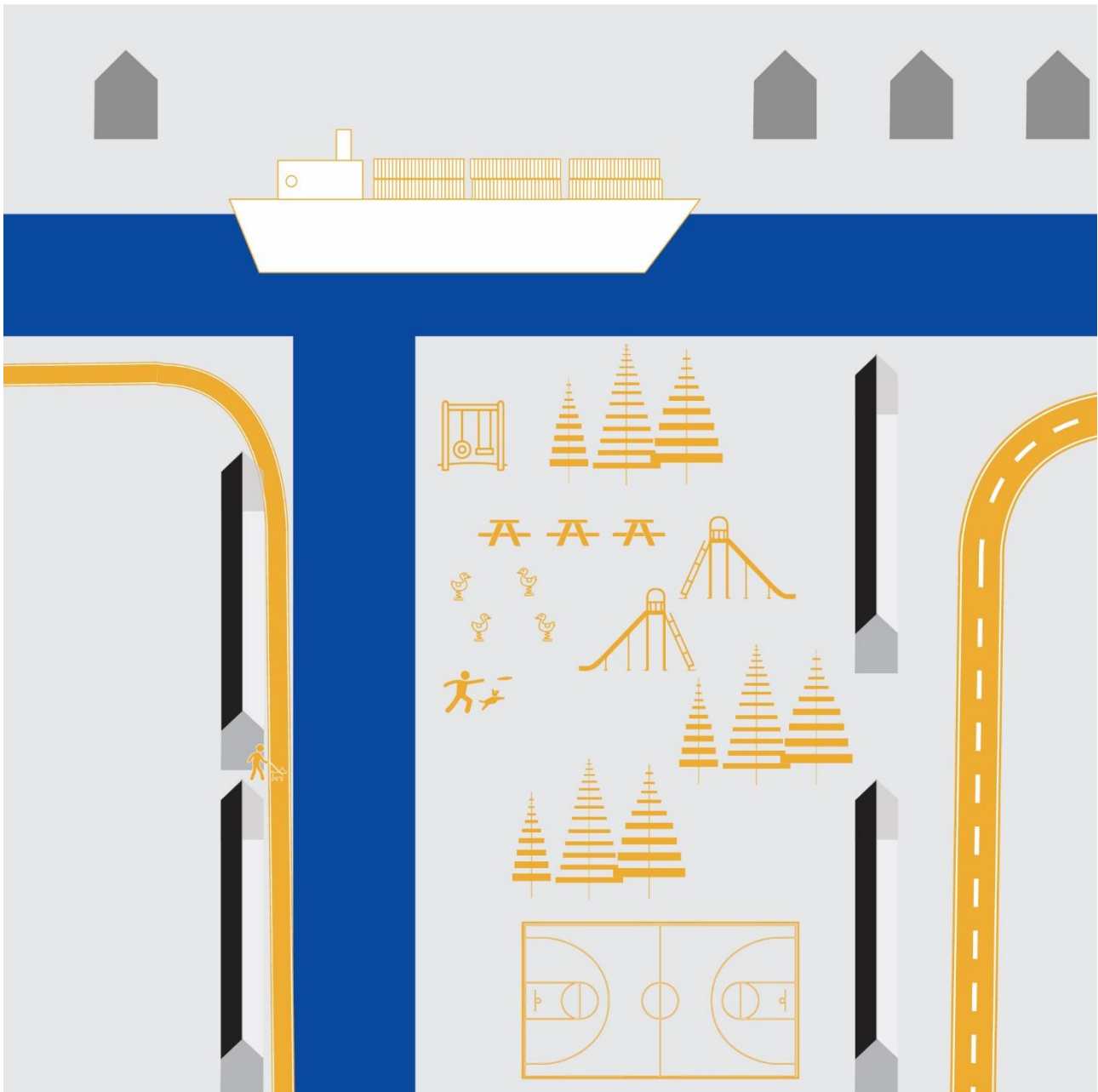
Bronnen voor dit concept:

- Nederlandse, Duitse en Franse richtlijnen met betrekking tot nautica
- Plannen mbt bestaande toestand zoals topografische opmeting, bathymetrie, ...
- Trafiekprognose (2016)
- Verkennende studie naar de toekomstmogelijkheden van het kanaal Bossuit-Kortrijk (Technum, 2012-2014)
- Studie Transport Bis
- ...



Concept 3: KBK als ruimtelijk structurerend element

Het project van de opwaardering van het kanaal grijpt in op de ruimtelijke context waarin het zich bevindt. Dit inzicht is geen nieuw gegeven. Bij de initiële aanleg veroorzaakte de nieuwe waterweg ook een grondige herschikking en reorganisatie van de omgeving: bruggen moesten worden aangelegd, nieuwe bebouwing entte zich op het kanaal, er ontstonden routes langs het water,... Net zoals historisch het geval was, zal de opwaardering opnieuw ruimtelijke structurerend zijn voor de omgeving. Voor dit concept is daarom de vraag of er een evenwicht mogelijk is tussen de ruimte voor de inpassing van het opgewaardeerde kanaal en het omliggende (stedelijk) weefsel. Bijkomende vraag is ook of deze inpassing een kwaliteitsvolle stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt. Met andere woorden: hoe structureert het opgewaardeerde kanaal de ruimte?





Volgende aspecten worden binnen dit concept in het geïntegreerd onderzoek onderzocht:

▪ **OA 5/ Wijziging leefkwaliteit (beleving en hinder) agv wijzigingen in scheepvaart**

Dit onderzoeksaspect, uitgewerkt in de fiches houdt de wijziging van de beleving en graad van hinder na realisatie van het project in, dit langs het hele kanaal en met bijzondere aandacht voor het onderscheid tussen de 3 alternatieven. Vraag hierbij is: hoe speelt de verschillende stedelijke context een rol op het vlak van aantal gehinderden, actuele belevingswaarde en mate van hinder? Aspecten voor het geïntegreerd onderzoek zijn:

- Beleving van en (geluids- en lucht-)hinder veroorzaakt door de gewijzigde scheepvaarttrafiek, ten gevolge van de sluis en de wachtplaatsen;
- Beleving van de waterpeildaling als gevolg van de nieuwe sluis.



Uitwerking OA
zie **fiche OA 5**

▪ **OA 6/ Ruimte-inname en wijziging van de stedelijke structuur**

Dit onderzoeksaspect, uitgewerkt in de fiches omvat :

- Een studie van de ruimte-inname en wijziging van de stedelijke structuur als gevolg van het project (vaarwegprofiel IV-Va + oeverafwerking):
 - In welke mate verschilt de ruimte-inname (kwantitatief en kwalitatief) bij elk tracé? Hierbij gaat de aandacht naar:
 - aantal percelen;
 - onbebouwde versus bebouwde percelen;
 - bestemming en ruimtegebruik (wonen, bedrijvigheid, groen- en parkgebied, natuur, ...);
 - soort bebouwing (wonen versus bedrijvigheid, ééngezins- versus meergezinswoningen, watergebonden versus overige bedrijvigheid, woonboten);
 - mate van flexibiliteit van de functie (minder of meer herlokalisierbar).
 - In welke mate wijzigt de stedelijke structuur door het project? Zijn er mogelijkheden tot mildering door nautische en/of ruimtelijke terugvalposities (smaller vaarwegprofiel, ruimere of smallere oeverafwerking/bepalen zone voor stedelijke herontwikkeling)?
- Voor het beantwoorden van de vraag: welke potenties of risico's creëert het project voor een kwaliteitsvolle stedelijke (her)ontwikkeling en het ontstaan van nieuwe ruimtelijke relaties: afwerking van stedelijke 'wanden', hoe omgaan met ruimtelijk geïsoleerde gehelen (eilanden), bundeling versus risico op barrièrewerking, relatie met De Venning, mogelijkheden voor bestaand kanaal, verwijzen we naar het [thema toekomstmogelijkheden](#).



Uitwerking OA
zie **fiche OA 6**

Geografische werkingssfeer:

Het onderzoek binnen dit concept gebeurt op twee schaalniveaus:

- Op niveau van het volledige kanaal wordt onderzocht hoe de opwaardering de omliggende ruimtelijke structuur beïnvloedt, dit zowel door een wijziging in de belevingswaarde als een wijziging in de ruimte-inname. Dit betekent dat de focus ligt op het kanaal en de omliggende functies zoals wonen, economie, recreatie, ... en hun onderlinge verbindingen.
- In het bijzonder voor het afwaartse segment, in de zone Kortrijk-Harelbeke-Kuurne, wordt voor de drie tracéalternatieven ingezoomd tot op het niveau van bouwblokken. Niet alleen het bestaande kanaal en haar omgeving wordt bestudeerd, maar ook het gebied tussen het bestaande kanaal en de R8 en omgeving rondom de R8.

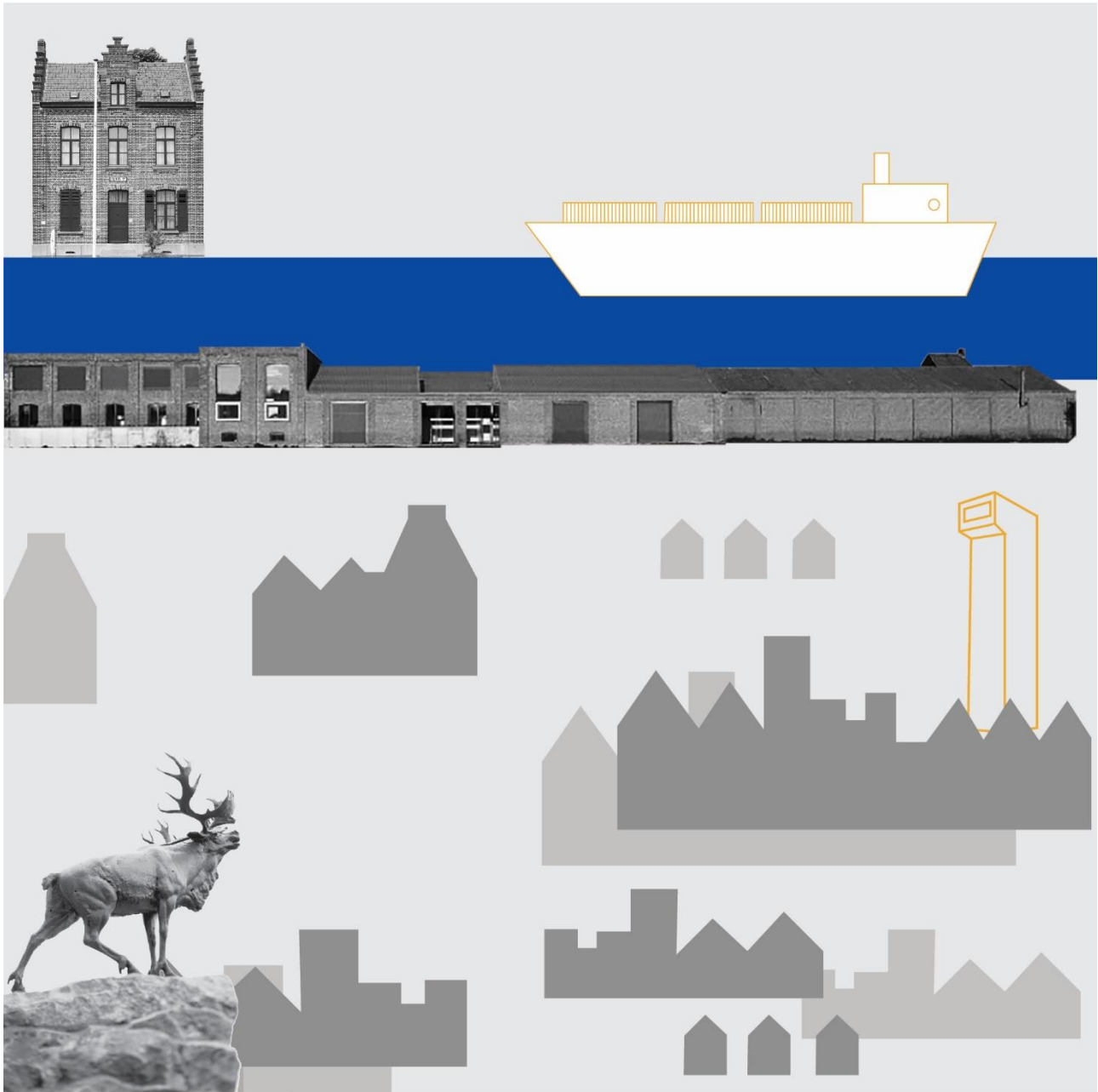
Bronnen voor dit concept

- Plannen mbt bestaande toestand zoals topografische opmeting, bathymetrie, ...
- Verkennende studie naar de toekomstmogelijkheden van het kanaal Bossuit-Kortrijk (Technum, 2012-2014)
- Inspraakmomenten met de bevolking in het kader van het project Kanaal Bossuit-Kortrijk (zie bijlage 3: 'Input en verwerking inspraakmomenten bevolking')
- Beschikbare geluidskaarten
- Beschikbare gegevens luchtkwaliteitsmeetnet VMM
- ...



Concept 4: KBK als kanaal in een historisch waardevolle context

Het kanaal Bossuit-Kortrijk is op zichzelf een historisch gegeven; hiervan getuigen de als monument beschermde sluisen in de zone Kortrijk. Daarnaast heeft de komst van het kanaal ook tot de oprichting van een aantal gebouwen, zoals het zwembad, de Stoopsfabriek, pakhuizen,... geleid, dewelke vandaag ook over een belangrijke erfgoedwaarde beschikken. Zowel het kanaal als zijn context bezitten dus een historische waarde die in het geïntegreerd onderzoek onder de loep wordt genomen.





Volgende aspecten worden binnen dit concept in het geïntegreerd onderzoek onderzocht:

▪ **OA 7/ Wijziging van de historische structuur en dynamiek**

Dit onderzoeksaspect, uitgewerkt in de fiches, omvat de wijziging van de historische structuur en dynamiek: welke invloed heeft de opwaardering op de historische structuur en in welke mate worden bestaande en potentiële kwaliteiten gerespecteerd, dan wel aangetast? Hierbij wordt de focus gelegd op het afwaartse deel en de mate waarin een onderscheid optreedt tussen de 3 tracés.



Uitwerking OA
zie **fiche OA 7**

▪ **OA 8/ Impact op archeologisch erfgoed**

Dit onderzoeksaspect, uitgewerkt in de fiches, omvat het risico op aantasting van het (gekende en ongekende) archeologisch erfgoed, zowel voor het gehele kanaal als voor de drie tracés.



Uitwerking OA
zie **fiche OA 8**

▪ **OA 9/ Impact op en potenties voor bouwkundig erfgoed**

Dit onderzoeksaspect, uitgewerkt in de fiches, richt zich op het afwaartse segment.

- In welke mate is er sprake van inname en/of aantasting van onroerend erfgoed en/of de erfgoedcontext?
 - Onderscheid tussen de verschillende tracés op het vlak van aantal en erfgoedwaarde van het aangetaste of ingenomen erfgoed, door rechtstreekse inname of wijziging van de context;
 - Impact van de waterpeildaling op het historische (nautische) erfgoed en de context;
 - Impact van wachtende schepen op (de beleving van) het historische erfgoed en zijn context;
 - Zijn er mogelijkheden tot mildering, bijvoorbeeld door een nautische terugvalpositie, mogelijkheden tot verplaatsen van het erfgoed?
- Voor een onderzoek naar de potenties die het project creëert voor het opwaarderen van het bestaande onroerend erfgoed en/of de erfgoedcontext (met aandacht voor het onderscheid tussen de drie tracés) verwijzen we naar het [thema toekomstmogelijkheden](#).



Uitwerking OA
zie **fiche OA 9**

Geografische werkingssfeer:

Het kanaal, in het bijzonder het afwaartse segment, maakt deel uit van een historisch waardevolle context. Het onderzoek spitst zich toe op het afwaartse segment en meer bepaald de historische ontwikkeling en structuren langs en nabij het kanaal. Behalve de aanwezige historische assen zoals het kanaal, de Gentse Steenweg, ... gaat ook aandacht naar de dichtheid waarmee historische panden nog aanwezig zijn in het gebied (gebied grofweg omgeven door het bestaand kanaal en de R8).

Bronnen voor dit concept

- Centraal Archeologische Inventaris (CAI)
- Beschermingsbesluiten
- Inventaris Onroerend Erfgoed
- Verkennende studie naar de toekomstmogelijkheden van het kanaal Bossuit-Kortrijk (Technum, 2012-2014)
- ...



Concept 5: KBK als element in de ecologische en landschappelijke structuur

Het kanaal Bossuit-Kortrijk bevindt zich in een omgeving die gekenmerkt wordt door een aantal opmerkelijke ecologische en landschappelijke structuren, denk aan het Kanaalbos, het Lettenhofpark, de Oude Leie-arm, het groengebied De Venning, de nabijheid van de Gavers, maar evengoed ook de vaarttaluds zelf vormen een ecologische structuur.

Voor dit concept zijn de onderzoeksvragen waar en hoe de opwaardering van het kanaal interfereert met de ecologische en landschappelijke structuur, en hoe de rol van het kanaal binnen deze structuur kan versterkt worden. Hierbij wordt ook de behoefte/nood aan bos- en natuurcompensatie gekwantificeerd (grootteorde) en wordt nagegaan wat de mogelijkheden zijn voor natuur- en boscompensatie.





Volgende aspecten worden binnen dit concept in het geïntegreerd onderzoek onderzocht:

▪ **OA 10/ Impact op en inpassing in de ecologische en landschappelijke structuur en relaties (corridorfunctie, versnippering en barrièrewerking)**

Dit onderzoeksaspect, uitgewerkt in de fiches, omvat:

- De impact van de opwaardering op de huidige corridorfunctie van het kanaal in de ecologische en landschappelijke structuur (impact op bermen). Hierbij gaat ook aandacht naar de impact op de landbouwstructuur;
- In welke mate kan het opgewaardeerde kanaal een rol spelen in het ecologische en landschappelijke netwerk (incl landbouw): potenties tot het ontwikkelen van het kanaal als corridor tussen de Leie en het Kanaalbos (onderscheid tussen de verschillende tracés op het vlak van mogelijkheden voor het ontwikkelen van kwaliteitsvolle (groene) oevers en bermen).

Voor een antwoord op de vraag of er ook mogelijkheden tot opwaarderen van de ecologische potenties bestaan door het opwaarderen van het kanaal verwijzen we naar het [thema toekomstmogelijkheden](#).



Uitwerking OA
zie **fiche OA**
10

▪ **OA 11/ Ecotoopinname en -creatie**

Dit onderzoeksaspect, uitgewerkt in de fiches, omvat de ruimte-inname van ecologisch waardevol gebied en/of gebied met ecologische en landschappelijke potenties (met name Oude Leie-arm, De Venning, het Kanaalbos, waardevolle oevers), zowel voor het gehele kanaal als wat betreft het onderscheid tussen de drie tracéalternatieven:

- In welke mate betekent de inname een hypotheek op de gewenste ecologische en landschappelijke ontwikkeling?
- Welke zijn de mogelijkheden van ecotoopcreatie?
- Welke zijn de mogelijkheden voor natuur- en boscompensatie?



Uitwerking OA
zie **fiche OA**
11

▪ **OA 12/ Risico op verstoring van fauna**

Dit onderzoeksaspect, uitgewerkt in de fiches, omvat het risico op verstoring van fauna door gewijzigde scheepvaarttrafiek (bv. paaiplaatsen).



Uitwerking OA
zie **fiche OA**
12

▪ **OA 13/ Impact van wijzigingen in de waterhuishouding (kwantiteit en kwaliteit)**

Dit onderzoeksaspect, uitgewerkt in de fiches, omvat de mate waarin de opwaardering van het kanaal een impact heeft op de waterhuishouding van het kanaal (oppervlakte- en grondwater, waterkwaliteit en -kwantiteit) en dit de huidige en toekomstige ecologische en landschappelijke waarden (bv. oevers, Vaarttaluds) beïnvloedt.



Uitwerking OA
zie **fiche OA**
13

**Geografische werkingssfeer:**

Het onderzoek binnen dit concept gebeurt op verschillende schaalniveaus:

- Het regionaal ecologisch- en landschappelijk netwerk op macroniveau (bvb kanaal als corridor in de regionale natuurlijke structuur, Vaarttaluds als waardevol gebied binnen de regionale natuurlijke structuur);
- Het volledige kanaal en hoe dit in relatie staat tot nabijgelegen waardevolle gebieden (bvb relatie kanaal – Kanaalbos – De Gavers) op mesoniveau;
- Het microniveau waarbij bijvoorbeeld een grootteorde van ecotoopinname wordt begroot.

Bronnen voor dit concept:

- Geopunt (Biologische waarderingskaart versie 2, Natura 2000 habitatkaart, VEN-gebieden, Habitatrichtlijngebieden, vogelrichtlijngebieden, Ramsargebieden, erkende en Vlaamse natuurreservaten)
- Inventarisatie kanaalbermen 2017-2018
- Beschikbare inventarisaties via openbaar raadpleegbare databanken, zoals waarnemingen.be
- Eventueel aanvullende beschikbare inventarisaties via natuurverenigingen
- ...



Concept 6: KBK als element in het economisch netwerk

Het kanaal Bossuit-Kortrijk is in het verleden vanuit economische motieven tot stand gekomen als privéproject voor het transporteren van steenkool vanuit het zuiden van België richting Vlaanderen. Die rol als element in een economisch (scheepvaart)netwerk speelt het kanaal vandaag nog steeds. De opwaardering van het kanaal biedt kansen om die rol nog verder te versterken. Voor dit concept is de eerste onderzoeksvraag waar en hoe de opwaardering van het kanaal zones met een bedrijvigheidskarakter kan activeren richting watergebonden bedrijvigheid. Daarbij hoort de vraag hoe dit interfereert met de omgeving en of er mogelijkheden zijn tot het intensifiëren van bestaande watergebonden bedrijvigheid en het heroriënteren van bestaande niet-watergebonden bedrijvigheid. Deze onderzoeksvraag bekijkt ook of er mogelijkheden zijn tot het ontwikkelen van nieuwe watergebonden bedrijvigheid en overslag (onder de vorm van een regionaal overslagcentrum). Voor dit laatste worden specifieke zones met karakter bedrijvigheid onder de loep genomen.

Tenslotte wordt ook onderzocht hoe de bestaande en toekomstige (watergebonden) bedrijvigheid vlot en veilig kan ontsluiten. De relatie met het kanaal zelf en interne lokale relaties worden onderzocht, en ook de relatie van en naar het hogere wegennet.





Volgende aspecten worden binnen dit concept in het geïntegreerd onderzoek onderzocht:

▪ **OA 14/ Gewijzigde bereikbaarheid voor economische functies**

Dit onderzoeksaspect, uitgewerkt in de fiches, bevat de vraag: wat is het effect van het project op de bereikbaarheid van economische functies langs en in de omgeving van het kanaal?

- Gewijzigde bereikbaarheid voor economische functies via Leie en Boven-Schelde en mate waarin KBK kan zorgen voor een regionale versterking en verdere samenwerking op streekniveau;
- Gewijzigde bereikbaarheid voor economische functies via de weg op bovenlokaal niveau (onderscheidend effect voor ringtracé).



Uitwerking OA
zie **fiche OA**
14

▪ **OA 15/ Ontwikkelingsmogelijkheden voor economische functies**

Dit onderzoeksaspect, uitgewerkt in de fiches, omvat de vraag: wat is het effect van het project op de ontwikkelingsmogelijkheden voor economische functies langs en in de omgeving van het kanaal en in welke mate zijn de 3 alternatieven onderscheidend?

- Inname van bestaande economische functies (onderscheidend voor de drie tracés) en mogelijkheden voor herlokalisatie van deze functies
- Onderzoek van zoekzones voor economische activiteiten naar mogelijkheden voor nieuwe watergebonden bedrijvigheid en intensifiëren van bestaande watergebonden activiteiten, mogelijkheden voor heroriënteren van bestaande niet-watergebonden bedrijvigheid en mogelijkheden voor overslagfuncties aan de hand van:
 - Typologie van de zoekzone, naar ruimtelijke context en ontsluitingsmogelijkheden: zijn er mogelijkheden voor stedelijke distributie of economische clustervorming, zijn er optimalisatiemogelijkheden voor de ontsluiting over de weg?
 - Typologie van de zoekzone, naar mogelijke hinder voor omgeving (omwonenden en fauna) rechtstreeks of onrechtstreeks (bv. via ontsluiting door woonstraten of ligging nabij fietsroutes);
 - Typologie van de zoekzone naar bebouwingsmogelijkheden (onbebouwd perceel? Leegstaande bedrijvigheid? Grootte van de zoekzone?).
- Hoe kan de onderlinge connectie (lokale verbindingen) tussen economische functies de mogelijkheden tot samenwerking tussen bedrijven (economische clustervorming) verhogen?
- Hoe staan deze mogelijkheden in relatie tot de behoefte aan watergebonden bedrijvigheid in de regio (Zuid-West-Vlaanderen, cf. studie Transport Bis)?



Uitwerking OA
zie **fiche OA**
15

Geografische werkingssfeer:

Het onderzoek binnen dit concept gebeurt op verschillende schaalniveaus:

- De gewijzigde bereikbaarheid van economische gebieden bovenlokaal (internationaal en regionaal);
- De gewijzigde bereikbaarheid en onderlinge connectie van economische gebieden gelegen aan of nabij het kanaal;
- De gewijzigde potenties van de zones met karakter bedrijvigheid gelegen aan het kanaal.

Bronnen voor dit concept

- Studie Transport Bis
- Plannen mbt bestaande toestand zoals topografische opmeting, bathymetrie, ...
- Trafiekprognose (2016)
- Verkennende studie naar de toekomstmogelijkheden van het kanaal Bossuit-Kortrijk (Technum, 2012-2014)
- ...



Concept 7: KBK als onderdeel van het oppervlaktewaterennetwerk

Het project beoogt een betere verbinding voor schepen tussen de Leie en de Boven-Schelde en grijpt zowel door de wijziging in scheepvaarttrafiek, het realiseren van een nieuwe sluis als de ingrepen aan het vaarwegprofiel in op de kenmerken van het kanaal Bossuit-Kortrijk (waterbalans, waterkwaliteit), de afwatering van omliggende zones (kruisen van waterlopen) en het watergebruik in het studiegebied (captatiepunt voor drinkwaterproductie). Ook de waterbalans wordt zowel op het niveau van het ruimere oppervlaktewaterennetwerk (Leie-Schelde) als binnen het traject van het kanaal Bossuit-Kortrijk zelf beschouwd.





Volgende aspecten worden binnen dit concept in het geïntegreerd onderzoek onderzocht:

▪ **OA 16/ Impact op de waterbalans**

Dit onderzoeksaspect, uitgewerkt in de fiches, omvat de vragen:

- Welke impact heeft de opwaardering van het kanaal op de waterbalans, zowel op niveau van het kanaal Bossuit-Kortrijk als binnen het Leie- en Scheldebekken?
 - Welke wijzigingen in pompdebieten en inname vanuit de Boven-Schelde en/of Leie treden op (als gevolg van de gewijzigde scheepvaarttrafiek en de nieuwe sluis)? En heeft dit een invloed op bestaande en toekomstige watergebruikers (bv. drinkwaterproductiecentrum De Gavers)?
- Heeft de opwaardering van het kanaal een invloed op de afwatering van omliggende gebieden (bv. sifons) en zo ja, welke zijn mogelijke oplossingen?

Voor een antwoord op de vraag of het kanaal een rol kan spelen in de oppervlaktewaterbalans van het Leie- en/of Scheldebekken en zo ja, welke de mogelijkheden zijn, verwijzen we naar het [thema toekomstmogelijkheden](#).



Uitwerking OA
zie **fiche OA**
16

▪ **OA 17/ Impact op de waterkwaliteit**

Dit onderzoeksaspect, uitgewerkt in de fiches, omvat de mate waarin een wijziging in de waterbalans (debiet en innamepunt) de waterkwaliteit beïnvloedt en of dit een invloed heeft op bestaande en toekomstige watergebruikers (bv. drinkwaterproductiecentrum De Gavers).



Uitwerking OA
zie **fiche OA**
17

Geografische werkingssfeer:

Het onderzoek spitst zich toe op het kanaal en gaat na welke de impact is op de waterbalans en de waterkwaliteit. Daarnaast wordt onderzocht welke rol het kanaal kan opnemen in de waterbalans op niveau van het Leie- en Scheldenetwerk.

Bronnen voor dit concept

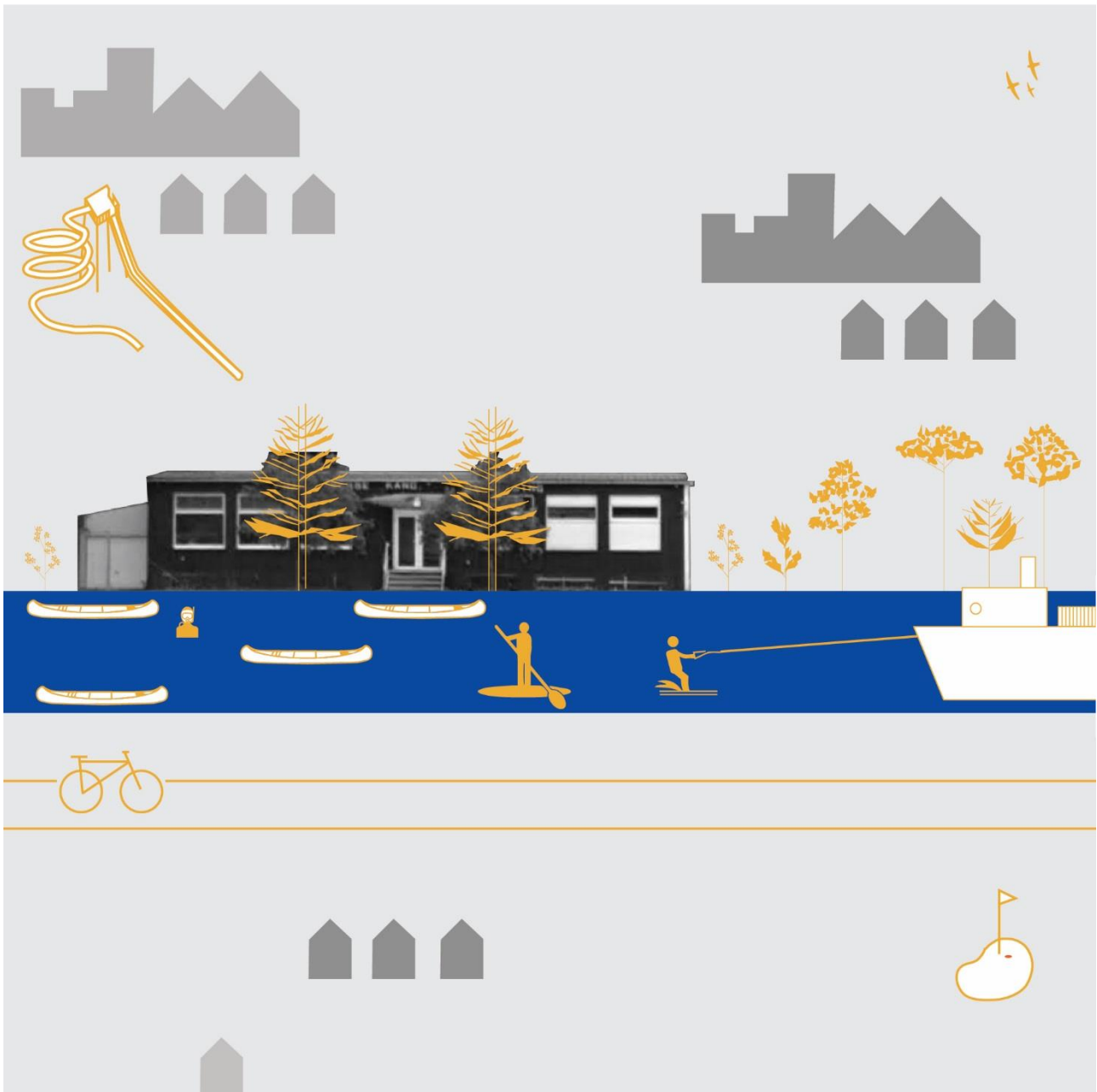
- Verkennende studie naar de toekomstmogelijkheden van het kanaal Bossuit-Kortrijk (Technum, 2012-2014)
- Databank waterkwaliteit VMM
- Plannen mbt bestaande toestand zoals topografische opmeting, bathymetrie, ...
- Trafiekprognose (2016)
- ...



Concept 8: KBK als drager van recreatie

Het kanaal is drager van recreatie, zowel op als nabij het kanaal. Op het water bevinden zich verschillende watersportclubs (kajak, kano,...) en het kanaal wordt gebruikt voor recreatieve vaart. Langs het kanaal bevinden zich recreatieve fietsroutes. We onderzoeken binnen dit concept waar en hoe de opwaardering een impact heeft op de bestaande recreatie en of er ook potenties voor nieuwe recreatieve activiteiten worden gegenereerd.

De belevingswaarde voor recreatieve activiteiten wordt binnen dit concept niet besproken, het gaat hierbij vooral om de veiligheid en het comfort voor de recreatie. Belevingswaarde wordt onderzocht in het concept KBK als ruimtelijk structurerend element.





Volgende aspecten worden binnen dit concept in het geïntegreerd onderzoek onderzocht:

▪ **OA 18/ Impact op pleziervaart**

Dit onderzoeksaspect, uitgewerkt in de fiches, zoomt in op de impact van het project op pleziervaart. Het betreft concreet:

- De veiligheid en comfort van pleziervaart bij gewijzigde scheepvaarttrafiek en aangepaste vaarwegdimensies, zowel voor het gehele kanaal als het onderscheid tussen de drie tracéalternatieven (onderscheid rechtdoor versus overige tracés);
- Wat zijn de mogelijkheden voor de pleziervaart in het geval van onverenigbaarheid met de economische trafieken (onderscheidend bij de drie tracés): rerouting, groepering en tijdslots.

Voor een antwoord op de vraag of het project ook potenties genereert voor nieuwe recreatieve activiteiten verwijzen we naar het [thema toekomstmogelijkheden](#).



Uitwerking OA
zie **fiche OA**
18

▪ **OA 19/ Impact op waterrecreatie**

Dit onderzoeksaspect, uitgewerkt in de fiches, zoomt in op de impact van het project op bestaande recreatieve activiteiten (zwemmen, kajak, kano, ...) . Het betreft concreet:

- Veiligheid en comfort van recreatie bij gewijzigde scheepvaarttrafiek en aangepaste vaarwegdimensies: verenigbaarheid van de activiteit met verwachte drukte op het kanaal (tijdsaspect: vanaf welke trafieken is er sprake van onverenigbaarheid?)
- Reorganisatie en herlokalisatiemogelijkheden voor activiteiten op het kanaal die niet (meer) verenigbaar zijn met de trafieken, rekening houdend met de behoefte van deze activiteiten.

Voor een antwoord op de vraag of het project ook potenties genereert voor nieuwe recreatieve activiteiten verwijzen we naar het [thema toekomstmogelijkheden](#).



Uitwerking OA
zie **fiche OA**
19

Binnen dit concept worden de recreatieve fietsverbindingen niet onderzocht, deze worden behandeld in het [thema 'Mobiliteit'](#).

Geografische werkingssfeer:

Het onderzoek spitst zich toe op het kanaal en gaat na welke de toekomstige mogelijkheden zijn voor pleziervaart en waterrecreatie. Daarnaast wordt ingezoomd op de specifieke bestaande recreatieve verenigingen.

Bronnen voor dit concept

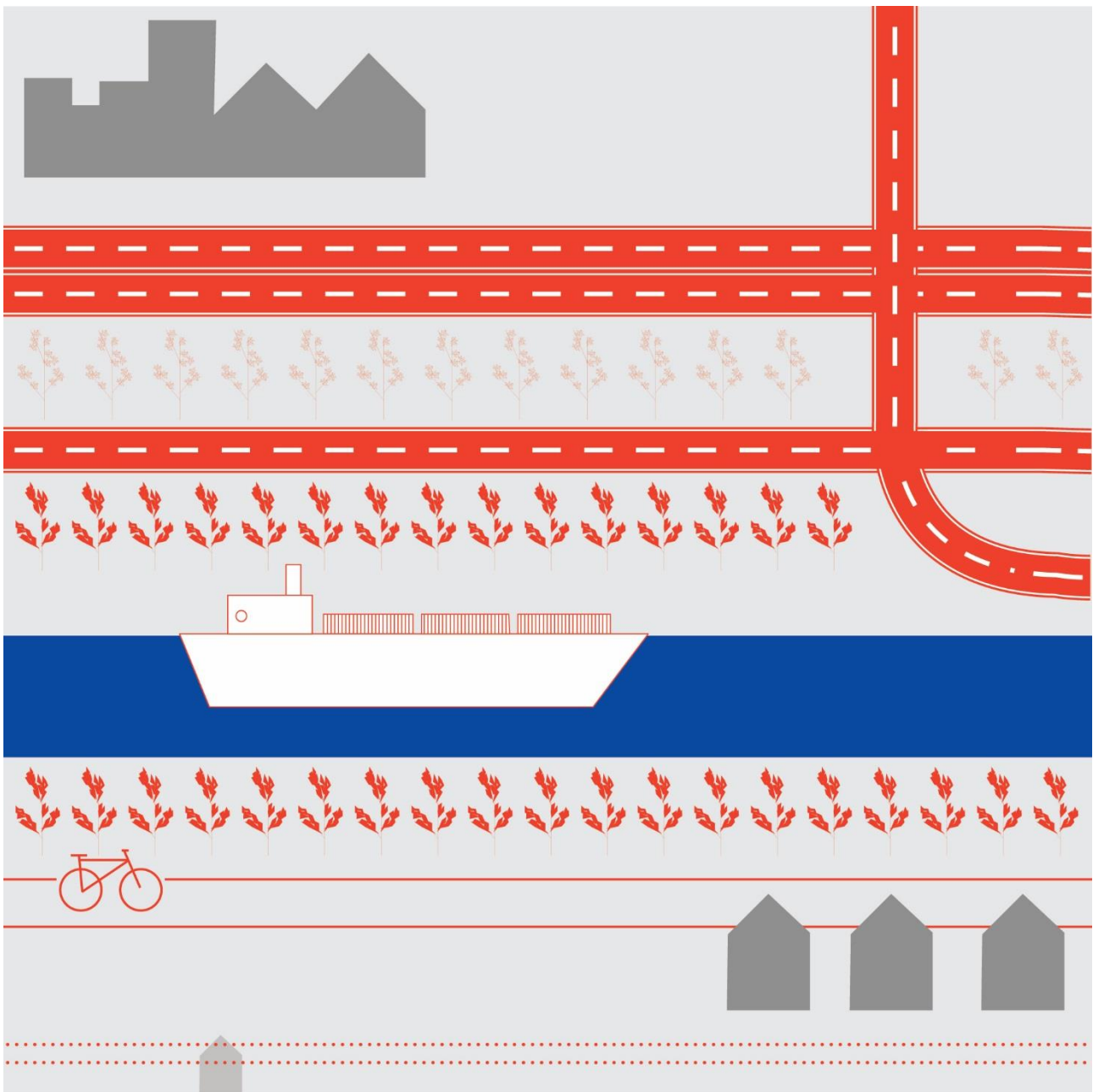
- Trafiekprognose (2016)
- Verkennende studie naar de toekomstmogelijkheden van het kanaal Bossuit-Kortrijk (Technum, 2012-2014)
- Input van recreatieve verenigingen via klankborgroep
- ...



Concept 9: KBK als onderdeel van een multimodaal verkeerssysteem

Het kanaal Bossuit-Kortrijk, zelf een waterweg, maakt deel uit van een groter, multimodaal verkeerssysteem dat wordt gekenmerkt door fietsinfrastructuur, spoorwegen, routes voor gemotoriseerd verkeer en specifiek ook de R8 (ring rond Kortrijk). De belangrijkste aandachtspunten binnen dit concept zijn de rol van het kanaal binnen de fietsstructuur en de relatie van het project met de R8. Daarnaast wordt op strategisch niveau ook onderzocht welke impact het project heeft op de verbindingen tussen Kortrijk, Harelbeke en Kuurne en tussen Kortrijk en Stagesem. Het realiseren van vlotte en veilige onderlinge verbindingen is immers een belangrijk aandachtspunt.

Meer lokale mobiliteitseffecten worden op strategisch niveau niet onderzocht, er wordt hierbij van uitgegaan dat de bereikbaarheid van alle betrokken percelen gegarandeerd wordt. Dit laatste is een aandachtspunt eens de strategische hoofdvragen zijn beantwoord. Ook effecten op de mobiliteit tijdens de aanlegfase worden binnen dit thema niet onderzocht, dit wordt behandeld in het thema 'Uitvoerbaarheid' (zie verder).





Volgende aspecten worden binnen dit concept in het geïntegreerd onderzoek onderzocht:

▪ **OA 20/ Bereikbaarheid en veiligheid voor fietsers**

Dit onderzoeksaspect, uitgewerkt in de fiches omvat de toekomstige rol van KBK binnen de fietsstructuur.

- Kan een vlotte en veilige fietsroute parallel aan het kanaal worden gerealiseerd? En worden zo omliggende en kruisende fietsroutes alsook de recreatieve en functionele activiteiten vlot (met aandacht voor een omrijfactor) en veilig onderling verbonden?
- Waar zijn bestaande en nieuwe knelpunten als gevolg van de opwaardering? Welke zijn mogelijke oplossingen?
- Hoe onderscheiden de 3 alternatieven zich? In welke mate is een vlotte en veilige fietsverbinding langs het kanaal mogelijk in het recht-doortracé? Welke zijn mogelijke oplossingen?

Voor onderzoek naar de potenties die de opwaardering kan bieden om de connectie te maken tussen de fietsroute langs de Leie en geplande fietsroutes zoals de fietsroute langs de spoorweg verwijzen we naar [het thema 'Toekomstmogelijkheden'](#).



Uitwerking OA
zie **fiche OA**
20

▪ **OA 21/ Bereikbaarheid en kwaliteit van het wegennet voor gemotoriseerd verkeer**

Dit onderzoeksaspect, uitgewerkt in de fiches, bekijkt de relatie van de opwaardering tot de R8:

- In welke mate interfereert het project met de R8 en welke aanpassingen aan de R8 dringen zich daardoor op? Hoe onderscheiden de drie tracés zich op dit vlak?
- In welke mate wijzigt de bereikbaarheid voor omliggende gebieden naar de R8 en hoe onderscheiden de 3 alternatieven zich:
 - welke toegangswegen (bruggen) worden voorzien?
 - aantal, ligging, gebruik van de aansluitingspunten.
- Leidt een wijziging in de bereikbaarheid naar en vanaf de R8 tot een wijziging in het gebruik van het onderliggend wegennet en de R8 en zo ja, waar leidt dit tot knelpunten op vlak van doorstroming of waar resulteert dit in wegwerken van bestaande knelpunten (op basis van verkeersmodellering)? Hoe onderscheiden de 3 alternatieven zich?

De onderzoeksaspect bestudeert daarnaast de verbinding Kortrijk-Harelbeke-Kuurne alsook de verbinding Kortrijk-Stasegem:

- In welke mate wijzigt het aantal en de kwaliteit van de relaties tussen Kortrijk-Harelbeke-Kuurne en tussen Kortrijk-Stasegem? Hoe onderscheiden de 3 alternatieven zich?



Uitwerking OA
zie **fiche OA**
21

▪ **OA 22/ Wijziging in leefkwaliteit (beleving en hinder) agv wijzigingen in gemotoriseerd verkeer**

Dit onderzoeksaspect, uitgewerkt in de fiches, bekijkt in welke mate een gewijzigde bereikbaarheid (gewijzigde verkeersintensiteiten en/of gewijzigde ontsluiting (route)) tot impact (positief / negatief) op vlak van leefbaarheid leidt. Hoe onderscheiden de 3 alternatieven zich?



Uitwerking OA
zie **fiche OA**
22

Geografische werkingsfeer:

Wat betreft het fietsnetwerk spitst het onderzoek zich toe op het kanaal en de parallelle en dwarse fietsstructuren (functioneel en recreatief). Op vlak van gemotoriseerd verkeer gebeurt het onderzoek op twee schaalniveaus:

- De gewijzigde bereikbaarheid en onderlinge relaties tussen Kortrijk-Harelbeke-Kuurne en Kortrijk-Stasegem en hun ontsluiting naar de R8;
- De specifieke aansluitingspunten van het onderliggend wegennet met de R8.



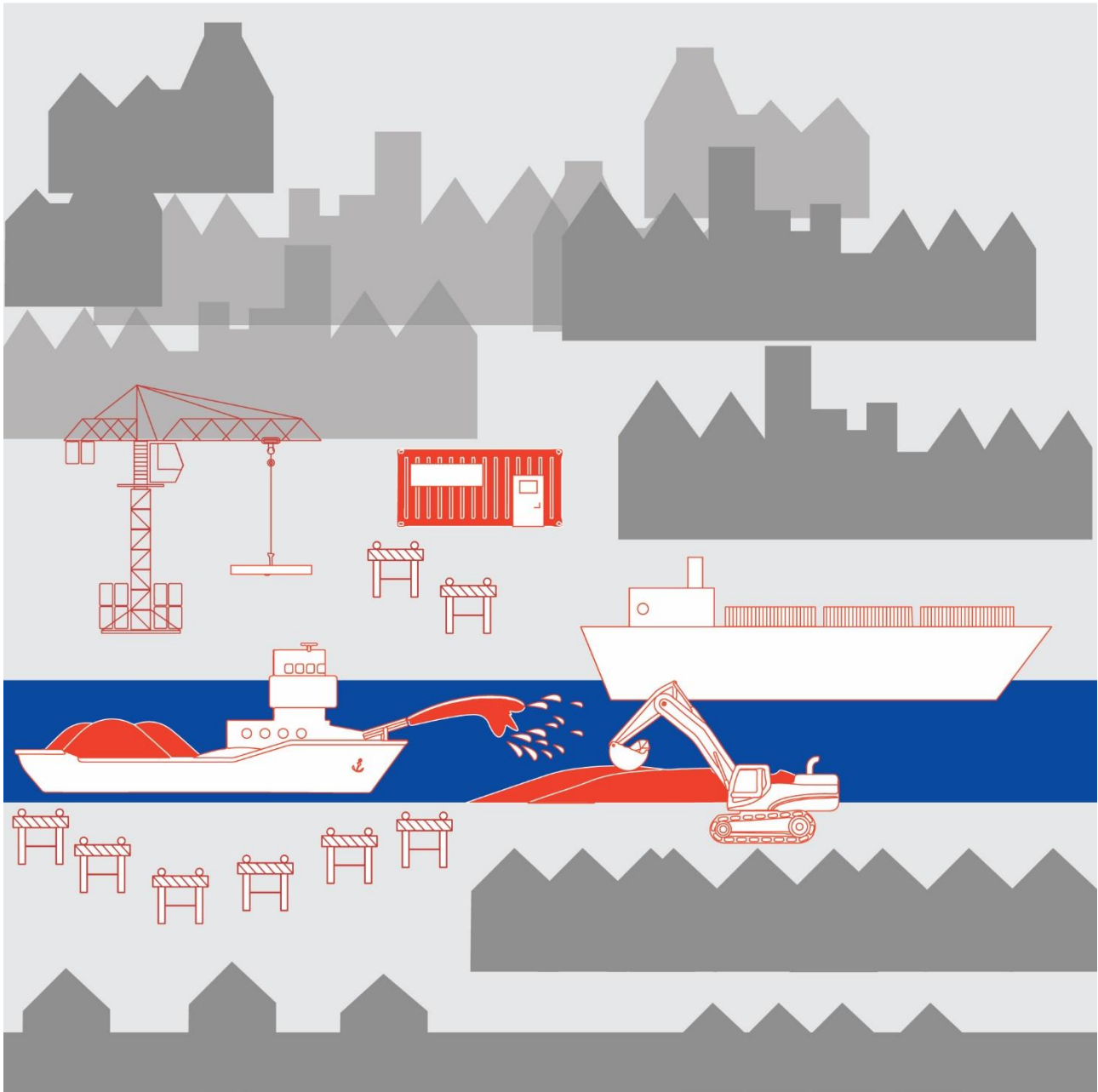
Bronnen voor dit concept

- Fietsroutenetwerken (functionele en recreatieve routes). De fietsbereikbaarheid en veiligheid voor fietsers wordt kwalitatief onderzocht (geen tellingen op strategisch niveau)
- Voor de relatie met de R8 en de gewijzigde verkeersdoorstroming (gemotoriseerd verkeer) wordt gebruik gemaakt van verkeersmodellering in het Stadsmodel van Kortrijk. Ook het westelijk deel van Harelbeke en het zuidwestelijk deel van Kuurne zijn opgenomen in dit Stadsmodel
- Plannen mbt bestaande toestand zoals topografische opmeting, bathymetrie, ...
- Verkennende studie naar de toekomstmogelijkheden van het kanaal Bossuit-Kortrijk (Technum, 2012-2014)
- ...



Concept 10: KBK als uitvoerbaar project

De opwaardering van het kanaal kan enkel tot stand komen indien het project ook daadwerkelijk uitvoerbaar is. Dit betekent: het project moet rekening houden met bouwriscico's (Welke zijn deze? Zijn ze vermijdbaar of beheersbaar?) en met hinder tijdens de aanleg (Welke zijn de belangrijkste hinderaspecten? Zijn ze vermijdbaar of beheersbaar?). Daarnaast is een belangrijke onderzoeksvraag in welke mate het project van de opwaardering afhankelijk is van overige projecten of processen (zoals de herinrichting van de R8, de fietsroute Kortrijk-Harelbeke,...)





Volgende aspecten worden binnen dit concept in het geïntegreerd onderzoek onderzocht:

▪ **OA 23/ Bouwrisico's en hinderaspecten**

Dit onderzoeksaspect, uitgewerkt in de fiches, bekijkt welke de belangrijkste bouwrisico's en hinderaspecten zijn tijdens de aanlegfase, in welke mate de impact te beperken is en in welke mate de effecten tussen de 3 alternatieven onderscheidend zijn:

- Impact waterpeilverlaging op grondwaterpeil, daaruit volgend het risico op zetting en daaruit volgend het risico op schade aan gebouwen binnen een bepaalde zone versus bebouwingsdichtheid en typologie;
- Mogelijkheden/beperkingen in uitvoeringstechnieken en risico op schade als gevolg van de afstand van de werken tot omliggende bebouwing en bebouwingsdichtheid;
- Kenmerken van de omgeving (bebouwingsdichtheid en typologie) in functie van risico op hinder tijdens de aanlegfase.



Uitwerking OA
zie **fiche OA**
23

▪ **OA 24/ Relatie met en afhankelijkheid van overige projecten en processen**

Dit onderzoeksaspect bekijkt de relatie / mate van afhankelijkheid met andere projecten en processen en in welke mate de effecten tussen de 3 alternatieven onderscheidend zijn:

- Complexiteit van het onderzoek: inhoudelijk en naar proces (afweging, draagvlak, betrokken partijen) en relatie met R8: In welke mate is het project van de opwaardering afhankelijk van overige projecten en processen (bv. fasering)?
- Interferentie (inhoudelijk en proces) met overige initiatieven in de regio zoals bv. fietsroute Kortrijk-Harelbeke-Waregem, openruimtekamer De Gavers, geïntegreerde gebiedsgerichte visie voor het kanaal Bossuit-Kortrijk, ...



Uitwerking OA
zie **fiche OA**
24

Geografische werkingssfeer:

Het onderzoek spitst zich toe op het afwaartse segment, meer bepaald het kanaal en de woonwijken rondom het kanaal in de zone Kortrijk-Harelbeke-Kuurne. De grootte van de invloedssfeer wordt afgebakend rekening houdend met de hinderaspecten en de contouren van grondwaterwijzigingen.

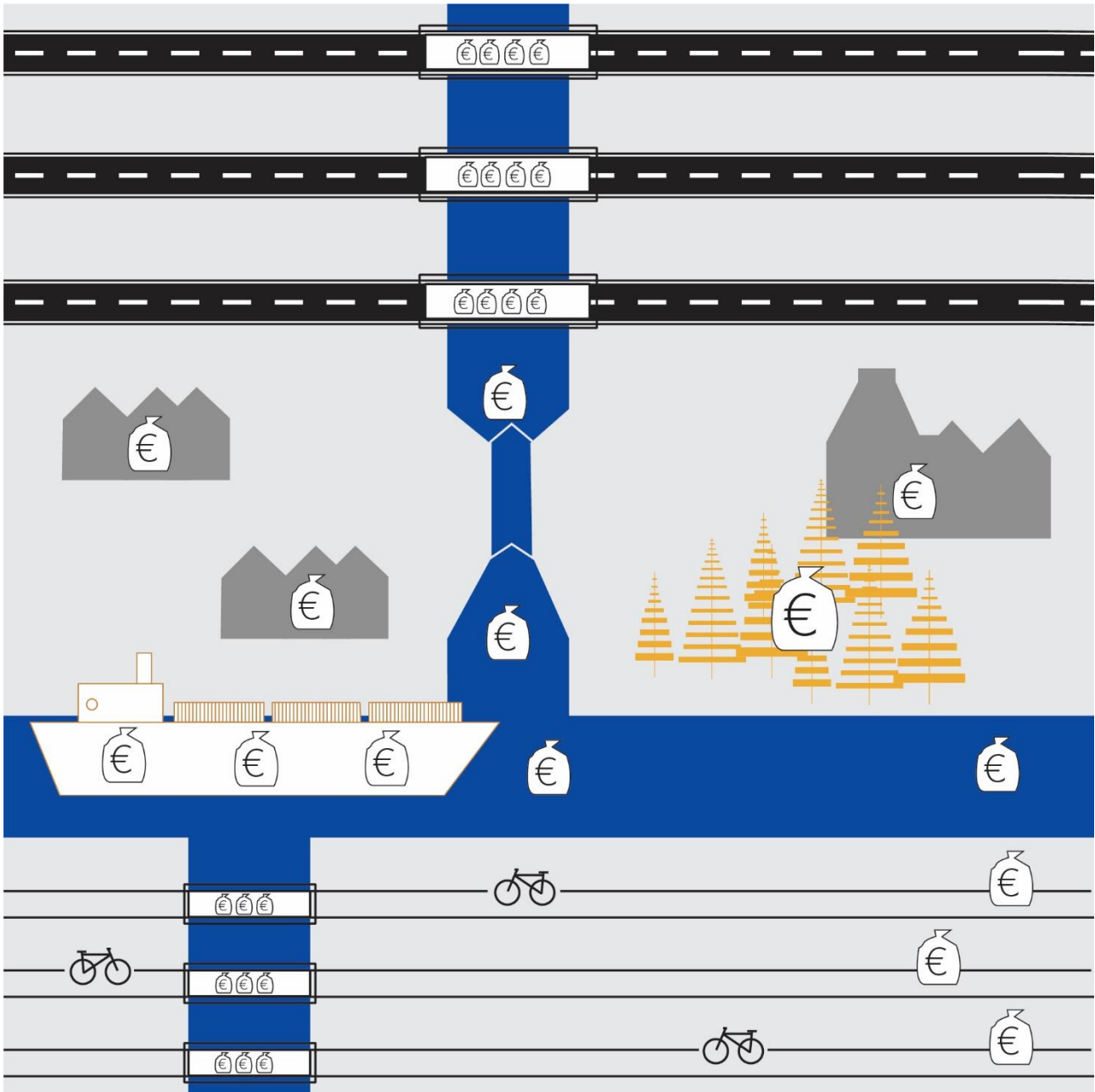
Bronnen voor dit concept:

- Kengetallen mbt geluidsemissies tijdens de aanlegfase
- Plannen mbt bestaande toestand zoals topografische opmeting, bathymetrie, ...
- Beschikbare gegevens mbt overige initiatieven en processen
- ...



Concept 11: KBK als betaalbaar project

Wil de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk tot realisatie komen, dan dient het project ook betaalbaar te zijn. Daarom is het belangrijk om inzicht te verkrijgen in de investerings- en onderhoudskosten en de mogelijke financieringsmogelijkheden.





Volgende aspecten worden binnen dit concept in het geïntegreerd onderzoek onderzocht:

▪ **OA 25/ Investerings- en onderhoudskosten**

Dit onderzoeksaspect omvat een raming van de investerings- en onderhoudskosten (op grootteorde):

- Welke is de investerings- en onderhoudskost voor het volledige traject van de opwaardering en voor elk tracéalternatief? Deze vraag wordt behandeld uitgaande van een raming voor KBK cf. de uitgangspunten;
- Hoe verhoudt deze kost zich tot het nulalternatief (bv. investerings- en onderhoudskost bestaande infrastructuur) en wat is de financiële impact indien het project van de opwaardering en de herinrichting van de R8 gezamenlijk dan wel verspreid in de tijd worden gerealiseerd?



Uitwerking OA
zie **fiche OA**
25

▪ **OA 26/ Financieringsmogelijkheden**

Dit onderzoeksaspect behandelt de opgave van de financieringsmogelijkheden:

- Welke zijn de financieringsmogelijkheden voor het volledige traject?
- Zijn er onderlinge verschillen tussen de 3 alternatieven?
- In welke mate kunnen de financieringsmogelijkheden de scope van het project beïnvloeden?



Uitwerking OA
zie **fiche OA**
26

Geografische werkingssfeer:

Het onderzoek spitst zich toe op het kanaal en de omgeving waar ingrepen gebeuren verbonden aan het project.

Bronnen voor dit concept:

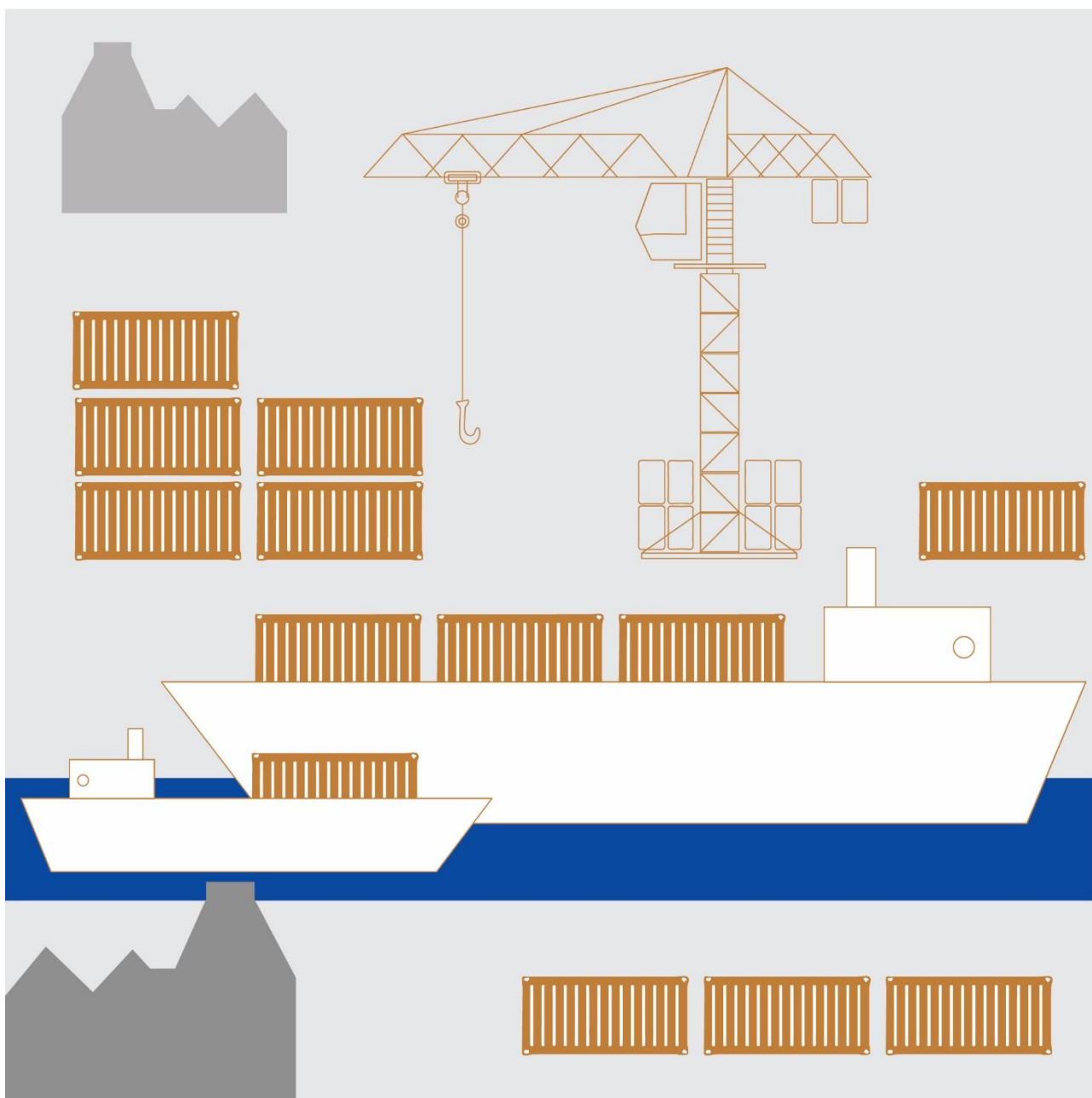
- Eenheidsprijzen uit vergelijkbare projecten
- Input via overleg met kenniscentrum Vlaanderen
-



Concept 12: KBK als hefboom voor nautische potenties

De opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk heeft niet enkel directe gevolgen voor de mobiliteit, de scheepvaart of de omgeving. Het project kan ook een katalysator zijn voor bepaalde potenties hoewel deze niet rechtstreeks deel uitmaken van het project zelf. Binnen dit concept beschouwen we de nautische potenties die dankzij de opwaardering zouden kunnen gevaloriseerd worden.

De Leie wordt opgewaarderd in functie van Vb-schepen. Ter hoogte van de doortocht in Kortrijk heeft de Leie een enkelstrooksprofiel en moeten er op de Leie ook wachtplaatsen voor Vb-schepen worden voorzien. De ligging van de aansluiting van het kanaal op de Leie kan de mogelijkheden beïnvloeden om op de Leie wachtplaatsen voor Vb-schepen te realiseren. Dit wordt binnen dit concept onderzocht. Daarnaast gaat aandacht naar de mate waarin het project toekomstvast is, anders gezegd: of er nog nautische restcapaciteit voor handen is? Eveneens een belangrijke onderzoeksvraag is de mate waarin mogelijkheden voor huidige trends en toekomstige evoluties wordt gevrijwaard. Tenslotte wordt onderzocht waar en welke maatregelen nodig zijn om 3-laags containervaart op het kanaal toe te laten.





Volgende aspecten worden binnen dit concept in het geïntegreerd onderzoek onderzocht:

▪ **OA 27/ Nautische toekomstmogelijkheden**

Dit onderzoeksaspect, uitgewerkt in de fiches, omvat de volgende deelonderzoeken:

- Ligging van de aansluitingstrechter t.o.v. de doortocht Leie (enkelstrooksprofiel Vb): De Leie wordt opgewaardeerd in functie van Vb-schepen. Ter hoogte van de doortocht in Kortrijk heeft de Leie een enkelstrooksprofiel en moeten er op de Leie ook wachtplaatsen voor Vb-schepen worden voorzien. Wat betekent de ligging van de aansluitingstrechter op vlak van mogelijkheden om wachtplaatsen voor Vb te realiseren op de Leie en hoe onderscheiden de 3 alternatieven zich?
- Hoe verhoudt de verwachte trafiek zich t.o.v. de capaciteit van de vaarweg, wat zijn de eerstvolgende knelpunten inzake capaciteit (rangschikking tussen ingrepen aan sluizen, diepgang, breedte, doorvaarthoogte)?
- Welke ingrepen zijn nodig om 3-laags containervaart op het kanaal toe te laten (welke bruggen moeten worden aangepast, andere maatregelen als waterpeildaling) en hoe verhouden de nautische voordelen zich tot de investerings- en onderhoudskost? In welke mate zijn de 3 alternatieven onderscheidend?
- In welke mate faciliteert KBK huidige trends en toekomstige evoluties in scheepvaart (bv. stadsdistributie, personenvervoer, nieuwe/ge-wijzigde scheepstypes), in het bijzonder de mogelijkheden voor Va+? Waar kunnen knelpunten optreden (oa obv vaarsimulaties voor het vak Leie-nieuwe sluis Kortrijk)?



Uitwerking OA
zie **fiche OA**
27

Geografische werkingssfeer:

Het onderzoek spitst zich toe op het kanaal en de omgeving waar ingrepen kunnen gebeuren die worden verbonden aan het project.

Bronnen voor dit concept:

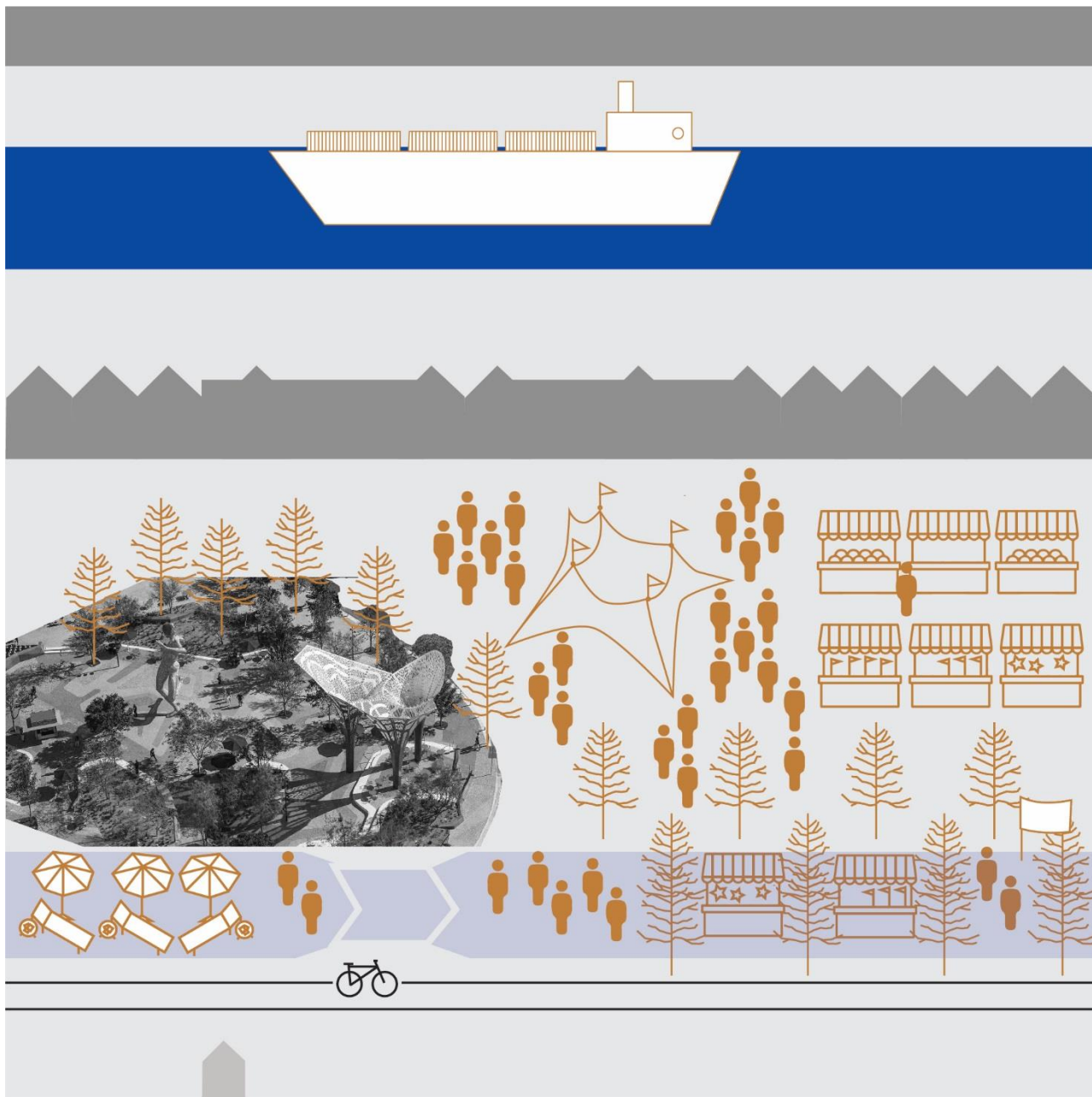
- Nederlandse, Duitse en Franse richtlijnen met betrekking tot nautica
- Plannen mbt bestaande toestand zoals topografische opmeting, bathymetrie, ...
- Trafiekprognose (2016)
- Verkennende studie naar de toekomstmogelijkheden van het kanaal Bossuit-Kortrijk (Technum, 2012-2014)
- Studie Transport Bis
- ...



Concept 13: KBK als hefboom voor nieuwe ruimtelijke, ecologische en landschappelijke ontwikkelingen

De opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk heeft niet enkel directe gevolgen voor de mobiliteit, de scheepvaart of de omgeving. Het project kan ook een katalysator zijn voor bepaalde potenties welke niet rechtstreeks deel uitmaken van het project zelf. Binnen dit concept beschouwen we de ruimtelijke, ecologische en landschappelijke potenties die dankzij de opwaardering zouden kunnen gevaloriseerd worden.

Ruimtelijk situeren deze potenties zich op vlak van (stads)ontwikkelings- en transformatiemogelijkheden. Op vlak van omgeving betreft het de mogelijkheden om de ecologische en landschappelijke structuur in de ruimte omgeving te versterken dankzij de opwaardering van het kanaal.





Volgende aspecten worden binnen dit concept in het geïntegreerd onderzoek onderzocht:

▪ **OA 28/ Ruimtelijke toekomstmogelijkheden**

Dit onderzoeksaspect, uitgewerkt in de fiches, neemt verschillende luiken onder de loep:

- Mogelijkheden voor stedelijke transformatie (herdefinitie van stedelijke structuren, ontwikkelingskansen voor nieuwe stedelijk ruimte aan het water zoals de 'Harelbeekse Kaaien' of een overgangszone stad-economie in de omgeving rond de Stasegemsesteenweg, het kanaal als motor voor nieuwe activiteiten). Hierin wordt het onderscheid tussen de verschillende tracés inzake deze mogelijkheden gemaakt;
- Potenties voor het bestaande kanaal in de stedelijke omgeving van Kortrijk (bv. green-blue mile): dit betekent concreet het onderscheid tussen de verschillende tracés op vlak van deze potenties;
- Potenties voor het opwaarderen van het bestaande onroerend erfgoed en de erfgoedcontext (met aandacht voor het onderscheid tussen de drie tracés): in welke mate kunnen de historische sluizen in functie behouden en beleefd worden bij toekomstmogelijkheden voor het bestaande kanaal in de stedelijke omgeving Kortrijk) en hoe verhouden de potenties zich tot de globale kostprijs? Bieden de mogelijkheden voor stedelijke transformatie interessante potenties voor de context van bestaand erfgoed?
- Mogelijkheden tot het opwaarderen van de ecologische potenties door realisatie van het kanaal (kanaal als ecologische corridor tussen Leie en Kanaalbos en verder naar Gavers – onderscheid in de drie tracés);
- De opwaardering van het kanaal creëert mogelijkheden voor een nieuwe rol van het kanaal Bossuit-Kortrijk in de oppervlaktewaterbalans van het Schelde- en Leiebekken: zo kan het kanaal mogelijk een grotere rol opnemen als buffer tegen waterverlies;
- Mogelijkheden om het kanaal een rol te geven in de energiebalans (bv. oppompen bij stroomoverschot en aflaten bij stroomtekort) en hoe deze potentie in relatie staat tot de waterbalans;
- Potenties voor nieuwe recreatieve activiteiten, bv. mogelijkheden van een jachthaven, zwemzone, woonboten, ... binnen de drie tracés.



Uitwerking OA
zie **fiche OA**
28

Geografische werkingssfeer:

Het onderzoek spitst zich toe op het kanaal en de omgeving waar ingrepen kunnen gebeuren die worden verbonden aan het project.

Bronnen voor dit concept:

- Plannen mbt bestaande toestand zoals topografische opmeting, bathymetrie, ...
- Verkennende studie naar de toekomstmogelijkheden van het kanaal Bossuit-Kortrijk (Technum, 2012-2014)
- Beschermingsbesluiten en inventaris Onroerend Erfgoed
- Geopunt (Biologische waarderingskaart versie 2, Natura 2000 habitatkaart, VEN-gebieden, Habitatrichtlijngebieden, vogelrichtlijngebieden, Ramsargebieden, erkende en Vlaamse natuureservaten)
- Inventarisatie kanaalbermen 2017-2018
- Beschikbare inventarisaties via openbaar raadpleegbare databanken, zoals waarnemingen.be en eventueel aanvullende beschikbare inventarisaties via natuurverenigingen
- Trafiekprognose (2016)
- Input van recreatieve verenigingen via klankborgroep
- ...



Concept 14: KBK als hefboom voor nieuwe ontwikkelingen van het multimodaal verkeerssysteem

De opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk kan een katalysator zijn om binnen het bestaande multimodaal verkeerssysteem nieuwe ontwikkelingen in gang te steken. Het onderzoek stelt zich bijvoorbeeld de vraag waar er dankzij de opwaardering mogelijkheden kunnen ontstaan om het fietsnetwerk in de ruime omgeving te versterken (denk maar aan de fietsroute richting Kuurne bijvoorbeeld) of om veilig en vlot aan de sluiten op geplande fietsinfrastructuur (bijvoorbeeld de fietsroute langs de spoorlijn).

Evenzeer een onderzoeksvraag binnen dit concept is of en hoe mogelijkheden om de R8 op termijn herin te richten gevrijwaard worden. Deze laatste vraag speelt in het bijzonder in de afweging van de alternatieven voor de zone Kortrijk.





Volgende aspecten worden binnen dit concept in het geïntegreerd onderzoek onderzocht:

▪ **OA 29/ Toekomstmogelijkheden op vlak van mobiliteit**

Dit onderzoeksaspect, uitgewerkt in de fiches, omvat de onderstaande vragen:

- Waar en welke mogelijkheden zijn er om het fietsnetwerk in de ruime omgeving te versterken (bv. fietsroute richting Kuurne, ...)? In welke mate zijn de 3 alternatieven hierin onderscheidend? Kan de fietsroute parallel aan het kanaal vlot en veilig verbonden worden met de toekomstige fietsroute langs de spoorlijn? In welke mate zijn de 3 alternatieven hierin onderscheidend?
- In welke mate hypothekeert KBK mogelijkheden om de R8 tussen de Leie en het bestaande kanaal herin te richten, in welke mate kan KBK een hefboom betekenen voor een herinrichting van de R8 tussen de Leie en het bestaande kanaal?



Uitwerking OA
zie **fiche OA**
29

Geografische werkingssfeer:

Het onderzoek spitst zich toe op het kanaal en de omgeving waar ingrepen kunnen gebeuren die worden verbonden aan het project.

Bronnen voor dit concept:

- Fietsroutenetwerken (functionele en recreatieve routes). De fietsbereikbaarheid en veiligheid voor fietsers wordt kwalitatief onderzocht (geen tellingen op strategisch niveau)
- Voor de relatie met de R8 en de gewijzigde verkeersdoorstroming (gemotoriseerd verkeer) wordt gebruik gemaakt van verkeersmodellering in het Stadsmodel van Kortrijk. Ook het westelijk deel van Harelbeke en het zuidwestelijk deel van Kuurne zijn opgenomen in dit Stadsmodel
- Plannen mbt bestaande toestand zoals topografische opmeting, bathymetrie, ...
- Verkennende studie naar de toekomstmogelijkheden van het kanaal Bossuit-Kortrijk (Technum, 2012-2014)
- ...

5.2. Beoordeling en afweging

Het integrale project, met al zijn uitgangspunten, terugvalposities en tracéalternatieven in de zone Kortrijk zal beoordeeld worden, hetzij kwalitatief, hetzij kwantitatief. Algemeen principe is dat de beoordeling en afweging in het geïntegreerd onderzoek op twee niveaus zal plaatsvinden, enerzijds op niveau van het onderzoeksaspect, anderzijds op niveau van het strategisch concept.

▪ Beoordeling en afweging op niveau van de onderzoeksaspecten

Op niveau van het **onderzoeksaspect** wordt een **absolute beoordeling** gehanteerd ten opzichte van de referentiesituatie 2040⁹ en met een doorkijk naar de situatie in 2070. Per onderzoeksaspect wordt (in de fiches) toegelicht hoe de beoordeling zal plaatsvinden, hetzij door middel van een (7-delig) beoordelingskader, hetzij door middel van een kwantitatieve of kwalitatieve beschrijving;

De wijze waarop de effecten worden beoordeeld, volgt zoveel als mogelijk de methodiek die bij milieueffectenbeoordeling wordt gehanteerd. Belangrijk is dat de onderbouwing van de resultaten transparant is. Dit betekent dat de toetsingscriteria duidelijk gedefinieerd zijn en dat de evaluatie van de effecten gebaseerd is op een duidelijk omschreven waardering. De beoordeling van de effecten gebeurt daarom systematisch (aan elk effect wordt een significantie-oordeel toegekend), onderbouwd (aan de hand van meer specifieke criteria per onderzoeksaspect) en op een uniforme wijze. Volgende terminologie en codering wordt, waar toepasbaar, gebruikt in de significantiebepaling:

- aanzienlijk negatief (---);
- negatief (--);
- beperkt negatief (-);
- verwaarloosbaar of geen effect (0);
- beperkt positief (+);
- positief (++)
- aanzienlijk positief (+++).





Per onderzoeksaspect worden de beoordelingscriteria aangegeven en wordt telkens zo goed mogelijk de significantie gemotiveerd. Voor de onderzoeksaspecten wordt reeds in deze alternatievenonderzoeksnota een voorstel van significantiekader gegeven. Deze kunnen in het kader van het de beoordeling mogelijk nog aangepast en verfijnd worden. Voor de meeste onderzoeksaspecten wordt dit 7-delig beoordelingskader gehanteerd. Voor bepaalde specifieke onderzoeksaspecten wordt hiervan afgeweken, bijvoorbeeld onderzoeksaspecten met enkel een positief of negatief effect, onderzoeksaspecten die betrekking hebben op financiële aspecten, ...

▪ Beoordeling en afweging op niveau van de strategische concepten

Op niveau van de 14 **strategische concepten** wordt, gericht op het voorkeursbesluit, binnen elk concept een **onderbouwde, onderlinge rangschikking** gemaakt tussen de drie tracéalternatieven. Voor concepten waar in de beoordeling een onderscheid wordt gemaakt tussen de twee subvarianten van het ringtracé worden beide subvarianten opgenomen in de onderlinge rangschikking. Daarnaast wordt ook globaal geëvalueerd wat de integrale opwaardering kan betekenen voor het concept.

Onderstaande figuur geeft weer hoe de absolute beoordeling van ieder onderzoeksaspect input geeft aan de onderlinge rangschikking van de drie tracéalternatieven (met waar relevant onderscheid tussen de beide subvarianten van het ringtracé) binnen elk concept.

⁹ Zie [bijlage 6](#): beschrijving van de referentiesituatie

| Thema | Concept | Onderzoeksaspecten |
|--|--|--|
|  | 1 KBK als vlotte en veilige vaarweg | OA 1 Analyse van de bereikbaarheid en kwaliteit van KBK als vaarweg voor beroepsvaart OA 2 Analyse van de zwaaigelegenheden op het kanaal |
| | 2 KBK als volwaardig element in het Seine-Schelde netwerk | OA 3 Analyse van het effect van de opwaardering binnen het Seine Schelde netwerk OA 4 Analyse van de interactie met de Leie |
| | 3 KBK als ruimtelijk structurerend element | OA 5 Wijziging van leefkwaliteit (beleving en hinder) agv wijzigingen in scheepvaartverkeer OA 6 Ruimte-inname en wijziging van de stedelijke structuur |
| | 4 KBK als kanaal in historisch waardevolle context | OA 7 Wijziging van de historische structuur en dynamiek OA 8 Impact op archeologisch erfgoed OA 9 Impact op en potenties voor bouwkundig erfgoed |
| | 5 KBK als element in ecologische en landschappelijke structuur | OA 10 Impact op en inpassing in de ecologische en landschappelijke structuur en relaties OA 11 Ecotoopinname en -creatie OA 12 Risico op verstoring van fauna |
|  | 6 KBK als element in het economisch netwerk | OA 13 Impact van wijzigingen in de waterhuishouding (kwantiteit en kwaliteit) OA 14 Gewijzigde bereikbaarheid voor economische functies OA 15 Ontwikkelingsmogelijkheden voor economische functies |
| | 7 KBK als onderdeel van het oppervlaktewaterennetwerk | OA 16 Impact op de waterbalans OA 17 Impact op de waterkwaliteit |
| | 8 KBK als drager van recreatie | OA 18 Impact op pleziervaart (bestaand en potenties) OA 19 Impact op waterrecreatie (bestaand en potenties) |
| | 9 KBK als onderdeel van een multimodaal verkeerssysteem | OA 20 Bereikbaarheid en veiligheid voor fietsers OA 21 Bereikbaarheid en kwaliteit van het wegennet voor gemotoriseerd verkeer OA 22 Wijziging van leefkwaliteit (beleving en hinder) agv wijzigingen in gemotoriseerd verkeer |
|  | 10 KBK als uitvoerbaar project | OA 23 Bouwrisico's en hinderaspecten OA 24 Relatie met en afhankelijkheid van overige projecten en processen |
| | 11 KBK als betaalbaar project | OA 25 Investerings- en onderhoudskosten OA 26 Financieringsmogelijkheden |
|  | 12 KBK als hefboom voor nautische potenties | OA 27 Nautische toekomstmogelijkheden |
| | 13 KBK als hefboom voor ruimtelijke potenties | OA 28 Ruimtelijke toekomstmogelijkheden |
| | 14 KBK als hefboom voor mobiliteitspotenties | OA 29 Toekomstmogelijkheden op vlak van mobiliteit |

Onderlinge rangschikking van de alternatieven

Absolute beoordeling (+++ / ... / ---) ten opzichte van RS 2040 voor ieder onderzoeksaspect



▪ Globale evaluatie

Er wordt géén afweging gemaakt tussen de concepten onderling of op niveau van de thema's. De keuze voor het voorkeursalternatief is immers geen keuze die door experts kan gemaakt worden. Het is een maatschappelijke keuze die door de Vlaamse Regering moet genomen worden. Het is aan de Vlaamse regering om in een onderbouwde motivatie aan te geven welke argumenten zwaarder doorwegen dan andere. Om deze keuze te vereenvoudigen, worden de eindresultaten van het geïntegreerd onderzoek voor alle onderzochte alternatieven gebundeld in een **synthesenota**. Om een afweging over de concepten heen te faciliteren, wordt een afwegingskader uitgewerkt dat inzicht geeft in welke afwegingen dienen te worden gemaakt om een voorkeursalternatief aan te duiden. De synthesenota is de aanzet in de richting van het voorkeursbesluit. Uit het geheel van onderzoeken worden in deze fase de belangrijkste conclusies naar voor gebracht en tegen elkaar afgewogen, en wordt een aanzet tot keuze geformuleerd en gemotiveerd.

De synthesenota, het ontwerp van MER en het voorontwerp van voorkeursbesluit worden aan de adviesinstanties bezorgd en op een adviesvergadering besproken. Bedoeling is tot een geïntegreerd advies te komen en een alternatief naar voor te schuiven dat zo maximaal mogelijk gedragen wordt, eventueel mits integratie van milderende maatregelen en/of het voeren van een flankerend beleid.

Eens op basis van adviezen een (verfijnd) alternatief gekozen is, wordt deze oplossing opgenomen in een ontwerp van voorkeursbesluit. Dit ontwerp wordt voorgelegd aan het publiek via een openbaar onderzoek. Op basis van de resultaten van dit onderzoek zal de Vlaamse regering uiteindelijk een definitieve keuze maken en deze motiveren onder vorm van een (definitief) voorkeursbesluit.

6. Opbouw onderzoeksrapport

Dit hoofdstuk geeft toelichting bij de wijze waarop het onderzoeksrapport, dat de resultaten van het geïntegreerd onderzoek bundelt, zal worden gestructureerd. Ook biedt dit hoofdstuk een overzicht van de erkende MER-deskundigen die hieraan zullen meewerken.

6.1. Voorstel van opbouw

Het geïntegreerde onderzoek zal bestaan uit een set aan onderzoeksrapporten per thema. Elk thematisch deelrapport kent een gelijklopende opbouw, zoals onderstaand beschreven.

Tijdens het geïntegreerd onderzoek zal worden bewaakt dat de onderstaande aspecten worden meegenomen:

- Toetsing aan de instandhoudingsdoelstellingen van Speciale Beschermingszones (SBZ-gebied), cf. Voortoets of Passende Beoordeling;
- Toetsing aan de kaderrichtlijn water (Weser);
- Beantwoorden aan de vereisten van milieueffectrapportage onder de vorm van een strategisch-MER.

▪ Afbakening studiegebied

Als eerste wordt voor elk onderzoeksaspect het relevante studiegebied afgebakend. De geografische werkingssfeer beschreven in dit document vormt hiertoe een eerste aanzet. Het studiegebied wordt gedefinieerd als het gebied waarbinnen per concept de effecten op strategisch niveau van het project te verwachten zijn. De afbakening van het studiegebied zal dus afhankelijk zijn van de schaal waarop ieder concept relevante effecten heeft.

▪ Beschrijving bestaande toestand

Op basis van de afbakening van het studiegebied kan vervolgens de bestaande toestand worden beschreven. Elk deelrapport zal thematisch de bestaande toestand (bv. de bestaande mobiliteitstoestand, de bestaande nautische toestand, de bestaande ruimtelijke toestand,...) beschrijven. Deze thematisch beschrijving van de huidige situatie gebeurde reeds op hoofdlijnen, hiervoor verwijzen we naar [bijlage 6](#). Tijdens het geïntegreerd onderzoek zal deze informatie verder aangevuld worden.

▪ Beschrijving planhorizon (referentiesituatie)

In het kader van het s-MER wordt het project getoetst aan een referentiesituatie. Hierbij wordt het referentiejaar 2040 vooropgesteld omdat tegen deze tijdsperiode ook verwacht wordt dat de opwaardering van het kanaal is uitgevoerd en ten volle doorwerkt in de scheepvaarttrafiek. De referentiesituatie 2040¹⁰ omvat een situatie waarin geplande ontwikkelingen en initiatieven werden gerealiseerd, zie ook [bijlage 6](#). Daarnaast wordt ook een doorkijk gemaakt naar het referentiejaar 2070 waarin onder andere een verdere groei van de scheepvaarttrafiek wordt verwacht.

▪ Beschrijving onderzoeksmethodiek

De vooropgestelde onderzoeksmethodiek, zoals beschreven in de fiches in [bijlage 1](#), zal tijdens het geïntegreerde onderzoek verder worden verfijnd. Dit op basis van publieke inspraakreacties, advies van de verschillende administraties en eigen voortschrijdend inzicht.

▪ Beschrijving effecten

De effecten van ieder onderzoeksaspect zullen worden beschreven en beoordeeld. Deze beoordeling zal absoluut gebeuren, ten opzichte van de referentiesituatie en conform de werkwijze toegelicht in de fiches in [bijlage 1](#).

▪ Beschrijving maatregelen

Deze paragraaf onderzoekt in welke mate de beschreven negatieve effecten kunnen worden beperkt en hoe positieve effecten kunnen worden versterkt door middel van maatregelen.

¹⁰ Hierbij moet worden opgemerkt dat het verkeersmodel dat in het geïntegreerd onderzoek zal worden gebruikt 2025 als tijdshorizon hanteert. Daar waar het mobiliteitsonderzoek aangeeft dat een aanzienlijke toename van de verkeersintensiteiten kan optreden, zal worden onderzocht of en in welke mate de infrastructuur nog restcapaciteit biedt. Deze restcapaciteit wordt gebruikt om af te toetsen in welke mate een eventuele toename van de verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel de beoordeling kunnen beïnvloeden: wanneer de restcapaciteit beperkt of onbestaande is, betekent dit dat de beoordeling met een grotere omzichtigheid moet gebeuren.

▪ Conclusie

Daarnaast worden op het einde van elk deelrapport volgende aspecten per thema behandeld:

- Overzicht van milderende maatregelen: vanuit de verschillende onderzoeksaspecten worden milderende maatregelen aangereikt om (aanzienlijk) negatieve effecten te beperken of voorkomen en worden aanbevelingen geformuleerd om beperkt negatieve effecten te beperken of positieve effecten te versterken. Per thema wordt samenvattend een overzicht gegeven van de maatregelen en aanbevelingen en wordt onderzocht of de verschillende maatregelen elkaar versterken.
- Leemten in kennis: er wordt aangegeven welke de leemten in de kennis en hoe met deze leemte wordt omgegaan in het onderzoek en de beoordeling. Leemten kunnen betrekking hebben tot het project (bijvoorbeeld onduidelijke of onvoldoende gegevens inzake de projectkenmerken), tot de inventaris (bijvoorbeeld ontbrekende informatie inzake omgevingskenmerken) of tot de methode en het inzicht (bijvoorbeeld onvoldoende kennis in dosis-effectrelaties).
- Voorstellen inzake monitoring en evaluatie: Er wordt nagegaan of er verdere opvolging van een milieueffect wenselijk is onder de vorm van monitoring of postevaluatie.
- Grensoverschrijdende effecten. Met het begrip grensoverschrijdende effecten worden de mogelijke milieueffecten bedoeld die een gewest- of landgrens overschrijden. Rekening houdend met de ligging van de gewestgrens ter hoogte van Bossuit, waar het kanaal aantakt op de Boven-Schelde, zal worden nagegaan of en in welke mate de effecten van de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk reiken tot in het Waals gewest. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan effecten op vlak van mobiliteit (invloed op scheepvaartverkeer op de Schelde).

6.2. Voorstel van team van MER-deskundigen

De milieuaspecten in het geïntegreerd onderzoek worden onderzocht en beoordeeld door een team van erkend MER-deskundigen.

| Discipline | Naam | Erkenningsnummer | Erkenning vervalt op |
|---|---------------------|---------------------|----------------------|
| Coördinator | Annelies Anthierens | | |
| Discipline geluid en trillingen | Guy Putzeys | MER/EDA/393-V2 | Onbeperkt |
| Discipline lucht | Frank Van Daele | MER/EDA/481 | Onbeperkt |
| Discipline oppervlaktewater | Dirk Libbrecht | MER/EDA/277 | Onbeperkt |
| Discipline grondwater | Dirk Libbrecht | MER/EDA/277 | Onbeperkt |
| Discipline fauna en flora | Els Van Den Balck | MER/EDA/578 | Onbeperkt |
| Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie | Soetkin Verryt | MER/EDA-659 | Onbeperkt |
| Discipline mens - deeldomein ruimtelijke aspecten | An Vanhulle | MER/EDA-670 | Onbeperkt |
| Discipline mens - deeldomein mobiliteit | Stijn Van Pee | AMV/ERK/MER/EDA-813 | Onbeperkt |

De coördinator waakt erover dat ook de aspecten gezondheid en klimaat evenwichtig aan bod komen in het geïntegreerd onderzoek.