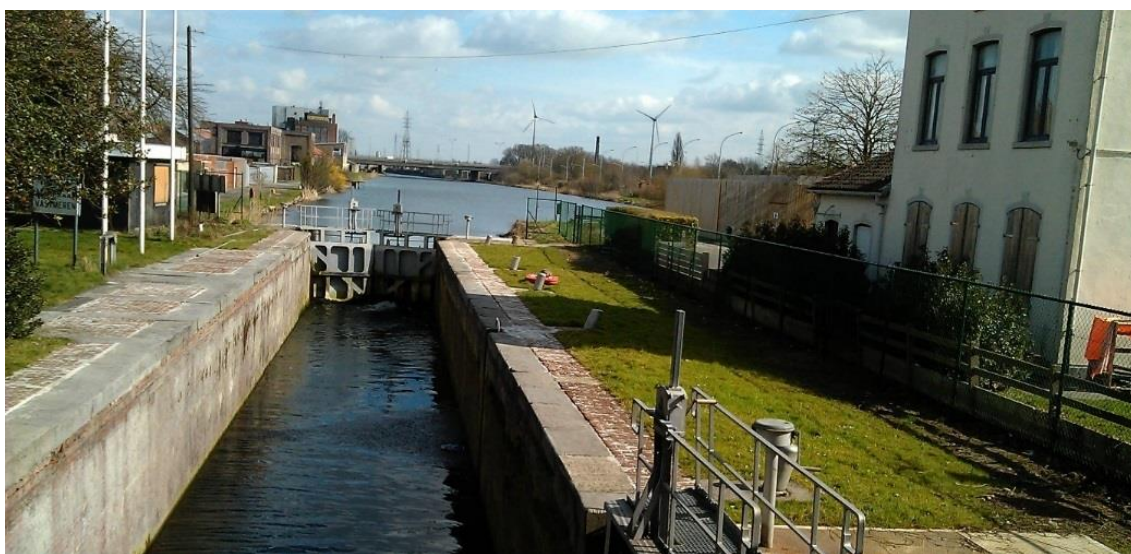


COMPLEX PROJECT

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

Overwegingsdocument

Versie 02, Eindrapport



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	:	Overwegingsdocument		
Projectnummer	:	05130009		
Versie	:	00	15 februari 2019	Ontwerpversie
		01	14 maart 2019	Aanpassingen obv opmerkingen ambtelijke begeleidingsgroep
		02	29 maart 2019	Eindrapport
Datum	:	29 maart 2019		
Auteur(s)	:	Evert De Grootte, Stéphan Creëlle, Annelies Anthierens, Stien Van Rompuy, An Vanhulle, Julie Lismont		
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	Inleiding.....	4
2	Raadpleging.....	5
2.1	Verloop.....	5
2.2	Informatievergaderingen.....	5
2.3	Overzicht van de inspraakreacties.....	6
3	Verwerking van de inspraakreacties.....	9
3.1	Aanpak.....	9
3.2	Antwoorden op inspraakreacties.....	9
	Categorie 1: Onderzoeksmethode: beoordeling, afweging en detailgraad.....	10
	Categorie 2: Projectdoelstellingen en alternatieven.....	14
	Categorie 3: Nautische aspecten.....	19
	Categorie 4: Mobiliteit.....	20
	Categorie 5: Economie.....	24
	Categorie 6: Recreatie.....	29
	Categorie 7: Water en natuur.....	31
	Categorie 8: Ruimte en leefkwaliteit.....	41
	Categorie 9: Landbouw.....	44
	Categorie 10: Klimaat.....	45
	Categorie 11: Uitvoerbaarheid.....	46
	Categorie 12: Financiële aspecten.....	47
	Categorie 13: Toekomstmogelijkheden.....	48
	Categorie 14: Andere.....	50

1 Inleiding

Op 8 september 2017 besliste de Vlaamse Regering de onderzoeksfase van het complex project "Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen" te starten. Zoals voorzien in het decreet complexe projecten van 25 april 2014 werd in opdracht van de Vlaamse Waterweg een alternatievenonderzoeksnota opgemaakt. Overeenkomstig het decreet doorliep deze alternatievenonderzoeksnota een publieksraadpleging. Dit overwegingsdocument geeft een overzicht van de raadpleging, de ontvangen inspraakreacties en adviezen, de antwoorden hierop en een overzicht van de aanpassingen aan de alternatievenonderzoeksnota die daaruit voortvloeien.

2 Raadpleging

2.1 Verloop

De alternatievenonderzoeksnota doorliep van 12 november 2018 tot en met 11 december 2018 een raadpleging die op de volgende wijze werd ingericht:

- Bekendmaking van de raadpleging via publicatie van een advertentie in Het Laatste Nieuws op dinsdag 6 november 2018 (bijlage 1)
- Bekendmaking van de raadpleging via aanplakking in de betrokken gemeentes (Kortrijk, Kuurne, Harelbeke, Avelgem en Zwevegem)
- Bekendmaking van de raadpleging en de onderzoeksnota op volgende websites:
 - www.kanaalbossuitkortrijk.be
 - www.seineschelde.be
 - www.mervlaanderen.be
 - www.complexeprojecten.be
 - websites van betrokken steden en gemeenten (Kortrijk, Harelbeke, Kuurne, Zwevegem en Avelgem)

De alternatievenonderzoeksnota werd van 12 november tot en met 28 december 2018 voorgelegd voor advies aan verschillende adviesinstanties. Een overzicht van de adviesinstanties wordt in paragraaf 2.3 weergegeven in tabel 1.

2.2 Informatievergaderingen

Om het publiek op de hoogte te stellen van de AON werden verscheidene infomarkten georganiseerd in enkele van de betrokken gemeentes. Deze vonden plaats op

- maandag 19 november in Kortrijk,
- woensdag 21 november in Harelbeke en
- dinsdag 27 november in Zwevegem.

De opbouw en de inhoud van de AON werden toegelicht door middel van presentaties en met behulp van infoposters en overzichtskaarten was er gelegenheid tot vraagstelling.

Om het publiek te ondersteunen bij het indienen van schriftelijke opmerkingen op de AON werden twee consultatiemomenten georganiseerd voor de geïnteresseerden. Deze momenten vonden plaats op:

- woensdag 28 november in Kortrijk
- woensdag 5 december in Harelbeke

2.3 Overzicht van de inspraakreacties

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van alle adviesinstanties die werden aangeschreven in het kader van de raadpleging. Indien een advies werd uitgebracht, wordt dit aangeduid in het overzicht.

Tabel 1: Overzicht aangeschreven adviesinstanties

Type	Entiteit	Reactie op adviesvraag?	Bevat de reactie inhoudelijke elementen?
Vlaamse overheid	Beleidsdomein Omgeving	Ja	Ja
Vlaamse overheid	Beleidsdomein Landbouw en Visserij	Ja	Ja
Vlaamse overheid	Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken	Ja	Ja
Vlaamse overheid	Beleidsdomein Economie, Wetenschap en Innovatie	Nee	Nee
Vlaamse overheid	Beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin	Ja	Ja
Vlaamse overheid	Beleidsdomein Financiën en Begroting	Ja	Ja
Vlaamse overheid	Beleidsdomein Cultuur, Jeugd, Sport en Media	Ja	Ja
Vlaamse overheid	Beleidsdomein internationaal Vlaanderen	Nee	Nee
Vlaamse overheid	Beleidsdomein Kanselarij en Bestuur	Nee	Nee
Stad Kortrijk	College van burgemeester en schepenen	Ja	Ja
Stad Harelbeke	College van burgemeester en schepenen	Ja	Ja
Gemeente Kuurne	College van burgemeester en schepenen	Ja	Ja
Gemeente Zwevegem	College van burgemeester en schepenen	Nee	Nee
Gemeente Avelgem	College van burgemeester en schepenen	Ja	Nee
Provincie West-Vlaanderen	Deputatie	Ja	Ja
Andere besturen	Infrabel	Ja	Nee
Andere besturen	De Lijn	Ja	Ja
Andere besturen	De Watergroep	Ja	Ja
Strategische adviesraad	Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed (SARO)	Ja	Ja
Strategische adviesraad	Strategische Adviesraad Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen (Mina-raad)	Ja	Nee
Strategische adviesraad	Strategische Adviesraad Mobiliteitsraad (MORA)	Ja	Ja
Strategische adviesraad	Strategische Adviesraad Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV)	Ja	Nee
Strategische adviesraad	Strategische Adviesraad Welzijn, Gezondheid en Gezin (SARWGG)	Ja	Nee
Strategische adviesraad	Strategische Adviesraad Cultuur, Jeugd, Sport en Media (SARC)	Nee	Nee
Strategische adviesraad	Strategische Adviesraad Landbouw en Visserij (SALV)	Ja	Ja
Waals Gewest	Service Public de Wallonie	Nee	Nee

Daarnaast werden er in het kader van de publieke raadpleging in totaal 32 schriftelijke inspraakreacties (per mail of per brief) ontvangen. De onderverdeling van deze inspraakreacties is als volgt:

- Instanties: 3
- Bedrijven: 5
- Verenigingen: 6
- Particulieren: 18

Een gedetailleerd overzicht van alle adviezen en inspraakreacties, met toekenning van een referentienummer, wordt weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 2: Overzicht van alle ontvangen adviezen en inspraakreacties met inhoudelijke elementen

Referentie-nummer	Naam	Type	Woonplaats
A1	Beleidsdomein Omgeving	Adviesinstantie	Brussel
A2	Beleidsdomein Landbouw & Visserij	Adviesinstantie	Brussel
A3	Beleidsdomein Mobiliteit & Openbare Werken	Adviesinstantie	Brussel
A4	Beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en gezin	Adviesinstantie	Brussel
A5	Beleidsdomein Financiën & Begroting	Adviesinstantie	Brussel
A6	Beleidsdomein Cultuur, Jeugd, Sport en Media (Sport Vlaanderen)	Adviesinstantie	Brussel
A7	Stad Kortrijk	Adviesinstantie	Kortrijk
A8	Stad Harelbeke	Adviesinstantie	Harelbeke
A9	Gemeente Kuurne	Adviesinstantie	Kuurne
A10	Gemeente Avelgem	Adviesinstantie	Avelgem
A11	Provinciebestuur West-Vlaanderen	Adviesinstantie	Brugge
A12	Infrabel	Adviesinstantie	Brussel
A13	De Lijn	Adviesinstantie	Mechelen
A14	De Watergroep	Adviesinstantie	Brussel
A15	Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening en On-roerend Erfgoed (SARO)	Adviesinstantie	Brussel
A16	Minaraad	Adviesinstantie	Brussel
A17	Strategische Adviesraad Mobiliteitsraad (MORA)	Adviesinstantie	Brussel
A18	Strategische Adviesraad Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV)	Adviesinstantie	Brussel
A19	Strategische Adviesraad Welzijn, Gezondheid en Gezin (SARWGG)	Adviesinstantie	Brussel
A20	Strategische Adviesraad Landbouw en Visserij (SALV)	Adviesinstantie	Brussel
1	N.N.	Particulier	(Onbekend)
2	N.N.	Particulier	Harelbeke
3	Bolwerk vzw	Vereniging	Kortrijk
4	N.N.	Particulier	Kortrijk
5	N.N.	Bedrijf	Harelbeke
6	N.N.	Bedrijf	Harelbeke
7	N.N.	Particulier	Moen
8	N.N.	Particulier	(Onbekend)
9	Gecoro Kortrijk	Instantie	Kortrijk
10	N.N.	Particulier	Kortrijk
11	N.N.	Particulier	Kortrijk
12	N.N.	Particulier	Kortrijk
13	N.N.	Particulier	Kortrijk
14	N.N.	Particulier	Kortrijk
15	N.N.	Particulier	Kortrijk
16	N.N.	Particulier	Kortrijk
17	N.N.	Particulier	Kortrijk
18	N.N.	Particulier	Kortrijk

19	N.N.	Bedrijf	Kortrijk
20	N.N.	Particulier	Harelbeke
21	Milieuzaken Stasegem	Vereniging	Harelbeke
22	Natuur.koepel	Vereniging	Heule
23	Natuurpunt De Vlasbek	Vereniging	Kuurne
24	Natuurpunt Kortrijk	Vereniging	Kortrijk
25	Provincie West-Vlaanderen, dienst waterlopen	Instantie	Ieper
26	N.N.	Particulier	Kortrijk
27	N.N.	Particulier	Harelbeke
28	N.N.	Bedrijf	Oudergem
29	N.N.	Bedrijf	Kortrijk
30	N.N.	Particulier	Kortrijk
31	Voka	Instantie	Kortrijk
32	De Wikings	Vereniging	Kortrijk

3 Verwerking van de inspraakreacties

3.1 Aanpak

Om de verwerking van de inspraakreacties overzichtelijk te houden, werd de verwerking als volgt aangepakt:

- Alle elementen uit de adviezen en inspraakreacties worden opgelijst en weergegeven in tabellen. De focus ligt hierbij op de inhoudelijke elementen van de adviezen en reacties. **In functie van de leesbaarheid van het overwegingsdocument worden uitgebreide reacties samengevat of gebundeld.** Vervolgens worden de reacties genummerd met een referentienummer (tabel 2);
- De adviezen en inspraakreacties worden gegroepeerd en onderverdeeld in een aantal categorieën (tabel 3);
- In de volgende paragraaf wordt per categorie een fiche samengesteld met daarin: de aangereikte inhoudelijke elementen, een reactie op de opmerkingen door het projectteam en de wijze waarop gevolg wordt gegeven aan de inhoudelijke elementen;
- In de fiche wordt bij elk inhoudelijk element het referentienummer vermeld van de desbetreffende inspraakreactie, volgens de nummering van tabel 2.

Tabel 3: Overzicht van de categorieën

Nummer	Categorie
1	Onderzoeksmethode: beoordeling, afweging en detailgraad
2	Projectdoelstellingen en alternatieven
3	Nautische aspecten
4	Mobiliteit
5	Economie
6	Recreatie
7	Water & natuur
8	Ruimte & leefkwaliteit
9	Landbouw
10	Klimaat
11	Uitvoerbaarheid
12	Financiële aspecten
13	Toekomstmogelijkheden
14	Andere

3.2 Antwoorden op inspraakreacties

In deze paragraaf worden de inspraakreacties per categorie behandeld en wordt het antwoord van het projectteam geformuleerd.

Categorie 1: Onderzoeksmethode: beoordeling, afweging en detailgraad

1a Beoordeling en afweging

Inhoudelijke elementen uit adviezen en inspraakreacties	Verwijzing naar tabel 2
De voorgestelde beoordelingskaders zullen een voldoende objectieve afweging van de drie tracés voor het kanaal Bossuit-Kortrijk mogelijk maken.	A3
Binnen de onderzoeksaspecten wordt (bij voorkeur) gewerkt met een 7-delig scoresysteem. Voor sommige onderzoeksaspecten is deze score kwantificeerbaar (bv. investerings- en onderhoudskosten), voor andere onderzoeksaspecten niet (bv. ruimte-inname en wijziging van de stedelijke structuur waar expliciet ontwerpend onderzoek wordt ingezet als onderzoeksmethode). Het mengen van kwantificeerbare en kwalificeerbare beoordeling ondermijnt de objectiviteit van de onderzoeksmethode. De onderzoeksmethode sluit expliciet een weging van de 29 onderzoeksaspecten/14 strategische concepten uit en verschuift de evaluatie naar een later moment op basis van een nog uit te werken afwegingskader (p. 92). Dit staat haaks op de transparantie die beoogd wordt met de procedure van complexe projecten.	A9
Een geïntegreerde benadering blijft cruciaal in het verdere procesverloop. De beoordeling van de criteria (bv. stedelijke structuur) is niet steeds hard af te lijnen. Ook de manier waarop tot keuzes wordt gekomen is vandaag niet sluitend (o.a. door het mengen van kwalitatieve en kwantitatieve beoordelingen). Het afwegingskader is immers nog uit te werken.	A7
Kuurne wenst dat na onderzoek van de diverse tracés en de beoordeling ervan, in de aanloop naar het voorkeursbesluit, er ruimte is voor inbreng van de betrokken gemeenten voor een afweging van het project tegenover gemeentelijke prioriteiten of gemeentelijke initiatieven in ontwikkeling of in opmaak mogelijks ook vervat in de nieuwe bestuurscyclus. Welke bijkomende kansen bieden de respectievelijke tracés of hypothekeken deze bij voorbaat?	A9
P.91 over de strategische concepten: er is een paar keer sprake van een rangschikking (ook in schema op p.92). Dit lijkt ons niet evident om de redenen die onder het schema in het deel over globale evaluatie correct zijn neergeschreven, met name dat dat een maatschappelijke keuze is die door de bevoegde overheid dient genomen te worden. Voorkeur om hier te spreken van een 'vergelijking tussen alternatieven' .	A1
In 2011 werd door de deputatie van de provincie West-Vlaanderen een geïntegreerde visie met inrichtingsvoorstellen goedgekeurd. Deze visie bouwt verder op de selecties uit het PRS en werkt drie thema's uit: verbinden, verzamelen en vertoeven. De visie voorziet in een verdere kwalitatieve uitbouw van de toeristisch-recreatieve potenties van het kanaal en zijn omgeving. Er worden tevens concrete inrichtingsvoorstellen gedaan voor verschillende platforms en hotspots. Om de economische functie van het kanaal niet in het gedrang te brengen werd ook een specifieke zone voorbehouden voor watergebonden bedrijvigheid. De deputatie vraagt dan ook om in het verder procesverloop het geïntegreerde karakter te bewaken .	A11
Niet alleen de economische kosten en baten mogen in rekening worden gebracht. Ook de ecologische, landschappelijke, ruimtelijke, mobiliteits-,... aspecten dienen een volwaardig onderdeel te zijn van de afweging	9
Samenvatting van reacties: Voor sommige onderzoeksaspecten (bijvoorbeeld ruimtelijk ontwerpend karakter, impact op de omgeving) zijn geen vastgelegde referentiekaders beschikbaar om deze van een score te voorzien. Betrokken steden en gemeentes willen in de loop van de onderzoeksfase maximaal op de hoogte worden gehouden van de gehanteerde uitgangspunten en interpretaties die tot bepaalde scores zullen leiden.	A7, A8, A9
SARO wijst er op dat de keuze voor de thema's en concepten niet in de alternatievenonderzoeksnota wordt geduid. De raad meent dat de zes thema's en 14 concepten arbitrair zijn en onvoldoende afgebakend (bv. 'omgeving' als containerbegrip). Het is voor de raad tevens onduidelijk hoe de concepten en onderzoeksaspecten zich tot elkaar verhouden. Zo komen een aantal te onderzoeken effecten onder verschillende concepten en/of onderzoeksaspecten aan bod, bijvoorbeeld: waterkwaliteit (OA 13 en 17), wijzigingen van leefkwaliteit (beleving en hinder) (OA 5 en 22), ecotoopinname (OA 11 en 13), financiële impact (KBK 1, 11 en 12). Hierdoor ontstaat een zeer complex en gefragmenteerd onderzoekskader.	A15

<p>Met betrekking tot het onderzoek naar de milieueffecten stelt de raad bovendien vast dat in de bijlage 1 een zeer specifieke invulling wordt gegeven aan de strategische m.e.r.-methodiek. Hierbij wordt niet uitgegaan van de vooropgestelde m.e.r.-disciplines en effectgroepen. Ook de voorgestelde significantiekaders gaan niet uit van het richtlijnhandboek inzake milieueffectrapportage.</p> <p>De raad vraagt specifiek aandacht voor het uitvoeren van een volwaardige strategische MER. Dit heeft tot doel om, ter onderbouwing van het voorkeursalternatief, objectieve informatie aan te leveren over de inschatting op hoofdlijnen van de verschillende alternatieven. De raad verwijst in dit verband naar artikel 10 van het Decreet complexe projecten inzake de inhoudsvereisten voor het ontwerp van MER, zoals vermeld in artikel 4.2.8, §1, 5° en artikel 4.3.7 van het DABM.</p>	A15
--	-----

Reactie op de opmerkingen:

De beoordeling van de onderzoeken zal objectief verlopen, waarbij de effecten binnen elk van de 29 onderzoeksaspecten beoordeeld worden ten opzichte van een referentiesituatie (absolute beoordeling). Deze 29 onderzoeksaspecten bevatten zowel nautische, financiële, technische, verkeerskundige, ruimtelijke, milieu gerelateerde en economische aspecten en garanderen zo een geïntegreerde evaluatie. Voor deze absolute beoordeling worden de criteria en beoordelingskaders beschreven in de AON. De beoordelingskaders maken hierbij gebruik van kwantitatieve en/of kwalitatieve gegevens en criteria. Het beoordelingskader heeft als doel om de wijze waarop de score/beoordeling gebeurt transparant en objectief te maken. Het gebruiken van zowel een kwalitatieve als kwantitatieve evaluatie impliceert niet dat de beoordeling niet objectief kan verlopen. Het onderzoek, de resultaten en de beoordeling zullen uitgebreid worden gerapporteerd, worden teruggekoppeld met betrokken actoren binnen de opgezette overlegstructuren en voor advies worden voorgelegd in kader van de procedure complexe projecten. Afhankelijk van de aard van het te beoordelen aspect is een kwalitatieve of kwantitatief beoordelingskader meest geschikt.

Er zijn 29 onderzoeksaspecten waarbinnen de effecten absoluut beoordeeld worden (zie hierboven). Op basis van deze beoordelingen zal het onderzoeksteam de twee strategische vragen evalueren en dit voor elk concept (een concept is een bepaalde rol/functie die het kanaal opneemt/kan opnemen). Dit betekent dat binnen elk concept wordt beschreven:

- welke de voor- en nadelen zijn van een opwaardering van het kanaal en hoe groot de te verwachte effecten zijn;
- de 3 strategische alternatieven onderling worden vergeleken.

Het onderzoeksteam zal geen keuze maken of het kanaal wel/niet wordt opgewaardeerd en zal geen afweging maken over de concepten of thema's heen. Dergelijke afweging impliceert immers een maatschappelijke keuze die door de bevoegde overheid dient genomen te worden. Ook de evaluatie van de twee strategische vragen en de onderlinge vergelijking van de alternatieven zal teruggekoppeld worden met betrokken stakeholders, zoals ook uitgebreid voorzien is in de procedure complexe projecten. 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 uiteindelijke afweging gebeurt door de Vlaamse Regering.

Aanpassingen aan de AON:

- Gebruik van 'rangschikking' in hoofdstuk 5, paragraaf 2 (beoordeling en vergelijking op niveau van de strategische concepten) vervangen door 'vergelijking tussen alternatieven'
- 'Afwegingskader' (hoofdstuk 5, paragraaf 3 (globale evaluatie)) wordt vervangen door 'onderlinge vergelijking per concept'
- Toelichting opnemen in de AON hoe de opbouw van het geïntegreerd onderzoek zich verhoudt tot de klassieke disciplines en effectgroepen binnen m.e.r (hoofdstuk 6).

1b Detailgraad

Inhoudelijke elementen uit adviezen en inspraakreacties	Verwijzing naar tabel 2
De onderzoeksmethode met thema's, concepten en onderzoeksaspecten is vrij omvangrijk. Simultaan ontstaat echter de vraag of deze lijst als limitatief moet worden beschouwd. Hoe kan er worden uitgesloten dat deze lijst volledig is? Maw, hoe te vermijden dat in een latere fase nieuwe onderzoeksaspecten opduiken die eerdere conclusies ondermijnen?	A9
Om tot een volledige en genuanceerde beoordeling te komen zal mogelijks aanvullend onderzoek moeten gebeuren (vroeger dan actueel voorzien in het proces). Deze vooruitgeschoven onderzoeken kunnen essentieel zijn voor het nemen van een gefundeerde keuze.	A7

Om tot een wervend verhaal te komen én een breed draagvlak (bewoners, belangengroepen,...) te garanderen zal bijzondere aandacht moeten besteed worden aan specifieke thema's (bv. bereikbaarheid, natuur, stedelijke ontwikkelingskansen cf. Leiewerken,...).	
Het is duidelijk (en wordt ook in de tekst aangegeven) dat het ringtracé op dit ogenblik minder ver is uitgewerkt (heraanleg R8 alleen schematisch aangegeven) en meer ruimte biedt voor subvarianten. Voor de beoordeling van heel wat onderzoeksaspecten (beleving, ontwikkelingsmogelijkheden, uitvoerbaarheid, impact enz.) is het noodzakelijk dat de subvarianten tot een voldoende niveau uitgewerkt worden om tot een realistisch inzicht te komen van de voorstellen. Dit onderzoek moet voldoende diepgaand uitgevoerd te worden om keuzes hierbinnen te trechteren. In functie van het voorkeursbesluit dienen ook mogelijke varianten op het rechtdoortracé (linkeroever vs. rechteroever) onderzocht te worden om een globaal doch concreet zicht te krijgen op de impact. Eenzelfde benadering moet voorzien worden voor de analyse van het bypasstracé. De positie van het kanaal (tegen Vennestraat, centraal, tegen R8) is sterk bepalend voor bv. de landschappelijke afwerking, mobiliteit, natuurontwikkeling,... Enkel op deze manier kan gekomen worden tot een duidelijk voorkeursbesluit. Het voorkeursbesluit voorziet daarbij best in een voorkeursalternatief dat meteen ook de subvariant definieert . Dit is een essentieel gegeven ifv het verdere traject. Enkel zo ontstaat een concreet en werkbaar kader voor het verdere traject en kan duidelijkheid verschaft worden tav alle betrokken partijen, bewoners en ondernemers.	A7, 30
AO1: de positie van de sluis (voor of achter spoorweg) is een essentieel element in de afweging tussen de subvarianten en dient ifv het voorkeursbesluit onderzocht te worden. De sluispositie heeft immers een belangrijke impact op budget (soort ingreep op spoorweg) en stedelijk landschap.	A7
In functie van de beoordeling van diverse onderzoeksaspecten (natuur, mobiliteit, tracévarianten,...) is nood aan voldoende gedetailleerd onderzoek om de reële impact te kunnen beoordelen. Consequenties en kansen moeten duidelijk in kaart worden gebracht.	9
Voorstel om bij het ringtracé de kruising met tunnel of brug, als 2 verschillende alternatieven in deze fase van het onderzoek mee te nemen. De verschillen tussen een scenario met brug en een scenario met tunnel zijn groot genoeg om hiervoor een afzonderlijke beoordeling op te maken. Voorwaarden hierbij zijn dat er voldoende aandacht gaat naar mogelijkheden voor zachte weggebruikers voor verkeer in de verschillende richtingen, eventueel met een gescheiden fiets- en voetgangersbrug, en dat er een aansluiting van het bedrijventerrein Harelbeke-Zuid op de ring kan gerealiseerd worden, zodat deze vrachtwagens niet door de woonkernen van Harelbeke moeten.	10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18
Voor de meeste onderzoeksvragen zullen antwoorden worden geformuleerd via een methodiek die gelijklopend is met de M.E.R-onderzoeksmethodiek. De mening bestaat dat die voor bepaalde onderzoeksvragen ontoereikend zal zijn omdat data alleen op een ruimere schaal (bijvoorbeeld regioniveau) of uit data afgeleid (bv. van meetgegevens van meetposten op andere locaties) beschikbaar zullen zijn. Dat is onder meer het geval voor het formuleren van antwoorden op onderzoeksvragen waarbij luchtvervuiling en geluid zullen worden geëvalueerd. Onze gemeente is van mening dat bij het uitvoeren van dit onderzoek ook aanvullend, gericht en gedetailleerd onderzoek moet kunnen worden uitgevoerd die de klassiek gehanteerde methodieken kan verfijnen. Dit geldt evenzeer voor de impact op natuur . Er wordt aldus verzocht om maximaal met lokaal beschikbare data en gegevens te werken en de dataset indien nodig te verfijnen op lokaal niveau.	A8, A9
De raad stelt vast dat in voorliggende alternatievenonderzoeksnota drie alternatieven worden geformuleerd voor de aansluiting van het kanaal op de Leie. Het betreft drie tracémogelijkheden in de zone Kortrijk-Harelbeke-Kuurne: 1° het rechtdoortracé, dat een opwaardering inhoudt van het bestaande kanaal, 2° het bypasstracé, dat de realisatie inhoudt van een nieuw kanaal rondom het verdicht stedelijk weefsel van Kortrijk en 3° het ringtracé dat de realisatie inhoudt van een nieuw kanaal gebundeld met de R8. Het is voor de raad zeer onduidelijk in hoeverre op basis van deze drie alternatieven in de volgende fase een voorkeursbesluit kan worden genomen. De realisatie van een volwaardige aansluiting op de Leie omvat immers ook een aantal andere nautische elementen, waaronder een nieuwe sluis en eventueel bijkomende zwaaigelegheid. De raad merkt op dat de alternatievenonderzoeksnota hieromtrent geen duidelijke alternatieven formuleert. Voor de zwaaigelegheid worden in het afwaartse deel van het kanaal vier potentiële locaties aangeduid (waarvan één locatie enkel relevant is voor het ringtracé). Deze locaties worden in de bijlagen bij de alternatievenonderzoeksnota enkel indicatief aangeduid en niet nader omschreven. Ook met betrekking tot de nieuwe sluis blijkt dat afhankelijk van het gekozen tracé-alternatief diverse sluisposities mogelijk zijn. Zo kan voor het rechtdoortracé de sluis zowel opwaarts als afwaarts de spoorlijn worden ingeplant.	A15

Reactie op de opmerkingen:

In het geïntegreerd onderzoek is ruimte voorzien om de onderzoeksvragen in het verdere procesverloop te verfijnen, bij te sturen en eventueel aan te vullen. De diepgang van het onderzoek zal hierbij worden afgestemd in functie van de besluitvorming op strategisch niveau (voorkeursbesluit). Indien zou blijken dat de voorgestelde onderzoeksmethodiek ontoereikend is om de strategische effecten en onderlinge verschillen tussen de alternatieven in beeld te brengen en te beoordelen, zal ook de onderzoeksmethodiek verder worden verfijnd.

Het voorkeursbesluit heeft als hoofddoel om de twee strategische vragen te beantwoorden, namelijk de impact van de opwaardering in zijn algemeenheid, alsook het tracé-alternatief in de zone Kortrijk-Harelbeke. Het onderzoek is daarom ook zo opgesteld dat de effecten op strategisch niveau (m.a.w. die beschrijfbare verschillen geven op niveau van de strategische vragen) worden onderzocht. Voornamelijk voor de tweede vraag (tracékeuze) kan de variatie die nog mogelijk is binnen een alternatief mogelijks leiden tot andere effecten op het strategische niveau. Waar dit het geval is zullen bepaalde subvarianten voor dat effect verder worden onderzocht om de vork aan effecten te beschrijven. De drie tracéalternatieven bevatten met andere woorden elk nog een vork aan subvarianten (bijvoorbeeld op vlak van ligging van de vaaras, breedte van de vaarweg, oeverafwerking, positie van de sluis, ontsluiting wegverkeer, ...). In de loop van het geïntegreerd onderzoek, zal de range aan verschillende subvarianten bepaald worden en mee beschouwd worden in de beoordeling. Indien bepaalde subvarianten leiden tot een verschil in beoordeling, dan kan dit resulteren in een vork in de beoordeling, die de onderlinge verschillen van de subvarianten weergeeft.

De mogelijke subvarianten (bijvoorbeeld op vlak van ligging van de vaaras, breedte van de vaarweg, oeverafwerking, positie van de sluis, ontsluiting wegverkeer, ...) worden echter niet op voorhand gedefinieerd en vastgelegd in de AON, enerzijds om uit te sluiten dat er subvarianten over het hoofd worden gezien en anderzijds om te waarborgen dat enkel de relevante subvarianten onderzocht worden binnen de verschillende onderzoeksaspecten. Uitzondering hierbij zijn de twee subvarianten voor het ringtracé, namelijk de wijze waarop de R8 de Leie kruist (brug of tunnel), omdat hierbij duidelijk is dat deze twee varianten belangrijke verschillen zullen vertonen bij bepaalde onderzoeksaspecten (bv. OA22, OA23, OA25). Aangezien deze subvarianten voor een groot aantal onderzoeksaspecten geen verschil vertonen, werd ervoor gekozen om deze stricto sensu niet als twee afzonderlijke alternatieven te benoemen.

Waar mogelijk of wenselijk kan het voorkeursbesluit ook uitspraken doen over bepaalde subvarianten (bijvoorbeeld op vlak van ligging van de vaaras, breedte van de vaarweg, oeverafwerking, positie van de sluis, ontsluiting wegverkeer, ...), op voorwaarde dat uit het gevoerde onderzoek de effecten hiervan bekend zijn. Het onderzoek zal echter geen specifieke onderzoeksdaden bevatten om verdere uitspraken te doen over subvarianten indien dit niet nodig is om te komen tot een voorkeursbesluit, hetzij voor de keuze tussen de alternatieven, hetzij in kader van het besluitvormingsproces.. Dit niveau van onderzoek is namelijk te voeren in de uitwerkingsfase, nadat het voorkeursbesluit de keuze heeft gemaakt tussen de alternatieven op strategisch niveau. Uitwerking van alle subvarianten op concreet projectniveau zou leiden tot een onoverzichtelijke hoeveelheid aan onderzoek. Daar bovenop zou de veelheid aan informatie niet bevattelijk zijn, en terug moeten worden beperkt tot de essentie, nl. het strategische niveau.

Specifiek wat betreft de locatiemogelijkheden voor zwaaigelegheid verwijzen we naar OA2. Dit onderzoeksaspect focust op de behoefte aan de mogelijkheden voor zwaaigelegheid.

Aanpassingen aan de AON:

/

Categorie 2: Projectdoelstellingen en alternatieven

2a Projectdoelstellingen

Inhoudelijke elementen uit adviezen en inspraakreacties	Verwijzing naar tabel 2
De rol en de uitgangspunten voor de R8 moeten, net zoals voor het kanaal, geëxpliciteerd worden binnen de hoofddoelstellingen en strategische visie van het project.	A7, 30
In de AON wordt verwezen naar de gemeentelijke mobiliteitsplannen. Het mobiliteitsplan van Kuurne verwijst naar het omvormen van R8 tot primaire weg type II en het afwerken middengedeelte R8 tussen Izegemsestraat en Kortrijksestraat (als actie B1 (14) opgenomen in het mobiliteitsplan van Kuurne).	A9

Reactie op de opmerkingen:

De huidige inrichting van de R8 voldoet niet aan de gewenste rol en functie(s) van deze weg. Daarom is een herinrichting van het segment tussen de Heirweg en Zandbergstraat gewenst. Het project KBK interfereert met deze herinrichting in het segment tussen de Leie en het bestaande kanaal (zone tussen paperclip en N43). Voor het segment tussen de Leie en het bestaande kanaal worden de herinrichtingsmogelijkheden voor de R8 daarom mee onderzocht binnen het project KBK. Daarnaast wordt in het geïntegreerd onderzoek nagegaan of en zo ja, welke interferentie optreedt tussen het project KBK en de herinrichting van de R8 verderop (voorbij de Leie, richting Kuurne en voorbij de paperclip, richting Kortrijk-Oost). Dit wordt toegevoegd in de AON.

Aanpassingen aan de AON:

- Beschrijven van de huidige inrichting, de gewenste rol van de R8 en de principes die worden gehanteerd bij het onderzoeken van de herinrichtingsmogelijkheden voor de R8. Meer concreet wordt een paragraaf toegevoegd in het hoofdstuk 'aanleiding' die ingaat op de huidige inrichting van de R8 en de visie op de rol en inrichting van de R8. Daarnaast wordt hoofdstuk 3 aangevuld met de herinrichtingsprincipes voor de R8, relevant voor het segment tussen de paperclip en de Leie.

2b Ambitieniveau

Inhoudelijke elementen uit adviezen en inspraakreacties	Verwijzing naar tabel 2
Volgens de informatie in de alternatievenonderzoeksnota wordt enkel de nieuw te bouwen sluis (die is ingepland in alle varianten) voorzien op klasse Va+ schepen. Het lijkt raadzaam om ook de effecten van een uitbreiding van de bestaande sluisen in Moen en Zwevegem mee te nemen in het toekomstbeeld en het daaraan gekoppelde onderzoek.	A17
Het lijkt ons aangewezen om ook de effecten van een verhoging van de bestaande bruggen (die nu niet voorzien is) in het toekomstbeeld en het onderzoek mee te nemen. Op die manier kan accurater geanticipeerd worden op toekomstige economische en logistieke ontwikkelingen. Tussen de sluis van Zwevegem en de La Flandrebrug situeren zich diverse bedrijven die zich voorbereiden op watergebonden transport. Het is daarom belangrijk dat zeker in deze zone een maximale diepgang van het kanaal kan worden gegarandeerd.	A17
De deputatie vraagt de volledige opwaardering van het kanaal richting Schelde mee te onderzoeken. Uit de gegevens van de POM blijkt er toch een belangrijk potentieel te zijn voor watergebonden transport vanuit de regio Roeselare richting de Schelde. Gelet op de ruime studie die nu voorligt is het misschien het moment om de volledige opwaardering ook voor de andere segmenten mee te onderzoeken.	A11
De mogelijkheid wordt onderzocht om de nieuwe sluis te Kortrijk te voorzien voor een klasse Va+ . Het lijkt ons dan ook aangewezen om te onderzoeken welke de effecten zouden zijn mocht het kanaal volledig toegankelijk zijn voor deze klasse . Met effecten bedoelen we niet alleen de economische effecten, maar ook de haalbaarheid, wenselijkheid etc.	31
Het lijkt ons aangewezen om op korte termijn resoluut te streven naar een maximale diepgang voor het pand tussen de sluis van Zwevegem en de La Flandrebrug . Dit gelet op de economische activiteit die in dit pand reeds aanwezig is en de logistieke potentie. De diepgang tussen de sluis van Zwevegem en de Schelde lijkt ons ook op langere termijn van strategisch belang.	31

In dit kader verwijst de raad ook naar de alternatievenonderzoeksnota die aangeeft: <i>'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.'</i> De raad vraagt dit verder te verduidelijken.	A15
--	-----

Reactie op de opmerkingen:

De toekomstvisie van het kanaal richt zich op een volwaardige verbinding tussen de Boven-Schelde en de Leie voor klasse Va (Va+). Het huidige project vormt hierbij een eerste, zeer belangrijke stap in de realisatie van de toekomstvisie. Rekening houdend met lopende initiatieven en de timing voor de opwaardering van de Boven-Schelde, de huidige omgevingskenmerken, bestaande infrastructuur en de inzichten uit trafiekprognoses wordt de toekomstvisie als volgt vertaald:

- Het huidige project van de opwaardering, als eerste stap, waarbij een verbinding voor klasse Va wordt gerealiseerd tussen Leie en Schelde;
- Een verdere opwaardering van het kanaal, waarbij ook de overige elementen van de toekomstvisie worden gerealiseerd (met bijvoorbeeld de gewenste diepgang en doorvaarthoogte over het volledige kanaal).

In het geïntegreerd onderzoek wordt het project, de eerste stap in de realisatie van de toekomstvisie, beoordeeld. Daarnaast worden ook nautische toekomstmogelijkheden in beeld gebracht (OA27). Meer concreet zal er worden onderzocht welke investeringen op het kanaal er bijkomend nodig zijn om ook de overige elementen van de toekomstvisie van het kanaal te realiseren en welke voor- en nadelen deze bijkomende investeringen betekenen (met bijvoorbeeld gewenste diepgang, doorvaarthoogte, aanpassen bestaande sluisen in Moen en Bossuit, ...).

De diepgang in het segment sluis Zwevegem – la Flandre hangt, bij behoud van de bestaande sluis Zwevegem, af van de maximale diepgang die in de sluis van Zwevegem kan worden gerealiseerd. In het geïntegreerd onderzoek zal worden nagegaan welke diepgang kan worden gerealiseerd, met behoud van de bestaande sluis Zwevegem.

Aanpassingen aan de AON:

- Verduidelijken van bovenstaande werkwijze mbt de nautische toekomstmogelijkheden in fiche OA27 (bijlage 1, pagina 82).
- Verduidelijken onderzoek naar diepgang Zwevegem – La Flandre in fiche OA1.

2c Alternatieve projectdoelstellingen

Inhoudelijke elementen uit adviezen en inspraakreacties	Verwijzing naar tabel 2
Moet er toch niet gekeken worden om de opwaardering voor het volledige kanaal voor klasse 5b-schepen te onderzoeken? Op die manier zou het kanaal volledig klaar zijn voor de toekomstige uitdagingen op het vlak van transport via het water.	A11
Het basisidee van het complex project is de voluntaristische gedachte dat de opwaardering van het kanaal, als verbinding tussen Schelde en Leie, noodzakelijk is. Door deze redenering ontbreekt het binnen de AON aan twee mogelijke toekomstscenario's; het nul-scenario (waarin er geen opwaardering zal gebeuren maar er toch duidelijkheid wordt geschapen) en een variant waarbij de opwaardering zich beperkt tot het gedeelte Schelde-Stasegem . <ul style="list-style-type: none"> - In het nul-scenario blijft het kanaal zoals het is. Alleen wordt duidelijk dat een opwaardering niet langer aan de orde is. M.a.w., de onzekerheid en desinvestering in de directe omgeving van het kanaal worden opgeheven waardoor ook deze gebieden zich op een normale manier kunnen ontwikkelen. - Het scenario insteedok is vergelijkbaar met de wijze waarop het kanaal Roeselare-Leie functioneert en vormt wellicht een meer redelijk en financieel haalbaar alternatief. Door een optimalisatie van het kanaal vanaf Bossuit én een zwaaiком ter hoogte van Stasegem worden de belangrijkste bedrijventerreinen langs het kanaal ter hoogte van Zwevegem, Stasegem en Kortrijk bereikbaar gemaakt voor klasse Va schepen. Dit scenario ontsluit het kanaal op het Seine-Schelde netwerk maar beperkt de lokale impact en investeringen. 	A9

Reactie op de opmerkingen:

Binnen het Seine-Schelde netwerk worden de hoofdassen (Leie en Schelde) voorzien op klasse Vb en worden de kanalen die hierop aansluiten voorzien op klasse Va. De hoofddoelstelling van het project, conform de startbeslissing, is daarom de opwaardering en/of aanpassing van het kanaal tot een verbinding tussen de Leie en de Schelde

voor CEMT klasse Va-schepen. Onderzoek naar een opwaardering van het kanaal voor Vb-schepen voldoet niet aan deze projectdoelstellingen.

Ter hoogte van Kortrijk is het kanaal in de huidige situatie smal en ondiep en bevat het 3 kleine, beschermde klasse I-sluizen. Door deze situatie is het kanaal in de zone Kortrijk (ca. vanaf de R8 tot aan de Leie) enkel toegankelijk voor kleinere schepen klasse I en pleziervaart. Alternatieven waarbij de huidige situatie in de zone Kortrijk niet wordt aangepast, houden in dat er geen verbinding wordt gerealiseerd voor klasse Va-schepen tussen de Schelde en de Leie. Deze alternatieven, zoals het nulscenario of varianten waarbij de opwaardering zich beperkt tot het gedeelte Schelde – Stasegem, beantwoorden met andere woorden niet aan de projectdoelstelling en worden daarom niet als alternatieven mee onderzocht in het geïntegreerd onderzoek.

Anderzijds is het zo dat de onderzoeksfase van het complex project zich richt op twee strategische vragen. De eerste strategische vraag onderzoekt de algemene effecten van een opwaardering van het kanaal, beoordeelt deze effecten ten opzichte van een referentiesituatie (de referentiesituatie houdt onder andere in dat er geen aanpassingen gebeuren aan het kanaal als vaarweg, en vormt zo een nulscenario) en brengt de positieve en negatieve effecten in beeld. De onderzoeksresultaten worden gerapporteerd en samengevat door het onderzoeksteam en vormen de basis voor de Vlaamse Regering om in het voorkeursbesluit de keuze te maken of het kanaal wel, dan niet wordt opgewaardeerd.

Aanpassingen aan de AON:

- Hoofdstuk 5, duiden hoe in de onderzoeksmethodiek en de -resultaten het nulscenario (referentiesituatie) aan bod komt.

2d Verantwoording

Inhoudelijke elementen uit adviezen en inspraakreacties	Verwijzing naar tabel 2
<p>Samenvatting van de reacties:</p> <p>De logica van het complex project van het kanaal Bossuit-Kortrijk stoelt op 2 argumenten: het verbinden van de Seine-Scheldebekken, en dit doen via de binnenvaart om vrachtwagens van de weg te halen. Dit vertrekpunt blijft echter theoretisch. De onderbouwing van het project verdient verdere uitwerking:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het Europese netwerk: Welke investeringen staan gepland waar en welke verbindingen kunnen hierdoor gerealiseerd worden? Welke bestaande en nieuwe economische hubs en sectoren kunnen ontstaan op dit netwerk (Vlaamse havens, Wallonië en Frankrijk) en welke rol kan het kanaal BK hierin vervullen. Wanneer investeringen op de Deule (FR) uitblijven/vertraagd uitgevoerd worden, is de realisatie van het kanaal strategisch belangrijk voor Vlaanderen. - Ontwikkeling watergebonden bedrijvigheid in de regio (incl. Leie-as): Welke kansen ontstaan voor de regio binnen dit brede Europese netwerk? Hoe kunnen we het aanwezige potentieel aan watergebonden industriegronden maximaal benutten (cf. Transport Bis)? (Dit potentieel is ruimte-neutraal – geen inname landbouw of natuur). Hoe kunnen we goederenstromen enten op het economisch profiel van de regio? Wordt gekozen voor een ROC en/of het actief activeren van bestaande terreinen? Hoe kunnen we slim inspelen op evoluties (bv. stadsdistributie)? 	A7, A9, 9
<p>Samenvatting van inspraakreacties over het belang van het project:</p> <p>Het proces van het project KBK dient met nodige prioriteit te worden voort gezet. De realisatie van het project sluit bedrijven langs het kanaal Bossuit-Kortrijk rechtstreeks aan op de Seine-Schelde. Het belang van een goede aansluiting kan met de jaren enkel toenemen. De aansluiting verhoogt de bedrijfszekerheid van het kanaal en reduceert sterk de kans op insluiting van schepen op het kanaal door uitvallen van een sluis. Het is belangrijk te kunnen beschikken over een duidelijke timing, zodat investeringen hierop afgestemd kunnen worden.</p>	5, 6, 31
<p>De raad merkt op dat de alternatievenonderzoeksnota slechts beperkt duiding geeft bij het overkoepelende Seine-Schelde project. Dit project is zeer grootschalig en omvat tal van deelprojecten in Vlaanderen, Wallonië en Frankrijk. Voor Vlaanderen alleen heeft het Seine-Schelde project betrekking op zeven waterwegen en tientallen locaties. SARO vraagt het complex project voor het kanaal Bossuit-Kortrijk duidelijker te positioneren en af te bakenen in relatie tot het Seine-Schelde project (en zijn deelprojecten).</p>	A15

Met de optimalisatie van het kanaal hoopt men vrachtwagens van de weg te halen. Dat is een edel doel maar we lezen dat van de huidige bedrijven die nabij het kanaal gelegen zijn slechts 30% watergebonden zijn of m.a.w. gebruik maken van het kanaal. (Hoofdstuk 3.2) Daartegenover maken de prognoses gewag van een verdrievoudiging van het transport langs het kanaal. Wie gelooft dit? Het lijkt ons dat vooral beleidsmakers en aandeelhouders in dit project geloven. Het is een geloofskwestie geworden. Geloven is iets aannemen zonder wetenschappelijke grond. Voor de belastingbetaler wordt het een waanzinnig duur project en dat vraagt toch iets meer dan geloof. Een voorzichtige schatting spreekt nu al van 400 miljoen euro tot zelfs 1 miljard. Voor dat bedrag zou de scheepvaarttrafik in de toekomst verdrievoudigen. We zouden van 1500 scheepsbewegingen naar 4500 scheepsbewegingen gaan. Nu, 1 schip dat heen en weer vaart, is goed voor 2 van die bewegingen. We spreken dus over 2250 schepen per jaar. Dat zijn er welgeteld 6.16 per dag. Slechts 10% van die scheepsbewegingen bestaan uit Va schepen. Voor die 10% worden de voorliggende draconische plannen gesmeed.	24
---	----

Reactie op de opmerkingen:

Het geïntegreerd onderzoek, meer bepaald OA 3, zal onder andere de effecten van een opwaardering van het kanaal in het Seine-Schelde netwerk in beeld brengen. Hierbij wordt de beschikbare trafiekprognose geactualiseerd en wordt een kwalitatieve analyse uitgewerkt over de mogelijke netwerkeffecten (wijzigende routes, robuustheid, ...). Het onderzoek naar en de relatie van het project KBK met de overige investeringen in het binnenvaartnetwerk wordt hieraan toegevoegd.

De onderzoeksfase van het complex project richt zich op twee strategische vragen. De eerste strategische vraag onderzoekt de algemene effecten van een opwaardering van het kanaal, en brengt met andere woorden de positieve en negatieve effecten in beeld. De onderzoeksresultaten worden gerapporteerd en samengevat door het onderzoeksteam en vormen de basis voor de Vlaamse Regering om in het voorkeursbesluit de keuze te maken of het kanaal wel, dan niet wordt opgewaarderd.

Het geïntegreerd onderzoek, meer bepaald OA 15, onderzoekt de economische watergebonden potenties langs het kanaal en plaatst deze binnen de economische ontwikkeling van de ruimere regio, namelijk op Vlaams niveau (Vlaamse havens) en in de globale Europese context..

Aanpassingen aan de AON:

- Hoofdstuk 2, verduidelijken rol van het kanaal Bossuit-Kortrijk in het Seine-Schelde netwerk.
- Fiche OA3, toevoegen onderzoek naar en relatie met verschillende investeringen in het binnenvaartnetwerk.
- Fiche OA15, verduidelijken onderzoek economische ontwikkeling ruimere regio.

2e MKBA

Inhoudelijke elementen uit adviezen en inspraakreacties	Verwijzing naar tabel 2
Samenvatting van reacties: Er kan de vraag gesteld worden of de economische winst opweegt tegen de randschade of nevenschade (collateral damage) die de uitbreiding KBK met zich zal meebrengen en de financiële kost gedragen door de gemeenschap.	A9, 7
In de huidige stand van het rapport zijn er geen cijfers beschikbaar die ook maar bij benadering een weergave zijn van de totale kostprijs van het project en van de kosten-baten balans . Wij vragen om dit toe te voegen aan de analyse en daar waar er nog onvoldoende gegevens zijn wegens nood aan bijkomend onderzoek dit duidelijk aan te geven in de financiële analyse. In de huidige stand van het onderzoek moet men minstens in staat zijn om al indicatieve cijfers te geven. Dit is geen overbodige vraag als we kijken naar het Leie onderdeel van het Seine-Scheldeproject waar de ramingen nu al 3x de oorspronkelijk zijn en het kostenplaatje dus zwaar uit de hand dreigt te lopen.	22
Een fundamenteel punt voor een beoordeling van elk van de alternatieve trajecten heeft betrekking op de kosten-batenanalyse . Uit de recente studie uitgevoerd door TECHNUM in opdracht van de overheid is gebleken dat de kosten-batenanalyse van de 'opwaardering' van het KBK in geen enkele van de onderzochte trajecten positief was. Deze zeer grondige kosten-batenanalyse werd omtrent dit punt niet weerlegd. De financiële onderzoeksvragen die nu voorliggen hebben betrekking op (a) de berekening van de kosten van investering en onderhoud (fiche nr. OA 25), zonder onderzoek naar de baten die daar tegenover staan en (b) op de vraag hoe de werken en de kosten zullen gefinancierd worden, zonder eerst een	32

<p>grondig onderzoek te doen of de kosten de baten niet overtreffen. Dit noodzakelijk onderzoek wordt omzeild door de algemene stelling dat de binnenvaart goedkoop, betrouwbaar en duurzaam is, door te spreken van een watersnelweg voor goederentransport, door melding te maken van 'economische groei en werkgelegenheid in het hart van Europa' en door te schrijven dat schippers (hoeveel?) een omweg moeten maken van 138 km via Gent. Dergelijke algemeenheden geven geen antwoord op de concrete vraag naar het nut van de werken in vergelijking met de kosten. Er weze aan herinnerd dat bij de eerste verbreding van het kanaal deze werd beperkt vanaf de Schelde tot aan Bekaert. Bij de verbreding van de Leie werd een tweede maal beslist het KBK niet tot aan de Leie te verbreden en werd een brug gebouwd die een toekomstige verbreding aldaar hypothekeert. Tenslotte is uit de studie van TECHNUM (2013) nogmaals gebleken dat de verbreding van het kanaal tot aan de Leie niet maatschappelijk niet wenselijk is vanwege de kosten-batenanalyse. Nu zonder onderzoek er van uitgaan dat dit wel het geval is, wijst erop dat het onderzoek niet gebeurt met een ruime blik, maar dat bewust de meest fundamentele vraag niet wordt gesteld.</p>	
<p>Voorstel om bij het onderzoeksaspect 25 ivm investerings- en onderhoudskosten bijkomend te voorzien om de maatschappelijke kosten-baten analyse zoals in de Technum-studie opnieuw af te toetsen rekening houdend met de opgemaakte ramingen. Niet in elk scenario was deze MKBA immers positief. Het ringtracé was toen nog niet opgenomen in de mogelijke scenario's. Er is geen garantie dat met een bijgewerkte raming de veronderstelde positieve effecten van de aanpassingen aan het kanaal overeind blijven. De keuzes die in deze alternatievenonderzoeksnota voorliggen, hebben een zeer grote maatschappelijke impact en kostprijs. De bewoners, economische actoren en de natuurwaarden die dreigen verloren te gaan, vragen een correcte inschatting en afweging van de maatschappelijke kosten versus de baten.</p>	<p>10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18</p>
<p>Wat het onderzoek naar de maatschappelijke kosten en baten betreft, stelt de raad vast dat in 2013 onderzoek is gebeurd. SARO wijst er op dat het project volgens deze studie een negatieve kosten-batenratio heeft: <i>'De MKBA geeft een negatieve kosten-batenratio voor alle onderzochte opwaarderingprojecten voor het kanaal Bossuit-Kortrijk. Dit heeft enerzijds te maken met de hoge kostprijs voor de realisatie van de doortocht, anderzijds met de beperkte baten die rechtstreeks aan de ingreep kunnen worden toegewezen. Omdat de ingrepen bovendien een aanzienlijke impact hebben (doortocht Kortrijk) worden deze resultaten bevestigd in de MCA.'</i> De raad adviseert wel om deze kosten-baten analyse te actualiseren vermits de economische dynamiek in de regio de voorbije jaren veranderd is.</p>	<p>A15</p>

Reactie op de opmerkingen:

De opzet van het geïntegreerd onderzoek is om de effecten, voor- en nadelen, van een opwaardering van het kanaal te onderzoeken, te beschrijven en te beoordelen (strategische vraag 1). Het overzicht van de effectbeoordeling zal alle nadelen (kosten) en voordelen (baten) in beeld brengen, zonder die uit te drukken in een monetaire eenheid en zonder de effecten onderling op te tellen tot één numerieke waarde. De onderzoeksresultaten worden gerapporteerd en samengevat door het onderzoeksteam en vormen de basis voor de Vlaamse Regering om in het voorkeursbesluit de voor- en nadelen ten opzichte van elkaar af te wegen en de keuze te maken of het kanaal wel, dan niet wordt opgewaarderd. In het kader van het geïntegreerd onderzoek wordt bijgevolg geen nieuwe MKBA uitgevoerd, noch wordt de bestaande geactualiseerd. Het geïntegreerd onderzoek brengt met andere woorden, analoog als de onderzoeksmethode van een MKBA, de voor- en nadelen van het project in beeld en geeft een beoordeling (score) aan elk effect. Beide onderzoeksmethodes, het geïntegreerd onderzoek of een MKBA, brengen dezelfde inzichten aan. Beide onderzoeksmethodes zijn onderling verschillend in de wijze waarop de effecten (scores) worden uitgedrukt: als een effectbeoordeling (geïntegreerd onderzoek) of als een monetaire waarde (MKBA).

Aanpassingen aan de AON:

- Bestaande MKBA kaders in de AON. Hiervoor worden hoofdstukken 2 en 5 uitgebreid met een paragraaf over de bestaande MKBA.

Categorie 3: Nautische aspecten

Inhoudelijke elementen uit adviezen en inspraakreacties	Verwijzing naar tabel 2
De trafiekprognose (p. 26 ev – versie 03) is niet uitgewerkt en is niet onafhankelijk (bron: De Vlaamse Waterweg). Zonder degelijke en onafhankelijke trafiekprognose kunnen de (economische) noodzaak en baten onvoldoende worden aangetoond.	A9
Wij vragen een transparante herberekening van de transportprognoses . De forse groei die werd waargenomen in de periode kort na 2010 wordt genomen als basis voor de toekomstige trafiek (Zie figuur pagina 13). Dit is intellectueel oneerlijk om een aantal redenen: een goede prognose zal alle data meenemen om tot een realistische schatting te komen. Een regressie door alle datapunten zal een minder sterke initiële groei laten zien, die daarna zal afvlakken. Ten tweede: de sterke toename aan transport die genoteerd wordt in de periode 2012-2013 is het gevolg van een tijdelijk toegenomen vraag als gevolg van de aanleg van een kademuur in Moen, die een aanvoer van 180 000 ton aan materiaal met zich meebracht. Ten derde : de groeiprognoses zijn deels gebaseerd op interviews met de partijen die vragende partij zijn voor een opwaardering van KBK. We vragen in de studie duidelijk een vermelding te maken van welke bronnen deze groeiprognoses afkomstig zijn, aangezien er een zeer reële kans is dat bepaalde prognoses overschat zijn uit eigenbelang van betrokken partijen. Uit voorgaande blijkt dat er een grote kans is dat de gehanteerde transportprognoses nu al leiden tot een overschatting van de toekomstige trafiek over het kanaal.	22, 23
In de AON wordt aangegeven dat een opgewaardeerd KBK een uitkomst kan bieden bij eventuele calamiteiten op de Leie of de Schelde . Dat lijkt ons een niet-realistische bewering, die dus voldoende moet worden onderzocht om deze bewering te staven. Indien blijkt dat deze bewering niet, of slechts deels overeind blijkt, moet dat ondubbelzinnig uit het onderzoek kunnen blijken. Dit onderzoek moet zich toespitsen op zowel het potentieel (aantal schepen) als naar richting van de ontsnappingsroute . De Schelde is niet diep genoeg om de grotere schepen die op de Leie en een groot deel van het opgewaardeerde KBK een veilige toegang te bieden. Op die manier lijkt KBK enkel een ontsnappingsroute voor schepen die te maken krijgen met calamiteiten op de Schelde. Wij vragen daarom een grondige studie van de richting waarin de ‘ontsnappingsroute’ zal fungeren. Dit moet ook in rekening gebracht worden bij de transportprognoses op het kanaal. Wij zien een bijkomend probleem voor het gebruik van KBK in geval van calamiteit: alle schepen die vanuit een bepaalde richting KBK willen opvaren, moeten gebruik maken van een sluis. Bij het verder opvaren van KBK zijn telkens een aantal sluisbewegingen nodig. De tijd die nodig is om een schip te versassen vormt dus een belangrijke limiterende factor voor het aantal schepen dat op efficiënte wijze gebruik kan maken van de vluchtweg. Natuurpunt De Vlasbek vzw vraagt daarom een grondige studie van het effectieve potentieel van deze vluchtweg, en naar de kosten die gemaakt moeten worden om deze vluchtweg effectief efficiënt te maken.	22, 23

Reactie op de opmerking:

Binnen OA 3 wordt de trafiekprognose (p. 26) geactualiseerd aan de hand van recentere trafiekcijfers. Tevens zal de robuustheid van de trafiekprognose nagegaan worden onder veranderende scenario's zoals wijzigingen in scheepsverdelingen en wijzigende goederenindeling (b.v. a.g.v. wijzigende economische activiteiten of organisatie in de logistieke sector). In het geïntegreerd onderzoek zal bij calamiteitenscenario's rekening worden gehouden met de toegelaten scheepsklassen op de Schelde, Leie en het kanaal. De geactualiseerde trafiekprognose zal uitgebreid worden gerapporteerd in het geïntegreerd onderzoek en wordt teruggekoppeld met betrokken actoren via de bestaande overlegstructuur (met bijvoorbeeld de ambtelijke begeleidingsgroep, stuurgroep of klankbordgroep).

Aanpassingen aan de AON:

- Fiche OA3, toelichten van het calamiteitenscenario

Categorie 4: Mobiliteit

4a Fietsnetwerk

Inhoudelijke elementen uit adviezen en inspraakreacties	Verwijzing naar tabel 2
Er wordt regelmatig gesproken over het realiseren of versterken van een vlot en veilig fietsnetwerk , zowel voor recreatief gebruik als voor praktische verplaatsingen. Ook dit is voor Zorg en Gezondheid een belangrijk punt . Zorg en Gezondheid is voorstander van het STOP-principe en een kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur kan daaraan bijdragen.	A4
Kuurne vindt het onderzoek naar de fietsverbindingen positief. De fietsverbindingen moeten gewaarborgd blijven of uitgebreid zonder dat de omrijdfactor onnoemelijk wordt verhoogd.	A9
Het is positief dat de fietsrelaties tussen de te ontwikkelen fietsnelweg langs het spoor Kortrijk - Waregem en het jaagpad op rechteroever van het Kanaal worden gelegd. Er zal voldoende ruimte noodzakelijk zijn om deze fietsnelwegen vlot te verbinden . Erg belangrijk hierbij is ook de verbinding tussen het stedelijk weefsel , het kanaal en het provinciaal domein De Gavers . Verder afwaarts het Kanaal is het herstel van de historische verbinding Spiere - Avelgem op de voormalige spoorwegbedding een opportuniteit voor traag verkeer om zo de kern van Moen te vermijden.	A11
Op de as van het kanaal en de Leie zijn belangrijke fietsverbindingen geënt. Deze fietsverbindingen zijn een te behouden gegeven. Meer nog, de stad wenst het project rond de opwaardering van het kanaal ook eerder te zien als een onderzoek naar potenties om dit fietsnetwerk te optimaliseren . Nu wordt er eerder onderzocht hoe problemen die zich zouden stellen bij het realiseren van één van de gestelde tracés kunnen worden opgelost, eerder dan dat er proactief naar potenties voor optimalisering wordt gezocht.	A8
AO20 en AO21: kwaliteit, veiligheid en robuustheid dienen opgenomen te worden binnen de onderzoeksaspecten. Voor de beoordeling van de fietsinfrastructuur is directheid en comfort een belangrijk gegeven. Een eventuele herverdeling van het verkeer is te bekijken binnen het gewenste stadsnetwerk. Optimalisatiemogelijkheden kunnen best meteen ook kwantitatief doorgerekend worden.	A7
De Luipaard fietsersbrug zal wellicht moeten verdwijnen omdat het kanaal daar niet breed genoeg is, is er al een alternatief voor deze fietsersbrug? Is een fietsersverbinding via de site van Bolwerk een mogelijke piste?	3
Bedenking rond het ringtracé: Ik woon in Stasegem en rij elke dag met de fiets richting Kortrijk over de oude sluis naar het Groeningepark. Met dit tracé wordt Stasegem helemaal afgesloten. We zullen niet meer rechtstreeks op de R8 kunnen, wat betekent dat we via Harelbeke moeten, wat nu al een knelpunt route is. Of we kunnen via Zwevegem brug langs het kanaal naar Kortrijk, wat ook al geen aangename weg is. Plus het zal ervoor zorgen dat er meer verkeer is en gevaarlijker is voor de fietsers die de Luipaardbrug oversteken. Ook zie ik geen fietsbrug ter hoogte van Dumoulin, dit betekent ook dat we als fietser ook via de Luipaardbrug langs de gevaarlijke straat langs het kanaal naar Kortrijk moeten. Ook die ene brug voor het verkeer over het kanaal aan AS adventure is echt niet te doen, van een knelpunt gesproken.	20

Reactie op de opmerkingen:

Veel van de opmerkingen zijn bezorgdheden met betrekking tot het fietsnetwerk. In het geïntegreerd onderzoek, meer bepaald in OA 20, wordt de bereikbaarheid en veiligheid voor fietsers in kaart gebracht, wordt onderzocht welke impact het project hierop heeft en welke mogelijke maatregelen zijn om negatieve effecten te beperken en positieve te versterken. De bereikbaarheid wordt geëvalueerd aan de hand van parameters als de kwaliteit, robuustheid, comfort en directheid. Ook de veiligheid wordt onderzocht en beoordeeld. Daarnaast worden in OA 29 de toekomstmogelijkheden verkend om het fietsnetwerk verder te versterken (bijvoorbeeld de relatie met de Gavers).

Specifieke elementen:

- Wat betreft de mogelijke impact van het project op de mogelijkheden om de fietsverbinding Spiere-Avelgem te realiseren, is het projectteam van oordeel dat het project KBK geen invloed heeft op, noch specifieke potenties biedt binnen de projectdoelstellingen voor de mogelijkheden om deze verbinding te realiseren.
- De huidige Luipaardbrug is onvoldoende breed en moet bij een opwaardering van het kanaal worden vernieuwd. Eén van de onderzoeksvragen die in het geïntegreerd onderzoek aan bod zal komen is dan ook de wijze waarop een vlotte en veilige verbinding kan worden gerealiseerd tussen de fietsroute langs het kanaal en het Guldensporenpad (zie aanduiding in rood 1.2 op de strategische figuren in de AON, paragrafen 4.3.1, 4.3.2 en 4.3.3).

- De fietsverbinding vanuit Stasegem richting centrum-Kortrijk is een aandachtspunt, in het bijzonder in het geval van een bypasstracé of ringtracé. Dit wordt als aandachtspunt opgenomen in de AON en wordt dus ook in het geïntegreerd onderzoek op strategisch niveau onderzocht.

Aanpassingen aan de AON:

- Fiche OA20, verduidelijken/aanvullen criteria beoordeling impact fietsstructuur
- Fiche OA20, opnemen aandachtspunt fietsverbinding Stasegem-centrum-Kortrijk

4b Openbaar vervoer en hulpdiensten

Inhoudelijke elementen uit adviezen en inspraakreacties	Verwijzing naar tabel 2
In het kader van de evaluatie van het project en de alternatieve tracés worden in het thema mobiliteit algemeen gemotoriseerd verkeer en specifiek fietsverkeer geëvalueerd. De Lijn vraagt om eveneens meer specifiek de impact op de lijnvoering van de huidige buslijnen en de toekomstige lijnvoering (in het kader van basisbereikbaarheid) te bekijken. Als uitgangspunt wordt hiervoor de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer gegarandeerd.	A13
De MORA vindt in de alternatievenonderzoeksnota niets terug over de ontsluiting via andere alternatieven voor het wegverkeer. De Raad denkt hierbij onder meer aan het openbaar vervoer , maar ook aan watergebonden mogelijkheden zoals bijv. de waterbus . Daarom vraagt de MORA om ook de effecten en de potenties van deze alternatieven mee te nemen in het onderzoek.	A17
Samenvatting van reactie: Een particulier formuleert de bezorgdheid rond bereikbaarheid van de hulpdiensten . Deze gebruiken tot op heden de R8 voor spoedgevallen. Indien voor het ringtracé gekozen wordt, zou dit tot bijkomende problemen kunnen leiden qua bereikbaarheid.	2

Reactie op de opmerkingen:

OA21 onderzoekt de bereikbaarheid en kwaliteit van het wegennet voor gemotoriseerd verkeer. Dit gemotoriseerd verkeer omvat eveneens alternatieve vervoersmiddelen, waaronder openbaar vervoer en hulpdiensten. Dit wordt echter onvoldoende duidelijk aangegeven in de onderzoeksmethodiek en zal worden toegevoegd. Zo wordt bijvoorbeeld onderzocht hoe de doorstroming op het omliggende wegennet zal wijzigen en wordt geanalyseerd in welke mate deze wegen/verkeersrelaties belangrijke assen zijn voor openbaar vervoer en hulpdiensten.

Aanpassingen aan de AON:

- Fiche OA21, verduidelijken aandacht voor openbaar vervoer en hulpdiensten

4c Uitgangshouding mbt bestaande verbindingen

Inhoudelijke elementen uit adviezen en inspraakreacties	Verwijzing naar tabel 2
Stad Kortrijk benadrukt haar uitgangspunt dat bestaande verbindingen integraal dienen hersteld te worden (bv. Gentssteenweg, Zandbergstraat, Hippodroomstraat, Spinnerijstraat). Dezelfde opmerking geldt voor de bestaande fietsverbindingen (bv. jaagpad Leie en kanaal, brug thv sluis 9 en 11, ...). Binnen de AON wordt de motivering omgekeerd. Wellicht vanuit een financiële benadering. Dit strookt niet met de integrale benadering die beoogd wordt (= dit project benutten als hefboom voor andere domeinen). Bijkomende fietsverbindingen (bv. een brug over Leie) kunnen een essentieel gegeven vormen binnen een evenwichtig en toekomstgericht project. Het reduceren van verbindingen zet de robuustheid van het mobiliteitsnetwerk onder druk. De teksten op o.a. p. 51 en p. 62 (bijlage 1) dienen geschrapt te worden of moeten aangepast worden aan dit uitgangspunt.	A7

Reactie op de opmerkingen:

OA 20 en 21 onderzoeken de bereikbaarheid en kwaliteit van het wegennet voor respectievelijk fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer. Zoals in alle onderzoeksaspecten gebeurt de effectbeoordeling tov de referentiesituatie 2040, een situatie waarin bijvoorbeeld de bestaande drie verbindingen in de omgeving N43xR8 (N43, Zandbergstraat, Hippodroomstraat) aanwezig en functioneel zijn. Het onderzoek brengt zo de mogelijke effecten van de wijzigingen tov de bestaande verbindingen in beeld en zal de maatregelen beschrijven die nodig zijn om ruimtelijke relaties en verkeersverbindingen sterker te maken. Uitgangshouding is om een kwalitatief en robuust netwerk uit te bouwen, wat

inhoudt dat nieuwe verbindingen kunnen ontstaan, bestaande verbindingen kunnen worden verbroken, aangepast of geoptimaliseerd.

Aanpassingen aan de AON:

- Fiche OA21, verduidelijken dat beoordeling gebeurt tov de referentiesituatie 2040, een situatie waarin bijvoorbeeld de bestaande drie verbindingen in de omgeving N43xR8 (N43, Zandbergstraat, Hippodroomstraat) aanwezig en functioneel zijn. Verduidelijken dat het onderzoek de mogelijke effecten in beeld brengt en de maatregelen die nodig zijn om ruimtelijke relaties en verkeersverbindingen te herstellen of sterker te maken.
- Hoofdstuk 6, verduidelijken hoe de visienota voor de herinrichting van de R8 wordt meegenomen in de referentiesituatie 2040.

4d Aandachtspunten onderzoek gemotoriseerd verkeer

Inhoudelijke elementen uit adviezen en inspraakreacties	Verwijzing naar tabel 2
Bij OA21: Voor Kuurne is de impact op de bovenlokale bereikbaarheid en de impact op de doorstroming gezamenlijk te beoordelen . De aanzienlijke verbetering van de doorstroming voor het gemotoriseerd wegverkeer is gewenst op bovenlokaal en lokaal niveau (te beoordelen op de R8 Leie tot aan de Noordlaan, N50 en de centrumstraten van Kuurne).	A9
P.79: onderzoek naar ' wijzigingen in het gebruik van het onderliggend wegennet '. Vermoedelijk gaat dit onderzoek op strategisch niveau niet zo in detail dat elk lokaal kruispunt wordt bekeken. Het lijkt nuttig om dit te specificeren . Onderaan p.79 staat het duidelijker: enkel de aansluitingspunten wegennet met de R8. In de fiche OA22 lezen we dan het volgende te onderzoeken criterium: "Het aantal woonstraten waarin een verschuiving van de intensiteiten wordt verwacht."	A1

Reactie op de opmerkingen:

De effectbeoordeling van de bovenlokale bereikbaarheid en impact op doorstroming verloopt via afzonderlijke beoordelingskaders omdat mogelijks situaties kunnen ontstaan waarbij het ene aspect positief scoort en het andere negatief. De opdeling in twee beoordelingskaders maakt het mogelijk om deze tegenstrijdigheden inzichtelijk te maken. Echter, het onderzoeksaspect beschouwt beide aspecten alsook de samenhang tussen beide.

De impact op het onderliggend wegennet wordt onderzocht. Hierbij ligt de focus op effecten die uit de verkeersmodellering zichtbaar zijn (vb. structureel en substantiële toename van sluisverkeer door woonstraten,...) als gevolg van wijzigingen in het bovenlokale wegennet, maar wordt niet elk lokaal kruispunt onderzocht. Omliggende straten waarin een verschuiving van de intensiteiten wordt verwacht zullen in het onderzoek aan bod komen.

Aanpassingen aan de AON:

- Concept 9 (hoofdstuk 5) en fiche OA22, verduidelijken tekstparagrafen over detailgraad onderzoek effecten op onderliggend wegennet

4e Relatie met de R8

Inhoudelijke elementen uit adviezen en inspraakreacties	Verwijzing naar tabel 2
Voor de gemeente is het mobilitétsaspect een belangrijk thema , inzonderheid de huidige problematiek van de R8 en de vrees voor eventuele bijkomende verkeersbelasting op lokaal niveau . Dit moet zo ruim mogelijk onderzocht worden.	A9
Los van welk kanaaltracé moet de impact van nieuwe ontwikkelingen op de huidige R8 sterker aan bod komen en dieper onderzocht worden. Als blijkt dat er negatieve gevolgen (verleggen verkeersstromen, extra (stads)verkeer ingevolge het Regionaal Overslag Centrum (ROC),...) door welk tracé ook of een variante ervan ontstaan, moet tevens onderzocht worden of deze tegelijkertijd met het tracé kunnen opgelost worden. Ook verkeerstechnisch.	A9
Voor Kuurne zal bij het bepalen van een voorkeurstracé ook de impact op de R8 moeten kunnen meespelen (concrete gevolgen of mogelijke oplossingen van de huidige R8 problematiek); onder meer de relatie N43-R8-lokale wegennet in beide richtingen (Harelbeeksestraat en Kortrijksestraat) en de relatie R8-N50 (dodelijk kruispunt).	A9
Een keuze voor het R8-tracé heeft een belangrijke impact op uitwisselmogelijkheden tussen de N43 en de R8 . Eenzelfde opmerking dient gemaakt te worden m.b.t. bestaande uitwisselmogelijkheden thv de 'paperclip' . In de nota wordt het samenbrengen van de aansluitingsmogelijkheden op één complex voorgesteld als een optimalisatie. Dit is voorbarig. Het aantal en de plaats van de aansluitingspunten op de R8 dient daarom grondig onderzocht te worden (wat	A7

zijn de effecten op het functioneren van de R36 en het lokale net, welke verschuivingen kunnen optreden, wat is de ruimtelijke impact (o.a. Venning) van nieuwe wegenis van en naar de R8, zijn aansluitingsvarianten op de R8 mogelijk thv de N43, wat is de weerslag op de mobiliteit in de constructiefase,...?).	
Samenvatting van reactie: Bedenkingen rond het ringtracé en de mobiliteit van het verkeer Harelbeke-Kortrijk-Kuurne-Zwevegem-R8-E17. In de huidige situatie, wanneer 1 van de 4 straten van de kruispunten Spoorwegstraat/Zandbergstraat/Hippodroomstraat/N43-R8 wordt afgesloten door wegenwerken, loopt het verkeer helemaal vast. Op welke manier kan een oplossing werken waarbij er slechts 1 op- en afrit wordt voorzien?	2
Samenvattend pleit ik ervoor om het Onderzoeksaspect 21 BEREIKBAARHEID EN KWALITEIT VAN HET WEGENNET VOOR GEMOTORISEERD VERKEER voor het ringtracé aan te vullen met: <ul style="list-style-type: none"> • het expliciteren van de strategische visie en doelstelling ivm de rol en functie van de R8 binnen het globale verkeerssysteem en de daaruit volgende uitgangspunten voor de R8. • het voldoende ver planmatig onderzoeken en uitwerken van de nieuwe route tussen N43 en het aansluitingscomplex zelf • het onderzoeken en beoordelen in hoeverre de oplossing met één gecombineerd aansluitingscomplex de realisatie van de strategische doelstelling voor de rol en functie van de R8 versterkt of hypothekeert. • varianten onderzoekt waarbij een aansluiting met de R8 ter hoogte van of in de omgeving van de Gentsesteenweg behouden blijft. 	30
Samenvatting van reacties: De realisatie van het complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk kan niet los gezien worden van de problematiek van de R8. Deze interactie is het meest uitgesproken in de variant van het ringtracé, waarbij niet alleen het kanaal maar ook de R8 tussen de Leie en het bestaande kanaal wordt heringericht om te komen tot één ruimtelijk samenhangend infrastructuurproject. Men wenst dat beide projecten en de beleidsprocessen en onderzoeken die daaraan gekoppeld worden maximaal op elkaar afgestemd worden. Het is essentieel beide dossiers inhoudelijk, technisch en financieel samen te blijven benaderen . Mogelijke (bouw)synergiën moeten maximaal benut worden. Er is een enorme impact op lokale mobiliteitsaspecten maar ook zal de impact inzake mobiliteit zich op een veel grotere schaal dan de onderzoekzone manifesteren (eventueel sluipverkeer richting Kuurne,...)	A7, A8, A11, A17
Onduidelijkheid rond de afstemming van het project met het project K-R8 .	19

Reactie op de opmerkingen:

Bovenstaande opmerkingen uiten een bezorgdheid over mogelijke effecten op vlak van mobiliteit in de zone Kortrijk-Kuurne-Harelbeke, zowel voor wat betreft de R8, de ontsluiting van de omliggende functies naar de R8 als de onderlinge verbinding tussen functies en activiteiten en dit voor de verschillende vervoersmodi. Specifiek voor gemotoriseerd verkeer worden de effecten in beeld gebracht met een verkeersmodel (een model op mesoniveau, namelijk het stadsmodel Kortrijk). Dit verkeersmodel omvat het studiegebied en bevat voldoende detailgraad om de effecten in beeld te brengen. Hierbij zullen verschillende scenario's doorgerekend worden en worden voor elk scenario de wijzigingen in verkeersintensiteiten op niveau van de relevante wegsegmenten onderzocht, beoordeeld en gerapporteerd.

De visie en doelstellingen voor de R8 worden toegevoegd (zie ook categorie 2a) en de beoordeling van de effecten zal ook rekening houden met de doelstellingen en de mobiliteitsvisie voor het gebied.

Als startpunt vertrekt het scenario ringtracé hierbij van één aansluitingscomplex in de omgeving tussen de spoorlijn en de R8. Dit om de effecten van deze situatie in beeld te kunnen brengen. Dit scenario wordt in het stadsmodel van Kortrijk gemodelleerd. De focus ligt vooral op de ligging van de R8 en de uitwisseling (waar is welke uitwisseling mogelijk) van de R8 met het onderliggend wegennet in de zone tussen N50 en E17. Vanuit de inzichten die deze eerste modellering biedt, worden waar nodig aanvullende onderzoeken opgestart om de uitwisseling van de R8 met het onderliggende wegennet verder te analyseren.

Het project KBK wordt, door de overlap met het project K-R8 in het ringtracé, op regelmatige basis afgestemd met het onderzoeksteam van het project K-R8.

Aanpassingen aan de AON:

- Fiche OA21, toevoegen hoe mobiliteitsvisie en doelstellingen zich vertalen in de effectbeoordeling

Categorie 5: Economie

Inhoudelijke elementen uit adviezen en inspraakreacties	Verwijzing naar tabel 2
<p>Samenvatting van reacties:</p> <p>Bijkomende binnenvaarttransporten zullen vrachtwagenverkeer van het hogere wegennet (vooral de E17) halen, maar zullen op lokaal niveau (natransport) bijkomende verkeersbelasting genereren rond het reeds verzadigde verkeerscomplex van Kortrijk-Oost. Welke aanpassingen/investeringen aan het wegennet zijn hier inherent aan verbonden? Wat is de impact op de ontsluitingsinfrastructuur richting R8 en E17? In hoeverre wordt dit mee onderzocht?</p>	A7, A9
<p>De stad wenst een duidelijker beeld te krijgen op de bijkomende wegtrafiek die in onze regio zal worden gegenereerd ten gevolge van de opwaardering van het kanaal. Onzekere aannames en voorspellingen in de trafiekprognose maken dat dit een bijzonder moeilijke oefening wordt. In de loop van het project werd de focus reeds gewijzigd van palletgoederentransport over bulk naar containertransport en een mogelijke mix van alle verschillende vormen, zonder daarbij de economische eigenheid van de regio in ogenschouw te nemen. Om de haalbaarheid van de opwaardering correct te kunnen inschatten moet een correct toekomstbeeld worden geprojecteerd.</p>	A8
<p>Waar wordt onderzocht dat de opwaardering een industrialisering met zich zou meebrengen die op het water klimaatvriendelijk is maar op de weg en binnen de harde bebouwing nefast zou zijn?</p>	A9
<p>Een bijkomend ROC dient ontsloten te worden voor het wegtransport. Als de locatie effectief gezocht wordt in de zone Kortrijk – Zwevegem, is er geen afdoende ontsluiting voorhanden. Een geladen vrachtwagen mag in België maximaal 44 ton wegen, gewicht van de vrachtwagen inbegrepen. Als we er van uitgaan dat er effectief 1 miljoen ton aan overslag zal gebeuren, en indien dat gebeurt met de grootste vrachtwagens, zullen hiervoor minimaal 22 000 vrachtwagens nodig zijn, wat gelijk staat met 44 000 vrachtwagenbewegingen. Een deel van deze vrachtwagens zal via een aan te leggen ontsluiting zijn weg vinden richting E17, een ander deel richting E403. De ontsluiting is een secundaire kost gerelateerd aan de opwaardering van het kanaal, en deze moet dan ook berekend worden in de studiefase. Dit bijkomend vrachtverkeer zal een impact hebben op de verkeersdruk in de regio (vb. filevorming naar industrieterrein Kortrijk Noord), en op de luchtkwaliteit. Wij vragen dan ook om zowel de impact van het ROC op de verkeersdruk en op de luchtkwaliteit langsheen het ontsluitingstraject te kwantificeren.</p>	22, 23
<p>In de alternatievenonderzoeksnota wordt de woonzone van onder andere de Luipaardstraat aangehaald. Deze woonzone ligt op heden tussen industriegebied ingesloten. Een duurzame oplossing lijkt ons noodzakelijk voor een goede ontwikkeling van het potentieel van de industriezone en extra transport over het water.</p>	29
<p>Samenvatting van aandachtspunten rond het verleggen van de Kanaalstraat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bepaalde gebouwen in het gebied zijn geklasseerd als monument. - Het lokaal verkeer dat de bedrijven bedient aan de Kanaalstraat is van totaal andere orde dan de toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden op Kapel ter Bede - Wordt de Visserskaai mee verlegd? 	19
<p>We stellen ons ernstige vragen over het mogelijks afsluiten van de Kanaalstraat en het hoofdzakelijk zwaar vervoer om te leiden naar de Keizerstraat.</p>	21
<p>Het Guldensporenpad grenst aan het projectgebied van het complex project van het Kanaal Bossuit-Kortrijk. Volgens de provincie zijn er voor de voorzien ontsluitingsweg voor de watergebonden bedrijvigheid betere alternatieven die de veiligheid en fietskwaliteit op deze belangrijke fietssnelweg minder in het gedrang brengen.</p>	A11
<p>In alle 3 alternatieven werd de toegang tot de industriezone voorzien via een nieuwe ontsluitingsweg en niet langer via de Kanaalstraat. Het feit dat er geen doorgaand verkeer meer mogelijk is geeft meer mogelijkheden om op een veilige manier laad- en losactiviteiten aan het water te organiseren en is dus positief. Slechts 1 mogelijke route voor ontsluiting van het bedrijf en zwaar vrachtverkeer is echter een risico en daarom vragen wij een blijvende toegang voor het bedrijf aan de Kanaalstraat. Dit zou geen probleem mogen vormen.</p>	29
<p>In de AON worden geen uitspraken gedaan over de betekenis van watergebonden bedrijvigheid in het economisch profiel van Zuid-West Vlaanderen. De complementariteit van watergebonden bedrijvigheid aan de bestaande bedrijvigheid is niet aangetoond, noch in type bedrijvigheid (bulk, overslag, half-fabrikaten, stadsdistributie,...), noch in oppervlaktes.</p>	A9

Er is geen reflectie over de toegevoegde waarde en/of extra arbeidsplaatsen die KBK zal genereren.	A9
In de studie Transport-Bis werd door de POM West-Vlaanderen onderzocht hoe het potentieel van de waterwegen en watergebonden bedrijventerreinen maximaal gevaloriseerd kan worden . Er wordt gekeken welke groeiperspectieven er zijn en op welke manier hierop kan ingespeeld worden. Er wordt hierbij onder meer van uitgegaan dat indien het kanaal Bossuit-Kortrijk volwaardig wordt verbonden met de Leie, de overslag kan verhogen van 950.000 ton (2015) naar 2,6 miljoen ton in de periode 2030-2040. Er moet voldoende afstemming zijn met deze studie en bijzondere aandacht voor het ROC te Avelgem en Wielsbeke. Daarenboven wenst de deputatie te wijzen op het belang van de opwaardering van het kanaal en het bijhorend ROC voor de stadsdistributie in dit sterk verstedelijkt gebied.	A11
De stad wenst te benadrukken dat wordt verwacht dat in de onderzoeksfase de economische rendabiliteit voor de regio wordt geschetst. In dit kader moeten alle economische opportuniteiten waarop het project kan worden geënt duidelijk worden omschreven en gekwantificeerd . De stad verwacht hier ook een duidelijke weergave van zwaktes en sterktes, zekerheden én onzekerheden. Kosten en baten moeten duidelijk worden gekwantificeerd.	A8
De stad verwacht dat reeds wordt geduid hoe de switch naar watergebonden industrie kan worden gemaakt. Op de industrieterreinen die nu niet op de waterweg zijn georiënteerd worden bedrijven uitgebaat die mogelijks geen noodzaak voelen om zich naar het water te oriënteren, noch om hun site te verlaten. Ze maken deel uit van de economische eigenheid van de regio. Een heroriëntering zou bijkomende ruimte-innames voor deze bedrijven inhouden indien we ze ook in onze regio willen houden .	A8
Onze regio wordt op vandaag gekenmerkt door een eigen economische structuur en een opwaardering van het kanaal kan een grondige hertekening van deze economische structuur (andere goederenstromen, andere mobiliteit,...) met zich meebrengen. De gevolgen moeten ook op voorhand kunnen worden ingeschat en geduid.	A8
Samenvatting van reacties: De AON stelt dat er zal gezocht worden naar een locatie voor een bijkomend Regionaal Overslag Centrum (ROC) . Dit is een cruciaal element in de kosten-batenanalyse van het opwaarderingproject. We vermoeden dat de ruimte voor dat ROC zal gezocht worden in de regio Kortrijk – Harelbeke, meer bepaald in de omgeving van Kapel Ter Bede. Ongeacht de locatie moet de studie de inplanting van zo'n ROC op regionale schaal bestuderen. De wenselijkheid van dit nieuw ROC moet gemotiveerd worden rekening houdende met bestaande overslagcapaciteit in de regio. Langs de Leie, in Wielsbeke, ligt al een ROC, de River Terminal Wielsbeke, die al volledig ontsloten is via de N382 naar de E17 . Stroomopwaarts van Kortrijk ligt de kade in de nabijheid van Alpro . Deze kade is economische onderbenut, op dit moment wordt een deel van de kade gebruikt door een scheepshersteller. Ook deze kade is ontsloten voor het vrachtverkeer, in dit geval naar de E403. Een derde ROC, op kleine afstand van de bestaande (potentiele) ROCs lijkt dus van het goede te veel. De AON spreekt van een overslagcapaciteit van 1 miljoen ton per jaar (tegen 2040), daar waar de bestaande ROCs die aantallen niet halen. We vragen daarom ook een realistische en transparante prognose van de overslag die zal gerealiseerd worden langs een opgewaardeerd KBK. We merken hier ook op dat het cijfer van 1 miljoen ton overslag per jaar wordt gehaald in de eerder vermelde studie, waarvan de correctheid in vraag wordt gesteld.	22, 23
Wij drukken onze grote bezorgdheid uit over het mogelijks inplanten van een “regionale overslagplaats” voor bulk en-of containers. Dit zou voor onze omgeving onvermijdelijk nieuwe bijkomende hinder betekenen. Opnieuw bijkomend stof, lawaai, zwaar verkeer, enz. Nu al maken de voornaamste daar gevestigde bedrijven en andere gebruik van de los-/laadkade. Is de aanleg van een overslagplaats dan wel aan de orde?	21
Bij OA 28 gaat het over ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden op diverse vlakken. Hier dient de link gelegd te worden met OA 15 als het gaat over ontwikkelingsmogelijkheden voor economische functies. Het pleidooi rond watergebonden bedrijvigheid dat daar vermeld staat, kan immers in tegenspraak zijn met het luik rond het opwaarderen van de ecologische potenties . Om dit te vermijden, kan als voorwaarde opgenomen worden dat eventuele economische ontwikkelingen enkel voorzien worden op bestaande stedelijke of reeds geïndustrialiseerde sites, en geen open ruimte innemen .	10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18

<p>Voor de aangeduide zones tussen de Leie en de La Flandre brug wordt in het geïntegreerd onderzoek nagegaan welke de mogelijkheden zijn om deze gebieden te activeren richting watergebonden bedrijvigheid. In die zin is het project inderdaad 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.</p> <p>Het geïntegreerd onderzoek dient zich echter niet alleen te buigen over het louter activeren van deze gebieden richting watergebonden bedrijvigheid, maar dient ook de ruimere herstructureringsopgave indachtig te zijn waarbij vanuit een geïntegreerde aanpak weloverwogen naar (een ruimtelijke concentratie van) locaties wordt gezocht met aandacht voor de randvoorwaarden vanuit de omgeving en op vlak van mobiliteit.</p>	A1
<p>Het ruimtelijk onderzoek onderschrijft onvoldoende de principes van ruimteneutraliteit. Nochtans toont het onderzoekswerk van “transport bis” voldoende aan dat er circa 100 hectare bedrijventerrein potentieel te activeren is voor watergebonden bedrijvigheid.</p>	A9
<p>Bovendien stelt de raad vast dat voorliggend complex project ook de ambitie formuleert voor de ontwikkeling van een regionaal overslagcentrum. De startbeslissing verwijst naar de locatiestudie uitgevoerd door de intercommunale Leiedal: <i>‘Deze locatiestudie geeft weer welke bedrijventerreinen geschikt kunnen zijn voor de aanleg van een ROC op basis van een SWOT-analyse. Hierbij is onder andere rekening gehouden met de grootte van het terrein, ontsluiting van het terrein, aanwezigheid van laad- en losinstallaties, geschiktheid van het terrein en de economische potenties. In de scope van dit onderzoek waren alle reeds bestemde industriezones aanliggend aan het kanaal. Op deze wijze is een eerste inschatting gemaakt van de consequenties van de ontwikkeling van het overslagcentrum voor elke plek op het vlak van milieu en mobiliteit. Deze locaties alsook eventuele andere potentiële locaties (die bijvoorbeeld nog een bestemmingswijziging behoeven) worden verder meegenomen in het onderzoek in het kader van de procedure complexe projecten.’</i></p> <p>SARO vraagt om de noodzaak voor de ontwikkeling van een nieuw regionaal overslagcentrum verder te onderbouwen. Hierbij moet aandacht zijn voor de regionale schaal en een realistische en transparante prognose van de overslag langs een opgewaarderd kanaal Bossuit-Kortrijk. Aanvullend vraagt de raad dat in de alternatievenonderzoeksnota duidelijke locatiealternatieven voor dit regionaal overslagcentrum worden gedefinieerd, zodanig dat hieromtrent concreet geïntegreerd onderzoek kan worden opgestart. Dit met het oog op het voorkeursbesluit waarin op basis van het geïntegreerd onderzoek een weloverwogen keuze zal worden gemaakt inzake de eventuele ontwikkeling van een regionaal overslagcentrum in het plangebied.</p> <p>Volledigheidshalve merkt de raad op dat de ambitie inzake een ROC in de alternatievenonderzoeksnota wordt verruimd naar de vraag hoe en waar de opwaardering als hefboom kan functioneren om bestaande zones met een karakter bedrijvigheid te activeren richting watergebonden bedrijvigheid. De raad merkt op dat het hierbij zowel kan gaan om het intensifiëren van bestaande watergebonden bedrijvigheid, het heroriënteren van bestaande niet-watergebonden bedrijvigheid, als het ontwikkelen van geheel nieuwe watergebonden bedrijvigheid. Het is voor de raad onvoldoende duidelijk welke locaties hiervoor in aanmerking komen.</p>	A15
<p>In de onderzoeksnota staat dat het de bedoeling is om vrachtwagens van de weg te halen (in de Alternatievenonderzoeksnota in een notendop spreekt men van 150 vrachtwagens) en ook om nieuwe watergebonden bedrijvigheid te ontwikkelen. Niet alleen dat, de geïntegreerde aanpak behelst ook de ambitie om een overslagcentrum te ontwikkelen. Tegelijk staat er zwart op wit dat het <i>“niet de bedoeling is om nieuwe greenfields aan te snijden”</i>. (p. 35). Dat klinkt zeker positief maar lijkt onmogelijk als men ook nieuwe watergebonden bedrijvigheid en een overslagcentrum wil realiseren. Bij het zien van deze tegenstrijdigheden in het document kunnen we niet anders dan concluderen dat de opwaardering van het kanaal vooral een economisch verhaal is: meer bedrijven lokken, meer bedrijventerreinen langs het kanaal en in de omgeving van het kanaal creëren, dit alles in de hoop economische groei te realiseren.</p>	24

Reactie op de opmerkingen:

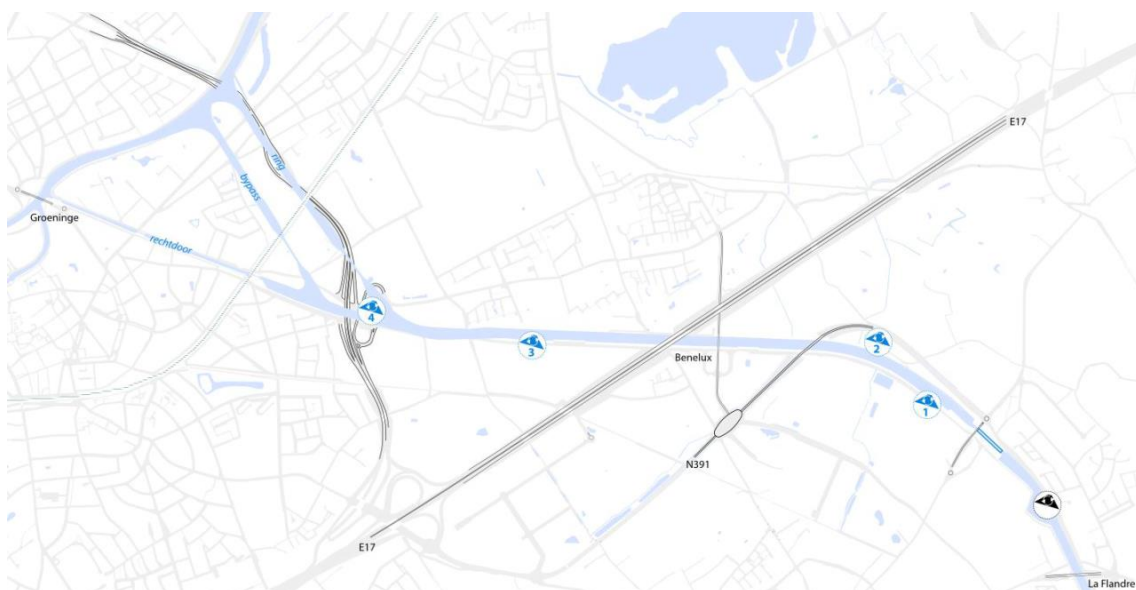
OA 15 onderzoekt de ontwikkelingsmogelijkheden voor economische functies en overslagactiviteiten. Onder meer de studie Transport Bis geeft aan dat er in de ruimere regio een grote behoefte is aan watergebonden bedrijvzones. Langs het kanaal Bossuit-Kortrijk zijn op vandaag diverse bedrijvzones gelegen, die al dan niet gebruik maken van het kanaal als transportas. Het onderzoek spitst zich toe op deze bestaande zones met karakter bedrijvigheid (zie onderstaande figuur) en zal onderzoeken in welke mate deze gebieden zich in de toekomst meer kunnen richten op, meer gebruik kunnen maken van de waterweg. Het onderzoek richt zich met andere woorden niet

op het ontwikkelen van bedrijvigheid buiten de aangeduide gebieden, maar op activering, intensifiëring en heroriëntatie van de aangeduide gebieden.



Figuur 1. Situering bestaande zones met karakter bedrijvigheid tussen de La Flandre brug in Zwevegem en de Leie, aangeduid in grijs met situering van de bestaande bedrijfsgebouwen in blauw (bron: AON versie 03)

Wat betreft de locaties voor zwaaigelegenheden worden de mogelijkheden onderzocht in de zones met karakter bedrijvigheid die aan het kanaal gelegen zijn alsook in de oksel van de N391. Deze locaties en het onderzoek worden geduid in de fiche van OA2.



Figuur 2. Situering van potentiële locaties voor zwaaigelegenheden (blauw) en bestaande zwaaikom (zwart) (bron: AON versie 03)

De mogelijkheden om watergebonden bedrijvigheid en overslagactiviteiten langs het kanaal Bossuit-Kortrijk te ontwikkelen worden onderzocht binnen de ruimere economische context (op Vlaams niveau en in de globale Europese context) en toekomstige ontwikkelingen. Dit betekent dat het onderzoek zich niet alleen richt op de bestaande activiteiten langs het kanaal, maar ook onderzoekt welke rol de bedrijvencenters langs het kanaal hebben op grotere schaal (betekenis van watergebonden bedrijvigheid in het economisch profiel van de regio Zuid-West-Vlaanderen en het binnenvaartnetwerk, complementariteit met bestaand aanbod van overslag, ...) en binnen toekomstige ontwikkelingen als stadsdistributie, veranderende goederenstromen, ... De toegevoegde waarde van het project wordt hierbij kwalitatief beschreven, maar niet uitgedrukt als arbeidsplaatsen.

Daarnaast wordt binnen OA 15 ingezoomd op elk van de aangeduide bedrijvzones en worden voor elke zone aspecten onderzocht als ontsluiting en mogelijke hinder voor de omgeving (onder andere omliggende woonwijken, ecologisch waardevolle gebieden, ...). Op vlak van ontsluiting wordt de onderlinge bereikbaarheid en de ontsluiting naar het hoger wegennet (R8, E17) onderzocht. Hierbij worden mogelijke ontsluitingsroutes in beeld gebracht en wordt nagegaan welke impact en mogelijke hinder optreedt langs deze routes. Dit onderzoek gebeurt in eerste instantie kwalitatief.

De linkeroever van het kanaal, omgeven door de E17, R8 en het Guldensporenpad is een zone met karakter bedrijvigheid. In het geïntegreerd onderzoek worden, onder andere voor deze zone, de mogelijkheden onderzocht om deze zone te activeren richting watergebonden activiteiten. Hierbij moet ook onderzocht worden hoe deze zone kan ontsluiten naar het hoger wegennet. Eén van de mogelijkheden is om de Kanaalstraat te verleggen (weg van het kanaal). Het verleggen van de Kanaalstraat biedt zo de mogelijkheid om een bedrijvzone rechtstreeks te ontsluiten naar het water. Hierbij wordt een verlegde Kanaalstraat de ontsluitingsweg voor de bedrijfsactiviteiten en vormt de Kanaalstraat de toegangsweg richting de R8. Het is hierbij niet de bedoeling om het economisch verkeer in oostelijke richting via de Keizerstraat naar de N391 te leiden (ook op vandaag is deze route verboden voor vrachtverkeer).

De aanduiding op de figuren in de AON hebben de bedoeling om het verleggen van de Kanaalstraat te illustreren, niet om de exacte toekomstige ligging van de Kanaalstraat aan te duiden. De exacte ligging van de Kanaalstraat is geen element in de besluitvorming op strategisch niveau en zal later in het proces, in de uitwerkingsfase verder worden onderzocht. Elementen die de ligging van de Kanaalstraat mee bepalen zijn onder andere de relatie tot het Guldensporenpad, de diepte van bedrijfskavels, ...

Aanpassingen aan de AON:

- De beschrijving van OA15 wordt verder uitgewerkt met bovenstaande aandachtspunten (ontsluiting en bereikbaarheid, situering binnen ruimere economische context (op Vlaams niveau en in de globale Europese context)).
- Paragraaf 4.3, ligging Kanaalstraat: de aanduiding van de mogelijkheden om de Kanaalstraat te verleggen krijgt een meer indicatieve aanduiding op de figuren in de projectbeschrijving van elk tracéalternatief.

Categorie 6: Recreatie

Inhoudelijke elementen uit adviezen en inspraakreacties	Verwijzing naar tabel 2
Onder het item recreatie komt de mogelijkheid “zwemmen” aan bod. Zorg en Gezondheid wijst erop dat de waterkwaliteit voor zwemmen aan specifieke eisen moet voldoen vastgelegd in de Vlarem.	A4
De risico’s zijn ook geldig voor het kanaal zelf: op het kanaal wordt aan watersport gedaan (kajakken, maar ook sportvissen). Aanrijking van het kanaalwater (door menging met nutriëntenrijk Leiewater) kan leiden tot ongewenste bloei van plaagalg, die in droge en warme periodes kunnen leiden tot zuurstofgebrek in het kanaalwater. De combinatie van warme temperaturen en voedselrijk water kan ook leiden tot ontwikkeling van toxische blauwalgen, zoals deze zomer reeds opgemerkt in de regio. De vereniging vraagt dan ook een grondig onderzoek naar het effect van de menging van Leie- met kanaalwater, en hoe deze effecten zich vertalen naar het recreatief gebruik (kajak, sportvissen) van het kanaalwater.	23
Het is positief dat in het verdere onderzoek zowel de effecten op de reeds aanwezige recreatie als de potenties voor nieuwe recreatieve activiteiten worden onderzocht. Wij wensen als Sport Vlaanderen hier verder bij betrokken te worden . Zeker wat betreft de watersporten die gebruik maken van het kanaal (kano/kajak, roeien, waterski,...). Wij adviseren om hieromtrent ook de desbetreffende watersportclubs en watersportfederaties (Waterski Vlaanderen, Vlaamse kano en kajakfederatie, Vlaamse Roeiliga) nader te betrekken .	A6
Met betrekking tot recreatieve routes willen we graag wijzen op de aanwezigheid van twee mountainbikeroutes (Kortrijk en Zwevegem) in het plangebied (deels op het jaagpad). Dit zijn permanent bewegwijzerde routes en zijn het resultaat van een samenwerking tussen de desbetreffende gemeente, de provincie en Sport Vlaanderen. Wij vragen om in het verder onderzoek ook de impact op deze mountainbikeroutes te onderzoeken .	A6
De recreatieve rol van het kanaal (in het bijzonder de zone tussen Zwevegem en sluis 9) dient bewaakt te worden.	A7
Het niet meenemen van de uitwerking van een concrete visie op de waterrecreatie kan leiden tot een gebrek aan uitvoerbaarheid in een later stadium. Het niet meenemen van de invloed op de werken op de huidige recreatiemogelijkheden kan leiden tot een stilstand of verdwijnen van deze recreatie (kayak, kano, zwemmen) met name vooral in de Kortrijkse context.	4
De pleziervaart is niet enkel een gebeuren in het brede deel van het bestaande kanaal, weg van de stad maar ook ter hoogte van de stad zelf, ter hoogte van de plaatselijke brug . Ook daar is er pleziervaart met een uitvalsbasis in de onmiddellijke nabijheid van de plaats waar het bestaande kanaal aantakt op de Leie. Er dient nagegaan wat de impact is van een nieuwe aantakking van het kanaal op de Leie , onder andere op vlak van veiligheid van de pleziervaartuigen . Ter plaatste geldt voor de professionele vaart een systeem van beurtelings passeren. Wat is nog de plaats van recreatief watergebruik als het verkeer intensiveert? Zullen ten gevolge van het eenrichtingsprofiel van de Leie ook wachtplaatsen moeten worden voorzien langs het kanaal? Zijn bijkomende onteigeningen nodig indien er ook bijkomende wachtplaatsen dienen aangelegd te worden om het beurtelings passeren mogelijk te maken?	26

Reactie op de opmerkingen:

In OA 18 en 19 wordt de impact van de opwaardering van het kanaal op pleziervaart en waterrecreatie onderzocht. De bezorgdheden die worden vermeld in de adviezen en reacties worden behandeld binnen deze onderzoeksaspecten. De recreatieve verenigingen zijn reeds betrokken in het studietraject via de klankbordgroep, ook de Vlaamse instanties (Sport Vlaanderen, federaties) zullen betrokken worden in het verdere onderzoek.

Op strategisch niveau, ligt de focus van het onderzoek op onderscheidende effecten die bijdragen tot de besluitvorming en optimalisatie van het project. Dit houdt in dat effecten die niet-sturend zijn voor de besluitvorming op strategisch niveau niet worden meegenomen, zoals bijvoorbeeld effecten die via eenvoudige maatregelen te beperken zijn (bijvoorbeeld: tijdelijke herlocalisatie) of tijdelijke effecten.

Aanpassing aan de AON:

- Fiche OA18, aanvullen met volgend aandachtspunt: pleziervaart omgeving Groeningebrug

- Fiche OA19, aanvullen met volgende specifieke aandachtspunten: normen waterkwaliteit ifv recreatie, rol kanaal in het stuk Zwevegem-sluis 9
- Fiche OA20, opnemen mountainbikeroutes
- Fiche OA18 en 19: Aanpassen van onderdeel "niet onderzocht binnen het geïntegreerd onderzoek, wel in de uitwerkingsfase". Een concrete visie op waterrecreatie wordt gevormd binnen het geïntegreerd onderzoek, de uitwerking en realisatie van deze visie wordt onderzocht in de uitwerkingsfase.

Categorie 7: Water en natuur

7a Waterbalans

Inhoudelijke elementen uit adviezen en inspraakreacties	Verwijzing naar tabel 2
Rekening houdend met afgelopen droge zomerperiodes kan het wenselijk zijn te onderzoeken of extra water kan vastgehouden worden voor andere sectoren dan de scheepvaart , uit het kanaal Bossuit-Kortrijk enerzijds én uit nabijgelegen segmenten van de Leie en de Schelde anderzijds.	25, A20
De SALV vraagt om mogelijkheden voor de aanleg van adaptatiegerichte watervoorzieningen voor de landbouwsector te onderzoeken. Met het onderzoek naar en de realisatie van adaptatiegerichte watervoorzieningen kan aansluiting gezocht worden met de maatregelen en de betrokken actoren die het Actieplan Water voor de Land- en Tuinbouw 2019 – 2023 vorm geven. De SALV wijst in deze context op het belang van overleg met en kennisdeling tussen alle relevante lokale, provinciale en regionale overheden en instellingen. Ook een gedegen overleg met de sector is noodzakelijk. Op die manier kunnen de noden, behoeften en opportuniteiten optimaal verkend worden.	A20
In het kader van het complex project Bossuit-Kortrijk wordt een significant deel van de regionale waterinfrastructuur structureel herdacht, in functie van een langetermijnperspectief op de regionale economische ontwikkeling en met het oog op het bieden van een meerwaarde voor alle stakeholders. De SALV vraagt in die context om mogelijkheden voor de aanleg van adaptatiegerichte watervoorzieningen voor de landbouwsector te onderzoeken, zonder aandacht te verliezen voor de nood aan water voor natte natuur (die een belangrijke mitigerende werking heeft). Zo dienen er zich mogelijk kansen aan om voorzieningen te leggen, die als waterbuffers zouden kunnen fungeren in periodes met veel neerslag en hoge waterstanden. Nadien zouden zij door de landbouwers als waterreserves kunnen worden aangesproken in tijden van droogte. Het lijkt geen twijfel dat het complex project met dergelijke adaptatiegerichte watervoorzieningen een grote meerwaarde zou kunnen bieden voor de sector. De vele landbouwbedrijven in de regio stonden de afgelopen jaren al meermaals door desastreuze droogte onder (zware) druk, en op lange termijn zullen dergelijke rampen onder invloed van de klimaatverandering nog vaker voorkomen. De SALV acht het dan ook vanzelfsprekend dat aan duurzame voedselzekerheid van toekomstige generaties nu reeds de nodige prioriteit wordt verleend.	A20
De impact op de waterbeschikbaarheid voor het waterproductiecentrum zal onderzocht worden binnen deze studie in onderzoeksaspect 16. Hierbij wordt gesteld dat in alle scenario's rekening wordt gehouden met de verhoogde watervraag van WPC De Gavers . Graag hadden we bevestiging gehad dat hierbij wordt rekening gehouden met een gemiddelde onttrekking van 50.000m ³ /dag zoals toegekend in het gewijzigd vergunningbesluit van 8 juni 2017 (uw kenmerk 56406/WAT/006).	A14
In het beoordelingskader voor de resultaten van dit onderzoeksaspect is er sprake van droogte, langdurige droogte en zeer langdurige droogte . Hoe dit geëvalueerd zal worden is momenteel onduidelijk. Welke terugkeerperiodes van "droogte" bedoelt men hier? En wordt hierbij rekening gehouden met klimaatverandering ? Hierbij is het ook belangrijk om rekening te houden met een minimum debiet ter hoogte van de Schelde voor stroomafwaarts gebruik en dat dus niet alle debiet van de Schelde ter hoogte van Bossuit beschikbaar is voor voeding van het kanaal. Hoe dit minimale stroomafwaarts debiet bepaald en mee inrekening wordt gebracht, alsmede welke afspraken nodig zijn met Frankrijk om een minimaal debiet op de Schelde te laten doorstromen naar Vlaanderen moet mee opgenomen worden in dit onderzoek.	A14
De bypasstracés moeten op een of andere manier met water worden gevuld . Dat water zal dus onttrokken worden aan lokaal grond- of oppervlaktewater. Dit zal langs de ene kant gevolgen hebben voor zowel het grond- als oppervlaktewater, maar zowel tijdens de aanleg- als exploitatiefase kan dit leiden tot secundaire kosten, als schade aan landbouw, natuur (meer bepaald ook aan bomen), gebouwen, kunstwerken... We vragen dat ook deze secundaire kosten worden meegenomen in het onderzoek aangezien deze ook bijdragen tot de totale financiële kost van de opwaardering van KBK. In het licht van de klimaatverandering moeten die secundaire kosten ook worden berekend met simulaties van lange periodes van droogte .	22, 23

<p>De langdurige droogteperiodes in 2017 en 2018 tonen aan dat dit zeer reële situaties zijn, die overigens volledig congruent zijn met de toekomstige regionale klimaatmodellen voor Vlaanderen. Voor de toekomst wordt alleen verwacht dat deze fenomenen nog meer en meer uitgesproken zullen voorkomen. In periodes van aanhoudende droogte zal bijkomend veel water verdampen, wat moet aangevuld worden. Het risico bestaat dat er competitie voor water zal ontstaan met andere sectoren. We vragen dat de competitie met de andere sectoren (en de bijhorende kosten voor de 'verliezende' partij) in kaart worden gebracht.</p>	
<p>Eén van die ecosysteemdiensten die de natuur ons levert, is zuiver water. Zo zorgt het kanaal Bossuit-Kortrijk per dag voor meer dan 30 000m³ drinkwater, wat overeenkomt met het dagverbruik van meer dan 260 000 personen. In de onderzoeksnota lijkt de vraag naar de impact van de optimalisatie van het kanaal op het drinkwater maar een vraag in de rand terwijl ze net van levensbelang is. Het kanaal wordt gevoed door de Schelde. Zal er in de toekomst voldoende water voorhanden zijn voor een verdieping, als je de toenemende verdroging in acht neemt? We lezen dat er in nood water vanuit de Leie overgepompt zou worden. Maar ook dat water is niet onuitputtelijk. De laatste twee zomers was de Leie nog de enige waterloop waaruit landbouwers water mochten pompen. Hoe lang nog?</p> <p>Het water van de Leie is bovendien van een mindere kwaliteit dan dat van het kanaal, belangrijk als je het als drinkwater wil gebruiken. Als er water vanuit de Leie in het kanaal gepompt wordt, zal de stroming van het kanaal van richting veranderen waardoor het Leiewater quasi onmiddellijk – zonder een eerste biologische zuivering - in het zuiveringsstation zou aankomen.</p> <p>Andere grote vragen die rijzen: welke invloed zullen de grootscheepse werken op de kwaliteit van het kanaalwater hebben? Als dit water niet langer als drinkwater bruikbaar is, wat is dan het alternatief, tijdens de werken en erna?</p>	24
<p>Samenvatting van reacties:</p> <p>Het tracé van het op te waarden kanaal ligt in grote mate boven het niveau van de Schelde, en van de Leie. Op dit moment wordt het water voor KBK uit de Schelde opgepompt. Het opgewaardeerde kanaal zal een groter volume hebben, en bij het versluizen van de grotere Va-schepen zal een groter volume water verloren gaan in vergelijking met de huidige situatie. Dat betekent dat het volume van opgepompt water uit de Schelde zal stijgen. Echter, het zoetwater uit de Schelde wordt stroomafwaarts gebruikt om de verzilting van het kanaal Gent-Terneuzen tegen te gaan. Klimaatverandering zal niet alleen een lager waterpeil in de Schelde veroorzaken, klimaatverandering zal ook bijdragen aan een toenemende verzilting van het kanaal Gent-Terneuzen, en dus een grotere watervraag uit het hinterland veroorzaken om de verzilting te compenseren. We vragen dat de combinatie van het gestegen volume van KBK, de klimaatverandering en het benodigde volume aan water nodig voor het kanaal Gent-Terneuzen geïntegreerd worden onderzocht, om na te gaan of de watervoorraad in het hinterland voldoende groot is om aan de behoeftes te voorzien. Indien dat niet zo zijn, vragen we om de kosten die gepaard gaan met de watervoorziening in dat scenario te integreren in het totale kostenplaatje voor de opwaardering KBK.</p>	22, 23

Reactie op de opmerkingen:

In OA16 wordt de impact op de waterbalans onderzocht. In dit onderzoek wordt gebruik gemaakt van een waterbalansmodel om kwantitatief een aantal scenario's door te rekenen en de impact op de waterbalans in kaart te brengen. In deze scenario's wordt rekening gehouden met een aantal aspecten, waaronder

- de verhoogde watervraag van WPC De Gavers, met een gemiddelde onttrekking van 50.000m³/dag
- klimaatverandering en langdurige droogte, waarbij wordt onderzocht welke tijdsperiode het kanaal geëxploiteerd kan worden als gedurende een langere periode geen water aan de Schelde en/of de Leie kan worden onttrokken. Het uitgangspunt hierbij is dat tijdens langdurige droogte een minimum debiet nodig is voor de Schelde en de Leie stroomafwaarts en er periodes kunnen ontstaan waarbij geen water uit de Schelde of Leie kan worden opgepompt richting het kanaal Bossuit-Kortrijk.

Daarnaast wordt in OA 28 onderzocht in welke mate de opwaardering van het kanaal kan inspelen op het vasthouden van extra watervolumes in het kanaal (extra watervolume dat beschikbaar is voor diverse watergebruikers: beroepsvaart, landbouw, ...) in droogteperiodes, bijvoorbeeld door een hoger waterpeil in het kanaal te hanteren (hoger dan noodzakelijk ifv diepgang).

De exploitatie van het kanaal (versassen van schepen) zorgt niet voor een hoger waterverbruik: het water wordt vanuit de Schelde en/of Leie gepompt en stroomt (afhankelijk van de richting van de versassingen) terug naar Schelde en Leie. Dit betekent dat, in een situatie waarin vooral water uit de Schelde wordt gepompt en scheepvaart

vooral richting de Leie verloopt, netto water vanuit de Schelde richting de Leie zal stromen. Omdat het kanaal in interactie staat met het grondwater, kan kanaalwater draineren naar het grondwater (het kanaal 'verliest' water) of kan grondwater irrigeren in het kanaal (het kanaal 'wint' water). Ook deze interactie tussen het kanaal en het grondwater wordt meegenomen in het waterbalansmodel. Het debiet van de Schelde draagt inderdaad bij aan het tegengaan van de verzilting in het kanaal Gent-Terneuzen. De Schelde sluit ter hoogte van Gent aan om de Ringvaart, die op zijn beurt in verbinding staat met het kanaal Gent-Terneuzen. Ook de gekanaliseerde Leie sluit ter hoogte van Gent aan op de Ringvaart. Dit betekent dat het gezamenlijke debiet van Leie en Schelde kan worden ingezet richting het kanaal Gent-Terneuzen.

Aanpassingen aan de AON:

- Fiche OA16, toevoegen toelichting watergebruik en relatie met kanaal Gent-Terneuzen.

7b Waterkwaliteit

Inhoudelijke elementen uit adviezen en inspraakreacties	Verwijzing naar tabel 2
<p>Niet enkel de hoeveelheid water die beschikbaar is, is belangrijk voor de drinkwatervoorziening. De kwaliteit van dit beschikbare water is immers minstens even belangrijk. De impact van een mogelijks wijzigende waterkwaliteit op de drinkwatervoorziening zou mee onderzocht worden in onderzoeksaspect 17. Hoe deze impact gekwantificeerd zal worden is echter niet voldoende toegelicht. In de methodiek wordt immers enkel toegelicht hoe bepaald zal worden hoe de concentraties van een beperkt aantal parameters (momenteel enkel zuurstof en nutriënten meegenomen, terwijl onder meer ook solventen en micropolluenten een grote impact kunnen hebben op de drinkwatervoorziening) mogelijks kunnen wijzigen onder invloed van kortere verblijftijden in het kanaal. Hiermee wordt echter nog niet de impact op het functioneren van het drinkwaterproductiecentrum onderzocht. Potentiele problemen bij wijzigende concentraties worden hieronder kort geschetst om aan te tonen dat de bedrijfsvoering mogelijks moet aangepast worden als gevolg van het uitvoeren van dit complex project. De impact hiervan moet dus zeker mee begroot worden in dit onderzoek. De risico's moeten goed in kaart gebracht worden en de nodige mitigerende maatregelen en/of saneringen, inclusief de mate waarin de geïdentificeerde risico's door de voorgestelde maatregelen en/of saneringen zullen worden afgedekt, moeten voorgesteld worden. Artikel 7 van de KRW stelt immers dat er geen achteruitgang van de waterkwaliteit bestemd voor drinkwaterproductie mag zijn zodat geen extra zuiveringsstappen moeten geïmplementeerd worden. Voorbeelden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hogere fosfaatconcentraties zorgen ervoor dat er meer FeCl₃ moet gedoseerd worden voor fosfaatverwijdering waardoor de filters korter lopen en deze meer moeten spoelen. Bij hogere fosfaatconcentraties bestaat ook het risico dat er een onvolledige verwijdering van fosfaat optreedt waardoor er algenbloei in de Gavervijver kan optreden met alle gevolgen van dien voor recreatie op de Gavervijver en voor de verdere behandelingsstappen in het drinkwaterproductieproces. - Hogere ammoniumconcentraties geven een grotere belasting op de nitrificatoren waardoor deze sterker moeten beluchten en waardoor er meer aangroei is en dus meer spoelingen nodig zullen zijn. Een onvolledige nitrificatie zal zorgen dat deze verder doorgaat op de filters. In extreme gevallen kan de filter hierdoor anaeroob worden. - Hogere belasting met micropolluenten (gewasbeschermingsmiddelen, medicatie, ...) zorgen voor een grotere belasting van de actief kool filters waardoor deze frequenter zullen geregenereerd moeten worden. Dit heeft een grote impact op de kostprijs van waterproductie en heeft ook een grote ecologische voetafdruk. 	A14
<p>De verwachte toegenomen scheepstrafiek brengt ook een verhoogde kans op calamiteiten zoals o.a. aanvaringen met zich mee. De impact van dergelijke calamiteiten op de drinkwatervoorziening kan dermate groot zijn dat het risico onaanvaardbaar kan worden. Een gedegen risicoanalyse in deze fase van het project is ons inziens dan ook noodzakelijk zodat een strategie kan uitgewerkt worden in de ontwerpfase om de gevolgen van calamiteiten op de drinkwatervoorziening te kunnen minimaliseren. Zo zou er bijvoorbeeld rekening mee gehouden kunnen worden bij de dimensionering dat de voeding van het kanaal via de Leie of de Schelde kan gebeuren afhankelijk van de locatie van de calamiteit om in alle mogelijke gevallen de bevoorrading van ruwwater voor drinkwaterproductie te kunnen blijven voorzien.</p>	A14

<p>Uit de AON begrijpen we dat er een verbinding bestaat tussen KBK en De Gavers in Harelbeke-Deerlijk. Verder begrijpen we dat ook water uit de Leie zal worden opgepompt naar het opgewaardeerde KBK. Met andere woorden: de opwaardering van KBK staat de facto gelijk met het verbinden van het watermassa's van de Leie en van de Gavers. Dit brengt risico's met zich mee voor de kwaliteit van het water van de Gavers. Die risico's moeten gedetailleerd in beeld gebracht worden: niet alleen het mogelijk transport van contaminanten kan negatieve gevolgen met zich meebrengen, ook het risico op transport van ongewenste organismen en pathogenen moet onderzocht worden.</p>	22, 23
<p>Het KBK heeft tot nu toe de beste waterkwaliteit van het ganse Leiebekken dat op zichzelf de slechtste kwaliteit heeft van gans Vlaanderen. We vragen om te onderzoeken in welke mate de extra inlaat van Leie en Scheldewater deze waterkwaliteit in het gedrang zal brengen. Het KBK speelt een rol in de drinkwatervoorziening. We vragen te berekenen in welke mate het voorzuiverend effect zal worden beïnvloed door de geplande werken en in welke mate dit extra kosten zal meebrengen voor de drinkwatervoorziening via het kanaal en De Gavers. Deze eventuele extra kosten moeten mee opgenomen worden in het ganse project.</p>	22
<p>De gevolgen voor de toestand van de andere waterlopen dan het kanaal zelf (chemisch en ecologisch) (fiches OA13 'impact wijzigingen in de waterhuishouding', fiche OA16 'impact op de waterbalans' en fiche OA17 'impact op de waterkwaliteit'): het onderzoek mag niet beperkt worden tot de Leie en de Schelde, aangezien ook op de kruisende waterlichamen effecten verwacht worden.</p>	A1

Reactie op de opmerkingen:

In OA 17 wordt de impact op de waterkwaliteit onderzocht. Het project kan de waterkwaliteit beïnvloeden als gevolg van: 1/ wijziging in de toevoerbron (intake vanuit de Schelde en Leie ipv enkel uit de Schelde) en 2/ wijziging in de verblijftijd als gevolg van meer scheepvaarttrafiek op het kanaal (kortere verblijftijd waardoor chemische processen minder (lang) optreden). In het onderzoek wordt de impact kwantitatief getoetst aan de normen voor de meest relevante parameters uit de waterkwaliteitsdoelstellingen voor drinkwaterproductie (namelijk zuurstof, organische vracht, zwevend stof, ammonium, nitraat en ortho-fosfaat). Op basis van de waterkwaliteitsgegevens van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) kan immers geconcludeerd worden dat de concentratie van deze parameters wijzigt doorheen het traject van het kanaal. Voor deze parameters kunnen dan ook wijzigingen in de concentraties verwacht worden als gevolg van wijzigingen in de verblijftijden en/of wijzigingen in toevoerbron. De overige parameters uit de waterkwaliteitsnorm zijn parameters die geen invloed ondervinden door het project en waarvan de huidige concentraties in het kanaal, de Schelde en de Leie ver beneden de norm ligt. Voor deze parameters wordt de impact kwalitatief beschreven. Ook de impact op watergebruikers wordt kwalitatief beoordeeld. Immers, het onderzoeksteam is van mening dat de waterkwaliteitsdoelstellingen van het kanaal afgestemd zijn op de bestaande en toekomstige watergebruikers.

In het onderzoek zullen ook mogelijke oplossingen in geval van calamiteiten aan bod komen.

In de huidige situatie kruisen een 6-tal waterlopen het kanaal via een sifon. Deze lokale vernauwing van de waterloop kan de waterafvoer bemoeilijken en zo resulteren in lokale wateroverlast. Bij de verbreding en verdieping van het kanaal zal worden nagegaan in welke mate de huidige kruisingen (sifons) kunnen behouden blijven, dan wel een aanpassing/vernieuwing nodig is. Daar waar een aanpassing/vernieuwing nodig is, kan de opwaardering en/of aanpassing van het kanaal een opportuniteit betekenen om de huidige werking van deze sifons te evalueren en eventuele optimalisaties aan te brengen. Voor de gevallen waar de huidige sifon niet kan behouden blijven, wordt daarom het opwaartse afstroomgebied afgebakend en voor elk afstroomgebied wordt, op basis van de huidige verhardingsgraad en afstroomcoëfficiënten per verhardingsgraad, het afvoerdebiet begroot. Op basis van dit debiet wordt vervolgens de omvang van de sifon (in grootteorde) afgeleid en getoetst aan de huidige afmetingen. Deze werkwijze wordt ook beschreven in OA16.

Aanpassingen aan de AON:

- Fiche OA17, verduidelijken beoordeling (kwantitatief luik, kwalitatief luik)

7c Bodemkwaliteit

Inhoudelijke elementen uit adviezen en inspraakreacties	Verwijzing naar tabel 2
Het is aangewezen dat in een vroeg stadium van het project rekening wordt gehouden met het Bodemdecreet . Hierbij dient eventuele bodem-/waterbodemonverontreiniging in kaart gebracht te worden op basis van beschikbare gegevens. In functie van de uitwerkingsfase dient nagegaan te worden welke noodzakelijke bodem-/waterbodemonderzoeken dienen te worden uitgevoerd. Het is belangrijk om dit tijdig in beeld te brengen, zodanig dat de nodige onderzoeken en eventuele saneringsmaatregelen tijdig kunnen worden uitgevoerd.	A1

Reactie op de opmerkingen:

De discipline bodem komt niet als volwaardige discipline in de onderzoeksmethodiek aan bod. Aspecten als erosie, profielwijziging, ... worden niet relevant geacht op strategisch niveau. Het aspect risico op bodemzetting is vervat in OA23, dat de bouwriscico's in de zone Kortrijk-Harelbeke-Kuurne onderzoekt. De bodemkwaliteit, meer bepaald gekende bodemonverontreinigingen en het risico op voorkomen van ongekende bodemonverontreinigingen (obv analyse van historische activiteiten), zal worden beschreven en levert input voor de kostenraming in OA25 (grondverzet van al dan niet vervuilde bodem).

Aanpassingen aan de AON:

- Hoofdstuk 6, toevoegen motivatie welke bodemaspecten wel/niet worden meegenomen in het geïntegreerd onderzoek.
- Fiche OA25, verduidelijken hoe risico op bodemonverontreiniging wordt onderzocht.

7d Inventarisatie natuurwaarden

Inhoudelijke elementen uit adviezen en inspraakreacties	Verwijzing naar tabel 2
Kan u het behoud van het jaagpad én de majestueuze platanen langs het kanaal Bossuit-Kortrijk garanderen? Deze bomenrij bevindt zich langs het jaagpad van het kanaal op grondgebied Kortrijk ter hoogte van Spinnerijstraat 105 – 107.	3
Er is geen waardering van flora en fauna op privé domeinen in de huidige specifieke groenzone (meer specifiek: in de Vennestraat (97-95)). Er is evenmin waardering van de bijhorende landschappelijke waarde . Als bron voor de waardering van ecotoopinname en -creatie is er geen vermelding van bestaande ecologische (privé) initiatieven zoals samentuin (Venning), stadstuintjes (Venning), ecologische privétuin (Vennestraat 95) . Nevens Natuurpunt zijn de lokale VELT initiatieven ook mee te nemen.	4
Samenvatting van reacties: De plannen voor de verschillende bypasstracés zullen een ingrijpend effect hebben op de natuurwaarden van het natuureservaat van de Vaarttaluds (beschermd onder de Europese Habitatrichtlijn) , De Venning, als het reservaat aan de Oude Leie. Deze laatste 2 gebieden zullen direct worden aangetast indien wordt overgegaan tot de aanleg van een bypass. De AON vermeldt dat het geïntegreerd onderzoek zal gebruik maken van verschillende bronnen rond biodiversiteit , met inbegrip van waarnemingen.be . Het geïntegreerd onderzoek moet gebruik maken van de volledige databank , die kan worden bevroegd via de beheerders van waarnemingen.be aangezien waarnemingen van zeldzame soorten verborgen worden en dus niet direct toegankelijk zijn (voorbeeld : aanwezigheid van de rode lijstsoort eikelmuis).	22, 23
Uit de fiche van OA11 dient afgeleid dat de focus van dit onderzoek stroomafwaarts wordt gelegd, in de richting van Harelbeke, op ecologische waarde van bermen en oevers langs het huidige water. Blijkbaar gaan de onderzoekers er van uit dat er bij het rechtdoortracé weinig ecotoopinname zal zijn. Niets is echter minder waar. Naast bermen en oevers zullen bij het rechtdoortracé ook heel wat tuinen worden ingenomen. De tuinen van cliënten hebben zowel op zich maar ook in onderlinge samenhang een bijzondere ecologische meerwaarde . Er bevinden zich tal van bomen waarvan velen al meer dan 100 jaar oud zijn. De tuinen van cliënten huisvesten tal van insecten (o.a. de neushoornkever), amfibieën (zoals kikkers en sala-	26

manders) en niet in het minst beschermd diersoorten (zoals vleermuizen). Deze tuinen hebben voor een stadsomgeving een bijzondere ecologische waarde. Cliënten vragen dat in het kader van het alternatievenonderzoek ook deze ecotoopinname wordt geïnventariseerd en meegenomen in de besluiten van de alternatievenonderzoeksnota.	
--	--

Reactie op de opmerkingen:

Het onderzoek vertrekt van de breed beschikbare data omtrent de aanwezige natuurwaarden in, langs en nabij het kanaal: BWK (versie 2), kaartlaag Stedelijk Groen beschikbaar via geopunt, databank waarnemingen (incl achterliggende data), terreininventarisatie kanaalbermen (2017-2018). Deze informatie wordt aangevuld met informatie uit gesprekken met (lokale) natuurverenigingen en terreinbezoeken ter hoogte van het Kanaalbos, natuurgebied de Oude Leiearm, groengebied De Venning en het openbaar domein in de zone Kortrijk-Harelbeke. Op deze manier wordt een projectspecifieke databank/kaart samengesteld met actuele gegevens over ecologische waarden in het studiegebied. Het onderzoeksteam is van oordeel dat binnen de strategische fase groenelementen op privaat domein voldoende in beeld worden gebracht via de breed beschikbare data BWK (versie 2), kaartlaag Stedelijk Groen beschikbaar via geopunt, databank waarnemingen (incl achterliggende data) en gesprekken met (lokale) natuurverenigingen.

Aanpassingen aan de AON:

- Fiche OA11, verduidelijken bronnen inventarisatie natuur.
- Fiche OA11, nuanceren impact rechtdoortracé op ecotoopinname

7e Compensatie natuur

Inhoudelijke elementen uit adviezen en inspraakreacties	Verwijzing naar tabel 2
Samenvatting van reacties: Wanneer natuurgebieden en groenzones getroffen worden, dient er samen met het voorsluit besluit een engagement te komen (hoe, waar, wanneer) m.b.t. compensaties.	A7, A9, 22
Mogelijke kansen tot het realiseren van groene verbindingen binnen het stedelijk landschap dienen als onderdeel van het project uitgewerkt te worden.	A7
De plannen tot opwaardering kunnen leiden tot achteruitgang in kwantiteit en kwaliteit van natuurgebieden. Zeker in sterk verstedelijkte gebieden is dat een zeer negatief gevolg, aangezien hiermee ook de ecosysteemdiensten die deze gebieden leveren, zullen verdwijnen. Gebieden die moeten verdwijnen/aangetast worden, moeten dan ook gecompenseerd worden. Die compensatie dient in de eerste plaats lokaal te gebeuren. Alleen dan is er een kans dat de lokale ecologische functies die door het gebied worden vervuld op een regionaal niveau, op een afdoende manier worden ingevuld.	23
Er is de uitdaging om alle groen en het natuureservaat aan de Oude Leie-arm (grondgebied Kuurne) intact te behouden. Mocht dit gedeeltelijk verdwijnen, dan moet minstens tegelijkertijd onderzocht worden naar compensatiemogelijkheden . Hiervoor kan een bijkomende positieve beoordeling voorzien worden ingeval dit in de gemeente zelf mogelijk is . Zowel negatief maar ook positief: Het project mag de Leiemeersen noch de groene omgeving niet in het gedrang brengen, maar integendeel, moet een opwaardering en verbetering hiervoor betekenen .	A9
De deputatie vraagt in het onderzoek uitdrukkelijk aandacht voor de gevolgen, en desgevallend mogelijke compenserende maatregelen , van de versnippering van natuur die het resultaat kan zijn van de gemaakte keuzes in één of meerdere scenario's. De natuur is schaars in deze regio , wat betekent dat behoud van oppervlakte en onderlinge verbinding van biotopen met het oog op verdere ontwikkelingskansen van essentieel belang zijn. Deze bezorgdheid gaat in het bijzonder uit naar de gebieden De Venning en de Oude Leiebocht Kuurne-Harelbeke .	A11
Het is aanvullend nuttig om de Gemeentelijke Natuurontwikkelingsplannen (G.N.O.P's) van weleer als bron te consulteren om het belang van de recente natuurontwikkeling te evalueren.	A9
De stad wenst dat, in tegenstelling tot wat nu in de Alternatievenonderzoeksnota wordt gesteld, er nu reeds een duidelijk antwoord wordt gegeven over compensaties voor ruimte-innames en natuurschade . De stad verwacht dat antwoorden op dergelijke vragen ook binnen de regio kunnen worden gekaderd en ingevuld.	A8

<p>Specifiek voor de Oude Leie-arm vraagt de vereniging om te onderzoeken waar de compensatie voor het mogelijk verlies aan natuurgebied gecompenseerd kan worden in de onmiddellijke omgeving van het natuurgebied. Het compenseren van natuurwaarden vraagt tijd. De natuurwaarden aan het gebied van de Oude Leie-arm zijn opgebouwd over een tijdspanne van 30 jaar. Dat is de tijd die het gebied nodig heeft gehad om de huidige stapsteen- en refugiumfunctie te kunnen uitoefenen. Compensatie na aanleg en aantasting betekent dus een vermindering aan natuurwaarde voor een periode die te lang is om compensatiegebieden als volwaardige vervanging te laten functioneren. Wij vragen dan ook dat het onderzoek nagaat hoe gronden verworven en ingericht kunnen worden vóór de aanvang van de mogelijke werkzaamheden, zodat de mogelijke compensatiegebieden de tijd krijgen om te evolueren naar gebieden die minstens een belangrijk deel van de verloren ecologische functionaliteit kunnen compenseren.</p>	23
---	----

Reactie op de opmerkingen:

OA 11 brengt in een eerste stap de mogelijke inname aan natuur in beeld en onderzoekt vervolgens in een tweede stap de mogelijkheden voor natuurcompensatie. Vanuit het onderzoek worden de behoefte aan compensatie en potentiële locaties om compensatie te realiseren in beeld gebracht. De mogelijke locaties voor compensatie hebben elk voor- en nadelen, die eveneens in kaart zullen worden gebracht. De rol van de potentiële compensatiegebieden in de ruimere ecologische structuur vormt hierbij één van de te onderzoeken elementen. Deze rol in de ruimere ecologische structuur wordt eveneens getoetst aan de beleidsvisies over natuur (waaronder GNOP). Dit onderzoek zal gebeuren in nauw overleg met de administratie bevoegd voor natuur (ANB), de lokale besturen en (lokale) natuurverenigingen. De focus zal hierbij liggen op de mogelijkheden om natuur lokaal te compenseren. De keuze voor compensatie (hoe, waar, wanneer) vormt een engagement dat kan worden opgenomen in het voorkeursbesluit. Het geïntegreerd onderzoek zal de elementen aanreiken, nodig om dit engagement in het voorkeursbesluit te kunnen opnemen. Het voorkeursbesluit is echter de besluitvorming van de Vlaamse regering over het project.

Aanpassingen aan de AON:

- Fiche OA11, toevoegen relatie met beleidsvisies natuur (oa GNOP)

7f Voortoets / Passende Beoordeling

Inhoudelijke elementen uit adviezen en inspraakreacties	Verwijzing naar tabel 2
Aangezien een habitatrichtlijngebied ('Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse bossen') betrokken is, dienen de bepalingen van artikels 6.3 en 6.4 van de Habitatrichtlijn correct toegepast te worden. Er dient in uitvoering van art. 36ter minstens een voortoets tot passende beoordeling opgemaakt te worden waarin de effectgroepen ruimtebeslag, versnippering/barrière-effect, verstoring, vermessing/verzuring via de lucht en wijzigen grondwaterstand aan bod moeten komen. Om een de passende beoordeling als geheel (in de breedte en diepte) te kunnen beoordelen, dient deze als één leesbaar geheel gepresenteerd te worden.	A1
De alternatievenonderzoeksnota geeft aan dat er zal getoetst worden aan de instandhoudingsdoelstellingen van de betreffende speciale beschermingszone , aangezien er mogelijk impact kan zijn op het SBZ 'Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse bossen'. De SALV vraagt de bepalingen van artikels 6.3 en 6.4 van de Habitatrichtlijn correct toe te passen .	A20

Reactie op de opmerkingen:

Samen met het geïntegreerd onderzoek wordt ook een Passende Beoordeling opgemaakt en dit volgens de wettelijke bepalingen. Dit wordt in de AON vermeld in hoofdstuk 6 (paragraaf 6.1: voorstel van opbouw) en bijlage 5 (bijlage 5: juridische en beleidsmatige context).

Aanpassingen aan de AON:

/

7g Overige aandachtspunten

Inhoudelijke elementen uit adviezen en inspraakreacties	Verwijzing naar tabel 2
<p>Naast de aangehaalde onderzoeksaspecten mbt tot water wordt ook gevraagd aandacht te hebben voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De ecotopen die in de betrokken waterlopen/waterlichamen aanwezig zijn (als ze aanwezig zouden zijn) (ecotoopinname en -creatie – fiche OA11) - Macroinvertebraten in fiche OA12 'Risico op verstoring van fauna': de visfauna wordt onderzocht, maar macro-invertebraten worden niet vernoemd. Hoe daarmee omgaan? 	A1
<p>De mogelijkheid dat het dalen van het grondwaterniveau kan leiden tot verdwijnen van waardevolle flora, op privé- en openbaar domein, wordt onvoldoende als te onderzoeken punt beschreven. Vanaf welke afstand zal dit effect zich laten voelen? Dit geldt zeker voor het moerasgebiedje vlak naast de vlindertuin in de Venning en de oude Engelse vijver met bijhorende moerascypressen (dateren van midden 19^e eeuw, tussen Vennestraat 95 en Deerlijkestraat 82).</p>	4
<p>Het gebied van de Vaarttaluds is uniek in de regio en heeft daarom een Europese bescherming omwille van zijn flora. Deze is volledig afhankelijk van grondwaterstroming. Wij vragen een grondige studie die onderzoekt in welke mate de bestaande grondwaterstromingen zullen reageren op de verdieping van het kanaal en of dit veranderingen zal veroorzaken voor de vegetatie.</p>	22
<p>Het opgewaardeerde kanaal zal een belangrijk effect hebben op het oppervlaktewater en het grondwater langsheen het traject en mogelijks ook verder van het traject. Dat zal niet alleen zo zijn tijdens de exploitatiefase, ook tijdens de aanlegfase worden effecten verwacht. Wij vragen dat de omkeerbaarheid van deze effecten zal worden onderzocht.</p>	22, 23

Reactie op de opmerkingen:

Wat betreft mogelijke impact van natuur in waterlopen kunnen volgende overwegingen worden gemaakt:

- De impact van een gewijzigde scheepvaarttrafiek op de mogelijke golfslag in het kanaal en mogelijks daarvan afgeleide effecten op bijvoorbeeld oevers wordt niet meegenomen in deze fase van het onderzoek, maar komt aan bod in de uitwerkingsfase, eens het project concreter vorm krijgt en ook alle aspecten van inrichting van de vaarweg aan bod komen. Dit omdat het onderzoeksteam van mening is dat er mogelijkheden voorhanden zijn om eventuele effecten agv golfslag te ondervangen met gepaste inrichtingsmaatregelen en deze eventuele effecten bijgevolg de besluitvorming op strategisch niveau niet beïnvloeden. Er zijn mogelijkheden (lees inrichtingsmaatregelen) voor die gecombineerd kunnen worden met een verhoging van de biodiversiteit. Voorbeelden hiervan zijn de aanleg van plasbermen of vispaaiplaatsen.
- Limnofiele, of plantminnende vissoorten (bv. zeelt) zoeken de diepere delen van het water niet op. Voor deze soorten is het belangrijker dat zij beschutting/paaiplaatsen hebben t.h.v. de oevers (vispaaiplaatsen of plasbermen). In het open water zijn de mogelijkheden voor deze plantminnende soorten beperkt als gevolg van de grote waterdiepte in combinatie met het beperkte doorzicht. Voor soorten van dieper water, of zichtjagende soorten (bv. snoek), zou een verhoogde turbulentie tgv scheepvaart in theorie een impact kunnen betekenen. De grootte van de impact is hierbij enerzijds afhankelijk van de mate waarin de turbulentie wijzigt en kan anderzijds beperkt worden door aanleg van plasbermen/paaiplaatsen. Dit wordt als aandachtspunt opgenomen in de onderzoeksmethodiek.
- Het voorkomen van macro-invertebraten in het kanaal wordt beschreven aan de hand van beschikbare data (visdatabank en VMM-meetnet, meetpunten MMIF). In het geïntegreerd onderzoek wordt nagegaan in welke mate de voorkomende fauna gerelateerd is aan de kenmerken van het huidige kanaal en in welke mate het project van de opwaardering resulteert in wijzigingen van deze kenmerken en zo de voorkomende fauna kan beïnvloeden.

De impact van een wijziging in de grondwatertafel op de ecologie wordt onderzocht in OA 13. Hierbij worden de effecten over het volledige kanaaltraject onderzocht. Via een grondwatermodel worden contouren berekend waarbinnen een wijziging in de grondwatertafel kan optreden. Binnen deze contouren wordt de impact op ecologie vervolgens onderzocht. De ecologische waarden worden hierbij beschreven obv de breed beschikbare data (zie hoger, categorie 7d).

Op strategisch niveau, ligt de focus van het onderzoek op onderscheidende effecten die bijdragen tot de besluitvorming en optimalisatie van het project. Dit houdt in dat effecten die niet-sturend zijn voor de besluitvorming op strategisch niveau niet worden meegenomen, zoals bijvoorbeeld effecten die via eenvoudige maatregelen te beperken

zijn of tijdelijke effecten. Tijdelijke ingrepen die aanleiding geven tot permanente effecten worden wel onderzocht (bijvoorbeeld: een tijdelijke verlaging van de grondwatertafel gedurende de aanlegfase).

Aanpassingen aan de AON:

- Fiche OA12, opnemen van onderzoek naar de impact op macro-invertebraten.
- Fiche OA13, verduidelijken dat het onderzoek gebeurt voor de ecologische waarden zoals beschreven obv de breed beschikbare data.

7h Aandachtspunten beoordeling

Inhoudelijke elementen uit adviezen en inspraakreacties	Verwijzing naar tabel 2
De opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk kan gepaard gaan met ernstige hinder (tijdens de aanleg en/of exploitatiefase) voor een aantal kwetsbare of verstoringsgevoelige soorten . Een aantal van deze soorten zullen niet genieten van een speciaal beschermingsstatuut omdat ze op regionaal, landelijk of Europees niveau nog voldoende vertegenwoordigd zijn. Echter, op lokale schaal, in het sterk verstedelijkte gebied rond Kortrijk, kunnen een aantal soorten echter relatief zeldzamer zijn, of minder geschikte plaatsen vinden om zich voort te planten/jongens groot te brengen. Specifiek voor het gebied van de Oude Leie arm wijzen we op het broedsucces van de roofvogels sperwer en boomvalk, het voorplantingssucces van de dagvlinders hooibeestje en sleedoornpage, en het voorkomen van de eikelmuis, steenmarter, vos. Deze soorten kunnen lokaal als zeldzaam worden beschouwd. Het verdwijnen of aantasten van hun leefomgeving zal dus een verarming voor de lokale diversiteit (en geassocieerde functionaliteit) met zich meebrengen. Het geïntegreerd onderzoek zou daarom gebruik moeten maken van een afwegingscriterium waarbij de lokale zeldzaamheid en kwetsbaarheid worden meegenomen in het onderzoek naar de impact van het opwaarderingsproject op de fauna en flora van de getroffen gebieden.	22, 23
De AON meldt dat er zal worden onderzocht hoe de aanleg van het opgevaardeerd kanaal een impact zal hebben op de omgeving. Hiervoor wordt ingeschaald wat de grootte-orde van de impact zal zijn. Dat gaat echter volledig voorbij aan " de kans op herstel ". Een impact kan klein zijn, maar onherstelbaar, een impact kan groot zijn, maar herstelbaar binnen een redelijke termijn. Een weinig mobiele soort, of een soort met een beperkte dispersiecapaciteit kan uit het reservaat verdwijnen als gevolg van verstoring, en nooit meer terugkomen. Deze impact is ernstiger dan het verdwijnen van een soort waarvan op redelijke wijze kan ingeschat worden dat die er na de aanlegfase opnieuw zal verschijnen. Het geïntegreerd onderzoek moet dan ook inschatten wat de redelijke kansen op herstel zijn, nadat de verstoring als gevolg van de aanleg wegvalt. Speciale aandacht moet geschonken worden aan de soorten die uit de voorgaande paragraaf als lokaal zeldzaam/kwetsbaar worden ingeschaald. Dit principe geldt niet alleen voor fauna en flora, maar ook voor grondwater en oppervlaktewater. Voor elke negatieve impact die wordt opgelijst en ingeschaald, moet de kans op herstel worden ingeschat. Een impact die zich niet kan herstellen na de aanlegfase moet dan worden meegeteld bij de impacts die zich voordoen bij de gebruiksfase.	23
Het is belangrijk niet alleen te beoordelen welke negatieve impact de aanleg van het opgevaardeerde kanaal zal hebben op de lokale biodiversiteit, maar ook in welke mate deze effecten blijvend zijn dan wel in welke mate er spontaan herstel kan optreden van deze biodiversiteit tijdens de gebruiksfase van het kanaal.	22
Samenvatting van reacties: De AON zal de impact op de natuurwaarde van het aangelegde opgevaardeerde kanaal ook onderzoeken op het gebied van flora en fauna, als gevolg van het innemen van oppervlakte. Hierbij wordt ook nagegaan wat de mogelijke versterkende rol kan zijn van het nieuwe kanaal, met inbegrip van de mogelijke bypass trajecten. De versterkende rol wordt voornamelijk onderzocht in een " Leie-Schelde " oriëntatie. De AON spreekt nergens van de impact die het opgevaardeerde kanaal kan hebben langsheen het traject van de Leie . Specifiek voor het natuurreservaat aan de Oude Leiearm willen we wijzen op de rol die het gebied heeft als 'stapsteen' en/of refugium voor een aantal soorten, meer bepaald stroomafwaarts van Kortrijk. Het gebied is het eerste natuurgebied in die richting, en vormt samen met een aantal andere (kleine) gebieden (Molenput Kuurne, Oude Leie + Plaatsbeek Bavikhove, Zavelput Beveren-	22, 23

<p>Leie, Oude Leie Ooigem) een snoer van stapstenen in de stroomafwaartse richting waar grotere gebieden voorhanden zijn. Het gebied aan de Oude Leie in Kuurne fungeert als refugium voor onder ander het hooibeestje (dagvlinder, enige ander vindplaats binnen de regio stroomafwaarts Kortrijk: Plaatsebeek/Oude Leie Bavikhove) en de eikelmuis (geen andere vindplaatsen stroomafwaarts Kortrijk gekend). Verder vervult het gebied een functie als stapsteen voor onder andere de sleedoornpage (goed vertegenwoordigd stroomopwaarts Kortrijk, enige vindplaats (met voortplanting) stroomafwaarts Kortrijk is het gebied van de Oude Leie), het kaasjeskruidkropje (overgrote deel van de waarnemingen stroomafwaarts Kortrijk uit het gebied aan de Oude Leie), de steenmarter, bunzing en de vos. Negatieve gevolgen voor het gebied aan de Oude Leie hebben dus een impact op het geheel van stapsteen/refugium gebieden die stroomafwaarts Kortrijk langsheen de Leie voor een ecologische corridor zorgen. Het geïntegreerd onderzoek zou het effect van versnippering van ecologisch waardevolle gebieden langsheen het Leietraject (Kortrijk – Ooigem) moeten opnemen, in de onderzoeksdelen die enige vorm van bypasstracé behandelen.</p>	
<p>De optimalisatie van het kanaal kan voor ons enkel indien er biodiversiteitswinst is, in het water maar ook langs het traject. Onze regio heeft, onder andere door de ruimtelijke wanorde en versnippering, al heel wat te lijden gehad op het vlak van natuur en biodiversiteit. Dat is bijzonder jammer want wij mensen staan niet buiten de natuur maar maken deel uit van de natuur, iets wat sommige mensen af en toe lijken te vergeten. De natuur levert ons ook onontbeerlijke ecosysteemdiensten. We hebben dus nood aan meer natuur, zeker niet aan minder! Dat dit besef groeit, is onder meer af te leiden uit diverse beleidsakkoorden, opgesteld na de verkiezingen van 14 oktober. We zien dit besef ook terugkomen in zogenaamde green deals en in de historische opkomst voor de klimaatmars op 2 december.</p>	24

Reactie op de opmerkingen:

De opmerkingen handelen over lokale diversiteit, kans op herstel en de Leie als ecologische verbinding. Deze elementen worden mee onderzocht:

- Lokale zeldzaamheid: Het is niet de opzet van het onderzoek om een methodiek voor de beoordeling van de lokale zeldzaamheid en kwetsbaarheid uit te werken. Wel zal voor wat de hogere plantensoorten betreft gewerkt worden met de KFK-klasse, naast de status van Rode lijst en Habitatrichtlijnsoort. Voor vogels geldt naast de Rode lijststatus en Vogelrichtlijnsoort, tevens het Soortenbesluit, waarin een aantal verbodsbepalingen zijn opgenomen. Daarnaast zal gewerkt worden met een aantal aandachtsoorten, die gedefinieerd zullen worden rekening houdend met hun voorkomen in stedelijke omgeving (bv. steenmarter) of die kenmerkend zijn voor het betreffende studiegebied. Op deze manier kunnen lokaal zeldzame soorten en de eventuele impact hierop in beeld worden gebracht.
- Kans op herstel vormt een criterium in de effectbeoordeling, samen met criteria als bijvoorbeeld de rol van het gebied binnen de ecologische structuur, de grootte van de inname in relatie tot het ecologisch waardevol gebied (randeffecten),
- Behalve het kanaal als oost-west georiënteerde ecologische corridor, gaat ook aandacht naar de impact van het project op de Leie-as als ecologische verbinding.
- Ecosysteemdiensten: obv beschikbare literatuurgegevens (o.m. rapporten INBO) worden de ecosysteemdiensten algemeen beschreven. Hierbij zal een onderscheid gemaakt worden in:
 - o **Producterende diensten** zijn: De producten die uit ecosystemen worden verkregen, zoals bijvoorbeeld genetische bronnen, voedsel en vezels, en zoet water.
 - o **Regulerende diensten** zijn: De voordelen die worden verkregen uit de regulering van ecosysteemprocessen, waaronder bijvoorbeeld de regulering van klimaat, water en sommige menselijke ziekten.
 - o **Culturele diensten** zijn: De immateriële geneugten die mensen putten uit ecosystemen door geestelijke verrijking, cognitieve ontwikkeling, recreatie en esthetische beleving, waaronder bijvoorbeeld kennissystemen, sociale betrekkingen en esthetische waarden.

Aanpassingen aan de AON:

- Fiche OA10: expliciet vermelden hoe bovenstaande aspecten in de beoordeling aan bod komen.

Categorie 8: Ruimte en leefkwaliteit

Inhoudelijke elementen uit adviezen en inspraakreacties	Verwijzing naar tabel 2
OA6: voorafgaand aan het voorkeursbesluit dient minimaal een globale analyse te gebeuren van de onteigeningsimpact . Dit vormt immers een belangrijk maatschappelijk onderzoekselement.	A7
Samenvatting van reactie: Aandachtspunten rond het rechtdoortracé . Het gebied van het rechtdoortracé heeft grote potenties op gebied van stadsontwikkeling . Indien het rechtdoortracé wordt gekozen en in dit gebied het kanaal wordt verbreed, zal de stad Kortrijk doormidden gesneden worden. De realisatie van dit tracé creëert ruimtelijke versnippering en heeft allesbehalve een kernversterkend effect . Het zal een negatieve impact hebben op de leefbaarheid.	26
Het risico van barrièrewerking in het kader van de ruimtelijke relaties wordt specifiek vermeld in het rechtdoortracé en zal derhalve verder onderzocht worden. Dit is niet specifiek vermeld in het bypasstracé.	4
Samenvatting van reacties: De realisatie van het rechtdoortracé impliceert het verdwijnen van de Wikings , een omnisportvereniging die bijna 100 jaar bestaat, en voor honderden gezinnen een sociaal en sportief anker is. Het is onmogelijk om dergelijke activiteiten op een gelijkaardige oppervlakte in het hart van de stad te herlocaliseren. Dergelijke ruimte in een vergelijkbaar kader is nergens nog voorhanden. Cliënten vragen dan ook om in het kader van OA6 bijzondere aandacht te besteden aan het belang van recreatie in het hart van de stad .	26, 33
Samenvatting van de reactie: De onderzoeksnota maakt melding van een aantal onderzoeksthema's (nautica, omgeving, mobiliteit, uitvoering, financieel, toekomstmogelijkheden). Maar omtrent het belangrijke punt van de weerslag op de mensen, de maatschappij en het gemeenschapsleven, worden geen vragen gesteld en zal geen onderzoek gebeuren.	33
Samenvatting van de reactie: Een eigenaar van een perceel in de projectzone stelt zich volgende vragen over mogelijke inname en de compensatie hiervan: <ul style="list-style-type: none"> - in welke mate is het mogelijk om de onteigening van een gedeelte van een perceel (kost) te compenseren door het toekennen van een andere bestemming aan de rest van het perceel (baat). - of de afmetingen van de splitsingspunten kunnen gereduceerd worden door het beperken van de vaarsnelheid bij het naderen van het sluisencomplex. - Of de opwaardering van het kanaal kan gepaard gaan met bestemmingswijziging van percelen gelegen langs het kanaal (niet binnen de ruimte nodig voor de vaarweg). 	28
In de conceptuele voorstelling van het bypasstracé wordt vermeld dat bijzondere aandacht gaat naar de impact op wijken thv de Luipaardstraat, Brouwerijstraat e.a. De negatieve invloed op de leefbaarheid van de wijk ECO Venning , zowel tijdens als na de werken, is niet meegenomen en ondergewaardeerd. De huidige groenzone annex speeltuin van de Venning is ondergewaardeerd als leefbaarheidsfactor in de huidige setting.	4
Ter hoogte van waar de "minibypass" van het rechtdoortracé zou worden voorzien, is tal van archeologisch erfgoed aanwezig. In het kader van het alternatievenonderzoek vragen cliënten dat de vraag wordt gesteld én beantwoord naar wat de impact is van de aanleg van het rechtdoortracé op deze archeologische artefacten uit de ondergrond. Cliënten vragen dat bij het alternatievenonderzoek voor elk van de alternatieve tracés de potentiële impact op het archeologisch erfgoed en op het bouwkundig erfgoed gebeurt. Cliënten vragen uitdrukkelijk dat de impact van het project op al deze erfgoedpanden individueel onderzocht wordt. Ook de impact van de afslag van het kanaal, de uitdieping en de verbreding van het kanaal op het bouwkundig erfgoed dienen ernstig te gebeuren, onder andere op vlak van stabiliteit , maar ook op het vlak van nieuwe integratie in het nieuwe stadsbeeld na realisatie van het kanaal.	26
Fiche OA5 in Bijlage 1 gaat over de hinder tijdens de werken en de effecten lucht/geluid/belevingswaarde na de realisatie. Deze fiche vermeldt o.a. <i>"Wijzigingen in hinder en beleving hebben een impact op de leefbaarheid en de woonkwaliteit. Er wordt nagegaan in welke zones mensen hinder onderkennen van een gewijzigd geluids- of luchtklimaat door de toegenomen scheepvaarttrafiek, en waar de beleving gewijzigd wordt door de schepen en de activiteiten ter hoogte van de nieuwe sluis en wachtplaatsen."</i>	A4

<p><i>“Wat is de impact van zowel het toegenomen aantal schepen als de toegenomen schaalgrootte van de schepen die gebruik maken van het kanaal?”</i> <i>“Op basis van deze onderzoeksresultaten wordt samenvattend een overzicht gegeven van de effecten op niveau van het volledige kanaal.”</i></p> <p>Beleving zal kwalitatief besproken worden, geluid en lucht kwantitatief. Dit zijn voor Zorg en Gezondheid belangrijke gegevens om te onderzoeken. We benadrukken dat er ook aandacht geschonken moet worden aan het bespreken van de gezondheidseffecten gekoppeld aan de veranderde lucht- en geluidswaarden.</p>	
<p>Het beoordelingskader geluid op zich is duidelijk maar we begrijpen niet waarom de koppeling met milderende maatregelen zal gebeuren volgens het richtlijnenboek geluid en trillingen. Zorg en Gezondheid stelt voor om de werkwijze in het richtlijnenboek mens-gezondheid van 2016 te gebruiken.</p>	A4
<p>Het beoordelingskader lucht is ons niet duidelijk. Ook daarvoor verwijzen we naar het richtlijnenboek mens-gezondheid van 2016.</p>	A4
<p>De gemeente Kuurne is volop bezig met de ontwikkeling van ‘Het Vlaspark’ als gebied waarlangs Kuurne het contact met de Leie opnieuw herstelt. Het Vlaspark situeert zich in de open ruimte tussen de R8 brug over de Leie en de monding van de Heulebeek. Langs de andere kant van de Leie bevindt zich het natuurgebied van de Oude Leie arm. Het bypassstracé en het ringtracé zullen resulteren in visuele hinder vanaf het Vlaspark, aangezien het groen van het natuurgebied zal vervangen worden door een trompetmonding van het kanaal. De vereniging vraagt om deze visuele hinder op te nemen in het geïntegreerd onderzoek.</p>	23

Reactie op de opmerkingen:

In OA6 worden de ruimte-inname en wijzigingen in de stedelijke structuur onderzocht. Met dit onderzoek gaan we eveneens na

- Welke de globale onteigeningsimpact is van elk tracéalternatief.
- Welke de impact is op de ruimtelijke relaties (versterken, dan wel versnipperen/barrièrewerking) en ontwikkelingsmogelijkheden (kernversterking), in het bijzonder voor de drie tracéalternatieven en de mogelijke impact in de zone Kortrijk-Harelbeke-Kuurne.
- Welke functies mogelijk worden ingenomen/aangetast en welke rol deze functies hebben in de stedelijke omgeving.

Daarnaast staat OA28 stil bij de opportuniteiten die er zijn op vlak van stedelijke ontwikkeling, bijvoorbeeld daar waar resterende ruimte ontstaat.

Binnen het geïntegreerd onderzoek worden effecten onderzocht op vlak van inname en financiële kost en worden ook de ruimtelijke opportuniteiten (bv. bestemmingswijzigingen) in beeld gebracht.

Ter hoogte van een splitsingspunt is de vaarsnelheid reeds laag en kunnen de afmetingen van het theoretisch splitsingspunt bijgevolg niet meer verkleind worden. De theoretische splitsingspunten vormen de vertrekbasis van het onderzoek en er wordt, onder andere via nautische simulaties, onderzocht of aanpassingen aan dit splitsingspunt nodig of aangewezen zijn (zie ook AON, Bijlage 2).

De leefbaarheid van de woonwijk De Venning komt als volgt aan bod in het geïntegreerd onderzoek:

- De impact van scheepvaarttrafik op de leefkwaliteit (geluid, lucht, gezondheid) in het geval van een bypass-tracé wordt onderzocht in OA5.
- De impact op de woonwijk, de relatie met het groengebied De Venning komt aan bod in OA 6.
- De hindergevoeligheid en bouwrisico's worden onderzocht in OA23.

De verschillende onderzoeksresultaten worden, voor elk van de drie tracéalternatieven, daarnaast ook samenvattend/overkoepelend gerapporteerd. Dit zal gebeuren in het hoofdstuk ‘synthese’.

De impact op archeologische en bouwkundig erfgoed wordt onderzocht in OA8 en 9. Deze onderzoeksaspecten gaan ruimer dan enkel de mogelijke inname, maar beoordelen ook mogelijke (in)directe effecten op het erfgoed als gevolg van bijvoorbeeld wijzigingen aan de grondwatertafel (risico op bodemzetting en schade aan gebouwen), risico op schade agv bouwrisico, wijziging van de contextwaarde, ... Het onderzoek steunt hiervoor op de gegevens zoals beschreven in de desbetreffende fiches. Specifiek voor het bouwkundig erfgoed wordt het onderzoek gebaseerd op de inventaris van het bouwkundig erfgoed en de locuswaarde van elk erfgoedelement zoals dit werd bepaald in het Actieplan Bouwkundig Erfgoed.

OA 5 en 22 onderzoeken de hinder als gevolg van respectievelijk de gewijzigde scheepvaart en gewijzigde wegverkeer. Hierbij komen de aspecten geluid, lucht en beleving aan bod. Ook het aspect gezondheid wordt hieraan toegevoegd. Dit betekent dat behalve de beoordelingskader voor geluid en lucht, ook een beoordelingskader voor gezondheid aan de methodiek wordt toegevoegd.

Het aspect visuele beleving en hinder wordt sterk bepaald door elementen als de materiaalkeuze, technische elementen, ... en is daarom een aspect dat niet op strategisch niveau, maar wel in de uitwerkingsfase aan bod zal komen.

Aanpassingen aan de AON:

- Uitbreiden beschrijving onderzoeksmethodiek OA6 met bovenstaande elementen
- Vermelden van het risico op barrièrewerking in de conceptuele voorstelling van het bypasstracé (hoofdstuk 4, paragraaf 4.3).
- Opnemen van het aspect gezondheid en het beoordelingskader gezondheid in OA5 en OA22.
- Aspect visuele hinder opnemen in de tabel binnen OA5 in de kolom 'niet nu'

Categorie 9: Landbouw

Inhoudelijke elementen uit adviezen en inspraakreacties	Verwijzing naar tabel 2
Er wordt vastgesteld dat landbouw weinig aan bod komt in de alternatievenonderzoeksnota. Als dit al het geval is, is dit voornamelijk vanuit het oogpunt van de landschappelijke waarde. Het is belangrijk om ook goed in kaart te brengen wat het dossier betekent voor de landbouw zelf - kansen/uitdagingen- .	A11
De aanleg van een nieuw kanaaltraject in de rand van Kortrijk (“bypassstracé”, “ringtracé”) impliceert dat een gebied zal verdwijnen waar nu landbouwactiviteiten plaatsvinden (ca. 4 ha), alsook natuurwaarden ontwikkeld worden en (volks)tuinders actief zijn (ca. 3 ha). Eventuele natuurcompensaties en flankerende maatregelen (grondenbank) kunnen resulteren in een indirecte ruimte-inname van gronden elders, mogelijks met hoge landbouwkundige en/of biologische waarde. Bij de uitbreiding van de vaarbreedte en toepasselijke bochtverbredingen in andere delen van het kanaal kan bijkomend landbouwareaal en natuur verloren gaan. Ook de keuze van oeverinrichting heeft een impact op de ruimte-inname. De SALV vraagt om de totale inname van open ruimte te kwantificeren en zoveel als mogelijk te beperken .	A20
In het segment Zwevegem – Leie, en in mindere mate in het segment Bossuit – Zwevegem voorziet het project een uitbreiding van het kanaalvolume. De uitbreiding van het kanaalvolume heeft mogelijk implicaties voor de grond- en oppervlaktewaterhuishouding in de regio. De SALV vraagt om de volgende zaken te onderzoeken: Wat is de impact van de uitbreiding van het kanaalvolume door verbreding en verdieping op de (nu reeds kritieke) grondwatertafel in het gebied? Wat zijn de indirecte gevolgen van een verdere daling van de grondwatertafel in de agrarische gebieden langs het kanaal? In welke mate kan verdroging optreden?	A20
Het innemen van open ruimte dient zo veel als mogelijk te worden beperkt . De inname van herbevestigd agrarisch gebied (HAG) moet ten allen tijde voldoende gemotiveerd en gecompenseerd worden conform omzendbrief RO/2010/01.	A2
Er moeten milderende maatregelen voorzien worden voor de inname van professioneel uitgebate landbouwpercelen .	A2
Alle nodige bufferzones moeten aangelegd worden zodoende dat de impact op landbouw zo veel als mogelijk wordt beperkt.	A2
Milderende maatregelen die uit de uitvoering van het project voortvloeien, moeten worden uitgevoerd zonder de agrarische structuur aan te tasten . Hierbij wordt gedacht aan zaken zoals bos- en natuurcompensaties .	A2
De impact van het project op de landbouw moet voldoende onderzocht worden. Het Departement Landbouw en Visserij kan desgewenst op basis van een aangeleverde contour in de vorm van een shapefile (polygoon) een landbouwimpactstudie voor het projectgebied opmaken.	A2

Reactie op de opmerking:

Het geïntegreerd onderzoek zal de mogelijke impact op landbouw volwaardig in beeld brengen. Hiertoe worden volgende effecten bestudeerd:

- Eventuele inname van landbouwpercelen en de mate waarin deze inname de landbouwstructuur aantast. Hierbij gaat aandacht naar zowel inname als gevolg van aanpassingen aan het kanaal als eventuele inname als gevolg van milderende/flankerende maatregelen.
- Mogelijke impact als gevolg van wijzigingen in het grond- of oppervlaktewatersysteem (wijziging van de grondwatertafel, wijziging in waterkwaliteit van het kanaal, wijziging in de waterbalans van het kanaal)
- Mogelijkheden om in het kanaal water te bufferen in functie van watergebruik tijdens langdurige droogtes (zie ook categorie water).

Aanpassingen aan de AON:

- Uitbreiden OA10 met impact op landbouw en relaties
- Uitbreiden OA13 met impact van veranderingen in de waterhuishouding op landbouw

Categorie 10: Klimaat

Inhoudelijke elementen uit adviezen en inspraakreacties	Verwijzing naar tabel 2
Graag iets meer duiding inzake klimaat. In OA16 (waterbalans) is sprake van omgaan met droogteperiodes. Maar andere klimaatthema's (ook in de positieve zin) komen niet expliciet naar voren.	A1
De noodzaak voor de opwaardering van het kanaal wordt zou voor een deel te vinden zijn in een reductie in CO₂ uitstoot , aangezien over lange afstand een aantal vrachtwagens van de weg zouden gehaald worden. De aanleg van het kanaal , en in het bijzonder de aanleg van een bypass zal echter gepaard gaan met een CO₂ uitstoot . Wereldwijd is de cementindustrie verantwoordelijk voor 4% van de CO ₂ uitstoot (https://www.earth-syst-sci-data.net/10/195/2018/essd-10-195-2018.pdf) (ter vergelijking: de luchtvaartindustrie is verantwoordelijk voor 12%, https://www.atag.org/facts-figures.html). De productie van de onderdelen die nodig zijn voor de opwaardering van het kanaal, en het transport naar de bouwsite, zal dus gepaard gaan met een CO ₂ uitstoot die substantieel kan zijn. Wij vragen dan ook dat de totale CO ₂ kost (productie materiaal + transport) voor elk tracé wordt berekend en wordt meegenomen als afwegingscriterium.	23
Eind november 2018 heeft de Europese Commissie zijn voornemen bekend gemaakt om de EU tegen 2050 CO₂ neutraal te hebben. Dwz, te gaan voor een CO₂ reductie van bijna 100% . Tegelijk wijzen alle wetenschappelijke studies op een versnelde ontregeling van het klimaat en de noodzaak om sneller tot CO ₂ reductie te gaan dan voorzien was in het Parijs akkoord. Vermoedelijk zal dit ook de conclusie zijn van de COP die begin december doorgaat in Polen. Dit wordt een enorme opdracht. Alle nieuwe grote projecten die een lange tijdshorizon hebben moeten zich dan ook conformereren aan deze doelstelling . Het kanaalproject waarbij het huidig rapport projecties maakt tot in 2070, is zo'n project dat bovendien deels met Europese subsidies zal gebouwd worden. Wij vragen daarom om een grondig onderzoek te doen in welke mate dit ganse project zal beantwoorden aan de doelstellingen. Maw, een berekening van de totale CO₂ emissie door de bouw van het project en door de gebruiksfase , rekening houdende met het geïnduceerde vrachtwagentransport van uit het nieuwe ROC en het verwacht waterwegtransport.	22

Reactie op de opmerkingen:

Het aspect klimaat komt als volgt aan bod in het geïntegreerd onderzoek:

- De wijze waarop het project kan inspelen op veranderende klimaatcondities komt aan bod in de waterbalans (droogtescenario's) en ruimtelijke toekomstmogelijkheden (toekomstige functie van het bestaand kanaal en mogelijkheden van nieuwe stadsontwikkeling om in te spelen op stedelijk klimaat, hitte-eilandeffect, ...)
- Op basis van kengetallen en literatuurgegevens wordt een grootteorde berekend van CO₂ uitstoot en reductie en dit voor de belangrijkste elementen tijdens de aanleg- en de exploitatiefase. Gegeven het strategische karakter van de onderzoeksfase zal dit onderzoek zich richten op strategische vraag 1 en niet op strategische vraag 2. Dit omdat het begroten van het verschil in CO₂ uitstoot tussen de verschillende alternatieven sterk afhankelijk is van de uitvoeringsmethode (oevertype + materiaalkeuze), terwijl deze detailgraad weinig extra inzichten zal brengen in de strategische balans op vlak van uitstoot van CO₂ i.k.v. dit project.

Aanpassingen aan de AON:

- Toevoegen onderzoeken mogelijkheden inzake klimaatadaptieve maatregelen in OA28
- Opnemen van CO₂ berekening voor strategische vraag 1 in OA5

Categorie 11: Uitvoerbaarheid

Inhoudelijke elementen uit adviezen en inspraakreacties	Verwijzing naar tabel 2
Fiche OA23: er wordt terecht aandacht besteed in het geïntegreerd onderzoek aan de hinder tijdens de werken. Er wordt melding gemaakt van bouwriscico's zoals de stabiliteit van gebouwen . Effecten inzake trillingen worden hier echter niet vermeld. Deze lijken ons toch relevant om de hinder naar de omgeving goed te kunnen inschatten.	A1
De impact (hinder mobiliteit, ruimte-inname, fasering, ...) van de effectieve werken moet in kaart worden gebracht. Deze elementen kunnen mee onderdeel zijn van de afweging tussen de scenario's.	9
De mogelijkheid bestaat dat het dalen van het grondwaterniveau kan leiden tot instabiliteit van privé gebouwen (zowel recente gebouwen als gebouwen die deel uit maken van de inventaris onroerend erfgoed). Zeker daar waar een tracé zo goed als naast waardevolle gebouwen komt. Dit aspect is onderbelicht, zeker in het kader van het recente fenomeen van het scheuren van gebouwen door lage waterstand in Nederland.	4

Reactie op de opmerkingen:

De aspecten bouwriscico en hinder komen aan bod in het geïntegreerd onderzoek, meer bepaald in OA23.

- De impact van de effectieve werken wordt in de onderzoeksfase op strategisch niveau onderzocht. Dit houdt in dat effecten die niet-sturend zijn voor de besluitvorming op strategisch niveau niet worden meegenomen, zoals bijvoorbeeld effecten die via eenvoudige maatregelen te beperken zijn (bijvoorbeeld: aanpassen fasering) of tijdelijke effecten (bv. tijdelijke emissies naar lucht en water). Werken die tijdens de aanlegfase een aanzienlijke tijd in beslag nemen (bv. bouw sluis), worden wel in beschouwing genomen.
- Vanuit het project worden de bouwriscico's beschreven, met onder andere aandacht voor risico op bodemzettingen (agv wijzigingen in grondwatertafel), risico op schade als gevolg van trillingen, ondergrondse onteigeningen, ...
- Vanuit de omgeving wordt de gevoeligheid van de omgeving om hinder te ervaren onderzocht, met aandacht voor hinderaspecten als geluid, stof, bereikbaarheid.

Op niveau van de wijken en bouwblokken wordt het bouwriscico en de gevoeligheid van de aanwezige functies voor hinderaspecten beschreven en geëvalueerd.

De impact van bouwriscico's op erfgoedwaarden wordt behandeld in de onderzoeksaspecten rond erfgoed (OA8 en OA9, zie eerder).

Aanpassingen aan de AON:

- Toevoegen bovenstaande elementen in OA23

Categorie 12: Financiële aspecten

Inhoudelijke elementen uit adviezen en inspraakreacties	Verwijzing naar tabel 2
De financiële haalbaarheid van het project hangt niet alleen af van welke investerings- en onderhoudskosten er verbonden zijn aan de realisatie van het project, maar welke mogelijkheden er zijn qua financiering van het project. Bij de uitwerking is het ook belangrijk dat het kostenplaatje van de verschillende tracés duidelijk wordt vermeld.	A5
De onderhouds- en exploitatiekosten van het bestaande kanaal incl. de sluizen 9 tem 11 dienen geanalyseerd te worden. Dit als onderdeel van de analyse voor de mogelijke herinvulling van het bestaande kanaal.	A7
Stad Kortrijk vraagt bij aandrang om de financiële businesscase op een voldoende uitgewerkt niveau op te maken. De financiële analyse moet een volledig en realistisch overzicht geven dat als solide basis kan dienen ifv de besluitvorming én de uitvoerbaarheid. De mogelijke financierings- en uitvoeringsmethodiek (PPS, werkvennootschap,...) dient voorafgaand aan het voorkeursbesluit onderzocht te worden. Tenslotte dient onderzocht te worden in hoeverre de Europese subsidies (TEN-T) toepasbaar zijn op de R8-onderdelen binnen het ringtracé .	A7
Hoe wordt de economische meerwaarde die verwacht wordt met de uitbreiding hard gemaakt om in de toekomst aanwezig te zijn?	A9
Het departement Financiën en Begroting wenst in de latere fase van het project verder betrokken te worden, meer bepaald bij de uitwerking van de financiering (uitwerkingsfase), en het beoordelen van de financiële haalbaarheid .	A5

Reactie op de opmerkingen:

Het onderzoeken van zowel de investerings- en onderhoudskosten van het project en de drie tracéalternatieven als de financieringsmogelijkheden vormt een onderdeel van het geïntegreerd onderzoek. Ook de kosten aan het bestaande kanaal (in geval van een bypass- of ringtracé) zullen in de raming worden opgenomen. In het kader van de financieringsmogelijkheden worden ook de subsidiemogelijkheden onderzocht, inclusief in welke mate hierbij eventueel verschillen optreden tussen de drie tracéalternatieven.

Aanpassingen aan de AON:

- Fiche OA25, aanvullen met expliciete verwijzing naar de investerings- en onderhoudskosten van het bestaande kanaal
- Fiche OA26, aanvullen met expliciete verwijzing naar onderzoek naar subsidiemogelijkheden en de mogelijke verschillen voor de drie tracéalternatieven

Categorie 13: Toekomstmogelijkheden

Inhoudelijke elementen uit adviezen en inspraakreacties	Verwijzing naar tabel 2
Kan er niet meer gedacht worden in de richting van het ontwikkelen van kleinere, snellere vrachtboten die de bedrijven langs ons kanaal kunnen bevoorraden. Hoe zal de scheepvaart er uit zien wanneer de werken voltooid zullen zijn? Werd daar voldoende rekening mee gehouden? Ik stel mij de vraag of een doorgang met Va schepen wel nodig is.	7, 8
Samenvatting van reacties: Wij stellen ons de vraag of de voorziene dimensies voor het opgewaardeerde KBK sporen met de verwachte ontwikkelingen in de scheepvaart . Er is een tendens tot het inzetten van kleinere, flexibele schepen , die het mogelijk maken om snel en efficiënt in te spelen op de transportnoden. De Vlaamse regering investeerde bijvoorbeeld in de ontwikkeling van de Pallet Shuttle Barges (http://www.bluelinelogistics.eu/characteristics), die snel en goedkoop transport over het water kunnen verzorgen. De efficiëntie en optimalisatie zitten hem in het feit dat de PSB speciaal ontworpen is voor het vervoeren van paletten en big bags met een eigen laad-en loskraan die door de schipper kan bediend worden. Door de aanvoer van kleinere hoeveelheden ontstaan er meer mogelijkheden voor het scheepvaartbedrijf en een flexibelere, klantgerichte aanpak. Dergelijke schepen zijn makkelijk inzetbaar op alle vaarwegen en behoeven geen drastische aanpassingen aan de waterweg. Daarnaast willen wij een grondige analyse van de goederen die in de toekomst over het kanaal zullen worden vervoerd. Op dit moment wordt voornamelijk ruwe mineralen en bouwstoffen over het kanaal vervoerd. De gangbare prognose voor dit type materiaal zijn negatief (er wordt dus minder transport van dit type goederen verwacht).	22, 23, 24
Samenvatting van reacties: Bij een keuze voor een bypass- of ringtracé, moet het voorkeursbesluit tevens een uitspraak doen over de toekomstige rol voor de scheepvaart (zowel economische als recreatieve vaart) op het bestaande kanaal in Kortrijk (tussen sluis 9 en 11) (concrete visie tot herbestemming van het bestaande stedelijke deel van het kanaal). Hierbij dienen de onderhouds- en beheerskosten op korte en lange termijn in kaart gebracht te worden. Er dient geanalyseerd te worden in hoeverre een herinvulling tot blauw-groene stedelijke structuur onderdeel kan vormen in de zoektocht naar een globaal evenwichtig en geïntegreerd project. Het herdenken van de rol van dit stuk kanaal vormt mee onderdeel in de integrale benadering en het zoeken naar evenwichten binnen het dossier.	A7, 9
De AON beschrijft nauwelijks welke ruimtelijke opportuniteiten er liggen in het project. Het (ontwerpend) onderzoek naar hefboomen voor ruimtelijke ontwikkelingen is afwezig.	A9
Het is voor de raad onduidelijk welke initiatieven effectief deel zullen uitmaken van het complex project en op welke manier deze initiatieven verder zullen worden onderzocht. De alternatievenonderzoeksnota formuleert een ruime waaier aan onderzoeksvragen en geeft noch concrete uitgangspunten, noch denk- of oplossingsrichtingen aan (zie ook deel V). De raad dringt er op aan de scope van het complex project duidelijk af te bakenen. Dit geldt tevens voor wat betreft de ruimtelijk afbakening van het complex project. De raad merkt op dat inzake het projectgebied zowel verwezen wordt naar het volledige kanaal en zijn onmiddellijke omgeving, als naar de ruime omgeving van het kanaal.	A15

Reactie op de opmerkingen:

OA 27, 28 en 29 gaan expliciet in op de vraag in welke mate het project van de opwaardering een hefboom kan zijn voor opportuniteiten op nautische vlak, ruimtelijke aspecten of op vlak van mobiliteit. Hierbij worden in de onderzoeksmethodiek een aantal specifieke opportuniteiten opgesomd en zal in het geïntegreerd onderzoek verder worden uitgewerkt in welke mate het project hierop kan inspelen, welke voor- en nadelen hierbij kunnen worden verwacht. De opportuniteiten zoals in de opmerkingen aangehaald worden allen vermeld in de onderzoeksmethodiek. Op basis van de resultaten van de onderzoeksaspecten 27, 28 en 29 kan de Vlaamse regering in het voorkeursbesluit opnemen welke opportuniteiten deel uitmaken van het huidige project en welke niet.

De toekomstige rol van het bestaande kanaal, in geval van bypasstracé of ringtracé, vormt een specifieke opportuniteit. Immers, bij een keuze voor een bypass- of ringtracé, dient ook een keuze te worden gemaakt over de toekomstige rol van het bestaande kanaal. Hiertoe zullen in OA28 verschillende toekomstmogelijkheden worden beschreven en onderzocht, zowel op vlak van hun mogelijke rol in de stedelijke context, recreatieve structuur, ecologisch-landschappelijke structuur, erfgoed, ... en de verschillen in onderhouds- en investeringskost (onderling en tov de referentiesituatie 2040).

Aanpassingen aan de AON:

- Fiche OA28, verduidelijken van de beschrijving van onderzoek naar potenties voor het bestaande kanaal in Kortrijk

Categorie 14: Andere

14a Procedure, timing en overlegmodel

Inhoudelijke elementen uit adviezen en inspraakreacties	Verwijzing naar tabel 2
In bijlage 5 pagina 24 Juridische en beleidsmatige context, wordt BPA 32 LEIEMEERS, goedgekeurd op 25/10/1999 in de lijst van relevante BPA's en op Figuur 18 (Situering van de relevante BPA's) toegevoegd (https://www.kuurne.be/dienstverlening-en-bestuur/alle-diensten/leefomgeving/ruimtelijke-ordening/bpas-). In de nota worden best enkele juridische aspecten verduidelijkt of onderzocht. Hoe wordt bijvoorbeeld binnen de procedure van complexe dossiers omgegaan met wettelijke tegenindicaties zoals in geval van stedenbouwkundige voorschriften van een BPA/RUP. Hier concreet: Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (concreet: Artikel 4.4.9/1. 30/12/2017 - ...) "Het vergunningverlenende bestuursorgaan mag bij het verlenen van een omgevingsvergunning afwijken van de stedenbouwkundige voorschriften van een bijzonder plan van aanleg, voor zover dit plan ouder is dan vijftien jaar op het ogenblik van de indiening van de aanvraag. Afwijkingen kunnen niet toegestaan worden voor wat betreft wegenis, openbaar groen en erfgoedwaarden.	A9
Samenvatting van reactie: De procesnota bevat een voorgestelde timing van de verschillende processtappen. De Raad stelt echter vast dat enkel de timing is opgenomen tot en met de publieke raadpleging over de alternatievenonderzoeksnota en de communicatie over de nota. Voor alle verdere stappen in het proces is geen indicatie van timing opgegeven. In het licht van een zo groot mogelijke transparantie en voor de realisatie van het maatschappelijk draagvlak voor het project, acht de MORA het belangrijk dat er zo snel mogelijk meer duidelijkheid wordt gegeven over de voorziene timing van de verdere stappen in het proces .	A17
Samenvatting van reactie: De onderzoeksfase waarin de verschillende tracés nader worden onderzocht creëert dus ook een mate van onzekerheid voor de betreffende ondernemingen, onder meer op het vlak van investeringen en tewerkstelling. Daarom vraagt de MORA dat de nieuwe Vlaamse Regering zo snel mogelijk een beslissing neemt over het voorkeurstracé en vastlegt in het voorkeursbesluit, eens de onderzoeksfase is afgerond.	A17
Samenvatting van reactie: De onzekerheid voor mogelijke onteigeningen leeft heel sterk in het onderzoeksgebied. Burgers en ondernemers maken zich ongerust. Woningen geraken niet verkocht. Investerings worden uitgesteld. Het is daarom essentieel om zo snel als mogelijk tot een voldoende scherp voorkeursbesluit te komen . Gekoppeld aan het voorkeursbesluit dienen ook duidelijk engagementen opgenomen te worden door de Vlaamse Regering m.b.t. uitzonderingen op leegstandsheffing en dient de verwerings- en onteigeningsstrategie (incl. vrijmaken van middelen) opgestart te worden.	A7, A8
De Gecoro vraagt duidelijkheid over de tijdsimpact . Wat is de timing van het project? Hoe wordt omgegaan met de onzekere periode tussen het alternatievenonderzoek en het voorkeursbesluit? Wat erna (leegstand, verwervingen,...)? De Vlaamse Overheid moet hierop een antwoord bieden binnen het proces. De Gecoro vraagt tevens om een reële inschatting te maken van de timing van uitvoering van de verschillende scenario's.	9
De Raad vindt het jammer dat hij tot op heden niet werd uitgenodigd voor de klankbordgroep en bijgevolg ook niet kon participeren in het overleg tijdens de verkenningsfase. De strategische adviesraad is alleen geconsulteerd via de formele adviesprocedure over de alternatievenonderzoeksnota, nadat de verkenningsfase is doorlopen en de startbeslissing is genomen waarin probleemdefinitie en doelstellingen zijn vastgeklikt. Nochtans heeft het project een duidelijke relatie met en impact op mobiliteit en logistiek. De Raad meent dat de strategische adviesraden die van belang zijn voor het project best ook in de verkenningsfase (informeel) betrokken worden, op een moment dat nog over strategische keuzes, projectdoelstellingen en over het procesverloop wordt overlegd. Aangezien de verkenningsfase reeds is doorlopen vraagt de MORA om te kunnen participeren in de klankbordgroepen die nog worden gepland gedurende het verdere procesverloop.	A17
De Gecoro vraagt om verder betrokken te worden in het komende proces. De Gecoro wenst de maatschappelijke, economische meerwaarde en kwaliteit mee te bewaken.	9

Gesprekspartner voelt zich verontwaardigd omdat zij niet gecontacteerd zijn geweest tijdens het opstellen van de AON, hoewel dit voorzien is in de procedure.	32
Infrabel wil vernemen wat de impact zou zijn van bovenvermeld project op de spoorwegen.	A12
De proceskosten voor de onderzoeksfase moeten, conform de procesnota, goedgekeurd door de Vlaamse Regering van 8 september 2017 (VR 2017 0809 DOC.0871/1), opgevangen worden binnen de beschikbare middelen van W&Z (nu DVW).	A5
Samenvatting van reactie: Bezorgde reactie rond onteigeningen en de bijhorende vergoeding.	2

Reactie op de opmerking:

Momenteel doorloopt het complex project de onderzoeksfase. Deze fase eindigt met een voorkeursbesluit, dit is een beslissing van de Vlaamse Regering om al dan niet verder te gaan met dit project en waarin een voorkeursoplossing wordt aangeduid. Vervolgens start de uitwerkingsfase waarin de voorkeursoplossing verder wordt uitgewerkt tot een concreet project. Deze uitwerkingsfase eindigt met een projectbesluit. Ook het projectbesluit is een beslissing van de Vlaamse Regering en bevat onder andere alle noodzakelijke procedurele elementen om het project te kunnen uitvoeren (eventueel noodzakelijke bestemmingswijzigingen, vergunningen, machtigingen, ...).

Het verdere verloop van de onderzoeksfase bevat twee grote elementen: het uitwerken van het geïntegreerd onderzoek en het traject in functie van het voorkeursbesluit. Een timing voor het onderzoek kan opgenomen worden in de procesnota. Het nemen van een voorkeursbesluit is echter een politieke beslissing, waarvoor geen timing kan worden opgenomen.

Het voorkeursbesluit houdt een beslissing in over de twee strategische vragen, namelijk: gaat het project van de opwaardering verder en zo ja, volgens welk tracéalternatief. Op deze manier brengt het voorkeursbesluit op strategisch niveau duidelijkheid voor omwonenden. Ook kunnen aan een voorkeursbesluit rechtsgevolgen worden gekoppeld, zoals bijvoorbeeld een voorkooprecht, een bouwverbod of bouwbeperkingen.

Wat betreft een eventuele impact op de spoorlijn, wordt in OA 23, bouwriscico's en hinderaspecten, voor elk tracéalternatief onderzocht welke ingrepen zich aan of nabij de spoorlijn situeren en wordt het bouwriscico van deze ingrepen kwalitatief geëvalueerd. Parallel aan dit onderzoek zal het onderzoeksteam hierover terugkoppelen met Infrabel.

In de uitwerking van dit onderzoek zal bilateraal worden overlegd met de betrokken actoren. In een aantal inspraakreacties wordt expliciet gevraagd om nauwer betrokken te worden in het verdere traject. Op basis van deze reacties wordt, parallel aan de actualisatie van de AON, ook de reeds opgestelde overlegstructuur geactualiseerd en aangevuld waar nodig. Op deze manier kunnen de partijen die daarom hebben gevraagd, mee worden uitgenodigd. Zoals bijvoorbeeld het Dep. Financiën.

De proceskosten voor de onderzoeksfase worden gedragen binnen de beschikbare middelen van de Vlaamse Waterweg, zoals dit ook is vermeld in de procesnota.

Aanpassingen aan de AON:

Geen

14b Niet van toepassing / niet inhoudelijk relevant

Inhoudelijke elementen uit adviezen en inspraakreacties	Verwijzing naar tabel 2
Door de vooropgestelde werkzaamheden mag het huidige afwateringsregime van de betrokken waterlopen van 2de categorie (hetzij gravitair, hetzij via sifon) niet in gedrang komen. De nodige aanpassingswerken aan uitstromen/sifons zijn ten laste van de Vlaamse Waterweg N.V.	25
De opwaardering van de huidige vaarweg omvat een verdieping (met ca. 1m) en verbreding van het huidige kanaal + mogelijks graven van een nieuw tracé; hierdoor zullen immense hoeveelheden gronden vrijkomen. Als waterloopbeheerder wensen we er op te duiden dat de afzet van deze gronden niet in overstromingsgevoelige delen van het watersysteem kan gebeuren. Het nodige onderzoek/vergunningaanvragen dient te gebeuren.	25
De Gecoro hecht minder belang aan het verder onderzoek van het rechtdoortracé omdat dit als weinig kansrijk wordt gezien.	9

<p>Samenvatting van particuliere inspraakreactie waarbij bedenkingen worden meegegeven rond het rechtdoortracé:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het ophogen van de spoorwegbrug zal een moeilijke en delicate opdracht zijn. Men kan zich ook tevreden stellen met een vrije doorvaarthoogte van 5,25 m. - Bewoners van het rechtdoortracé zijn zich al jaren bewust van de aanpassing van het kanaalpand. Door de aanwezigheid van een beschikbare strook zal er minder onteigend moeten worden. - Indien de doorgangbreedte 18 à 20 m is (met een paar kruisingsplaatsen), zullen de onteigeningen nog meer beperkt kunnen worden. 	1
<p>Het kanaal heet Bossuit-Kortrijk, maar via deze optie krijgen de inwoners van Harelbeke de rekening gepresenteerd: de grootste overlast en onteigeningen zijn voor hen, terwijl het kanaal oorspronkelijk door Kortrijk loopt. Dat het daar te smal was, daar moest men maar eerder rekening mee hebben gehouden. Als kers op de taart zijn er hier pas langdurige ingrijpende werken gebeurd en nog bezig, allemaal werk voor niets dan.. (https://www.harelbeke.be/nieuws/werken-aquafin-langs-r8-update-26112018)</p>	27
<p>Gezien de firma ook via haar depot in Harelbeke net zoals op haar andere depots in Vlaanderen meer transport over het water wenst te doen vraagt het bedrijf ook een kaaimuur ter hoogte van haar bedrijf en wenst deze zone zelf volledig te benutten voor haar activiteiten op een efficiënte en veilige manier.</p>	29
<p>In de verschillende scenario's werd er eventueel een zwaaiком voorzien ter hoogte van de terreinen van onze firma of in de buurt. Het verlies van terrein ten gevolge van een zwaaiком is onaanvaardbaar voor de firma. De op heden beschikbare ruimte is minimaal nodig om de watergebonden transporten verder te kunnen ontplooiën. Voor haar activiteiten ligt de firma ideaal uit mobiliteits- en ecologisch standpunt. Met name tussen de snelweg en de waterweg waarbij het bedrijf beide op elkaar afstemt en daarvoor de nodige ruimte dient te hebben.</p>	29
<p>De inwoners van de Hippodroomstraat in Harelbeke zijn totaal niet te vinden voor de optie van het ringtracé om het kanaal Bossuit-Kortrijk te verbreden.</p> <p>Los van de vele noodzakelijke onteigeningen van woningen en handelspanden (AS Adventure, tankstation Total, Maes Inox, BBQ Curd, Hangar 23, Vereecke NV, Verga bvba, Carrosserie Impact, RDS Electronics?, Land Rover? Tegelbedrijf Devos?, ...)</p>	27
<p>Door het ringtracé zal het voor bewoners veel moeilijker zijn om VLOT van Harelbeke in Kortrijk te geraken en omgekeerd. Er moet niet enkel een kanaal worden overbrugd, ook de R8 wordt doorgetrokken zodat ook die enkel via een (ruime) omweg zal bereikbaar zijn. Bovendien zal iedereen die nu gewoon via de kruispunten de R8 oprijdt, die ene oprit in de buurt moeten nemen, met extra files en aanschuiven als gevolg.</p>	27
<p>Er wordt een minderheidsstandpunt ingenomen vanuit de natuurverenigingen: ziet geen meerwaarde in de aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk</p>	9
<p>In samenwerking met eigenaars en overheden dienen niet watergebonden bedrijven aan het water plaats te maken voor watergebonden bedrijven. In Nederland bestaan dergelijke samenwerkingen. Er kan geen extra open ruimte aangesneden worden.</p>	24
<p>Fiche OA1: Gelieve te verduidelijken wat bedoeld wordt als nog te onderzoeken in de uitwerkingsfase: "definitief vaarwegtracé".</p>	A1
<p>Zorg en Gezondheid is voorstander van meer duurzame transporten via het water, op voorwaarde dat dit zorgt voor een vermindering van het gemotoriseerd wegtransport en op voorwaarde dat er voor scheepvaart wordt gekozen op weinig vervuilende brandstof en/of op hernieuwbare energie.</p>	A4
<p>Het kanaal wordt verbreed om vrachtwagens van de weg te halen, maar de bewoners op de grens van Kortrijk en Harelbeke krijgen het omgekeerde: een slechter milieu door wagens die aan hogere snelheid zullen voorbij razen en grote schepen die ook vervuilend kunnen zijn. Bovendien dreigt een natuurgebied bij de Leie met enkele beschermde dieren te verdwijnen.</p>	27
<p>De stad zou graag de letterlijke weergave van de Grant agreement opgenomen zien waarin is opgenomen welke investeringen voor het kanaalproject binnen het Seine-Schelde project kunnen worden gekaderd.</p>	A8
<p>Het paradigma van de economische groei heeft welvaart gebracht die echter lang niet voor iedereen geldt en zeker niet voor onze planeet. Economische groei leidde tot milieudegradatie en de uitputting van natuurlijke grondstoffen. We overschrijden vandaag meerdere veilige milieugrenzen, zoals klimaatverandering, vermindering van de biodiversiteit, stikstofverzadiging enz. De prijs die het milieu betaalt voor de economische groei in ons neoliberaal kapitalistische</p>	24

model is op zijn minst dramatisch te noemen. De optimalisatie van het kanaal houdt geen rekening met die zorgelijke realiteit. Het zou onverantwoord zijn indien onze politici en beleidsmakers niet nadenken over een post-growth-toekomst.	
Het is trouwens maar de vraag of het huidige plan een wezenlijke invloed op de files zal hebben. Wij menen dat het project op zich absoluut onvoldoende is zonder flankerende maatregelen om het transport over de weg drastisch te beperken. We denken dan bvb. aan de investering in duurzaam CO ₂ neutraal openbaar vervoer, de aanpak van salariswagens, het invoeren van rekening rijden, enz. Misschien is het kanaal geschikt om milieuvriendelijke watertaxi's te laten op varen?	24

Reactie op de opmerking:

Met de term 'definitief vaarwegtracé' wordt bedoeld: de definitieve vaaras. Dit wordt verduidelijkt in de AON.

Overige opmerkingen drukken veelal de voorkeur uit voor een alternatief, zijn een persoonlijke mening of bekommernis, een persoonlijke ambitie buiten de scope van dit onderzoek of zijn niet in overeenstemming met de projectdoelstellingen. Deze opmerkingen dragen niet bij aan het scherpstellen van de onderzoeksmethodiek en worden daarom in het kader van een actualisatie van de alternatievenonderzoeksnota als niet relevant beschouwd.

Daar waar deze opmerkingen een bezorgdheid uitdrukken, bijvoorbeeld over hinder als gevolg van wijzigingen in wegverkeer, is deze bezorgdheid ondervangen in de onderzoeksmethodiek.

Aanpassingen aan de AON:

- Fiche OA1: aanpassen van de term 'definitief vaarwegtracé' naar 'definitieve vaaras'.