



# PLANBIJ

## COMPLEX PROJECT

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

## ANTWOORDENNOTA

Adviesvraag voorontwerp voorkeursbesluit

Versie 02, 18/06/2021



Medegefinancierd door de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen

## DOCUMENTBEHEER

### COMPLEX PROJECT

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

### ANTWOORDENNOTA

Adviesvraag voorontwerp voorkeursbesluit

### VERSIE

00	25/05/2021	Draftversie
01	7/06/2021	Ontwerpversie
02	18/06/2021	Ontwerpversie i.k.v. openbaar onderzoek

### AUTEUR(S)

Julie Lismont, Annelies Anthierens

### GECONTROLEERD DOOR

Annelies Anthierens

### GOEDGEKEURD DOOR

Evert De Grootte

### INITIATIEFNEMER

De Vlaamse Waterweg  
Afdeling Regio West  
Guldensporenpark 105  
9820 Merelbeke  
[regio.west@vlaamsewaterweg.be](mailto:regio.west@vlaamsewaterweg.be)

### STUDIEBUREAU

THV Sweco-Arcadis  
Elfjulistraat 43  
9000 Gent  
T +32 9 241 59 20  
[gent@swecobelgium.be](mailto:gent@swecobelgium.be)



**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.....	5
2	Adviesverlening.....	6
2.1	Overzicht adviesvraag en ontvangen adviezen.....	6
2.2	Verwerking van de adviezen.....	7
3	Categorie 1: opmerkingen m.b.t. het geïntegreerd onderzoek en de synthesesnota.....	8
3.1	Waterbalans en waterkwaliteit.....	8
4	Categorie 2: opmerkingen mbt het voorontwerp voorkeursbesluit.....	13
5	Categorie 3: opmerkingen mbt de procesnota.....	21
6	Categorie 4: Aandachtspunten voor de uitwerkingsfase.....	28
6.3	Overige.....	35
7	Categorie 5: aandachtspunten richting de Vlaamse Regering.....	40
7.1	Vraag aan de Vlaamse Regering om snel duidelijkheid te bieden.....	41
7.2	Adviezen inzake de R8 en de kruising met de Leie.....	43
7.3	Onderschrijven van de elementen van de voorkeursoplossing en het voorontwerp voorkeursbesluit... ..	45
7.4	Vraag tot het bieden van garanties en het vrijmaken van de nodige financiële middelen.....	49

## Bijlagen

Advies nr.1: Beleidsdomein Omgeving

Advies nr.2: Beleidsdomein Landbouw en Visserij

Advies nr.3: Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken

Advies nr.4: Beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin

Advies nr.5: CBS Stad Kortrijk

Advies nr.6: CBS Stad Harelbeke

Advies nr.7: CBS Gemeente Kuurne

Advies nr.8: CBS Gemeente Zwevegem

Advies nr.9: CBS Gemeente Avelgem

Advies nr.10: Deputatie Provincie West-Vlaanderen

Advies nr.11: Infrabel

Advies nr.12: De Watergroep

Advies nr.13: Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed (SARO)

Advies nr.14: Strategische Adviesraad Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen (Minaraad)

Advies nr.15: Strategische Adviesraad Mobiliteitsraad (MORA)

Advies nr.16: Strategische Adviesraad Landbouw en Visserij (SALV)

Advies nr.17: Regiostandpunt

Advies nr.18: Intergemeentelijke leidraad

Advies nr.19: Screening voorontwerp voorkeursbesluit





# 1 Inleiding

Van 24 maart 2021 tot en met 7 mei 2021 liep de periode voor adviesverlening over het voorontwerp voorkeursbesluit van het complex project "Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen" (kortweg PLAN B-K). Ook de onderzoeksrapporten die als onderbouwing dienen voor dit voorontwerp voorkeursbesluit, en de synthesenota, werden voor advies voorgelegd aan de adviserende instanties. De ontvangen adviezen werden op 7 mei besproken tijdens een adviesvergadering. Deze antwoordennota geeft een overzicht van de ontvangen adviezen, de antwoorden hierop en een overzicht van de aanpassingen die, op basis van de adviezen, worden aangebracht in de verschillende documenten. De antwoordennota zal als bijlage aan het ontwerp voorkeursbesluit worden toegevoegd.

Als bijlage aan dit rapport worden de adviezen opgenomen zoals die werden bezorgd aan de procesverantwoordelijke.

## 2 Adviesverlening

### 2.1 Overzicht adviesvraag en ontvangen adviezen

Het ontwerp van geïntegreerd onderzoek (incl. S-MER) en de ontwerp synthesenota werden samen met het voorontwerp voorkeursbesluit van 24 maart 2021 tot en met 7 mei 2021 voorgelegd aan de adviesinstanties voor advies conform artikel 11, § 2 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten. In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van alle adviesinstanties die werden aangeschreven in het kader van het voorontwerp voorkeursbesluit. Onderstaande tabel geeft ook weer welke adviesinstanties een advies hebben geformuleerd en welke adviezen inhoudelijke elementen bevatten. In een aantal adviezen werd verwezen naar externe documenten die werden opgesteld door betrokken partijen, of werden deze documenten bijgevoegd. Bijgevolg maken deze documenten deel uit van de ontvangen adviezen. Deze specifieke documenten worden in Tabel 2 opgesomd en krijgen in het kader van de verwerking ook een volgnummer toegekend. Alle ontvangen adviezen worden in hun volledigheid opgenomen als bijlagen aan dit document.

Tabel 1: Overzicht aangeschreven adviesinstanties en ontvangen adviezen

Type	Entiteit	Advies?	Inhoud. Element?	Nr
Vlaamse overheid	Beleidsdomein Omgeving	x	x	1
Vlaamse overheid	Beleidsdomein Landbouw en Visserij	x	x	2
Vlaamse overheid	Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken	x		3
Vlaamse overheid	Beleidsdomein Economie, Wetenschap en Innovatie			
Vlaamse overheid	Beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin	x		4
Vlaamse overheid	Beleidsdomein Financiën en Begroting			
Vlaamse overheid	Beleidsdomein Cultuur, Jeugd, Sport en Media			
Vlaamse overheid	Beleidsdomein internationaal Vlaanderen			
Vlaamse overheid	Beleidsdomein Kanselarij en Bestuur			
Stad Kortrijk	College van burgemeester en schepenen	x	x	5
Stad Harelbeke	College van burgemeester en schepenen	x	x	6
Gemeente Kuurne	College van burgemeester en schepenen	x	x	7
Gemeente Zwevegem	College van burgemeester en schepenen	x*	x	8
Gemeente Avelgem	College van burgemeester en schepenen	x	x	9
Provincie West-Vlaanderen	Deputatie	x	x	10
Andere besturen	Infrabel	x	x	11
Andere besturen	De Lijn			
Andere besturen	De Watergroep	x	x	12
Strat.adviesraden	Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed (SARO)	x	x	13
Strat.adviesraden	Strategische Adviesraad Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen (Minaraad)	x		14
Strat.adviesraden	Strategische Adviesraad Mobiliteitsraad (MORA)	x	x	15
Strat.adviesraden	Strategische Adviesraad Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV)			
Strat.adviesraden	Strategische Adviesraad Welzijn, Gezondheid en Gezin (SARWGG)			
Strat.adviesraden	Strategische Adviesraad Cultuur, Jeugd, Sport en Media (SARC)			
Strat.adviesraden	Strategische Adviesraad Landbouw en Visserij (SALV)	x	x	16
Waals Gewest	Service Public de Wallonie (SPW)			

Tabel 2: Overzicht van externe documenten waarnaar verwezen wordt/die ontvangen werden in kader van de adviesvraag

Document	Maakt deel uit van het advies van	Nr
Regiostandpunt	Stad Kortrijk, Gemeente Kuurne, Gemeente Zwevegem	17
Intergemeentelijke leidraad	Stad Kortrijk, Gemeente Kuurne, Gemeente Zwevegem	18
Screening voorontwerp voorkeursbesluit	Gemeente Kuurne, gemeente Avelgem, Gemeente Zwevegem	19

\* Het officiële advies van de gemeente Zwevegem werd buiten de vermelde adviesperiode ontvangen. De gemeente Zwevegem heeft het projectteam voorafgaand aan de adviesvergadering telefonisch en via mail ingelicht over deze vertraging en aangegeven dat de gemeente geen inhoudelijke bezwaren heeft t.a.v. het voorontwerp voorkeursbesluit en de onderzoeksrapporten. De gemeente Zwevegem gaf verder aan dat ze in een officieel advies een aantal elementen wensen te benadrukken, zoals bv. het regiostandpunt.

Uit het officiële advies van de gemeente Zwevegem volgt dat zij onderstaande documenten onderschrijven:

- Regiostandpunt
- Intergemeentelijke leidraad
- Screening voorontwerp voorkeursbesluit
- Advies vanuit het Beleidsdomein Omgeving

Aangezien deze documenten reeds deel uitmaakten van adviezen die binnen de adviestermijn werden uitgebracht en gezien de gemeente Zwevegem zelf geen inhoudelijke elementen m.b.t. het voorontwerp voorkeursbesluit en de onderzoeksrapporten heeft, werd beslist om rekening te houden met het advies vanuit de gemeente Zwevegem en heeft dit advies geen invloed op de inhoudelijke bespreking van de adviezen zoals besproken op de adviesvergadering.

## 2.2 Verwerking van de adviezen

Op basis van de inhoud van de ontvangen adviezen worden deze door het projectteam ingedeeld in de volgende 5 categorieën:

1. Opmerkingen m.b.t. het geïntegreerd onderzoek en de synthesesnota  
Het betreft adviezen die specifieke opmerkingen formuleren op of een invloed hebben op de onderzoeksrapporten en de bijhorende synthesesnota. Deze opmerkingen worden meegenomen en verwerkt in een nieuwe versie van de onderzoeksrapporten en/of synthesesnota. Waar nodig worden opmerkingen op een specifiek onderzoeksrapport ook doorvertaald in de synthesesnota en/of het voorontwerp voorkeursbesluit.
  2. Opmerkingen m.b.t. het voorontwerp voorkeursbesluit  
Het betreft adviezen die specifiek gaan over de inhoud of de tekst van het voorontwerp voorkeursbesluit. Met deze adviezen wordt maximaal rekening gehouden bij het opstellen van het ontwerp voorkeursbesluit.
  3. Opmerkingen m.b.t. de procesnota  
Een groot aantal adviezen formuleren vragen of bemerkingen over het procesverloop (met specifieke aandacht op het procesverloop tijdens de uitwerkingsfase). De adviezen m.b.t. het procesverloop worden dan ook maximaal verwerkt in een nieuwe versie van de procesnota.
  4. Aandachtspunten voor de uitwerkingsfase  
Verschillende adviesinstanties formuleren aandachtspunten m.b.t. de verdere uitwerking van het project in de uitwerkingsfase. Deze adviezen hebben geen invloed op de huidige onderzoekresultaten of het (voor)ontwerp voorkeursbesluit, maar vormen een basis voor de opstart van de uitwerkingsfase. Deze aandachtspunten worden in deze nota gebundeld en zullen door het projectteam opgenomen worden tijdens de uitwerkingsfase (bv. bij de opmaak van de projectonderzoeksnota).
  5. Aandachtspunten richting de Vlaamse Regering  
Naast aandachtspunten voor de uitwerkingsfase formuleren verschillende adviesinstanties ook aandachtspunten m.b.t. de besluitvorming van het project (zowel naar voorkeursbesluit als naar projectbesluit). Deze aandachtspunten benadrukken over het algemeen het belang van een aantal specifieke aspecten die opgenomen zijn in het (voor)ontwerp voorkeursbesluit of aan bod komen bij de besluitvorming van het projectbesluit. Deze adviezen hebben m.a.w. geen invloed op de huidige onderzoekresultaten of het (voor)ontwerp voorkeursbesluit. Ook deze aandachtspunten worden in deze nota gebundeld en zullen i.k.v. de beslissing m.b.t. het ontwerp voorkeursbesluit overgemaakt worden aan de Vlaamse Regering.
- Alle opmerkingen en adviezen worden in de volgende hoofdstukken geordend per categorie waarna concreet aangegeven wordt op welke manier rekening wordt gehouden met de desbetreffende opmerking of advies.

### 3 Categorie 1: opmerkingen m.b.t. het geïntegreerd onderzoek en de synthesesnota

In dit hoofdstuk komen de inhoudelijke elementen uit de adviezen aan bod die betrekking hebben op het geïntegreerd onderzoek en de synthesesnota. De opmerkingen kunnen op basis van het onderwerp als volgt worden ingedeeld:

- opmerkingen op de waterbalans en de waterkwaliteit,
- opmerkingen m.b.t. afstemming met andere projecten en processen en
- een aantal overige, kleinere opmerkingen.

In de volgende paragrafen worden deze opmerkingen op volgende wijze opgenomen en verwerkt:

- een overzicht van de belangrijkste tekstfragmenten uit de adviezen wordt in tabelvorm opgesteld samen met een verwijzing naar de adviesinstantie die het advies heeft uitgebracht (volnummer gelinkt aan Tabel 1 of Tabel 2). Het volledige advies per adviesinstantie kan steeds teruggevonden worden in de bijlagen aan dit document.
- een samenvatting van de inhoudelijke elementen waarbij de essentie van het advies gedestilleerd wordt uit de vermelde tekstfragmenten.
- een antwoord geformuleerd door het projectteam op de inhoudelijke elementen
- een overzicht van de aanpassingen aan de verschillende documenten of de wijze waarop het advies wordt verwerkt.

In wat volgt wordt een zo volledig mogelijk beeld gegeven van de aanpassingen die zullen worden gemaakt in de desbetreffende documenten. Mocht evenwel het verwerken van een opmerking in een specifiek document aanleiding geven tot bijkomende aanvullingen of aanpassingen in andere documenten, dan zullen deze aanpassingen of aanvullingen, waar nodig, door het projectteam worden gemaakt.

#### 3.1 Waterbalans en waterkwaliteit

##### ▪ Overzicht van de adviezen

Uittreksel uit het advies	Adviesinstantie
<p>Aangezien het kanaal Bossuit-Kortrijk ook ingezet wordt voor de openbare drinkwatervoorziening en het gebruikt wordt om ruwwater te winnen voor drinkwaterproductie in WPC De Gavers is het belangrijk om ook een mogelijke impact op de openbare drinkwatervoorziening in kaart te brengen en dit mee te nemen in het beslissingsproces. Dit WPC produceert immers momenteel op jaarbasis 11 miljoen m<sup>3</sup> drinkwater en naar de toekomst toe zal er 18 miljoen m<sup>3</sup> drinkwater geproduceerd worden. Dit productievolume is equivalent met het drinkwaterverbruik van ongeveer 500 000 individuen. Er werd geen aparte onderzoeksvraag voor dit aspect tijdens het voortraject in rekening gebracht. De drinkwaterwinning en de impact van het project op WPC De Gavers wordt wel besproken bij het onderzoeksthema omgeving onder concept 7 “KBK als onderdeel van het oppervlaktewaterennetwerk” en meer concreet in de twee onderzoeksaspecten OA 16 “Impact op de waterbalans” en OA 17 “ Impact op de waterkwaliteit”.</p> <p>De Watergroep betreurt dat de functie drinkwatervoorziening niet expliciet wordt opgenomen als functie die het kanaal opneemt of kan opnemen en dat enkel onderstaande functies werden weerhouden:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Economische ontwikkeling</li><li>- Ruimtelijke ontwikkeling</li><li>- Natuur, landschap en recreatie</li></ul>	12

- Mobiliteit	
Ook bij de beschrijving van de verschillende segmenten in de synthesesnota wordt de onttrekking voor drinkwater niet vermeld bij bespreken van het segment tussen de La Flandrebrug en de Luipaardbrug, enkel de aanwezigheid van bedrijventerreinen, enkele woonkernen en de openruimte richting de Gavers wordt benoemd. In een vervoltraject is het belangrijk om voldoende aandacht voor de functie drinkwatervoorziening te besteden, vooral ook tijdens de uitvoeringsfase waarbij de nodige maatregelen genomen zullen moeten worden om de continuïteit van de drinkwatervoorziening te kunnen garanderen. Een negatieve impact op de waterinname voor de drinkwatervoorziening is zowel tijdens als na uitvoering van de werken te vermijden gelet op het groot openbaar belang van de drinkwatervoorziening.	12
In het rapport interactie en samenhang tussen de milieuaspecten wordt de onderzoeksvraag naar deze effecten op de drinkwatervoorziening tijdens de uitvoeringsfase ook expliciet benoemd en wordt geduid onder punt 7.5 dat de voorgestelde milderende maatregelen ervoor zullen zorgen dat de waterkwaliteit niet achteruit gaat en dat zo voldaan wordt aan het Wezer-arrest. Ook in de synthese nota wordt bij de bespreking van concept 7 "KBK als onderdeel van het oppervlaktewaternetwerk" enkel verwezen naar het Wezer-arrest. De Watergroep zou hieraan willen toevoegen dat de Kaderrichtlijn Water niet enkel ecologische doelstellingen bevat, maar dat ook de bescherming en beschikbaarheid van drinkwaterbronnen is opgenomen in deze Europese richtlijn (artikel 7 van de KRW). De KRW beoogt een 'goede toestand' van het water gebruikt voor drinkwaterproductie, waardoor de inspanning om het water te zuiveren minstens gelijk blijft en op termijn wordt gereduceerd.	12
Naast permanente effecten op de waterkwaliteit is het voor de drinkwatervoorziening ook belangrijk om rekening te houden met alle mogelijke risico's die de waterkwaliteit negatief kunnen beïnvloeden. In de synthesesnota wordt voorgesteld dat er voor het segment tussen la Flandre en de Luipaardbrug grote potenties zijn om de omliggende bedrijventzones te activeren naar de waterweg. Aangezien De Watergroep water onttrekt voor drinkwaterproductie uit dit segment dient verder onderzocht te worden welke activiteiten mogelijk verder ontwikkeld kunnen worden in deze zone en welke niet (bijvoorbeeld SEVESO activiteiten). Voornamelijk toekomstige lozingen op het kanaal en bijkomende risico's op calamiteiten kunnen de waterkwaliteit negatief beïnvloeden.	12
De lokale waterlichamen van eerste orde (weergegeven op de kaart met afbakening van het studiegebied in OA16) moeten voor de volledigheid ook benoemd worden, niet enkel aangeduid op kaart. Daarbij kan aangegeven worden dat er geen effecten op deze waterlopen worden verwacht, als dat zo is.	1
In OA17, punt 7.3.1. wordt vooral iets over de morfologie geschreven en weinig over de hydrologische aspecten. De verschillende scenario's voor de waterbalans zullen toch ook andere gevolgen hebben voor de hydrologie, en hoe zit het daarbij met de waterlichamen in Leie en Schelde? Is er een verschil in morfologie of hydromorfologie voor de verschillende alternatieven? De tekstuele verduidelijking is onvoldoende en behandelt niet de hydrologie. Het is mogelijk dat de effecten op de hydrologie niet groot zijn of niet onderscheidend zijn voor de verschillende alternatieven, maar gezien de verwachte wijzigingen in de waterbalans moet ook over de hydrologie iets beschreven worden.	1

▪ **Samenvatting van de inhoudelijke elementen**

De adviezen hebben betrekking op de onderzoeksrapporten waterkwaliteit en -kwantiteit (OA16, OA17). Er wordt aangehaald dat 'drinkwatervoorziening' ook een functie is van het kanaal en er wordt gevraagd om deze functie ook expliciet te beschrijven in de verschillende onderzoekselementen, ook in de toets ten aanzien van de Kaderrichtlijn Water. Bijkomend wordt gevraagd enkele inhoudelijke verduidelijkingen toe te voegen aan de ontwerp rapporten, namelijk:

- duidelijker vermelding van de waterlichamen van eerste orde en eventuele effecten op deze waterlichamen

- in de toets ten aanzien van de Kaderrichtlijn Water ook de eventuele effecten op de hydromorfologie beschrijven.

▪ **Antwoord van het projectteam**

Deze adviezen zullen verwerkt worden in de desbetreffende onderzoeksrapporten, de synthesesnota en het ontwerp van voorkeursbesluit.

▪ **Overzicht van de aanpassingen aan de verschillende documenten**

Type rapport	Overzicht van de aanpassingen
Geïntegreerde onderzoek (ontwerp onderzoeksrapporten)	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Opnemen van de functie drinkwatervoorziening</li> <li>· Benoemen van de bescherming en beschikbaarheid van drinkwaterbronnen als onderdeel van de Kaderrichtlijn Water</li> <li>· Formuleren dat, gelet op het innamepunt van WPC De Gavers en de functie van het kanaal als drinkwatervoorziening, waterkwaliteit een belangrijk aandachtspunt is bij het ontwikkelen van economische watergebonden bedrijven</li> <li>· Benoemen van mogelijke impact op de Gavervijver</li> <li>· Benoemen van waterlichamen van de eerste orde, benoemen of hier een effect op te verwachten is</li> <li>· Toevoegen aspect hydromorfologie als onderdeel van de Kaderrichtlijn Water</li> </ul>
Synthesesnota	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Vermelden van de locatie van het innamepunt van WPC De Gavers in de beschrijving van het segment La Flandre – Luipaardbrug</li> <li>· Opnemen van de functie drinkwatervoorziening in de beschrijving van het kanaal</li> <li>· Benoemen van de bescherming en beschikbaarheid van drinkwaterbronnen als onderdeel van de Kaderrichtlijn Water</li> <li>· Uitbreiden van de beschrijving van het aspect hydromorfologie als onderdeel van de Kaderrichtlijn Water</li> </ul>
Ontwerp voorkeursbesluit	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Vermelden van de locatie van het innamepunt van WPC De Gavers in de beschrijving van het segment La Flandre – Luipaardbrug</li> <li>· Opnemen van de functie drinkwatervoorziening in de beschrijving van het kanaal</li> <li>· Benoemen van de bescherming en beschikbaarheid van drinkwaterbronnen als onderdeel van de Kaderrichtlijn Water</li> <li>· Uitbreiden van de beschrijving van het aspect hydromorfologie als onderdeel van de Kaderrichtlijn Water</li> <li>· Aanvullen van actie 7 in §5.1: aandacht voor drinkwaterproductie</li> <li>· Aanvullen van actie 1.3 in §5.1: waterafdichtende maatregelen maken deel uit van de voorkeursoplossing</li> </ul>

### 3.2 Afstemming met andere projecten, processen en initiatieven

▪ **Overzicht van de adviezen**

Uittreksel uit het advies	Adviesinstantie
Recent heeft de Vlaamse regering beslist om, op vraag van de gemeenten Zwevegem en Avelgem, een gewestelijk RUP op te maken voor de N8 in Avelgem en Zwevegem. Dit dossier heeft wellicht een interferentie met het complex project.	9
Er werd intussen vastgesteld dat er een interferentie is tussen het complex project en het dossier 'omleidingsweg Zwevegem' en dat dus beide processen op elkaar zijn af te stemmen. We bezorgen hierbij de mededeling Vlaamse Regering van vrijdag 26 maart 2021 omtrent de opstart van het GRUP N8 in Avelgem en Zwevegem.	1

▪ **Samenvatting van de inhoudelijke elementen**

De adviezen hebben betrekking tot de opstart van het gewestelijk RUP voor de N8 in Avelgem en Zwevegem, en de mogelijke interferentie met het complexe project PLAN B-K.



▪ **Antwoord van het projectteam**

Het GRUP N8 Avelgem-Zwevegum wordt toegevoegd aan onderzoeksaspect OA24. Binnen dit onderzoeksaspect zal de mogelijke interferentie tussen beide projecten worden beschreven, op een analoge manier als de reeds opgenomen projecten, processen en initiatieven. Het GRUP N8 Avelgem vervangt het gemeentelijk RUP Ontsluitingsweg Imog-Moen Trekweg dat reeds opgenomen was in OA24. Op basis van de aanpassingen in OA24 worden, waar nodig, aanpassingen of aanvullingen gemaakt in de synthesesnota en het ontwerp van voorkeursbesluit.

▪ **Overzicht van de aanpassingen aan de verschillende documenten**

Type rapport	Overzicht van de aanpassingen
Geïntegreerde onderzoek (ontwerp onderzoeksrapporten)	· Toevoegen van het project in OA24
Synthesenota	· Toevoegen van het project waar de synthesesnota de interferentie met overige processen en projecten samenvat
Ontwerp voorkeursbesluit	· Toevoegen van het project waar het ontwerp voorkeursbesluit de interferentie met overige processen en projecten beschrijft

### 3.3 Overige

▪ **Overzicht van de adviezen**

Uittreksel uit het advies	Adviesinstantie
Voor klasse Va schepen, blijft dus de knip tussen de Leie en Schelde een feit. Een ROC is noodzakelijk om het transport van hun goederen te verzekeren. In hoeverre werd deze verkeersgeneratie in het klimaatrapport mee in rekening gebracht? Werd, naast de CO <sub>2</sub> uitstoot voor de aanleg, ook de CO <sub>2</sub> uitstoot van de exploitatie in rekening gebracht? Hoe CO <sub>2</sub> -neutraal is het geheel, rekening houdend dat de klasse Va schepen niet het volledige traject kunnen afleggen?	5
Wat is de invloed van de ROC's op de ontwikkeling van zwaar vrachtverkeer voor omgeving Kortrijk?	5
Hoe er wordt omgegaan met de grotere ontwikkelingen binnen het Seine-Schelde netwerk, en welke gevolgen dit heeft voor de relevantie van de connectie Leie/Schelde. Recent werd beslist de Schelde te moderniseren in Doornik (met een vernieuwd punt Pont Des Trouis). Hierdoor ontstaat een nieuwe gemoderniseerde vaarroute richting Antwerpen. Hoe wordt met deze ontwikkeling rekening gehouden binnen de trafiekprognoses en welke invloed hebben deze nieuwe ontwikkelingen?	5

▪ **Samenvatting van de inhoudelijke elementen**

De adviezen hebben betrekking tot een aantal inhoudelijke elementen, waaronder de invloed van een ROC op zwaar vrachtverkeer in de omgeving en of rekening werd gehouden met deze verkeersgeneratie in het klimaatrapport. Daarnaast wordt gevraagd of er rekening is gehouden met de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de exploitatie bij het opmaken van de CO<sub>2</sub>-balans. Tot slot wordt gevraagd om meer te duiden hoe wordt omgegaan met de grotere ontwikkelingen binnen het Seine-Schelde netwerk.

▪ **Antwoord van het projectteam**

- Het kanaal wordt over de volledige lengte toegankelijk gemaakt voor klasse Va-schepen, er is met andere woorden geen knip tussen de Leie en de Schelde. Op vandaag is het kanaal tussen Bossuit en ca. de Luipaardbrug reeds toegankelijk voor schepen van klasse Va Het is wel zo dat het kanaal in eerste instantie een verschil kent in diepgang: in het gedeelte Bossuit-La Flandre wordt een diepgang van 2,6m beoogd (afgestemd op de huidige diepgang van de Boeven-Schelde); in het gedeelte La Flandre-Leie wordt een diepgang van 3,5m voorgesteld (maximale diepgang Va-schepen en afgestemd op de geplande diepgang op de Leie), minstens tot aan sluis Zwevegum. Binnen het project wordt bijkomende de opmaak van een geïntegreerde toekomstvisie voorzien die onder andere een verdieping van het gedeelte Bossuit-La Flandre beoogt, afgestemd op een verdieping van de Boven-Schelde.
- De invloed van het ontwikkelen van overslag op het wegverkeer (vrachtverkeer) werd opgenomen in onderzoeksrapport 15. Dit onderzoek toont aan dat bijkomende verkeersgeneratie omwille van overslag beperkt is.

- De CO<sub>2</sub>-balans is opgesteld op strategisch niveau, waarbij de focus werd gelegd op de zogenaamde terugverdiendtijd van het project. Hierbij werd abstractie gemaakt van het voor- en natransport van de goederen, gezien dit transport niet onderscheidend is op strategisch niveau. De uitstoot van zowel de aanleg als van de exploitatie van het kanaal werd in rekening gebracht. Er werd ook een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd om de robuustheid van de resultaten te controleren.
  - In het geïntegreerd onderzoek, waaronder ook het onderzoek naar de verwachte scheepstrafiek op het kanaal (zie OA3), wordt rekening gehouden met ingrepen in kader van het Seine Schelde project. In het voorontwerp van voorkeursbesluit werd een paragraaf opgenomen waarin de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk wordt gekaderd in het overkoepelende Seine Schelde programma (§1.2). Het wegnemen van knelpunten (zoals bv. pont Des Trous) zorgt ervoor dat de vaarwegen in het netwerk beter op elkaar afgestemd worden op vlak van scheepsklasse, doorvaarthoogte en diepgang. Op die manier wordt het netwerkeffect versterkt.
- **Overzicht van de aanpassingen aan de verschillende documenten**

Bovenstaande opmerkingen resulteren niet in aanpassingen aan de documenten.

## 4 Categorie 2: opmerkingen mbt het voorontwerp voorkeursbesluit

In dit hoofdstuk komen de inhoudelijke elementen uit de adviezen aan bod die betrekking hebben op het voorontwerp voorkeursbesluit. De opmerkingen kunnen op basis van het onderwerp als volgt worden ingedeeld:

- opmerkingen op de waterbalans en de waterkwaliteit,
- opmerkingen m.b.t. het flankerend beleid,
- vragen voor een aantal tekstuele verduidelijkingen en aanvullingen
- een aantal detailopmerkingen.

In de volgende paragrafen worden deze opmerkingen op volgende wijze opgenomen en verwerkt:

- Een overzicht van de belangrijkste tekstfragmenten uit de adviezen wordt in tabelvorm opgelijst samen met een verwijzing naar de adviesinstantie die het advies heeft uitgebracht (volnummer gelinkt aan Tabel 1 of Tabel 2). Het volledige advies per adviesinstantie kan steeds teruggevonden worden in de bijlagen aan dit document.
- een samenvatting van de inhoudelijke elementen waarbij de essentie van het advies gedestilleerd wordt uit de vermelde tekstfragmenten.
- een antwoord geformuleerd door het projectteam op de inhoudelijke elementen
- een overzicht van de aanpassingen aan het ontwerp voorkeursbesluit.

In wat volgt wordt een zo volledig mogelijk beeld gegeven van de aanpassingen die zullen worden gemaakt in de desbetreffende documenten. Mocht evenwel het verwerken van een opmerking in een specifiek document aanleiding geven tot bijkomende aanvullingen of aanpassingen in andere documenten, dan zullen deze aanpassingen of aanvullingen, waar nodig, door het projectteam worden gemaakt.

### 4.1 Waterbalans en waterkwaliteit

#### ▪ Overzicht van de adviezen

Uittreksel uit het advies	Adviesinstantie
De Gavervijver wordt ingezet als doorstroombekken voor de drinkwatervoorziening. Het effect van het project op de grondwaterstroming naar de Gavervijver en dus het waterpeil werd niet onderzocht in de onderzoeksfase. In de modelopzet werd de Gavervijver immers enkel als randvoorwaarde aan het model opgelegd. Enkel indien voor de waterafdichtende maatregelen wordt gekozen binnen het project is er geen invloed ter hoogte van de Gavervijver te verwachten. Indien deze waterafdichtende maatregelen niet worden geïmplementeerd is het noodzakelijk om het effect op de grondwaterstroming ten aanzien van de Gavervijver meer in detail te onderzoeken.	12

Tot slot wenst De Watergroep te benadrukken dat dit project ook gezien kan worden als een opportuniteit om de continuïteit van de openbare drinkwatervoorziening te verstevigen in de regio. Er wordt daarom dan ook gevraagd om voldoende pompcapaciteit aan de kant van de Leie te voorzien, om volledig aan de watervraag van het kanaal en de drinkwatervoorziening te voldoen in het geval van calamiteiten op de Schelde, die inlaat van Scheldewater naar het kanaal onmogelijk maken. De kwaliteit van het Leiewater is slechter dan het Scheldewater, en ook de verblijftijd in het kanaal zal bij inname van Leiewater sterk verminderen, maar bij het optreden van een ernstige calamiteit kan dit een tijdelijke oplossing bieden. Dit is dus een opportuniteit om de meervoudige rol van het kanaal in de regio te versterken. Deze werd in de huidige onderzoeksnota nog niet expliciet geïdentificeerd (cfr. Synthesenota 5.2.1: Dimensionering van het pompstation aan de nieuwe sluis, onder andere in kader van waterbeschikbaarheid bij drogere periodes en/of calamiteiten).	12
--	----

▪ **Samenvatting van de inhoudelijke elementen**

De adviezen hebben betrekking op een aantal inhoudelijke elementen uit het geïntegreerd onderzoek (in de onderzoeksrapporten rond waterkwantiteit en -kwaliteit), waarbij wordt gevraagd om deze elementen duidelijker te vermelden in het ontwerp van voorkeursbesluit.

▪ **Antwoord van het projectteam**

Het grondwateronderzoek toont aan dat de opwaardering van het kanaal, in het bijzonder het realiseren de aansluiting met de Leie in de zone Kortrijk-Harelbeke, dient te gebeuren met waterafdichtende maatregelen en dit ongeacht de tracékeuze. Deze maatregelen maken deel uit van het voorkeursalternatief. Ook toont het onderzoek aan dat met het nemen van deze waterafdichtende maatregelen de impact op het grondwatersysteem beperkt blijft en er enkel lokaal beperkte wijzigingen kunnen optreden. Er zal met andere woorden geen impact zijn ten aanzien van de Gavervijver. Dit inzicht zal expliciet worden opgenomen in het rapport grondwaterstroming.

Het onderzoek inzake waterkwantiteit en -kwaliteit toont aan dat het voorzien van een pompstation ter hoogte van de sluis in Kortrijk meer flexibiliteit biedt om het kanaal te voeden en zo een voordeel biedt voor de watergebruikers op het kanaal (bv. WPC De Gavers). Om deze flexibiliteit te benutten dient het pompstation in Kortrijk voldoende gedimensioneerd te worden. Dit onderzoeksresultaat werd als aanbeveling geformuleerd en zit vervat in de voorkeursoplossing.

▪ **Overzicht van de aanpassingen aan het ontwerp voorkeursbesluit**

Type rapport	Overzicht van de aanpassingen
Ontwerp voorkeursbesluit	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Aanvullen actie 1.2 in §5.1 van het ontwerp voorkeursbesluit: waterafdichtende maatregelen maken deel uit van het voorkeursalternatief</li> <li>· Verduidelijken actie 9 in §5.1 van het ontwerp voorkeursbesluit: dimensionering van de pompcapaciteit in Kortrijk in functie van waterbeschikbaarheid bij drogere periodes en/of calamiteiten</li> </ul>

## 4.2 Flankerende maatregelen

▪ **Overzicht van de adviezen**

Uittreksel uit het advies	Adviesinstantie
Daarnaast is er een grote impact op de waterkwaliteit in het kanaal te verwachten ten gevolge van het opwaarderingproject. De voornaamste reden hiervoor is de verminderde verblijftijd in het kanaal waardoor het zelfreinigend vermogen van het kanaal sterk vermindert wordt. Zonder milderende maatregelen kan de waterkwaliteit dermate verslechteren door het project dat de huidige (voor)behandeling onvoldoende is om tot een gewenste drinkwaterkwaliteit te komen. Alle voorgestelde maatregelen om de verblijftijd in het kanaal te behouden dienen dus zeker genomen te worden.	12

Leiedal heeft een nota met bijlagen opgemaakt waarin het voorontwerp voorkeursbesluit wordt gescreend en getoetst aan het regiostandpunt. Het college van burgemeester en schepenen sluit zich aan bij deze nota en voegt ze als bijlage toe bij haar advies. In het bijzonder wordt benadrukt dat alle milderende maatregelen en compensaties met betrekking tot groen en natuur onverkort moeten worden uitgevoerd. Ook de aanbevelingen inzake natuurontwikkeling moeten maximaal meegenomen worden bij de verdere uitwerking en hiervoor moeten de noodzakelijke middelen voorzien worden.	9
Na het advies van de adviesraad Karmina (Kuurnse Adviesraad voor Milieu en Natuur = milieuraad) vult de gemeente het volgende aan: De gemeente vraagt de term 'flankerende' maatregelen te verduidelijken gezien deze term interpretatie toelaat of deze maatregelen verplicht mee uitgevoerd moeten worden dan wel louter aanbevelingen zijn die onvoldoende garanties naar uitvoering bieden.	7

▪ **Samenvatting van de inhoudelijke elementen**

De adviezen hebben allen betrekking tot de milderende maatregelen en aanbevelingen, met andere woorden het flankerende beleid. Uit de adviezen blijkt dat er vragen zijn omtrent de betekenis van de begrippen milderende maatregelen, aanbevelingen en flankerend beleid en in welke mate deze tot het project behoren.

▪ **Antwoord van het projectteam**

Het flankerend beleid vormt een breed pakket aan ingrepen die deel uit maken van de voorkeursoplossing. Dit pakket aan ingrepen bevat:

- de milderende maatregelen zoals geformuleerd vanuit het geïntegreerd onderzoek; dit zijn maatregelen die deel uitmaken van de voorkeursoplossing en er op gericht zijn om (aanzienlijk) negatieve effecten te voorkomen, beperken of milderen.
- heel wat van de aanbevelingen zoals geformuleerd vanuit het geïntegreerd onderzoek. Vanuit de geïntegreerde benadering werden in het onderzoek diverse mogelijkheden gedetecteerd om positieve effecten te realiseren, kansen om de omgeving te versterken, ...

Alle milderende maatregelen en ook de aanbevelingen die opgenomen worden in het (voor)ontwerp van voorkeursbesluit, behoren tot het project en maken deel uit van de voorkeursoplossing. Alle maatregelen en aanbevelingen, verzameld onder de term 'flankerend beleid', behoren tot het project PLAN B-K. Ze worden meegenomen en verder geconcretiseerd in de volgende fase.

▪ **Overzicht van de aanpassingen aan het ontwerp voorkeursbesluit**

Type rapport	Overzicht van de aanpassingen
Ontwerp voorkeursbesluit	· Verduidelijking van de term 'flankerend beleid' opnemen in het ontwerp voorkeursbesluit.

### 4.3 Tekstuele verduidelijkingen en aanvullingen

▪ **Overzicht van de adviezen**

Uittreksel uit het advies	Adviesinstantie
Bij het voorkeursalternatief wordt 3,5ha van het natuurgebied 'oude Leiearm' in Kortrijk aangesneden. Deze inname vindt tevens plaats binnen leefgebied van eikelmuis (bedreigde rode lijst soort) en Spaanse vlag (habitatrichtlijnsoort). Dit komt aan bod in de onderzoeksaspecten (o.a. OA11), waar gesteld wordt dat de impact van deze inname beperkt is gezien er nog resterend habitat aanwezig blijft. In het voorkeursbesluit zelf wordt geen melding gemaakt van het voorkomen van deze soorten. We vragen om in het voorkeursbesluit te verwijzen naar deze soorten in deel 4.5 (projectdefinitie uitwerkingsfase) waar sprake is van "het versneld realiseren van natuurontwikkeling" en dit als volgt aan te vullen 'onder meer in functie van het leefgebied van eikelmuis en Spaanse vlag'.	1
Het voorontwerp voorkeursbesluit maakt melding van de realisatie van een wachtplaats voor Vb-schepen op de Leie als parallel proces (actie 19), maar er is ook af te stemmen met andere deelacties die kaderen in de opwaardering van de Leie-as en rivierherstel Leie zoals bv. de bijkomende bochtverbredingen in het Leiepand 160 Menen-Harelbeke en de realisatie van natuurvriendelijke oevers.	1

<p>Na het advies van de adviesraad Karmina (Kuurnse Adviesraad voor Milieu en Natuur = milieuraad) vult de gemeente het volgende aan:</p> <p>...</p> <p>De gemeente benadrukt het belang om de koppeling te maken tussen het dossier KBK en de Leiewerken ter hoogte van de gemeente Kuurne van de Leie.</p>	7
<p>De verdieping van het segment Bossuit-La Flandre wordt gezien op langere termijn, o.a. in afstemming met de opwaardering van de Boven-Schelde. Maatregelen ivv natuurversterking zijn er voorafgaand wel mogelijk: worden deze maatregelen opgenomen vanuit het complex project of vanuit het parallel proces?</p>	1
<p>Er wordt gekozen (p. 43) dat Kortrijk een apart RUP opmaakt voor het huidige kanaal. Het is niet duidelijk welke herbestemmingen noodzakelijk zijn om een meer duurzame herinrichting van het huidige kanaal te onderbouwen. Belangrijk is wel dat er reeds op korte termijn acties kunnen gerealiseerd worden en dat er een duidelijk inrichtingsplan en investeringstraject kan vastgelegd worden voor dit stadsdeel. Het is uiteraard belangrijk dat de huidige werking van het kanaal niet gehypothekerd wordt zolang het nieuwe kanaaldeel niet gerealiseerd is.</p>	1
<p>Het schepencollege stelt vast dat het voorbehoud inzake het uitvoeren van project in het document 'Voorontwerp Voorkeursbesluit – versie 2' werd geschrapt. Meer in het bijzonder werd de passage "Met het voorkeursbesluit wordt nog geen keuze gemaakt of het project al dan niet wordt uitgevoerd" in punt 1.4 en punt 4.2.1 geschrapt. De schrapping gebeurde blijkbaar na inwinnen van juridisch advies. Op de gemeentelijke raadscommissie Grondgebiedsaken van 14 april 2021 werd door de projectingenieur toegelicht dat dit niet mag worden geïnterpreteerd als dat de optie '0-tracé' niet meer bestaat. Het komt de Vlaamse Regering toe om tot het al dan niet uitvoeren van het project te beslissen. Het college van burgemeester en schepenen is van mening dat dan ook in de plaats in het proces (op het einde van de uitwerkingsfase) dient te worden gemeld waar er over het al dan niet uitvoeren van het project zal worden beslist.</p>	6
<p>Bovendien stelt het college vast dat ook aan het niet realiseren van het project bepaalde gevolgen zijn gekoppeld. Het is aangewezen dat in het actieprogramma een actie wordt toegevoegd die afbakt welke maatregelen en inspanningen er noodzakelijk zijn indien er wordt geopteerd om het project niet uit te voeren, alsook wel juridische en financiële gevolgen dit met zich mee brengt.</p>	6
<p>Het college van burgemeester en schepenen vraagt om in het voorontwerp voorkeursbesluit nu reeds duidelijk uit te sluiten dat de Luipaardbrug als ontsluitingsweg voor Harelbeke-Zuid kan worden voorzien. In de direct aanpalend omgeving worden op korte tijd nieuwe woonontwikkelingen aangelegd. De belevingswaarde en de ecologische gevolgen in dit woongebied zouden te groot zijn.</p>	6
<p>In het projectgebied liggen ook handelszaken en bedrijven die op vandaag geen gebruik maken van watertransport en dit in de toekomst wellicht ook niet zullen doen. Het gaat onder meer over exploitaties langs de Kortrijksesteenweg, exploitaties die dan wel in het projectgebied liggen maar niet rechtstreeks aan het kanaal of de Leie zijn gelegen. Het schepencollege verzoekt dat er in het voorontwerp voorkeursbesluit een passage wordt opgenomen die voor deze exploitaties de zekerheid kan bieden dat zij verder kunnen exploiteren. Het kan geenszins de bedoeling zijn van het complex project om de exploitatie van buiten de aangeduide zones voor watergebonden economische ontwikkelingen gelegen bedrijven en handelszaken te beperken.</p>	6
<p>Het schepencollege stelde in zijn pré-advies de vraag naar het uitvoeren van een MKBA en naar de passage in het regioadvies over de zorgvuldige afweging van maatschappelijke, financiële, ecologische en economische gevolgen. Ondertussen stelde DVW dat de methodiek MKBA transportinfrastructuurprojecten niet toepasbaar is. Het CBS stelt vast dat er in het voorontwerp voorkeursbesluit dieper is ingegaan op de motivatie van het project. De in het voorliggend voorontwerp voorkeursbesluit opgenomen motivatie is zowel kwantitatief als kwalitatief en steunt op de 29 onderzoeksnota's. Er wordt eveneens verwezen naar het nog te maken projectbesluit waar de afweging van de meerwaarde een essentieel onderdeel zal zijn voor de besluitvorming. Toch is dit nog steeds niet de 'zorgvuldige afweging' zoals in het regiostandpunt en in het pré-advies van het CBS werd omschreven. De stad vraagt om, eenmaal het voorkeursbesluit definitief is geworden, de zorgvuldige afweging van de</p>	6



maatschappelijke, financiële, ecologische en economische gevolgen en het onderzoek naar de meerwaarde in de uitwerkingsfase gedetailleerd uit te werken en onmiddellijk duidelijkheid te scheppen in de methodiek die hiertoe zal worden gehanteerd.	
Een actualisatie van het MKBA. De verhouding tussen een eventueel positief effect van de verdere ontwikkeling van de watergebonden economie ten opzichte van de totale investeringskost die nodig was om deze zaken te kunnen realiseren en verder te exploiteren.	5
Het schepencollege stelt vast dat in het voorgestelde voorkeurstracé (Ringtracé) de kruising van de Leie wordt voorzien door middel van een tunnel. Uiteraard adviseert het schepencollege dit gunstig. Evenwel stelt het schepencollege vast dat er een voorbehoud wordt ingebouwd: "Omwille van het reliëf, de onzekerheden over de samenstelling van de ondergrond, ... is in de uitwerkingsfase verder onderzoek noodzakelijk naar de precieze benodigde uitvoeringstechnieken, fasering en tijdelijke effecten tijdens de aanlegfase. Dit verdere onderzoek dient duidelijk te maken welke eventuele bijkomende maatregelen nodig zijn om de aanleg van de tunnel beheersbaar te houden. In geval van substantiële afwijkingen ten opzichte van de huidige inzichten kunnen alternatieven in overweging genomen worden." Het college begrijpt dat er inderdaad verder onderzoek nodig is, en dat dit dus in de 'uitwerkingsfase' wordt voorzien. Het is voor het schepencollege cruciaal dat dit ook in een duidelijke actie wordt omschreven. De huidige bepaling verwijst naar onderzoek die de 'beheersbaarheid van de aanleg van de tunnel' voor ogen heeft. Anderzijds wenst de stad dat ook de beheersbaarheid van de ecologische en maatschappelijke gevolgen van eventuele (op vandaag onbekende en niet nader beschreven) alternatieven als uitgangspunt van het onderzoek worden meegenomen. Meer in het bijzonder stelt de stad dat de ecologische en maatschappelijke effecten van gebeurlijke nog niet bekende en nog niet nader omschreven alternatieven niet zullen zijn onderzocht in het geïntegreerd onderzoek. De stad is van mening dat dergelijke alternatieven die 'na' het voorkeursbesluit en na een eventueel openbaar onderzoek komen te ontstaan opnieuw moeten worden getoetst en minstens in openbaar onderzoek moeten gaan. De stad vraagt om toe te lichten hoe de wetgeving complexe projecten hierin een antwoord kan bieden.	6

▪ **Samenvatting van de inhoudelijke elementen**

De adviezen hebben betrekking tot enkele inhoudelijke elementen uit het voorontwerp van voorkeursbesluit. Het zijn vragen en opmerkingen die verduidelijkingen of aanvullingen vragen in het ontwerp voorkeursbesluit.

▪ **Antwoord van het projectteam**

De vragen en opmerkingen zullen worden verduidelijkt in de tekst van het ontwerp voorkeursbesluit. De tabel hieronder geeft concreter aan welke aanpassingen zullen gebeuren. Aanvullend geeft het projectteam nog volgende elementen mee:

- In de tekst wordt een verwijzing toegevoegd naar beschermde soorten
- Daar waar de tekst van het voorontwerp voorkeursbesluit verwijst naar de afstemming en interactie met de wachtplaats voor Vb-schepen op de Leie wordt de tekst uitgebreid en zal worden gewezen op de aandacht die nodig is voor de verschillende ingrepen langsheen de Leie in kader van de opwaardering van de Leie-as en rivierherstel Leie
- De geïntegreerde toekomstvisie wordt concreet uitgewerkt in de uitwerkingsfase, als leidraad voor de verschillende toekomstige ingrepen aan het kanaal. Vanuit deze geïntegreerde toekomstvisie kunnen vervolgens afspraken gemaakt worden op welke manier deze ingrepen worden gerealiseerd. Minstens een deel van deze ingrepen kan worden gerealiseerd binnen het complex project.
- Het is niet de bedoeling om gebruik te maken van een herbestemmingsplan met betrekking tot het bestaande kanaal. De tekst zal worden aangepast.
- Het voorkeursbesluit duidt uit de onderzochte alternatieven de voorkeursoplossing aan, maar bevat geen beslissing over het al dan niet uitvoeren van het project of de wijze waarop. Dit zal bijkomend worden verduidelijkt in het ontwerp van voorkeursbesluit.
- Het nulalternatief komt impliciet aan bod, ook in de uitwerkingsfase. Immers, de effecten van het project worden afgetoetst en beoordeeld ten opzichte van een referentiesituatie. Deze referentiesituatie omvat een toekomstige situatie waarbij het kanaal niet wordt opgewaardeerd. In het uitgevoerde onderzoek werd de referentiesituatie in elk onderzoeksaspect in beeld gebracht. Zo werd in het onderzoek met betrekking tot de investerings- en onderhoudskosten ook de kostenraming van de referentiesituatie begroot. Dit onderzoek zal worden verfijnd in de uitwerkingsfase. Ook zal in de uitwerkingsfase de referentiesituatie niet alleen verspreid

- over de verschillende onderzoeksaspecten, maar ook samenvattend in beeld worden gebracht. In de volgende fase zal met andere woorden een duidelijke beschrijving van de referentiesituatie worden opgenomen.
- Het toekomstig gebruik van de Luipaardbrug dient verder onderzocht te worden in de volgende fase. Op basis van het huidige onderzoek kan niet uitgesloten worden dat de Luipaardbrug gebruikt kan worden als ontsluitingsweg voor Harelbeke-Zuid. Dit is wel een belangrijk aandachtspunt om rekening mee te houden in de volgende fase, en zal als dusdanig ook expliciet benoemd worden in de tekst.
- Eén van de elementen van de voorkeursoplossing zoals beschreven in het voorontwerp voorkeursbesluit heeft betrekking op de activatie van watergebonden bedrijfsactiviteiten en het realiseren van overslag in de daartoe aangeduide zones. Daarnaast wordt een projectcontour aangeduid, het betreft een zone waarbinnen de voorkeursoplossing in de volgende fase, de uitwerkingsfase, verder zal worden uitgewerkt en verfijnd. Binnen deze contour worden de acties zoals opgenomen in Tabel 1 van het voorontwerp voorkeursbesluit geconcretiseerd. Het gaat onder meer om infrastructurele ingrepen, ingrepen inzake stadsherstel- en ontwikkeling, natuurherstel en -ontwikkeling, ontsluiting, fietsstructuur, economische begeleiding, ... Dit betekent dat binnen deze projectcontour ook de nodige ruimte zal moeten worden voorzien om deze ingrepen te realiseren. De exacte contouren van de te verwerven woningen, bedrijven, terreinen, ... zullen pas 100% duidelijk zijn op het einde van de uitwerkingsfase.
- In de uitwerkingsfase zullen de rol en betekenis van de potenties meer concreet worden uitgewerkt en onderbouwd, met name door de potenties te valoriseren (waar mogelijk kwantitatief uit te drukken) waarbij ook de economische meerwaarde van potenties voor de regio worden geconcretiseerd. Hiertoe zal een methodiek beschreven worden in de projectonderzoeksnota.
- Het voorkeursalternatief gaat uit van een kruising van de Leie voor doorgaand verkeer door middel van een tunnel, zij het onder voorbehoud van een aantal elementen die nader onderzoek vereisen. Dit bijkomend onderzoek wordt opgenomen als aparte actie in het actieprogramma. In de uitwerkingsfase zal de haalbaarheid van een tunnel verder onderzocht worden. Dit onderzoek wordt in de uitwerkingsfase uitgevoerd op detailniveau i.p.v. op strategisch niveau. Mogelijke alternatieven die onderzocht worden, worden eveneens onderzocht op detailniveau, waarbij aandacht zal uitgaan naar de beheersbaarheid van ecologische, maatschappelijke, ... gevolgen. Dit onderzoek zal, net zoals het geïntegreerde onderzoek in de onderzoeksfase, onderworpen worden aan een adviesvraag en een openbaar onderzoek (in kader van het te nemen projectbesluit).

▪ **Overzicht van de aanpassingen aan het ontwerp voorkeursbesluit**

Type rapport	Overzicht van de aanpassingen
Ontwerp voorkeursbesluit	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Verwijzen naar beschermde soorten in §4.3</li> <li>· Actie 11 aanvullen met overige ingrepen in kader van de opwaardering van de Leie-as en rivierherstel Leie</li> <li>· Vervangen van de term 'herbestemmingsplan'</li> <li>· Toevoegen in §4.5: "In de uitwerkingsfase worden het concrete project en de concrete alternatieven afgewogen tegenover de referentiesituatie (een toekomstige situatie waarbij het kanaal niet opgewaardeerd is). Op het einde van de uitwerkingsfase neemt de Vlaamse Regering, met het projectbesluit, de beslissing over de uitvoering van het project alsook de wijze waarop."</li> <li>· Aanvullen van actie 7 (§5.1): Aandacht voor woonontwikkelingen ter hoogte van de Luipaardbrug bij onderzoek naar ontsluiting van Harelbeke-Zuid</li> <li>· Verduidelijken dat binnen de projectcontour ruimte zal worden gezocht om de diverse ingrepen en onderdelen van het project te realiseren en dat de precieze ruimtelijke afbakening en de exacte contouren van te verwerven woningen, bedrijven, terreinen, ... aan het einde van de uitwerkingsfase exact kan worden bepaald.</li> <li>· Verdere verduidelijking van actie 12 (rol en betekenis van de potenties voor de regio (kwantitatief) uitdrukken) in het ontwerp van voorkeursbesluit.</li> <li>· Aanvullen van actieprogramma met actie (actie 1.2) omtrent onderzoek naar de haalbaarheid van een tunnel onder de Leie, en de beheersbaarheid van mogelijke alternatieven (op ecologisch en maatschappelijk vlak).</li> </ul>

#### 4.4 Detailopmerkingen

▪ **Overzicht van de adviezen**

Uittreksel uit het advies	Adviesinstantie
<p>Detailopmerkingen op het voorontwerp voorkeursbesluit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· P.5: Het is niet duidelijk waarom in 1.4 gesproken wordt over een plan van aanpak.</li> <li>· P.11: Onderaan wordt verwezen naar ‘strategische’ onderzoeksvragen. Er zijn globaal twee strategische vragen en per segment een reeks onderzoeksvragen. Best het woord ‘strategisch’ hier schrappen om geen verwarring te scheppen.</li> <li>· P.13: voor het segment Luipaardbrug – La Flandrebrug wordt als uitgangspunt een diepgang van 3,5 meter vooropgesteld. Er is in de beschrijving van het segment Boven-Schelde – La Flandrebrug geen verwijzing naar dergelijk uitgangspunt, wat verwarrend kan werken. Op p.18 is dan sprake om de huidige diepgang van 2,6 meter te behouden en op p.25/26 wordt die keuze duidelijk gemotiveerd. Best dat gegeven ook al kort aangeven op p.13.</li> <li>· P.18: De verwijzing naar figuur 4 voor de aanduiding van de economische zones lijkt niet correct te zijn.</li> <li>· Op p.37 is ergens sprake van de “toekomstvisie”. Gezien die benaming elders een belangrijke rol speelt, is het best die term hier niet te vermelden.</li> <li>· P.41: ook mogelijkheid van werken met een omgevingsvergunning aangeven.</li> <li>· P.41: “Hierbij wordt gedacht aan” is een erg voorzichtige formulering, terwijl de natuurmaatregelen in voorgaande delen erg duidelijk staan beschreven.</li> <li>· Onderaan p.41 is sprake van de verdere technische uitwerking. Dit is belangrijk ifv de uitwerkingsfase. Er is in diezelfde paragraaf sprake van “de opmaak van een globale visie voor het projectgebied tussen de Leie en de Luipaardbrug”. Is dit iets anders dan het gebiedsprogramma? Indien niet, dan best deze naam hanteren of aangeven dat dit doelt op een verdere verfijning van (onderdelen van) het gebiedsprogramma. Indien wel, graag meer duiding.</li> <li>· P.42: 4.5.2: Het is beter niet te spreken van “projecten worden daarom opgenomen in het voorkeursbesluit”. Beter: ‘... worden ifv afstemming vermeld in het voorkeursbesluit’. In de volgende zin van die paragraaf wordt de link met het CP overigens correct vermeld.</li> <li>· P.47: De aanbeveling om om te gaan met bouwriscico’s en hinderaspecten tijdens de uitvoeringsfase is een vraag naar beheersmaatregelen. Gezien de inhoud van het gebiedsprogramma lijkt het dat bouwriscico’s geen deel uitmaken van dat programma en dat die eerder rechtstreeks gelinkt zijn aan de infrastructuurmaatregelen zelf.</li> <li>· P.50: het omschrijven van de mogelijke vernatting van de Scheldevallei als milderende maatregel lijkt niet correct. Het gaat hier immers om een actie die geen deel uitmaakt van het complex project. Bijgevolg kan je in dit actieprogramma, waar de focus toch ligt op de impact van het complex project, niet spreken van een milderende maatregel. In die zin past de actie beter in tabel 2 (waar op p.55 het ook staat).</li> </ul>	1

▪ **Samenvatting van de inhoudelijke elementen**

De adviezen omvatten detailopmerkingen op het voorontwerp van voorkeursbesluit.

▪ **Antwoord van het projectteam**

De opmerkingen zullen verwerkt worden in het ontwerp van voorkeursbesluit. Omtrent de opmerking rond de mogelijke vernatting van de Scheldevallei (p. 50) wordt het volgende opgemerkt:

- Het is inderdaad zo dat de effectieve verdieping van het segment Bossuit – La Flandrebrug niet tot het voorliggend project behoort, en pas in een later stadium zal worden uitgevoerd (wanneer ook de Boven-Schelde verdiept wordt). Het onderzoek naar de mogelijke effecten van de verdieping (waaronder vernatting) zal echter wel plaatsvinden binnen het complexe project, zodat onderhoudswerken of ingrepen gericht en toekomstvast kunnen uitgevoerd worden.

▪ **Overzicht van de aanpassingen aan het ontwerp voorkeursbesluit**

Type rapport	Overzicht van de aanpassingen
Ontwerp voorkeursbesluit	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Pg.5: Wijzigen van de term ‘plan van aanpak’</li> <li>· Pg.11: Schrappen van de term ‘strategisch’ onderaan de pagina</li> <li>· Pg.13: verduidelijken tekst mbt diepgang</li> <li>· Pg.18: nakijken verwijzing naar figuur economische zones</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>· Pg.37: schrappen van de term 'toekomstvisie'</li><li>· Pg.41: opnemen van mogelijkheid om te werken met een omgevingsvergunning</li><li>· Pg.41: tekst aanpassen en consequent gebruik van terminologie aanhouden</li><li>· Pg.42: 4.5.2: Wijzigen van de zin 'deze projecten, processen en initiatieven worden daarom opgenomen in het voorkeursbesluit'</li><li>· Pg.47: De aanbeveling om om te gaan met bouwrisico's en hinderaspecten kaderen als beheersmaatregel.</li><li>· Pg.50: Verduidelijking tekst m.b.t. de mogelijke vernetting van de Scheldevallei (actie 5.3)</li></ul>
--	---

## 5 Categorie 3: opmerkingen mbt de procesnota

In dit hoofdstuk komen de inhoudelijke elementen uit de adviezen aan bod die betrekking hebben op het proces en de procesnota. De opmerkingen zijn verder op te delen in opmerkingen over:

- de timing,
- overleg en samenwerking in de uitwerkingsfase en
- vragen tot afstemming over vergunningen.

In de volgende paragrafen worden deze opmerkingen op volgende wijze opgenomen en verwerkt:

- Een overzicht van de belangrijkste tekstfragmenten uit de adviezen wordt in tabelvorm opgesteld samen met een verwijzing naar de adviesinstantie die het advies heeft uitgebracht (volgnummer gelinkt aan Tabel 1 of Tabel 2). Het volledige advies per adviesinstantie kan steeds teruggevonden worden in de bijlagen aan dit document.
- een samenvatting van de inhoudelijke elementen waarbij de essentie van het advies gedestilleerd wordt uit de vermelde tekstfragmenten.
- een antwoord geformuleerd door het projectteam op de inhoudelijke elementen
- een overzicht van de aanpassingen aan de procesnota

In wat volgt wordt een zo volledig mogelijk beeld gegeven van de aanpassingen die zullen worden gemaakt in de desbetreffende documenten. Mocht evenwel het verwerken van een opmerking in een specifiek document aanleiding geven tot bijkomende aanvullingen of aanpassingen in andere documenten, dan zullen deze aanpassingen of aanvullingen, waar nodig, door het projectteam worden gemaakt.

### 5.1 Timing

#### ▪ Overzicht van de adviezen

Uittreksel uit het advies	Adviesinstantie
<p>In zijn advies van 2018 merkte de MORA op dat voor de verschillende verdere stappen in het proces geen indicatie van timing werd meegegeven. De Raad vroeg om in het licht van een zo groot mogelijke transparantie meer duidelijkheid te geven over de voorziene timing van de verdere stappen in het proces.</p> <p>In de procesnota, die naast de procesaanpak ook een indicatieve timing meegeeft, is de tijdstabel ingevuld tot en met het voorontwerp van voorkeursbesluit. Voor de verdere processtappen (uitwerkingsfase, uitvoeringsfase) wordt geen indicatieve timing meer gegeven.</p> <p>De Raad is er zich van bewust dat een exacte timing voor alle volgende processtappen en (politieke) beslissingen moeilijk is, maar vraagt met het oog op transparantie en maatschappelijk draagvlak, toch een indicatie van de verdere voorziene timing.</p>	15

#### ▪ Samenvatting van de inhoudelijke elementen

Het advies vraagt om een indicatieve timing op te nemen in de procesnota voor de volgende stappen/fases van het project.

#### ▪ Antwoord van het projectteam

Deze indicatieve timing zal worden opgenomen in de procesnota.

#### ▪ Overzicht van de aanpassingen aan de procesnota

Type rapport	Overzicht van de aanpassingen
Procesnota	<ul style="list-style-type: none"><li>· Opnemen van indicatieve timing in procesnota</li></ul>

## 5.2 Overleg en samenwerking in de uitwerkingsfase

### Overzicht van de adviezen

Uittreksel uit het advies	Adviesinstantie
<p>De Raad stelt vast dat een overlegstructuur is opgezet om het project geïntegreerd aan te pakken en afstemming met de betrokken actoren en belanghebbenden na te streven. Naast een stuurgroep een dagelijks bestuur en een ambtelijke begeleidingsgroep is ook voorzien in een klankbordgroep, die de relevante betrokken maatschappelijk groepen samenbrengt. Het is positief dat werk wordt gemaakt van een participatie- en communicatietraject. De MORA vraagt om bij de verdere onderzoeken en uitwerking van het project alle relevante economische en maatschappelijke actoren intensief te blijven betrekken.</p>	15
<p>Gezien het grote belang van de inname op het kanaal voor de drinkwatervoorziening van de regio gaan we ervan uit dat er met deze aandachtspunten voldoende rekening wordt gehouden. Wij blijven alvast graag nauw betrokken bij de verdere uitwerking van dit project, en blijven ter beschikking voor verdere vragen en ondersteuning.</p>	12
<p>Om het kanaal toegankelijk te maken voor klasse Va-schepen zijn er in het segment Bossuit – Zwevegem minimale ingrepen nodig. De bestaande sluis in Bossuit wordt behouden en ook de huidige diepgang van 2,6 m wordt aangehouden. Een eventuele aanpassing van de diepgang van dit segment tot 3,5 m moet in overeenstemming gebeuren met de opwaardering van de Boven-Schelde. Hiertoe wordt een geïntegreerde toekomstvisie opgemaakt, waarin de toekomstige kenmerken van het kanaal worden onderzocht en vastgelegd. Deze toekomstvisie vormt een leidraad voor ingrepen aan het kanaal, zowel ingrepen op korte termijn (binnen de scope van het project en onderhoudswerken) en lange termijn (bijv. in functie van onderhoudswerken en opwaardering van de Boven-Schelde). Naast deze geïntegreerde toekomstvisie als een van de bouwstenen van het voorkeursalternatief, worden ook het realiseren van 600 m natuurvriendelijke oever langs het kanaal en het verbinden van ecologisch waardevolle oevers langs het kanaal met omliggende natuur als bouwstenen vermeld. Dit alles werd in het actieprogramma omschreven als “Actie 5.0: opmaak van een geïntegreerde toekomstvisie voor het gedeelte Bossuit-Luipaardbrug. Ook “Actie 5.2: detailontwerp natuurvriendelijke oever” en “Actie 5.3: onderzoek effecten verdieping” zijn hiermee verwant. Tevens wordt de aandacht gevestigd op “Actie 16: verdieping Bossuit-La Flandre met aandacht voor mogelijke vernatting”, die een mogelijke impact kan hebben op de Scheldevallei. Het college van burgemeester en schepenen wil verder betrokken blijven bij de uitwerking van voornoemde acties.</p>	9
<p>De regio vraagt tevens met aandrang aan de Vlaamse regering, ongeacht haar beslissing hetzij voor het ‘ringtracé’, hetzij voor het ‘nultracé’, om intensief overleg te blijven voeren met de regio, met de rechtstreeks betrokken steden en gemeenten langs het kanaal en de betrokken actoren uit het middenveld via de klankbordgroepen. Zowel met betrekking tot de gebeurlijke uitvoering van de werken als met betrekking tot flankerende maatregelen die de leefbaarheid en economische ontwikkeling van het gebied kunnen versterken.</p>	17
<p>Betrek de relevante sectoren bij het onderzoek naar de effecten van de verdieping van het zuidelijk kanaalsegment op de waterhuishouding en naar de passende milderende maatregelen. Het is positief dat er voor wat betreft het zuidelijk tracé geen verbreding van het kanaal wordt vooropgesteld. De verdieping van dat segment is nog niet meteen aan de orde, maar wordt blijkbaar wel vooropgesteld op langere termijn. Het is positief dat het effect van deze toekomstige verdieping op de waterhuishouding voor landbouw en natuur al wordt onderzocht, overeenkomstig eerdere aanbevelingen van de SALV. De raad vraagt om in dat onderzoek alsook bij het in kaart brengen van gepaste milderende maatregelen de relevante sectoren tijdig en uitvoerig te betrekken.</p>	16



<p>De procedure van het complex project heeft een intensieve interbestuurlijke samenwerking en afstemming tot stand gebracht die op een constructieve wijze vorm gegeven heeft aan deze belangrijke infrastructuur- en gebiedsopgave. Om deze positieve dynamiek verder te valoriseren is het belangrijk dat het Voorkeursbesluit voorziet in een ‘centrale aanstuurder’ (en deze benoemt) die een sterke coalitie aangaat met de betrokken besturen. Zeker met betrekking tot de flankerende maatregelen richting leefomgevingskwaliteit als met betrekking tot de versterking van de watergebonden activiteiten, stelt de provincie en haar agentschappen zich ‘partie prenante’ op om hier, onder aansturing van Vlaanderen, samen met de lokale besturen werk van te maken.</p>	10
<p><b>8. PROCESSTRUCTUUR EN DE REGIONALE BETROKKENHEID IN VERDERE TRAJECT</b></p> <p><u>Regiostandpunt:</u></p> <p>“De regio vraagt tevens met aandrang aan de Vlaamse regering, ongeacht haar beslissing hetzij voor het ‘ringtracé’, hetzij voor het ‘nultracé’, om intensief overleg te blijven voeren met de regio, met de rechtstreeks betrokken steden en gemeenten langsheen het kanaal en de betrokken actoren uit het middenveld via de klankbordgroepen. Zowel met betrekking tot de gebeurlijke uitvoering van de werken als met betrekking tot flankerende maatregelen die de leefbaarheid en economische ontwikkeling van het gebied kunnen versterken”.</p> <p>“De regio stelt vast dat de uitvoering van deze werken een zeer grote impact zullen hebben op de ruimtelijke structuren, de mobiliteit, de ecologie en de leefkwaliteit in het gebied. In deze zin stelt de regio dat een beslissing tot verdere realisatie van dit project geanticipeerd dient te worden door, in overleg met de regio en de betrokken gemeenten, onverwijld over te gaan tot de uitvoering van mitigerende en compenserende maatregelen zoals vrijwillige verwervingen, een natuur- en groenfonds, een intergemeentelijke groenstructuur, begeleiding van de betrokken bedrijven naar watergebonden bedrijvigheid, fietsverbindingen, de green-blue mile”.</p> <p><u>Voorontwerp voorkeursbesluit:</u></p> <p>“Rekening houdend met de integraliteit van het project en om de onderlinge interactie en samenhang tussen de verschillende projectonderdelen te garanderen, wordt het project in de uitwerkingsfase als één project opgevat en aan één initiatiefnemer toegewezen. De Vlaamse Regering dient de opdracht toe te wijzen aan een bestaande projectspecifieke entiteit, die behalve de overkoepelende projectcoördinatie ook instaat voor de integrale uitwerking van het voorkeursalternatief (de voorkeursoplossing) tot een concreet en uitvoerbaar project en dit in alle facetten (proces, communicatie, inhoudelijke studies, financiële aspecten, afstemming met andere processen, ...). Cruciale partners binnen de regio nemen blijvend actief deel aan het proces. Ook betrokken verenigingen, instanties en de brede bevolking zullen in de uitwerkingsfase actief worden betrokken” (4.5.1, p. 42).</p> <p>“Naast K-R8 is waar nodig ook afstemming te voorzien met andere regionale processen, waaronder de regionale acties opgenomen in de interbestuurlijke samenwerkingsovereenkomst Zuid-West-Vlaanderen (VR 19/07/2019), zoals de regionale actie rond de herstructurering van bedrijvigheid (waaronder eNES), de geïntegreerde aanpak van de Leievallei van Wervik tot Deinze, de geïntegreerde aanpak van de vervoerregio Kortrijk (met o.m. de werkgroep logistiek) en het activeren van productieve landschappen” (4.5.2. Parallel aan het complex project, p.43).</p> <p><u>Evaluatie</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Er wordt in het voorontwerp voorkeursbesluit een duidelijk standpunt ingenomen om het vervolgtraject binnen 1 structuur te houden. Dit biedt de meeste garantie voor een integrale benadering</li> <li>· De tekst voorziet in een nauwe betrokkenheid van de regio.</li> <li>· Dit dient concreet bewaakt te worden door de keuze van de actor en de op te zetten overleg- en beslissingsstructuur. Het proces is geëvolueerd van een infrastructuurproject (opwaardering waterweg) naar een integraal project met ook de herinrichting van de R8 en een gebiedsopgave met een ruim pakket aan maatregelen (watergebonden bedrijvigheid, groen, fiets, etc.). De opdracht is bijgevolg veel omvangrijker en complexer geworden dan bij de initiële opzet en valt hierdoor buiten de taakstelling van DVW.</li> <li>· Door deze gewijzigde opdracht ontstaat onduidelijkheid over wie in de uitwerkingsfase de trekker wordt van het complex project KBK.</li> </ul>	19

<ul style="list-style-type: none"> <li>· Er zijn 3 elementen om rekening mee te houden:             <ol style="list-style-type: none"> <li>1) een continuïteit in het project</li> <li>2) het bekijken van de vraag tot centraliteit in aansturing en</li> <li>3) de gewenste betrokkenheid van de regio.</li> </ol> </li> <li>· Over de centraal aangestuurde entiteit die het project verder oppakt, wordt in het voorontwerp voorkeursbesluit niet concreet geformuleerd wie deze actor is. Hiervoor kunnen verschillende denkpistes naar voor worden geschoven:             <p>Denkpiste 1: De werkvennootschap</p> <p>In de ambtelijke begeleidingsgroep circuleert de piste tot taakstelling aan De Vlaamse Werkvennootschap (<a href="http://www.dewerkvennootschap.vlaanderen">www.dewerkvennootschap.vlaanderen</a>).</p> <p>Dit zou een valabele optie kunnen zijn, indien de continuïteit en regionale betrokkenheid in de uitwerkingsfase onder de Werkvennootschap wordt gegarandeerd.</p> <p>Denkpiste 2: DVW</p> <p>Een tweede piste is het continueren van de huidige werkstructuur (ic DVW als trekker, ondersteund door een studie bureau + nauwe betrokkenheid regio via werk- en stuurgroep).</p> <p>Deze piste borgt het best de aanwezige know-how, biedt de mogelijkheid om een snelle continuering van het onderzoek op te zetten en biedt de meeste garanties tot betrokkenheid van de regio.</p> </li> <li>· Op het recente IBO beamen de kabinetten het belang van een trekker voor het verdere proces van het complex project KBK. Ook de continuering van de betrokkenheid van de regionale werking wordt als belangrijk gezien. DVW blijft trekker van het complex project KBK tenzij de Vlaamse Regering hier met het definitief voorkeursbesluit anders over beslist.</li> <li>· De regio bevestigt de positieve, open en constructieve samenwerking tot op heden. Een continuering van de huidige werking tot aan het Projectbesluit lijkt aangewezen.</li> <li>· Vanuit deze optiek lijkt het een aantrekkelijke piste om de Vlaamse Regering te vragen om DVW de taak en de nodige budgetten toe te wijzen ifv de uitwerkingsfase.</li> <li>· Ongeacht de keuze dient de regionale betrokkenheid in het verdere proces gegarandeerd te worden.</li> </ul>	
<p>Het voorontwerp voorkeursbesluit bevat een ganse reeks van projecten en maatregelen die in de uitwerkingsfase verder dienen onderzocht te worden. Het project omvat ondertussen niet enkel de waterweg maar ook de aanpalende zones (en de R8) en wordt integraal en multidisciplinair opgenomen. Een aantal van de acties dienen/kunnen op korte termijn gerealiseerd worden, voor een aantal is er nog verder detailonderzoek nodig in de uitwerkingsfase. Het is belangrijk om in de uitwerkingsfase blijvend in te zetten op centraliteit in de aansturing. De Vlaamse Waterweg (DVW) heeft op een uiterst professionele manier de onderzoeksfase geleid, met veel aandacht voor een open en transparant proces en voor een actieve communicatie naar de betrokken actoren. In de uitwerkingsfase zal die rol van DVW anders moeten ingevuld worden. Naast het verder onderzoek en de technische uitwerking van het nieuwe kanaal moeten ook de andere onderdelen van het voorkeursbesluit (aanpassing R8, lokale maatregelen ifv leefbaarheid, de groenopgave,...) goed begeleid worden. Het is van belang blijvend in te zetten op de centraliteit van aansturing, binnen een open samenwerkingsmodel met nauwe betrokkenheid van de lokale besturen. Zo blijft het gezamenlijk engagement voor het geheel van het geïntegreerd project essentieel. Procedureel zal het in het voorkeursbesluit gedefinieerde project in meerdere stappen (procedures) moeten georganiseerd worden, procesmatig is het cruciaal om het geïntegreerde project vanuit een centraliteit in aansturing te trekken. In de procesnota die met het definitieve voorkeursbesluit wordt vastgesteld is het aangewezen een duidelijk zicht te geven op de wijze van organisatie van de centraliteit in aansturing en het trekkerschap van de verschillende projectonderdelen (nieuwe kanaal, R8, bedrijvigheid,...). Op die manier kan in de uitwerkingsfase ook op een efficiënte wijze de afstemming met parallelle processen verzekerd worden. Een op te maken engagementsverklaring waarin de algemene en gedeelde verantwoordelijkheden van de partners worden vastgelegd, is een goed instrument om die centraliteit in aansturing vorm te geven.</p>	1

▪ **Samenvatting van de inhoudelijke elementen**

In de adviezen wordt vermeld dat de desbetreffende instanties verder betrokken willen blijven in het proces. Ook wordt het belang van een centraliteit in aansturing benadrukt.

▪ **Antwoord van het projectteam**

Er wordt nagegaan op welke manier de overlegstructuur en de samenwerking in de volgende fase van het project kan worden vormgegeven alsook hoe de centraliteit in aansturen kan gewaarborgd worden. De inzichten zullen worden opgenomen in de procesnota.

▪ **Overzicht van de aanpassingen aan de procesnota**

Type rapport	Overzicht van de aanpassingen
Procesnota	· Opnemen van een voorstel tot overlegstructuur & samenwerkingsmodel in de procesnota

### 5.3 Afstemming over vergunningen

▪ **Overzicht van de adviezen**

Uittreksel uit het advies	Adviesinstantie
<p>Hoewel het Voorkeurbesluit nog geen definitief engagement inhoudt met betrekking tot de toekomstige ontwikkeling van het Kanaal, bakent het de scope van het projectgebied zich wel enigszins af, wat de rechtszekerheid en de gebiedsontwikkeling ten goede zal komen. In het Voorontwerp van besluit wordt voorzien in enkele rechtsgevolgen, waaronder de mogelijkheid voor het 'weigeren' van vergunningen indien deze indruisen tegen de doelstelling van het voorkeurbesluit. Om deze besluitvorming juridisch stevig te verankeren en te vermijden dat procedures 'Raad Voor Vergunningenbetwisting ' gevoerd worden, wordt best een afstemming/afpraak gemaakt tussen alle betrokken besturen (gemeente – provincie – Vlaanderen) over hoe om te gaan met deze bouwvoorvragen in het projectgebied.</p>	10
<p><b>5. OMGEVINGSVERGUNNING</b></p> <p>De mogelijkheid wordt ingeschreven om omgevingsvergunningen te weigeren indien tegenstrijdig met het voorkeursbesluit (art. 29). Deze weigering gebeurt door het beleidsniveau die de vergunning behandelt. In de meeste gevallen is dit het lokale beleidsniveau. Het nemen van beschermingsbesluiten is niet toegelaten (art 35).</p> <p>Er werd niet geopteerd voor een bouwverbod (art. 28). Het activeren van deze mogelijkheid werd niet weerhouden omdat dit de facto een bevrozing van het gebied als gevolg heeft. Dit heeft ook verstrekende gevolgen die niet verantwoordbaar leken zolang er geen projectbesluit is of m.a.w geen effectieve beslissing tot uitvoering.</p> <p>De activering van deze instrumenten is van toepassing tot het Projectbesluit (max 6j).</p> <p>&gt;&gt;&gt; zie ook 7.1 rechtsgevolgen, p.60</p> <p><u>Evaluatie:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Met de mogelijkheid om vergunningen te weigeren wordt de nodige nuance ingebracht waardoor geen stand still hoeft te ontstaan. Telkens zal een afweging op dossierniveau moeten genomen worden.</li> <li>· Het is echter niet evident als lokaal bestuur om vergunningsaanvragen in het project-of plangebied van deze processen alleen te beoordelen. Het gaat om zeer complexe materie. Nu ligt de verantwoordelijkheid op lokaal niveau. Er wordt dan ook gevraagd naar ondersteuning die best op een hoger/regionaal niveau wordt getrokken ifv een gelijkwaardige behandeling. In het recent IBO werd voorgesteld om hiervoor een afwegingskader op te maken en de beoordeling van deze vergunningsaanvragen te organiseren en te coördineren binnen een zogenaamd 'vergunningenplatform'.</li> <li>· Het lijkt aangewezen dat de Vlaamse Regering hiertoe opdracht heeft aan het dep. Omgeving. Dit platform overstijgt het lokale en vraagt een gecoördineerde benadering binnen de blik van het complexe project. Dit vergunningenplatform is best operationeel bij het voorkeurbesluit.</li> <li>· Op heden is het niet duidelijk hoe zal omgegaan worden met bepaalde rechtsgevolgen, juridische procedures, waardeverminderingen... ten gevolge van de genomen beslissing. Dit</li> </ul>	19

<p>kan een potentieel juridisch en financieel risico inhouden voor de vergunningverlenende (meestal lokale) instantie. Dit aspect dient voorafgaand aan het VB verduidelijkt te worden.</p>	
<p>Op het IBO Zuid-West-Vlaanderen van 19 maart 2021 werd beslist de nodige afspraken te maken tussen de betrokken gemeenten, de provincie West-Vlaanderen en de Vlaamse instanties over hoe om te gaan met vergunningsaanvragen in het projectgebied KBK. Dit kadert in de vraag vanuit de lokale besturen naar ondersteuning bij het behandelen van aanvragen en projecten die mogelijks interfereren met KBK. Ifv een gelijkwaardige behandeling over de gemeenten heen dient dit op regionaal niveau in een coördinerend overleg bekeken te worden. De rol van het departement Omgeving (GOP en BJO) is hierbij nog nader te bekijken gezien verschillende afdelingen zijn betrokken. Ifv rechtszekerheid moet de beoordeling juridisch sluitend zijn en is blijvend rekening te houden met het wettelijk kader.</p>	1

▪ **Samenvatting van de inhoudelijke elementen**

De adviezen geven het belang aan van de rechtsgevolgen die worden opgenomen in het voorontwerp van voorkeursbesluit. Eén van de rechtsgevolgen omvat de mogelijkheid om een vergunning in de aangeduide contour te weigeren in het geval de vergunning de realisatie van de voorkeursoplossing in het gedrang zou brengen. Er wordt door diverse instanties gewezen op het belang van afstemming/afspraken tussen alle betrokken besturen (vergunningverlenende overheden) hoe om te gaan met dit instrument. Er wordt voorgesteld een afwegingskader op te maken en de beoordeling van de vergunningsaanvragen te organiseren en te coördineren binnen een 'vergunningenplatform'.

▪ **Antwoord van het projectteam**

De mogelijkheid voor de organisatie van een vergunningenplatform wordt nader onderzocht door het projectteam. In de procesnota zal een voorstel worden opgenomen hoe de coördinatie en afstemming tussen de verschillende adviesinstanties en vergunningverlenende overheden kan verlopen tijdens de uitwerkingsfase.

▪ **Overzicht van de aanpassingen aan de procesnota**

Type rapport	Overzicht van de aanpassingen
Procesnota	· Opnemen voorstel van coördinatie en afstemming mbt de vergunningen

## 6 Categorie 4: Aandachtspunten voor de uitwerkingsfase

De adviezen opgenomen in deze categorie omvatten aandachtspunten die worden meegegeven voor de volgende fase, de uitwerkingsfase. De belangrijkste tekstfragmenten uit de adviezen worden hieronder opgelijst samen met een verwijzing naar de adviesinstantie die het advies heeft uitgebracht (volgnummer gelinkt aan Tabel 1 of Tabel 2). Het volledige advies per adviesinstantie kan steeds teruggevonden worden in de bijlagen aan dit document. Daarna wordt voor elk advies afzonderlijk toegelicht op welke manier dit aandachtspunt wordt meegenomen in de volgende fase.

Op basis van de inhoud worden de aandachtspunten voor de uitwerkingsfase als volgt verder onderverdeeld

- Aandachtspunten geformuleerd in verband met de mogelijke impact van het project op landbouw:
- Aandachtspunten m.b.t. de detailgraad van het onderzoek:
- Overige elementen m.b.t. de uitwerkingsfase.

### 6.1 Aandachtspunten m.b.t. landbouw

#### ▪ Overzicht van de adviezen

Uittreksel uit het advies	Volgnummer
De impact op landbouw komt binnen verschillende onderzoeksrapporten en enkele opgestelde concepten aan bod. Voornamelijk in het onderzoeksrapport dat de grondwaterhuishouding behandelt (OA13), wordt potentiële landbouwimpact voor bepaalde delen van het traject verwacht en onderzocht. Een verdieping van het kanaal in het gedeelte Bossuit-La Flandre maakt geen deel uit van het voorkeursalternatief. In voorliggend voorontwerp voorkeursbesluit wordt hierover wel aangegeven dat mogelijke verdere aanpassingen aan het gedeelte van het kanaal tussen Bossuit en de La Flandrebrug (bijvoorbeeld diepgang tot 3,5 m) op langere termijn kunnen worden gerealiseerd, onder andere in afstemming met de opwaardering van de Boven-Schelde. Hiertoe zou een geïntegreerde toekomstvisie worden opgemaakt, waarin de toekomstige kenmerken van het kanaal (zowel op nautisch vlak als de omgevingskenmerken) worden onderzocht en vastgelegd. Deze toekomstvisie vormt een leidraad voor ingrepen aan het kanaal, zowel ingrepen op korte termijn (binnen de scope van het project of onderhoudswerken) en lange termijn (bijvoorbeeld in functie van onderhoudswerken en opwaardering van de Boven-Schelde). In Tabel 1 van het voorontwerp voorkeursbesluit 'Doorwerking van onderzoeksresultaten en milieuoverwegingen in de besluitvorming en actieprogramma voor acties die binnen het complex project worden gerealiseerd', wordt met actie 5.3: 'onderzoek effecten verdieping', een mogelijke vernatting in de omgeving van het kanaal en een impact op landbouw meegenomen. Dit onderzoek zal verder deel uitmaken van de uitwerkingsfase. Het Departement Landbouw en Visserij wenst aan te geven dat desgewenst en op basis van aangeleverde contouren in de vorm van een shapefile (polygoon) een landbouwimpactstudie kan worden opgemaakt voor het projectgebied (en/of delen van het projectgebied, bijvoorbeeld voor te verwachten natte zones) om de onderliggende landbouwsituatie en mogelijke impact mee te onderbouwen. Bij wijzigingen aan de waterweg die een impact op de omgeving (en het landbouwgebied) kunnen teweegbrengen moet deze impact op landbouw zo volledig mogelijk in kaart worden gebracht.	2
<i>Toelichting projectteam: In de uitwerkingsfase wordt verder onderzocht wat de precieze impact van de opwaardering van het kanaal en een mogelijke verdieping (op termijn) op de grondwaterstand zal zijn. Aan de hand van dit onderzoek kan tevens nauwkeuriger worden ingeschat wat de verwachte impact op landbouw zal zijn. In het kader van dit onderzoek zal</i>	



<i>overlegd worden met het Departement Landbouw &amp; Visserij omtrent de aanpak van het onderzoek, beschikbare data en tools, ...</i>	
<p>Doorheen de verschillende onderzoeksrapporten, in de synthesesnota en in het voorontwerp voorkeursbesluit wordt meermaals aangegeven dat ingrepen gericht op natuurherstel en -ontwikkeling in en nabij het kanaal alsook in de ruimere omgeving zullen worden opgenomen. Concreet bevat dit volgens het voorontwerp voorkeursbesluit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Realiseren van 600 m natuurvriendelijke oever langsheen het kanaal, tussen de sluis van Bossuit en de sluis van Zwevegem;</li> <li>· Onderzoek in functie van het verbinden van groene oevers langs het kanaal met omliggende natuur;</li> <li>· Versterken van de groenverbinding op de as Kennedybos – Kanaalbos – Gavers – Leie;</li> <li>· Natuurherstel en -ontwikkeling in en nabij de gebieden De Venning, Oude Leiearm Kortrijk-Kuurne en het Vlaspark;</li> <li>· Uitbouwen van het ringtracé en omgeving als ecologische corridor richting de Leievallei;</li> <li>· Gerichte ingrepen inzake natuurontwikkeling in de omgeving tussen en nabij het kanaal en de R8;</li> <li>· Bijkomend worden de nodige maatregelen voorzien inzake boscompensatie, volgens de geldende regelgeving.</li> </ul> <p>Het Departement Landbouw en Visserij vraagt de noodzakelijke natuurherstel en -ontwikkelingen zodanig te organiseren dat de impact op de landbouwstructuren kan worden geminimaliseerd. Wanneer natuurontwikkeling in een zone met landbouwgebruik/landbouwbestemming wordt voorzien, genereert dit op zijn beurt een mogelijke impact op landbouw die moet worden meegenomen in een effectenbeoordeling. Bij het verder uitwerken en bepalen van locaties voor natuurontwikkeling en natuurcompensatie, alsook bij andere ingrepen aan de ecologische, landschappelijke of recreatieve structuur, dient de impact op de landbouwstructuren zo beperkt mogelijk te blijven. Eventueel kan een landbouwimpactstudie voor bepaalde zones worden opgemaakt.</p>	2
<p><i>Toelichting projectteam:</i>  <i>De concrete ingrepen in kader van natuurherstel en -ontwikkeling worden verder onderzocht in de uitwerkingsfase. Hierbij zal worden rekening gehouden met de mogelijke impact van deze ingrepen, onder andere ter hoogte van landbouwgebieden.</i></p>	
<p>Het onderzoek naar de impact van het project op de grondwaterhuishouding en de mogelijke gevolgen voor landbouwpercelen in de omgeving gebeurt modelmatig op basis van een aantal aannames. Er zijn bovendien heel wat onzekere of ongekende factoren die ervoor zorgen dat een globaal beeld van de landbouwimpact op vandaag moeilijk te voorspellen is. Op pag. 51 en 52 van OA13 wordt bijvoorbeeld aangegeven dat geen rekening kon worden gehouden met de ligging en het functioneren van aanwezige lokale drainagesystemen. Ook de invloed van de oude kanaalarm te Bossuit werd niet mee in beschouwing genomen in de grondwatermodellering. In de synthesesnota en het voorontwerp voorkeursbesluit wordt aangegeven dat om de negatieve effecten van mogelijke vernatting op landbouwpercelen te voorkomen, in eerste instantie verder onderzoek is vereist in de volgende fase. Op basis van de meer gedetailleerde studie kunnen vervolgens gepaste maatregelen genomen worden. Het Departement Landbouw en Visserij vraagt gelet op mogelijke onzekerheden voldoende te monitoren tijdens en na de werken om de effectieve impact op de waterhuishouding van het naburig landbouwgebied zo volledig mogelijk in kaart te kunnen brengen.</p>	2
<p><i>Toelichting projectteam:</i>  <i>In de uitwerkingsfase wordt verder onderzocht wat de precieze impact van de opwaardering van het kanaal en een mogelijke verdieping (op termijn) op de grondwaterstand zal zijn. Aan de hand van dit onderzoek kan tevens nauwkeuriger worden ingeschat wat de verwachte impact op landbouw zal zijn. Indien er significante onzekerheden aanwezig zouden blijven bij de verdere detailstudie dan zal een monitoring van de effecten tijdens en na de werken aan de orde zijn en worden voorgesteld. In kader van deze studie zal overlegd worden met het Departement Landbouw &amp; Visserij omtrent de aanpak van het onderzoek, beschikbare data en tools, ....</i></p>	

<p>Schep duidelijkheid over de inname van landbouwgebied ten gevolge van noodzakelijke infrastructuurwerken en te compenseren aantastingen van natuurwaarden. Het voorontwerp voorkeursbesluit wijst het ringtracé aan als preferabele uitwerking van het noordelijke segment van het Kanaal Kortrijk-Bossuit. De keuze voor dat alternatief zal de directe en indirecte inname van landbouwgebied tot gevolg hebben. De raad vraagt om zo snel mogelijk duidelijkheid te scheppen over de ruimte-innames die noodzakelijk zijn voor de realisatie van de hoofddoelstelling van het infrastructuurproject, en dat zowel over de directe inname van landbouwgebied als over de indirecte inname in het kader van natuurcompensaties (o.a. groengebied Venning, boscompensatie).</p>	16
<p><i>Toelichting projectteam:</i>  <i>Het verdere onderzoek in de uitwerkingsfase zal bijkomend duidelijkheid scheppen over de mogelijke inname van landbouwgebieden.</i></p>	
<p>Focus op natuurherstel binnen de contouren van het projectgebied. Het geïntegreerde onderzoek heeft zowel binnen als buiten de projectcontour mogelijkheden geïdentificeerd om de maatregelen in het kader van natuurherstel te realiseren. De SALV dringt erop aan dat natuurherstel zo veel mogelijk binnen de projectcontour wordt gerealiseerd.</p>	16
<p><i>Toelichting projectteam:</i>  <i>De ingrepen in kader van natuurherstel en -ontwikkeling zullen in eerste instantie zoveel als mogelijk worden uitgevoerd binnen de projectcontour, en indien dit niet kan worden ze gerealiseerd in de nabije omgeving.</i></p>	
<p>Bijkomende natuurontwikkeling, die niet in het kader van compensaties vooropgesteld wordt, moet afgestemd worden op de vele andere lopende en geplande processen inzake nieuwe natuur in de regio. Het voorontwerp voorkeursbesluit wijst mogelijkheden aan om bijkomende natuurwaarden in en nabij het project verder te versterken en te ontwikkelen. De SALV stelt vast dat die nieuwe, bijkomende natuurontwikkeling niet concreet werd opgenomen in de startbeslissing. Gelet op het belang van zuinig ruimtegebruik en goede ruimtelijke planning vindt de SALV naar analogie met eerdere adviezen dat die eventuele bijkomende natuurontwikkeling afstemming behoeft met de vele andere processen in het kader van natuurontwikkeling die in de regio lopen of in het vooruitzicht gesteld zijn, waaronder (1) Rivierherstel Leie, waarbij een aanzienlijke oppervlakte natte natuur dient te worden gerealiseerd, (2) de opstart van GRUP N8, waarbij er tevens sprake zal zijn van compensatie van SBZ-gebied, en (3) de lokale beleidsdoelstellingen van Kortrijk en Zwevegem, die zich vertalen in een openruimteplan van Kortrijk en Zwevegem.</p>	16
<p><i>Toelichting projectteam:</i>  <i>PLAN B-K volgt de procedure complexe projecten, en gaat bijgevolg uit van een geïntegreerde aanpak waarin samenwerking centraal staat. In het onderzoek naar mogelijkheden voor bijkomende natuurontwikkeling zal dus rekening worden gehouden met lopende processen in de regio en zal afstemming gezocht worden waar nodig.</i></p>	
<p>Geef concrete invulling aan de ambitie op het vlak van klimaatadaptatie in overleg met de sector. De SALV wees eerder op de strategische opportuniteit om kansen op het vlak van klimaatadaptatie mee te koppelen in de ontwikkeling van grootschalige infrastructuurprojecten zoals complexe projecten. De adviesraad vindt het positief dat het voorontwerp voorkeursbesluit de mogelijkheid vooropstelt om het kanaal in te zetten als waterbuffer. Daarbij kan er in de toekomst in een captatiepunt voor landbouw worden voorzien tussen de Leie en de Schelde. De raad vraagt om deze en andere adaptatiekansen voor de landbouwsector met de betrokken belanghebbenden te verkennen en vorm te geven.</p>	16
<p><i>Toelichting projectteam:</i>  <i>In de uitwerkingsfase zal de mogelijke rol van het kanaal in kader van klimaatadaptatie verder onderzocht en concreet gemaakt worden. Onder andere de mogelijkheden van het kanaal als waterbuffer, met daarbinnen de mogelijkheid om een captatiepunt voor landbouw te voorzien langs het kanaal, zal verder onderzocht worden.</i></p>	

## 6.2 Aandachtspunten m.b.t. de detailgraad van het onderzoek

- Overzicht van de adviezen

Uittreksel uit het advies	Adviesinstantie
<p>SARO vindt het essentieel om te kunnen beschikken over een eenduidige afbakening en duiding van de doelstellingen van dit complex project.</p> <p>Zo stelt de raad vast dat onder de doelstelling 'geïntegreerde benadering' een veelheid aan ambities wordt geformuleerd. Vanuit deze geïntegreerde benadering zal worden ingezet op verschillende fronten maar de raad dringt aan op een eenduidige afbakening en duiding van de doelstellingen (hoofd- en subdoelstellingen die vervat zitten onder de noemer 'geïntegreerde benadering' (o.a. natuurontwikkeling, versterken van erfgoed, duurzame mobiliteit, verkeers-leefbaarheid, ontwikkeling recreatie, stedelijke transformatie, economische ontwikkeling). De doelstellingen moeten ook worden afgestemd met lopende processen in de regio.</p> <p>Wat betreft de doelstelling inzake de ontwikkeling van een regionaal overslagcentrum neemt de raad er akte van dat het voorkeursbesluit deze doelstelling wijzigt en vermeldt dat veeleer zal worden ingezet op een netwerk van specifieke overslagpunten. De raad meent dat dit aldus moet worden aangepast in de doelstellingen van dit complex project.</p> <p>De vraag stelt zich in hoeverre bovenstaande bemerkingen een aanpassing van de startbeslissing noodzakelijk maken.</p>	13
<p><i>Toelichting projectteam:</i></p> <p><i>PLAN B-K bevindt zich momenteel in de onderzoeksfase. In deze fase van de procedure complexe projecten werd het geïntegreerd onderzoek gevoerd op strategisch niveau. Het onderzoek is er op gericht om de keuze tussen de verschillende alternatieven te faciliteren. Met het voorkeursbesluit wordt uit de verschillende onderzochte alternatieven, de voorkeursoplossing getrechterd. Deze voorkeursoplossing bevat nog bepaalde vrijheidsgraden die in de volgende stap, de uitwerkingsfase verder worden onderzocht. Op het einde van de uitwerkingsfase volgt, met het projectbesluit, een beslissing over de uitvoering van het project en de wijze waarop. Op dat moment zal het project concreet en gedetailleerd uitgewerkt zijn.</i></p> <p><i>De alternatievenonderzoeksnota beschrijft de geïntegreerde benadering en op welke wijze deze doorwerkt in het geïntegreerd onderzoek. Deze benadering heeft in het onderzoek concreet vorm gekregen in de 29 geformuleerde onderzoeksaspecten. In het voorkeursbesluit wordt deze geïntegreerde benadering verder uitgedragen en worden keuzes opgenomen om deze te realiseren in de uitwerkingsfase.</i></p> <p><i>De startbeslissing vernoemt de realisatie van een ROC als doelstelling en beschrijft daarnaast de geïntegreerde benadering van het complex project. De doelstellingen zoals geformuleerd in de startbeslissing werden meegenomen in het geïntegreerd onderzoek. Vanuit de resultaten van het geïntegreerd onderzoek wordt een netwerk van overslagpunten langsheen het kanaal en het activeren van watergebonden bedrijvigheid voorgesteld. Het voorontwerp voorkeursbesluit ligt in lijn met de visie, doelstellingen en aanpak zoals opgenomen in de startbeslissing.</i></p>	

<p>Naast de onduidelijkheid omtrent de concrete plandoelstellingen (zie deel III) stelt de raad ook vast dat het voorontwerp voorkeursbesluit een aantal strategische elementen van het complex project zeer vaag omschrijft. Diverse essentiële elementen van het complex project zullen pas in een latere fase - nadat de nodige onderzoeken werden uitgevoerd - concreter worden geded. Hierna geeft de raad enkele voorbeelden.</p> <p>Het voorontwerp voorkeursbesluit (pag. 18) bepaalt dat het kanaal over zijn volledige lengte toegankelijk wordt gemaakt voor schepen tot en met klasse Va alsook voor 3-laags containervaart. Deze laatste doelstelling wordt evenwel voor het segment 'Bossuit-Luipaardbrug' voorzien voor de langere termijn en gekoppeld aan de opmaak van een geïntegreerde toekomstvisie. In deze toekomstvisie zullen de toekomstige kenmerken van het kanaal (zowel op nautisch vlak als de omgevingskenmerken) worden onderzocht en vastgelegd. Het voorontwerp voorkeursbesluit verduidelijkt dat deze toekomstvisie ook een leidraad zal vormen voor de geplande ingrepen aan het kanaal op korte termijn (en op lange termijn bijvoorbeeld in functie van onderhoudswerken en de opwaardering van de Boven-Schelde).</p> <p>Ook inzake de economische kenmerken van het complex project kondigt het voorontwerp voorkeursbesluit nog verder onderzoek aan. Voor wat betreft de doelstelling inzake het verder ontwikkelen en stimuleren van overslag en watergebonden bedrijvigheid ter hoogte van de bestaande bedrijvzones (zone La Flandrebrug - R8) zal een masterplan worden opgesteld. De bouwstenen van dit masterplan zijn -naast enkele concrete ruimtelijke ingrepen - vooral toekomstige onderzoeken; zoals onderzoek naar de wegonsluiting tussen de economische zones en naar het hoger wegennet, onderzoek in functie van het realiseren van specifieke overslagpunten en onderzoek naar kansen voor watergebonden bedrijvigheid.</p> <p>Het voorontwerp voorkeursbesluit opteert voor het ringtracé waarbij een nieuw kanaal wordt gerealiseerd in de nabijheid van de R8. Beide infrastructures zullen niet gebundeld worden. De afstand tussen beide infrastructures (kanaal en R8) ligt nog niet vast. Dit geldt tevens voor de tussenliggende en omliggende gebieden. Hiervoor zal nog een gebiedsprogramma worden opgemaakt, dat invulling zal geven aan herstellende en versterkende maatregelen gericht op natuur, landschap, stadsvernieuwing, stadsgroen en erfgoed, en kwalitatieve fietsverbindingen. Het voorontwerp voorkeursbesluit bevat een kaart met een eerste aanduiding van de contouren van dit gebiedsprogramma. Deze kunnen volgens het voorkeursbesluit in de uitwerkingsfase nog worden bijgestuurd, in functie van opportuniteiten.</p>	13
<p><i>Toelichting projectteam:</i></p> <p><i>PLAN B-K bevindt zich momenteel in de onderzoeksfase. In deze fase van de procedure complexe projecten werd het geïntegreerd onderzoek gevoerd op strategisch niveau. Het onderzoek is erop gericht om de keuze tussen de verschillende alternatieven te faciliteren. Met het voorkeursbesluit wordt uit de verschillende onderzochte alternatieven, de voorkeursoplossing getrechterd. Deze voorkeursoplossing bevat nog bepaalde vrijheidsgraden die in de volgende stap, de uitwerkingsfase verder worden onderzocht. Op het einde van de uitwerkingsfase volgt, met het projectbesluit, een beslissing over de uitvoering van het project en de wijze waarop. Op dat moment zal het project concreet en gedetailleerd uitgewerkt zijn.</i></p> <p><i>Tijdens het geïntegreerd onderzoek zijn verschillende aspecten onderzocht en inzichten geformuleerd. Op basis van de onderzoeksresultaten en overleg worden de strategische elementen van het project, de krijtlijnen van de voorkeursoplossing, vastgelegd in het voorkeursbesluit. Zo wordt een keuze voorgesteld inzake de tracéalternatieven om de aansluiting te maken met de Leie en wordt de keuze gemaakt om het kanaal binnen het complex project toegankelijke te maken voor 3 laags containervaart. Ook zijn er bijvoorbeeld verschillende scenario's voor economie onderzocht, en duidt het voorkeursbesluit aan welk scenario verder wordt meegenomen, en waar er verder onderzoek nodig is (bv: de opmaak van een economisch masterplan of de opmaak van een geïntegreerde toekomstvisie (oa. op vlak van diepgang)).</i></p>	

<p>De raad erkent dat het decreet complexe projecten voorziet dat het (in het voorkeursbesluit beschreven) voorkeursalternatief nog voldoende vrijheidsgraden moet inhouden zodat uitvoeringsvarianten niet onmogelijk worden gemaakt. De vrijheidsmarge die met voorliggend voorontwerpbesluit wordt gecreëerd is evenwel groot. Er is geen duidelijkheid over de concrete ruimtelijke ontwikkelingen die worden beoogd met dit complex project. Diverse ruimtelijke ontwikkelingen zullen pas concreet ingevuld worden na het geplande onderzoek (o.a. masterplan, gebiedsprogramma, toekomstvisie kanaal) en worden aldus onttrokken aan het maatschappelijke debat en de strategische advisering door de strategische adviesraden. Ook vanuit de beoogde trechtering en de specifieke rol van het voorkeursbesluit (nl. point of no return) vindt de raad dit een belangrijke tekortkoming.</p>	13
<p><i>Toelichting projectteam:</i>  <i>Het verder onderzoek dat wordt uitgevoerd in de volgende fase wordt eveneens onderworpen aan maatschappelijk debat en strategische advisering (oa. ikv de projectonderzoeksnota zal een publieke raadpleging doorgaan en ook in het traject richting projectbesluit zal het publiek worden geraadpleegd). Dit is zo voorzien in de procedure voor Complexe Projecten. Het onderzoek dat momenteel voorligt, ondersteunt op voldoende wijze de keuzes die gemaakt worden in het voorkeursbesluit. Verdere detailkeuzes maken deel uit van de uitwerkingsfase.</i></p>	
<p>Een cruciaal aandachtspunt betreft de duiding (op strategisch niveau) van de milderende maatregelen die nodig zullen zijn om de milieu-impact van voorliggend complex project te milderen.</p> <p>Het voorontwerp voorkeursbesluit (pag. 45 e.v.) geeft een overzicht van de milderende maatregelen. Daarvan zijn een aantal zeer concreet geformuleerd, en een aantal zeer vaag: zoals 'het versterken van het groen netwerk (bosrijke gebieden) Kennedybos-Kanaalbos-De Gavers-Leie', 'de opmaak van een toekomstvisie op de recreatie in en langs het kanaal, met aandacht voor de interactie met beroepsvaart' of 'de opmaak van een toekomstvisie'.</p> <p>De raad erkent dat (overeenkomstig het decreet betreffende complexe projecten) de milderende maatregelen op strategisch niveau moeten worden uitgetekend, maar uiteraard wel voldoende uitgediept. De raad dringt er op aan dat de milderende maatregelen verder op strategisch niveau geduid worden vooraleer het voorkeursbesluit definitief kan worden goedgekeurd.</p> <p>Bovendien dienen de milderende maatregelen binnen de plancontour van dit complex project te worden gerealiseerd. Voorliggend voorkeursbesluit komt hier niet aan tegemoet. Het voorkeursbesluit formuleert een reeks milderende maatregelen die buiten het complex project vallen en gerealiseerd zullen worden via een ander traject, met een andere initiatiefnemer. Eén van de milderende maatregelen (nl. in het kader van het stedenbouwkundig herstel) gaat bovendien uit van het verruimen van de projectcontour. Het is voor de raad niet aanvaardbaar dat in de fase van de goedkeuring van het voorkeursbesluit nog een (gevoelige) verruiming van de projectcontouren zou worden overwogen.</p>	13

<p>Ter illustratie van voorgaande bezorgdheid gaat de raad in deze paragraaf specifiek in op de impact van het complex project op natuur en op de voorgestelde milderende maatregelen.</p> <p>Het geïntegreerd onderzoek komt voor het segment Luipaardbrug-Leie tot de conclusie dat er een belangrijke impact is op natuur: 'Er is sprake van aanzienlijke ecotoopinname; gezien de inname van een vrij groot oppervlak (4 à 5 ha) vlakdekkende waardevolle vegetaties die het leefgebied vormen voor beschermde diersoorten, en gezien het feit dat de inname van waardevolle vegetaties plaatsvindt in erkend natuurgebied (Oude Leiearm) of een belangrijke natuurkern in het stedelijk gebied (de Venning). In het afwaartse segment betreft de belangrijkste waardevolle structuur het Kanaalbos, waardevolle bosvegetatie met open plekken, rechtstreeks aan de kanaaloever. Ook is het wateroppervlak van het kanaal als biologisch waardevol gekarteerd.</p> <p>Het voorkeursbesluit stelt dat het onderzoek aantoont dat deze negatieve effecten afdoende kunnen worden geredieerd met natuurherstelmaatregelen in en nabij de infrastructuurwerken. Volgens het voorkeursbesluit zijn deze natuurherstelmaatregelen onlosmakelijk verbonden met de infrastructuurwerken en behoren ze tot het voorkeursalternatief. De raad ondersteunt het principe van compensatie 'in en nabij de infrastructuurwerken' maar merkt op dat het voorkeursbesluit geen concrete milderende maatregelen formuleert om de schade aan de natuur te milderen.</p> <p>De enige concrete maatregel, inzake de aanleg van 600 m natuurvriendelijke oevers, betreft een milderende maatregel om het verlies aan waterkwaliteit te compenseren. Het voorkeursbesluit vermeldt verder zeer vaag omschreven milderende maatregelen zoals 'ingrepen gericht op natuurherstel en -ontwikkeling in en nabij het kanaal alsook in de ruimere omgeving', 'onderzoek in functie van het verbinden van groene oevers langs het kanaal met omliggende natuur', 'versterken van de groenverbinding op de as Kennedybos-Kanaalbos-Gavers-Leie' of 'natuurherstel en -ontwikkeling in en nabij de gebieden De Venning, Oude Leiearm Kortrijk-Kuurne en het Vlaspark'. Het betreft potentiële gebieden die ver buiten het projectgebied liggen. Daarenboven gaan de voorgestelde mogelijke compensaties voorbij aan de ecologische functie van de natuur die dreigt verloren te gaan. De gebieden functioneren als restanten van oude overstromingsgebieden van de Leie (vochtige graslanden, moerasbos), terwijl de compensatie zich richt naar het verbinden van boskernen op hoger gelegen gebied. De raad vraagt aldus aandacht voor de volwaardige compensatie van de natuurwaarden. Het is een zeer grote uitdaging om concrete compensatiegebieden vast te leggen; zeker in dit plangebied waar ook nog de natuurcompensatie van andere planprojecten die leiden tot verlies aan natuur zal moeten gebeuren (o.a. de ontwikkeling van de Leie als een schakel in het netwerk van Seine Schelde Vlaanderen, het gewestelijk RUP K-R8 en mogelijks ook het gewestelijk RUP N8).</p> <p>Ook inzake boscompensatie is het voorkeursbesluit nog zeer onduidelijk. Het vermeldt enkel dat -bijkomend aan de herstelmaatregelen- de nodige maatregelen zullen worden voorzien inzake boscompensatie. De concrete nood inzake boscompensatie (o.a. oppervlakte, type) zal worden bepaald in de uitwerkingsfase. Momenteel is er dus nog geen inzicht op strategisch niveau inzake de noodzakelijke boscompensaties en de concrete effecten op landbouw.</p>	13
<p><i>Toelichting projectteam:</i></p> <p><i>Het geïntegreerd onderzoek vermeldt de milderende maatregelen en legt de nadruk op de effecten en welke impact moet worden gemilderd. Ook formuleert het onderzoek hierbij een aantal mogelijkheden, als voorbeelden, hoe de milderende maatregel kan worden gerealiseerd. Het voorontwerp voorkeursbesluit verankert de milderende maatregelen in de voorkeursoplossing en duidt de zones aan waarbinnen de maatregelen kunnen worden gerealiseerd. In de uitwerkingsfase zal de precieze ligging, inrichting en vormgeving van de maatregelen worden bepaald, waarbij de voorbeelden uit het beschikbare geïntegreerd onderzoek als leidraad kunnen dienen.</i></p> <p><i>Een aantal milderende maatregelen vragen een ruimere projectcontour dan de contour die aan het begin van het onderzoek voor de werkvoorbeelden werd gehanteerd. In het voorontwerp voorkeursbesluit wordt de verruimde projectcontour, als vertaling van het geïntegreerd onderzoek, opgenomen waarbinnen de milderende maatregelen en heel wat van de overige flankerende maatregelen kunnen worden gerealiseerd.</i></p> <p><i>De regelgeving inzake boscompensatie is van toepassing op projectniveau. In de uitwerkingsfase zal met de geldende regelgeving rekening worden gehouden. Bovendien zal, vanuit een geïntegreerde benadering, pro-actief gezocht worden naar mogelijkheden tot bebossing in en nabij het projectgebied.</i></p>	

<p>Het voorontwerp voorkeursbesluit opteert voor het ringtracé waarbij naast de aanleg van een nieuw kanaal in het segment Luipaardbrug-Leie ook een herinrichting van de R8 zal gebeuren. Bij deze herinrichting van de R8 wordt voorzien in twee aansluitingscomplexen (één complex in de omgeving van de N43 en één complex in de omgeving van de kruising van het kanaal met de R8). De kruising van doorgaand verkeer op de R8 met de Leie zal gebeuren via een tunnel. De aanleg van een nieuw kanaal wordt met voorliggend voorkeursbesluit dus gekoppeld aan de heraanleg van de R8.</p>	13
<p>In de inleiding van dit advies wees SARO er reeds op dat door de nieuwe doelstelling inzake de heraanleg van de R8 de initiële doelstelling van voorliggend complex project grondig wordt gewijzigd. Bovendien leidt dit er toe dat het plangebied van het gewestelijk RUP K-R8 in belangrijke mate overlapt met het projectgebied van voorliggend complex project. Het voorkeursbesluit stelt dat beide projecten op elkaar zullen worden afgestemd zowel wat betreft de versterking van de groenverbinding Kennedybos-Kanaalbos-De Gavers-Leie als de opmaak van het masterplan economie (voor de ontwikkeling van de bedrijvzones). De raad heeft vragen bij deze overlapping van beide planprocessen. Zowel voorliggend complex project als het planproces K-R8 impliceren -in functie van de beoogde infrastructuurwerken- ruimte-innames in de Kanaalzone. Binnen K-R8 is dit het geval wat betreft de optimalisatie van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost en de mogelijke verschuiving van dit verkeerscomplex richting het kanaal. Er is door de verruiming van de initiële doelstelling van voorliggend complex project ook een grote overlapping inzake de doelstellingen rond verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit. Gelet op de overlap zijn er mogelijke potenties en valkuilen waardoor afstemming noodzakelijk is waarbij moet worden bewaakt dat met voorliggend complex project geen voorafnames worden gemaakt voor het gewestelijk RUP KR-8.</p>	13
<p><i>Toelichting projectteam:</i>  <i>In het voorkeursbesluit wordt benoemd dat er sprake is van een overlap met overige processen en projecten in de regio, en dat afstemming noodzakelijk is.</i></p>	
<p>Volledigheidshalve wijst de raad op de belangrijke rol van een voorkeursbesluit in het proces tot opmaak van een complex project. Het voorkeursbesluit houdt de vaststelling in van een op strategisch niveau gekozen alternatief. Het decreet complexe projecten voorziet dat aan het definitief vastgesteld voorkeursbesluit een aantal rechtsgevolgen kunnen worden verbonden. Hoofdstuk 7 van het ontwerp voorkeursbesluit legt deze rechtsgevolgen vast. Zo wordt het binnen het volledige plangebied mogelijk om gedurende drie jaar een vergunning, machtiging of toestemming te weigeren als de aanvraag onverenigbaar is met het voorkeursbesluit. Bovendien kan elke verwerving van onroerende goederen, vereist voor de verwezenlijking van het voorkeursbesluit, door onteigening 'ten algemene nutte' tot stand worden gebracht.</p>	13
<p><i>Toelichting projectteam:</i>  <i>Het voorontwerp voorkeursbesluit stelt voor om een aantal rechtsgevolgen toe te passen. Daarnaast stelt het voorontwerp voorkeursbesluit een aantal bijkomende acties voor om de onzekerheid in het gebied gedurende de uitwerkingsfase zo goed mogelijk te beheersen en quick wins versneld te kunnen realiseren.</i></p>	

### 6.3 Overige

#### Overzicht van de adviezen

Uittreksel uit het advies	Adviesinstantie
<p>De MORA vroeg in zijn advies van 2018 om ook de effecten en de potentialiteiten van de alternatieven voor het wegverkeer mee te nemen in het onderzoek (fiets, openbaar vervoer). De Raad is tevreden dat in het verdere onderzoek de bereikbaarheid voor de fiets en voor het openbaar vervoer duidelijker zal worden meegenomen en hoopt dat de resultaten van het onderzoek ook effectief meegenomen worden bij de verdere afwegingen over de definitieve trajectkeuze en de uitwerking van het project.</p>	15
<p><i>Toelichting projectteam:</i>  <i>In de uitwerkingsfase zal opnieuw rekening worden gehouden met alternatieven voor het wegverkeer.</i></p>	
<p>Er werden ook verschillende onderzoeken gevoerd naar de mobiliteit aan en rond het kanaal. Als flankerende maatregel werd ook het versterken van de recreatie langs het</p>	9

<p>kanaal en de fietsstructuur opgenomen. In verschillende eerdere visies rond het kanaal werd in het verleden al een mogelijke fietsersbrug over het kanaal ter hoogte van de Trimaarzate besproken. Het college van burgemeester en schepenen vindt het jammer dat dit voorstel in dit complex project niet aan bod is gekomen en pleit er voor om dit alsnog verder te bekijken.</p>	
<p><i>Toelichting projectteam:</i>  <i>In de volgende fase zal telkens rekening worden gehouden met de lopende processen en initiatieven in de ruime omgeving van het kanaal. Waar er interferentie optreedt met processen en initiatieven, zal nagegaan worden op welke manier er afstemming kan worden gezocht tussen beide projecten. Concreet voor een fietsbrug t.h.v. de Trimaarzate werd in het overwegingsdocument reeds aangehaald dat het project KBK geen invloed heeft op het aanleggen van de fietsverbinding Spiere-Avelgem noch specifieke potenties hiervoor biedt. Het aanleggen van de fietsverbinding Spiere-Avelgem kan dus in een parallel project opgenomen worden en hoeft dus geen deel uit te maken van PLAN B-K om tot realisatie te kunnen komen. Indien hiervoor een initiatief opgestart wordt, dan zal er uiteraard afstemming nodig zijn tussen beide projecten. Deze afstemming kan concreet vorm krijgen in de uitwerkingsfase.</i></p>	
<p>Ingevolge uw schrijven d.d. 23/03/2021 inzake het project “Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit – Kortrijk voor klasse Va-schepen”, heeft Infrabel geen principiële bezwaren t.a.v. het voorkeursbesluit zolang er voldaan wordt aan volgende voorwaarden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Bij de omgevingsvergunning zal moeten voldaan worden aan o.a. onze algemene voorwaarden. Deze geven we graag nu reeds mee zodat hiermee rekening kan worden gehouden, zie bijlage.</li> <li>· De spoorlijn L86 mag niet onderbroken worden en moet steeds kunnen bereden worden. Eventuele tijdelijke lijnonderbrekingen dienen tijdig aangevraagd te worden.</li> <li>· De voorliggende ontwerpen mogen aan geen bestaande wisselcomplexen raken.</li> <li>· De kruising van het nieuwe kanaal en de bestaande spoorlijn vereist een nieuw kunstwerk</li> <li>· Vooraleer er kan overgegaan worden tot een omgevingsvergunning dient een samenwerkingsovereenkomst afgesloten te worden tussen De Vlaamse Waterweg en Infrabel omtrent de modaliteiten, timing en afspraken binnen dit project.</li> </ul> <p>Infrabel heeft geen intentie de onderbrugging over de R8 te vernieuwen, deze zal binnen haar onderhoudsprogramma gerenoveerd worden.</p>	11
<p><i>Toelichting projectteam:</i>  <i>In de uitwerkingsfase zal zoveel als mogelijk rekening worden gehouden met de randvoorwaarden meegegeven door Infrabel. Tevens zal overleg worden gevoerd met Infrabel wanneer nodig, zodat voldoende afstemming gegarandeerd wordt.</i></p>	
<p>Bij de afbakening van het projectgebied KBK worden ifv de inpasbaarheid van de infrastructuurwerken aanpalende en tussenliggende zones meegenomen. Bij de opmaak van het masterplan voor de economische zones langs het kanaal is ook de inpasbaarheid van de economische functies en de impact op de omgeving te bekijken. Er is hierbij dus over de contouren van het projectgebied heen te kijken. Zo is bv. rekening te houden met bestaande woonomgevingen, maar ook met mogelijke toekomstige ontwikkelingen zoals op Kapel ter Bede.</p>	1
<p><i>Toelichting projectteam:</i>  <i>Bij de opmaak van het masterplan voor de economische zones wordt rekening gehouden met de invulling van deze zones zelf, maar ook met de ruimere omgeving hierrond en de mogelijke ontwikkelingen die hier plaatsvinden.</i></p>	
<p>De gebiedsopgave omvat acties op korte, middellange en lange termijn. Omwille van de leefbaarheid, de ruimtelijke kwaliteit, het creëren van draagvlak en een verhoogde rechtszekerheid is het van belang de maatregelen die op relatief korte termijn en voorafgaand aan de eigenlijke infrastructuurwerken kunnen gerealiseerd worden, verder concreet te maken. Het is belangrijk hier snel werk van te maken zodat er vlot kan geschakeld worden van de onderzoeksfase naar de uitwerkingsfase. Op die manier kan er blijvend gewerkt worden aan het noodzakelijke draagvlak voor het geheel van de gebiedsopgave.</p>	1
<p><i>Toelichting projectteam:</i></p>	



<i>In de uitwerkingsfase zal verder onderzocht worden hoe de geformuleerde acties concreet kunnen worden gemaakt, en op welke termijn ze kunnen worden uitgevoerd. Hierbij zal dan ook een onderscheid worden gemaakt tussen acties op korte, middellange en lange termijn.</i>	
Ingevolge het arrest van de Raad voor Vergunningsbetwisting van 25 februari 2021 (RvVb-A-2021-0697) kunnen de PAS-significantiekaders niet langer rechtszeker gehanteerd worden bij vergunningverlening. Er zal in de uitwerkingsfase (die leidt tot het projectbesluit en de vergunning voor het complex project) een grondige studie en evaluatie m.b.t. stikstofdepositie dienen te gebeuren in kader van de vergunbaarheid. Aangezien het uitspreken van de voorkeur voor een alternatief niet bepalend is voor de depositie, is dit van belang voor de verdere uitwerking en niet voor het voorliggende MER.	1
<i>Toelichting projectteam: Een grondige studie en evaluatie mbt stikstofdepositie zal onderdeel zijn van de volgende fase in kader van PAS.</i>	
In het voorontwerp voorkeursbesluit is (inzake nautica en omgevingskenmerken; segment Bossuit - Luipaardbrug) sprake van de opmaak van een geïntegreerde toekomstvisie. Er is ook sprake van een masterplan voor de economische kenmerken (incl. mobiliteit) als leidraad om de projectingrepen binnen de uitwerkingsfase concreet af te bakenen en verder uit te werken. De inhoud van het masterplan is duidelijk afgebakend (in tegenstelling tot de inhoud van de geïntegreerde toekomstvisie). Tenslotte is er de opmaak van een gebiedsprogramma. Ook dit gebiedsprogramma is, net als het masterplan, een leidraad om de projectingrepen (milderende maatregelen en aanbevelingen vanuit het geïntegreerd onderzoek) binnen de uitwerkingsfase concreet af te bakenen en verder uit te werken. Het integreert de infrastructuurprojecten in een programma gericht op natuur, landschap, stadsvernieuwing,.... Inclusief ook de ontsluiting van de zone tussen R8 en kanaal. De inhoud wordt al geduid en wordt verder beschreven in hfst.5. De contour van het gebiedsprogramma wordt in elk geval cartografisch duidelijk aangegeven. Het is belangrijk dat al deze plannen vroeg in de uitwerkingsfase worden opgemaakt zodat ze de basis vormen van de op te maken projectonderzoeksnota's en de projectbesluiten.	1
<i>Toelichting projectteam: Bij de opmaak van de projectonderzoeksnota, als eerste stap van de uitwerkingsfase, zal verder richting gegeven worden aan de geïntegreerde toekomstvisie, het economisch masterplan en het gebiedsprogramma voor de zone tussen de Leie en de R8.</i>	
Het beleidsdomein Omgeving vraagt dat bij de projectuitwerking na het voorkeursbesluit en bij o.m. de opmaak van het gebiedsprogramma de projecten en acties duidelijk gekaderd worden in relatie tot een aantal actuele Vlaamse beleidsaccenten, zoals droogte/Blue Deal, klimaat, ontharding, bos- en natuurrealisatie,... Hoe kunnen de gebiedsopgave en de bijhorende acties bijdragen tot het creëren van ruimte voor water, circulair watergebruik, ontharding,...? Hoe kan het kanaal ingezet worden als buffer in periodes van droogte, hitte of wateroverlast (realisatie bufferzones, regelen kanaalpeil,...)? Naast het kanaal zelf, kan ook de inzet op groenversterking zorgen voor een verkoelend effect.	1
<i>Toelichting projectteam: In de uitwerkingsfase zal het voorkeursalternatief verder uitgewerkt en concreet gemaakt worden (bv. op vlak van mogelijkheden voor klimaatadaptatie). Hierbij zal de verdere uitwerking gekaderd worden binnen de actuele Vlaamse beleidsaccenten.</i>	
M.b.t. de maatregelen ifv (regionale) groenversterking en het initiëren van natuurontwikkeling wordt gesteld dat niet alle maatregelen zich in de hoofdprojectzone bevinden, maar dat ook "verderop" maatregelen kunnen geïnitieerd worden. Het moet vroeg in de uitwerkingsfase nog duidelijk worden om welke initiatieven het gaat en of deze gelinkt zijn aan het complex project dan wel aan een parallel proces. Het is in elk geval van belang om in te zetten op natuur- en groenontwikkeling en hierbij de nodige inspanningen te leveren zodat compensaties kunnen gerealiseerd worden binnen de regio.	1
<i>Toelichting projectteam:</i>	

<p><i>In de uitwerkingsfase zal het voorkeursalternatief verder uitgewerkt worden. In de eerste stap van de uitwerkingsfase, de projectonderzoeksnota, zullen de verschillende mogelijkheden (locatie- en inrichtingsmogelijkheden) voor de flankerende maatregelen, waaronder ook de ingrepen op vlak van natuurherstel en -ontwikkeling, verder uitgeklaard en beschreven worden, als basis voor het verdere onderzoek.</i></p>	
<p>De CIW vraagt bij het onderzoek in de uitwerkingsfase de nodige aandacht voor het onderzoek naar de effecten op de toestand (ecologische en chemische) van alle betrokken waterlichamen zodat de voorgenomen milderende maatregelen voldoende effect hebben om een achteruitgang van de toestand te voorkomen. Ook de effecten van onderhoud en gebruik mogen daarbij niet over het hoofd worden gezien. In dat opzicht is het aangewezen om volgende aanbevelingen geformuleerd in het actieprogramma zeker een plaats te geven in de uitwerkingsfase van het complex project: uitwerking van een beheer van het kanaal, met aandacht voor de vispopulatie (actie 5.0) en bijkomend onderzoek naar optimalisatie van de waterbalans en onderzoek naar effecten tijdens de uitvoeringsfase en fasering van de werken ivf garanderen drinkwaterproductie (actie 9) (zie tabel in hoofdstuk 5). De schaal van het complex project en de intentie om verschillende aspecten te integreren bieden echter ook de kans om de toestand van het kanaal en eventueel Leie en Schelde te verbeteren als de verschillende positieve en negatieve cumulatieve effecten in beeld worden gebracht en mogelijkheden tot verbetering van bijvoorbeeld de structuurkwaliteit zoveel mogelijk worden benut. Volgens het voorkeursbesluit is het de bedoeling om over een groter gebied een gebiedsprogramma uit te werken. Het is aangewezen om daarin ook voldoende aandacht te hebben voor andere aspecten m.b.t. water zoals groen-blauwe netwerken, vermindering van verharding, waterbesparing, .... en zo ook rekening te houden met de krachtlijnen van de Vlaamse waterbeleidsnota en de stroomgebiedbeheerplannen.</p>	1
<p><i>Toelichting projectteam:</i>  <i>In de uitwerkingsfase zal rekening gehouden worden met krachtlijnen van de Vlaamse waterbeleidsnota en de stroomgebiedbeheerplannen.</i></p>	
<p>Bij de (versnelde) realisatie van één van de deelaspecten uit het complex project is het belangrijk om dit op een integrale manier te benaderen. Zo is bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van watergebonden bedrijvigheid langs het Kanaal belangrijk dat ook de veiligheid van het fietsverkeer wordt verbeterd. De deputatie wenst hierbij te verwijzen naar haar schrijven dd.03/03/2021 hieromtrent (ref. MOW/KVN/2021/70).</p>	10
<p><i>Toelichting projectteam:</i>  <i>PLAN B-K volgt de procedure complexe projecten, en gaat dus uit van een geïntegreerde aanpak. Deze aanpak werd gehanteerd in de onderzoeksfase, en zal ook verder gezet worden in de uitwerkingsfase en in de deelaspecten van het complex project.</i></p>	
<p>Tenslotte wenst de deputatie nogmaals te wijzen op het belang om voldoende afstemming te voorzien met lopende planprocessen op de verschillende niveaus. Dit is reeds opgenomen in het voorkeursbesluit maar het is belangrijk dat hier voldoende blijvende aandacht voor is in het verder traject. In het bijzonder denkt de deputatie hierbij aan haar eigen planproces omtrent de fietssnelweg F7.</p>	10
<p><i>Toelichting projectteam:</i>  <i>In de volgende fase zal rekening worden gehouden met de lopende processen en initiatieven in de ruime omgeving van het kanaal. Waar er interferentie optreedt met processen en initiatieven, zal nagegaan worden op welke manier er afstemming kan worden gezocht tussen beide projecten. Daarnaast wordt in de procesnota toegelicht hoe de overlegstructuur van de volgende fase kan vorm krijgen, waarin rekening wordt gehouden met de betrokkenheid van de regio.</i></p>	
<p><b>Hefbomen voor een integraal project</b>  ...  De regio detecteert niet-limitatief volgende hefbomen voor een integraal project:  ...  d. Begeleiding naar watergebonden bedrijvigheid  Binnen KBK wordt actief ingezet op het activeren van watergebonden bedrijvigheid.  De regio steunt dit onder volgende randvoorwaarden:</p>	18

<ul style="list-style-type: none"> <li>· De omzetting van bedrijvigheid naar watergebonden bedrijvigheid snijdt geen open ruimte aan. Bestaande openruimtebestemmingen worden gerespecteerd.</li> <li>· De omzetting creëert geen bijkomende geluids-, verkeers-, stofhinder naar bestaande bewoning.</li> <li>· De watergebonden bedrijvigheid kadert binnen een globale visie op de toekomstgerichte en duurzame economische ontwikkeling van de regio.</li> <li>· Noodzakelijke aanpassingen van het lokale en hogere wegennet ten gevolge van deze goederenstromen, moeten binnen het project een oplossing krijgen.</li> </ul> <p>De regio ondersteunt ten volle initiatieven zoals ENES en zal dit ook in de toekomst blijven doen. De activatie van watergebonden bedrijvigheid langs het kanaal moet zorgen voor sterke inlandse watergebonden bedrijvencenters /hubs. Deze strategie is niet verenigbaar met creëren van bijkomende laad- en losinfrastructuur op de Leie (zone tussen R8 en Imog), zou leiden tot versnippering en dreigt een grote claim te leggen op het behoud en versterking van belangrijke regionale groene structuren in de Leie-vallei.</p>	
<p><i>Toelichting projectteam:</i></p> <p><i>Bij de begeleiding van de bedrijven richting watergebonden bedrijvigheid wordt zoveel als mogelijk rekening gehouden met de geformuleerde aandachtspunten. Als eerste stap wordt een economisch masterplan opgesteld, waarin deze aandachtspunten een plaats krijgen. De activatie van watergebonden bedrijvigheid langs het kanaal beoogt inderdaad sterke watergebonden bedrijvencenters. Deze strategie staat op zich los van eventuele ontwikkelingen langs de Leie-as en hypothekeert deze niet. Dit neemt niet weg dat het inderdaad noodzakelijk is om de verschillende ontwikkelingen in de buurt van het projectgebied zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen.</i></p>	
<p><b>WATERGEBONDEN BEDRIJVIGHEID</b></p> <p>Intergemeentelijke leidraad:</p> <p><i>“Binnen KBK wordt actief ingezet op het activeren van watergebonden bedrijvigheid. De regio steunt dit onder volgende randvoorwaarden: - De omzetting van bedrijvigheid naar watergebonden bedrijvigheid snijdt geen open ruimte aan. Bestaande openruimtebestemmingen worden gerespecteerd. - De omzetting creëert geen bijkomende geluids-, verkeers-, stofhinder naar bestaande bewoning. - De watergebonden bedrijvigheid kadert binnen een globale visie op de toekomstgerichte en duurzame economische ontwikkeling van de regio. - Noodzakelijke aanpassingen van het lokale en hogere wegennet ten gevolge van deze goederenstromen, moeten binnen het project een oplossing krijgen. De regio ondersteunt ten volle initiatieven zoals ENES en zal dit ook in de toekomst blijven doen. De activatie van watergebonden bedrijvigheid langs het kanaal moet zorgen voor sterke inlandse watergebonden bedrijvencenters/ hubs. Deze strategie is niet verenigbaar met creëren van bijkomende laad- en losinfrastructuur op de Leie (zone tussen R8 en Imog), zou leiden tot versnippering en dreigt een grote claim te leggen op het behoud en versterking van belangrijke regionale groene structuren in de Leie-vallei”.</i></p> <p>Voorontwerp voorkeursbesluit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Zie §4.3, p. 18</li> <li>· §4.5.1</li> <li>· §4.5, p. 42</li> <li>· Actie 6: aanstellen van een regiomanager</li> <li>· Actie 7: opstellen van een masterplan voor de economische zones</li> <li>· Actie 13: Herlocalisatie niet-watergebonden bedrijvigheid</li> <li>· Actie 19: wachtplaats voor Vb-schepen</li> </ul> <p><b>Evaluatie:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· De ontwikkeling voor watergebonden bedrijvigheid wordt uitsluitend gezien binnen de huidige bestemming industrie. Er worden geen openruimtebestemmingen aangesneden.</li> <li>· De zones Litoral-Stadsbader-Declercq, Bekaert en Labens worden als zones voor heroriëntatie naar en intensifiëring van watergebonden activiteiten. In overige zones wordt verder onderzoek naar kansen voor watergebonden bedrijvigheid en begeleiding van bedrijven in de heroriëntatie naar watergebonden activiteiten beoogd. Hiertoe zal een regiomanager aangesteld worden.</li> </ul>	19

<ul style="list-style-type: none"> <li>· Een reeks aandachtspunten en knelpunten zoals hinder, concrete oplossingen inzake ontsluiting, veilige fietsverbindingen,... worden als elementen benoemd die onderdeel dienen te zijn van het op te maken masterplan. In het verder onderzoekstraject wordt het belangrijk om deze aspecten verder te bewaken.</li> <li>· Specifiek voor de bewoning Luipaardstraat (grondgebied Harelbeke) wordt voorzien in het uitwerken van een toekomstvisie met het oog op vrijwillige verwerving alsook een uitdoofbeleid van de woonfunctie op LT.</li> <li>· Het realiseren van de wachtplaats op de Leie wordt door De Vlaamse Waterweg nv opgenomen binnen het project van de opwaardering van de Leie-as en zit dus niet als dusdanig vervat in dit project. Dit aspect dient bewaakt te worden binnen het traject opwaardering Leie-as. Afstemming met het lokale niveau is noodzakelijk.</li> <li>· Er is verder onderzoek nodig naar de inplanting van een zwaikom. Hiertoe werden specifieke zones weerhouden die als kansrijk worden gezien (o.a. Litoral, oksel van de N391 en thv site Bekaert). Deze zones worden bestudeerd in het verder onderzoek. De concrete impact (o.a. natuurwaarden) dient van nabij bewaakt te worden in de verdere uitwerking en de afweging tussen de locaties.</li> </ul>	
<p><i>Toelichting projectteam:</i>  <i>Bij de begeleiding van de bedrijven richting watergebonden bedrijvigheid wordt zoveel als mogelijk rekening gehouden met de geformuleerde aandachtspunten. Als eerste stap wordt een economisch masterplan opgesteld, waarin deze aandachtspunten een plaats krijgen. Afstemming met overige projecten en initiatieven (bv. de opwaardering van de Leie-as) is hierbij noodzakelijk.</i></p>	
<p><b>HOOGDRINGENDE BESLISSING EN RECHTSZEKERHEID BIEDEN</b></p> <p>Regiostandpunt:  <i>“Teneinde de rechtszekerheid voor de lokale besturen, bewoners en bedrijven te herstellen, dringt de regio aan op een hoogdringende beslissing.”</i></p> <p>De adviesronde, het openbaar onderzoek en het nemen van het voorkeursbesluit kan volgens huidige inschattingen gebeuren in 2021. Met het nemen van het voorkeursbesluit wordt een belangrijke trechtering gemaakt binnen het onderzoek. Dit maakt dat er voor aanzienlijke gebieden duidelijkheid ontstaat, m.a.w. dat in deze zones geen directe impact vanuit het project aan de orde is. Bij het weerhouden tracé blijft een relatief ruime onderzoekscontour van toepassing. Deze ruime contour wordt gehanteerd om een integrale benadering te kunnen aanhouden (bv. landschappelijke inbedding, mobiliteit, stadsontwikkeling, natuur...). Vanuit deze integrale benadering is deze contour verdedigbaar. Echter moet het de ambitie zijn om in het verdere onderzoekstraject zo snel als mogelijk verfijndere uitspraken te gaan doen. Dit moet de reële impact helderder zetten tov vandaag. Vanuit die optiek is het aangewezen om tussentijdse besluiten in het proces in te bouwen. Binnen de weerhouden zone treden vanaf het VB een aantal mechanismen in werken. Deze mechanismen gelden tot het projectbesluit (max. 6j na VB). Zie verder onder item ‘Omgevingsvergunning’ en ‘Vrijwillige verwerving’.</p> <p><b>Evaluatie:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· De Vlaamse Regering spreekt de ambitie uit om in 2021 nog te komen tot een VB.</li> <li>· Het lijkt aangewezen om na het VB, dus binnen het verdere onderzoekstraject, zo snel als mogelijk te voorzien in tussenbesluiten die meer duidelijkheid moet verschaffen voor het gebied en de concrete gevolgen voor eigenaars, bedrijven...</li> </ul>	19
<p><i>Toelichting projectteam:</i>  <i>Wanneer nodig kan in de volgende fase gebruik worden gemaakt van een tussennota of kunnen projectonderdelen vergund worden via een omgevingsvergunningsaanvraag.</i></p>	

## 7 Categorie 5: aandachtspunten richting de Vlaamse Regering

De adviezen opgenomen in deze categorie bevatten aandachtspunten voor de Vlaamse Regering. De belangrijkste tekstfragmenten uit de adviezen worden hieronder opgelijst samen met een verwijzing naar de adviesinstantie die het advies heeft uitgebracht (volgnummer gelinkt aan Tabel 1 of Tabel 2). Het volledige advies per adviesinstantie kan steeds teruggevonden worden in de bijlagen aan dit document.

Op basis van de inhoud worden volgende onderwerpen onderscheiden:

- **Vraag aan de Vlaamse Regering om snel duidelijkheid te bieden**  
De adviezen bevatten de vraag om snel een beslissing te nemen, zodat duidelijkheid kan geboden worden aan lokale besturen, bewoners, gebruikers en bedrijven. Zo wordt onder meer aangehaald dat plannen voor een opwaardering van het kanaal de regio reeds een lange tijd beheersen en voor onzekerheid zorgen. Met het ontwerp van voorkeursbesluit kan meer rechtszekerheid geboden worden.
- **Adviezen inzake de R8 en de kruising met de Leie**  
De adviezen geven aan dat de prioriteit voor de regio ligt bij de herinrichting van de R8. Daarnaast wordt in verschillende adviezen de keuze voor een tunnel voor het doorgaande verkeer op de R8 onder de Leie onderschreven.
- **Benadrukken belang van de verschillende elementen van de voorkeursoplossing en het voorontwerp voorkeursbesluit**  
De adviezen onderschrijven een aantal elementen van de voorkeursoplossing/het voorontwerp voorkeursbesluit.
- **Vraag tot het bieden van garanties en het vrijmaken van de nodige financiële middelen:**  
De adviezen vragen om voldoende garanties te bieden door het vrijmaken van de nodige financiële middelen om de instrumenten en acties zoals beschreven in het voorontwerp voorkeursbesluit te kunnen realiseren. Het gaat hierbij om instrumenten en acties die onder andere gericht zijn op het beheersen van de onzekerheid en realiseren van quick wins.

Deze aandachtspunten, vragen en adviezen worden gebundeld in deze antwoordennota, die als bijlage aan het ontwerp voorkeursbesluit zal worden toegevoegd en wordt bezorgd aan de Vlaamse Regering.

## 7.1 Vraag aan de Vlaamse Regering om snel duidelijkheid te bieden

### ▪ Overzicht van de adviezen

Uittreksel uit het advies	Adviesinstantie
<p>Met de keuze van het zogenaamde Ringtracé als voorkeurstracé wordt de onderzoeksfase afgesloten. Het Ringtracé gaat breder dan enkel het kanaal en neemt ook de R8 mee, zodat het project kan ingepast worden in een bredere multimodale mobiliteitsvisie. Dit is op zich een goede zaak. In zijn advies van 2018 gaf de Raad al aan dat de realisatie van het complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk niet los kan gezien worden van de problematiek van de R8 en dat beide projecten best maximaal op elkaar worden afgestemd.</p> <p>In het verlengde daarvan dringt de Raad erop aan dat ook de voortgang van projecten, processen en initiatieven in de regio die mogelijk interfereren met het complex project wordt gerespecteerd (bijvoorbeeld verwezenlijking van de visienota voor de herinrichting van de R8 en de doortrekking van de R8 ter hoogte van Kuurne) en dat transparant wordt gecommuniceerd over de ontwikkelingen in deze dossiers.</p> <p>Binnen dat kader verwijst de Raad ook naar de geplande aanpassingswerken op de Schelde. Een dieper kanaal of hogere bruggen richting Schelde hebben geen zin als er op de Schelde zelf nog geen aanpassingen worden uitgevoerd. Duidelijke communicatie hierover is noodzakelijk.</p>	15

<p>De MORA wijst op het belang van een snelle duidelijke beslissing over het concrete voorkeurstraject en vraagt de Vlaamse Regering om na de voorziene onderzoeken en raadplegingen zo snel mogelijk het definitieve voorkeursbesluit vast te stellen; dit om rechtszekerheid te kunnen bieden aan lokale besturen, bewoners en bedrijven.</p> <p>Het is immers belangrijk om zo snel mogelijk duidelijkheid te verschaffen aan bedrijven en burgers die mogelijk onteigend moeten worden. Voor de betreffende ondernemingen heeft de periode van onzekerheid een economische impact waarbij ze niet verder investeren of personeel aannemen. Zij weten namelijk niet of hun investeringen al dan niet zullen renderen daar onteigening mogelijk blijft.</p> <p>De Raad hoopt ook dat met de procedure van de complexe projecten, met de verschillende inspraakmomenten en de getrechterde besluitvorming, mogelijke lange procedureslagen kunnen worden vermeden.</p>	15
<p>De al dan niet verbreding van het smalle kanaalgedeelte in Kortrijk hypothekeert al een halve eeuw de (her)ontwikkeling van het aanliggende stadsdeel. Eenzelfde onzekerheid bestaat voor de stroomopwaarts gelegen bedrijfszones die het potentieel om watergebonden bedrijvigheid te ontwikkelen onvoldoende kunnen opnemen. Door het verruimen van de onderzoekszone van het complex project KBK is de ruimtelijke impact van deze claim nog veel groter geworden. Ze beslaat nu de ruime omgeving van het bestaande kanaal, de stadswijk Venning en de gebieden nabij de R8 (in Kortrijk, Harelbeke en Kuurne). Tenslotte zorgt dit voor onzekerheid bij andere belangrijke infrastructuurwerken zoals de afwerking van de R8 Noord (Kortrijk-Kuurne), de afwerking R8 nabij de N43 (Kortrijk-Harelbeke), de fietssnelweg Kortrijk-Harelbeke-Waregem, enz. Door de onzekerheid blijven investeringen uit en treedt een neerwaartse spiraal in werking. Het onderzoek vertrekt steeds vanuit de aanname dat een nieuw kanaal gerealiseerd wordt om de bottle-neck in Kortrijk op te lossen. Op basis van de onderzoeksresultaten en meer specifiek de grote financiële impact kan ook een 0-scenario, het loslaten van het realiseren van de missing link, als alternatief gezien worden. Ook dit scenario vraagt een inzet van de Vlaamse overheid in termen van structurele investeringen in bestaande kademuren en sluizen, en het uitwerken van een lange termijnvisie voor het kanaal ifv rechtszekerheid en toekomstperspectief voor de betrokken bewoners, bedrijven en overheden. Na jarenlange onzekerheid over het kanaal Bossuit-Kortrijk vraagt de regio dan ook duidelijkheid aan de Vlaamse overheid:</p> <p>a) Ofwel licht de Vlaamse overheid haar claim op het afwaartse gebied en realiseert ze de opwaardering via één van de tracés. In dat geval is het voor de regio essentieel dat het voorkeursbesluit zo exact mogelijk is en voorziet in een duidelijk stappenplan met oog op realisatie. Dit impliceert een duidelijke keuze van o.a. het tracé in het voorkeursbesluit en het benoemen van hefbomen voor een integrale benadering.</p> <p>b) Ofwel wordt geopteerd voor een 0-scenario zonder nieuwe verbinding met de Leie zodat een duidelijke context ontstaat voor het gebied Kortrijk-Harelbeke-Kuurne. Hoe dan ook vragen beide keuzes een financieel en uitvoeringsengagement van de Vlaamse overheid.</p> <p>Een 'non-keuze', het vooropstellen van een oplossing zonder engagement naar budgetten of uitvoering, is absoluut te vermijden. Enkel met een resolute keuze kan er duidelijkheid komen voor de betrokken bewoners, ondernemers en lokale besturen.</p>	18
<p>Teneinde de rechtszekerheid voor de lokale besturen, bewoners en bedrijven te herstellen, dringt de regio aan op een hoogdringende beslissing.</p>	17
<p>De regio vraagt tevens met aandrang aan de Vlaamse regering, ongeacht haar beslissing hetzij voor het 'ringtracé', hetzij voor het 'nultracé', om intensief overleg te blijven voeren met de regio, met de rechtstreeks betrokken steden en gemeenten langsheen het kanaal en de betrokken actoren uit het middenveld via de klankbordgroepen. Zowel met betrekking tot de gebeurlijke uitvoering van de werken als met betrekking tot flankerende maatregelen die de leefbaarheid en economische ontwikkeling van het gebied kunnen versterken.</p>	17

<p><b>HOOGDRINGENDE BESLISSING EN RECHTSZEKERHEID BIEDEN</b></p> <p>De adviesronde, het openbaar onderzoek en het nemen van het voorkeursbesluit kan volgens huidige inschattingen gebeuren in 2021.</p> <p>Met het nemen van het voorkeursbesluit wordt een belangrijke trechtering gemaakt binnen het onderzoek. Dit maakt dat er voor aanzienlijke gebieden duidelijkheid ontstaat, m.a.w. dat in deze zones geen directe impact vanuit het project aan de orde is. Bij het weerhouden tracé blijft een relatief ruime onderzoekscontour van toepassing. Deze ruime contour wordt gehanteerd om een integrale benadering te kunnen aanhouden (bv. landschappelijke inbedding, mobiliteit, stadsontwikkeling, natuur...). Vanuit deze integrale benadering is deze contour verdedigbaar. Echter moet het de ambitie zijn om in het verdere onderzoekstraject zo snel als mogelijk verfijndere uitspraken te gaan doen. Dit moet de reële impact helderder zetten tov vandaag. Vanuit die optiek is het aangewezen om tussentijdse besluiten in het proces in te bouwen.</p> <p>Binnen de weerhouden zone treden vanaf het VB een aantal mechanismen in werken. Deze mechanismen gelden tot het projectbesluit (max. 6j na VB). Zie verder onder item 'Omgevingsvergunning' en 'Vrijwillige verwerving'.</p> <p>Evaluatie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· De Vlaamse Regering spreekt de ambitie uit om in 2021 nog te komen tot een VB.</li> <li>· Het lijkt aangewezen om na het VB, dus binnen het verdere onderzoekstraject, zo snel als mogelijk te voorzien in tussenbesluiten die meer duidelijkheid moet verschaffen voor het gebied en de concrete gevolgen voor eigenaars, bedrijven...</li> </ul>	19
---	----

## 7.2 Adviezen inzake de R8 en de kruising met de Leie

### Overzicht van de adviezen

Uittreksel uit het advies	Adviesinstantie
<p>Het beleidsdomein Omgeving onderschrijft vanuit het aspect leefbaarheid en vanuit ruimtelijk oogpunt de keuze voor de tunnelvariant als kruising van de Leie.</p> <p>Het onderzoek toont aan dat het ringtracé de meeste kansen biedt om de omgeving te versterken op vlak van erfgoed, stedelijke afwerking, natuur, fietsstructuur, wegmobiliteit en ook het bestaand kanaal en omgeving een nieuwe invulling kan geven. De keuze voor het Ringtracé vermijdt de potentieel grote impact op het onroerend erfgoed van het bestaande kanaal. Het betekent dat het oude kanaal, waarlangs zich een groot aantal beschermde erfgoedsites bevinden (o.a. pakhuizen, sluizen, sluiswachterswoningen, de herbestemde Stoopsfabriek, het open zwembad, ...) gevrijwaard en behouden kunnen blijven.</p>	1
<p>De regio erkent de ambities van Vlaanderen en Europa voor de opwaardering van KBK en wil zich constructief opstellen in dit ambitieuze en financieel zwaarwegend dossier. Echter is de kans aanwezig dat de keuze voor uitvoering van dit dossier een (financiële) hypotheek legt op de regionale prioriteit tot afwerking van de R8. Zo'n 40 jaar na de aanleg van de R8 zijn belangrijke delen niet afgewerkt of aangepast aan de huidige verkeersstromen. De kruispunten van Kortrijk noord/Kuurne, de kruispunten N43 Kortrijk/Harelbeke, Kortrijk oost, Hoog Kortrijk en de trompetaansluiting blijven onafgewerkte en 'tijdelijke' oplossingen. Dit resulteert in verkeersonveilige situaties (met dodelijke ongevallen) en zet een rem op economische ontwikkelingen (kantoorzones, bedrijventerreinen, regionale functies,...). De afwerking van de R8 blijft bijgevolg dé regionale prioriteit. Wanneer de investeringen voor KBK een claim dreigen te leggen op de afwerking van de R8, kan een alternatief scenario voor KBK niet uitgesloten worden (zie 0-scenario).</p>	18

<p>Zoals het alternatievenonderzoek uitwees kan het ringtracé enkel werken met 2 aansluitpunten op de R8: één ter hoogte van de kruising R8-N43 en één ter hoogte van de huidige 'paperclip'. Dit is ook de huidige situatie. Het werkvoorbeeld, met 1 aansluiting op de R8, veroorzaakt aanzienlijke verkeersproblemen in Harelbeke, Kuurne en Kortrijk. De regio weerhoudt het werkvoorbeeld met 1 aansluiting dan ook niet. Een aansluiting op de R8 met 2 complexen maakt deel uit van het voorkeursbesluit.</p>	18
<p>Voor de regio is het duidelijk dat de kruising met de Leie door middel van een tunnel de enige duurzame oplossing is. Het realiseren van een fly-over in stedelijke omgeving in de 21e eeuw is ruimtelijk en op vlak van leefbaarheid niet verdedigbaar. De betrokken besturen vragen dan ook dat de keuze voor een tunnel expliciet deel uitmaakt van het voorkeursbesluit.</p>	18
<p>De regio ZWVL beklemtoont het belang van duurzaam transport en in het bijzonder van een goed uitgeruste waterweg. Voorafgaandelijk aan de realisatie van het KBK-project, dient in de regio Kortrijk evenwel de acute mobiliteitsproblematiek van de R8 prioritair aangepakt te worden, via concrete investeringen in de optimalisering van deze weginfrastructuur. Beide infrastructuren zijn dus belangrijk, maar kennen een prioriteit in uitvoering.</p>	17
<p><b>R8 ALS PRIORITAIR PROJECT</b></p> <p>Regiostandpunt:</p> <p><i>“De regio ZWVL beklemtoont het belang van duurzaam transport en in het bijzonder van een goed uitgeruste waterweg. Voorafgaandelijk aan de realisatie van het KBK-project, dient in de regio Kortrijk evenwel de acute mobiliteitsproblematiek van de R8 prioritair aangepakt te worden, via concrete investeringen in de optimalisering van deze weginfrastructuur. Beide infrastructuren zijn dus belangrijk, maar kennen een prioriteit in uitvoering”.</i></p> <p><i>“De regio verwijst in dit verband expliciet naar de duidelijke positionering tussen de projecten R8 en het Kanaal, zoals beschreven op p. 79 van de synthese van de alternatievenonderzoeksnota nl: “een fasering waarbij in eerste fase de nieuwe R8 wordt aangelegd, vervolgens de nieuwe R8 in gebruik wordt genomen en tenslotte de aanleg van het kanaal start”.</i></p> <p>Evaluatie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het voorontwerp voorkeursbesluit KBK voorziet in zowel de doelstelling tot realisatie van het kanaal als de afwerking van de R8 (tussen kruising van de Leie tem paperclip) via het ringtracé. Uit het alternatievenonderzoek komt dit tracé naar voor als de beste oplossing.</li> <li>• Binnen het ringtracé vormt de gespreide variant, met kruising van de Leie in tunnel, het beste alternatief. In studiefase en inzake beleidskeuzes dienen beide infrastructuren samen benaderd te worden. De aanleg van het kanaal en de R8 kunnen grotendeels onafhankelijk van elkaar gebeuren en beide infrastructuren hypothekeren elkaar niet.</li> <li>• De tunnel (=kruising van de Leie) maakt in het VVB integraal deel uit van het ringtracé (zie verder)</li> <li>• De afwerking van de R8 met de kruispunten N50-Brugsesteenweg en de Kuurnsesteenweg-Kortrijksestraat blijken na onderzoek geen ruimtelijke en functionele noodzaak voor KBK en worden losgemaakt uit het project om als parallel project op de agenda van de Vlaamse regering te brengen (zie verder).</li> <li>• De paperclip (kruising R8 met het kanaal omgeving Visserskaai) wordt opgenomen in het project KBK en niet in K-R8.</li> <li>• Voor de verdere afstemming tussen het complex project KBK en K-R8 werden op het Interbestuurlijk Overleg (IBO) van 19/03/2021 (voorzichtige) eerste stappen gezet. Een verdere afstemming en afbakening tussen beide projecten, zowel in scope, timing, als financieel, blijft noodzakelijk.</li> </ul> <p>Het voorkeursbesluit en het uitgangspunt binnen het regiostandpunt sluiten nauw op elkaar aan. De keuze voor het ringtracé gespreid maakt dat kanaal en R8 grotendeels onafhankelijk van elkaar kunnen gerealiseerd worden. Door de opsplitsing in deelpakketten kunnen naargelang opportuniteiten (bv subsidietrajecten) en financiële middelen deelrealisaties naar voor worden gebracht in de tijd. De afwerking van de R8 thv Kuurne wordt als parallel project gezien. De afstemming met K-R8 zal blijvende opvolging vergen.</p>	19



<p>KRUISING R8 LEIE MET TUNNEL</p> <p>Regiostandpunt:  <i>“Indien de Vlaamse regering beslist, na zorgvuldige afweging van de maatschappelijke, financiële, ecologische en economische gevolgen, om het kanaal te herwaarderen, dan kiest de regio ondubbelzinnig voor de verdere uitwerking van het zogenaamde ‘ringtracé met tunnel variant’.</i></p> <p>Zie voorontwerp voorkeursbesluit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· §4.3, p. 19</li> <li>· §4.4.4, p. 34</li> </ul> <p>Evaluatie:</p> <p>In het VVB staat expliciet vermeld dat zone N43 tem Zandbergstraat-Hippodroomstraat niet als fly-over wordt uitgevoerd.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Daarnaast wordt de keuze voor een tunnel onder de Leie benoemd als uitgangspunt.</li> <li>· Deze bewoording heeft een duidelijke richting aan voor het verdere onderzoek dat nog noodzakelijk is binnen de technische uitwerkingsfase.</li> <li>· Op vraag van de Vlaamse partners wordt in de tekst nog een opening gelaten (‘in geval van substantiële afwijkingen’... ‘kunnen in overweging genomen worden’). Hoewel de tunnel volgens huidige analyse haalbaar is, wil men verder gedetailleerd onderzoek (bv. bodemsamenstelling, funderingen...) afwachten om de keuze 100% te bevestigen.</li> </ul> <p>Huidige formulering geeft een duidelijke richting aan voor zowel de zone N43 tem Zandbergstraat-Hippodroomstraat als voor de kruising van de Leie. De mogelijkheid tot afwijken van de uitgangspunten (i.c. realisatie van een tunnel onder de Leie) zal in het verdere proces moeten bewaakt worden.</p>	19
--	----

### 7.3 Onderschrijven van de elementen van de voorkeursoplossing en het voorontwerp voorkeursbesluit

#### ▪ Overzicht van de adviezen

Uittreksel uit het advies	Adviesinstantie
<p>Het voorontwerp voorkeursbesluit poneert, na diepgaand onderzoek, een voorkeursalternatief. De uitwerking ervan is opgesplitst in drie segmenten (Boven-Schelde – La Flandrebrug / La Flandrebrug – Luipaardbrug / Luipaardbrug-Leie). Het beleidsdomein Omgeving onderschrijft, voor het segment Luipaardbrug-Leie, de keuze voor het Ringtracé en de keuze om hierbij de opwaardering van het kanaal, de herinrichting van de R8 en de tussen- en aanpalende zones integraal en gezamenlijk aan te pakken. De impact van de infrastructuurwerken is groot en noodzaakt om optimaal in zetten op de potenties die hierbij worden gecreëerd. Het beleidsdomein Omgeving onderschrijft dan ook o.b.v. de resultaten van het geïntegreerd onderzoek de noodzaak tot het koppelen van een gebiedsopgave aan het project. Ifv de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving volstaan de wettelijke compensaties niet en moet gezorgd worden voor de realisatie van een pakket aan (voorafgaande) maatregelen. Dit zal eveneens bijdragen tot het creëren van draagvlak en een verhoogde rechtszekerheid</p>	1

<p>Inzake onroerend erfgoed ondersteunen we volgende acties:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· In de flankerende maatregelen wordt ingezet op het versterken van erfgoedwaarden, onder meer door het herstellen en opwaarderen van het Newfoundland monument en omgeving (beschermd monument en cultuurhistorisch landschap) (p. 20, en als actie opgenomen op p. 46)</li> <li>· In functie van een eigendomsoverdracht naar de stad Kortrijk van het deel van het kanaal dat niet langer gebruikt zal worden voor de scheepvaart, zetten de stad Kortrijk en De Vlaamse Waterweg onverwijld een traject op, parallel aan het complex project, om hieromtrent de nodige praktische afspraken te maken (bv. herlocalisatie woonboten, kanaalerfgoed, debietgaranties, eventuele tussentijdse situatie, onderhoud en exploitatie, ...). De stad Kortrijk voorziet (vervolgens) in de opmaak van een herbestemmingsplan en de uitvoering ervan (p. 43). Het opmaken en realiseren van een toekomstvisie op het bestaand kanaal en omgeving is als maatregel opgenomen in het actieprogramma (p. 54).</li> <li>· In het actieprogramma is als maatregel het voorzien van een archeologisch vooronderzoek meegenomen, gezien de mogelijke aantasting van archeologisch erfgoed bij de aanleg van het nieuw kanaalgedeelte (R8-Leie) (p52).</li> </ul>	1
<p><b>2 Ringtracé</b></p> <p>De centrale vraag in het complex project KBK is die van de tracékeuze. Uit de diverse onderzoeksnota's en synthesesnota distilleert de regio volgende elementen:</p> <p>...</p> <p>Ringtracé:</p> <p>Dit tracé biedt de meest integrale benadering. Naast de eigenlijke doelstelling van de waterweg vormt dit infrastructuurproject een eventuele hefboom op meerdere gebieden. Het ringtracé geeft de mogelijkheid om:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de conflictkruispunten van de onafgewerkte R8 op te lossen. Dit zal naast een verbeterde verkeersveiligheid ook de doorstroming op de R8 verbeteren.</li> <li>- de 'restgebieden' tussen het kanaal en de R8 integraal in het project op te nemen en een kwalitatieve toekomst te garanderen. Een gedetailleerde oplossing werd echter nog niet uitgewerkt (ontsluiting, ontwikkelingsperspectief, woonkwaliteit,...).</li> <li>- een bredere stads- en regionale ontwikkeling te genereren zowel op niveau van de directe buurt als de ruimere omgeving.</li> <li>- op heden geïsoleerde natuur- en groengebieden in een breder verband te plaatsen en fysiek met elkaar te verbinden.</li> </ul> <p>Dit tracé wordt door de regio en de nauw betrokken besturen weerhouden als enige oplossing. Zoals het alternatievenonderzoek uitwees kan het ringtracé enkel werken met 2 aansluitpunten op de R8: één ter hoogte van de kruising R8-N43 en één ter hoogte van de huidige 'paperclip'. Dit is ook de huidige situatie. Het werkvoorbeeld, met 1 aansluiting op de R8, veroorzaakt aanzienlijke verkeersproblemen in Harelbeke, Kuurne en Kortrijk. De regio weerhoudt het werkvoorbeeld met 1 aansluiting dan ook niet. Een aansluiting op de R8 met 2 complexen maakt deel uit van het voorkeursbesluit.</p> <p>Tussen de varianten (gespreid, gebundeld, gekruist en hun oplossing voor de kruising van de Leie) bestaan nog verschillende tussenoplossingen en mengvormen. Op basis van huidige inzichten biedt de variant 'gespreid' de meeste kansen tot een integraal project. De exacte ligging van het kanaal is echter nu niet te bepalen en zal na het voorkeursbesluit verder worden verfijnd.</p> <p>Voor de regio is het duidelijk dat de kruising met de Leie door middel van een tunnel de enige duurzame oplossing is. Het realiseren van een fly-over in stedelijke omgeving in de 21e eeuw is ruimtelijk en op vlak van leefbaarheid niet verdedigbaar. De betrokken besturen vragen dan ook dat de keuze voor een tunnel expliciet deel uitmaakt van het voorkeursbesluit.</p>	18

<p>Indien de Vlaamse regering beslist, na zorgvuldige afweging van de maatschappelijke, financiële, ecologische en economische gevolgen, om het kanaal te herwaarderen, dan kiest de regio ondubbelzinnig voor de verdere uitwerking van het zogenaamde 'ringtracé met tunnel variant'. De regio vraagt bovendien dat Vlaanderen de pre-adviezen van de rechtstreeks betrokken besturen in rekening brengt. De regio verwijst in dit verband expliciet naar de duidelijke positionering tussen de projecten R8 en het Kanaal, zoals beschreven op p. 79 van de synthese van de alternatievenonderzoeksnota nl: "een fasering waarbij in eerste fase de nieuwe R8 wordt aangelegd, vervolgens de nieuwe R8 in gebruik wordt genomen en tenslotte de aanleg van het kanaal start".</p>	17
<p><b>AFWERKING R8 KORTRIJK NOORD – KUURNE</b>  De R8 Kortrijk Noord-Kuurne wordt in het voorontwerp voorkeursbesluit opgenomen als een van de parallel op te zetten trajecten naast het complex project.  Zie voorontwerp voorkeursbesluit, §4.5.2. p.42</p> <p>Evaluatie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Huidig tekstvoorstel voorziet in een verregaande uitspraak en neemt een duidelijk engagement inzake uitvoering op KT.</li> <li>· Deze realisatie zou financieel op KT behapbaar moeten zijn voor Vlaanderen (ca. 15 mio €?).</li> <li>· Dit project betreft een afwerking van de R8 gericht op doorstroming en veiligheid kruispunten.</li> <li>· Ingrepen/aanpassingen thv afrit Kortrijk Noord zijn hierin (nog) niet vervat. Dient voorwerp te zijn van verdere besprekingen*.</li> <li>· De realisatie voorafgaand aan het project KBK kan ook bijdragen aan het reduceren van de mobiliteitsimpact en de onveiligheid in de werffase bij realisatie van de tunnel onder de Leie.</li> <li>· Concrete uitwerking, timing en vrijmaken van de nodige budgetten dient bewaakt te worden in het verdere traject.</li> </ul>	19

\* Toelichting projectteam: De doortrekking R8 Kuurne (tussen ca. Noordlaan en ca. fietsonderdoorgang t.h.v bondgenotenlaan/A. van Dycklaan) maakt deel uit van de visienota R8 en wordt in het voorontwerp voorkeursbesluit benoemd als een parallel uit te werken project, parallel aan het complex project PLAN B-K. De doortrekking loopt tot aan de Noordlaan en bevat niet de ingrepen/aanpassingen ter hoogte van de afrit Kortrijk Noord. De vragen naar aanpassingen van de omgeving Kortrijk Noord is een initiatief dat los van het complex project kan worden opgenomen.

<p><b>FIETSINFRASTRUCTUUR</b></p> <p>Intergemeentelijke leidraad:</p> <p>“Fietsverbindingen bij realisatie van het project en de heeft dit een belangrijke impact op verschillende bestaande fietsverbindingen. Belangrijke lokale en bovenlokale verbindingen worden doorsneden of dienen omgeleid te worden ivf de ontwikkeling van watergebonden bedrijvzones. Het herstel en verbeteren van deze verbindingen is daarom ontegensprekelijk onderdeel van het project. Daarnaast vormt het project een hefboom om fietsnelwegen en nieuwe regionale verbindingen te realiseren. We onderscheiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Het herstel van de bestaande verbindingen, bv. Zandbergstraat en Hippodroomstraat, jaagpad langs de Leie,...</li> <li>· Noodzakelijke ingrepen ivf watergebonden ontwikkeling d.m.v. een oplossing voor de Luipaardbrug met verbinding tot het Guldensporenpad en een fietsbrug in de zone nabij Transfo. - Nieuwe cruciale verbindingen zoals deze tussen Harelbeke en Kuurne.</li> </ul> <p>Deze fietsverbindingen hebben een groot potentieel voor zowel het functionele fietsverkeer door de aanwezigheid van verschillende bedrijventerreinen als voor het recreatief fietsverkeer”.</p> <p>Voorontwerp voorkeursbesluit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Zie §4.3., p.19</li> <li>· Actie 1: opstellen en realiseren van een gebiedsprogramma voor het ringtracé</li> <li>· Actie 4: onderzoek ivf realisatie tijdelijke fietsverbinding Harelbeke – Kuurne</li> <li>· Actie 7: opstellen van een masterplan voor de economische zones</li> <li>· Actie 17: maatregelen gericht op stimuleren modal shift</li> <li>· Actie 18: uitbouw fietsroute Transfo-De Gavers</li> </ul> <p>Evaluatie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· In functie van interferenties bij economische ontwikkeling zijn wissels van oeverzijde noodzakelijk. Dit wordt in het VVB benoemd.</li> <li>· Er dient bewaakt te worden dat deze voorwaardenscheppende elementen gerealiseerd worden voorafgaand aan de economische ontwikkelingen.</li> <li>· Het eventueel wijzigen van het statuut van de kanaalweg kan een belangrijke impact hebben op gemotoriseerd verkeer en fietsers. Ook hier dienen de eventuele consequenties in kaart gebracht te worden en dienen alternatieven voorafgaand gerealiseerd te worden.</li> <li>· Binnen het gebiedsprogramma alsook bij het uitwerken van het economische programma is aandacht voor het behouden en versterken van de fietsinfrastructuur. Dit dient bij de verdere uitwerking bewaakt te worden.</li> <li>· Het project biedt mogelijkheden om nieuwe verbindingen te realiseren (langsheen ringtracé, verbinding Kuurne-Harelbeke over de Leie,...). Op heden zijn deze mogelijkheden niet gegarandeerd. Het lijkt aangewezen om de Vlaamse Regering te wijzen op deze waardevolle aanbevelingen en deze maximaal mee te nemen bij de verdere uitwerking en hiertoe de noodzakelijke middelen te voorzien.</li> </ul>	19
<p><b>OUDE KANAAL KORTRIJK</b></p> <p>Intergemeentelijke leidraad:</p> <p><i>“De groen-blauwe mijl :</i></p> <p><i>Op vandaag heeft het smalle kanaalgedeelte in Kortrijk geen enkele economische relevantie. Ook het gebruik door de recreatieve vaart is zeer beperkt. Op langere termijn dringen zich een aantal structurele investeringen op. De hoge exploitatiekost (o.a. manuele bediening van de historische sluisen) in combinatie met noodzakelijke investeringen, maken dat de huidige rol van het kanaal financieel niet langer verdedigbaar is. Door het afstoten van dit oude kanaalgedeelte wordt de Vlaamse overheid ontzorgd van verdere investeringen en kan Kortrijk instaan voor het realiseren van een nieuwe en unieke stedelijke ingreep. Kortrijk wenst dit deel van het bestaande kanaal om te zetten naar een stedelijk (water)park, de zogeheten groen-blauwe mijl. Deze groen-blauwe mijl vervult zowel Vlaamse als regionale doelstellingen op gebied van opwaardering erfgoed, waterbeheer (blue deal), klimaatadaptatie, recreatie,...</i></p> <p><i>Het project vormt een belangrijke positieve ingreep in een wijk die gedurende lange tijd een grote impact zal ervaren van de bouw van het nieuwe kanaal. Voor Kortrijk is het afstoten van het oude kanaal op korte termijn dan ook essentieel ivf het garanderen van de leefbaarheid in dit stadsdeel. Het is dan ook een uitdrukkelijke voorwaarde die opgenomen dient te worden in het voorkeursbesluit”.</i></p>	19

<p>Voorontwerp voorkeursbesluit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Zie §4.5, p. 43</li> <li>· Actie 14: nieuwe invulling bestaand kanaal</li> </ul> <p>Evaluatie</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Huidig tekstvoorstel voorziet in een verregaande uitspraak en neemt een engagement op inzake overdracht. Basisdoelstellingen worden duidelijk verwoord.</li> <li>· Hoewel 'onverwijld' een traject wordt opgezet is actueel nog geen exacte timing opgenomen. Een mogelijkheid tot koppeling aan de (beslissing tot) realisatie van het nieuwe kanaal blijft aanwezig. Het is daarom belangrijk om dit traject onafhankelijk te maken van de (beslissing tot) realisatie van het ringtracé. De overdracht dient daarom als een duidelijk autonoom dossier benaderd te worden. Het lijkt aangewezen om de nodige afspraken tussen DVW en de stad Kortrijk en een effectieve overdracht voorop te stellen binnen een termijn van bv. 3 à 4j na het VB.</li> </ul>	
--	--

#### 7.4 Vraag tot het bieden van garanties en het vrijmaken van de nodige financiële middelen

##### ▪ Overzicht van de adviezen

Uittreksel uit het advies	Adviesinstantie
<p>Het inzetten van een gebiedsfonds KBK is in het voorontwerp voorkeursbesluit aangebracht vanuit de ambtelijke begeleidingsgroep. Het verder uitwerken van dit instrument wordt onderschreven ifv een realisatiegerichte aanpak en het mogelijk maken om flankerende maatregelen voorafgaand uit te voeren. Het is evenwel aan de Vlaamse Regering om te beslissen over budgetten en fasering. Belangrijk is dat de middelen van de verschillende betrokken partners kunnen gebundeld worden. Het gebiedsfonds KBK zoals voorgesteld in het voorontwerp voorkeursbesluit is ook in te zetten voor natuur- en groenversterking. Hierbij is een duidelijk onderscheid te maken met andere fondsen, zoals een mogelijk regionaal groenfondsv Zuid-West-Vlaanderen.</p>	1
<p>Na de formele goedkeuring van het voorontwerp van voorkeursbesluit (voorzien na de raadplegingsprocedure en de verwerking van de inspraakreacties) start de projectuitwerkingsfase waar het project verder wordt uitgewerkt en geconcretiseerd.</p> <p>Het voorontwerp van voorkeursbesluit neemt flankerende maatregelen mee die erop gericht zijn de negatieve effecten te milderen en de positieve effecten te versterken. Daarbij wordt aangegeven op welke manier deze flankerende maatregelen worden opgenomen in het project . Het gaat onder meer om volgende maatregelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Opstellen en realiseren van een gebiedsprogramma voor het ringtracé en omgeving met herstellende en versterkende maatregelen gericht op natuur, landschap, stadsvernieuwing, stadsgroen en erfgoed, verblijfskwaliteit en de kwaliteit van het openbaar domein;</li> <li>· Versterken van de recreatie langs het kanaal en de fietsstructuur, door het voorzien van bijkomende fietsverbindingen en het wegwerken van bestaande knelpunten;</li> <li>· Maatregelen betreffende de inrichting en organisatie van bedrijvzones.</li> <li>· Ingrepen gericht op natuurherstel en -ontwikkeling in en nabij het kanaal alsook in de ruimere omgeving (met o.m. de realisatie van een natuurvriendelijke oever langs het kanaal, tussen de sluis van Bossuit en de sluis van Zwevegem).</li> <li>· ...</li> </ul> <p>De Raad vraagt om de flankerende maatregelen verder te concretiseren en te kwantificeren en zo snel als mogelijk een budgettair kader uit te werken voor de flankerende maatregelen. Daarbij moeten ook bedrijven en bewoners die in de onderzoekzone liggen zo snel als mogelijk duidelijkheid krijgen, bijv. op het vlak van begeleiding van de bedrijven naar watergebonden activiteiten, de fietsverbindingen, multimodale ontsluiting, enz ...</p>	15
<p>Welke garanties kunnen er gegeven worden voor de realisatie van de nodige ROC's (SOC's) om de aanpassingen ten volle te kunnen benutten? Dit zowel naar inplanting als het ter beschikking stellen van financiële middelen.</p> <p>Welke garanties kunnen er gegeven worden dat de geplande situatie voor de regio een ecologische meerwaarde vormt en dat de nodige compensaties gegarandeerd kunnen worden?</p>	5
<p>Binnen het proces van het Complex project beoogt de Vlaamse Regering op korte termijn (2021) een voorkeursbesluit te nemen. Indien de Vlaamse Regering beslist tot het realiseren van het project, dan zal het projectbesluit alsook het vrijmaken van het bulk van de budgetten zich naar</p>	18

alle waarschijnlijkheid pas in een volgende Vlaamse regeerperiode situeren. De start van de werken situeert zich volgens de laatste planning na 2025 en zal vanaf dan nog een aanzienlijke doorlooptijd vragen. De omvang van de investering -in relatie met andere (streek)projecten- vraagt bovendien een duidelijke prioritering. De regio vraagt dan ook aan de Vlaamse Regering om in het voorkeursbesluit een concreet en haalbaar stappenplan op te nemen.

In het complex project zit, zoals vervat in de startbeslissing van de Vlaamse Regering (2017), een sterke integrale benadering. Het merendeel van deze integrale benadering vertaalt zich in voorbereidende werken, milderende en flankerende maatregelen. Deze mitigerende maatregelen zijn tegelijk hefboomen voor een integraal project en vallen samen met diverse Europese, Vlaamse en regionale doelstellingen en ambities. Denk hierbij aan het versterken van de sociale leefkwaliteit, realiseren van nieuwe regionale fietsverbindingen, versterken van groene ecologische structuren, toekomstgerichte economische ontwikkelingen enz. Het effectief inzetten van deze hefboomen is een essentiële voorwaarde om de eigen ambities van de Vlaamse overheid te realiseren en wordt onderschreven door de regio. Enkel door deze hefboomen te gebruiken kunnen we de zeer grote en langdurige impact van het infrastructuurproject voldoende omkaderen. In tegenstelling tot de substantiële infrastructuurwerken (bouw sluis, oevers, kades,..) met een aanzienlijke budgettaire impact, stellen we vast dat veel van deze hefboomen op korte termijn realiseerbaar zijn. Ze hebben een beperktere budgettaire impact en zijn dan ook makkelijker en sneller op te nemen zowel financieel als in uitvoering. Ze situeren zich in de sfeer van voorbereidende infrastructuurwerken (bv. fietsomleidingen organiseren), in eigendomsverwerving (cf. Visartsluis Zeebrugge), in milderende en flankerende maatregelen (bv. natuurontwikkeling), of in flankerende studies en initiatieven (ENES, deeldossier watergebonden economische ontwikkeling,...) In het stappenplan bij het voorkeursbesluit vraagt de regio dan ook deze hefboomen te benoemen en zowel in timing als budget te borgen. De regio detecteert niet-limitatief volgende hefboomen voor een integraal project:

**a. Vrijwillige verwervingen**

Na het voorkeursbesluit engageert de Vlaamse overheid zich om proactief panden en gronden te verwerven binnen het gekozen tracé (cf. Visartsluis Zeebrugge). Deze proactieve verwervingen zijn een rechtstreekse toepassing van het voorzichtigheidsbeginsel en vermijden latere onteigeningen. Deze benadering vermijdt blokkades bij de zittende bewoners en ondernemers en vormt vanuit dit oogpunt een belangrijke prioritaire actie.

**b. Natuur- en groenfonds**

Voor de toepassing van de milderende maatregelen inzake natuur zullen in eerste instantie de mogelijkheden binnen de projectcontour zelf bekeken worden. Dit gaat over de Oude Leie-arm (zone Kortrijk en zone Kuurne-Harelbeke), stadsgroen Venning en het kanaalbos in Stasegem. Mogelijks kunnen niet alle natuurwaarden (bestemmingen en feitelijke natuurwaarden) 1 op 1 gecompenseerd worden binnen in de eigenlijke projectcontour. Het project biedt in deze een hefboom om de juridische compensaties en de aanbevelingen uit het studietraject te realiseren in de regio. Hierbij wordt o.a. gedacht aan het Vlaspark-Heulebeek, de open ruimte verbinding kanaal-Gavers, het Moleneiland,... Om dit te realiseren dient een projectgebonden natuur- en groenfonds opgezet te worden. Dit fonds is inzetbaar om natuurprojecten te realiseren (verwervingen, realisatie,...) in Zuid-West-Vlaanderen op voordragen van de Vlaamse Waterweg en de regio. Het fonds wordt als prioritaire actie opgezet om het vertrouwen te herstellen bij de lokale en regionale stakeholders na het ontbreken van voortgang in het project '500ha rivierherstel'. Het opzetten van een natuur- en groenfonds is een voorwaarde om de infrastructuurwerken op te starten. De regio kan hier mee voor instaan via bestaande of nieuw op te richten structuren waarbij kan gedacht worden aan een concrete rol voor de natuurverenigingen in het uittekenen en realiseren van de compensatie. Het instrument kan zo een hefboom vormen om samen met lokale en regionale partners aanvullende ingrepen te realiseren. Deze resultaatsgerichte en efficiënte benadering moet leiden tot versterking van de ecologische structuren op korte termijn.

### **c. Een intergemeentelijke groenstructuur**

Het ringtracé maakt een nieuwe verbinding tussen het bestaande kanaal en de Leie. Naast de waterwegverbinding ontstaat ook een hefboom om de vandaag gescheiden groene ruimtes met elkaar in relatie te gaan zetten. De optelling van de individuele stapstenen met hun verschillende kwaliteiten en invullingen (Vlaspark, Oude Leiearm, Venning, Leieoevers, greenblue mile/oude kanaal,...) biedt de mogelijkheid om een intergemeentelijke groenstructuur te realiseren. Dit kan de ecologische waarde van de individuele gebieden versterken en geeft adem aan de dicht bebouwde omgeving. Door deze structuur te versterken met (nieuwe) fietsverbindingen ontstaat een intergemeentelijk groene ruimte. De fietsverbinding Harelbeke-Kuurne is hierin een belangrijk component (zie ook verder).

### **d. Begeleiding naar watergebonden bedrijvigheid**

Binnen KBK wordt actief ingezet op het activeren van watergebonden bedrijvigheid. De regio steunt dit onder volgende randvoorwaarden:

- De omzetting van bedrijvigheid naar watergebonden bedrijvigheid snijdt geen open ruimte aan. Bestaande openruimtebestemmingen worden gerespecteerd.
- De omzetting creëert geen bijkomende geluids-, verkeers-, stofhinder naar bestaande bewoning.
- De watergebonden bedrijvigheid kadert binnen een globale visie op de toekomstgerichte en duurzame economische ontwikkeling van de regio.
- Noodzakelijke aanpassingen van het lokale en hogere wegennet ten gevolge van deze goederenstromen, moeten binnen het project een oplossing krijgen.

De regio ondersteunt ten volle initiatieven zoals ENES en zal dit ook in de toekomst blijven doen. De activatie van watergebonden bedrijvigheid langs het kanaal moet zorgen voor sterke inlandse watergebonden bedrijvenclusters /hubs. Deze strategie is niet verenigbaar met creëren van bijkomende laad- en losinfrastructuur op de Leie (zone tussen R8 en Imog), zou leiden tot versnippering en dreigt een grote claim te leggen op het behoud en versterking van belangrijke regionale groene structuren in de Leie-vallei.

### **e. Fietsverbindingen**

Bij realisatie van het project en de heeft dit een belangrijke impact op verschillende bestaande fietsverbindingen. Belangrijke lokale en bovenlokale verbindingen worden doorsneden of dienen omgeleid te worden ivf de ontwikkeling van watergebonden bedrijvzones. Het herstel en verbeteren van deze verbindingen is daarom ontegensprekelijk onderdeel van het project. Daarnaast vormt het project een hefboom om fietssnelwegen en nieuwe regionale verbindingen te realiseren. We onderscheiden:

- Het herstel van de bestaande verbindingen, bv. Zandbergstraat en Hippodroomstraat, jaagpad langs de Leie,...
- Noodzakelijke ingrepen ivf watergebonden ontwikkeling d.m.v. een oplossing voor de Luipaardbrug met verbinding tot het Guldensporenpad en een fietsbrug in de zone nabij Transfo.
- Nieuwe cruciale verbindingen zoals deze tussen Harelbeke en Kuurne.

Deze fietsverbindingen hebben een groot potentieel voor zowel het functionele fietsverkeer door de aanwezigheid van verschillende bedrijventerreinen als voor het recreatief fietsverkeer.

### **f. De groen-blauwe mijl**

Op vandaag heeft het smalle kanaalgedeelte in Kortrijk geen enkele economische relevantie. Ook het gebruik door de recreatieve vaart is zeer beperkt. Op langere termijn dringen zich een aantal structurele investeringen op. De hoge exploitatiekost (o.a. manuele bediening van de historische sluisen) in combinatie met noodzakelijke investeringen, maken dat de huidige rol van het kanaal financieel niet langer verdedigbaar is. Door het afstoten van dit oude kanaalgedeelte wordt de Vlaamse overheid ontzorgd van verdere investeringen en kan Kortrijk instaan voor het realiseren van een nieuwe en unieke stedelijke ingreep. Kortrijk wenst dit deel van het bestaande kanaal om te zetten naar een stedelijk (water)park, de zogeheten groen-blauwe mijl. Deze groen-blauwe mijl vervult zowel Vlaamse als regionale doelstellingen op gebied van opwaardering erfgoed, waterbeheer (blue deal), klimaatadaptatie, recreatie,...

Het project vormt een belangrijke positieve ingreep in een wijk die gedurende lange tijd een grote impact zal ervaren van de bouw van het nieuwe kanaal. Voor Kortrijk is het afstoten van het oude kanaal op korte termijn dan ook essentieel ivf het garanderen van de leefbaarheid in dit stadsdeel.

<p>Het is dan ook een uitdrukkelijke voorwaarde die opgenomen dient te worden in het voorkeursbesluit.</p>	
<p>De regio stelt vast dat de uitvoering van deze werken een zeer grote impact zullen hebben op de ruimtelijke structuren, de mobiliteit, de ecologie en de leefkwaliteit in het gebied. In deze zin stelt de regio dat een beslissing tot verdere realisatie van dit project geanticipeerd dient te worden door, in overleg met de regio en de betrokken gemeenten, onverwijld over te gaan tot de uitvoering van mitigerende en compenserende maatregelen zoals vrijwillige verwervingen, een natuur- en groenfonds, een intergemeentelijke groenstructuur, begeleiding van de betrokken bedrijven naar watergebonden bedrijvigheid, fietsverbindingen, de green-blue mile.</p>	17
<p><b>VRIJWILLIGE VERWERVINGEN ALS ONDERDEEL GEBIEDSFONDS</b>  Leidraad voor het verdere projectverloop:  <i>“Vrijwillige verwervingen:  Na het voorkeursbesluit engageert de Vlaamse overheid zich om pro-actief panden en gronden te verwerven binnen het gekozen tracé (cf. Visartsluis Zeebrugge). Deze pro-actieve verwervingen zijn een rechtstreekse toepassing van het voorzichtigheidsbeginsel en vermijden latere onteigeningen. Deze benadering vermijdt blokkades bij de zittende bewoners en ondernemers en vormt vanuit dit oogpunt een belangrijke prioritaire actie”.</i>  Voorontwerp voorkeursbesluit:  <ul style="list-style-type: none"> <li>· Zie §7.2, p. 64</li> </ul> Evaluatie:  <ul style="list-style-type: none"> <li>· In deze fase zullen geen onteigeningen toegepast worden.</li> <li>· Om volledige blokkeringen bij eigenaars te remediëren in de periode tot het projectbesluit, wordt dit mechanisme geactiveerd.</li> <li>· Positief hierbij is dat een centraal aanspreekpunt en een begeleidingstraject zal opgezet worden om te bepalen hoe zal omgegaan worden met tussentijdse situaties.</li> <li>· Cf. het mechanisme rond vergunningen lijkt het hier aangewezen om zo snel als mogelijk een concreet kader uit te werken en zo snel mogelijk in het verdere onderzoekstraject tussentijdse beslissingen te nemen.</li> <li>· In het recente IBO gaf De Vlaamse Waterweg aan dat het voorzien van dergelijk gebiedsfonds belangrijk is ivf vergroten van het draagvlak (cfr. andere Vlaamse infrawerken). Dit instrument moet het budgettair mogelijk maken om flankerende maatregelen voorafgaand uit te voeren (soort van voorfinanciering) in afwachting van de vastlegging van de grotere budgetten en juridische grond tot uitvoering of onteigening.</li> <li>· Op heden is de taakstelling, het kader alsook het budget nog niet exact gedefinieerd om op het terrein effectief en efficiënt te kunnen optreden. Het lijkt aangewezen de Vlaamse Regering te vragen tot het vrijmaken van afdoende budgetten en het opzetten van een structuur om dit belangrijke mechanisme op KT operationeel te maken.</li> </ul> </p>	19
<p><b>NATUUR- EN GROENFONDS</b>  Intergemeentelijke leidraad:  <i>“Een intergemeentelijke groenstructuur  Het ringtracé maakt een nieuwe verbinding tussen het bestaande kanaal en de Leie. Naast de waterwegverbinding ontstaat ook een hefboom om de vandaag gescheiden groene ruimtes met elkaar in relatie te gaan zetten. De optelling van de individuele stapstenen met hun verschillende kwaliteiten en invullingen (Vlaspark, Oude Leiearm, Venning, Leieoever, greenblue mile/oude kanaal,...) biedt de mogelijkheid om een intergemeentelijke groenstructuur te realiseren. Dit kan de ecologische waarde van de individuele gebieden versterken en geeft adem aan de dens bebouwde omgeving. Door deze structuur te versterken met (nieuwe) fietsverbindingen ontstaat een intergemeentelijk groene ruimte. De fietsverbinding Harelbeke-Kuurne is hierin een belangrijk component (zie ook verder)”.</i>  Voorontwerp voorkeursbesluit:  <ul style="list-style-type: none"> <li>· Zie §7.2, p. 64</li> <li>· Actie 2: ingrepen gericht op natuurherstel en -ontwikkeling in en nabij het ringtracé</li> <li>· Actie 3: groenverbinding Kennedybos – Kanaalbos – De Gavers – Leie</li> <li>· Actie 5.0: opmaak van een geïntegreerde toekomstvisie voor het gedeelte Bossuit-Luipaardbrug</li> <li>· Actie 5.2: detailontwerp natuurvriendelijke oever</li> </ul> </p>	19



Evaluatie:

- Milderende maatregelen worden in eerste instantie binnen de projectcontour bekeken (ic Oude Leie Kuurne en Kortrijk, Venning en kanaalbos Stasegem). Wanneer deze natuurwaarden niet volledig binnen de projectzone kunnen opgelost worden, wordt dit regionaal bekeken. Deze benadering stelt voorop dat de compensaties nabij het project of regionaal dienen gerealiseerd te worden. Dit werd vanuit de regio ook aangebracht in het recente IBO. De nodige inspanningen zijn dan ook te leveren, zodat compensaties kunnen gerealiseerd worden in de regio.
- Het vooropstellen van een projectgebonden natuur- en groenfonds ism de regio en natuurpartners is een positief gegeven.
- Het opzetten van een projectgebonden natuur- en groenfonds wordt omschreven als een voorwaarde om het infrastructuurwerk op te starten.
- Naast de (verplichte) milderende maatregelen en compensaties zijn in het project een reeks aanbevelingen inzake natuurontwikkeling opgenomen. Op heden zijn geen garanties dat deze zaken (als aanbeveling) ook een effectieve doorvertaling krijgen in de verdere fase, dat hiertoe instrumenten worden ingezet en voldoende middelen worden vrijgemaakt\*. Het lijkt aangewezen om de Vlaamse Regering te wijzen op deze waardevolle aanbevelingen en deze maximaal mee te nemen bij de verdere uitwerking en hiertoe de noodzakelijke middelen te voorzien. Een gelijkaardige analyse kan gemaakt worden voor wat betreft zgn. quick-wins tijdens de uitwerkingsfase. Het voorzien van afdoende instrumenten en middelen zijn hier essentieel.
- Een slimme en doorgedreven samenwerking terzake kan leiden tot een structureel versterken van regionale groenstructuren (milderende maatregelen + wettelijke compensaties + aanbevelingen + lokale/regionale acties). Het opzetten van een samenwerkingsmodel met de regio en regionale actoren kan hiertoe bijdragen.

\* Toelichting projectteam: In het voorontwerp voorkeursbesluit wordt het flankerend beleid beschreven, dit is een breed pakket aan ingrepen die deel uit maken van de voorkeursoplossing. Dit pakket aan ingrepen bevat de milderende maatregelen zoals geformuleerd vanuit het geïntegreerd onderzoek en heel wat van de aanbevelingen (kansen om positieve effecten te realiseren, kansen om de omgeving te versterken), zie ook hoofdstuk 4. Alle milderende maatregelen en ook de aanbevelingen die opgenomen worden in het (voor)ontwerp van voorkeursbesluit, behoren tot het project en maken deel uit van de voorkeursoplossing. Alle maatregelen en aanbevelingen, verzameld onder de term 'flankerend beleid', behoren tot het project PLAN B-K. Ze worden meegenomen en verder geconcretiseerd in de volgende fase.

In die zin wordt het advies door het projectteam gelezen als een vraag aan de Vlaamse Regering om het brede pakket aan flankerende maatregelen, zoals opgenomen in het voorontwerp voorkeursbesluit, te behouden en te bevestigen via het ontwerp van voorkeursbesluit. Tevens wordt gevraagd om in functie van de verdere uitwerking hierbij de instrumenten in te zetten en de nodige middelen te voorzien.

# Bijlagen

## **Advies nr.1: Beleidsdomein Omgeving**

---

# DEPARTEMENT OMGEVING

Vlaamse overheid  
Departement Omgeving  
Koning Albert II-laan 20 bus 8  
1000 BRUSSEL - België

[www.omgevingvlaanderen.be](http://www.omgevingvlaanderen.be)

De Vlaamse Waterweg nv  
Afdeling Regio West

Guldensporenpark 105  
9820 MERELBEKE

uw bericht van 23 maart 2021	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen 1
vragen naar/e-mail David Stevens david.stevens@vlaanderen.be		telefoonnummer 0499 86 50 66	datum

Betreft: Adviesvraag complex project 'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor Va-schepen'

Geachte,

U vroeg het beleidsdomein Omgeving voor advies inzake het voorontwerp voorkeursbesluit voor het complex project 'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor Va-schepen'. We hebben de verschillende instanties binnen het beleidsdomein gevraagd voor input. In bijlage vindt u het gecoördineerd advies van Omgeving.

Wij wensen u succes en draagvlak bij de verdere stappen in het complex project.

Met vriendelijke groeten,

Peter Cabus  
Secretaris-generaal

# **Advies betreffende complex project 'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va- schepen'**

Nummer:	<b>OMG.B.2021.01</b>
Datum advisering:	<b>28 april 2021</b>
Auteur:	<b>David Stevens</b>
Contact:	<a href="mailto:david.stevens@vlaanderen.be">david.stevens@vlaanderen.be</a>
Kenmerk aanvraag:	<b>brief op datum van 23 maart 2021</b>
Geadresseerden:	De Vlaamse Waterweg nv Afdeling Regio West Guldensporenpark 105 9820 Merelbeke  regio.west@vlaamsewaterweg.be

## AANLEIDING EN VRAAGSTELLING

Het project 'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor Va-schepen' volgt het kader van het decreet complexe projecten. Op 8 september 2017 heeft de Vlaamse regering de startbeslissing genomen. Het complex project zorgt voor een betere scheepvaartverbinding tussen de Leie en Schelde (naast de Ringvaart in Gent), daar waar het kanaal op heden als een insteekdok fungeert voor de beroepsvaart, omwille van het knelpunt in Kortrijk. De verbinding tussen Leie en Schelde is een belangrijke strategische schakel en is van primordiaal belang in de bedrijfszekerheid van het binnenwatersnetwerk.

Voor complexe projecten wordt de adviesverlening per beleidsdomein gecoördineerd.

Het beleidsdomein Omgeving formuleerde op 21 december 2018 advies in het kader van de alternatievenonderzoeksnota.

Deze adviesvraag kadert in het voorontwerp van voorkeursbesluit. De vraag voor advies werd ontvangen op 23 maart 2021 en bezorgd aan verschillende instanties binnen het beleidsdomein Omgeving:

- Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (incl. dienst Mer en VR)
- Afdeling Beleidsontwikkeling en Juridische Ondersteuning
- Wonen Vlaanderen
- Vlaamse Landmaatschappij
- Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij
- Onroerend Erfgoed
- Agentschap Natuur en Bos
- Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek
- Vlaamse Milieumaatschappij
- Vlaams Energie Agentschap
- Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid

We ontvingen van volgende instanties een insteek (met de contactpersoon bijgevoegd tussen haakjes):

- Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten ([silvie.creyf@vlaanderen.be](mailto:silvie.creyf@vlaanderen.be))
- Onroerend Erfgoed ([frederik.mahieu@vlaanderen.be](mailto:frederik.mahieu@vlaanderen.be))
- Agentschap Natuur en Bos ([eline.hostens@vlaanderen.be](mailto:eline.hostens@vlaanderen.be))
- Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid ([l.eyerman@vmm.be](mailto:l.eyerman@vmm.be))

## HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

Het geïntegreerd onderzoek (incl. MER) en het voorontwerp voorkeursbesluit werden grondig voorbereid vanuit de ambtelijke begeleidingsgroep en de andere overlegorganen, waarin ook verschillende collega's van het beleidsdomein actief waren. Het voorontwerp voorkeursbesluit bevat een erg heldere en correcte motivering voor de verschillende keuzes van het voorkeursalternatief en het betrekken van het geïntegreerd onderzoek in het voorkeursbesluit. Dit advies van het beleidsdomein Omgeving bevat een aantal kleinere aanpassingen aan het voorontwerp voorkeursbesluit en beschrijft een reeks van aandachtspunten voor de uitwerkingsfase.

## TOELICHTING

### 1. Opmerkingen op het strategisch MER

Onderstaand advies is geen kwaliteitsbeoordeling van het MER. Het team Mer baseert zich immers op alle adviezen en overleg daarover om uitspraken te doen over de kwaliteit van het MER en eventuele noodzakelijke of gewenste aanpassingen.

#### 1.1 Discipline biodiversiteit

Beschermingsstatus: deels in speciale Beschermingszone 'Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuid-Vlaamse bossen' (Habitatrichtlijngebied); deels in VEN gebied 'Vaarttaluds Moen en Orveytbos'.

Er werd een passende beoordeling uitgevoerd voor het opwaartse gedeelte van het kanaal dat door het habitatrichtlijngebied gaat.

Ter hoogte van het habitatrichtlijngebied werd onderzocht wat de impact van de verdieping kan zijn op het grondwater en de kwel van de naastgelegen vaarttaluds. Op deze taluds wordt o.a. habitatype 7220 (kalktufbronnen met tufsteenformaties) aangetroffen in beperkte oppervlakte, waar kalkrijk kwelwater bovenkomt. Vóór de aanmelding van de habitatrichtlijngebieden, rond ca. 1980, werd een drain aangebracht in de taludteen omdat het uitstromende kwelwater voor gevaarlijke situaties zorgde op het jaagpad. Omwille van de onduidelijkheid over deze drains (huidige toestand en functioneren) gebeurde de effectbespreking ten opzichte van de vroegere situatie waarbij geen drain aanwezig is in de taluds. De effectbespreking beschrijft de cumulatieve effecten van een goed werkende drain én de opwaardering van het kanaal en beoordeelt deze ten opzichte van een situatie zonder drain en zonder opwaardering. Uit de bespreking van de effecten blijkt dat door de aanwezigheid van de drain er een afname is van de oppervlakte van de kwelvlakken. De capillaire werking in de aanwezige kleilagen zorgt er wel voor dat de bodem verzadigd blijft met grondwater tot ruim boven de grondwatertafel. Het project van de opwaardering bevat geen wijzigingen aan de reeds aanwezige drains (er worden geen nieuwe drains aangelegd,

bestaande drains worden niet vervangen of onderhouden). De verdieping zelf zal geen bijkomende afname van de kwelvlakken veroorzaken. De werken zullen dus geen negatief effect hebben op de waterhuishouding en de grondwaterafhankelijke aanwezige habitats.

Het Agentschap voor Natuur en Bos stelt vast dat de effectgroep m.b.t. de wijziging van de hydrologie (grondwater en de kwel) correct werd uitgevoerd en gaat akkoord met de besluitvorming.

Ingevolge het arrest van de Raad voor Vergunningsbetwisting van 25 februari 2021 (RvVb-A-2021-0697) kunnen de PAS-significantiekaders niet langer rechtszeker gehanteerd worden bij vergunningverlening. Er zal in de uitwerkingsfase (die leidt tot het projectbesluit en dus de vergunning voor het complex project) een gedetailleerde studie en evaluatie m.b.t. stikstofdepositie dienen te gebeuren in kader van de vergunbaarheid. Aangezien het uitspreken van de voorkeur voor een alternatief niet bepalend is voor de depositie, is dit van belang voor de verdere uitwerking en niet voor het voorliggende MER.

Het VEN gebied overlapt met het habitatrictlijngebied. Zie bovenstaande bespreking van de passende beoordeling.

## **1.2 Discipline water**

De lokale waterlichamen van eerste orde (weergegeven op de kaart met afbakening van het studiegebied in OA16) moeten voor de volledigheid ook benoemd worden, niet enkel aangeduid op kaart. Daarbij kan aangegeven worden dat er geen effecten op deze waterlopen worden verwacht, als dat zo is.

In OA17, punt 7.3.1. wordt vooral iets over de morfologie geschreven en weinig over de hydrologische aspecten. De verschillende scenario's voor de waterbalans zullen toch ook andere gevolgen hebben voor de hydrologie, en hoe zit het daarbij met de waterlichamen in Leie en Schelde? Is er een verschil in morfologie of hydromorfologie voor de verschillende alternatieven? De tekstuele verduidelijking is onvoldoende en behandelt niet de hydrologie. Het is mogelijk dat de effecten op de hydrologie niet groot zijn of niet onderscheidend zijn voor de verschillende alternatieven, maar gezien de verwachte wijzigingen in de waterbalans moet ook over de hydrologie iets beschreven worden.

## **2. Opmerkingen op het voorontwerp voorkeursbesluit**

Het voorontwerp voorkeursbesluit poneert, na diepgaand onderzoek, een voorkeursalternatief. De uitwerking ervan is opgesplitst in drie segmenten (Boven-Schelde – La Flandrebrug / La Flandrebrug – Luipaardbrug / Luipaardbrug-Leie). Het beleidsdomein Omgeving onderschrijft, voor het segment Luipaardbrug-Leie, de keuze voor het Ringtracé en de keuze om hierbij de opwaardering van het kanaal, de herinrichting van de R8 en de tussen- en aanpalende zones integraal en gezamenlijk aan te pakken. De impact van de infrastructuurwerken is groot en noodzaakt om optimaal in te zetten op de potenties die hierbij worden gecreëerd. Het beleidsdomein Omgeving onderschrijft dan ook o.b.v. de resultaten van het geïntegreerd onderzoek de noodzaak tot het koppelen van een gebiedsopgave aan



het project. Ifv de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving volstaan de wettelijke compensaties niet en moet gezorgd worden voor de realisatie van een pakket aan (voorafgaande) maatregelen. Dit zal eveneens bijdragen tot het creëren van draagvlak en een verhoogde rechtszekerheid.

Het beleidsdomein Omgeving onderschrijft vanuit het aspect leefbaarheid en vanuit ruimtelijk oogpunt de keuze voor de tunnelvariant als kruising van de Leie.

Het onderzoek toont aan dat het ringtracé de meeste kansen biedt om de omgeving te versterken op vlak van erfgoed, stedelijke afwerking, natuur, fietsstructuur, wegmobiliteit en ook het bestaand kanaal en omgeving een nieuwe invulling kan geven. De keuze voor het Ringtracé vermijdt de potentieel grote impact op het onroerend erfgoed van het bestaande kanaal. Het betekent dat het oude kanaal, waarlangs zich een groot aantal beschermde erfgoedsites bevinden (o.a. pakhuizen, sluizen, sluiswachterswoningen, de herbestemde Stoopsfabriek, het open zwembad, ...) gevrijwaard en behouden kunnen blijven.

Inzake onroerend erfgoed ondersteunen we volgende acties:

- In de flankerende maatregelen wordt ingezet op het versterken van erfgoedwaarden, onder meer door het herstellen en opwaarderen van het Newfoundland monument en omgeving (beschermde monument en cultuurhistorisch landschap) (p. 20, en als actie opgenomen op p. 46).
- In functie van een eigendomsoverdracht naar de stad Kortrijk van het deel van het kanaal dat niet langer gebruikt zal worden voor de scheepvaart, zetten de stad Kortrijk en De Vlaamse Waterweg onverwijld een traject op, parallel aan het complex project, om hieromtrent de nodige praktische afspraken te maken (bv. herlocalisatie woonboten, kanaalerfgoed, debietgaranties, eventuele tussentijdse situatie, onderhoud en exploitatie, ...). De stad Kortrijk voorziet (vervolgens) in de opmaak van een herbestemmingsplan en de uitvoering ervan (p. 43). Het opmaken en realiseren van een toekomstvisie op het bestaand kanaal en omgeving is als maatregel opgenomen in het actieprogramma (p. 54).
- In het actieprogramma is als maatregel het voorzien van een archeologisch vooronderzoek meegenomen, gezien de mogelijke aantasting van archeologisch erfgoed bij de aanleg van het nieuw kanaalgedeelte (R8-Leie) (p52).

Op een aantal punten dient het voorontwerp voorkeursbesluit aangepast te worden:

- Bij het voorkeursalternatief wordt 3,5ha van het natuurgebied 'oude Leiearm' in Kortrijk aangesneden. Deze inname vindt tevens plaats binnen leefgebied van eikelmuis (bedreigde rode lijst soort) en Spaanse vlag (habitatrichtlijnsoort). Dit komt aan bod in de onderzoeksaspecten (o.a. OA11), waar gesteld wordt dat de impact van deze inname beperkt is gezien er nog resterend habitat aanwezig blijft. In het voorkeursbesluit zelf wordt geen melding gemaakt van het voorkomen van deze soorten. We vragen om in het voorkeursbesluit te verwijzen naar deze soorten in deel 4.5 (projectdefinitie uitwerkingsfase) waar sprake is van "het versneld realiseren van natuurontwikkeling" en dit als volgt aan te vullen 'onder meer in functie van het leefgebied van eikelmuis en Spaanse vlag'.
- Bij de afbakening van het projectgebied KBK worden ifv de inpasbaarheid van de infrastructuurwerken aanpalende en tussenliggende zones meegenomen. Bij de

- opmaak van het masterplan voor de economische zones langs het kanaal is ook de inpasbaarheid van de economische functies en de impact op de omgeving te bekijken. Er is hierbij dus over de contouren van het projectgebied heen te kijken. Zo is bv. rekening te houden met bestaande woonomgevingen, maar ook met mogelijke toekomstige ontwikkelingen zoals op Kapel ter Bede.
- Het voorontwerp voorkeursbesluit maakt melding van de realisatie van een wachtplaats voor Vb-schepen op de Leie als parallel proces (actie 19), maar er is ook af te stemmen met andere deelacties die kaderen in de opwaardering van de Leie-as en rivierherstel Leie zoals bv. de bijkomende bochtverbredingen in het Leiepand 160 Menen-Harelbeke en de realisatie van natuurvriendelijke oevers.
  - De verdieping van het segment Bossuit-La Flandre wordt gezien op langere termijn, o.a. in afstemming met de opwaardering van de Boven-Schelde. Maatregelen ifv natuurversterking zijn er voorafgaand wel mogelijk: worden deze maatregelen opgenomen vanuit het complex project of vanuit het parallel proces?
  - Er werd intussen vastgesteld dat er een interferentie is tussen het complex project en het dossier 'omleidingsweg Zwevegem' en dat dus beide processen op elkaar zijn af te stemmen. We bezorgen hierbij de mededeling Vlaamse Regering van vrijdag 26 maart 2021 omtrent de opstart van het GRUP N8 in Avelgem en Zwevegem: <https://beslissingenvlaamse regering.vlaanderen.be/?dateOption=latest&endDate=2021-03-27T22%3A59%3A59.000Z&search=zwevegem&startDate=2021-03-26T09%3A00%3A00.000Z>
  - In de inleiding van deel 4.3 lezen we "De noodzakelijke maatregelen om (aanzienlijk) negatieve effecten te voorkomen of beperken behoren onlosmakelijk tot het voorkeursalternatief." Dit slaat dus ook op alle maatregelen die onder flankerend beleid worden beschreven. De term 'onlosmakelijk' is een sterke term die juridisch strikt kan worden geïnterpreteerd, met name dat al deze maatregelen moeten worden beslist/gerealiseerd alvorens een projectbesluit/omgevingsvergunning uit te reiken voor realisatie van het nieuwe kanaal. De term staat ook nog eens op p. 44 in relatie tot de aanbevelingen. Het is correct te stellen dat de aanbevelingen niet vrijblijvend zijn, maar er is een zorg voor de juridische gevolgen van de term 'onlosmakelijk' in relatie tot de aanbevelingen.
  - Er wordt gekozen (p. 43) dat Kortrijk een apart RUP opmaakt voor het huidige kanaal. Het is niet duidelijk welke herbestemmingen noodzakelijk zijn om een meer duurzame herinrichting van het huidige kanaal te onderbouwen. Belangrijk is wel dat er reeds op korte termijn acties kunnen gerealiseerd worden en dat er een duidelijk inrichtingsplan en investeringstraject kan vastgelegd worden voor dit stadsdeel. Het is uiteraard belangrijk dat de huidige werking van het kanaal niet gehypothekeerd wordt zolang het nieuwe kanaaldeel niet gerealiseerd is.

Het beleidsdomein Omgeving formuleert eveneens een aantal aandachtspunten voor de aanpak van de uitwerkingsfase:

- Het voorontwerp voorkeursbesluit bevat een ganse reeks van projecten en maatregelen die in de uitwerkingsfase verder dienen onderzocht te worden. Het project omvat ondertussen niet enkel de waterweg maar ook de aanpalende zones (en de R8) en wordt integraal en multidisciplinair opgenomen. Een aantal van de acties dienen/kunnen op korte termijn gerealiseerd worden, voor een aantal is er nog verder

detailonderzoek nodig in de uitwerkingsfase. Het is belangrijk om in de uitwerkingsfase blijvend in te zetten op centraliteit in de aansturing. De Vlaamse Waterweg (DVW) heeft op een uiterst professionele manier de onderzoeksfase geleid, met veel aandacht voor een open en transparant proces en voor een actieve communicatie naar de betrokken actoren. In de uitwerkingsfase zal die rol van DVW anders moeten ingevuld worden. Naast het verder onderzoek en de technische uitwerking van het nieuwe kanaal moeten ook de andere onderdelen van het voorkeursbesluit (aanpassing R8, lokale maatregelen ifv leefbaarheid, de groenopgave,...) goed begeleid worden. Het is van belang blijvend in te zetten op de centraliteit van aansturing, binnen een open samenwerkingsmodel met nauwe betrokkenheid van de lokale besturen. Zo blijft het gezamenlijk engagement voor het geheel van het geïntegreerd project essentieel. Procedureel zal het in het voorkeursbesluit gedefinieerde project in meerdere stappen (procedures) moeten georganiseerd worden, procesmatig is het cruciaal om het geïntegreerde project vanuit een centraliteit in aansturing te trekken. In de procesnota die met het definitieve voorkeursbesluit wordt vastgesteld is het aangewezen een duidelijk zicht te geven op de wijze van organisatie van de centraliteit in aansturing en het trekkerschap van de verschillende projectonderdelen (nieuw kanaal, R8, bedrijvigheid,...). Op die manier kan in de uitwerkingsfase ook op een efficiënte wijze de afstemming met parallelle processen verzekerd worden. Een op te maken engagementsverklaring waarin de algemene en gedeelde verantwoordelijkheden van de partners worden vastgelegd, is een goed instrument om die centraliteit in aansturing vorm te geven.

- De gebiedsopgave omvat acties op korte, middellange en lange termijn. Omwille van de leefbaarheid, de ruimtelijke kwaliteit, het creëren van draagvlak en een verhoogde rechtszekerheid is het van belang de maatregelen die op relatief korte termijn en voorafgaand aan de eigenlijke infrastructuurwerken kunnen gerealiseerd worden, verder concreet te maken. Het is belangrijk hier snel werk van te maken zodat er vlot kan geschakeld worden van de onderzoeksfase naar de uitwerkingsfase. Op die manier kan er blijvend gewerkt worden aan het noodzakelijke draagvlak voor het geheel van de gebiedsopgave.
- Ingevolge het arrest van de Raad voor Vergunningsbetwisting van 25 februari 2021 (RvVb-A-2021-0697) kunnen de PAS-significantiekaders niet langer rechtszeker gehanteerd worden bij vergunningverlening. Er zal in de uitwerkingsfase (die leidt tot het projectbesluit en de vergunning voor het complex project) een grondige studie en evaluatie m.b.t. stikstofdepositie dienen te gebeuren in kader van de vergunbaarheid. Aangezien het uitspreken van de voorkeur voor een alternatief niet bepalend is voor de depositie, is dit van belang voor de verdere uitwerking en niet voor het voorliggende MER.
- Het inzetten van een gebiedsfonds KBK is in het voorontwerp voorkeursbesluit aangebracht vanuit de ambtelijke begeleidingsgroep. Het verder uitwerken van dit instrument wordt onderschreven ifv een realisatiegerichte aanpak en het mogelijk maken om flankerende maatregelen voorafgaand uit te voeren. Het is evenwel aan de Vlaamse Regering om te beslissen over budgetten en fasering. Belangrijk is dat de middelen van de verschillende betrokken partners kunnen gebundeld worden. Het gebiedsfonds KBK zoals voorgesteld in het voorontwerp voorkeursbesluit is ook in te

- zetten voor natuur- en groenversterking. Hierbij is een duidelijk onderscheid te maken met andere fondsen, zoals een mogelijk regionaal groenfonds Zuid-West-Vlaanderen.
- Op het IBO Zuid-West-Vlaanderen van 19 maart 2021 werd beslist de nodige afspraken te maken tussen de betrokken gemeenten, de provincie West-Vlaanderen en de Vlaamse instanties over hoe om te gaan met vergunningsaanvragen in het projectgebied KBK. Dit kadert in de vraag vanuit de lokale besturen naar ondersteuning bij het behandelen van aanvragen en projecten die mogelijks interfereren met KBK. Ifv een gelijkwaardige behandeling over de gemeenten heen dient dit op regionaal niveau in een coördinerend overleg bekeken te worden. De rol van het departement Omgeving (GOP en BJO) is hierbij nog nader te bekijken gezien verschillende afdelingen zijn betrokken. Ifv rechtszekerheid moet de beoordeling juridisch sluitend zijn en is blijvend rekening te houden met het wettelijk kader.
  - In het voorontwerp voorkeursbesluit is (inzake nautica en omgevingskenmerken; segment Bossuit - Luipaardbrug) sprake van de opmaak van een geïntegreerde toekomstvisie. Er is ook sprake van een masterplan voor de economische kenmerken (incl. mobiliteit) als leidraad om de projectingrepen binnen de uitwerkingsfase concreet af te bakenen en verder uit te werken. De inhoud van het masterplan is duidelijk afgebakend (in tegenstelling tot de inhoud van de geïntegreerde toekomstvisie). Tenslotte is er de opmaak van een gebiedsprogramma. Ook dit gebiedsprogramma is, net als het masterplan, een leidraad om de projectingrepen (milderende maatregelen en aanbevelingen vanuit het geïntegreerd onderzoek) binnen de uitwerkingsfase concreet af te bakenen en verder uit te werken. Het integreert de infrastructuuringrepen in een programma gericht op natuur, landschap, stadsvernieuwing,.... Inclusief ook de ontsluiting van de zone tussen R8 en kanaal. De inhoud wordt al geduid en wordt verder beschreven in hfst.5. De contour van het gebiedsprogramma wordt in elk geval cartografisch duidelijk aangegeven. Het is belangrijk dat al deze plannen vroeg in de uitwerkingsfase worden opgemaakt zodat ze de basis vormen van de op te maken projectonderzoeksnota's en de projectbesluiten.
  - Het beleidsdomein Omgeving vraagt dat bij de projectuitwerking na het voorkeursbesluit en bij o.m. de opmaak van het gebiedsprogramma de projecten en acties duidelijk gekaderd worden in relatie tot een aantal actuele Vlaamse beleidsaccenten, zoals droogte/Blue Deal, klimaat, ontharding, bos- en natuurrealisatie,... Hoe kunnen de gebiedsopgave en de bijhorende acties bijdragen tot het creëren van ruimte voor water, circulair watergebruik, ontharding,...? Hoe kan het kanaal ingezet worden als buffer in periodes van droogte, hitte of wateroverlast (realisatie bufferzones, regelen kanaalpeil,...)? Naast het kanaal zelf, kan ook de inzet op groenversterking zorgen voor een verkoelend effect.
  - M.b.t. de maatregelen ifv (regionale) groenversterking en het initiëren van natuurontwikkeling wordt gesteld dat niet alle maatregelen zich in de hoofdprojectzone bevinden, maar dat ook "verderop" maatregelen kunnen geïnitieerd worden. Het moet vroeg in de uitwerkingsfase nog duidelijk worden om welke initiatieven het gaat en of deze gelinkt zijn aan het complex project dan wel aan een parallel proces. Het is in elk geval van belang om in te zetten op natuur- en groenontwikkeling en hierbij de nodige inspanningen te leveren zodat compensaties kunnen gerealiseerd worden binnen de regio.

- De CIW vraagt bij het onderzoek in de uitwerkingsfase de nodige aandacht voor het onderzoek naar de effecten op de toestand (ecologische en chemische) van alle betrokken waterlichamen zodat de voorgenomen milderende maatregelen voldoende effect hebben om een achteruitgang van de toestand te voorkomen. Ook de effecten van onderhoud en gebruik mogen daarbij niet over het hoofd worden gezien. In dat opzicht is het aangewezen om volgende aanbevelingen geformuleerd in het actieprogramma zeker een plaats te geven in de uitwerkingsfase van het complex project: uitwerking van een beheer van het kanaal, met aandacht voor de vispopulatie (actie 5.0) en bijkomend onderzoek naar optimalisatie van de waterbalans en onderzoek naar effecten tijdens de uitvoeringsfase en fasering van de werken ifv garanderen drinkwaterproductie (actie 9) (zie tabel in hoofdstuk 5). De schaal van het complex project en de intentie om verschillende aspecten te integreren bieden echter ook de kans om de toestand van het kanaal en eventueel Leie en Schelde te verbeteren als de verschillende positieve en negatieve cumulatieve effecten in beeld worden gebracht en mogelijkheden tot verbetering van bijvoorbeeld de structuurkwaliteit zoveel mogelijk worden benut. Volgens het voorkeursbesluit is het de bedoeling om over een groter gebied een gebiedsprogramma uit te werken. Het is aangewezen om daarin ook voldoende aandacht te hebben voor andere aspecten m.b.t. water zoals groen-blauwe netwerken, vermindering van verharding, waterbesparing, ... en zo ook rekening te houden met de krachtlijnen van de Vlaamse waterbeleidsnota en de stroomgebiedbeheerplannen.

#### Detailopmerkingen op het voorontwerp voorkeursbesluit:

P.5: Het is niet duidelijk waarom in 1.4 gesproken wordt over een plan van aanpak.

P.11: Onderaan wordt verwezen naar 'strategische' onderzoeksvragen. Er zijn globaal twee strategische vragen en per segment een reeks onderzoeksvragen. Best het woord 'strategisch' hier schrappen om geen verwarring te scheppen.

P.13: voor het segment Luipaardbrug – La Flandrebrug wordt als uitgangspunt een diepgang van 3,5 meter vooropgesteld. Er is in de beschrijving van het segment Boven-Schelde – La Flandrebrug geen verwijzing naar dergelijk uitgangspunt, wat verwarrend kan werken. Op p.18 is dan sprake om de huidige diepgang van 2,6 meter te behouden en op p.25/26 wordt die keuze duidelijk gemotiveerd. Best dat gegeven ook al kort aangeven op p.13.

P.18: De verwijzing naar figuur 4 voor de aanduiding van de economische zones lijkt niet correct te zijn.

Op p.37 is ergens sprake van de "toekomstvisie". Gezien die benaming elders een belangrijke rol speelt, is het best die term hier niet te vermelden.

P.41: ook mogelijkheid van werken met een omgevingsvergunning aangeven.

P.41: "Hierbij wordt gedacht aan" is een erg voorzichtige formulering, terwijl de natuurmaatregelen in voorgaande delen erg duidelijk staan beschreven.

Onderaan p.41 is sprake van de verdere technische uitwerking. Dit is belangrijk ifv de uitwerkingsfase. Er is in diezelfde paragraaf sprake van "de opmaak van een globale visie voor

het projectgebied tussen de Leie en de Luipaardbrug". Is dit iets anders dan het gebiedsprogramma? Indien niet, dan best deze naam hanteren of aangeven dat dit doelt op een verdere verfijning van (onderdelen van) het gebiedsprogramma. Indien wel, graag meer duiding.

P.42: 4.5.2: Het is beter niet te spreken van "projecten worden daarom opgenomen in het voorkeursbesluit". Beter: '... worden ifv afstemming vermeld in het voorkeursbesluit'. In de volgende zin van die paragraaf wordt de link met het CP overigens correct vermeld.

P.47: De aanbeveling om om te gaan met bouwriscico's en hinderaspecten tijdens de uitvoeringsfase is een vraag naar beheersmaatregelen. Gezien de inhoud van het gebiedsprogramma lijkt het dat bouwriscico's geen deel uitmaken van dat programma en dat die eerder rechtstreeks gelinkt zijn aan de infrastructuurmaatregelen zelf.

P.50: het omschrijven van de mogelijke vernatting van de Scheldevallei als milderende maatregel lijkt niet correct. Het gaat hier immers om een actie die geen deel uitmaakt van het complex project. Bijgevolg kan je in dit actieprogramma, waar de focus toch ligt op de impact van het complex project, niet spreken van een milderende maatregel. In die zin past de actie beter in tabel 2 (waar op p.55 het ook staat).

## **Advies nr.2: Beleidsdomein Landbouw en Visserij**

# DEPARTEMENT LANDBOUW & VISSERIJ

## Vlaamse Overheid

ABCO - OMGEVING - WEST-VLAANDEREN

Koning Albert I-laan 1 - 2 bus 101

8200 BRUGGE

T 050 24 77 10

F 050 24 76 01

[www.vlaanderen.be](http://www.vlaanderen.be)

[adviesvraag.westvlaanderen@lv.vlaanderen.be](mailto:adviesvraag.westvlaanderen@lv.vlaanderen.be)

Vlaamse Waterweg nv

Afdeling Regio West (Evert Degroote)

Guldensporenpark 105

9820 Merelbeke

<b>uw bericht van</b>	<b>uw kenmerk</b>	<b>ons kenmerk</b>	<b>bijlagen</b>
24/03/2021	mail 24/03 Vlaamse Waterweg	2021_001998_v1	
<b>vragen naar/e-mail</b>		<b>Telefoonnummer</b>	<b>datum</b>
Floris Moerdijk		050 24 77 14	28.04.2021
<a href="mailto:Floris.Moerdijk@lv.vlaanderen.be">Floris.Moerdijk@lv.vlaanderen.be</a>			

Onderwerp: Complex project 'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen' - Adviesvraag voorontwerp voorkeursbesluit

Geachte,

Het Departement Landbouw en Visserij heeft uw in het onderwerp vermelde adviesaanvraag vanuit landbouwkundig standpunt onderzocht en wenst in deze fase van het complex project volgend advies te formuleren.

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

Het project 'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen' volgt de procedure complexe projecten. De procedure verloopt via vier fasen: de verkenningsfase, de onderzoeksfase, de uitwerkingsfase en de uitvoeringsfase. Er zijn drie vaste beslissingsmomenten: de startbeslissing, voorkeursbesluit en projectbesluit en twee openbare onderzoeken: ter voorbereiding van het voorkeurs- en projectbesluit. Rekening houdend met de resultaten van het geïntegreerd onderzoek en gevoerde overleg wordt in de voorliggende stap van het complex project 'voorontwerp voorkeursbesluit' een voorkeursalternatief naar voren geschoven en werd een geïntegreerde projectdefinitie uitgewerkt die de krachtlijnen voor de uitwerkingsfase zal bepalen. Het voorliggende voorontwerp voorkeursbesluit



beschrijft de keuze en de motivaties die aan de grondslag van deze keuze liggen. Het geeft ook richting aan de uitwerking van het project in de uitwerkingsfase.

Rekening houdend met het geïntegreerd onderzoek bevat het voorkeursalternatief een nautische opwaardering van het kanaal zodat het kanaal over zijn volledige lengte toegankelijk is voor schepen t.e.m. klasse Va. De noodzakelijke maatregelen om (aanzienlijk) negatieve effecten te voorkomen of beperken behoren onlosmakelijk tot het voorkeursalternatief. Behalve een nautische opwaardering met een volwaardige aansluiting met de Leie bevat het voorkeursalternatief ook elementen om het kanaal en de omgeving te versterken op vlak van erfgoed, recreatie, fietsverkeer en wegmobiliteit, economie, natuur en landschap, klimaatadaptatie, water- en energiebalans en stedelijke transformatie. De ingrepen aan het kanaal uit het voorkeursalternatief omvatten concreet:

- Vanaf Bossuit tot de La Flandrebrug kan het kanaal met minimale ingrepen een vlotte en veilige toegankelijkheid voor klasse Va schepen garanderen. In dit segment beperken de nautische ingrepen zich tot lokale aanpassingen aan de oevers ter hoogte van de Sint-Denijsbrug en kaai IMOG. De bestaande sluisen Bossuit, Moen en de huidige vaarwegbreedte worden behouden. Ook de huidige diepgang van 2,6 m wordt aangehouden.
- Ook tussen de La Flandrebrug en de Luipaardbrug blijven de aanpassingen beperkt: de sluis Zwevegem en de vaarwegbreedte worden behouden. De grootste ingreep bestaat uit het verdiepen van het kanaal tot een diepgang van 3,5 m, minstens tot aan sluis Zwevegem. Het kanaal wordt in dit segment ook toegankelijk gemaakt voor schepen van klasse Va+.
- Vanaf de Luipaardbrug wordt de aansluiting met de Leie gemaakt volgens het alternatief 'ringtracé'. Dit betekent dat ca. vanaf de R8 tot aan de Leie een nieuw kanaal wordt aangelegd. Ook wordt het kanaal over de volledige lengte toegankelijk gemaakt voor 3-laags containervaart.

Opdat bij de verdere uitwerking van het complex project voldoende rekening met de omliggende landbouwsituatie zou worden gehouden, wenst het Departement Landbouw en Visserij in deze fase volgende aandachtspunten mee te geven:

- De impact op landbouw komt binnen verschillende onderzoeksrapporten en enkele opgestelde concepten aan bod. Voornamelijk in het onderzoeksrapport dat de grondwaterhuishouding behandelt (OA13), wordt potentiële landbouwimpact voor bepaalde delen van het traject verwacht en onderzocht. Een verdieping van het kanaal in het gedeelte Bossuit-La Flandre maakt geen deel uit van het voorkeursalternatief. In voorliggend voorontwerp voorkeursbesluit wordt hierover wel aangegeven dat mogelijke verdere aanpassingen aan het gedeelte van het kanaal tussen Bossuit en de La Flandrebrug (bijvoorbeeld diepgang tot 3,5 m) op langere termijn kunnen worden gerealiseerd, onder andere in afstemming met de opwaardering van de Boven-Schelde. Hiertoe zou een geïntegreerde toekomstvisie worden opgemaakt, waarin de toekomstige kenmerken van het kanaal (zowel op nautisch vlak als de omgevingskenmerken) worden onderzocht en vastgelegd. Deze toekomstvisie vormt een leidraad voor ingrepen aan het kanaal, zowel ingrepen op korte termijn (binnen de scope van het project of onderhoudswerken) en lange termijn (bijvoorbeeld in functie van onderhoudswerken en opwaardering van de Boven-Schelde). In Tabel 1 van het voorontwerp voorkeursbesluit 'Doorwerking van onderzoeksresultaten en milieuoverwegingen in de besluitvorming en actieprogramma voor acties die binnen het complex project worden gerealiseerd', wordt met actie 5.3: 'onderzoek effecten verdieping', een mogelijke vernatting in de omgeving van het kanaal en een impact op landbouw meegenomen. Dit

onderzoek zal verder deel uitmaken van de uitwerkingsfase. Het Departement Landbouw en Visserij wenst aan te geven dat desgewenst en op basis van aangeleverde contouren in de vorm van een shapefile (polygoon) een landbouwimpactstudie kan worden opgemaakt voor het projectgebied (en/of delen van het projectgebied, bijvoorbeeld voor te verwachten natte zones) om de onderliggende landbouwsituatie en mogelijke impact mee te onderbouwen. Bij wijzigingen aan de waterweg die een impact op de omgeving (en het landbouwgebied) kunnen teweegbrengen moet deze impact op landbouw zo volledig mogelijk in kaart worden gebracht.

- Doorheen de verschillende onderzoeksrapporten, in de synthesesnota en in het voorontwerp voorkeursbesluit wordt meermaals aangegeven dat ingrepen gericht op natuurherstel en -ontwikkeling in en nabij het kanaal alsook in de ruimere omgeving zullen worden opgenomen. Concreet bevat dit volgens het voorontwerp voorkeursbesluit:
  - Realiseren van 600 m natuurvriendelijke oever langs het kanaal, tussen de sluis van Bossuit en de sluis van Zwevegem;
  - Onderzoek in functie van het verbinden van groene oevers langs het kanaal met omliggende natuur;
  - Versterken van de groenverbinding op de as Kennedybos – Kanaalbos – Gavers – Leie;
  - Natuurherstel en -ontwikkeling in en nabij de gebieden De Venning, Oude Leiearm Kortrijk-Kuurne en het Vlaspark;
  - Uitbouwen van het ringtracé en omgeving als ecologische corridor richting de Leievallei;
  - Gerichte ingrepen inzake natuurontwikkeling in de omgeving tussen en nabij het kanaal en de R8;
  - Bijkomend worden de nodige maatregelen voorzien inzake boscompensatie, volgens de geldende regelgeving.

Het Departement Landbouw en Visserij vraagt de noodzakelijke natuurherstel en -ontwikkelingen zodanig te organiseren dat de impact op de landbouwstructuren kan worden geminimaliseerd. Wanneer natuurontwikkeling in een zone met landbouwgebruik/landbouwbestemming wordt voorzien, genereert dit op zijn beurt een mogelijke impact op landbouw die moet worden meegenomen in een effectenbeoordeling. Bij het verder uitwerken en bepalen van locaties voor natuurontwikkeling en natuurcompensatie, alsook bij andere ingrepen aan de ecologische, landschappelijke of recreatieve structuur, dient de impact op de landbouwstructuren zo beperkt mogelijk te blijven. Eventueel kan een landbouwimpactstudie voor bepaalde zones worden opgemaakt.

- Het onderzoek naar de impact van het project op de grondwaterhuishouding en de mogelijke gevolgen voor landbouwpercelen in de omgeving gebeurt modelmatig op basis van een aantal aannames. Er zijn bovendien heel wat onzekere of ongekende factoren die ervoor zorgen dat een globaal beeld van de landbouwimpact op vandaag moeilijk te voorspellen is. Op pag. 51 en 52 van OA13 wordt bijvoorbeeld aangegeven dat geen rekening kon worden gehouden met de ligging en het functioneren van aanwezige lokale drainagesystemen. Ook de invloed van de oude kanaalarm te Bossuit werd niet mee in beschouwing genomen in de grondwatermodellering. In de synthesesnota en het voorontwerp voorkeursbesluit wordt aangegeven dat om de negatieve effecten van mogelijke vernatting op landbouwpercelen te voorkomen, in eerste instantie verder onderzoek is vereist in de volgende fase. Op basis van de meer gedetailleerde studie kunnen vervolgens gepaste maatregelen genomen worden. Het Departement Landbouw en Visserij vraagt gelet op mogelijke onzekerheden voldoende te monitoren tijdens en na de werken om de effectieve impact op de waterhuishouding van het naburig landbouwgebied zo volledig mogelijk in kaart te kunnen brengen.

# DEPARTEMENT LANDBOUW & VISSERIJ

Het Departement Landbouw en Visserij vraagt in deze fase van het complex project rekening te houden met bovenstaande opmerkingen.

Hoogachtend,

Floris Moerdijk  
Beleidsondersteuner Ruimte  
Departement Landbouw en Visserij

## **Advies nr.3: Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken**

---

# DEPARTEMENT MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN

## Beleid

Koning Albert II-laan 20, bus 2  
1000 BRUSSEL  
T 02 553 78 11  
[mow.vlaanderen.be](http://mow.vlaanderen.be)

De Vlaamse Waterweg nv  
Afdeling Regio West

Guldensporenpark 105  
9820 Merelbeke

uw bericht van 23/03/2021	uw kenmerk U20210323041 16EGGE1527	ons kenmerk	bijlagen
vragen naar/e-mail Inge Feys <a href="mailto:Inge.feys@mow.vlaanderen.be">Inge.feys@mow.vlaanderen.be</a>		telefoonnummer 050/248043	datum 28/04/2021

Betreft: Advies voorontwerp voorkeursbesluit - complex project "opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortijk voor klasse Va-schepen"

Geachte,

Naar aanleiding van bovenvermelde adviesvraag maak ik u hierbij graag het advies van het departement Mobiliteit en Openbare Werken over.

Tijdens de technische werksessies, de ambtelijke begeleidingsgroep en de stuurgroep werden opmerkingen vanuit het departement MOW geformuleerd. In het voorontwerp voorkeursbesluit is hier rekening mee gehouden en zijn de gevraagde aanpassingen opgenomen.

Aan het voorontwerp voorkeursbesluit ging veel overleg en onderzoek vooraf waardoor dit voorontwerp voorkeursbesluit duidelijk en gemotiveerd aangeeft welke tracékeuze de voorkeur krijgt.

Dit voorontwerp voorkeursbesluit kan verder uitgewerkt worden tot een voorkeursbesluit en dan voorgelegd worden aan de Vlaamse regering.

Met vriendelijke groeten,

ir. Filip Boelaert  
Secretaris-generaal

# Advies nr.4: Beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin

---

Geachte heer Dejonckheere

Aansluitend bij uw adviesvraag in het kader van het complex project ‘opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse VA-schepen’ formuleert het beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin (Vlaamse Overheid) geen specifieke aanbevelingen bij het voorontwerp voorkeursbesluit.

Vriendelijke groet,

**Nele Hoogmartens**

DEPARTEMENT WELZIEN VOLKSGEZONDHEID EN GEZIN

Afdeling HR en Organisatie

0492 34 60 65

[nele.hoogmartens@vlaanderen.be](mailto:nele.hoogmartens@vlaanderen.be)

Koning Albert II-laan 35 bus 30, 1030 Brussel

[www.departementwvg.be](http://www.departementwvg.be)

////////////////////////////////////



# Advies nr.5: CBS Stad Kortrijk

---

Geachte,

Het CBS Kortrijk nam op 26/04/2021 de beslissing om volgend advies uit te brengen op het voorontwerp Voorkeursbesluit:

**1) Regionaal standpunt**

Zie bijlage

**2) De elementen benoemd in de Leidraad verder projectverloop**

Zie bijlage

Mvg,

**Dries Baekelandt | Coördinator stadsprojecten**

Stad Kortrijk | Planning & Openbaar Domein | Grote Markt 54 | 8500 Kortrijk  
056 27 84 52 | 0473 86 29 91 | [dries.baekelandt@kortrijk.be](mailto:dries.baekelandt@kortrijk.be) | [www.kortrijk.be](http://www.kortrijk.be)

Invoeging projectteam:

*Het regionaal standpunt is als afzonderlijke bijlage opgenomen en kan teruggevonden worden onder advies nr. 17. De Leidraad verder projectverloop is als afzonderlijke bijlage opgenomen en kan teruggevonden worden onder advies nr. 18.*

Geachte,

Het CBS Kortrijk wenst aanvullend aan de mail van 28/4 onderstaande elementen toe te voegen in haar advies ikv het voorontwerp voorkeursbesluit.

Dit betreft een herhaling van de punten zoals overgemaakt ikv het pré-advies op de synthesesnota:

“1. De verhouding tussen een eventueel positief effect van de verdere ontwikkeling van de watergebonden economie ten opzichte van de totale investeringskost die nodig was om deze zaken te kunnen realiseren en verder te exploiteren.

2. Een actualisatie van het MKBA.

3. Welke garanties kunnen er gegeven worden voor de realisatie van de nodige ROC's (SOC's) om de aanpassingen ten volle te kunnen benutten? Dit zowel naar inplanting als het ter beschikking stellen van financiële middelen.

4. Voor klasse Va schepen, blijft dus de knip tussen de Leie en Schelde een feit. Een ROC is noodzakelijk om het transport van hun goederen te verzekeren. In hoeverre werd deze verkeersgeneratie in het klimaatrapport mee in rekening gebracht? Werd, naast de CO2 uitstoot voor de aanleg, ook de CO2 uitstoot van de exploitatie in rekening gebracht? Hoe CO2-neutraal is het geheel, rekening houdend dat de klasse Va schepen niet het volledige traject kunnen afleggen?

5. Wat is de invloed van de ROC's op de ontwikkeling van zwaar vrachtverkeer voor omgeving Kortrijk?

6. Hoe er wordt omgegaan met de grotere ontwikkelingen binnen het Seine-Schelde netwerk, en welke gevolgen dit heeft voor de relevantie van de connectie Leie/Schelde. Recent werd beslist de Schelde te moderniseren in Doornik (met een vernieuwd punt Pont Des Troux). Hierdoor ontstaat een nieuwe gemoderniseerde vaarroute richting Antwerpen. Hoe wordt met deze ontwikkeling rekening gehouden binnen de trafficprognoses en welke invloed hebben deze nieuwe ontwikkelingen?

7. Welke garanties kunnen er gegeven worden dat de geplande situatie voor de regio een ecologische meerwaarde vormt en dat de nodige compensaties gegarandeerd kunnen worden?

Het CBS wenst gedurende het verder traject blijvend te waken over onze bezorgdheden. Het CBS wenst dat de economische en ecologische meerwaarde objectief aangetoond wordt, alsook dat de nodige mitigerende en compenserende maatregelen kunnen gegarandeerd worden”.

Hoogachtend,

**Dries Baekelandt | Coördinator stadsprojecten**

Stad Kortrijk | Planning & Openbaar Domein | Grote Markt 54 | 8500 Kortrijk  
056 27 84 52 | 0473 86 29 91 | [dries.baekelandt@kortrijk.be](mailto:dries.baekelandt@kortrijk.be) | [www.kortrijk.be](http://www.kortrijk.be)

## **Advies nr.6: CBS Stad Harelbeke**

---



# STAD HARELBEKE

## UITTREKSEL UIT HET NOTULENBOEK VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

### Zitting van 20 april 2021

Aanwezig: Alain Top: Burgemeester;  
Francis Pattyn, Tijs Naert, Dominique Windels, Kathleen Duchi,  
David Vandekerckhove, Lynn Callewaert: Schepenen;  
Carlo Daelman: Algemeen directeur

### Voorwerp: Advies voorontwerp voorkeursbesluit Plan B-K.

Het college,

Op grond van volgende overwegingen, zowel feitelijk als juridisch:

De Vlaamse Waterweg (DVW) wil het kanaal Bossuit-Kortrijk opwaarderen zodat het kanaal kan worden ingeschakeld in een modal shift waarbij meer transport over het water wordt georganiseerd. Deze opwaardering kadert in de realisatie van het Trans-European Network for Transport (TEN-T), zoals gedefinieerd in de Europese corridorpolitiek (multimodale transport-corridor Noordzee – Middellandse Zee) en maakt als dusdanig deel uit van het globale project Seine-Schelde. Doelstelling is om het kanaal (of minstens een traject) bevaarbaar te maken voor klasse Va-schepen en om naast de Ringvaart in Gent een bijkomende volwaardige verbinding tussen de Leie en de Schelde te creëren.

Voor de realisatie van dit project opteerde DVW voor een procedure "complexe projecten". De Vlaamse overheid zet met de procesaanpak voor complexe projecten in op de realisatie van projecten binnen een aanvaardbare termijn en met een zo maximaal mogelijk draagvlak. Met het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten, het besluit van 12 december 2014 tot uitvoering van het decreet complexe projecten en het besluit van de Vlaamse Regering van 13 februari 2015 tot aanwijzing van de Vlaamse en provinciale projecten ter uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, is de regelgeving inzake complexe projecten sinds 1 maart 2015 van kracht.

Het project werd in 2012 opgestart en doorloopt vier fases: de verkenningsfase, de onderzoeksfase, de uitwerkingsfase en de uitvoeringsfase. De fases zijn gescheiden door drie vaste beslismomenten: de startbeslissing, het voorkeursbesluit en het projectbesluit.

Het college nam eerder reeds in zittingen van 6 december 2016 en 24 januari 2017 kennis van de ontwerpen van de Startbeslissing en de Procesnota. Bij deze vaststellingen werden opmerkingen m.b.t. specifieke aandachtspunten voor de stad Harelbeke geformuleerd.

De Vlaamse Regering nam op 8 september 2017 de formele startbeslissing voor het complex project voor de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk.

Op 31 oktober 2017 formuleerde het college van burgemeester en schepenen een aantal opmerkingen bij de voorstellen van strategisch te maken keuzes.

In de onderzoeksfase werd daaropvolgend gewerkt aan een Alternatievenonderzoeksnota (AON). Een ontwerp van deze AON werd besproken op het college van burgemeester en schepenen van 25 september 2018. In dit document werd onderzoek verricht naar welke effecten onderscheidend waren voor de 3 tracés, onderling en ten opzichte van elkaar.

De effecten werden onderzocht in 6 verschillende thema's (nautica, omgeving, mobiliteit, uitvoering, financieel en toekomstmogelijkheden). Per thema werden onderzoeksvragen gesteld waarop een geïntegreerd onderzoek een antwoord diende te bieden. De stad formuleerde voor elk van deze concepten opmerkingen en informeerde De Vlaamse Waterweg en het studiebureau over standpunten die ter zake in Harelbeke werden ingenomen. Daarnaast nam het college een standpunt in over de koppeling met de aanleg van de R8 en de prioritering van de R8.

Een aangepaste versie van deze AON werd aan het college voorgelegd op 23 oktober 2018. In het kader van de bespreking op het college werd vastgesteld dat er m.b.t. het Ringtracé sprake was van een kruising van de Leie via een brug of tunnel. Het college merkte op dat voor de stad een gelijkgrondse kruising met de Leie niet kon worden aanvaard als te onderzoeken tracé.

Op 18 december 2018 werd de formele AON door het college van burgemeester en schepenen voorwaardelijk gunstig geadviseerd. De stad stelde in zijn advies vast dat er sprake was van een Rechtdoortracé, een Bypassstracé, een Ringtracé A en een Ringtracé. Voor het Rechtdoortracé en Ringtracé ontstonden nog onderling verschillende sub-varianten: in het Rechtdoortracé, met variatie over de breedte van de oeverafwerking, de breedte van de vaarweg en de aansluiting met de Leie, in het Ringtracé met variatie over de kruising van de R8 met de Leie, de onderlinge afstand tussen kanaal en R8 en het aantal aansluitingscomplexen van de R8. Het college adviseerde om ook nog melding te maken van het feit dat de antwoorden op de onderzoeksvragen er zouden kunnen toe leiden dat de Vlaamse Regering zou beslissen om het project niet te realiseren (0-tracé). De stad formuleerde in dit advies nog een aantal bijkomende inhoudelijke opmerkingen (m.b.t. aanvullend onderzoek, m.b.t. de analyse van sterktes en zwaktes en kosten en baten, m.b.t. de economische eigenheid van de regio, m.b.t. mobiliteitsaspecten en m.b.t. het voorkomen van onzekerheden (compensaties voor ruimte-inname en natuurschade) in de regio.

De stad werd in de loop van het proces steeds vertegenwoordigd, zowel in de Stuurgroep (politieke en ambtelijke vertegenwoordiging) als in de Ambtelijke begeleidingsgroep (ambtelijke vertegenwoordiging). De verschillende thema's, concepten en onderzoeksaspecten werden in een geïntegreerd onderzoek nauwkeurig onderzocht en de impact werd geëvalueerd.

In zitting van 8 december 2020 werd het gevoerde onderzoek, samengevat in de 'Synthesenota' door het college van burgemeester gevalideerd. Er werden nog een aantal opmerkingen bij geformuleerd. Op basis van de Synthesenota werd nu een voorstel ('voorontwerp') voor Voorkeursbesluit opgemaakt.

De impact van dit project is uiteraard het grootst voor de steden en gemeenten die binnen de werkcontour van het project zijn gelegen. De zwaarste infrastructuurwerken zouden, afhankelijk van de keuze die de Vlaamse Regering zou maken, voornamelijk op de grondgebieden van Harelbeke, Kortrijk en Kuurne worden uitgevoerd.

Bij de verschillende stappen in het proces heeft het college een standpunt van de stad opgebouwd ten aanzien van dit project. Daarnaast heeft de stad op basis van de geformuleerde uitgangspunten deelgenomen aan het uitwerken van een regionaal standpunt.

Dit gebeurde via gezamenlijke overleggen op initiatief van Wout Maddens, co-voorzitter van de stuurgroep van het complex project en tevens voorzitter van de intercommunale Leiedal. Een definitief regionaal standpunt werd vastgelegd in de Conferentie van Burgemeesters op 11 december 2020.

Het regionaal standpunt bestaat uit 2 delen:

- Een beknopt omschreven 'Regionaal standpunt in het kader van het voorkeursbesluit complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk dat op zich bestaat uit een overweging en een conclusie.
- Een 'Intergemeentelijke leidraad'.

In het regionaal standpunt wordt in het overwegende deel het volgende gesteld:

1. De regio ZWVL beklemtoont het belang van duurzaam transport en in het bijzonder van een goed uitgeruste waterweg. Voorafgaandelijk aan de realisatie van het KBK-project, dient in de regio Kortrijk evenwel de acute mobiliteitsproblematiek van de R8 prioritair aangepakt te worden, via concrete investeringen in de optimalisering van deze weginfrastructuur. Beide infrastructuren zijn dus belangrijk, maar kennen een prioriteit in uitvoering.
2. Teneinde de rechtszekerheid voor de lokale besturen, bewoners en bedrijven te herstellen, dringt de regio aan op een hoogdringende beslissing.
3. De regio vraagt tevens met aandrang aan de Vlaamse regering, ongeacht haar beslissing hetzij voor het 'ringtracé', hetzij voor het 'nultracé', om intensief overleg te blijven voeren met de regio, met de rechtstreeks betrokken steden en gemeenten langsheen het kanaal en de betrokken actoren uit het middenveld via de klankbordgroepen. Zowel met betrekking tot de gebeurlijke uitvoering van de werken als met betrekking tot flankerende maatregelen die de leefbaarheid en economische ontwikkeling van het gebied kunnen versterken.
4. Indien de Vlaamse regering beslist, na zorgvuldige afweging van de maatschappelijke, financiële, ecologische en economische gevolgen, om het kanaal te herwaarderen, dan kiest de regio ondubbelzinnig voor de verdere uitwerking van het zogenaamde 'ringtracé met tunnel variant'.  
De regio vraagt bovendien dat Vlaanderen de pre-adviezen van de rechtstreeks betrokken besturen in rekening brengt.  
De regio verwijst in dit verband expliciet naar de duidelijke positionering tussen de projecten R8 en het Kanaal, zoals beschreven op p. 79 van de synthese van de alternatievenonderzoeksnota nl: "een fasering waarbij in eerste fase de nieuwe R8 wordt aangelegd, vervolgens de nieuwe R8 in gebruik wordt genomen en tenslotte de aanleg van het kanaal start".
5. De regio stelt vast dat de uitvoering van deze werken een zeer grote impact zullen hebben op de ruimtelijke structuren, de mobiliteit, de ecologie en de leefkwaliteit in het gebied. In deze zin stelt de regio dat een beslissing tot verdere realisatie van dit project geanticipeerd dient te worden door, in overleg met de regio en de betrokken gemeenten, onverwijld over te gaan tot de uitvoering van mitigerende en compenserende maatregelen zoals vrijwillige verwervingen, een natuur- en groenfonds, een intergemeentelijke groenstructuur, begeleiding van de betrokken bedrijven naar watergebonden bedrijvigheid, fietsverbindingen, de green-blue mile.

In de conclusie van het regionaal standpunt concludeert de regio als volgt:

1. De regio vraagt de Vlaamse regering om onverkort een beslissing te nemen in het dossier KBK en zodoende de rechtszekerheid voor besturen, burgers en ondernemingen in het betrokken gebied te herstellen;

2. Indien de Vlaamse regering tot herwaardering van het KBK wil overgaan, steunt de regio ondubbelzinnig het zogenaamde 'ringtracé' als enigste haalbare en aanvaardbare optie nadat de problematiek van de R8 is opgelost;
3. Voor de regio dient een beslissing tot herwaardering KBK gepaard te gaan met het vrijmaken van budgetten die toelaten om nu reeds te anticiperen op deze grootschalige werken, door middel van performante mitigerende en compenserende maatregelen;
4. De regio dringt er tenslotte op aan, dat de Vlaamse regering naar aanleiding van haar beslissing terzake, het overleg met de regio zou intensifiëren en meer bepaald concrete afspraken zou maken met de rechtstreeks betrokken steden en gemeenten teneinde op korte termijn tegemoet te komen aan hun legitieme vragen in dit dossier.

Daarnaast werd ook een 'Leidraad' bij het regionaal standpunt vastgelegd. Deze leidraad zette de krijtlijnen uit waarop de regio zich zal baseren bij verdere stappen in het complex project.

In zitting van 15 december 2020 formuleerde de stad een aantal opmerkingen ten aanzien van een eerste voorontwerp voorkeursbesluit in een zogenaamd 'pré-advies'.

Daarin werd het volgende gesteld:

- "Voor Harelbeke is de aanleg van een nieuwe aansluiting van het kanaal op de Leie van ondergeschikt belang ten aanzien van de volledige realisatie van de R8. We erkennen wel het toenemend belang van transport via de waterweg en de ambities van Vlaanderen en van Europa inzake toekomstige ontwikkelingen op de waterwegen.
- We stellen vast dat de economische impact van de opwaardering van het kanaal op onze regio aanvankelijk laag was. In eerste instantie werd een regionaal overslag centrum (ROC) toegevoegd en oorspronkelijk was er enkel sprake van transport van bulk en palletgoederen naar onze regio. Om het economisch belang van de opwaardering te verruimen werden ondertussen bijkomend de ontwikkeling van een 'bouwhub', specifieke overslagcentra (SOC) (zoals een stadsdistributiecentrum), containertransport, eerst tweelaags en ondertussen drielaags toegevoegd in het economisch programma. Deze nieuwe economische activiteiten zijn voor een groot deel niet geënt op het huidig economisch profiel van onze regio. De stad dringt er daarom op aan dat de economische meerwaarde van het project wordt geduïd. Dit kan door het tekstueel en rekenkundig verduidelijken van de financiële meerwaarde die zou ontstaan door het opwaarderingsproject ten aanzien van de totale investering.
- Voor Harelbeke dreigen verschillende aspecten van de opwaardering van het kanaal de leefomgeving negatief te beïnvloeden. Dit is bijvoorbeeld zo bij de keuze van een Ringtracé met brug (verschillende onderzoeksaspecten tonen een negatieve impact aan), maar eveneens door de mogelijke ontwikkeling van een bouwhub ter hoogte van de Luipaardstraat en het intensifiëren van de laad- en losactiviteiten op kaaimuren aan de overzijde van de Klinkaardstraat en de nieuwe ontwikkelingen op de site Marbra-Lys.
- Een nieuwe zwaaiikom in de oksel van de N391 zou gerealiseerd worden op grond die ten gevolge van de aanleg van de N391 als compensatie werd ontwikkeld. Bovendien is dit ook de plaats waar de open ruimte corridor naar de Leie op het kanaal aansluit. De compensatie voor deze nieuwe infrastructuur zou dan eveneens in deze omgeving dienen te worden gezocht en dient op voorhand te worden gerealiseerd.
- Dit geldt eveneens voor andere compensaties die ten gevolge van ingrepen voor het kanaal zouden noodzakelijk zijn.

- Er zijn op vandaag geen instrumenten om bedrijven die langs het kanaal liggen te 'verplichten' zich naar het water te oriënteren. Het is ook de vraag of dit altijd opportuun is. In de aanbevelingen van het geïntegreerd onderzoek wordt gesteld dat er een regiomanager zou kunnen worden aangesteld die de oriëntatie op de waterloop van bedrijven zou kunnen begeleiden.
- Er zijn geen oneindige budgetten en de realisatie van een afgewerkte R8 is voor de stad Harelbeke cruciaal. We kunnen voor de R8 onmogelijk akkoord gaan met de aanleg van fly-overs. Fly-overs worden overal afgebroken en we willen er geen nieuwe in onze stad.
- Al deze elementen samen wijzen op de relevantie van een nieuwe Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA). De aanvankelijk opgemaakte MKBA vertrok vanuit een financiële onderraming van het project. Nu na het voeren van het geïntegreerde onderzoek een actuele raming gekend is kan een nieuwe MKBA de maatschappelijke relevantie van het project duiden. Deze maatschappelijke relevantie zal verdere beslissingen inzake het complex project ondersteunen.
- Harelbeke wenst een duidelijke omschrijving van de voorwaarden die moeten zijn vervuld vooraleer er met een realisatie van een voorkeustraject kan worden gestart. Het tegemoet komen aan deze voorwaarden moet dan bij voorkeur eveneens in het voorkeursbesluit worden verankerd.
- Als er beslist wordt tot de opwaardering van het kanaal dan verzoekt Harelbeke om de resultaten van het geïntegreerd onderzoek te respecteren en wel in die zin dat:
  - o het Ringtracé wordt gekozen;
  - o het middeneiland tussen kanaal en R8 zo minimaal mogelijk wordt gehouden;
  - o er minstens 2 ontsluitingsknooppunten van de R8 worden voorzien: ter hoogte van de paperclip en ter hoogte van de N43.
- Het voorkeursbesluit legt ook reeds de kruising van de N43 met tunnel vast.
- In de noodzakelijke fasering wordt de prioriteit voor de realisatie van de R8 duidelijk gesteld.
- Op basis van het gevoerde geïntegreerde onderzoek verzoekt de stad om in het voorkeursbesluit reeds een aantal omschreven hefboomen voor de regio vast te leggen die vóór de start van de werken kunnen worden gerealiseerd, zoals onder meer:
  - o de mogelijkheid voor vrijwillige verwervingen van eigenaars die in een door het project bezwaarde contour komen te liggen;
  - o de volstorting en in werking stelling van een natuur- en groenfonds met het oog op het realiseren van compensaties."

In de stuurgroep-vergadering van 18 december 2020 werd kennis genomen van de pré-adviezen van betrokken besturen.

Daaropvolgend werd aan het voorontwerp-document gewerkt via verschillende ambtelijke schrijfsessies waarbij ook de stad was vertegenwoordigd. Dit resulteerde in een versie 1 voorontwerp van Voorkeursbesluit op 29 januari 2021. Dit document werd door De Vlaamse Waterweg toegelicht aan het college van burgemeester en schepenen van 9 februari 2021.

Het document werd door De Vlaamse Waterweg overgemaakt aan de betrokken ministeriële kabinetten en werd eveneens aan de stuurgroep van 18 februari 2021 voorgelegd.

Na een juridische screening resulteerde dit in een "versie 2 voorontwerp van Voorkeursbesluit."

De Vlaamse Regering heeft op 19 maart 2021 akte genomen van dit voorontwerp voorkeursbesluit en het ontwerp geïntegreerd onderzoek. Procedureel is na deze aktename een adviesvraag aan alle adviserende instanties voorzien.

Het document bestaat uit 7 hoofdstukken en bijlagen.

Hoofdstuk 1 omvat de situering. In Hoofdstuk 2 wordt de 'complexiteit van het project' geduid. In Hoofdstuk 3 wordt toegelicht wie de bevoegde overheid is. Hoofdstuk 4 omvat de aanduiding van het voorkeursalternatief. In Hoofdstuk 5 wordt verwezen naar het geïntegreerd onderzoek en het onderzoek van de milieu-effecten in functie van de opmaak van een actieprogramma. In Hoofdstuk 6 wordt het beleidsmatig kader toegelicht en in Hoofdstuk 7 worden ingegaan op de rechtsgevolgen, de vervolgende stappen en de financiering.

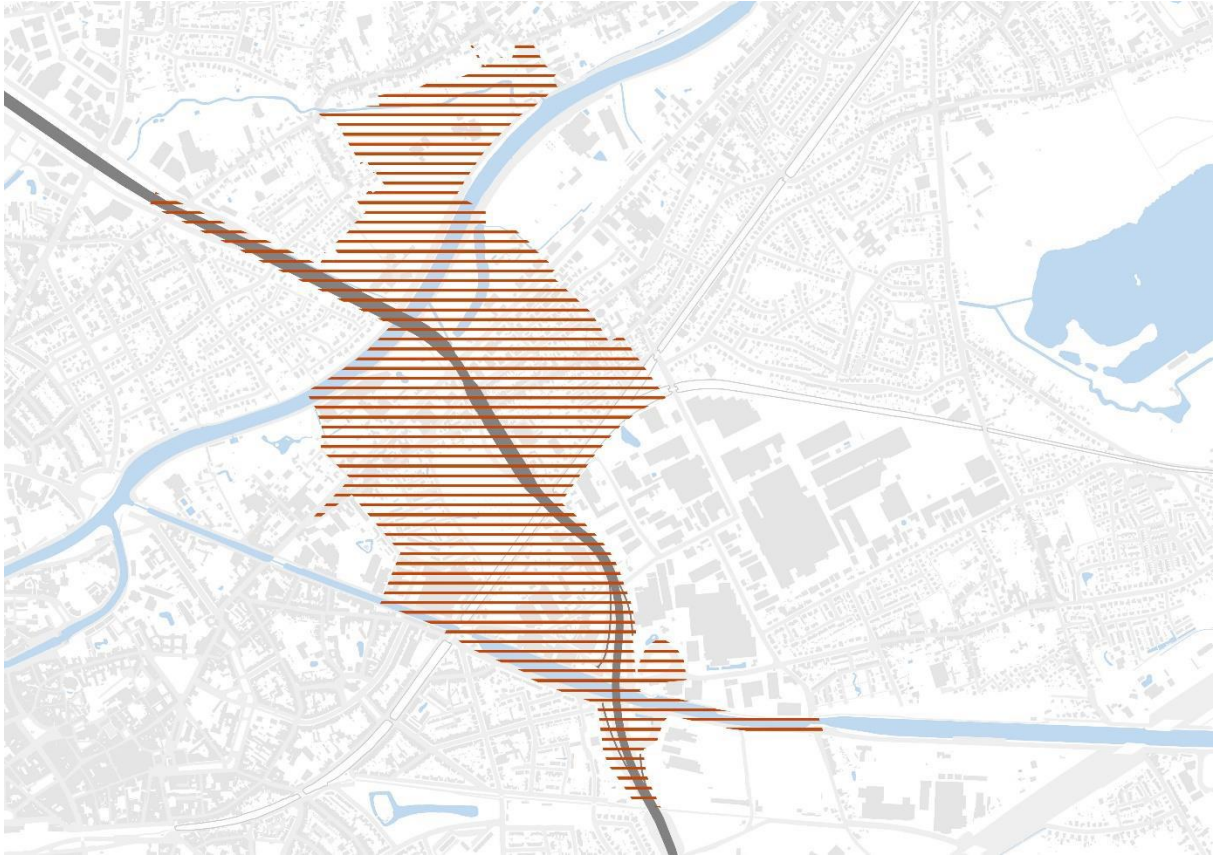
De inhoud van het voorontwerp is zeer sterk gelijklopend met de tekst die werd gehanteerd bij de formulering van het pré-advies.  
Het Voorkeurstracé wordt als volgt omschreven:

"Ringtracé.

Vanaf de Luipaardbrug wordt de aansluiting met de Leie gemaakt volgens het alternatief 'ringtracé'. Dit betekent dat ca. vanaf de R8 tot aan de Leie een nieuw kanaal wordt aangelegd en ook de R8, tussen het bestaand kanaal en de Leie, wordt heringericht. Het kanaal komt aan de zijde van Kortrijk te liggen. De R8 behoudt grotendeels zijn huidige bedding en ligt aan de zijde van Harelbeke. Tussen beide infrastructuren wordt een bepaalde afstand aangehouden, met andere woorden ze kennen een gespreide ligging (ze worden niet gebundeld). Het bepalen van de concrete ligging van het kanaal en de R8 en de tussenafstand maakt deel uit van de uitwerkingsfase. Langs het kanaal wordt een comfortabel fietspad aangelegd.

De herinrichting van de R8, tussen het bestaande kanaal en de Leie, wordt voorzien van twee aansluitingscomplexen, één complex in de omgeving van de N43 en één complex in de omgeving van de kruising van het kanaal met de R8 (het bestaande aansluitingscomplex Stasegem verdwijnt en wordt vervangen door een nieuw aansluitingscomplex in deze omgeving). De kruising van doorgaand verkeer op de R8 met de zone N43/Gentsesteenweg en de Zandbergstraat-Hippodroomstraat wordt niet als een fly-over uitgevoerd en de kruising van doorgaand verkeer op de R8 met de Leie gebeurt via een tunnel. Omwille van het reliëf, de onzekerheden over de samenstelling van de ondergrond, ... is in de uitwerkingsfase verder onderzoek noodzakelijk naar de precieze benodigde uitvoeringstechnieken, fasering en tijdelijke effecten tijdens de aanlegfase. Dit verdere onderzoek dient duidelijk te maken welke eventuele bijkomende maatregelen nodig zijn om de aanleg van de tunnel beheersbaar te houden. In geval van substantiële afwijkingen ten opzichte van de huidige inzichten kunnen alternatieven in overweging genomen worden. Een bijkomende fietsverbinding tussen Harelbeke en Kuurne wordt geïntegreerd in de herinrichting van de R8."

Op basis van dit geselecteerde voorkeurstracé wordt een gebiedsprogramma uitgewerkt. Dit gebiedsprogramma vormt vervolgens de leidraad om de projectingrepen binnen de uitwerkingsfase concreet af te bakenen en verder uit te werken. Het gebiedsprogramma integreert de infrastructurele ingrepen binnen een zone in een programma van herstellende en versterkende maatregelen gericht op natuur, landschap, stadsvernieuwing, stadsgroen en erfgoed. De zone waarop het op te stellen gebiedsprogramma van toepassing is werd als volgt afgebakend:



Naast het gebiedsprogramma is ook een flankerend beleid uitgewerkt. Milderende maatregelen moeten de impact van het grootschalige project op de omgeving reduceren tot een aanvaardbaar niveau.

Naast het flankerend beleid worden eveneens 'aanbevelingen' aangereikt. Het zijn unieke kansen om beleidsdoelstellingen (zowel Vlaams, provinciaal als lokaal niveau) te realiseren of mee te ondersteunen. Ze zijn als volgt samen te vatten:

- \* Opstellen en realiseren van een gebiedsprogramma voor het ringtracé (kanaal, R8) en omgeving met herstellende en versterkende maatregelen gericht op natuur, landschap, stadsvernieuwing, stadsgroen en erfgoed, verblijfskwaliteit en de kwaliteit van het openbaar domein (zie eerder);
- \* Versterken van erfgoedwaarden, onder meer door het herstellen en opwaarderen van het Newfoundland monument en omgeving;
- \* Versterken van de recreatie langs het kanaal en de fietsstructuur, door het voorzien van bijkomende fietsverbindingen (Harelbeke-Kuurne) en het wegwerken van bestaande knelpunten (o.a. t.h.v de Deerlijkstraat of t.h.v de Transfo-site en afwaarts gesitueerde bedrijventerreinen);
- \* Integreeren van klimaatadaptatieve maatregelen, zoals het gebruik van het kanaal als water- en/of energiebuffer;
- \* Maatregelen om een onevenwicht in de waterbalans te vermijden, de bevoorradingszekerheid van het WPC de Gavers te verhogen en een achteruitgang van de waterkwaliteit te voorkomen;
- \* Maatregelen betreffende de inrichting en organisatie van bedrijvenzones (zie hoger).
- \* Ingrepen gericht op natuurherstel en -ontwikkeling in en nabij het kanaal alsook in de ruimere omgeving, namelijk:
  - realiseren van 600m natuurvriendelijke oever langsheen het kanaal, tussen de sluis van Bossuit en de sluis van Zwevegem;
  - onderzoek in functie van het verbinden van groene oevers langs het kanaal met omliggende natuur;

- versterken van de groenverbinding op de as Kennedybos – Kanaalbos – Gavers – Leie;
- natuurherstel en -ontwikkeling in en nabij de gebieden De Venning, Oude Leiearm Kortrijk-Kuurne en het Vlaspark;
- uitbouwen van het ringtracé en omgeving als ecologische corridor richting de Leievallei;
- gerichte ingrepen inzake natuurontwikkeling in de omgeving tussen en nabij het kanaal en de R8 (zie gebiedsprogramma ringtracé);
- bijkomend worden de nodige maatregelen voorzien inzake boscompensatie, volgens de geldende regelgeving.

Er wordt geduid hoe het Voorkeurstracé een antwoord biedt op de beide strategische vragen en hoe de beoogde doelen kunnen worden bereikt. De bouwstenen worden voor de verschillende segmenten toegelicht (voor Harelbeke van belang: segment La Flandrebrug-Luipaardbrug en Luipaardbrug-monding in de Leie).

Voor het segment La Flandrebrug – Luipaardbrug zijn volgende aspecten van belang:

- kanaal wordt toegankelijk gemaakt voor 3-laags containervaart
- kanaal wordt verdiept tot 3,5 meter tussen Luipaardbrug en sluis Zwevegem.
- Vaarwegbreedte wijzigt niet.
- Er wordt een geïntegreerde toekomstvisie voor het kanaal uitgewerkt.
- Toegankelijk voor klasse Va+ van Leie tot sluis Zwevegem.
- Ontwikkelen en stimuleren van overslag en watergebonden bedrijvigheid aan bestaande bedrijvzones via opmaak en realiseren van een masterplan voor deze economische zones. Dit masterplan vormt vervolgens de leidraad om de projectingrepen binnen de uitwerkingsfase concreet af te bakenen en verder uit te werken. Ook de aanleg van een zwaaiком in pand 3 wordt hierin verder onderzocht (zie p. 28).

- Groenverbinding as Kennedybos-Kanaalbos-Gavers-Leie

Er wordt voor deze aspecten een omstandige motivering uitgeschreven. In het bijzonder is het ook van belang vast te stellen dat ten gevolge van de keuzes zowel de Beneluxbrug als de Luipaardbrug dienen te worden vernieuwd.

Voor het segment Luipaardbrug-Leie zijn volgende aspecten van belang:

- Aanleg van een nieuw kanaal vanaf ca. de R8 tot aan de Leie, volgens het alternatief 'ringtracé, vaarwegprofiel IV-Va, diepgang 3,5m, doorvaarthoogte gericht op 3 laags containervaart, nieuwe sluis Va+ met pomp.
- Herinrichting van de R8 ca. tussen de Leie en het bestaand kanaal (cfr. eerder vermeld Rngtracé, gebiedsprogramma, milderende maatregelen en flankerend beleid).

Een belangrijke bemerking is hier nog dat het waterpeil in dit pand wordt verlaagd.

Het onderzoek stelt vast dat het ringtracé de natuurwaarden (met onder andere het groengebied De Venning en het natuurgebied de Oude Leiearm Kortrijk-Kuurne) aantast: de herinrichting van de R8 raakt het natuurgebied t.h.v huidige ligging van de R8 in Kuurne; het kanaal raakt aan de westelijke rand van de Oude Leiearm, ter hoogte van Kortrijk. Het onderzoek toont aan dat deze negatieve effecten afdoende kunnen worden gereduceerd met natuurherstelmaatregelen in en nabij de infrastructuurwerken. Deze natuurherstelmaatregelen zijn onlosmakelijk verbonden met de infrastructuurwerken en behoren tot het voorkeursalternatief. Het onderzoek reikt daarnaast bijkomende mogelijkheden aan om de natuurwaarden in en nabij het project verder te versterken. Ook deze mogelijkheden behoren tot het voorkeursalternatief (zie verder) en resulteren in een positieve impact op natuur. Omdat natuur een zekere ontwikkelingstijd vraagt, worden ingrepen aangeduid om versneld, als quick win, te realiseren (zie ook paragraaf 4.5). De impact is vooral groot op grondgebied Kortrijk en Kuurne.

Wat betreft de onderlinge ligging en afstand van het kanaal en de R8 bevat het voorkeursalternatief een gespreide ligging (zie ook 4.2.5). Het kanaal ligt aan de zijde van Kortrijk, de R8 behoudt grotendeels zijn huidige bedding en ligt aan de zijde van Harelbeke. Tussen beide infrastructuren wordt een bepaalde afstand aangehouden. Het



bepalen van de concrete ligging en tussenafstand van het kanaal en de R8 maakt deel uit van de uitwerkingsfase.

Voor wat betreft de kruising van de N43 en de Leie wordt volgende argumentatie vermeld (p.36-37):

- De Leie en de landzijde (zone N43/Gentsesteenweg en de Zandbergstraat-Hippodroomstraat) kruisen via een brug (fly-over) kent lagere investerings- en exploitatiekosten en beperkt grotendeels de bouwriscico's en hinderaspecten tijdens de aanlegfase in vergelijking met een tunnel onder de Leie en onder de Gentsesteenweg, Zandbergstraat en Hippodroomstraat. Echter, de hoge en lange brugconstructie (een fly-over, met brug over de Leie en over de Gentsesteenweg) vormt een dominant en negatief beeldbepalend element en resulteert in een grotere negatieve impact op vlak van ruimtelijke samenhang, beeldkwaliteit, groenstructuur en leefkwaliteit. Dergelijke lange brug (fly-over) over de Leie en de drie lokale wegen vereist om deze redenen een groter pakket aan milderende maatregelen en resulteert, ook met inbegrip van de potenties, in minder positieve effecten.
- De Leie en de landzijde (zone N43/Gentsesteenweg en de Zandbergstraat-Hippodroomstraat) kruisen via een tunnel betekent een hogere investerings- en exploitatiekost en houdt hogere bouwriscico's en hinderaspecten in. Echter, een tunnel levert duidelijke voordelen op vlak van ruimtelijke samenhang en biedt meer potenties om de groenstructuur structureel te versterken en de leefkwaliteit lokaal te verbeteren.
- Omwille van de permanente voordelen van een tunnel ten opzichte van de tijdelijke nadelen op vlak van bouwriscico en hinder gaat de voorkeur uit naar een tunnel onder de Leie. Omwille van de permanente nadelen van een brug (fly-over) op vlak van ruimtelijke samenhang, beeldkwaliteit, groenstructuur en leefkwaliteit ten opzichte van de tijdelijke voordelen op vlak van bouwriscico en hinder wordt de kruising niet uitgevoerd als een brug over de Leie en de Gentsesteenweg (fly-over).
- De investeringskost van een tunnel onder de Leie is beduidend hoger ten opzichte van een brug (fly-over) over de Leie. In de kostprijsberekening is rekening gehouden met bouwriscico's en aangepaste uitvoeringstechnieken voor dergelijke tunnelconstructie. Omwille van het reliëf, de onzekerheden over de samenstelling van de ondergrond, ... is in de uitwerkingsfase verder onderzoek noodzakelijk naar de precieze benodigde uitvoeringstechnieken, fasering en tijdelijke effecten tijdens de aanlegfase. Dit verdere onderzoek dient duidelijk te maken welke eventuele bijkomende maatregelen nodig zijn om de aanleg van de tunnel beheersbaar te houden. In geval van substantiële afwijkingen ten opzichte van de huidige inzichten kunnen alternatieven in overweging genomen worden.

In dit deel wordt ook geargumenteed waarom het rechtdoortracé, het bypasstracé en de gebundelde en gekruiste ligging van het ringtracé niet worden weerhouden.

Er wordt een projectdefinitie voor de volgende fase, de 'uitwerkingsfase' uitgewerkt. Daarnaast worden parallelle dossiers en links met overige processen en projecten aangebracht:

- de doortrekking van de R8 in Kuurne (zat noch in K-R8, noch in Plan B-K)
- het lokaliseren van de wachtplaats voor Vb-schepen op de Leie.
- Afstemming met K-R8
- Regionale processen zoals opgenomen in de interbestuurlijke samenwerkingsovereenkomst ZWVI
- De toekomst voor het stuk van het bestaande kanaal dat niet meer dienstig zal zijn voor de scheepvaart

In Hoofdstuk 5 wordt op basis van het geïntegreerd onderzoek een actieprogramma uitgewerkt. Volgende acties worden voorzien:

- Actie 1: opstellen en realiseren van een gebiedsprogramma voor het ringtracé (zone R8-Leie)
- Actie 2: ingrepen gericht op natuurherstel en -ontwikkeling in en nabij het ringtracé (zone R8 – Leie)
- Actie 3: groenverbinding Kennedybos – Kanaalbos – De Gavers – Leie
- Actie 4: onderzoek ifv realisatie tijdelijke fietsverbinding Harelbeke – Kuurne
- Actie 5.0: opmaak van een geïntegreerde toekomstvisie voor het gedeelte Bossuit-Luipaardbrug
- Actie 5.1: opmaak ontwerp voor verhoging bruggen
- Actie 5.2: detailontwerp natuurvriendelijke oever
- Actie 5.3: onderzoek effecten verdieping
- Actie 6: aanstellen van een regiomanager
- Actie 7: opstellen van een masterplan voor de economische zones
- Actie 8: acties in kader van archeologie en erfgoed
- Actie 9: ingrepen in kader van de waterbalans en -kwaliteit
- Actie 10: maatregelen gericht op reductie van voertuigemissies
- Actie 11: afstemming met overige projecten en initiatieven
- Actie 12: rol en betekenis van de potenties voor regio (kwantitatief) uitdrukken
- Actie 13: Herlocalisatie niet-watergebonden bedrijvigheid
- Actie 14: nieuwe invulling bestaand kanaal
- Actie 15: doortrekking R8 Kuurne
- Actie 16: verdieping Bossuit-La Flandre met aandacht voor mogelijke vernatting
- Actie 17: maatregelen gericht op stimuleren modal shift
- Actie 18: uitbouw fietsroute Transfo-De Gavers
- Actie 19: wachtplaats voor Vb-schepen

Ten slotte worden ook een aantal te hanteren 'rechtsgevolgen' toegelicht en voorgesteld die in de tussenperiode tussen uitwerkingsfase en realisatie de rechtszekerheid voor betrokkenen moet verhogen. Het gaat om:

- de mogelijkheid om in een aangeduide zone een vergunning, machtiging of toestemming te weigeren als de aanvraag onverenigbaar is met het voorkeursbesluit
- de mogelijkheid instanties of personen aan te duiden die gemachtigd zijn om het gebied (in een afgebakende zone) te betreden om alle nodige vaststellingen te verrichten en alle nodige onderzoeken uit te voeren
- de onmogelijkheid om na de inwerkingtreding van het voorkeursbesluit binnen een bepaalde zone bepaalde besluiten tot bescherming te nemen als deze bescherming de realisatie van het voorkeursbesluit kennelijk in het gedrang brengt.

In de uitwerkingsfase zal het voorkeursalternatief verder uitgewerkt worden in functie van het kunnen afleveren van de nodige vergunningen voor realisatie. De precieze invulling van de locaties op perceelsniveau zal dan ook pas duidelijk worden in de uitwerkingsfase. Mogelijks vallen verdere maatregelen ook buiten de indicatieve contouren opgenomen in dit voorkeursbesluit. Omwille van de scope van het project en een eventuele fasering (in deelprojecten) is het mogelijk dat er zal gewerkt worden naar meerdere projectbesluiten.

In het voorontwerp Voorkeursbesluit wordt ook voorgesteld om:

- nu reeds een gebiedsfonds op te richten en een aankoopbeleid uit te werken
- natuurontwikkeling in de projectzone te initiëren
- een regiomanager aan te stellen in het kader van het begeleiden van de bedrijven

Er dient nog te worden opgemerkt dat het voorkeursbesluit van rechtswege vervalft als binnen zes jaar na de inwerkingtreding ervan geen eerste projectbesluit definitief is vastgesteld

De ingewonnen adviezen en de bespreking van deze adviezen kan tot een definitieve versie van een 'Voorontwerp Voorkeursbesluit' leiden. Het komt dan de Vlaamse Regering

toe om een beslissing te nemen aangaande het voorstel. Dit 'ontwerp-Voorkeursbesluit en het 'Ontwerp Geïntegreerd Onderzoek' wordt dan aan een openbaar onderzoek onderworpen waarbij bezwaren en opmerkingen kunnen worden geformuleerd. Op basis hiervan wordt dan een 'Definitief Voorkeursbesluit' vastgesteld. Dit vormt het einde van de onderzoeksfase. Daarna komt het dossier in de uitwerkingsfase. In deze fase worden concrete uitvoeringsmodaliteiten verder onderzocht.

Verwijzend naar volgende eerdere beslissingen:

CBS 6 december 2016  
CBS 24 januari 2017  
CBS 31 oktober 2017  
CBS 25 september 2018  
CBS 23 oktober 2018  
CBS 18 december 2018  
CBS 8 december 2020  
CBS 15 december 2020

Om deze redenen;

Na beraadslaging;

Met unanimititeit;

## **BESLUIT:**

### Artikel 1:

Het college adviseert het voorliggende voorontwerp voorkeursbesluit **voorwaardelijk gunstig** en formuleert volgende voorwaarden:

1. Het schepencollege stelde in zijn pré-advies de vraag naar het uitvoeren van een MKBA en naar de passage in het regioadvies over de zorgvuldige afweging van maatschappelijke, financiële, ecologische en economische gevolgen. Ondertussen stelde DVW dat de methodiek MKBA transportinfrastructuurprojecten niet toepasbaar is. Het CBS stelt vast dat er in het voorontwerp voorkeursbesluit dieper is ingegaan op de motivatie van het project. De in het voorliggend voorontwerp voorkeursbesluit opgenomen motivatie is zowel kwantitatief als kwalitatief en steunt op de 29 onderzoeksnota's. Er wordt eveneens verwezen naar het nog te maken projectbesluit waar de afweging van de meerwaarde een essentieel onderdeel zal zijn voor de besluitvorming. Toch is dit nog steeds niet de 'zorgvuldige afweging' zoals in het regiostandpunt en in het pré-advies van het CBS werd omschreven. De stad vraagt om, eenmaal het voorkeursbesluit definitief is geworden, de zorgvuldige afweging van de maatschappelijke, financiële, ecologische en economische gevolgen en het onderzoek naar de meerwaarde in de uitwerkingsfase gedetailleerd uit te werken en onmiddellijk duidelijkheid te scheppen in de methodiek die hiertoe zal worden gehanteerd.

2. Het schepencollege stelt vast dat het voorbehoud inzake het uitvoeren van project in het document 'Voorontwerp Voorkeursbesluit – versie 2' werd geschrapt. Meer in het bijzonder werd de passage "Met het voorkeursbesluit wordt nog geen keuze gemaakt of het project al dan niet wordt uitgevoerd" in punt 1.4 en punt 4.2.1 geschrapt. De schrapping gebeurde blijkbaar na inwinnen van juridisch advies. Op de gemeentelijke raadscommissie Grondgebiedszaken van 14 april 2021 werd door de projectingenieur toegelicht dat dit niet mag worden geïnterpreteerd als dat de optie '0-tracé' niet meer bestaat. Het komt de Vlaamse Regering toe om tot het al dan niet uitvoeren van het project te beslissen. Het college van burgemeester en schepenen is van mening dat dan

ook in de plaats in het proces (op het einde van de uitwerkingsfase) dient te worden gemeld waar er over het al dan niet uitvoeren van het project zal worden beslist.

3. Bovendien stelt het college vast dat ook aan het niet realiseren van het project bepaalde gevolgen zijn gekoppeld. Het is aangewezen dat in het actieprogramma een actie wordt toegevoegd die afbakent welke maatregelen en inspanningen er noodzakelijk zijn indien er wordt geopteerd om het project niet uit te voeren, alsook wel juridische en financiële gevolgen dit met zich mee brengt.

4. Het college van burgemeester en schepenen vraagt om in het voorontwerp voorkeursbesluit nu reeds duidelijk uit te sluiten dat de Luipaardbrug als ontsluitingsweg voor Harelbeke-Zuid kan worden voorzien. In de direct aanpalend omgeving worden op korte tijd nieuwe woonontwikkelingen aangelegd. De belevingswaarde en de ecologische gevolgen in dit woongebied zouden te groot zijn.

5. In het projectgebied liggen ook handelszaken en bedrijven die op vandaag geen gebruik maken van watertransport en dit in de toekomst wellicht ook niet zullen doen. Het gaat onder meer over exploitaties langs de Kortrijksesteenweg, exploitaties die dan wel in het projectgebied liggen maar niet rechtstreeks aan het kanaal of de Leie zijn gelegen. Het schepencollege verzoekt dat er in het voorontwerp voorkeursbesluit een passage wordt opgenomen die voor deze exploitaties de zekerheid kan bieden dat zij verder kunnen exploiteren. Het kan geenszins de bedoeling zijn van het complex project om de exploitatie van buiten de aangeduide zones voor watergebonden economische ontwikkelingen gelegen bedrijven en handelszaken te beperken.

6. Het schepencollege stelt vast dat in het voorgestelde voorkeustracé (Ringtracé) de kruising van de Leie wordt voorzien door middel van een tunnel. Uiteraard adviseert het schepencollege dit gunstig. Evenwel stelt het schepencollege vast dat er een voorbehoud wordt ingebouwd:

“Omwille van het reliëf, de onzekerheden over de samenstelling van de ondergrond, ... is in de uitwerkingsfase verder onderzoek noodzakelijk naar de precieze benodigde uitvoeringstechnieken, fasering en tijdelijke effecten tijdens de aanlegfase. Dit verdere onderzoek dient duidelijk te maken welke eventuele bijkomende maatregelen nodig zijn om de aanleg van de tunnel beheersbaar te houden. In geval van substantiële afwijkingen ten opzichte van de huidige inzichten kunnen alternatieven in overweging genomen worden.”

Het college begrijpt dat er inderdaad verder onderzoek nodig is, en dat dit dus in de ‘uitwerkingsfase’ wordt voorzien. Het is voor het schepencollege cruciaal dat dit ook in een duidelijke actie wordt omschreven. De huidige bepaling verwijst naar onderzoek die de ‘beheersbaarheid van de aanleg van de tunnel’ voor ogen heeft. Anderzijds wenst de stad dat ook de beheersbaarheid van de ecologische en maatschappelijke gevolgen van eventuele (op vandaag onbekende en niet nader beschreven) alternatieven als uitgangspunt van het onderzoek worden meegenomen. Meer in het bijzonder stelt de stad dat de ecologische en maatschappelijke effecten van gebeurlijke nog niet bekende en nog niet nader omschreven alternatieven niet zullen zijn onderzocht in het geïntegreerd onderzoek. De stad is van mening dat dergelijke alternatieven die ‘na’ het voorkeursbesluit en na een eventueel openbaar onderzoek komen te ontstaan opnieuw moeten worden getoetst en minstens in openbaar onderzoek moeten gaan. De stad vraagt om toe te lichten hoe de wetgeving complexe projecten hierin een antwoord kan bieden.

## Artikel 2:

Dit advies wordt aan De Vlaamse Waterweg overgemaakt.

NAMENS HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Carlo Daelman  
Algemeen directeur

Alain Top  
Burgemeester

# Advies nr.7: CBS Gemeente Kuurne

---

Geachte,

Het College van Burgemeester en Schepenen heeft in zitting van 27/04/2021 het volgende beslist:

Het college van burgemeester en schepenen:

§1. verleent gunstig advies aan de ontwerp synthesenota.

§2. verleent gunstig advies aan de ontwerp onderzoeksrapporten.

§3. verleent advies over het voorontwerp voorkeurbesluit dat is bijgevoegd als bijlage bij dit besluit "20210427 CBS Advies gemeentebestuur Kuurne".

Het college van burgemeester en schepenen bevestigt de aanwezigheid op de adviesvergadering op 7 mei 2021 om 09.30 uur van:

- schepenen Ann Messelier

- omgevingsambtenaar Jean Marie Ongenaert (ambtelijke begeleider)

i.o.

Met vriendelijke groeten,

**Jean Marie Ongenaert**

Omgevingsambtenaar



Marktpllein 9, 8520 Kuurne

Tel: 056 73 71 46 | Fax: 056 73 71 44

E-mail: [omgeving@kuurne.be](mailto:omgeving@kuurne.be)

**Invoeging projectteam:**

*Het advies van de gemeente Kuurne omvat over het algemeen de elementen van onderstaande documenten:*

- Regio standpunt
- Intergemeentelijke leidraad
- Screening voorontwerp voorkeursbesluit

*Deze documenten zijn ook als afzonderlijke bijlage opgenomen en kunnen teruggevonden worden onder de advies nummers 17, 18 en 19.*

# ADVIES GEMEENTE KUURNE

College van burgemeester en schepenen

Pagina 1/23

Bijlagen 1

**Adviesdatum:** 27/04/2021

**Betreft** **Complex project "opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen"**  
**ADVIESRAAD VOORONTWERP VOORKEURSBESLUIT**

## **Complex project Kanaal Bossuit Kortrijk** **Vervolgtraject en screening voorontwerp voorkeurbesluit**

Dit advies wordt verstrekt op vraag van de Vlaamse Waterweg.  
Brief dd. 23/03/2021 (kenmerk U20210323061 16EGGE1527)

Dit advies bestaat uit

- I. Verwijzing naar het regiostandpunt
- II. Het vervolgtraject en de screening voorontwerp voorkeurbesluit
- III. Leidraad voor het verdere projectverloop met de Vlaamse Waterweg
- IV. Duiding
- V. Toevoeging (na advies van de milieuraad)
- VI. Beslissing van het College van Burgemeester en Schepenen van 27/04/2021

### **I. REGIOSTANDPUNT**

Regionaal standpunt in het kader van het voorkeurbesluit Complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk, 10 december 2020

1. De regio ZWVL beklemtoont het belang van duurzaam transport en in het bijzonder van een goed uitgeruste waterweg. Voorafgaandelijk aan de realisatie van het KBK-project, dient in de regio Kortrijk evenwel de acute mobiliteitsproblematiek van de R8 prioritair aangepakt te worden, via concrete investeringen in de optimalisering van deze weginfrastructuur. Beide infrastructuren zijn dus belangrijk, maar kennen een prioriteit in uitvoering.
2. Teneinde de rechtszekerheid voor de lokale besturen, bewoners en bedrijven te herstellen, dringt de regio aan op een hoogdringende beslissing.
3. De regio vraagt tevens met aandrang aan de Vlaamse regering, ongeacht haar beslissing hetzij voor het 'ringtracé', hetzij voor het 'nultracé', om intensief overleg te blijven voeren met de regio, met de rechtstreeks betrokken steden en gemeenten langs het kanaal en de betrokken actoren uit het middenveld via de klankbordgroepen. Zowel met betrekking tot de gebeurlijke uitvoering van de werken als

met betrekking tot flankerende maatregelen die de leefbaarheid en economische ontwikkeling van het gebied kunnen versterken.

4. Indien de Vlaamse regering beslist, na zorgvuldige afweging van de maatschappelijke, financiële, ecologische en economische gevolgen, om het kanaal te herwaarderen, dan kiest de regio ondubbelzinnig voor de verdere uitwerking van het zogenaamde 'ringtracé met tunnel variant'.

De regio vraagt bovendien dat Vlaanderen de pre-adviezen van de rechtstreeks betrokken besturen in rekening brengt.

De regio verwijst in dit verband expliciet naar de duidelijke positionering tussen de projecten R8 en het Kanaal, zoals beschreven op p. 79 van de synthese van de alternatievenonderzoeksnota nl: "een fasering waarbij in eerste fase de nieuwe R8 wordt aangelegd, vervolgens de nieuwe R8 in gebruik wordt genomen en tenslotte de aanleg van het kanaal start".

5. De regio stelt vast dat de uitvoering van deze werken een zeer grote impact zullen hebben op de ruimtelijke structuren, de mobiliteit, de ecologie en de leefkwaliteit in het gebied. In deze zin stelt de regio dat een beslissing tot verdere realisatie van dit project geanticipeerd dient te worden door, in overleg met de regio en de betrokken gemeenten, onverwijld over te gaan tot de uitvoering van mitigerende en compenserende maatregelen zoals vrijwillige verwervingen, een natuur- en groenfonds, een intergemeentelijke groenstructuur, begeleiding van de betrokken bedrijven naar watergebonden bedrijvigheid, fietsverbindingen, de green-blue mile.

De regio concludeert:

1. De regio vraagt de Vlaamse regering om onverkort een beslissing te nemen in het dossier KBK en zodoende de rechtszekerheid voor besturen, burgers en ondernemingen in het betrokken gebied te herstellen;
2. Indien de Vlaamse regering tot herwaardering van het KBK wil overgaan, steunt de regio ondubbelzinnig het zogenaamde 'ringtracé' als enigste haalbare en aanvaardbare optie nadat de problematiek van de R8 is opgelost;
3. Voor de regio dient een beslissing tot herwaardering KBK gepaard te gaan met het vrijmaken van budgetten die toelaten om nu reeds te anticiperen op deze grootschalige werken, door middel van performante mitigerende en compenserende maatregelen;
4. De regio dringt er tenslotte op aan, dat de Vlaamse regering naar aanleiding van haar beslissing terzake, het overleg met de regio zou intensifiëren en meer bepaald concrete afspraken zou maken met de rechtstreeks betrokken steden en gemeenten teneinde op korte termijn tegemoet te komen aan hun legitieme vragen in dit dossier.

## **II. VERVOLGTRAJECT EN SCREENING VOORONTWERP VOORKEURBESLUIT**

### **II.1. OVERLEG MET DE REGIO**

Conform de afspraak op de stuurgroep van 18/12/2021 voorzag DVW in een overleg met de nauwst betrokken regiobesturen:

- 9/2 (HAR)
- 10/2 (KUU)
- 15/2 (KOR)

Het overleg had als doel een antwoord te verschaffen op de vragen vanuit de verschillende CBS en rond specifieke topics info te verschaffen.



Daarnaast werd het dossier besproken op het InterBestuurlijk Overleg (IBO) van 19/03/2021 om tot een afstemming te komen tussen het complex project KBK (voorontwerp voorkeursbesluit) en het gewestelijk RUP K-R8 (fase startnota).

Kuurne haalde in deze context ook nog eens haar aandachtspunten ter sprake.

## **II.2. VOORKEURSBESLUIT ALS STAP RICHTING PROJECTBESLUIT**

In september 2017 werd op basis van de startbeslissing een integraal onderzoekstraject opgezet. Hierbij werd het project vanuit verschillende invalshoeken benaderd. In functie van een verbinding met de Leie werden in hoofdlijnen 3 mogelijke tracés onderzocht. 29 rapporten + een synthesesnota zijn het resultaat van dit traject.

Rekening houdend met de resultaten van het geïntegreerd onderzoek en gevoerde overleg is een voorkeursalternatief naar voren geschoven en werd een geïntegreerde projectdefinitie uitgewerkt die de krachtlijnen voor de uitwerkingsfase zal bepalen.

Het voorontwerp voorkeursbesluit (VVB) beschrijft de keuze en de motivaties die aan de grondslag van deze keuze liggen. Het geeft ook richting aan de uitwerking van het project in de uitwerkingsfase.

Met het voorkeursbesluit wordt nog geen keuze gemaakt of het project al dan niet wordt uitgevoerd. Met het voorkeursbesluit wordt wel één traject, het voorkeursalternatief, naar voor geschoven als meest wenselijke oplossing. In de volgende fase, de uitwerkingsfase, wordt het voorkeursalternatief (de voorkeursoplossing) uitgewerkt tot een concreet project.

De uitwerkingsfase van een complex project volgt op de goedkeuring van het voorkeursbesluit, die een voorkeursalternatief op strategisch niveau aanduidt. Het doel van de uitwerkingsfase is om het voorkeursbesluit verder te concretiseren tot een realiseerbaar project en om de uitvoeringswijze te bepalen.

Op het einde van de uitwerkingsfase wordt de beslissing genomen om het project al dan niet uit te voeren, alsook over het desgevallend opheffen van de bestaande reservatiestroken. Het resultaat bestaat uit één of meerdere projectbesluiten/een plan van aanpak over het geheel van vergunningen en machtigingen voor de deelprojecten, het bestemmingsplan en het actieprogramma. Dat leidt tot de uitvoeringsfase van het investeringsproject.

Tussen de verschillende stappen is telkens een adviesronde voor de betrokken besturen voorzien. Deze adviesronde is niet bindend. Aansluitend vindt een openbaar onderzoek plaats.

## **II.3. TOETSING VOORONTWERP VOORKEURSBESLUIT AAN REGIOSTANDPUNT EN LEIDRAAD VOOR HET VERDERE PROJECTVERLOOP**

Het regiostandpunt schuift een aantal uitgangspunten voor het project naar voor. Daarnaast bevat de 'leidraad voor het verdere projectverloop' aanvullende topics (zie verder).

Dit punt toetst op welke wijze het voorontwerp voorkeursbesluit rekening houdt met deze uitgangspunten en topics.

## **ALGEMEEN**

Binnen het VVB is ook een lijst met actiepunten opgenomen vanaf p. 46. Deze actiepunten vormen de leidraad voor het verdere traject.

## 1. R8 ALS PRIORITAIR PROJECT

### Regiostandpunt:

"De regio ZWVL beklemtoont het belang van duurzaam transport en in het bijzonder van een goed uitgeruste waterweg. Voorafgaandelijk aan de realisatie van het KBK-project, dient in de regio Kortrijk evenwel de acute mobiliteitsproblematiek van de R8 prioritair aangepakt te worden, via concrete investeringen in de optimalisering van deze weginfrastructuur. Beide infrastructuren zijn dus belangrijk, maar kennen een prioriteit in uitvoering".

"De regio verwijst in dit verband expliciet naar de duidelijke positionering tussen de projecten R8 en het Kanaal, zoals beschreven op p. 79 van de synthese van de alternatievenonderzoeksnota nl: "een fasering waarbij in eerste fase de nieuwe R8 wordt aangelegd, vervolgens de nieuwe R8 in gebruik wordt genomen en tenslotte de aanleg van het kanaal start".

>>> zie ook:

Actie 1: opstellen en realiseren van een gebiedsprogramma voor het ringtracé (zone R8-Leie)

Actie 15: doortrekking R8 Kuurne

### Evaluatie:

- Het voorontwerp voorkeursbesluit KBK voorziet in zowel de doelstelling tot realisatie van het kanaal als de afwerking van de R8 (tussen kruising van de Leie tem paperclip) via het ringtracé. Uit het alternatievenonderzoek komt dit tracé naar voor als de beste oplossing.
- Binnen het ringtracé vormt de gespreide variant, met kruising van de Leie in tunnel, het beste alternatief. In studiefase en inzake beleidskeuzes dienen beide infrastructuren samen benaderd te worden. De aanleg van het kanaal en de R8 kunnen grotendeels onafhankelijk van elkaar gebeuren en beide infrastructuren hypothekeken elkaar niet.
- De tunnel (=kruising van de Leie) maakt in het VVB integraal deel uit van het ringtracé (zie verder)
- De afwerking van de R8 met de kruispunten N50-Brugsesteenweg en de Kuurnsesteenweg-Kortrijksestraat blijken na onderzoek geen ruimtelijke en functionele noodzaak voor KBK en worden losgemaakt uit het project om als parallel project op de agenda van de Vlaamse regering te brengen (zie verder).
- De paperclip (kruising R8 met het kanaal omgeving Visserskaai) wordt opgenomen in het project KBK en niet in K-R8.
- Voor de verdere afstemming tussen het complex project KBK en K-R8 werden op het Interbestuurlijk Overleg (IBO) van 19/03/2021 (voorzichtige) eerste stappen gezet. Een verdere afstemming en afbakening tussen beide projecten, zowel in scope, timing, als financieel, blijft noodzakelijk.

Het voorkeursbesluit en het uitgangspunt binnen het regiostandpunt sluiten nauw op elkaar aan. De keuze voor het ringtracé gespreid maakt dat kanaal en R8 grotendeels onafhankelijk van elkaar kunnen gerealiseerd worden. Door de opsplitsing in deelpakketten kunnen naargelang opportuniteiten (bv subsidietrajecten) en financiële middelen deelrealisaties naar voor worden gebracht in de tijd. De afwerking van de R8 thv Kuurne wordt als parallel project gezien. De afstemming met K-R8 zal blijvende opvolging vergen.

## **2. AFWERKING R8 KORTRIJK NOORD – KUURNE**

De R8 Kortrijk Noord-Kuurne wordt in het voorontwerp voorkeursbesluit opgenomen als een van de parallel op te zetten trajecten naast het complex project.

### Voorontwerp voorkeursbesluit (4.5.2. p.42):

“Doortrekking R8 Kuurne

Uit het geïntegreerd onderzoek blijkt dat een herinrichting van de R8 een belangrijke impact heeft op de lokale en bovenlokale mobiliteit in het projectgebied. In het kader van een optimale doorstroming van het verkeer is het dan ook van belang dat in de omgeving van het kanaal alle elementen uit de visienota R8 verwezenlijkt worden en de doortrekking van de R8 ter hoogte van Kuurne eveneens gerealiseerd wordt. Het belang van een doortrekking van de R8 in Kuurne en de hierbij horende toename van de verkeersveiligheid kwam ook uitdrukkelijk aan bod in overleg met de lokale besturen en stakeholders. De doortrekking van de R8 Kuurne valt echter buiten de scope van het complex project.

De Vlaamse Regering onderkent het belang van een doortrekking van de R8 Kuurne op de verkeersveiligheid en de mobiliteit en start daarom onverwijld en parallel aan de uitwerkingsfase van het complex project met een uitvoeringsgerichte studie en opmaak bijhorende vergunningsdocumenten voor de uitvoering van de doortrekking van de R8 (tussen ca. Noordlaan en ca. fietsonderdoorgang t.h.v bondgenotenlaan/A. van Dycklaan).

Deze opdracht zal verlopen in continue afstemming en wisselwerking met het complex project van de opwaardering, zowel op vlak van studie als bijvoorbeeld op vlak van minder hinder en flankerende maatregelen. Verder zal de doortrekking R8 Kuurne een geïntegreerde aanpak volgen, waarbij de infrastructuurwerken een ruimtelijke inpassing krijgen. Deze opdracht wordt toegewezen aan het Agentschap Wegen en Verkeer welke zo snel mogelijk een bestek voor de verdere uitvoeringsstudie op de markt moet brengen. De Vlaamse Regering dient de nodige budgetten voor studie en uitvoering van deze werken te voorzien. De ambitie bestaat erin om deze werken parallel aan de uitwerkingsfase te realiseren”.

>>> zie ook:

Actie 15: doortrekking R8 Kuurne

### Evaluatie

- Huidig tekstvoorstel voorziet in een verregaande uitspraak en neemt een duidelijk engagement inzake uitvoering op KT.
- Deze realisatie zou financieel op KT behapbaar moeten zijn voor Vlaanderen (ca. 15 mio €?).
- Dit project betreft een afwerking van de R8 gericht op doorstroming en veiligheid kruispunten.
- Ingrepen/aanpassingen thv afrit Kortrijk Noord zijn hierin (nog) niet vervat. Dient voorwerp te zijn van verdere besprekingen.
- De realisatie voorafgaand aan het project KBK kan ook bijdragen aan het reduceren van de mobiliteitsimpact en de onveiligheid in de werffase bij realisatie van de tunnel onder de Leie.
- Concrete uitwerking, timing en vrijmaken van de nodige budgetten dient bewaakt te worden in het verdere traject.

## **3. KRUISING R8 LEIE MET TUNNEL**

### Regiostandpunt:

“Indien de Vlaamse regering beslist, na zorgvuldige afweging van de maatschappelijke, financiële, ecologische en economische gevolgen, om het kanaal te herwaarderen, dan kiest de regio ondubbelzinnig voor de verdere uitwerking van het zogenaamde ‘ringtracé met tunnel variant’”.

#### Voorontwerp Voorkeursbesluit:

“De kruising van doorgaand verkeer op de R8 met de zone N43/Gentsesteenweg en de Zandbergstraat-Hippodroomstraat wordt niet als een fly-over uitgevoerd en de kruising van doorgaand verkeer op de R8 met de Leie gebeurt via een tunnel. Omwille van het reliëf, de onzekerheden over de samenstelling van de ondergrond, ... is in de uitwerkingsfase verder onderzoek noodzakelijk naar de precieze benodigde uitvoeringstechnieken, fasering en tijdelijke effecten tijdens de aanlegfase. Dit verdere onderzoek dient duidelijk te maken welke eventuele bijkomende maatregelen nodig zijn om de aanleg van de tunnel beheersbaar te houden. In geval van substantiële afwijkingen ten opzichte van de huidige inzichten kunnen alternatieven in overweging genomen worden. Een bijkomende fietsverbinding tussen Harelbeke en Kuurne wordt geïntegreerd in de herinrichting van de R8”. (4.3 Omschrijving voorkeursalternatief, p. 19) (4.4.4. Bouwstenen van het voorkeursalternatief, p. 34)

“De motivatie voor de kruising met de Leie (voor doorgaand verkeer op de R8) is als volgt:

- De Leie en de landzijde (zone N43/Gentsesteenweg en de Zandbergstraat-Hippodroomstraat) kruisen via een brug (flyover) kent lagere investerings- en exploitatiekosten en beperkt grotendeels de bouwriscico's en hinderaspecten tijdens de aanlegfase in vergelijking met een tunnel onder de Leie en onder de Gentsesteenweg, Zandbergstraat en Hippodroomstraat. Echter, de hoge en lange brugconstructie (een fly-over, met brug over de Leie en over de Gentsesteenweg) vormt een dominant en negatief beeldbepalend element en resulteert in een grotere negatieve impact op vlak van ruimtelijke samenhang, beeldkwaliteit, groenstructuur en leefkwaliteit. Dergelijke lange brug (fly-over) over de Leie en de drie lokale wegen vereist om deze redenen een groter pakket aan milderende maatregelen en resulteert, ook met inbegrip van de potenties, in minder positieve effecten.
- De Leie en de landzijde (zone N43/Gentsesteenweg en de Zandbergstraat-Hippodroomstraat) kruisen via een tunnel betekent een hogere investerings- en exploitatiekost en houdt hogere bouwriscico's en hinderaspecten in. Echter, een tunnel levert duidelijke voordelen op vlak van ruimtelijke samenhang en biedt meer potenties om de groenstructuur structureel te versterken en de leefkwaliteit lokaal te verbeteren.
- Omwille van de permanente voordelen van een tunnel ten opzichte van de tijdelijke nadelen op vlak van bouwriscico en hinder gaat de voorkeur uit naar een tunnel onder de Leie. Omwille van de permanente nadelen van een brug (fly-over) op vlak van ruimtelijke samenhang, beeldkwaliteit, groenstructuur en leefkwaliteit ten opzichte van de tijdelijke voordelen op vlak van bouwriscico en hinder wordt de kruising niet uitgevoerd als een brug over de Leie en de Gentsesteenweg (fly-over).
- De investeringskost van een tunnel onder de Leie is beduidend hoger ten opzichte van een brug (fly-over) over de Leie. In de kostprijsberekening is rekening gehouden met bouwriscico's en aangepaste uitvoeringstechnieken voor dergelijke tunnelconstructie. Omwille van het reliëf, de onzekerheden over de samenstelling van de ondergrond, ... is in de uitwerkingsfase verder onderzoek noodzakelijk naar de precieze benodigde uitvoeringstechnieken, fasering en tijdelijke effecten tijdens de aanlegfase. Dit verdere onderzoek dient duidelijk te maken welke eventuele bijkomende maatregelen nodig zijn om de aanleg van de tunnel beheersbaar te houden. In geval van substantiële afwijkingen ten opzichte van de huidige inzichten kunnen alternatieven in overweging genomen worden”.

#### Evaluatie:

- In het VVB staat expliciet vermeld dat zone N43 tem Zandbergstraat-Hippodroomstraat niet als fly-over wordt uitgevoerd.
- Daarnaast wordt de keuze voor een tunnel onder de Leie benoemd als uitgangspunt.
- Deze bewoording heeft een duidelijke richting aan voor het verdere onderzoek dat nog noodzakelijk is binnen de technische uitwerkingsfase.
- Op vraag van de Vlaamse partners wordt in de tekst nog een opening gelaten ('in geval van substantiële afwijkingen'... 'kunnen in overweging genomen worden'). Hoewel de tunnel volgens huidige analyse haalbaar is, wil men verder gedetailleerd onderzoek (bv. bodemsamenstelling, funderingen...) afwachten om de keuze 100% te bevestigen.

Huidige formulering geeft een duidelijke richting aan voor zowel de zone N43 tem Zandbergstraat-Hippodroomstraat als voor de kruising van de Leie. De mogelijkheid tot afwijken van de uitgangspunten (i.c. realisatie van een tunnel onder de Leie) zal in het verdere proces moeten bewaakt worden.

#### **4. HOOGDRINGENDE BESLISSING EN RECHTSZEKERHEID BIEDEN**

##### Regiostandpunt:

"Teneinde de rechtszekerheid voor de lokale besturen, bewoners en bedrijven te herstellen, dringt de regio aan op een hoogdringende beslissing."

Timing: Zie eerder.

De adviesronde, het openbaar onderzoek en het nemen van het voorkeursbesluit kan volgens huidige inschattingen gebeuren in 2021.

Met het nemen van het voorkeursbesluit wordt een belangrijke trechtering gemaakt binnen het onderzoek. Dit maakt dat er voor aanzienlijke gebieden duidelijkheid ontstaat, m.a.w. dat in deze zones geen directe impact vanuit het project aan de orde is.

Bij het weerhouden tracé blijft een relatief ruime onderzoekscontour van toepassing.

Deze ruime contour wordt gehanteerd om een integrale benadering te kunnen aanhouden (bv. landschappelijke inbedding, mobiliteit, stadsontwikkeling, natuur...).

Vanuit deze integrale benadering is deze contour verdedigbaar. Echter moet het de ambitie zijn om in het verdere onderzoekstraject zo snel als mogelijk verfijndere uitspraken te gaan doen. Dit moet de reële impact helderder zetten tov vandaag. Vanuit die optiek is het aangewezen om tussentijdse besluiten in het proces in te bouwen.

Binnen de weerhouden zone treden vanaf het VB een aantal mechanismen in werken.

Deze mechanismen gelden tot het projectbesluit (max. 6j na VB). Zie verder onder item 'Omgevingsvergunning' en 'Vrijwillige verwerving'.

>>> zie ook 7.2 vervolgstappen, p.64

##### Evaluatie:

- De Vlaamse Regering spreekt de ambitie uit om in 2021 nog te komen tot een VB.
- Het lijkt aangewezen om na het VB, dus binnen het verdere onderzoekstraject, zo snel als mogelijk te voorzien in tussenbesluiten die meer duidelijkheid moet verschaffen voor het gebied en de concrete gevolgen voor eigenaars, bedrijven...

#### **5. OMGEVINGSVERGUNNING**

De mogelijkheid wordt ingeschreven om omgevingsvergunningen te weigeren indien tegenstrijdig met het voorkeursbesluit (art. 29). Deze weigering gebeurt door het beleidsniveau die de vergunning behandelt. In de meeste gevallen is dit het lokale beleidsniveau.

Het nemen van beschermingsbesluiten is niet toegelaten (art 35).

Er werd niet geopteerd voor een bouwverbod (art. 28). Het activeren van deze mogelijkheid werd niet weerhouden omdat dit de facto een bevrozing van het gebied als

gevolg heeft. Dit heeft ook verstrekkende gevolgen die niet verantwoordbaar leken zolang er geen projectbesluit is of m.a.w geen effectieve beslissing tot uitvoering. De activering van deze instrumenten is van toepassing tot het Projectbesluit (max 6j). >>> zie ook 7.1 rechtsgevolgen, p.60

#### Evaluatie:

- Met de mogelijkheid om vergunningen te weigeren wordt de nodige nuance ingebracht waardoor geen stand still hoeft te ontstaan. Telkens zal een afweging op dossierniveau moeten genomen worden.
- Het is echter niet evident als lokaal bestuur om vergunningsaanvragen in het project- of plangebied van deze processen alleen te beoordelen. Het gaat om zeer complexe materie. Nu ligt de verantwoordelijkheid op lokaal niveau. Er wordt dan ook gevraagd naar ondersteuning die best op een hoger/regionaal niveau wordt getrokken ivf een gelijkwaardige behandeling. In het recent IBO werd voorgesteld om hiervoor een afwegingskader op te maken en de beoordeling van deze vergunningsaanvragen te organiseren en te coördineren binnen een zogenaamd 'vergunningenplatform'.
- Het lijkt aangewezen dat de Vlaamse Regering hiertoe opdracht heeft aan het dep. Omgeving. Dit platform overstijgt het lokale en vraagt een gecoördineerde benadering binnen de blik van het complexe project. Dit vergunningenplatform is best operationeel bij het voorkeursbesluit.
- Op heden is het niet duidelijk hoe zal omgegaan worden met bepaalde rechtsgevolgen, juridische procedures, waardeverminderingen... ten gevolge van de genomen beslissing. Dit kan een potentieel juridisch en financieel risico inhouden voor de vergunningverlenende (meestal lokale) instantie. Dit aspect dient voorafgaand aan het VB verduidelijkt te worden.

## **6. VRIJWILLIGE VERWERVINGEN ALS ONDERDEEL GEBIEDSFONDS**

### Leidraad voor het verdere projectverloop:

#### "Vrijwillige verwervingen

Na het voorkeursbesluit engageert de Vlaamse overheid zich om pro-actief panden en gronden te verwerven binnen het gekozen tracé (cf. Visartsuis Zeebrugge). Deze pro-actieve verwervingen zijn een rechtstreekse toepassing van het voorzichtigheidsbeginsel en vermijden latere onteigeningen. Deze benadering vermijdt blokkades bij de zittende bewoners en ondernemers en vormt vanuit dit oogpunt een belangrijke prioritaire actie".

### Voorontwerp voorkeursbesluit (7.2 vervolgstappen, p. 64):

#### "Oprichten gebiedsfonds en uitwerken van een aankoopbeleid

De zones waar grote onzekerheid heerst of de private percelen die zullen worden getroffen door de projectingrepen, worden aangeduid en opgenomen in een gebiedsfonds. Voor de aangeduide zones zal een aankoopbeleid worden uitgewerkt en toegepast. Met de eigenaars van de betrokken percelen wordt een gesprek aangegaan. Eigenaars die beantwoorden aan de criteria van het aankoopbeleid én dat willen, krijgen de mogelijkheid om vanaf het definitieve voorkeursbesluit hun eigendom reeds minnelijk te verkopen aan de overheid (aan onteigeningsvoorwaarden). De minimale contouren van dit gebiedsfonds worden weergegeven op Figuur 12, maar ook andere opportuniteiten waarvan de relatie met het complex project kunnen worden geduid, kunnen opgenomen worden in het gebiedsfonds. In de uitwerkingsfase wordt het project meer concreet uitgewerkt. Naarmate de projectcontour preciezer wordt, wordt het aankoopbeleid bijgesteld en verfijnd en worden, indien nodig, ook de beschikbare middelen bijgesteld. Behalve het aankoopbeleid en de vrijwillige verwerving zet deze actie ook in op begeleiding en de tussentijdse situatie(s). Op het vlak van begeleiding worden volgende trajecten uitgewerkt:

- Er zal worden nagegaan op welke manier herhuisvesting en sociale huisvesting een oplossing kan bieden voor omwonenden.
- Ook voor de bedrijven en organisaties gelegen binnen het projectgebied (zie bijlage 1) zal een begeleidingstraject worden opgestart.
- Er wordt een centraal aanspreekpunt opgezet om vragen te bundelen en te behandelen
- Ook kan het gebiedsfonds gebruikt worden om gerichte ingrepen te nemen teneinde negatieve effecten van tussentijdse situatie(s) te beperken”.

### Evaluatie

- In deze fase zullen geen onteigeningen toegepast worden.
- Om volledige blokkeringen bij eigenaars te remediëren in de periode tot het projectbesluit, wordt dit mechanisme geactiveerd.
- Positief hierbij is dat een centraal aanspreekpunt en een begeleidingstraject zal opgezet worden om te bepalen hoe zal omgegaan worden met tussentijdse situaties.
- Cf. het mechanisme rond vergunningen lijkt het hier aangewezen om zo snel als mogelijk een concreet kader uit te werken en zo snel mogelijk in het verdere onderzoekstraject tussentijdse beslissingen te nemen.
- In het recente IBO gaf De Vlaamse Waterweg aan dat het voorzien van dergelijk gebiedsfonds belangrijk is ivv vergroten van het draagvlak (cfr. andere Vlaamse infrawerken). Dit instrument moet het budgettair mogelijk maken om flankerende maatregelen voorafgaand uit te voeren (soort van voorfinanciering) in afwachting van de vastlegging van de grotere budgetten en juridische grond tot uitvoering of onteigening.
- Op heden is de taakstelling, het kader alsook het budget nog niet exact gedefinieerd om op het terrein effectief en efficiënt te kunnen optreden. Het lijkt aangewezen de Vlaamse Regering te vragen tot het vrijmaken van afdoende budgetten en het opzetten van een structuur om dit belangrijke mechanisme op KT operationeel te maken.

## **7. NATUUR- EN GROENFONDS**

### Leidraad voor het verdere projectverloop:

“Een intergemeentelijke groenstructuur  
 Het ringtracé maakt een nieuwe verbinding tussen het bestaande kanaal en de Leie. Naast de waterwegverbinding ontstaat ook een hefboom om de vandaag gescheiden groene ruimtes met elkaar in relatie te gaan zetten. De optelling van de individuele stapstenen met hun verschillende kwaliteiten en invullingen (Vlaspark, Oude Leiearm, Venning, Leieoevers, greenblue mile/oude kanaal,...) biedt de mogelijkheid om een intergemeentelijke groenstructuur te realiseren. Dit kan de ecologische waarde van de individuele gebieden versterken en geeft adem aan de dens bebouwde omgeving. Door deze structuur te versterken met (nieuwe) fietsverbindingen ontstaat een intergemeentelijk groene ruimte. De fietsverbinding Harelbeke-Kuurne is hierin een belangrijk component (zie ook verder)”.

### Voorontwerp voorkeursbesluit:

Cf. 7.2 vervolgstappen, p. 64 “...kan het gebiedsfonds gebruikt worden om gerichte ingrepen te nemen teneinde negatieve effecten van tussentijdse situatie(s) te beperken”.

Specifiek inzake een natuur- en groenfonds is volgende opgenomen (7.2. Vervolgstappen, p. 64):

“Het voorkeursalternatief omvat ingrepen inzake natuurherstel en -ontwikkeling. Gegeven de tijd die nodig is alvorens natuur zich kan ontwikkelen en de ambitie om de natuurwaarden in de regio te versterken worden middelen vrijgemaakt om reeds in de uitwerkingsfase natuurontwikkeling op cruciale plaatsen te initiëren, in afstemming met betrokken actoren. De mogelijke zones zijn eveneens opgenomen in het gebiedsfonds (zie hierboven). Op deze manier wordt ook tegemoetgekomen aan de vraag van lokale actoren om, waar mogelijk, voorafgaand aan de infrastructurele ingrepen te starten met de maatregelen inzake natuurontwikkeling. Hierbij wordt uitdrukkelijk vermeld dat het realiseren van deze ingrepen inzake natuurontwikkeling geen afbreuk doet aan de noodzakelijke natuurherstelmaatregelen (milderende maatregelen) die onlosmakelijk verbonden zijn met de infrastructuurwerken. Ook op vlak van boscompensaties wordt de mogelijkheid voorzien om voorafgaand aan de infrastructurele ingrepen reeds compenserende maatregelen te realiseren (noodzakelijke verwervingen, natuuringrepen ter plaatse, ...”

>>> zie ook

Actie 2: ingrepen gericht op natuurherstel en -ontwikkeling in en nabij het ringtracé

Actie 3: groenverbinding Kennedybos – Kanaalbos – De Gavers – Leie

Actie 5.0: opmaak van een geïntegreerde toekomstvisie voor het gedeelte Bossuit-Luipaardbrug

Actie 5.2: detailontwerp natuurvriendelijke oever

#### Evaluatie:

- Milderende maatregelen worden in eerste instantie binnen de projectcontour bekeken (ic Oude Leie Kuurne en Kortrijk, Venning en kanaalbos Stasegem). Wanneer deze natuurwaarden niet volledig binnen de projectzone kunnen opgelost worden, wordt dit regionaal bekeken. Deze benadering stelt voorop dat de compensaties nabij het project of regionaal dienen gerealiseerd te worden. Dit werd vanuit de regio ook aangebracht in het recente IBO. De nodige inspanningen zijn dan ook te leveren, zodat compensaties kunnen gerealiseerd worden in de regio.
- Het vooropstellen van een projectgebonden natuur- en groenfonds ism de regio en natuurpartners is een positief gegeven.
- Het opzetten van een projectgebonden natuur- en groenfonds wordt omschreven als een voorwaarde om het infrastructuurwerk op te starten.
- Naast de (verplichte) milderende maatregelen en compensaties zijn in het project een reeks aanbevelingen inzake natuurontwikkeling opgenomen. Op heden zijn geen garanties dat deze zaken (als aanbeveling) ook een effectieve doorvertaling krijgen in de verdere fase, dat hiertoe instrumenten worden ingezet en voldoende middelen worden vrijgemaakt. Het lijkt aangewezen om de Vlaamse Regering te wijzen op deze waardevolle aanbevelingen en deze maximaal mee te nemen bij de verdere uitwerking en hiertoe de noodzakelijke middelen te voorzien. Een gelijkaardige analyse kan gemaakt worden voor wat betreft zgn. quick-wins tijdens de uitwerkingsfase. Het voorzien van afdoende instrumenten en middelen zijn hier essentieel.
- Een slimme en doorgedreven samenwerking terzake kan leiden tot een structureel versterken van regionale groenstructuren (milderende maatregelen + wettelijke compensaties + aanbevelingen + lokale/regionale acties). Het opzetten van een samenwerkingsmodel met de regio en regionale actoren kan hiertoe bijdragen.

## **8. PROCESSTRUCTUUR EN DE REGIONALE BETROKKENHEID IN VERDERE TRAJECT**

### Regiostandpunt:

“De regio vraagt tevens met aandrang aan de Vlaamse regering, ongeacht haar beslissing hetzij voor het ‘ringtracé’, hetzij voor het ‘nultracé’, om intensief overleg te



blijven voeren met de regio, met de rechtstreeks betrokken steden en gemeenten langsheen het kanaal en de betrokken actoren uit het middenveld via de klankbordgroepen. Zowel met betrekking tot de gebeurlijke uitvoering van de werken als met betrekking tot flankerende maatregelen die de leefbaarheid en economische ontwikkeling van het gebied kunnen versterken”.

“De regio stelt vast dat de uitvoering van deze werken een zeer grote impact zullen hebben op de ruimtelijke structuren, de mobiliteit, de ecologie en de leefkwaliteit in het gebied. In deze zin stelt de regio dat een beslissing tot verdere realisatie van dit project geanticipeerd dient te worden door, in overleg met de regio en de betrokken gemeenten, onverwijld over te gaan tot de uitvoering van mitigerende en compenserende maatregelen zoals vrijwillige verwervingen, een natuur- en groenfonds, een intergemeentelijke groenstructuur, begeleiding van de betrokken bedrijven naar watergebonden bedrijvigheid, fietsverbindingen, de green-blue mile”.

#### Voorontwerp voorkeursbesluit:

“Rekening houdend met de integraliteit van het project en om de onderlinge interactie en samenhang tussen de verschillende projectonderdelen te garanderen, wordt het project in de uitwerkingsfase als één project opgevat en aan één initiatiefnemer toegewezen. De Vlaamse Regering dient de opdracht toe te wijzen aan een bestaande projectspecifieke entiteit, die behalve de overkoepelende projectcoördinatie ook instaat voor de integrale uitwerking van het voorkeursalternatief (de voorkeursoplossing) tot een concreet en uitvoerbaar project en dit in alle facetten (proces, communicatie, inhoudelijke studies, financiële aspecten, afstemming met andere processen, ...). Cruciale partners binnen de regio nemen blijvend actief deel aan het proces. Ook betrokken verenigingen, instanties en de brede bevolking zullen in de uitwerkingsfase actief worden betrokken” (4.5.1, p. 42).

“Naast K-R8 is waar nodig ook afstemming te voorzien met andere regionale processen, waaronder de regionale acties opgenomen in de interbestuurlijke samenwerkingsovereenkomst Zuid-West-Vlaanderen (VR 19/07/2019), zoals de regionale actie rond de herstructurering van bedrijvigheid (waaronder eNES), de geïntegreerde aanpak van de Leievallei van Wervik tot Deinze, de geïntegreerde aanpak van de vervoerregio Kortrijk (met o.m. de werkgroep logistiek) en het activeren van productieve landschappen” (4.5.2. Parallel aan het complex project, p.43).

#### Evaluatie

- Er wordt in het voorontwerp voorkeursbesluit een duidelijk standpunt ingenomen om het vervolgtraject binnen 1 structuur te houden. Dit biedt de meeste garantie voor een integrale benadering
- De tekst voorziet in een nauwe betrokkenheid van de regio.
- Dit dient concreet bewaakt te worden door de keuze van de actor en de op te zetten overleg- en beslissingsstructuur. Het proces is geëvolueerd van een infrastructuurproject (opwaardering waterweg) naar een integraal project met ook de herinrichting van de R8 en een gebiedsopgave met een ruim pakket aan maatregelen (watergebonden bedrijvigheid, groen, fiets, etc.). De opdracht is bijgevolg veel omvangrijker en complexer geworden dan bij de initiële opzet en valt hierdoor buiten de taakstelling van DVW.
- Door deze gewijzigde opdracht ontstaat onduidelijkheid over wie in de uitwerkingsfase de trekker wordt van het complex project KBK.
- Er zijn 3 elementen om rekening mee te houden:
  - 1) een continuïteit in het project
  - 2) het bekijken van de vraag tot centraliteit in aansturing en
  - 3) de gewenste betrokkenheid van de regio.

- Over de centraal aangestuurde entiteit die het project verder oppakt, wordt in het voorontwerp voorkeursbesluit niet concreet geformuleerd wie deze actor is. Hiervoor kunnen verschillende denkpijsten naar voor worden geschoven:

#### Denkpijste 1: De werkvennootschap

- In de ambtelijke begeleidingsgroep circuleert de pijste tot taakstelling aan De Vlaamse Werkvennootschap ([www.dewerkvennootschap.vlaanderen](http://www.dewerkvennootschap.vlaanderen)).
- Dit zou een valabele optie kunnen zijn, indien de continuïteit en regionale betrokkenheid in de uitwerkingsfase onder de Werkvennootschap wordt gegarandeerd.

#### Denkpijste 2: DVW

- Een tweede pijste is het continueren van de huidige werkstructuur (ic DVW als trekker, ondersteund door een studie bureau + nauwe betrokkenheid regio via werk- en stuurgroep).
- Deze pijste borgt het best de aanwezige know-how, biedt de mogelijkheid om een snelle continuering van het onderzoek op te zetten en biedt de meeste garanties tot betrokkenheid van de regio.
- Op het recente IBO beamen de kabinetten het belang van een trekker voor het verdere proces van het complex project KBK. Ook de continuering van de betrokkenheid van de regionale werking wordt als belangrijk gezien. DVW blijft trekker van het complex project KBK tenzij de Vlaamse Regering hier met het definitief voorkeursbesluit anders over beslist.
- De regio bevestigt de positieve, open en constructieve samenwerking tot op heden. Een continuering van de huidige werking tot aan het Projectbesluit lijkt aangewezen.
- Vanuit deze optiek lijkt het een aantrekkelijke pijste om de Vlaamse Regering te vragen om DVW de taak en de nodige budgetten toe te wijzen ifv de uitwerkingsfase.
- Ongeacht de keuze dient de regionale betrokkenheid in het verdere proces gegarandeerd te worden.

## 9. FIETSINFRASTRUCTUUR

### Leidraad voor verdere besprekingen:

#### "Fietsverbindingen

Bij realisatie van het project en de heeft dit een belangrijke impact op verschillende bestaande fietsverbindingen. Belangrijke lokale en bovenlokale verbindingen worden doorsneden of dienen omgeleid te worden ifv de ontwikkeling van watergebonden bedrijvzones. Het herstel en verbeteren van deze verbindingen is daarom ontegensprekelijk onderdeel van het project. Daarnaast vormt het project een hefboom om fietssnelwegen en nieuwe regionale verbindingen te realiseren.

We onderscheiden:

- Het herstel van de bestaande verbindingen, bv. Zandbergstraat en Hippodroomstraat, jaagpad langs de Leie,...
- Noodzakelijke ingrepen ifv watergebonden ontwikkeling d.m.v. een oplossing voor de Luipaardbrug met verbinding tot het Guldensporenpad en een fietsbrug in de zone nabij Transfo.
- Nieuwe cruciale verbindingen zoals deze tussen Harelbeke en Kuurne.
- Deze fietsverbindingen hebben een groot potentieel voor zowel het functionele fietsverkeer door de aanwezigheid van verschillende bedrijventerreinen als voor het recreatief fietsverkeer".

### Voorontwerp voorkeursbesluit (4.3. Omschrijving voorkeursalternatief, p.19):

"Vermijden van interferentie tussen economische activiteiten en fietsers en het optimaliseren van fietsverbindingen in en nabij de economische zones door:

- De Luipaardbrug te vernieuwen en de aansluiting met het Guldenspoorpad te maken
- Verplaatsen en opwaarderen van de fietsroute van linkeroever naar rechteroever tussen ca. de Transfo-site en de Deerlijkstraat en het optimaliseren van de daaropvolgende aansluiting met de fietssnelweg (kruispunt Deerlijkstraat)".

"Langs het kanaal (ringtracé, red.) wordt een comfortabel fietspad aangelegd".

"Een bijkomende fietsverbinding tussen Harelbeke en Kuurne wordt geïntegreerd in de herinrichting van de R8". (Ook de haalbaarheid van een tijdelijke verbinding wordt onderzocht, ic via de huidige bruginfrastructuur).

"Ook de toekomstige ontsluiting van de zone tussen kanaal en R8 en aandacht voor kwalitatieve fietsverbindingen in het gebied en verknopingen met omliggende fietsroutes maken deel uit van het gebiedsprogramma".

"Versterken van de recreatie langs het kanaal en de fietsstructuur, door het voorzien van bijkomende fietsverbindingen (Harelbeke-Kuurne) en het wegwerken van bestaande knelpunten (o.a. t.h.v de Deerlijkstraat of t.h.v de Transfo-site en afwaarts gesitueerde bedrijventerreinen)"

"Afstemming tussen het gebiedsprogramma en de realisatie van de fietssnelweg F7 langs de spoorlijn Kortrijk-Waregem, als project op provinciaal niveau."

>>> zie ook:

Actie 1: opstellen en realiseren van een gebiedsprogramma voor het ringtracé

Actie 4: onderzoek ivf realisatie tijdelijke fietsverbinding Harelbeke – Kuurne

Actie 7: opstellen van een masterplan voor de economische zones

Actie 17: maatregelen gericht op stimuleren modal shift

Actie 18: uitbouw fietsroute Transfo-De Gavers

#### Evaluatie:

- In functie van interferenties bij economische ontwikkeling zijn wissels van oeverzijde noodzakelijk. Dit wordt in het VVB benoemd.
- Er dient bewaakt te worden dat deze voorwaardenscheppende elementen gerealiseerd worden voorafgaand aan de economische ontwikkelingen.
- Het eventueel wijzigen van het statuut van de kanaalweg kan een belangrijke impact hebben op gemotoriseerd verkeer en fietsers. Ook hier dienen de eventuele consequenties in kaart gebracht te worden en dienen alternatieven voorafgaand gerealiseerd te worden.
- Binnen het gebiedsprogramma alsook bij het uitwerken van het economische programma is aandacht voor het behouden en versterken van de fietsinfrastructuur. Dit dient bij de verdere uitwerking bewaakt te worden.
- Het project biedt mogelijkheden om nieuwe verbindingen te realiseren (langsheen ringtracé, verbinding Kuurne-Harelbeke over de Leie,...). Op heden zijn deze mogelijkheden niet gegarandeerd. Het lijkt aangewezen om de Vlaamse Regering te wijzen op deze waardevolle aanbevelingen en deze maximaal mee te nemen bij de verdere uitwerking en hiertoe de noodzakelijke middelen te voorzien.

## **10. WATERGEBONDEN BEDRIJVIGHEID**

### Leidraad voor het verdere projectverloop:

"Binnen KBK wordt actief ingezet op het activeren van watergebonden bedrijvigheid. De regio steunt dit onder volgende randvoorwaarden: - De omzetting van bedrijvigheid naar watergebonden bedrijvigheid snijdt geen open ruimte aan. Bestaande openruimtebestemmingen worden gerespecteerd. - De omzetting creëert geen

bijkomende geluids-, verkeers-, stofhinder naar bestaande bewoning. - De watergebonden bedrijvigheid kadert binnen een globale visie op de toekomstgerichte en duurzame economische ontwikkeling van de regio. - Noodzakelijke aanpassingen van het lokale en hogere wegennet ten gevolge van deze goederenstromen, moeten binnen het project een oplossing krijgen. De regio ondersteunt ten volle initiatieven zoals ENES en zal dit ook in de toekomst blijven doen. De activatie van watergebonden bedrijvigheid langs het kanaal moet zorgen voor sterke inlandse watergebonden bedrijvencenters/ hubs. Deze strategie is niet verenigbaar met creëren van bijkomende laad- en losinfrastructuur op de Leie (zone tussen R8 en Imog), zou leiden tot versnippering en dreigt een grote claim te leggen op het behoud en versterking van belangrijke regionale groene structuren in de Leie-vallei”.

#### Voorontwerp voorkeursbesluit (4.3 omschrijving voorkeursalternatief, p. 18):

“Het voorkeursalternatief zet, behalve de ontwikkeling van een belangrijke oost-west verbinding voor verschillende economische regio’s en een doorgaande vaarroute voor internationaal en nationaal goederentransport, ook in op het verder ontwikkelen en stimuleren van overslag en watergebonden bedrijvigheid langs het kanaal, in het bijzonder ter hoogte van de bestaande bedrijvencenters in de zone tussen de La Flandrebrug en de R8.

Als eerste stap wordt een masterplan opgesteld. Dit masterplan vormt vervolgens de leidraad om de projectingrepen binnen de uitwerkingsfase concreet af te bakenen en verder uit te werken. Het masterplan richt zich op de economische ontwikkelingen, de mobiliteit tussen de bedrijvencenters onderling en richting het hoger wegennet en het integreren van flankerende maatregelen om negatieve effecten ten aanzien van de omgeving te beperken.

De bouwstenen van dit masterplan bestaan uit:

- Onderzoek naar de wegontsluiting tussen de economische zones en naar het hoger wegennet
- Onderzoek in functie van het realiseren van specifieke overslagpunten op volgende kansrijke locaties: zone 4 en zone 6 of 7.
- Begeleiding van bedrijven op zone 4, 6 en 7 in de heroriëntatie naar en intensifiëring van watergebonden activiteiten.
- Ontwikkelen van braakliggende en vrijgekomen sites op zone 4, 6 en 7 met maximale inzet op watergebonden economische activiteiten.
- Verder onderzoek naar kansen voor watergebonden bedrijvigheid en begeleiding van bedrijven in de heroriëntatie naar watergebonden activiteiten op verderaf gelegen bedrijventerreinen (waaronder zone 2).
- Vermijden van interferentie tussen economische activiteiten en fietsers en het optimaliseren van fietsverbindingen in en nabij de economische zones door:
  - De Luipaardbrug te vernieuwen en de aansluiting met het Guldenspoorpad te maken
  - Verplaatsen en opwaarderen van de fietsroute van linkeroever naar rechteroever tussen ca. de Transfo-site en de Deerlijkstraat en het optimaliseren van de daaropvolgende aansluiting met de fietssnelweg (kruispunt Deerlijkstraat)
- Integreren van flankerende maatregelen in de inrichting en organisatie van de bedrijvencenters. Dit om: □ hinder ten aanzien van de omgeving te beperken
- rekening houdend met de leefkwaliteit, een toekomstvisie uit te werken voor de woningen gelegen in zone 4 met het oog op vrijwillige verwerving en een uitdoofbeleid van de woonfunctie op lange termijn.
- noden en mogelijkheden op vlak van shared services (type diensten, locatie, ...) verder in kaart brengen
- Aanleg van een zwaaiком in pand 3 voor Va schepen (toegankelijk gemaakt voor schepen van Va+).

“De motivatie voor onderzoek naar de wegontsluiting tussen de economische zones en naar het hoger wegennet is als volgt:

Het onderzoek toont aan dat, behalve de toegankelijkheid van het kanaal, ook een goede wegverbinding belangrijk is en dit zowel van en naar het hoger wegennet als een onderlinge wegverbinding tussen de overslagfaciliteiten en de omliggende bedrijvzones. De bedrijvzones hebben een kwalitatieve ontsluitingsroute. In samenhang met de precieze inrichting en organisatie van de bedrijventerreinen, de locaties waar overslag wordt ontwikkeld, de herinrichting van de R8, ... dien de ontsluiting van de bedrijvzones verder onderzocht te worden en kunnen er zich mogelijkheden aandienen om de ontsluiting te optimaliseren".

"Verder onderzoek naar de rol en betekenis van de potenties voor de regio, met name door de potenties te valoriseren (kwantitatief uit te drukken) waarbij ook de (economische) meerwaarde van potenties voor de regio worden geconcretiseerd". (4.5.1)

Als parallel traject wordt inzake de wachtplaatsen op de Leie volgende opgenomen (4.5 projectdefinitie uitwerkingsfase ,p.42):

"Wachtplaats voor Vb-schepen op de Leie In het geïntegreerd onderzoek, meer bepaald in OA4 en OA27, werd onderzoek gevoerd naar de aansluiting van het kanaal op de Leie en de mogelijke interactie met een wachtplaats voor Vb-schepen op de Leie. Uit het onderzoek volgt dat het vanwege de veiligheid niet aangewezen is om een wachtplaats voor Vb-schepen te voorzien in de buurt van de aansluitingstrechter. Er zijn betere en veiligere alternatieve locaties voorhanden op enige afstand van de aansluitingstrechter. Door het nemen van dit voorkeursbesluit ligt de locatie van de aansluiting op de Leie relatief vast. Een definitieve locatie voor een wachtplaats voor Vb-schepen op de Leie kan bijgevolg onafhankelijk van dit project gerealiseerd worden. Het realiseren van de wachtplaats wordt door De Vlaamse Waterweg nv opgenomen binnen het project van de opwaardering van de Leieas. Bij een verdere uitwerking dient er aandacht te zijn voor een blijvende afstemming tussen het complex project en de opwaardering van de Leie-as. Mogelijke ruimtelijke vragen hierbij zijn de wachtplaats voor Vb, bochtaanpassing van de Leie, monding van de Heulebeek, jachthaven Kuurne. Ook vragen inzake laad- en losinfrastructuur langsheen dit gedeelte van de Leie vormen een aandachtspunt en dienen afgestemd te worden met de opwaardering van de Leie-as en, indien nodig, met de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk".

>>> zie ook

Actie 6: aanstellen van een regiomanager

Actie 7: opstellen van een masterplan voor de economische zones

Actie 13: Herlocalisatie niet-watergebonden bedrijvigheid

Actie 19: wachtplaats voor Vb-schepen

#### Evaluatie:

- De ontwikkeling voor watergebonden bedrijvigheid wordt uitsluitend gezien binnen de huidige bestemming industrie. Er worden geen openruimtebestemmingen aangesneden.
- De zones Litoral-Stadsbader-Declercq, Bekaert en Labens worden als zones voor heroriëntatie naar en intensifiëring van watergebonden activiteiten. In overige zones wordt verder onderzoek naar kansen voor watergebonden bedrijvigheid en begeleiding van bedrijven in de heroriëntatie naar watergebonden activiteiten beoogd. Hiertoe zal een regiomanager aangesteld worden.
- Een reeks aandachtspunten en knelpunten zoals hinder, concrete oplossingen inzake ontsluiting, veilige fietsverbindingen,... worden als elementen benoemd die onderdeel dienen te zijn van het op te maken masterplan. In het verder onderzoekstraject wordt het belangrijk om deze aspecten verder te bewaken.
- Specifiek voor de bewoning Luipaardstraat (grondgebied Harelbeke) wordt voorzien in het uitwerken van een toekomstvisie met het oog op vrijwillige verwerving alsook een uitdoofbeleid van de woonfunctie op LT.

- Het realiseren van de wachtplaats op de Leie wordt door De Vlaamse Waterweg nv opgenomen binnen het project van de opwaardering van de Leie-as en zit dus niet als dusdanig vervat in dit project. Dit aspect dient bewaakt te worden binnen het traject opwaardering Leie-as. Afstemming met het lokale niveau is noodzakelijk.
- Er is verder onderzoek nodig naar de inplanting van een zwaaiikom. Hiertoe werden specifieke zones weerhouden die als kansrijk worden gezien (o.a. Litoral, oksel van de N391 en thv site Bekaert). Deze zones worden bestudeerd in het verder onderzoek. De concrete impact (o.a. natuurwaarden) dient van nabij bewaakt te worden in de verdere uitwerking en de afweging tussen de locaties.

## **11. OUDE KANAAL KORTRIJK**

### Leidraad voor het verdere projectverloop:

“De groen-blauwe mijl

Op vandaag heeft het smalle kanaalgedeelte in Kortrijk geen enkele economische relevantie. Ook het gebruik door de recreatieve vaart is zeer beperkt. Op langere termijn dringen zich een aantal structurele investeringen op. De hoge exploitatiekost (o.a. manuele bediening van de historische sluizen) in combinatie met noodzakelijke investeringen, maken dat de huidige rol van het kanaal financieel niet langer verdedigbaar is. Door het afstoten van dit oude kanaalgedeelte wordt de Vlaamse overheid ontzorgd van verdere investeringen en kan Kortrijk instaan voor het realiseren van een nieuwe en unieke stedelijke ingreep.

Kortrijk wenst dit deel van het bestaande kanaal om te zetten naar een stedelijk (water)park, de

zogeheten groen-blauwe mijl. Deze groen-blauwe mijl vervult zowel Vlaamse als regionale doelstellingen op gebied van opwaardering erfgoed, waterbeheer (blue deal), klimaatadaptatie, recreatie,...

Het project vormt een belangrijke positieve ingreep in een wijk die gedurende lange tijd een grote impact zal ervaren van de bouw van het nieuwe kanaal.

Voor Kortrijk is het afstoten van het oude kanaal op korte termijn dan ook essentieel ivf het garanderen van de leefbaarheid in dit stadsdeel. Het is dan ook een uitdrukkelijke voorwaarde die opgenomen dient te worden in het voorkeursbesluit”.

### Voorkeursbesluit (4.5. Projectdefinitie uitwerkingsfase, p.43):

Het bestaande kanaal tussen sluis 9 en 11 wordt in het voorontwerp voorkeursbesluit opgenomen als een van de parallel op te zetten trajecten naast het complex project.

“Bestaand kanaal

De keuze voor het ringtracé impliceert dat het bestaande kanaal (tussen de Leie en ca. de spoorweg) zijn functie als economische transportas voor schepen (tot klasse I) verliest. Ook aan pleziervaart biedt het ringtracé een vlot en veilig alternatief.

Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om aan het bestaande kanaal, de historische en beschermde sluizen en het aangrenzende publiek domein een nieuwe stedelijke invulling te geven. Het herbestemmen van het bestaande kanaal tot een groen-blauwe recreatieve as (green-blue-mile) vormt een belangrijke positieve ingreep binnen een stedelijk gebied dat een aanzienlijke impact zal ervaren bij de uitvoering van het ringtracé. Vanuit bovenstaande vaststellingen is een verdere instandhouding en exploitatie als bevaarbare waterweg niet langer essentieel.

In functie van een eigendomsoverdracht naar het lokale niveau zetten de stad Kortrijk en De Vlaamse Waterweg onverwijld een traject op, parallel aan het complex project, om hieromtrent de nodige praktische afspraken te maken (bv. herlocalisatie woonboten, kanaalerfgoed, debietgaranties, eventuele tussentijdse situatie, onderhoud en exploitatie, ...). De stad Kortrijk voorziet (vervolgens) in de opmaak van een herbestedingsplan en de uitvoering ervan”.

>>> zie ook

Actie 14: nieuwe invulling bestaand kanaal

#### Evaluatie:

- Huidig tekstvoorstel voorziet in een verregaande uitspraak en neemt een engagement op inzake overdracht. Basisdoelstellingen worden duidelijk verwoord.
- Hoewel 'onverwijld' een traject wordt opgezet is actueel nog geen exacte timing opgenomen. Een mogelijkheid tot koppeling aan de (beslissing tot) realisatie van het nieuwe kanaal blijft aanwezig. Het is daarom belangrijk om dit traject onafhankelijk te maken van de (beslissing tot) realisatie van het ringtracé. De overdracht dient daarom als een duidelijk autonoom dossier benaderd te worden. Het lijkt aangewezen om de nodige afspraken tussen DVW en de stad Kortrijk en een effectieve overdracht voorop te stellen binnen een termijn van bv. 3 à 4j na het VB.

### **III. LEIDRAAD VOOR HET VERDERE PROJECTVERLOOP MET DE VLAAMSE WATERWEG**

---

De leidraad is samen te vatten in volgende elementen:

#### **1. R8 blijft regionale prioriteit.**

Voor de regio is de afwerking van de R8 de absolute prioriteit. Niet enkel de knopen van de R8 met de E17 maar alle segmenten en kruispunten. De opwaardering van het kanaal mag geen hypotheek leggen (budgettaire, timing, capaciteit) op deze afwerking.

#### **2. Beslissing wordt gevraagd**

Reeds decennia zorgt de vraag tot het realiseren van de missing link tussen kanaal en Leie voor onzekerheid en blokkering in het gebied. De Vlaamse Regering wordt gevraagd een duidelijk standpunt in te nemen.

#### Indien 'JA'

- ° dan biedt het Ringtracé de meest integrale oplossing
- ° is het noodzakelijk om versneld in te zetten op mitigerende maatregelen en regionale hefboomen. Deze maatregelen zijn essentieel binnen een integrale benadering en zijn voorwaardenscheppend om tot een maatschappelijk gedragen project te komen.

#### Indien 'NEEN'

- ° dan wordt er gekozen voor een 0-scenario zonder nieuwe verbinding met de Leie. Hierdoor vervalt de claim op het gebied en ontstaat een duidelijke context voor het gebied Kortrijk-Harelbeke-Kuurne.
- ° dan blijft een uitspraak aan de orde over de toekomst van het bestaande reeds verbrede kanaal.

### **IV. DUIDING**

---

Het Complex project kanaal Bossuit-Kortrijk (KBK) is een opwaardering van de bestaande waterwegverbinding Schelde-Leie. Deze opwaardering is een initiatief van Vlaanderen met Europese ondersteuning in uitvoering van het EU TEN-T project. Binnen het proces van het complex project wordt voorzien dat de Vlaamse Regering op korte termijn een voorkeursbesluit neemt. Dit voorkeursbesluit moet duidelijkheid verschaffen over het te kiezen tracé en moet ook de vervolgstappen richting concrete realisatie definiëren.

De verbinding van de noordwestelijke Europese havens met het Seinebekken is van belang om het Europese binnenvaartnetwerk te vervolledigen. Het Complex project KBK is in deze een schakel op Europees niveau. Daarnaast ontstaan door de opwaardering van KBK nieuwe secundaire verbindingen. Zo blijkt uit de trafiekprognoses dat de samenwerking tussen de cluster Valenciennes en Roeselare aan belang wint door KBK. Tenslotte draagt KBK bij aan de versterking van de inlandse watergebonden hubs als onderdeel van de Vlaamse (binnen)havens.

## **1 Prioriteit op de R8**

De regio erkent de ambities van Vlaanderen en Europa voor de opwaardering van KBK en wil zich constructief opstellen in dit ambitieuze en financieel zwaarwegend dossier. Echter is de kans aanwezig dat de keuze voor uitvoering van dit dossier een (financiële) hypotheek legt op de regionale prioriteit tot afwerking van de R8. Zo'n 40 jaar na de aanleg van de R8 zijn belangrijke delen niet afgewerkt of aangepast aan de huidige verkeersstromen. De kruispunten van Kortrijk noord/Kuurne, de kruispunten N43 Kortrijk/Harelbeke, Kortrijk oost, Hoog Kortrijk en de trompetaansluiting blijven onafgewerkte en 'tijdelijke' oplossingen. Dit resulteert in verkeersonveilige situaties (met dodelijke ongevallen) en zet een rem op economische ontwikkelingen (kantoorzones, bedrijventerreinen, regionale functies,...).

De afwerking van de R8 blijft bijgevolg dé regionale prioriteit. Wanneer de investeringen voor KBK een claim dreigen te leggen op de afwerking van de R8, kan een alternatief scenario voor KBK niet uitgesloten worden (zie 0-scenario).

## **2 Ringtracé**

De centrale vraag in het complex project KBK is die van de tracékeuze. Uit de diverse onderzoeksnota's en synthesesnota distilleert de regio volgende elementen:

### Rechtdoor tracé.

Dit tracé wordt niet weerhouden omwille van de technische complexiteit, bouwriscico, maatschappelijke impact en beperkte ruimtelijke meerwaarde. Door de dicht bebouwde stedelijke omgeving rondom het kanaal nemen de kosten voor grondverweving exponentieel toe. Het 19e eeuwse stadswaefsel is bovendien kwetsbaar voor trillingen, scheuren en verzakkingen. Dit tracé impacteert of vernietigt het aanwezige en beschermde erfgoed (sluizen en sluiswachterswoningen, openluchtwembad, Stoopsfabriek,...). Bovendien is de schaal van het nieuwe kanaal door zijn breedte en diepte (met het water plaatselijk 7m lager dan de omgeving) ruimtelijk niet te integreren. Uit de ramingen tenslotte blijkt dat de kosten voor dit tracé hoog oplopen.

De noodzakelijke milderende en flankerende maatregelen bij dit tracé doen de kostprijs en maatschappelijke impact verder oplopen door noodzakelijke bijkomende onteigeningen en het herstel van het aangetaste stadswaefsel. Het noodzakelijke herstel van het stadswaefsel dreigt hierbij afgewenteld te worden op het lokale niveau, wat financieel onhaalbaar is.

### Bypass tracé.

Het bypass tracé gaat deels door de open ruimte van de wijk Venning in de omgeving van de R8. Hierdoor zijn de onteigeningsimpact, bouwriscico en hinder beperkter. Ook nautisch is dit tracé geschikt.

Maar er kleven ook nadelen aan dit bypass tracé.

Door de nieuwe bruggen van het bypasstracé worden de mogelijkheden voor de kruising N43/R8 beperkter en dreigen oplossingen voor de kruising van de Leie (brug/tunnel) gehypothekeerd te worden. M.a.w., in dit tracé dient minstens rekening te worden gehouden met de definitieve aanleg van de kruispunten op de R8 alsook de kruising van de Leie. Bovendien ontstaat het risico bij de keuze van een bypasstracé dat de R8



uiteindelijk niet wordt afgewerkt. Dit staat haaks op de regionale prioriteit om de R8 af te werken (zie 1).

Ook ontstaat tussen het nieuwe kanaal en de R8 een aanzienlijke restzone met bebouwing (woningen en bedrijven) en natuur. Dit gebied is beperkt ontsloten, zit gekneld tussen twee bovenlokale infrastructuren en heeft nauwelijks een duurzaam ontwikkelingsperspectief.

Het bypass tracé zonder oplossing voor de restzone tussen R8 en kanaal en zonder duidelijkheid over de afwerking van de R8 (kruising van de Leie en aanliggende kruispunten), biedt onvoldoende zekerheid voor een geïntegreerde oplossing op lange termijn en wordt dus niet weerhouden.

Een bypass tracé met oplossing voor de restzones en R8 is in de feiten een variant van een ringtracé en dient als dusdanig benoemd te worden.

### Ringtracé.

Dit tracé biedt de meest integrale benadering. Naast de eigenlijke doelstelling van de waterweg vormt dit infrastructuurproject een eventuele hefboom op meerdere gebieden.

Het ringtracé geeft de mogelijkheid om:

- de conflictkruispunten van de onafgewerkte R8 op te lossen. Dit zal naast een verbeterde verkeersveiligheid ook de doorstroming op de R8 verbeteren.
- de 'restgebieden' tussen het kanaal en de R8 integraal in het project op te nemen en een kwalitatieve toekomst te garanderen. Een gedetailleerde oplossing werd echter nog niet uitgewerkt (ontsluiting, ontwikkelingsperspectief, woonkwaliteit,...).
- een bredere stads- en regionale ontwikkeling te genereren zowel op niveau van de directe buurt als de ruimere omgeving.
- op heden geïsoleerde natuur- en groengebieden in een breder verband te plaatsen en fysiek met elkaar te verbinden.

Dit tracé wordt door de regio en de nauw betrokken besturen weerhouden als enige oplossing.

Zoals het alternatievenonderzoek uitwees kan het ringtracé enkel werken met 2 aansluitpunten op de R8: één ter hoogte van de kruising R8-N43 en één ter hoogte van de huidige 'paperclip'. Dit is ook de huidige situatie. Het werkvoorbeeld, met 1 aansluiting op de R8, veroorzaakt aanzienlijke verkeersproblemen in Harelbeke, Kuurne en Kortrijk. De regio weerhoudt het werkvoorbeeld met 1 aansluiting dan ook niet. Een aansluiting op de R8 met 2 complexen maakt deel uit van het voorkeursbesluit.

Tussen de varianten (gespreid, gebundeld, gekruist en hun oplossing voor de kruising van de Leie) bestaan nog verschillende tussenoplossingen en mengvormen. Op basis van huidige inzichten biedt de variant 'gespreid' de meeste kansen tot een integraal project. De exacte ligging van het kanaal is echter nu niet te bepalen en zal na het voorkeursbesluit verder worden verfijnd.

Voor de regio is het duidelijk dat de kruising met de Leie door middel van een tunnel de enige duurzame oplossing is. Het realiseren van een fly-over in stedelijke omgeving in de 21e eeuw is ruimtelijk en op vlak van leefbaarheid niet verdedigbaar. De betrokken besturen vragen dan ook dat de keuze voor een tunnel expliciet deel uitmaakt van het voorkeursbesluit.

## **3 Hefbomen voor een integraal project**

Binnen het proces van het Complex project beoogt de Vlaamse Regering op korte termijn (2021) een voorkeursbesluit te nemen. Indien de Vlaamse Regering beslist tot het realiseren van het project, dan zal het projectbesluit alsook het vrijmaken van het bulk van de budgetten zich naar alle waarschijnlijkheid pas in een volgende Vlaamse regeerperiode situeren

De start van de werken situeert zich volgens de laatste planning na 2025 en zal vanaf dan nog een aanzienlijke doorlooptijd vragen. De omvang van de investering -in relatie met andere (streek)projecten- vraagt bovendien een duidelijke prioritisering. De regio vraagt dan ook aan de Vlaamse Regering om in het voorkeursbesluit een concreet en haalbaar stappenplan op te nemen.

In het complex project zit, zoals vervat in de startbeslissing van de Vlaamse Regering (2017), een sterke integrale benadering. Het merendeel van deze integrale benadering vertaalt zich in voorbereidende werken, milderende en flankerende maatregelen. Deze mitigerende maatregelen zijn tegelijk hefboomen voor een integraal project en vallen samen met diverse Europese, Vlaamse en regionale doelstellingen en ambities. Denk hierbij aan het versterken van de sociale leefkwaliteit, realiseren van nieuwe regionale fietsverbindingen, versterken van groene ecologische structuren, toekomstgerichte economische ontwikkelingen enz. Het effectief inzetten van deze hefboomen is een essentiële voorwaarde om de eigen ambities van de Vlaamse overheid te realiseren en wordt onderschreven door de regio. Enkel door deze hefboomen te gebruiken kunnen we de zeer grote en langdurige impact van het infrastructuurproject voldoende omkaderen.

In tegenstelling tot de substantiële infrastructuurwerken (bouw sluis, oevers, kades,..) met een aanzienlijke budgettaire impact, stellen we vast dat veel van deze hefboomen op korte termijn realiseerbaar zijn. Ze hebben een beperktere budgettaire impact en zijn dan ook makkelijker en sneller op te nemen zowel financieel als in uitvoering.

Ze situeren zich in de sfeer van voorbereidende infrastructuurwerken (bv. fietsomleidingen organiseren), in eigendomsverwerving (cf. Visartsluis Zeebrugge), in milderende en flankerende maatregelen (bv. natuurontwikkeling), of in flankerende studies en initiatieven (ENES, deeldossier watergebonden economische ontwikkeling,...)

In het stappenplan bij het voorkeursbesluit vraagt de regio dan ook deze hefboomen te benoemen en zowel in timing als budget te borgen.

De regio detecteert niet-limitatief volgende hefboomen voor een integraal project:

a. Vrijwillige verwervingen

Na het voorkeursbesluit engageert de Vlaamse overheid zich om pro-actief panden en gronden te verwerven binnen het gekozen tracé (cf. Visartsluis Zeebrugge). Deze pro-actieve verwervingen zijn een rechtstreekse toepassing van het voorzichtigheidsbeginsel en vermijden latere onteigeningen. Deze benadering vermijdt blokkades bij de zittende bewoners en ondernemers en vormt vanuit dit oogpunt een belangrijke prioritaire actie.

b. Natuur- en groenfonds

Voor de toepassing van de milderende maatregelen inzake natuur zullen in eerste instantie de mogelijkheden binnen de projectcontour zelf bekeken worden. Dit gaat over de Oude Leie-arm (zone Kortrijk en zone Kuurne-Harelbeke), stadsgroen Venning en het kanaalbos in Stasegem.

Mogelijks kunnen niet alle natuurwaarden (bestemmingen en feitelijke natuurwaarden) 1 op 1 gecompenseerd worden binnen in de eigenlijke projectcontour. Het project biedt in deze een hefboom om de juridische compensaties en de aanbevelingen uit het studietraject te realiseren in de regio. Hierbij wordt o.a. gedacht aan het Vlaspark-Heulebeek, de open ruimte verbinding kanaal-Gavers, het Moleneiland,... Om dit te realiseren dient een projectgebonden natuur- en groenfonds opgezet te worden. Dit fonds is inzetbaar om natuurprojecten te realiseren (verwervingen, realisatie,...) in Zuid-West-Vlaanderen op voordragen van de Vlaamse Waterweg en de regio. Het fonds wordt als prioritaire actie opgezet om het vertrouwen te herstellen bij de lokale en regionale stakeholders na het ontbreken van voortgang in het project '500ha rivierherstel'.

Het opzetten van een natuur- en groenfonds is een voorwaarde om de infrastructuurwerken op te starten. De regio kan hier mee voor instaan via bestaande of

nieuw op te richten structuren waarbij kan gedacht worden aan een concrete rol voor de natuurverenigingen in het uittekenen en realiseren van de compensatie. Het instrument kan zo een hefboom vormen om samen met lokale en regionale partners aanvullende ingrepen te realiseren. Deze resultaatgerichte en efficiënte benadering moet leiden tot versterking van de ecologische structuren op korte termijn.

c. Een intergemeentelijke groenstructuur

Het ringtracé maakt een nieuwe verbinding tussen het bestaande kanaal en de Leie. Naast de waterwegverbinding ontstaat ook een hefboom om de vandaag gescheiden groene ruimtes met elkaar in relatie te gaan zetten. De optelling van de individuele stapstenen met hun verschillende kwaliteiten en invullingen (Vlaspark, Oude Leiearm, Venning, Leieoevers, greenblue mile/oude kanaal,...) biedt de mogelijkheid om een intergemeentelijke groenstructuur te realiseren. Dit kan de ecologische waarde van de individuele gebieden versterken en geeft adem aan de dens bebouwde omgeving. Door deze structuur te versterken met (nieuwe) fietsverbindingen ontstaat een intergemeentelijk groene ruimte. De fietsverbinding Harelbeke-Kuurne is hierin een belangrijk component (zie ook verder).

d. Begeleiding naar watergebonden bedrijvigheid

Binnen KBK wordt actief ingezet op het activeren van watergebonden bedrijvigheid. De regio steunt dit onder volgende randvoorwaarden:

- De omzetting van bedrijvigheid naar watergebonden bedrijvigheid snijdt geen open ruimte aan. Bestaande openruimtebestemmingen worden gerespecteerd.
- De omzetting creëert geen bijkomende geluids-, verkeers-, stofhinder naar bestaande bewoning.
- De watergebonden bedrijvigheid kadert binnen een globale visie op de toekomstgerichte en duurzame economische ontwikkeling van de regio.
- Noodzakelijke aanpassingen van het lokale en hogere wegennet ten gevolge van deze goederenstromen, moeten binnen het project een oplossing krijgen.

De regio ondersteunt ten volle initiatieven zoals ENES en zal dit ook in de toekomst blijven doen.

De activatie van watergebonden bedrijvigheid langs het kanaal moet zorgen voor sterke inlandse watergebonden bedrijvencusters / hubs. Deze strategie is niet verenigbaar met creëren van bijkomende laad- en losinfrastructuur op de Leie (zone tussen R8 en Imog), zou leiden tot versnippering en dreigt een grote claim te leggen op het behoud en versterking van belangrijke regionale groene structuren in de Leie-vallei.

e. Fietsverbindingen

Bij realisatie van het project en de heeft dit een belangrijke impact op verschillende bestaande fietsverbindingen. Belangrijke lokale en bovenlokale verbindingen worden doorsneden of dienen omgeleid te worden ifv de ontwikkeling van watergebonden bedrijvenczones. Het herstel en verbeteren van deze verbindingen is daarom ontegensprekelijk onderdeel van het project. Daarnaast vormt het project een hefboom om fietssnelwegen en nieuwe regionale verbindingen te realiseren.

We onderscheiden:

- Het herstel van de bestaande verbindingen, bv. Zandbergstraat en Hippodroomstraat, jaagpad langs de Leie,...
- Noodzakelijke ingrepen ifv watergebonden ontwikkeling d.m.v. een oplossing voor de Luipaardbrug met verbinding tot het Guldensporenpad en een fietsbrug in de zone nabij Transfo.
- Nieuwe cruciale verbindingen zoals deze tussen Harelbeke en Kuurne.

Deze fietsverbindingen hebben een groot potentieel voor zowel het functionele fietsverkeer door de aanwezigheid van verschillende bedrijventerreinen als voor het recreatief fietsverkeer.

f. De groen-blauwe mijl

Op vandaag heeft het smalle kanaalgedeelte in Kortrijk geen enkele economische relevantie. Ook het gebruik door de recreatieve vaart is zeer beperkt. Op langere termijn dringen zich een aantal structurele investeringen op. De hoge exploitatiekost (o.a. manuele bediening van de historische sluisen) in combinatie met noodzakelijke investeringen, maken dat de huidige rol van het kanaal financieel niet langer verdedigbaar is.

Door het afstoten van dit oude kanaalgedeelte wordt de Vlaamse overheid ontzorgd van verdere investeringen en kan Kortrijk instaan voor het realiseren van een nieuwe en unieke stedelijke ingreep.

Kortrijk wenst dit deel van het bestaande kanaal om te zetten naar een stedelijk (water)park, de zogeheten groen-blauwe mijl. Deze groen-blauwe mijl vervult zowel Vlaamse als regionale doelstellingen op gebied van opwaardering erfgoed, waterbeheer (blue deal), klimaatadaptatie, recreatie,...

Het project vormt een belangrijke positieve ingreep in een wijk die gedurende lange tijd een grote impact zal ervaren van de bouw van het nieuwe kanaal.

Voor Kortrijk is het afstoten van het oude kanaal op korte termijn dan ook essentieel ifv het garanderen van de leefbaarheid in dit stadsdeel. Het is dan ook een uitdrukkelijke voorwaarde die opgenomen dient te worden in het voorkeursbesluit.

#### **4 Het 0-scenario**

De al dan niet verbreding van het smalle kanaalgedeelte in Kortrijk hypothekeert al een halve eeuw de (her)ontwikkeling van het aanliggende stadsdeel. Eenzelfde onzekerheid bestaat voor de stroomopwaarts gelegen bedrijfszones die het potentieel om watergebonden bedrijvigheid te ontwikkelen onvoldoende kunnen opnemen.

Door het verruimen van de onderzoekszone van het complex project KBK is de ruimtelijke impact van deze claim nog veel groter geworden. Ze beslaat nu de ruime omgeving van het bestaande kanaal, de stadswijk Venning en de gebieden nabij de R8 (in Kortrijk, Harelbeke en Kuurne).

Tenslotte zorgt dit voor onzekerheid bij andere belangrijke infrastructuurwerken zoals de afwerking van de R8 Noord (Kortrijk-Kuurne), de afwerking R8 nabij de N43 (Kortrijk-Harelbeke), de fietssnelweg Kortrijk-Harelbeke-Waregem, enz.

Door de onzekerheid blijven investeringen uit en treedt een neerwaartse spiraal in werking.

Het onderzoek vertrekt steeds vanuit de aanname dat een nieuw kanaal gerealiseerd wordt om de bottle-neck in Kortrijk op te lossen. Op basis van de onderzoeksresultaten en meer specifiek de grote financiële impact kan ook een 0-scenario, het loslaten van het realiseren van de missing link, als alternatief gezien worden. Ook dit scenario vraagt een inzet van de Vlaamse overheid in termen van structurele investeringen in bestaande kademuuren en sluisen, en het uitwerken van een lange termijnvisie voor het kanaal ifv rechtszekerheid en toekomstperspectief voor de betrokken bewoners, bedrijven en overheden.

Na jarenlange onzekerheid over het kanaal Bossuit-Kortrijk vraagt de regio dan ook duidelijkheid aan de Vlaamse overheid:

a) Ofwel licht de Vlaamse overheid haar claim op het afwaartse gebied en realiseert ze de opwaardering via één van de tracés. In dat geval is het voor de regio essentieel dat het voorkeursbesluit zo exact mogelijk is en voorziet in een duidelijk stappenplan met oog op realisatie. Dit impliceert een duidelijke keuze van o.a. het tracé in het voorkeursbesluit en het benoemen van hefbomen voor een integrale benadering.

b) Ofwel wordt geopteerd voor een 0-scenario zonder nieuwe verbinding met de Leie zodat een duidelijke context ontstaat voor het gebied Kortrijk-Harelbeke-Kuurne.

Hoe dan ook vragen beide keuzes een financieel en uitvoeringsengagement van de Vlaamse overheid. Een 'non-keuze', het vooropstellen van een oplossing zonder engagement naar budgetten of uitvoering, is absoluut te vermijden. Enkel met een resolute keuze kan er duidelijkheid komen voor de betrokken bewoners, ondernemers en lokale besturen.

## **V. TOEVOEGING (na advies van de milieuraad)**

---

Na het advies van de adviesraad Karmina (Kuurnse Adviesraad voor Milieu en Natuur = milieuraad) vult de gemeente het volgende aan:

De gemeente vraagt de term 'flankerende' maatregelen te verduidelijken gezien deze term interpretatie toelaat of deze maatregelen verplicht mee uitgevoerd moeten worden dan wel louter aanbevelingen zijn die onvoldoende garanties naar uitvoering bieden.

De gemeente benadrukt het belang om de koppeling te maken tussen het dossier KBK en de Leiewerken ter hoogte van de gemeente Kuurne van de Leie.

## **VI. BESLISSING VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN VAN 27/04/2021**

---

Dit advies behoort als bijlage bij de beslissing van het College van Burgemeester en schepenen van 27 april 2021. - Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen (Plan KB) - advies over

- Het voorontwerp voorkeursbesluit
- De ontwerp synthesenota
- De ontwerp onderzoeksrapporten

## Advies nr.8: CBS Gemeente Zwevegem

---

Invoeging projectteam:

*Het advies van de gemeente Zwevegem omvat geen inhoudelijke elementen. Het bevat enkel een onderschrijving van onderstaande documenten vanuit de gemeente:*

- Regio standpunt
- Intergemeentelijke leidraad
- Screening voorontwerp voorkeursbesluit
- Advies vanuit het Beleidsdomein Omgeving

*Deze documenten zijn ook als afzonderlijke bijlage opgenomen en kunnen teruggevonden worden onder de advies nummers 17, 18, 19 en 1.*

**Uittreksel uit de notulen van het  
COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN op 27 april 2021**

Aanwezig: Marc Doutreluingne, burgemeester;  
Eliane Spincemaille, Isabelle Degezelle, Kristof Vromant, Raf Deprez,  
Marc Desloovere, Marc Claeys, schepenen;  
Jan Vanlangenhove, algemeen directeur

---

Onderwerp: **Kennisname regiostandpunten voorontwerp voorkeursbesluit complex project KBK.**

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van het verslag van Leiedal, screening voorontwerp voorkeursbesluit, d.d. 13 april 2021. Doel van deze nota is het voorontwerp voorkeursbesluit te screenen op zijn inhoud en de relatie met het regiostandpunt en bijhorende leidraad te leggen. Deze nota is geen streekstandpunt en wordt louter informatief bezorgd aan de betrokken lokale besturen als ondersteuning in hun mogelijke advies.

(get.) Jan Vanlangenhove  
algemeen directeur

Namens het College,

(get.) Marc Doutreluingne  
burgemeester

Jan Vanlangenhove  
algemeen directeur

Voor eensluidend afschrift,  
Zwevegem, 28 april 2021

Marc Doutreluingne  
burgemeester

Handtekening(en)



**Uittreksel uit de notulen van het  
COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN op 11 mei 2021**

Aanwezig: Marc Doutreluingne, burgemeester;  
Eliane Spincemaille, Isabelle Degezelle, Kristof Vromant, Raf Deprez,  
Marc Desloovere, Marc Claeys, schepenen;  
Jan Vanlangenhove, algemeen directeur.

---

Onderwerp: **Kennisname complex project KBK: ontwerpadvies Omgeving.**

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van het ontwerpadvies van beleidsdomein Omgeving betreffende complex project 'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit Kortrijk voor klasse Va-schepen' d.d. 28 april 2021.

(get.) Jan Vanlangenhove algemeen directeur	Namens het College,  Voor eensluidend afschrift, Zwevegem, 1 juni 2021	(get.) Marc Doutreluingne burgemeester
Jan Vanlangenhove algemeen directeur		Marc Doutreluingne burgemeester

Handtekening(en)

**Uittreksel uit de notulen van het  
COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN op 25 mei 2021**

Aanwezig: Marc Doutreluingne, burgemeester;  
Eliane Spincemaille, Isabelle Degezelle, Kristof Vromant, Raf Deprez,  
Marc Desloovere, Marc Claeys, schepenen;  
Jan Vanlangenhove, algemeen directeur

---

Onderwerp: **Goedkeuren regiostandpunten complex project KBK van Intercommunale Leiedal en departement Omgeving.**

**Bevoegdheid**

Decreet lokaal bestuur art. 56.

**Juridische grond**

- Kennisname van het college van burgemeester en schepenen van 27 april 2021 betreffende regiostandpunten voorontwerp voorkeursbesluit complex project KBK.
- Kennisname van het college van burgemeester en schepenen van 11 mei 2021 betreffende complex project KBK: ontwerpadvies KBK.

**Verwijzingsdocumenten**

- Regiostandpunt Intercommunale Leiedal.
- Regiostandpunt departement Omgeving.

**Verzoek**

Verzoek van de Vlaamse Waterweg, Havenstraat 44 te 3500 Hasselt, om de regiostandpunten van Intercommunale Leiedal en departement Omgeving goed te keuren in een formele beslissing.

**Motivering**

Gemeente Zwevegem volgt de regiostandpunten van Intercommunale Leiedal en departement Omgeving met betrekking tot het complex project Kanaal-Bossuit-Kortrijk en keurt ze goed in deze formele beslissing.

**BESLUIT**

Artikel 1

Goedkeuring wordt verleend aan de regiostandpunten van Intercommunale Leiedal en departement Omgeving met betrekking tot het complex project Kanaal-Bossuit-Kortrijk.

Artikel 2

De Vlaamse Waterweg, Havenstraat 44 te 3500 Hasselt, wordt in kennis gesteld van dit besluit.

Namens het College,

(get.) Jan Vanlangenhove  
algemeen directeur

(get.) Marc Doutreluingne  
burgemeester

Voor eensluidend afschrift,  
Zwevegem, 28 mei 2021

Jan Vanlangenhove  
algemeen directeur

Marc Doutreluingne  
burgemeester

Handtekening(en)

## Advies nr.9: CBS Gemeente Avelgem

---

Invoeging projectteam:

*Het advies van de gemeente Avelgem verwijst naar de screening van het voorontwerp voorkeursbesluit. Deze nota is als afzonderlijke bijlage toegevoegd en kan terug gevonden worden onder advies nr. 19.*

## Zitting van dinsdag 27 april 2021

Aanwezig: Lut Deseyn burgemeester;  
Tom Beunens, Jules Lampole, Annicq Verschuere, Caroline Valck, schepenen;  
Sandra Platteau algemeen directeur;  
David Claus adjunct algemeen directeur  
Christine Debeurme

Verontschuldigd:

Afwezig:

### **Advies voorontwerp voorkeursbesluit plan B-K**

Het college van burgemeester en schepenen,

Gelet op het complex project “opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen”;

Overwegende dat er eerst een Alternatievenonderzoeksnota (AON) werd opgemaakt en geactualiseerd;

Overwegende dat er nadien een geïntegreerd onderzoek werd uitgevoerd, wat resulteerde in verschillende onderzoeksrapporten en een synthesesnota;

Overwegende dat vanuit deze beide documenten een voorontwerp van voorkeursbesluit werd opgemaakt;

Gelet op de brief van 23 maart 2021 van De Vlaamse Waterweg waarbij het formeel advies gevraagd wordt op de ontwerpsynthesesnota, de ontwerponderzoeksrapporten en het voorontwerp van voorkeursbesluit tegen uiterlijk 28 april 2021;

Overwegende dat er op 7 mei 2021 een adviesvergadering zal plaatsvinden waarop alle adviezen worden besproken;

Overwegende dat intercommunale Leiedal een nota heeft opgemaakt waarin het voorontwerpvoorkeursbesluit wordt gescreend en getoetst aan het regiostandpunt;

Gelet op alle relevante bepalingen vervat in het decreet Lokaal Bestuur en de nog niet opgeheven bepalingen van de Nieuwe Gemeentewet;

Gelet op de bespreking;

**BESLIST** eenparig

**Art.1** – Het volgend advies op de ontwerpsynthesesnota, de ontwerponderzoeksrapporten en het voorontwerp van voorkeursbesluit over te maken aan De Vlaamse Waterweg.

1) Om het kanaal toegankelijk te maken voor klasse Va-schepen zijn er in het segment Bossuit – Zwevegem minimale ingrepen nodig. De bestaande sluis in Bossuit wordt behouden en ook de huidige diepgang van 2,6 m wordt aangehouden. Een eventuele aanpassing van de diepgang van dit segment tot 3,5 m moet in overeenstemming gebeuren met de opwaardering van de Boven-Schelde. Hiertoe wordt een geïntegreerde toekomstvisie opgemaakt, waarin de toekomstige kenmerken van het kanaal worden onderzocht en vastgelegd. Deze toekomstvisie vormt een leidraad voor ingrepen aan het kanaal, zowel ingrepen op korte termijn (binnen de scope van het project en onderhoudswerken) en lange termijn (bijv. in functie van onderhoudswerken en opwaardering van de Boven-Schelde).

Naast deze geïntegreerde toekomstvisie als een van de bouwstenen van het voorkeursalternatief, worden ook het realiseren van 600 m natuurvriendelijke oever langs het kanaal en het verbinden van ecologisch waardevolle oevers langs het kanaal met omliggende natuur als bouwstenen vermeld. Dit alles werd in het actieprogramma omschreven als “Actie 5.0: opmaak van een geïntegreerde

toekomstvisie voor het gedeelte Bossuit-Luipaardbrug. Ook “Actie 5.2: detailontwerp natuurvriendelijke oever” en “Actie 5.3: onderzoek effecten verdieping” zijn hiermee verwant. Tevens wordt de aandacht gevestigd op “Actie 16: verdieping Bossuit-La Flandre met aandacht voor mogelijke vernatting”, die een mogelijke impact kan hebben op de Scheldevallei.

Het college van burgemeester en schepenen wil verder betrokken blijven bij de uitwerking van voornoemde acties.

2) Leiedal heeft een nota met bijlagen opgemaakt waarin het voorontwerp voorkeursbesluit wordt gescreend en getoetst aan het regiostandpunt.

Het college van burgemeester en schepenen sluit zich aan bij deze nota en voegt ze als bijlage toe bij haar advies.

In het bijzonder wordt benadrukt dat alle milderende maatregelen en compensaties met betrekking tot groen en natuur onverkort moeten worden uitgevoerd. Ook de aanbevelingen inzake natuurontwikkeling moeten maximaal meegenomen worden bij de verdere uitwerking en hiervoor moeten de noodzakelijke middelen voorzien worden.

3) Er werden ook verschillende onderzoeken gevoerd naar de mobiliteit aan en rond het kanaal. Als flankerende maatregel werd ook het versterken van de recreatie langs het kanaal en de fietsstructuur opgenomen.

In verschillende eerdere visies rond het kanaal werd in het verleden al een mogelijke fietsersbrug over het kanaal ter hoogte van de Trimaarzate besproken.

Het college van burgemeester en schepenen vindt het jammer dat dit voorstel in dit complex project niet aan bod is gekomen en pleit er voor om dit alsnog verder te bekijken.

4) Recent heeft de Vlaamse regering beslist om, op vraag van de gemeenten Zwevegem en Avelgem, een gewestelijk RUP op te maken voor de N8 in Avelgem en Zwevegem. Dit dossier heeft wellicht een interferentie met het complex project.

Het college van burgemeester en schepenen vestigt hier de aandacht op.

Aldus gedaan in zitting, datum als hierboven  
Namens het College,

de algemeen directeur,  
(get.) David Claus

de burgemeester,  
(get.) Lut Deseyn

Voor eensluidend verklaard uittreksel,  
op 27 april 2021

de algemeen directeur,  
David Claus

de burgemeester,  
Lut Deseyn



## **Advies nr.10: Deputatie Provincie West-Vlaanderen**

---

# Uittreksel uit de notulen van de deputatie van de provincie West- Vlaanderen dd. 06/05/2021

Aanwezig: DECALUWE Carl, gouverneur-voorzitter;  
Naeyaert Bart, de Bethune Jean, Lahaye-Battheu Sabien, Vanlerberghe Jurgen,  
leden;  
ANTHIERENS Geert, provinciegriffier

Agendapunt nr. 50.

## **114785 - RP/DEP/2021/061 - Adviseren voorontwerp voorkeursbesluit complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk**

De deputatie van de provincie West-Vlaanderen verwijst naar volgende rechtsbronnen en houdt rekening met volgende wettelijke bepalingen en feitelijke overwegingen:

- het provinciedecreet, inzonderheid de artikelen 2 en 57 (medebewind);
- de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO);
- het decreet complexe projecten;
- de adviesvraag van de Vlaamse Waterweg nv omtrent het voorontwerp voorkeursbesluit complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk;
- het voorstel van gedeputeerde Sabien Lahaye-Battheu;
- na beraadslaging.

### **BESLUIT:**

#### **Artikel 1:**

De deputatie besluit een advies, hier als bijlage toegevoegd, te verlenen op het voorontwerp van voorkeursbesluit complex project kanaal Bossuit-Kortrijk;

**Art. 2:** Dit advies wordt overgemaakt aan de Vlaamse Waterweg.

Beslissing: Goedgekeurd

De provinciegriffier  
Geert Anthierens

De gouverneur-voorzitter  
Carl Decaluwé

Handtekening(en)

De Vlaamse Waterweg  
Ir. Lieven Dejonckheere  
afdelingshoofd  
Guldensporenpark 105  
9820 MERELBEKE

Sint-Andries,  
06/05/2021

Betreft:  
Adviesvraag voorontwerp voorkeurbesluit complex project  
Kanaal Bossuit-Kortrijk

Contactpersoon:  
Wouter Billiet

Telefoon 050 40 35 50

Bijlagen: -

e-mail:  
Wouter.Billiet@west-vlaanderen.be

Geachte,

In navolging van uw adviesvraag over het voorontwerp van voorkeurbesluit complex project kanaal Bossuit-Kortrijk bezorg ik u bij deze het advies van de deputatie van de provincie West-Vlaanderen.

- De deputatie stelt vast dat het voorontwerp voorkeurbesluit in belangrijke tegemoet komt aan de bezorgdheden en de ambities van de regio, zowel met betrekking tot de noodzaak om te investeren in de nodige mobiliteitsinfrastructuren (R8 en KBK) en hun onderlinge afstemming, als met betrekking tot de versterking van de omgevingskwaliteit die sowieso geaffecteerd wordt door de aanwezige en te ontwikkelen infrastructuren.
- Vanuit de provinciale betrokkenheid bij de ambtelijke begeleidingsgroep als bij de stuurgroep, alsook na regionaal aftoetsen, is de provincie ervan overtuigd dat de toekomst van het kanaal Bossuit-Kortrijk inderdaad ligt in de lijn van het voorontwerp voorkeurbesluit dat thans voorligt. De verruiming van een zuiver water-gerelateerd infrastructuurproject naar een ruimere gebiedsopgave waarbij het kanaal niet alleen economisch wordt opgewaardeerd, maar waarbij tevens werk gemaakt wordt van een geïntegreerde verbetering van de omgevingskwaliteit met ruime aandacht voor duurzame mobiliteit en natuurontwikkeling.
- Met het oog op de versterking van het draagvlak voorziet het voorontwerp voorkeurbesluit in een drietal acties die van start kunnen gaan van zodra de Vlaamse Regering haar voorkeurbesluit bekend maakt: de aanstelling van een 'regiomanager' met betrekking tot de versterking van de watergebonden activiteiten, de oprichting van een gebiedsfonds en het uitwerken van een aankoopbeleid en tenslotte het initiëren van natuurontwikkeling. Als provincie ondersteunen we deze manier van werken.
- De procedure van het complex project heeft een intensieve interbestuurlijke samenwerking en afstemming tot stand gebracht die op een constructieve wijze vorm gegeven heeft aan deze belangrijke infrastructuur- en gebiedsopgave. Om deze positieve dynamiek verder te valoriseren is het belangrijk dat het Voorkeurbesluit voorziet in een 'centrale aanstuurder' (en deze benoemd) die een sterke coalitie aangaat met de betrokken besturen. Zeker met betrekking tot de flankerende maatregelen richting leefomgevingskwaliteit als met betrekking tot de versterking van de watergebonden activiteiten, stelt de provincie en haar agentschappen zich 'partie

prenante' op om hier, onder aansturing van Vlaanderen, samen met de lokale besturen werk van te maken.

- Hoewel het Voorkeurbesluit nog geen definitief engagement inhoudt met betrekking tot de toekomstige ontwikkeling van het Kanaal, bakent het de scope van het projectgebied zich wel enigszins af, wat de rechtszekerheid en de gebiedsontwikkeling ten goede zal komen. In het Voorontwerp van besluit wordt voorzien in enkele rechtsgevolgen, waaronder de mogelijkheid voor het 'weigeren' van vergunningen indien deze indruisen tegen de doelstelling van het voorkeurbesluit. Om deze besluitvorming juridisch stevig te verankeren en te vermijden dat procedures 'Raad Voor Vergunningenbetwisting' gevoerd worden, wordt best een afstemming/afpraak gemaakt tussen alle betrokken besturen (gemeente – provincie – Vlaanderen) over hoe om te gaan met deze bouwaanvragen in het projectgebied.
- Bij de (versnelde) realisatie van één van de deelaspecten uit het complex project is het belangrijk om dit op een integrale manier te benaderen.  
Zo is bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van watergebonden bedrijvigheid langs het Kanaal belangrijk dat ook de veiligheid van het fietsverkeer wordt verbeterd. De deputatie wenst hierbij te verwijzen naar haar schrijven dd.03/03/2021 hieromtrent (ref. MOW/KVN/2021/70).
- Tenslotte wenst de deputatie nogmaals te wijzen op het belang om voldoende afstemming te voorzien met lopende planprocessen op de verschillende niveaus. Dit is reeds opgenomen in het voorkeursbesluit maar het is belangrijk dat hier voldoende blijvende aandacht voor is in het verder traject. In het bijzonder denkt de deputatie hierbij aan haar eigen planproces omtrent de fietssnelweg F7.

De deputatie wenst bij deze dhr. Koenraad Marchand te mandateren om het advies van de deputatie verder toe te lichten op de adviesvergadering dd. 07/05/2021.

Hopende U hiermee van dienst te zijn geweest, verblijven we inmiddels.

Met oprechte hoogachting,

Voor de provinciegriffier:  
De adviseur,

Namens de deputatie:  
De gedeputeerde voor ruimtelijke ordening,

Stephaan Barbery

Sabien Lahaye-Battheu

Zitting deputatie, 06/05/2021

Handtekening(en)

## **Advies nr.11: Infrabel**

---

**Bram Leroy**

Infrabel - Asset Management  
Area North-West  
Civil Engineering  
T + 32 09 241 27 02  
bram.leroy@infrabel.be

**Aan de Vlaamse Waterweg  
Afdeling Regio West  
Guldensporenpark 105  
9820 MERELBEKE**

**uw bericht van**  
31.03.2021

**uw kenmerk**  
16EGGE1527

**bijlage(n)**  
3

**Gent**

**ons kenmerk**  
3516.2021.194.KORTRIJK

**KORTRIJK - Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Kortrijk - Bossuit**

Geachte,

Ingevolge uw schrijven d.d. 23/03/2021 inzake het project "Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit – Kortrijk voor klasse Va-schepen", heeft Infrabel geen principiële bezwaren t.a.v. het voorkeursbesluit zolang er voldaan wordt aan volgende voorwaarden:

- Bij de omgevingsvergunning zal moeten voldaan worden aan o.a. onze algemene voorwaarden. Deze geven we graag nu reeds mee zodat hiermee rekening kan worden gehouden, zie bijlage.
- De spoorlijn L86 mag niet onderbroken worden en moet steeds kunnen bereden worden. Eventuele tijdelijke lijnonderbrekingen dienen tijdig aangevraagd te worden.
- De voorliggende ontwerpen mogen aan geen bestaande wisselcomplexen raken.
- De kruising van het nieuwe kanaal en de bestaande spoorlijn vereist een nieuw kunstwerk.
- Vooraleer er kan overgegaan worden tot een omgevingsvergunning dient een samenwerkingsovereenkomst afgesloten te worden tussen De Vlaamse Waterweg en Infrabel omtrent de modaliteiten, timing en afspraken binnen dit project.
- Infrabel heeft geen intentie de onderbrugging over de R8 te vernieuwen, deze zal binnen haar onderhoudsprogramma gerenoveerd worden.





Hoogachtend,

I.O Ir. D. Van de Sype  
Head of Area North-West  
Infrabel - Asset Management

Natacha Dedecker

**bijlage(n)**

Algemene voorwaarden

**Administratief contactpersoon**

Kim Cnudde

T + 32 09 241 28 79

IAM.NW.Adviesen@infrabel.be

Bureau Terrains



## **Advies nr.12: De Watergroep**

---



**De Watergroep**  
WATER. VANDAAG EN MORGEN.

De Vlaamse Waterweg  
Afdeling regio west  
Guldensporenpark 105  
9820 Merelbeke

**uw kenmerk**

U20210323078  
16EGGE1527

**directie Productie en Opslag**

Waterbronnen en Milieu

**ons kenmerk**

PO4/IK

**contact**

Ingrid Keupers

[Ingrid.Keupers@dewatergroep.be](mailto:Ingrid.Keupers@dewatergroep.be)

02 238 94 11

**Brussel**

19 april 2021

**Betreft:** Adviesvraag voorontwerp voorkeursbesluit complex project “opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen”

Geachte,

Wij hebben uw adviesvraag met betrekking tot het voorontwerp voorkeursbesluit complex project “opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen” goed ontvangen. De hoofddoelstelling van het project is de opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk tot een verbinding tussen de Leie en de Schelde voor CEMT klasse Va-Schepen.

Hieronder kan u het advies en de aandachtspunten van De Watergroep bij dit project terugvinden.

Aangezien het kanaal Bossuit-Kortrijk ook ingezet wordt voor de openbare drinkwatervoorziening en het gebruikt wordt om ruwwater te winnen voor drinkwaterproductie in WPC De Gavers is het belangrijk om ook een mogelijke impact op de openbare drinkwatervoorziening in kaart te brengen en dit mee te nemen in het beslissingsproces. Dit WPC produceert immers momenteel op jaarbasis 11 miljoen m3 drinkwater en naar de toekomst toe zal er 18 miljoen m3 drinkwater geproduceerd worden. Dit productievolume is equivalent met het **drinkwaterverbruik van ongeveer 500 000 individuen**. Er werd geen aparte onderzoeksvraag voor dit aspect tijdens het voortraject in rekening gebracht. De drinkwaterwinning en de impact van het project op WPC De Gavers wordt wel besproken bij het onderzoeksthema omgeving onder concept 7 “KBK als onderdeel van het oppervlaktewaterennetwerk” en meer concreet in de twee onderzoeksaspecten OA 16 “Impact op de waterbalans” en OA 17 “Impact op de waterkwaliteit”.

De Watergroep betreurt dat de functie drinkwatervoorziening niet expliciet wordt opgenomen als functie die het kanaal opneemt of kan opnemen en dat enkel onderstaande functies werden weerhouden:

- Economische ontwikkeling

- Ruimtelijke ontwikkeling
- Natuur, landschap en recreatie
- Mobiliteit

Ook bij de beschrijving van de verschillende segmenten in de synthesenota wordt de onttrekking voor drinkwater niet vermeld bij bespreken van het segment tussen de La Flandrebrug en de Luipaardbrug, enkel de aanwezigheid van bedrijventerreinen, enkele woonkernen en de openruimte richting de Gavers wordt benoemd. In een vervolgtraject is het belangrijk om **voldoende aandacht voor de functie drinkwatervoorziening** te besteden, vooral ook tijdens de uitvoeringsfase waarbij de nodige maatregelen genomen zullen moeten worden om de continuïteit van de drinkwatervoorziening te kunnen garanderen. Een negatieve impact op de waterinname voor de drinkwatervoorziening is zowel tijdens als na uitvoering van de werken te vermijden gelet op het groot openbaar belang van de drinkwatervoorziening.

In het rapport interactie en samenhang tussen de milieuaspecten wordt de onderzoeksvraag naar deze effecten op de drinkwatervoorziening tijdens de uitvoeringsfase ook expliciet benoemd en wordt geduid onder punt 7.5 dat de voorgestelde milderende maatregelen ervoor zullen zorgen dat de waterkwaliteit niet achteruit gaat en dat zo voldaan wordt aan het Wezer-arrest. Ook in de synthese nota wordt bij de bespreking van concept 7 “KBK als onderdeel van het oppervlaktewaterennetwerk” enkel verwezen naar het Wezer-arrest. De Watergroep zou hieraan willen toevoegen dat de Kaderrichtlijn Water niet enkel ecologische doelstellingen bevat, maar dat **ook de bescherming en beschikbaarheid van drinkwaterbronnen is opgenomen in deze Europese richtlijn (artikel 7 van de KRW)**. De KRW beoogt een ‘goede toestand’ van het water gebruikt voor drinkwaterproductie, waardoor de inspanning om het water te zuiveren minstens gelijk blijft en op termijn wordt gereduceerd.

Met betrekking tot de keuze die gemaakt moet worden in dit voorkeursbesluit tussen de drie verschillende tracéalternatieven die onderzocht worden voor het segment Luipaardbrug – Leie wenst De Watergroep geen uitspraak te doen. De verschillende voorgestelde tracéalternatieven hebben immers geen verschillende impact op de drinkwatervoorziening, en welk voorkeursscenario dus wordt geselecteerd zal steeds dezelfde impact kennen op de drinkwaterwinning. Deze impact is echter niet onbelangrijk. **Met betrekking tot het waterverbruik** op het kanaal moet onderzocht worden dat er steeds voldoende water beschikbaar is om aan de watervraag van drinkwaterproductie en de verhoogde watervraag van de scheepvaart door het vooropgestelde project te voldoen. Uit de onderzoeksnota 16 blijkt dat wanneer bijkomende pompen voorzien worden aan de Leie, de watervraag uit de Schelde drastisch verlaagd wordt, waardoor er geen problemen naar waterbeschikbaarheid toe verwacht worden, ook niet bij een veranderend klimaat. Het project heeft, met deze milderende maatregelen dan ook geen verwacht effect op de waterbeschikbaarheid voor drinkwaterproductie.

Daarnaast is er een grote **impact op de waterkwaliteit** in het kanaal te verwachten ten gevolge van het opwaarderingsproject. De voornaamste reden hiervoor is de verminderde verblijftijd in het kanaal waardoor het zelfreinigend vermogen van het kanaal sterk vermindert wordt. Zonder milderende maatregelen kan de waterkwaliteit dermate verslechteren door het project dat de huidige (voor)behandeling onvoldoende is om tot een gewenste drinkwaterkwaliteit te komen. Alle voorgestelde maatregelen om de verblijftijd in het kanaal te behouden dienen dus zeker genomen te worden.

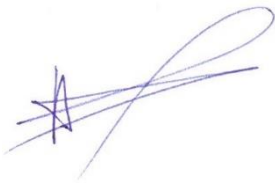
Naast permanente effecten op de waterkwaliteit is het voor de drinkwatervoorziening ook belangrijk om **rekening te houden met alle mogelijke risico's** die de waterkwaliteit negatief kunnen beïnvloeden. In de synthesesnota wordt voorgesteld dat er voor het segment tussen la Flandre en de Luipaardbrug grote potenties zijn om de omliggende bedrijvzones te activeren naar de waterweg. Aangezien De Watergroep water onttrekt voor drinkwaterproductie uit dit segment dient verder onderzocht te worden welke activiteiten mogelijk verder ontwikkeld kunnen worden in deze zone en welke niet (bijvoorbeeld SEVESO activiteiten). Voornamelijk toekomstige lozingen op het kanaal en bijkomende risico's op calamiteiten kunnen de waterkwaliteit negatief beïnvloeden.

De Gavervijver wordt ingezet als doorstroombekken voor de drinkwatervoorziening. Het effect van het project op de **grondwaterstroming naar de Gavervijver** en dus het waterpeil werd niet onderzocht in de onderzoeksfase. In de modelopzet werd de Gavervijver immers enkel als randvoorwaarde aan het model opgelegd. Enkel indien voor de waterafdichtende maatregelen wordt gekozen binnen het project is er geen invloed ter hoogte van de Gavervijver te verwachten. Indien deze waterafdichtende maatregelen niet worden geïmplementeerd is het noodzakelijk om het effect op de grondwaterstroming ten aanzien van de Gavervijver meer in detail te onderzoeken.

Tot slot wenst De Watergroep te benadrukken dat dit project ook gezien kan worden als een **opportunity om de continuïteit van de openbare drinkwatervoorziening te verstevigen** in de regio. Er wordt daarom dan ook gevraagd om **voldoende pompcapaciteit aan de kant van de Leie** te voorzien, om volledig aan de watervraag van het kanaal en de drinkwatervoorziening te voldoen in het geval van calamiteiten op de Schelde, die inlaat van Scheldewater naar het kanaal onmogelijk maken. De kwaliteit van het Leiewater is slechter dan het Scheldewater, en ook de verblijftijd in het kanaal zal bij inname van Leiewater sterk verminderen, maar bij het optreden van een ernstige calamiteit kan dit een tijdelijke oplossing bieden. Dit is dus een opportunity om de meervoudige rol van het kanaal in de regio te versterken. Deze werd in de huidige onderzoeksnota nog niet expliciet geïdentificeerd (cfr. Synthesesnota 5.2.1: Dimensionering van het pompstation aan de nieuwe sluis, onder andere in kader van waterbeschikbaarheid bij drogere periodes en/of calamiteiten).

Gezien het grote belang van de inname op het kanaal voor de drinkwatervoorziening van de regio gaan we ervan uit dat er met deze aandachtpunten voldoende rekening wordt gehouden. Wij blijven alvast graag nauw betrokken bij de verdere uitwerking van dit project, en blijven ter beschikking voor verdere vragen en ondersteuning.

Met hoogachting,

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and a star-like shape on the left side.

Hans Goossens  
directeur-generaal

## **Advies nr.13: Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed (SARO)**

---





**ADVIES**  
**VAN 28 APRIL 2021**  
**OVER HET VOORKEURSBESLUIT VAN HET COMPLEX PROJECT**  
**KANAAL BOSSUIT-KORTRIJK**

## INHOUD

I.	SITUERING.....	1
II.	ALGEMENE BEOORDELING .....	1
III.	PLANDOELSTELLINGEN.....	2
IV.	VOORKEURSBESLUIT .....	2
V.	MILDERENDE MAATREGELEN.....	4
VI.	MOBILITEIT EN HERINRICHTING R8.....	5

### I. SITUERING

1. SARO ontving op 24 maart 2021 een adviesvraag van De Vlaamse Waterweg over het voorontwerp voorkeursbesluit van het complex project 'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen'.<sup>1 2</sup> Het advies wordt verwacht tegen uiterlijk 28 april 2021. Met voorliggend advies, goedgekeurd door de raad op 28 april 2021, komt SARO tegemoet aan de vooropgestelde adviestermijn.
2. De Vlaamse Regering keurde op 8 september 2017 de startbeslissing voor dit complex project goed. Dit betekent de start van de onderzoeksfase waarin de mogelijkheden worden onderzocht om het kanaal Bossuit-Kortrijk geschikt te maken voor grotere schepen.
3. Op 23 januari 2019 formuleerde SARO zijn advies bij de alternatievenonderzoeksnota van dit complex project.<sup>3</sup> De raad formuleerde een aantal strategische bedenkingen en vroeg onder meer om a) dit complex project duidelijker te positioneren in relatie tot het Seine-Schelde project, b) de inhoudelijke en ruimtelijke scope van het complex project duidelijker af te bakenen, c) volwaardige alternatieven uit te werken voor alle deelaspecten (o.a. de nieuwe sluis, de zwaikom en het regionaal overslagcentrum) en d) de voorgestelde onderzoeksmethodiek verder te verduidelijken.

### II. ALGEMENE BEOORDELING

4. De raad formuleert volgende strategische bemerkingen bij het voorontwerp voorkeursbesluit van het complex project 'opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen':
  - a. De raad dringt aan op een meer eenduidige afbakening en duiding van de doelstellingen van dit complex project (zie verder deel III).
  - b. De raad vindt het een belangrijke tekortkoming dat in het voorontwerp voorkeursbesluit een aantal strategische elementen van het complex project nog niet concreet worden geduid. Diverse ruimtelijke ontwikkelingen zullen pas concreet ingevuld worden na het geplande onderzoek (o.a. masterplan, gebiedsprogramma, toekomstvisie kanaal) en worden aldus onttrokken aan het maatschappelijke debat en de strategische advisering door de strategische adviesraden. Ook vanuit de beoogde trechtering en de specifieke rol van het voorkeursbesluit (nl. point of no return) vindt de raad dit geen goede zaak (zie

---

<sup>1</sup> [www.planbk.be](http://www.planbk.be)

<sup>2</sup> Naast het voorontwerp van voorkeursbesluit werd tevens het ontwerp van geïntegreerd onderzoek (incl. S-MER) en de ontwerp synthesenota voorgelegd aan de adviesinstanties voor advies conform artikel 11, § 2 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten. Ter onderbouwing van het voorontwerp voorkeursbesluit werden 29 onderzoeksrapporten opgemaakt die elk focussen op een specifieke invalshoek (in het totaal ongeveer 3000 bladzijden). Daarnaast is er nog een bijlagebundel met een zestal rapporten, een algemene kaartenbundel en een synthesenota. Voorliggend advies richt zich op het voorontwerp voorkeursbesluit.

<sup>3</sup> <https://www.sarovaanderen.be/advies-complex-project-kanaal-bossuit-kortrijk>

verder deel IV).

- c. Een cruciaal aandachtspunt betreft de duiding (op strategisch niveau) van de milderende maatregelen die nodig zullen zijn om de milieu-impact van voorliggend complex project te milderen (zie verder deel V).
- d. De raad wijst er op dat het plangebied van het gewestelijk RUP KR-8 (dat in opmaak is) in belangrijke mate overlapt met het projectgebied van voorliggend complex project. Gelet op de overlap zijn er mogelijke potenties en valkuilen waardoor afstemming noodzakelijk is waarbij moet worden bewaakt dat met voorliggend complex project geen voorafnames worden gemaakt voor het gewestelijk RUP KR-8 (zie verder deel VI).

### III. PLANDOELSTELLINGEN

5. De startbeslissing omschrijft de hoofddoelstelling van het project als de opwaardering en/of aanpassing van de waterweg voor scheepvaart tot een verbinding tussen Leie en Schelde voor CEMT klasse Va-schepen. Naast de hoofddoelstelling geeft de startbeslissing ook aan dat het project de ontwikkeling van een regionaal overslagcentrum omvat en uitgaat van een geïntegreerde benadering.

Het voorontwerp voorkeursbesluit (pag. 7) geeft verdere duiding bij de projectdoelstelling: *'Daar waar in de startbeslissing de geïntegreerde benadering algemeen beschreven wordt, is deze benadering tijdens het opstellen van de alternatievenonderzoeksnota en het uitvoeren van het geïntegreerd onderzoek verder verfijnd, tot een benadering om ook de andere functies die het kanaal opneemt of kan opnemen te versterken.'*

6. SARO vindt het essentieel om te kunnen beschikken over een eenduidige afbakening en duiding van de doelstellingen van dit complex project.

Zo stelt de raad vast dat onder de doelstelling 'geïntegreerde benadering' een veelheid aan ambities wordt geformuleerd. Vanuit deze geïntegreerde benadering zal worden ingezet op verschillende fronten maar de raad dringt aan op een eenduidige afbakening en duiding van de doelstellingen (hoofd- en subdoelstellingen die vervat zitten onder de noemer 'geïntegreerde benadering' (o.a. natuurontwikkeling, versterken van erfgoed, duurzame mobiliteit, verkeersleefbaarheid, ontwikkeling recreatie, stedelijke transformatie, economische ontwikkeling). De doelstellingen moeten ook worden afgestemd met lopende processen in de regio.<sup>4</sup>

Wat betreft de doelstelling inzake de ontwikkeling van een regionaal overslagcentrum neemt de raad er akte van dat het voorkeursbesluit deze doelstelling wijzigt en vermeldt dat veeleer zal worden ingezet op een netwerk van specifieke overslagpunten. De raad meent dat dit aldus moet worden aangepast in de doelstellingen van dit complex project.

De vraag stelt zich in hoeverre bovenstaande bemerkingen een aanpassing van de startbeslissing noodzakelijk maken.

### IV. VOORKEURSBESLUIT

7. Naast de onduidelijkheid omtrent de concrete plandoelstellingen (zie deel III) stelt de raad ook vast dat het voorontwerp voorkeursbesluit een aantal strategische elementen van het complex project zeer vaag omschrijft. Diverse essentiële elementen van het complex project zullen pas in een latere fase - nadat de nodige onderzoeken werden uitgevoerd - concreter worden geduid. Hierna geeft de raad enkele voorbeelden.

Het voorontwerp voorkeursbesluit (pag. 18) bepaalt dat het kanaal over zijn volledige lengte

---

<sup>4</sup> o.a. rivierherstel Leie waarin 300/500 ha natte natuur zal worden gerealiseerd, opstart mogelijks AGNAS-RUP Kortrijk-Zwevegem n.a.v. het openruimteplan van Kortrijk (100 ha extra natuur en bos) en Zwevegem (20 ha extra bos)

toegankelijk wordt gemaakt voor schepen tot en met klasse Va alsook voor 3-laags containervaart. Deze laatste doelstelling wordt evenwel voor het segment 'Bossuit-Luipaardbrug' voorzien voor de langere termijn en gekoppeld aan de opmaak van een geïntegreerde toekomstvisie. In deze toekomstvisie zullen de toekomstige kenmerken van het kanaal (zowel op nautisch vlak als de omgevingskenmerken) worden onderzocht en vastgelegd. Het voorontwerp voorkeursbesluit verduidelijkt dat deze toekomstvisie ook een leidraad zal vormen voor de geplande ingrepen aan het kanaal op korte termijn (en op lange termijn bijvoorbeeld in functie van onderhoudswerken en de opwaardering van de Boven-Schelde).

Ook inzake de economische kenmerken van het complex project kondigt het voorontwerp voorkeursbesluit nog verder onderzoek aan. Voor wat betreft de doelstelling inzake het verder ontwikkelen en stimuleren van overslag en watergebonden bedrijvigheid ter hoogte van de bestaande bedrijvenzones (zone La Flandrebrug - R8) zal een masterplan worden opgesteld. De bouwstenen van dit masterplan zijn -naast enkele concrete ruimtelijke ingrepen<sup>5</sup>- vooral toekomstige onderzoeken; zoals onderzoek naar de wegontsluiting tussen de economische zones en naar het hoger wegennet, onderzoek in functie van het realiseren van specifieke overslagpunten en onderzoek naar kansen voor watergebonden bedrijvigheid.

Het voorontwerp voorkeursbesluit opteert voor het ringtracé waarbij een nieuw kanaal wordt gerealiseerd in de nabijheid van de R8. Beide infrastructures zullen niet gebundeld worden. De afstand tussen beide infrastructures (kanaal en R8) ligt nog niet vast. Dit geldt tevens voor de tussenliggende en omliggende gebieden. Hiervoor zal nog een gebiedsprogramma worden opgemaakt, dat invulling zal geven aan herstellende en versterkende maatregelen gericht op natuur, landschap, stadsvernieuwing, stadsgroen en erfgoed, en kwalitatieve fietsverbindingen. Het voorontwerp voorkeursbesluit bevat een kaart met een eerste aanduiding van de contouren van dit gebiedsprogramma. Deze kunnen volgens het voorkeursbesluit in de uitwerkingsfase nog worden bijgestuurd, in functie van opportuniteiten.<sup>6</sup>

8. De raad erkent dat het decreet complexe projecten voorziet dat het (in het voorkeursbesluit beschreven) voorkeursalternatief nog voldoende vrijheidsgraden moet inhouden zodat uitvoeringsvarianten niet onmogelijk worden gemaakt. De vrijheidsmarge die met voorliggend voorontwerpbesluit wordt gecreëerd is evenwel groot. Er is geen duidelijkheid over de concrete ruimtelijke ontwikkelingen die worden beoogd met dit complex project. Diverse ruimtelijke ontwikkelingen zullen pas concreet ingevuld worden na het geplande onderzoek (o.a. masterplan, gebiedsprogramma, toekomstvisie kanaal) en worden aldus onttrokken aan het maatschappelijke debat en de strategische advisering door de strategische adviesraden. Ook vanuit de beoogde trechtering en de specifieke rol van het voorkeursbesluit (nl. point of no return) vindt de raad dit een belangrijke tekortkoming.

---

<sup>5</sup> Zoals de ontwikkeling van braakliggende en vrijgekomen sites in functie van watergebonden economische activiteiten, de aanleg van een zwaairom, het vernieuwen van de Luipaardbrug en het maken van de aansluiting met het Guldenspoorpad, het verplaatsen en opwaarderen van de fietsroute van linkeroever naar rechteroever.

<sup>6</sup> Ook inzake 'het netwerk van specifieke overslagpunten' en de 'zwaairom' is het voorontwerp voorkeursbesluit nog vaag. Het voorontwerp voorkeursbesluit stelt dat niet meer zal worden ingezet op één centraal regionaal overslagcentrum maar op een netwerk van specifieke overslagpunten, verspreid over een aantal kansrijke locaties langs het kanaal. Een zevental zones langs het kanaal worden onderzocht. Twee van deze zones zouden in aanmerking komen voor containeroverslag. In één zone (nabij het centrum van Kortrijk) zou een overslagpunt voor bulk- en pallet goederen kunnen ontwikkeld worden (waar mogelijks ook ingezet wordt (zero emission) stadsdistributie). In het onderzoek werden drie mogelijke locaties voor een zwaairom gedetecteerd en onderzocht. De onderlinge afweging en keuze tussen deze locaties is mede afhankelijk van de verdere ontwikkeling van overslag en watergebonden activiteiten langs het kanaal. Zo zijn er mogelijkheden om een zwaairom te integreren in de overslagfaciliteiten en wordt de optimale ligging van de zwaairom in pand 3 mede bepaald door de ligging van de overslagpunten (bestemming van de schepen). Deze drie locaties worden daarom verder onderzocht en afgewogen in de uitwerkingsfase, binnen het masterplan voor de economische zones.

## V. MILDERENDE MAATREGELEN

9. Een cruciaal aandachtspunt betreft de duiding (op strategisch niveau) van de milderende maatregelen die nodig zullen zijn om de milieu-impact van voorliggend complex project te milderen.

Het voorontwerp voorkeursbesluit (pag. 45 e.v.) geeft een overzicht van de milderende maatregelen. Daarvan zijn een aantal zeer concreet<sup>7</sup> geformuleerd, en een aantal zeer vaag: zoals 'het versterken van het groen netwerk (bosrijke gebieden) Kennedybos-Kanaalbos-De Gavers-Leie', 'de opmaak van een toekomstvisie op de recreatie in en langs het kanaal, met aandacht voor de interactie met beroepsvaart' of 'de opmaak van een toekomstvisie'.

De raad erkent dat (overeenkomstig het decreet betreffende complexe projecten) de milderende maatregelen op strategisch niveau moeten worden uitgetekend, maar uiteraard wel voldoende uitgediept. De raad dringt er op aan dat de milderende maatregelen verder op strategisch niveau geduid worden vooraleer het voorkeursbesluit definitief kan worden goedgekeurd.

Bovendien dienen de milderende maatregelen binnen de plancontour van dit complex project te worden gerealiseerd. Voorliggend voorkeursbesluit komt hier niet aan tegemoet. Het voorkeursbesluit formuleert een reeks milderende maatregelen die buiten het complex project vallen en gerealiseerd zullen worden via een ander traject, met een andere initiatiefnemer. Eén van de milderende maatregelen (nl. in het kader van het stedenbouwkundig herstel) gaat bovendien uit van het verruimen van de projectcontour. Het is voor de raad niet aanvaardbaar dat in de fase van de goedkeuring van het voorkeursbesluit nog een (gevoelige) verruiming van de projectcontouren zou worden overwogen.

10. Ter illustratie van voorgaande bezorgdheid gaat de raad in deze paragraaf specifiek in op de impact van het complex project op natuur en op de voorgestelde milderende maatregelen.

Het geïntegreerd onderzoek komt voor het segment Luipaardbrug-Leie tot de conclusie dat er een belangrijke impact is op natuur: *'Er is sprake van aanzienlijke ecotoopinname; gezien de inname van een vrij groot oppervlak (4 à 5 ha) vlakdekkende waardevolle vegetaties die het leefgebied vormen voor beschermde diersoorten, en gezien het feit dat de inname van waardevolle vegetaties plaatsvindt in erkend natuurgebied (Oude Leiearm) of een belangrijke natuurkern in het stedelijk gebied (de Venning).*<sup>8</sup> In het afwaartse segment betreft de belangrijkste waardevolle structuur het Kanaalbos, waardevolle bosvegetatie met open plekken, rechtstreeks aan de kanaaloever. Ook is het wateroppervlak van het kanaal als biologisch waardevol gekarteerd.

Het voorkeursbesluit stelt dat het onderzoek aantoont dat deze negatieve effecten afdoende kunnen worden geredieerd met natuurherstelmaatregelen in en nabij de infrastructuurwerken. Volgens het voorkeursbesluit zijn deze natuurherstelmaatregelen onlosmakelijk verbonden met de infrastructuurwerken en behoren ze tot het voorkeursalternatief. De raad ondersteunt het principe van compensatie *'in en nabij de infrastructuurwerken'* maar merkt op dat het voorkeursbesluit geen concrete milderende maatregelen formuleert om de schade aan de natuur te milderen.

De enige concrete maatregel, inzake de aanleg van 600 m natuurvriendelijke oevers, betreft een milderende maatregel om het verlies aan waterkwaliteit te compenseren. Het voorkeursbesluit vermeldt verder zeer vaag omschreven milderende maatregelen zoals 'ingrepen gericht op natuurherstel en -ontwikkeling in en nabij het kanaal alsook in de ruimere omgeving', 'onderzoek in functie van het verbinden van groene oevers langs het kanaal met omliggende natuur', 'versterken van de groenverbinding op de as Kennedybos-Kanaalbos-Gavers-Leie' of

<sup>7</sup> Inzake het milderen van de negatieve impact op de waterbalans zijn bijvoorbeeld volgende milderende maatregelen noodzakelijk: het realiseren van een pompgebouw aan de sluis in Kortrijk en bijkomende maatregelen aan de nieuwe sluis in Kortrijk om de verspreiding van Leiewater opwaarts de nieuwe sluis te vermijden (vb. door een kwaliteitsbekken).

<sup>8</sup> Onderzoeksrapport 'KBK als element in de ecologische, landschappelijke en landbouwstructuur'

‘natuurherstel en -ontwikkeling in en nabij de gebieden De Venning, Oude Leiearm Kortrijk-Kuurne en het Vlaspark’. Het betreft potentiële gebieden die ver buiten het projectgebied liggen. Daarenboven gaan de voorgestelde mogelijke compensaties voorbij aan de ecologische functie van de natuur die dreigt verloren te gaan. De gebieden functioneren als restanten van oude overstromingsgebieden van de Leie (vochtige graslanden, moerasbos), terwijl de compensatie zich richt naar het verbinden van boskernen op hoger gelegen gebied. De raad vraagt aldus aandacht voor de volwaardige compensatie van de natuurwaarden. Het is een zeer grote uitdaging om concrete compensatiegebieden vast te leggen; zeker in dit plangebied waar ook nog de natuurcompensatie van andere planprojecten die leiden tot verlies aan natuur zal moeten gebeuren (o.a. de ontwikkeling van de Leie als een schakel in het netwerk van Seine Schelde Vlaanderen, het gewestelijk RUP K-R8 en mogelijks ook het gewestelijk RUP N8).

Ook inzake boscompensatie is het voorkeursbesluit nog zeer onduidelijk. Het vermeldt enkel dat -bijkomend aan de herstelmaatregelen- de nodige maatregelen zullen worden voorzien inzake boscompensatie. De concrete nood inzake boscompensatie (o.a. oppervlakte, type) zal worden bepaald in de uitwerkingsfase. Momenteel is er dus nog geen inzicht op strategisch niveau inzake de noodzakelijke boscompensaties en de concrete effecten op landbouw.

## VI. MOBILITEIT EN HERINRICHTING R8

11. Het voorontwerp voorkeursbesluit opteert voor het ringtracé waarbij naast de aanleg van een nieuw kanaal in het segment Luipaardbrug-Leie ook een herinrichting van de R8 zal gebeuren. Bij deze herinrichting van de R8 wordt voorzien in twee aansluitingscomplexen (één complex in de omgeving van de N43 en één complex in de omgeving van de kruising van het kanaal met de R8). De kruising van doorgaand verkeer op de R8 met de Leie zal gebeuren via een tunnel.

De aanleg van een nieuw kanaal wordt met voorliggend voorkeursbesluit dus gekoppeld aan de heraanleg van de R8.

12. In de inleiding van dit advies wees SARO er reeds op dat door de nieuwe doelstelling inzake de heraanleg van de R8 de initiële doelstelling van voorliggend complex project grondig wordt gewijzigd. Bovendien leidt dit er toe dat het plangebied van het gewestelijk RUP K-R8 in belangrijke mate overlapt met het projectgebied van voorliggend complex project.

Het voorkeursbesluit stelt dat beide projecten op elkaar zullen worden afgestemd zowel wat betreft de versterking van de groenverbinding Kennedybos-Kanaalbos-De Gavers-Leie als de opmaak van het masterplan economie (voor de ontwikkeling van de bedrijvzones).

De raad heeft vragen bij deze overlapping van beide planprocessen. Zowel voorliggend complex project als het planproces K-R8 impliceren -in functie van de beoogde infrastructuurwerken- ruimte-innames in de Kanaalzone. Binnen K-R8 is dit het geval wat betreft de optimalisatie van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost en de mogelijke verschuiving van dit verkeerscomplex richting het kanaal. Er is door de verruiming van de initiële doelstelling van voorliggend complex project ook een grote overlapping inzake de doelstellingen rond verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit.

Gelet op de overlap zijn er mogelijke potenties en valkuilen waardoor afstemming noodzakelijk is waarbij moet worden bewaakt dat met voorliggend complex project geen voorafnames worden gemaakt voor het gewestelijk RUP KR-8.<sup>9</sup>

Volledigheidshalve wijst de raad op de belangrijke rol van een voorkeursbesluit in het proces tot opmaak van een complex project. Het voorkeursbesluit houdt de vaststelling in van een op strategisch niveau gekozen alternatief. Het decreet complexe projecten voorziet dat aan het

---

<sup>9</sup> Omwille van een vermoedelijke overlapping met het plangebied van het GRUP N8 (MED VR 2021 0603 opstart gewestelijk RUP N8) dringt SARO eveneens aan op een afstemming met voormeld planningsproces.

definitief vastgesteld voorkeursbesluit een aantal rechtsgevolgen kunnen worden verbonden.

Hoofdstuk 7 van het ontwerp voorkeursbesluit legt deze rechtsgevolgen vast. Zo wordt het binnen het volledige plangebied mogelijk om gedurende drie jaar een vergunning, machtiging of toestemming te weigeren als de aanvraag onverenigbaar is met het voorkeursbesluit. Bovendien kan elke verwerving van onroerende goederen, vereist voor de verwezenlijking van het voorkeursbesluit, door onteigening 'ten algemene nutte' tot stand worden gebracht.

## **Advies nr.14: Strategische Adviesraad Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen (Minaraad)**

---



**Minaraad**

Herman Teirlinckgebouw  
Havenlaan 88 – bus 15  
1000 Brussel  
T 02 558 01 30  
E [info@minaraad.be](mailto:info@minaraad.be)  
[www.minaraad.be](http://www.minaraad.be)

De Vlaamse Waterweg  
De heer Lieven Dejonckheere  
Afdeling Regio West  
Guldensporenpark 105  
9820 Merelbeke

**uw bericht van**

23 maart 2021

**uw kenmerk**

U20210323081  
16EGGE1527

**ons kenmerk**

02/M6/2021/133

**Datum**

19 april 2021

**Vragen naar**

[Katelijne.symens@minaraad.be](mailto:Katelijne.symens@minaraad.be)

**Telefoon**

02 558 01 30

Geachte heer Dejonckheere,

De Minaraad heeft uw adviesvraag in verband met het Complex project “*opwaardering en/of aanpassing van het kanaal BossuitKortrijk voor klasse Va-scheper*” in goede orde ontvangen. De Raad heeft beslist om geen advies uit te brengen over het voorontwerp voorkeursbesluit van dit project.

Met vriendelijke groeten,

Jan Verheeke, secretaris  
In opdracht van  
Piet Vanden Abeele, voorzitter

# **Advies nr.15: Strategische Adviesraad Mobiliteitsraad (MORA)**

---

# Advies

## Voorontwerp van voorkeursbesluit complex Project Kanaal Bossuit-Kortrijk

Brussel, 26 april 2021

Adviesvraag: Voorontwerp van voorkeursbesluit complex Project Kanaal Bossuit-Kortrijk  
Adviesvrager: De Vlaams Waterweg nv  
Ontvangst adviesvraag: 25 maart 2021  
Adviestermijn: 28 april 2021  
Goedkeuring/bekrachtiging raad: 26 april 2021

Contactpersoon: Nico Milo - nmilo@serv.be

## 1. Inleiding

De Vlaamse Waterweg nv vroeg de MORA op 25 maart 2021 om advies over het voorontwerp van voorkeursbesluit voor het complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk.

De adviesvraag kadert in de procesaanpak van de complexe projecten dat een getrechtere besluitvorming voorziet in vier fasen: verkenningsfase, onderzoeksfase, uitwerkingsfase en uitvoeringsfase.

Conform de procedure van de complexe projecten adviseerde de MORA op 14 december 2018 bij de aanvang van onderzoeksfase over de alternatieven-onderzoeksnota. De alternatieven-onderzoeksnota en het daaraan gekoppelde geïntegreerd onderzoek moeten leiden tot een voorkeursbesluit.

Op 19 maart 2021 nam de Vlaamse Regering akte van het voorontwerp van voorkeursbesluit. Met het voorontwerp van voorkeursbesluit wordt de tweede fase of onderzoeksfase beëindigd en is het de bedoeling om na de verwerking van de adviezen en de publieke raadpleging, het voorkeursbesluit definitief vast te stellen en de projectuitwerkingsfase te starten. In de uitwerkingsfase zal het voorkeursbesluit verder worden geconcretiseerd tot een realiseerbaar project en zal de uitvoeringswijze worden bepaald.

## 2. Situering van het voorkeursbesluit

De centrale doelstelling van het project is de opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk tot een verbinding tussen Leie en Schelde voor CEM-T klasse Va-schepen. Het project omvat ook de ontwikkeling van een regionaal overslagcentrum langsheen het kanaal.

Drie tracévarianten voor de manier hoe het kanaal Bossuit-Kortrijk in de zone Kortrijk de aansluiting maakt met de Leie werden nader onderzocht:

1. Rechtdoortracé: het kanaal maakt hier zoveel mogelijk gebruik van de bestaande vaarweg. De grootste uitdaging van dit tracé is dat er een verbrede transportas moet worden gecreëerd in een stedelijk gebied met veel erfgoedwaarde.
2. Bypass-tracé: de opwaardering van het kanaal vindt zoveel mogelijk plaats rond de dichte bebouwing van Kortrijk. Hierdoor komt het tracé in de deels open ruimte tussen Kortrijk en de R8 te liggen.
3. Ringtracé: het tracé gaat uit van een bundeling met de R8, waarbij niet alleen het kanaal maar ook de R8 tussen de Leie en het bestaande kanaal wordt heringericht. Het ringtracé betekent dus niet alleen de aanleg van een nieuw kanaal in de zone Kortrijk-Harelbeke-Kuurne, maar ook een ingrijpende herinrichting van de R8.

De Vlaamse regering schuift in het voorontwerp van voorkeursbesluit het Ringtracé als voorkeursoplossing naar voor. De belangrijkste onderdelen van het voorkeursalternatief zijn:

- Het kanaal wordt over zijn volledige lengte toegankelijk gemaakt voor schepen tot en met klasse Va. Ook wordt het kanaal over de volledige lengte toegankelijk gemaakt voor 3-laags containervaart.
- Het voorkeursalternatief zet ook in op het verder ontwikkelen en stimuleren van overslag en watergebonden bedrijvigheid langs het kanaal.
- Vanaf de R8 tot aan de Leie wordt een nieuw kanaal aangelegd en ook de R8, tussen het bestaand kanaal en de Leie, wordt heringericht.
- Samen met de infrastructurele ingrepen bevat het voorkeursalternatief ook ingrepen om het kanaal en de omgeving te versterken op vlak van erfgoed, recreatie, fietsverkeer, economische ontwikkeling, natuur en landschap, klimaatadaptatie, water- en energiebalans en stedelijke transformatie.

## 3. Advies

De MORA geeft in het advies aandachtspunten mee van maatschappelijk-strategische en procesmatige aard. Hierbij wordt onder meer ook gerefereerd naar het eerdere MORA-advies van 14 december 2018. De Raad spreekt zich niet uit over de technische en bouwkundige aspecten van het voorkeurstracé.

### 3.1. Algemeen

De MORA gaf in 2018 advies over de alternatievenonderzoeksnota. De Raad vindt het positief dat de opmerkingen uit het advies, alsook de resultaten van alle andere raadplegingen (andere adviesraden en publieke inspraakreacties) op een transparante manier meegenomen worden in een 'overwegingsdocument', en dat daarbij ook wordt aangegeven hoe wordt omgegaan met de reacties. Voor dergelijke complexe en ingrijpende infrastructuurprojecten is een zo groot mogelijke transparantie essentieel; niet in het minst voor de realisatie en het behoud van het maatschappelijk draagvlak.

De Raad stelt vast dat aan een groot deel van de opmerkingen uit zijn advies van 2018 een positief gevolg wordt gegeven en gaat ervan uit dat deze in de uitwerkingsfase ook effectief zullen worden meegenomen en verder uitgewerkt:

- Effecten van verhoging van bestaande bruggen meenemen;
- Effecten van uitbreiding van de bestaande sluizen meenemen;
- Effecten en potentialiteiten van alternatieve modi voor ontsluiting onderzoeken (fiets, OV, ...);
- Complex project maximaal afstemmen op project van de ring rond Kortrijk (R8).

Voorts vindt de Raad het positief dat meer duidelijkheid wordt verschaft over de kostprijs van het project (investeringskost voorkeursalternatief tussen 660 en 716 miljoen euro<sup>1</sup>, exploitatiekost ca. 6,5 miljoen euro) zodat kosten en baten optimaal in beeld kunnen worden gebracht.

Met de keuze van het zogenaamde Ringtracé als voorkeurstracé wordt de onderzoeksfase afgesloten. Het Ringtracé gaat breder dan enkel het kanaal en neemt ook de R8 mee, zodat het project kan ingepast worden in een bredere multimodale mobiliteitsvisie. Dit is op zich een goede zaak. In zijn advies van 2018 gaf de Raad al aan dat de realisatie van het complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk niet los kan gezien worden van de problematiek van de R8 en dat beide projecten best maximaal op elkaar worden afgestemd.

In het verlengde daarvan dringt de Raad erop aan dat ook de voortgang van projecten, processen en initiatieven in de regio die mogelijk interfereren met het complex project wordt gerespecteerd (bijvoorbeeld verwezenlijking van de visienota voor de herinrichting

---

<sup>1</sup> De totale kostprijs van 717 miljoen euro stemt overeen een opwaardering van het ganse kanaal, incl. herinrichting R8, met een tunnel voor kruising van de Leie. De wijze van kruisen van de Leie heeft een belangrijke impact op de investeringskosten. De meerkost van een tunnel t.o.v. een brug bedraagt ca. 100 à 106 miljoen euro.

van de R8 en de doortrekking van de R8 ter hoogte van Kuurne) en dat transparant wordt gecommuniceerd over de ontwikkelingen in deze dossiers.

Binnen dat kader verwijst de Raad ook naar de geplande aanpassingswerken op de Schelde. Een dieper kanaal of hogere bruggen richting Schelde hebben geen zin als er op de Schelde zelf nog geen aanpassingen worden uitgevoerd. Duidelijke communicatie hierover is noodzakelijk.

## **3.2. Snel duidelijkheid over het definitieve tracé**

Na de formele goedkeuring van het voorontwerp van voorkeursbesluit (voorzien na de raadplegingsprocedure en de verwerking van de inspraakreacties) start de projectuitwerkingsfase waar het project verder wordt uitgewerkt en geconcretiseerd.

De MORA wijst op het belang van een snelle duidelijke beslissing over het concrete voorkeurstraject en vraagt de Vlaamse Regering om na de voorziene onderzoeken en raadplegingen zo snel mogelijk het definitieve voorkeursbesluit vast te stellen; dit om rechtszekerheid te kunnen bieden aan lokale besturen, bewoners en bedrijven.

Het is immers belangrijk om zo snel mogelijk duidelijkheid te verschaffen aan bedrijven en burgers die mogelijk onteigend moeten worden. Voor de betreffende ondernemingen heeft de periode van onzekerheid een economische impact waarbij ze niet verder investeren of personeel aannemen. Zij weten namelijk niet of hun investeringen al dan niet zullen renderen daar onteigening mogelijk blijft.

De Raad hoopt ook dat met de procedure van de complexe projecten, met de verschillende inspraakmomenten en de getrechtere besluitvorming, mogelijke lange procedureslagen kunnen worden vermeden.

## **3.3. Duidelijkheid over de timing**

In zijn advies van 2018 merkte de MORA op dat voor de verschillende verdere stappen in het proces geen indicatie van timing werd meegegeven. De Raad vroeg om in het licht van een zo groot mogelijke transparantie meer duidelijkheid te geven over de voorziene timing van de verdere stappen in het proces.

In de procesnota, die naast de procesaanpak ook een indicatieve timing meegeeft, is de tijdstabel ingevuld tot en met het voorontwerp van voorkeursbesluit. Voor de verdere processtappen (uitwerkingsfase, uitvoeringsfase) wordt geen indicatieve timing meer gegeven.

De Raad is er zich van bewust dat een exacte timing voor alle volgende processtappen en (politieke) beslissingen moeilijk is, maar vraagt met het oog op transparantie en maatschappelijk draagvlak, toch een indicatie van de verdere voorziene timing.



### **3.4. Aandacht voor de alternatieve modi in het verdere proces**

De MORA vroeg in zijn advies van 2018 om ook de effecten en de potentialiteiten van de alternatieven voor het wegverkeer mee te nemen in het onderzoek (fiets, openbaar vervoer).

De Raad is tevreden dat in het verdere onderzoek de bereikbaarheid voor de fiets en voor het openbaar vervoer duidelijker zal worden meegenomen en hoopt dat de resultaten van het onderzoek ook effectief meegenomen worden bij de verdere afwegingen over de definitieve trajectkeuze en de uitwerking van het project.

### **3.5. Budgettair kader uitwerken voor de flankerende maatregelen**

Het voorontwerp van voorkeursbesluit neemt flankerende maatregelen mee die erop gericht zijn de negatieve effecten te milderen en de positieve effecten te versterken. Daarbij wordt aangegeven op welke manier deze flankerende maatregelen worden opgenomen in het project<sup>2</sup>. Het gaat onder meer om volgende maatregelen:

- Opstellen en realiseren van een gebiedsprogramma voor het ringtracé en omgeving met herstellende en versterkende maatregelen gericht op natuur, landschap, stadsvernieuwing, stadsgroen en erfgoed, verblijfskwaliteit en de kwaliteit van het openbaar domein;
- Versterken van de recreatie langs het kanaal en de fietsstructuur, door het voorzien van bijkomende fietsverbindingen en het wegwerken van bestaande knelpunten;
- Maatregelen betreffende de inrichting en organisatie van bedrijvzones.
- Ingrepen gericht op natuurherstel en -ontwikkeling in en nabij het kanaal alsook in de ruimere omgeving (met o.m. de realisatie van een natuurvriendelijke oever langsheen het kanaal, tussen de sluis van Bossuit en de sluis van Zwevegem).
- ...

De Raad vraagt om de flankerende maatregelen verder te concretiseren en te kwantificeren en zo snel als mogelijk een budgettair kader uit te werken voor de flankerende maatregelen. Daarbij moeten ook bedrijven en bewoners die in de onderzoekzone liggen zo snel als mogelijk duidelijkheid krijgen, bijv. op het vlak van begeleiding van de bedrijven naar watergebonden activiteiten, de fietsverbindingen, multimodale ontsluiting, enz ...

---

<sup>2</sup> De flankerende maatregelen worden uitgebreid beschreven in de Synthesenota

### **3.6. Blijvende aandacht voor betrokkenheid van de stakeholders**

De Raad stelt vast dat een overlegstructuur is opgezet om het project geïntegreerd aan te pakken en afstemming met de betrokken actoren en belanghebbenden na te streven. Naast een stuurgroep een dagelijks bestuur en een ambtelijke begeleidingsgroep is ook voorzien in een klankbordgroep, die de relevante betrokken maatschappelijk groepen samenbrengt.

Het is positief dat werk wordt gemaakt van een participatie- en communicatietraject. De MORA vraagt om bij de verdere onderzoeken en uitwerking van het project alle relevante economische en maatschappelijke actoren intensief te blijven betrekken.

## **Advies nr.16: Strategische Adviesraad Landbouw en Visserij (SALV)**

---



## Advies

# Complex Project Kanaal Bossuit-Kortrijk: voorontwerp voorkeursbesluit



Brussel, 30 april 2021

De Strategische Adviesraad voor Landbouw en Visserij adviseert de beleidsmakers, in hoofdzaak de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement, over landbouw en visserij in de brede zin van het woord. De adviezen, zoals vastgesteld door de belanghebbenden vertegenwoordigd in de adviesraad, passen in een gedragen politieke besluitvorming.

Adviesvraag: Complex project "opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse V-schepen": voorontwerp voorkeursbesluit

Adviesvrager: de Vlaamse Waterweg nv

Kopie: Hilde Crevits - Vlaams minister van Economie, Innovatie, Werk, Sociale economie en Landbouw; Zuhair Demir - Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme; Patricia De Clercq – secretaris-generaal van het Departement Landbouw en Visserij.

Ontvangst adviesvraag: 24 maart 2021

Adviestermijn: 25 + 2 dagen

Decretale opdracht: SALV-decreet van 6 juli 2007, art. 4; Vlaams Decreet Complexe Projecten, art. 11.

Goedkeuring raad: 30 april 2021

Bron coverafbeelding: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Kanaal\\_Kortrijk-Bossuyt.JPG](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Kanaal_Kortrijk-Bossuyt.JPG)

Adviesnummer: 2021-04

Dossierhouder: Wouter Vanacker – [wvanacker@serv.be](mailto:wvanacker@serv.be)

Contactpersoon: Koen Carels – [kcarels@serv.be](mailto:kcarels@serv.be)



Mevrouw Lydia Peeters  
Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken  
Graaf de Ferrarisgebouw  
Koning Albert II-laan 20  
B-1000 Brussel

**contactpersoon**

Koen Carels  
kcarels@serv.be

**ons kenmerk**

SALV\_20210430\_BRADV\_CP\_KBK\_VV\_Ip

**Brussel**

30 april 2021

## **Advies Complex Project Kanaal Bossuit-Kortrijk: voorontwerp voorkeursbesluit**

Mevrouw de minister

Op 24 maart 2021 ontving de Strategische Adviesraad voor Landbouw en Visserij een adviesvraag in het kader van het Complex Project Kanaal Bossuit-Kortrijk (voorontwerp voorkeursbesluit). De SALV apprecieert dat zij zo kan bijdragen aan het bij decreet voorziene inspraak- en participatieproces dat de realisatie van complexe projecten ondersteunt. De adviesraad keurde het advies goed op 30 april 2021. Daarvoor had de adviesvrager, de Vlaamse Waterweg nv, twee dagen uitstel verleend.

### **Krachtlijnen**

- **Schep duidelijkheid over de directe en indirecte innames van landbouwgebied die zullen voortvloeien uit de noodzakelijke infrastructuurwerken en de compensatie van aangetaste natuurwaarden.**
- **Bijkomende natuurontwikkeling, die niet in het kader van compensaties voor de vooropgesteld wordt, moet afgestemd worden op de vele andere lopende en geplande processen inzake nieuwe natuur in de regio.**
- **Geef concrete invulling aan de ambitie op het vlak van klimaataanpassing in overleg met de sector.**

## Situering

### Proces

Op 8 september 2017 nam de Vlaamse overheid een startbeslissing<sup>1</sup>, die het startschot vormde voor de onderzoeksfase. Het complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk bevindt zich momenteel in de laatste fase van dat onderzoek. Voorafgaand werden de verschillende mogelijkheden op een geïntegreerde manier onderzocht en afgewogen. De alternatievenonderzoeksnota<sup>2</sup> omschrijft de doelstellingen en de reikwijdte van dat geïntegreerde onderzoek, beschrijft welke alternatieven er onderzocht worden en hoe het onderzoek zal verlopen. De SALV gaf advies over de ontwerp-alternatievenonderzoeksnota op 21 december 2018.<sup>3</sup>

Op 19 maart 2021 nam de Vlaamse Regering akte van een voorontwerp voorkeursbesluit. Op 24 maart 2021 ontving de SALV een adviesvraag over dat voorontwerp voorkeursbesluit, met de vraag om advies uit te brengen tegen 28 april 2021.

Na inpassing van de adviezen zal het ontwerp van voorkeursbesluit aan de Vlaamse regering worden voorgelegd voor vaststelling conform artikel 14 van het decreet complexe projecten. Aansluitend zal conform artikel 15 het ontwerp voorkeursbesluit, het ontwerp geïntegreerd onderzoek (incl. S-MER) en de ontwerp synthesenota vervolgens aan een openbaar onderzoek onderworpen worden. Na dit openbaar onderzoek en het verwerken van alle binnen gekomen elementen zal er, rekening houdend met alle elementen, worden overgegaan tot het nemen van een voorkeursbesluit door de Vlaamse regering.<sup>4</sup>

### Relevante hoofdlijnen uit het voorontwerp van voorkeursbesluit

Wat de uitwerking van het noordelijk kanaalsegment Luipaardbrug – Leie betreft, kiest het voorontwerp voorkeursbesluit voor het zogenaamde ringtracé. Dat alternatief zal volgens het adviesdossier de natuurwaarden in de omgeving aantasten (onder andere het groengebied De Venning, een te compenseren natuurcompensatie ten gevolge van de uitbreiding van industriegebied, en het natuurgebied de Oude Leiearm Kortrijk-Kuurne). Om deze impact te remediëren worden vanuit het onderzoek maatregelen in het kader van natuurherstel geformuleerd die in of nabij de infrastructuurwerken kunnen worden gerealiseerd. Deze natuurherstelmaatregelen zijn onlosmakelijk verbonden met de infrastructuurwerken en behoren

<sup>1</sup> VR, 8 september 2017, Startbeslissing voor het complex project 'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen', p. 8  
<http://complexeprojecten.be/DesktopModules/RCP.LopendeProjecten/Downloader.ashx?dataid=23&filenumbe r=1>

<sup>2</sup> Definitieve versie na openbare raadpleging: De Vlaamse Waterweg, 29 maart 2019, Complex Project Kanaal Bossuit-Kortrijk: alternatievenonderzoeksnota, definitieve versie (5) na adviezen en inspraak,  
<https://planbk.be/sites/default/files/2020-10/AON%20na%20raadpleging.pdf>

<sup>3</sup> SALV 21 december 2018, Briefadvies Complex Project Kanaal Bossuit-Kortrijk: ontwerp alternatievenonderzoeksnota: <https://www.salv.be/salv/publicatie/briefadvies-complex-project-kanaal-kortrijk-bossuit>

<sup>4</sup> VR, 19 maart 2021, Mededeling aan de Vlaamse Regering betreft complex project 'Opwaarderingen / of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen' (2021 1903 MED.0102/1).  
<https://beslissingenvlaamseregering.vlaanderen.be/document-view/6050650B3391400008000155>



tot het voorkeursalternatief. Bijkomend aan de herstelmaatregelen worden de nodige maatregelen voorzien inzake boscompensatie. Dit volgens de geldende regelgeving.<sup>5</sup>

Daarnaast reikt het onderzoek mogelijkheden aan om de natuurwaarden in en nabij het project verder te versterken en te ontwikkelen. Vanuit de geïntegreerde benadering om onder andere ook de rol van het kanaal in de natuurlijke structuur te versterken, behoren ook maatregelen inzake natuurontwikkeling tot het voorkeursalternatief. Het gaat hierbij zowel om mogelijkheden die werden gedetecteerd binnen als buiten de projectcontour.<sup>6</sup> Het realiseren van deze ingrepen inzake natuurontwikkeling zou evenwel geen afbreuk doen aan de noodzakelijke natuurherstelmaatregelen die onlosmakelijk verbonden zijn met de infrastructuurwerken.

In het zuidelijk kanaalsegment Boven-Schelde – La Flandrebrug wordt geen verbreding vooropgesteld, maar geeft men aan in de toekomst het kanaal te verdiepen met mogelijk effecten op de waterhuishouding tot gevolg.



Figuur 1 Conceptuele weergave van de drie tracéalternatieven (bron: adviesdossier, ontwerpvoorkeursbesluit, p. 14)

<sup>5</sup> Voorontwerp van voorkeursbesluit <https://planbk.be/sites/default/files/2021-03/Opwaardering%20KBK%20-%20voorontwerp%20voorkeursbesluit.pdf> p. 37

<sup>6</sup> Voorkeursbesluit <https://planbk.be/sites/default/files/2021-03/Opwaardering%20KBK%20-%20voorontwerp%20voorkeursbesluit.pdf> p. 38



## Advies

### [1] Schep duidelijkheid over de inname van landbouwgebied ten gevolge van noodzakelijke infrastructuurwerken en te compenseren aantastingen van natuurwaarden.

Het voortontwerp voorkeursbesluit wijst het ringtracé aan als preferabele uitwerking van het noordelijke segment van het Kanaal Kortrijk-Bossuit. De keuze voor dat alternatief zal de directe en indirecte inname van landbouwgebied tot gevolg hebben. De raad vraagt om zo snel mogelijk duidelijkheid te scheppen over de ruimte-innames die noodzakelijk zijn voor de realisatie van de hoofddoelstelling van het infrastructuurproject, en dat zowel over de directe inname van landbouwgebied als over de indirecte inname in het kader van natuurcompensaties (o.a. groengebied Venning, boscompensatie).

**[2] Focus op natuurherstel binnen de contouren van het projectgebied.** Het geïntegreerde onderzoek heeft zowel binnen als buiten de projectcontour mogelijkheden geïdentificeerd om de maatregelen in het kader van natuurherstel te realiseren. De SALV dringt erop aan dat natuurherstel zo veel mogelijk binnen de projectcontour wordt gerealiseerd.

**[3] Bijkomende natuurontwikkeling, die niet in het kader van compensaties vooropgesteld wordt, moet afgestemd worden op de vele andere lopende en geplande processen inzake nieuwe natuur in de regio.** Het voorontwerp voorkeursbesluit wijst mogelijkheden aan om bijkomende natuurwaarden in en nabij het project verder te versterken en te ontwikkelen. De SALV stelt vast dat die nieuwe, bijkomende natuurontwikkeling niet concreet werd opgenomen in de startbeslissing.<sup>7</sup> Gelet op het belang van zuinig ruimtegebruik en goede ruimtelijke planning vindt de SALV naar analogie met eerdere adviezen<sup>8</sup> dat die eventuele bijkomende natuurontwikkeling afstemming behoeft met de vele andere processen in het kader van natuurontwikkeling die in de regio lopen of in het vooruitzicht gesteld zijn, waaronder (1) Rivierherstel Leie<sup>9</sup>, waarbij een aanzienlijke oppervlakte natte natuur dient te worden gerealiseerd, (2) de opstart van GRUP N8, waarbij er tevens sprake zal zijn van compensatie van SBZ-gebied, en (3) de lokale beleidsdoelstellingen van Kortrijk en Zwevegem, die zich vertalen in een openruimteplan van Kortrijk en Zwevegem.

**[4] Betrek de relevante sectoren bij het onderzoek naar de effecten van de verdieping van het zuidelijk kanaalsegment op de waterhuishouding en naar de passende milderende**

<sup>7</sup> "Het project gaat uit van een geïntegreerde benadering. Rivieren en kanalen bepalen mee het gezicht, de aantrekkingskracht en de leefbaarheid van Vlaanderen. Daarom wordt de opwaardering en/of aanpassing van het kanaal uitgewerkt rekening houdende met de ruimtelijke structuur en ontwikkelingen, het functioneren van het (lokaal) verkeersnet, het waterbeheer op het kanaal. Verder houdt de uitwerking rekening met alle relevante milieuaspecten (zoals grondverzet, grondwaterpeil, de erfgoed-, natuur- en landschapswaarden in de omgeving) en in het bijzonder worden de voorstellen bekeken in het kader van kansen tot een duurzame modal shift (meer transport over het water), economische opportuniteiten en efficiënter energiegebruik door het transport over de waterweg. Deze infrastructuurwerken bieden bijgevolg een unieke context voor het creëren van maatschappelijke meerwaarden." Zie VR, 8 september 2017, Startbeslissing voor het complex project 'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen', p. 8 [http://complexprojecten.be/DesktopModules/RCP\\_LopendeProjecten/Downloader.ashx?dataid=23&filenumbe r=1](http://complexprojecten.be/DesktopModules/RCP_LopendeProjecten/Downloader.ashx?dataid=23&filenumbe r=1).

<sup>8</sup> De SALV vroeg in het kader van het voorontwerp van voorkeursbesluit van het complex project Extra Containerbehandelingscapaciteit havengebied Antwerpen unaniem om eerst alle vooropgestelde processen in de regio adequaat in beeld te brengen en op elkaar af te stemmen. SALV, 7 februari 2019, Briefadvies Complex Project Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit havengebied Antwerpen, par. 1, [https://www.salv.be/sites/default/files/documenten/SALV\\_20190131\\_BRADV\\_CP\\_ECA\\_vvb\\_def\\_gk\\_kc.pdf](https://www.salv.be/sites/default/files/documenten/SALV_20190131_BRADV_CP_ECA_vvb_def_gk_kc.pdf).

<sup>9</sup> Cf. VLM, Rivierherstel Leie, [https://www.vlm.be/nl/projecten/Paginas/Rivierherstel\\_Leie.aspx](https://www.vlm.be/nl/projecten/Paginas/Rivierherstel_Leie.aspx).

**maatregelen.** Het is positief dat er voor wat betreft het zuidelijk tracé geen verbreding van het kanaal wordt vooropgesteld. De verdieping van dat segment is nog niet meteen aan de orde, maar wordt blijkbaar wel vooropgesteld op langere termijn. Het is positief dat het effect van deze toekomstige verdieping op de waterhuishouding voor landbouw en natuur al wordt onderzocht, overeenkomstig eerdere aanbevelingen van de SALV.<sup>10</sup> De raad vraagt om in dat onderzoek alsook bij het in kaart brengen van gepaste milderende maatregelen de relevante sectoren tijdig en uitvoerig te betrekken.

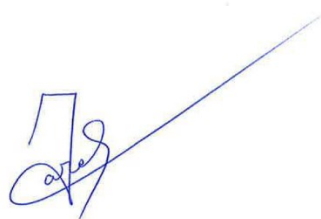
**[5] Geef concrete invulling aan de ambitie op het vlak van klimaataanpassing in overleg met de sector.** De SALV wees eerder op de strategische opportuniteit om kansen op het vlak van klimaatadaptatie mee te koppelen in de ontwikkeling van grootschalige infrastructuurprojecten zoals complexe projecten.<sup>11</sup> De adviesraad vindt het positief dat het voorontwerp voorkeursbesluit de mogelijkheid vooropstelt om het kanaal in te zetten als waterbuffer. Daarbij kan er in de toekomst in een captatiepunt voor landbouw worden voorzien tussen de Leie en de Schelde. De raad vraagt om deze en andere adaptatiekansen voor de landbouwsector met de betrokken belanghebbenden te verkennen en vorm te geven.

Natuurpunt / Bond Beter Leefmilieu onthoudt zich bij dit advies.

Hoogachtend



Hendrik Vandamme  
voorzitter



Koen Carels  
secretaris

Bijlage(n): -

Kopie: Hilde Crevits - Vlaams minister van Economie, Innovatie, Werk, Sociale economie en Landbouw; Zuhail Demir - Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme; Patricia De Clercq – secretaris-generaal van het Departement Landbouw en Visserij.

<sup>10</sup> SALV, 21 december, 2018, Briefadvies Complex Project Kanaal Bossuit-Kortrijk: ontwerp alternatieven onderzoeksnota, par. 3, [https://www.salv.be/sites/default/files/documenten/SALV\\_20181221\\_BRADV\\_Complex\\_Project\\_Kanaal\\_Bossuit\\_ontwerp\\_def.pdf](https://www.salv.be/sites/default/files/documenten/SALV_20181221_BRADV_Complex_Project_Kanaal_Bossuit_ontwerp_def.pdf)

<sup>11</sup> SALV 21 december 2018, Briefadvies Complex Project Kanaal Bossuit-Kortrijk: ontwerp alternatieven onderzoeksnota, par. 1: [https://www.salv.be/sites/default/files/documenten/SALV\\_20181221\\_BRADV\\_Complex\\_Project\\_Kanaal\\_Bossuit\\_ontwerp\\_def.pdf](https://www.salv.be/sites/default/files/documenten/SALV_20181221_BRADV_Complex_Project_Kanaal_Bossuit_ontwerp_def.pdf)

## **Advies nr.17: Regiostandpunt**

---

## **Regionaal standpunt in het kader van het voorkeursbesluit Complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk, 10 december 2020**

1. De regio ZWVL beklemtoont het belang van duurzaam transport en in het bijzonder van een goed uitgeruste waterweg. Voorafgaandelijk aan de realisatie van het KBK-project, dient in de regio Kortrijk evenwel de acute mobiliteitsproblematiek van de R8 prioritair aangepakt te worden, via concrete investeringen in de optimalisering van deze weginfrastructuur. Beide infrastructuren zijn dus belangrijk, maar kennen een prioriteit in uitvoering.
2. Teneinde de rechtszekerheid voor de lokale besturen, bewoners en bedrijven te herstellen, dringt de regio aan op een hoogdringende beslissing.
3. De regio vraagt tevens met aandrang aan de Vlaamse regering, ongeacht haar beslissing hetzij voor het 'ringtracé', hetzij voor het 'nultracé', om intensief overleg te blijven voeren met de regio, met de rechtstreeks betrokken steden en gemeenten langsheen het kanaal en de betrokken actoren uit het middenveld via de klankbordgroepen. Zowel met betrekking tot de gebeurlijke uitvoering van de werken als met betrekking tot flankerende maatregelen die de leefbaarheid en economische ontwikkeling van het gebied kunnen versterken.
4. Indien de Vlaamse regering beslist, na zorgvuldige afweging van de maatschappelijke, financiële, ecologische en economische gevolgen, om het kanaal te herwaarderen, dan kiest de regio ondubbelzinnig voor de verdere uitwerking van het zogenaamde 'ringtracé met tunnel variant'. De regio vraagt bovendien dat Vlaanderen de pre-adviezen van de rechtstreeks betrokken besturen in rekening brengt.  
De regio verwijst in dit verband expliciet naar de duidelijke positionering tussen de projecten R8 en het Kanaal, zoals beschreven op p. 79 van de synthese van de alternatievenonderzoeksnota nl: "een fasering waarbij in eerste fase de nieuwe R8 wordt aangelegd, vervolgens de nieuwe R8 in gebruik wordt genomen en tenslotte de aanleg van het kanaal start".
5. De regio stelt vast dat de uitvoering van deze werken een zeer grote impact zullen hebben op de ruimtelijke structuren, de mobiliteit, de ecologie en de leefkwaliteit in het gebied. In deze zin stelt de regio dat een beslissing tot verdere realisatie van dit project geanticipeerd dient te worden door, in overleg met de regio en de betrokken gemeenten, onverwijld over te gaan tot de uitvoering van mitigerende en compenserende maatregelen zoals vrijwillige verwervingen, een natuur- en groenfonds, een intergemeentelijke groenstructuur, begeleiding van de betrokken bedrijven naar watergebonden bedrijvigheid, fietsverbindingen, de green-blue mile.

**De regio concludeert:**

- 1. De regio vraagt de Vlaamse regering om onverkort een beslissing te nemen in het dossier KBK en zodoende de rechtszekerheid voor besturen, burgers en ondernemingen in het betrokken gebied te herstellen;**
- 2. Indien de Vlaamse regering tot herwaardering van het KBK wil overgaan, steunt de regio ondubbelzinnig het zogenaamde 'ringtracé' als enigste haalbare en aanvaardbare optie nadat de problematiek van de R8 is opgelost;**
- 3. Voor de regio dient een beslissing tot herwaardering KBK gepaard te gaan met het vrijmaken van budgetten die toelaten om nu reeds te anticiperen op deze grootschalige werken, door middel van performante mitigerende en compenserende maatregelen;**
- 4. De regio dringt er tenslotte op aan, dat de Vlaamse regering naar aanleiding van haar beslissing terzake, het overleg met de regio zou intensifiëren en meer bepaald concrete afspraken zou maken met de rechtstreeks betrokken steden en gemeenten teneinde op korte termijn tegemoet te komen aan hun legitieme vragen in dit dossier.**

## **Advies nr.18: Intergemeentelijke leidraad**

---

## **Leidraad voor het verdere projectverloop met de Vlaamse Waterweg**

### **De leidraad is samen te vatten in volgende elementen:**

#### **1. R8 blijft regionale prioriteit.**

Voor de regio is de afwerking van de R8 de absolute prioriteit. Niet enkel de knopen van de R8 met de E17 maar alle segmenten en kruispunten. De opwaardering van het kanaal mag geen hypotheek leggen (budgettaire, timing, capaciteit) op deze afwerking.

#### **2. Beslissing wordt gevraagd**

Reeds decennia zorgt de vraag tot het realiseren van de missing link tussen kanaal en Leie voor onzekerheid en blokkering in het gebied. De Vlaamse Regering wordt gevraagd een duidelijk standpunt in te nemen.

##### Indien 'JA'

- ° dan biedt het Ringtracé de meest integrale oplossing
- ° is het noodzakelijk om versneld in te zetten op mitigerende maatregelen en regionale hefboomen. Deze maatregelen zijn essentieel binnen een integrale benadering en zijn voorwaardenscheppend om tot een maatschappelijk gedragen project te komen.

##### Indien 'NEEN'

- ° dan wordt er gekozen voor een 0-scenario zonder nieuwe verbinding met de Leie. Hierdoor vervalt de claim op het gebied en ontstaat een duidelijke context voor het gebied Kortrijk-Harelbeke-Kuurne.
- ° dan blijft een uitspraak aan de orde over de toekomst van het bestaande reeds verbrede kanaal.

## **Duiding:**

Het Complex project kanaal Bossuit-Kortrijk (KBK) is een opwaardering van de bestaande waterwegverbinding Schelde-Leie. Deze opwaardering is een initiatief van Vlaanderen met Europese ondersteuning in uitvoering van het EU TEN-T project. Binnen het proces van het complex project wordt voorzien dat de Vlaamse Regering op korte termijn een voorkeursbesluit neemt. Dit voorkeursbesluit moet duidelijkheid verschaffen over het te kiezen tracé en moet ook de vervolgstappen richting concrete realisatie definiëren.

De verbinding van de noordwestelijke Europese havens met het Seinebekken is van belang om het Europese binnenvaartnetwerk te vervolledigen. Het Complex project KBK is in deze een schakel op Europees niveau. Daarnaast ontstaan door de opwaardering van KBK nieuwe secundaire verbindingen. Zo blijkt uit de trafiekprognoses dat de samenwerking tussen de cluster Valenciennes en Roeselare aan belang wint door KBK. Tenslotte draagt KBK bij aan de versterking van de inlandse watergebonden hubs als onderdeel van de Vlaamse (binnen)havens.

## **1 Prioriteit op de R8**

De regio erkent de ambities van Vlaanderen en Europa voor de opwaardering van KBK en wil zich constructief opstellen in dit ambitieuze en financieel zwaarwegend dossier. Echter is de kans aanwezig dat de keuze voor uitvoering van dit dossier een (financiële) hypotheek legt op de regionale prioriteit tot afwerking van de R8. Zo'n 40 jaar na de aanleg van de R8 zijn belangrijke delen niet afgewerkt of aangepast aan de huidige verkeersstromen. De kruispunten van Kortrijk noord/Kuurne, de kruispunten N43 Kortrijk/Harelbeke, Kortrijk oost, Hoog Kortrijk en de trompetaansluiting blijven onafgewerkte en 'tijdelijke' oplossingen. Dit resulteert in verkeersonveilige situaties (met dodelijke ongevallen) en zet een rem op economische ontwikkelingen (kantoorzones, bedrijventerreinen, regionale functies,...). De afwerking van de R8 blijft bijgevolg dé regionale prioriteit. Wanneer de investeringen voor KBK een claim dreigen te leggen op de afwerking van de R8, kan een alternatief scenario voor KBK niet uitgesloten worden (zie 0-scenario).

## **2 Ringtracé**

De centrale vraag in het complex project KBK is die van de tracékeuze. Uit de diverse onderzoeksnota's en synthesesnota distilleert de regio volgende elementen:

### Rechtdoor tracé.

Dit tracé wordt niet weerhouden omwille van de technische complexiteit, bouwriscico, maatschappelijke impact en beperkte ruimtelijke meerwaarde. Door de dicht bebouwde stedelijke omgeving rondom het kanaal nemen de kosten voor grondverweving exponentieel toe. Het 19<sup>e</sup> eeuwse stadswaefsel is bovendien kwetsbaar voor trillingen, scheuren en verzakkingen. Dit tracé impacteert of vernietigt het aanwezige en beschermde erfgoed (sluizen en sluiswachterswoningen, openluchtzwembad, Stoopsfabriek,...). Bovendien is de schaal van het nieuwe kanaal door zijn breedte en diepte (met het water plaatselijk 7m lager dan de omgeving) ruimtelijk niet te integreren. Uit de ramingen tenslotte blijkt dat de kosten voor dit tracé hoog oplopen.

De noodzakelijke milderende en flankerende maatregelen bij dit tracé doen de kostprijs en maatschappelijke impact verder oplopen door noodzakelijke bijkomende onteigeningen en het herstel van het aangetaste stadswaefsel. Het noodzakelijke herstel van het stadswaefsel dreigt hierbij afgewenteld te worden op het lokale niveau, wat financieel onhaalbaar is.



### Bypass tracé.

Het bypass tracé gaat deels door de open ruimte van de wijk Venning in de omgeving van de R8. Hierdoor zijn de ontegeningsimpact, bouwriscico en hinder beperkter. Ook nautisch is dit tracé geschikt.

Maar er kleven ook nadelen aan dit bypass tracé.

Door de nieuwe bruggen van het bypasstracé worden de mogelijkheden voor de kruising N43/R8 beperkter en dreigen oplossingen voor de kruising van de Leie (brug/tunnel) gehypothekerd te worden. Maw, in dit tracé dient minstens rekening te worden gehouden met de definitieve aanleg van de kruispunten op de R8 alsook de kruising van de Leie. Bovendien ontstaat het risico bij de keuze van een bypasstracé dat de R8 uiteindelijk niet wordt afgewerkt. Dit staat haaks op de regionale prioriteit om de R8 af te werken (zie 1).

Ook ontstaat tussen het nieuwe kanaal en de R8 een aanzienlijke restzone met bebouwing (woningen en bedrijven) en natuur. Dit gebied is beperkt ontsloten, zit gekneld tussen twee bovenlokale infrastructuren en heeft nauwelijks een duurzaam ontwikkelingsperspectief.

Het bypass tracé zonder oplossing voor de restzone tussen R8 en kanaal en zonder duidelijkheid over de afwerking van de R8 (kruising van de Leie en aanliggende kruispunten), biedt onvoldoende zekerheid voor een geïntegreerde oplossing op lange termijn en wordt dus niet weerhouden. Een bypass tracé met oplossing voor de restzones en R8 is in de feiten een variant van een ringtracé en dient als dusdanig benoemd te worden.

### Ringtracé.

Dit tracé biedt de meest integrale benadering. Naast de eigenlijke doelstelling van de waterweg vormt dit infrastructuurproject een eventuele hefboom op meerdere gebieden.

Het ringtracé geeft de mogelijkheid om:

- de conflictkruispunten van de onafgewerkte R8 op te lossen. Dit zal naast een verbeterde verkeersveiligheid ook de doorstroming op de R8 verbeteren.
- de 'restgebieden' tussen het kanaal en de R8 integraal in het project op te nemen en een kwalitatieve toekomst te garanderen. Een gedetailleerde oplossing werd echter nog niet uitgewerkt (ontsluiting, ontwikkelingsperspectief, woonkwaliteit,...).
- een bredere stads- en regionale ontwikkeling te genereren zowel op niveau van de directe buurt als de ruimere omgeving.
- op heden geïsoleerde natuur- en groengebieden in een breder verband te plaatsen en fysiek met elkaar te verbinden.

Dit tracé wordt door de regio en de nauw betrokken besturen weerhouden als enige oplossing.

Zoals het alternatievenonderzoek uitwees kan het ringtracé enkel werken met 2 aansluitpunten op de R8: één ter hoogte van de kruising R8-N43 en één ter hoogte van de huidige 'paperclip'. Dit is ook de huidige situatie. Het werkvoorbeeld, met 1 aansluiting op de R8, veroorzaakt aanzienlijke verkeersproblemen in Harelbeke, Kuurne en Kortrijk. De regio weerhoudt het werkvoorbeeld met 1 aansluiting dan ook niet. Een aansluiting op de R8 met 2 complexen maakt deel uit van het voorkeursbesluit.

Tussen de varianten (gespreid, gebundeld, gekruist en hun oplossing voor de kruising van de Leie) bestaan nog verschillende tussenoplossingen en mengvormen. Op basis van huidige inzichten biedt de variant 'gespreid' de meeste kansen tot een integraal project. De exacte ligging van het kanaal is echter nu niet te bepalen en zal na het voorkeursbesluit verder worden verrijnd.

Voor de regio is het duidelijk dat de kruising met de Leie door middel van een tunnel de enige duurzame oplossing is. Het realiseren van een fly-over in stedelijke omgeving in de 21<sup>e</sup> eeuw is

ruimtelijk en op vlak van leefbaarheid niet verdedigbaar. De betrokken besturen vragen dan ook dat de keuze voor een tunnel expliciet deel uitmaakt van het voorkeursbesluit.

### **3 Hefbomen voor een integraal project**

Binnen het proces van het Complex project beoogt de Vlaamse Regering op korte termijn (2021) een voorkeursbesluit te nemen. Indien de Vlaamse Regering beslist tot het realiseren van het project, dan zal het projectbesluit alsook het vrijmaken van het bulk van de budgetten zich naar alle waarschijnlijkheid pas in een volgende Vlaamse regeerperiode situeren

De start van de werken situeert zich volgens de laatste planning na 2025 en zal vanaf dan nog een aanzienlijke doorlooptijd vragen. De omvang van de investering -in relatie met andere (streek)projecten- vraagt bovendien een duidelijke prioritisering. De regio vraagt dan ook aan de Vlaamse Regering om in het voorkeursbesluit een concreet en haalbaar stappenplan op te nemen.

In het complex project zit, zoals vervat in de startbeslissing van de Vlaamse Regering (2017), een sterke integrale benadering. Het merendeel van deze integrale benadering vertaalt zich in voorbereidende werken, milderende en flankerende maatregelen. Deze mitigerende maatregelen zijn tegelijk hefbomen voor een integraal project en vallen samen met diverse Europese, Vlaamse en regionale doelstellingen en ambities. Denk hierbij aan het versterken van de sociale leefkwaliteit, realiseren van nieuwe regionale fietsverbindingen, versterken van groene ecologische structuren, toekomstgerichte economische ontwikkelingen enz. Het effectief inzetten van deze hefbomen is een essentiële voorwaarde om de eigen ambities van de Vlaamse overheid te realiseren en wordt onderschreven door de regio. Enkel door deze hefbomen te gebruiken kunnen we de zeer grote en langdurige impact van het infrastructuurproject voldoende omkaderen.

In tegenstelling tot de substantiële infrastructuurwerken (bouw sluis, oevers, kades,..) met een aanzienlijke budgettaire impact, stellen we vast dat veel van deze hefbomen op korte termijn realiseerbaar zijn. Ze hebben een beperktere budgettaire impact en zijn dan ook makkelijker en sneller op te nemen zowel financieel als in uitvoering.

Ze situeren zich in de sfeer van voorbereidende infrastructuurwerken (bv. fietsomleidingen organiseren), in eigendomsverwerving (cf. Visartsluis Zeebrugge), in milderende en flankerende maatregelen (bv. natuurontwikkeling), of in flankerende studies en initiatieven (ENES, deeldossier watergebonden economische ontwikkeling,...)

In het stappenplan bij het voorkeursbesluit vraagt de regio dan ook deze hefbomen te benoemen en zowel in timing als budget te borgen.

De regio detecteert niet-limitatief volgende hefbomen voor een integraal project:

#### **a. Vrijwillige verwervingen**

Na het voorkeursbesluit engageert de Vlaamse overheid zich om pro-actief panden en gronden te verwerven binnen het gekozen tracé (cf. Visartsluis Zeebrugge). Deze pro-actieve verwervingen zijn een rechtstreekse toepassing van het voorzichtigheidsbeginsel en vermijden latere onteigeningen. Deze benadering vermijdt blokkades bij de zittende bewoners en ondernemers en vormt vanuit dit oogpunt een belangrijke prioritaire actie.

#### **b. Natuur- en groenfondsen**

Voor de toepassing van de milderende maatregelen inzake natuur zullen in eerste instantie de mogelijkheden binnen de projectcontour zelf bekeken worden. Dit gaat over de Oude Leie-arm (zone Kortrijk en zone Kuurne-Harelbeke), stadsgroen Venning en het kanaalbos in Stasegem.

Mogelijks kunnen niet alle natuurwaarden (bestemmingen en feitelijke natuurwaarden) 1 op 1 gecompenseerd worden binnen in de eigenlijke projectcontour. Het project biedt in deze een hefboom om de juridische compensaties en de aanbevelingen uit het studietraject te realiseren in de regio. Hierbij wordt o.a. gedacht aan het Vlaspark-Heulebeek, de open ruimte verbinding kanaal-Gavers, het Moleneiland,... Om dit te realiseren dient een projectgebonden natuur- en groenfonds opgezet te worden. Dit fonds is inzetbaar om natuurprojecten te realiseren (verwervingen, realisatie,...) in Zuid-West-Vlaanderen op voordragen van de Vlaamse Waterweg en de regio. Het fonds wordt als prioritaire actie opgezet om het vertrouwen te herstellen bij de lokale en regionale stakeholders na het ontbreken van voortgang in het project '500ha rivierherstel'.

Het opzetten van een natuur- en groenfonds is een voorwaarde om de infrastructuurwerken op te starten. De regio kan hier mee voor instaan via bestaande of nieuw op te richten structuren waarbij kan gedacht worden aan een concrete rol voor de natuurverenigingen in het uittekenen en realiseren van de compensatie. Het instrument kan zo een hefboom vormen om samen met lokale en regionale partners aanvullende ingrepen te realiseren. Deze resultaatgerichte en efficiënte benadering moet leiden tot versterking van de ecologische structuren op korte termijn.

c. Een intergemeentelijke groenstructuur

Het ringtracé maakt een nieuwe verbinding tussen het bestaande kanaal en de Leie. Naast de waterwegverbinding ontstaat ook een hefboom om de vandaag gescheiden groene ruimtes met elkaar in relatie te gaan zetten. De optelling van de individuele stapstenen met hun verschillende kwaliteiten en invullingen (Vlaspark, Oude Leiearm, Venning, Leieoevers, greenblue mile/oude kanaal,...) biedt de mogelijkheid om een intergemeentelijke groenstructuur te realiseren. Dit kan de ecologische waarde van de individuele gebieden versterken en geeft adem aan de dichts bebouwde omgeving.

Door deze structuur te versterken met (nieuwe) fietsverbindingen ontstaat een intergemeentelijk groene ruimte. De fietsverbinding Harelbeke-Kuurne is hierin een belangrijk component (zie ook verder).

d. Begeleiding naar watergebonden bedrijvigheid

Binnen KBK wordt actief ingezet op het activeren van watergebonden bedrijvigheid. De regio steunt dit onder volgende randvoorwaarden:

- De omzetting van bedrijvigheid naar watergebonden bedrijvigheid snijdt geen open ruimte aan. Bestaande openruimtebestemmingen worden gerespecteerd.
- De omzetting creëert geen bijkomende geluids-, verkeers-, stofhinder naar bestaande bewoning.
- De watergebonden bedrijvigheid kadert binnen een globale visie op de toekomstgerichte en duurzame economische ontwikkeling van de regio.
- Noodzakelijke aanpassingen van het lokale en hogere wegennet ten gevolge van deze goederenstromen, moeten binnen het project een oplossing krijgen.

De regio ondersteunt ten volle initiatieven zoals ENES en zal dit ook in de toekomst blijven doen.

De activatie van watergebonden bedrijvigheid langs het kanaal moet zorgen voor sterke inlandse watergebonden bedrijvenclusters / hubs. Deze strategie is niet verenigbaar met creëren van bijkomende laad- en losinfrastructuur op de Leie (zone tussen R8 en Imog), zou leiden tot versnippering en dreigt een grote claim te leggen op het behoud en versterking van belangrijke regionale groene structuren in de Leie-vallei.

e. Fietsverbindingen

Bij realisatie van het project en de heeft dit een belangrijke impact op verschillende bestaande fietsverbindingen. Belangrijke lokale en bovenlokale verbindingen worden doorsneden of dienen omgeleid te worden ifv de ontwikkeling van watergebonden bedrijvenzones. Het herstel en

verbeteren van deze verbindingen is daarom ontegensprekelijk onderdeel van het project. Daarnaast vormt het project een hefboom om fietssnelwegen en nieuwe regionale verbindingen te realiseren.

We onderscheiden:

- Het herstel van de bestaande verbindingen, bv. Zandbergstraat en Hippodroomstraat, jaagpad langs de Leie,...
- Noodzakelijke ingrepen ivf watergebonden ontwikkeling d.m.v. een oplossing voor de Luipaardbrug met verbinding tot het Guldensporenpad en een fietsbrug in de zone nabij Transfo.
- Nieuwe cruciale verbindingen zoals deze tussen Harelbeke en Kuurne.

Deze fietsverbindingen hebben een groot potentieel voor zowel het functionele fietsverkeer door de aanwezigheid van verschillende bedrijventerreinen als voor het recreatief fietsverkeer.

#### f. De groen-blaue mijl

Op vandaag heeft het smalle kanaalgedeelte in Kortrijk geen enkele economische relevantie. Ook het gebruik door de recreatieve vaart is zeer beperkt. Op langere termijn dringen zich een aantal structurele investeringen op. De hoge exploitatiekost (o.a. manuele bediening van de historische sluisen) in combinatie met noodzakelijke investeringen, maken dat de huidige rol van het kanaal financieel niet langer verdedigbaar is.

Door het afstoten van dit oude kanaalgedeelte wordt de Vlaamse overheid ontzorgd van verdere investeringen en kan Kortrijk instaan voor het realiseren van een nieuwe en unieke stedelijke ingreep.

Kortrijk wenst dit deel van het bestaande kanaal om te zetten naar een stedelijk (water)park, de zogeheten groen-blaue mijl. Deze groen-blaue mijl vervult zowel Vlaamse als regionale doelstellingen op gebied van opwaardering erfgoed, waterbeheer (blue deal), klimaatadaptatie, recreatie,...

Het project vormt een belangrijke positieve ingreep in een wijk die gedurende lange tijd een grote impact zal ervaren van de bouw van het nieuwe kanaal.

Voor Kortrijk is het afstoten van het oude kanaal op korte termijn dan ook essentieel ivf het garanderen van de leefbaarheid in dit stadsdeel. Het is dan ook een uitdrukkelijke voorwaarde die opgenomen dient te worden in het voorkeursbesluit.

## **4 Het 0-scenario**

De al dan niet verbreding van het smalle kanaalgedeelte in Kortrijk hypothekeert al een halve eeuw de (her)ontwikkeling van het aanliggende stadsdeel. Eenzelfde onzekerheid bestaat voor de stroomopwaarts gelegen bedrijfszones die het potentieel om watergebonden bedrijvigheid te ontwikkelen onvoldoende kunnen opnemen.

Door het verruimen van de onderzoekszone van het complex project KBK is de ruimtelijke impact van deze claim nog veel groter geworden. Ze beslaat nu de ruime omgeving van het bestaande kanaal, de stadswijk Venning en de gebieden nabij de R8 (in Kortrijk, Harelbeke en Kuurne). Tenslotte zorgt dit voor onzekerheid bij andere belangrijke infrastructuurwerken zoals de afwerking van de R8 Noord (Kortrijk-Kuurne), de afwerking R8 nabij de N43 (Kortrijk-Harelbeke), de fietssnelweg Kortrijk-Harelbeke-Waregem, enz.

Door de onzekerheid blijven investeringen uit en treedt een neerwaartse spiraal in werking.

Het onderzoek vertrekt steeds vanuit de aanname dat een nieuw kanaal gerealiseerd wordt om de bottle-neck in Kortrijk op te lossen. Op basis van de onderzoeksresultaten en meer specifiek de grote financiële impact kan ook een 0-scenario, het loslaten van het realiseren van de missing link,

als alternatief gezien worden. Ook dit scenario vraagt een inzet van de Vlaamse overheid in termen van structurele investeringen in bestaande kademuren en sluisen, en het uitwerken van een lange termijnvisie voor het kanaal ifv rechtszekerheid en toekomstperspectief voor de betrokken bewoners, bedrijven en overheden.

Na jarenlange onzekerheid over het kanaal Bossuit-Kortrijk vraagt de regio dan ook duidelijkheid aan de Vlaamse overheid:

- a) Ofwel licht de Vlaamse overheid haar claim op het afwaartse gebied en realiseert ze de opwaardering via één van de tracés. In dat geval is het voor de regio essentieel dat het voorkeursbesluit zo exact mogelijk is en voorziet in een duidelijk stappenplan met oog op realisatie. Dit impliceert een duidelijke keuze van o.a. het tracé in het voorkeursbesluit en het benoemen van hefbomen voor een integrale benadering.
- b) Ofwel wordt geopteerd voor een 0-scenario zonder nieuwe verbinding met de Leie zodat een duidelijke context ontstaat voor het gebied Kortrijk-Harelbeke-Kuurne.

Hoe dan ook vragen beide keuzes een financieel en uitvoeringsengagement van de Vlaamse overheid. Een 'non-keuze', het vooropstellen van een oplossing zonder engagement naar budgetten of uitvoering, is absoluut te vermijden. Enkel met een resolute keuze kan er duidelijkheid komen voor de betrokken bewoners, ondernemers en lokale besturen.

---

## **Advies nr.19: Screening voorontwerp voorkeursbesluit**

---

## **Complex project Kanaal Bossuit Kortrijk Vervolgtraject en screening voorontwerp voorkeursbesluit ter ondersteuning regiobesturen.**

### Nota 13 april 2021

De procedure complexe projecten voorziet in de fase voorontwerp voorkeursbesluit de mogelijkheid aan de betrokken besturen om een advies uit te brengen op het voorontwerp voorkeursbesluit. Deadline voor deze adviesvraag is 28 april 2021. Dit advies is geen juridisch verplichte stap maar een mogelijkheid om het document te verfijnen voorafgaand aan het openbaar onderzoek.

Om deze adviesvraag te faciliteren werd onderstaande nota opgesteld.

Doel van deze nota is het voorontwerp voorkeursbesluit (VVB) te screenen op zijn inhoud en de relatie met het regiostandpunt KBK (10/12/2020) en de bijhorende leidraad te leggen. De nota is geen streekstandpunt.

Deze nota wordt ter info bezorgd aan het CBS van de betrokken gemeenten en kan als ondersteuning dienen voor een mogelijk advies op het voorontwerp voorkeursbesluit (28/04/2021).

De relevante documenten ifv deze adviesronden zijn terug te vinden onder <https://planbk.be/bibliotheek>

## **OVERLEG MET DE REGIO**

Conform de afspraak op de stuurgroep van 18/12/2021 voorzag DVW in een overleg met de nauwst betrokken regiobesturen:

- 9/2 (HAR)
- 10/2 (KUU)
- 15/2 (KOR)

Het overleg had als doel een antwoord te verschaffen op de vragen vanuit de verschillende CBS en rond specifieke topics info te verschaffen.

Daarnaast werd het dossier besproken op het InterBestuurlijk Overleg (IBO) van 19/03/2021 om tot een afstemming te komen tussen het complex project KBK (voortontwerp voorkeursbesluit) en het gewestelijk RUP K-R8 (fase startnota).

## **VOORKEURSBESLUIT ALS STAP RICHTING PROJECTBESLUIT**

In september 2017 werd op basis van de startbeslissing een integraal onderzoekstraject opgezet. Hierbij werd het project vanuit verschillende invalshoeken benaderd. In functie van een verbinding met de Leie werden in hoofdlijnen 3 mogelijke tracés onderzocht. 29 rapporten + een synthesesnota zijn het resultaat van dit traject.

Rekening houdend met de resultaten van het geïntegreerd onderzoek en gevoerde overleg is een voorkeursalternatief naar voren geschoven en werd een geïntegreerde projectdefinitie uitgewerkt die de krachtlijnen voor de uitwerkingsfase zal bepalen.

Het voortontwerp voorkeursbesluit (VVB) beschrijft de keuze en de motivaties die aan de grondslag van deze keuze liggen. Het geeft ook richting aan de uitwerking van het project in de uitwerkingsfase.

Met het voorkeursbesluit wordt *nog geen keuze* gemaakt of het project al dan niet wordt uitgevoerd. Met het voorkeursbesluit wordt wel één traject, het voorkeursalternatief, naar voren geschoven als meest wenselijke oplossing. In de volgende fase, de uitwerkingsfase, wordt het voorkeursalternatief (de voorkeursoplossing) uitgewerkt tot een concreet project.

De uitwerkingsfase van een complex project volgt op de goedkeuring van het voorkeursbesluit, die een voorkeursalternatief op strategisch niveau aanduidt. Het doel van de uitwerkingsfase is om het voorkeursbesluit verder te concretiseren tot een realiseerbaar project en om de uitvoeringswijze te bepalen.

Op het einde van de uitwerkingsfase wordt de beslissing genomen om het project al dan niet uit te voeren, alsook over het desgevallend opheffen van de bestaande reservatiestroken. Het resultaat bestaat uit één of meerdere projectbesluiten/een plan van aanpak over het geheel van



vergunningen en machtigingen voor de deelprojecten, het bestemmingsplan en het actieprogramma. Dat leidt tot de uitvoeringsfase van het investeringsproject.

Tussen de verschillende stappen is telkens een adviesronde voor de betrokken besturen voorzien. Deze adviesronde is niet bindend. Aansluitend vindt een openbaar onderzoek plaats.

### **PROCESVERLOOP VOORKEURSBESLUIT**

#### **1) Initiëren voorontwerp voorkeursbesluit bij Vlaamse Regering**

- 29/01, voorontwerp voorkeursbesluit door DVW+Sweco afgerond in overleg ambtelijke begeleidingsgroep
- 29/01, voorontwerp voorkeursbesluit overgemaakt aan de co-voorzitters van de stuurgroep
- 18/2 stuurgroep KBK, aktenaam van voorontwerp voorkeursbesluit
- Eind februari: dossier naar kabinet van minister Lydia Peeters en Zuhail Demir

#### **2) Behandeling Vlaamse kabinetten / Vlaamse Regering**

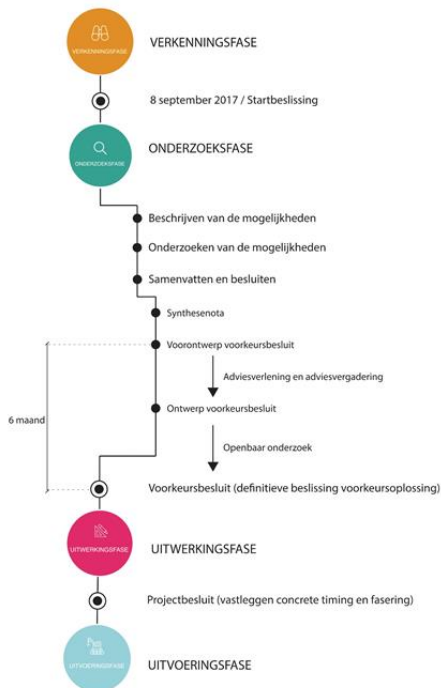
- Dossier betreft co-aagendering Z. Demir – L. Peeters
- 19/03/2021: VI Regering stelt voorontwerp voorkeursbesluit vast en mededeling wordt uitgestuurd.

#### **3) Adviesvraag Vlaamse departementen en lokale besturen**

- Vlaamse Regering vraagt advies aan de Vlaamse departementen en lokale besturen.
- Adviesronde duurt 30 dagen en loopt tot 28/04/2021.

#### **4) Verwerking adviezen ifv Ontwerp voorkeursbesluit**

- Vervolgens worden de adviezen verwerkt = Voorontwerp wordt herwerkt tot Ontwerp voorkeursbesluit
- Op 7/05/2021 is een adviesvergadering gepland.



- Vlaamse Regering lanceert openbaar onderzoek
- Timing: nog niet bepaald. Mogelijks rond zomer 2021

#### 5) Openbaar onderzoek

- 60 dagen na bekendmaking
- Timing: nog niet bepaald. Mogelijks augustus-september 2021

#### 6) Verwerking opmerkingen openbaar onderzoek ifv voorkeursbesluit

- Verwerking opmerkingen openbaar onderzoek = Ontwerp voorkeursbesluit wordt herwerkt tot Voorkeursbesluit.
- Vaststellen voorkeursbesluit door de Vlaamse regering
- Timing: niet bepaald. Mogelijks najaar/ eind 2021

#### 7) Uitwerkingsfase

- Het project wordt op detailniveau uitgewerkt binnen een integrale benadering (gebiedsopgave)
- Timing: ca. 3j noodzakelijk

#### 8) Projectbesluit

- Na het doorlopen van de uitwerkingsfase neemt de Vlaamse Regering beslissing tot het al dan niet uitvoeren van het project dmv een projectbesluit
- Timing: hoogstwaarschijnlijk volgende Vlaamse Regering

## **TOETSING VOORONTWERP VOORKEURSBESLUIT AAN REGIOSTANDPUNT EN LEIDRAAD VOOR HET VERDERE PROJECTVERLOOP**

Het regiostandpunt schuift een aantal uitgangspunten voor het project naar voor. Daarnaast bevat de 'leidraad voor het verdere projectverloop' aanvullende topics. Deze nota toetst op welke wijze het voorontwerp voorkeursbesluit rekening houdt met deze uitgangspunten en topics. De nota kan door de gemeentebesturen gebruikt worden ivf het formuleren van een advies.

### **Bijlage 1:**

Regionaal standpunt in het kader van het voorkeursbesluit Complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk, 10 december 2020

### **Bijlage 2:**

Leidraad voor het verdere projectverloop met de Vlaamse Waterweg

## **ALGEMEEN**

Binnen het VVB is ook een lijst met actiepunten opgenomen vanaf p. 46. Deze actiepunten vormen de leidraad voor het verdere traject.

## **1. R8 ALS PRIORITAIR PROJECT**

### **Regiostandpunt:**

*"De regio ZWVL beklemtoont het belang van duurzaam transport en in het bijzonder van een goed uitgeruste waterweg. Voorafgaandelijk aan de realisatie van het KBK-project, dient in de regio Kortrijk evenwel de acute mobiliteitsproblematiek van de R8 prioritair aangepakt te worden, via concrete investeringen in de optimalisering van deze weginfrastructuur. Beide infrastructuren zijn dus belangrijk, maar kennen een prioriteit in uitvoering".*

*"De regio verwijst in dit verband expliciet naar de duidelijke positionering tussen de projecten R8 en het Kanaal, zoals beschreven op p. 79 van de synthese van de alternatievenonderzoeksnota nl: "een fasering waarbij in eerste fase de nieuwe R8 wordt aangelegd, vervolgens de nieuwe R8 in gebruik wordt genomen en tenslotte de aanleg van het kanaal start".*

>>> zie ook:

Actie 1: opstellen en realiseren van een gebiedsprogramma voor het ringtracé (zone R8-Leie)

Actie 15: doortrekking R8 Kuurne

### **Evaluatie:**

- Het voorontwerp voorkeursbesluit KBK voorziet in zowel de doelstelling tot realisatie van het kanaal als de afwerking van de R8 (tussen kruising van de Leie tem paperclip) via het ringtracé. Uit het alternatievenonderzoek komt dit tracé naar voor als de beste oplossing.
- Binnen het ringtracé vormt de gespreide variant, met kruising van de Leie in tunnel, het beste alternatief. In studiefase en inzake beleidskeuzes dienen beide infrastructuren samen benaderd te worden. De aanleg van het kanaal en de R8 kunnen grotendeels onafhankelijk van elkaar gebeuren en beide infrastructuren hypothekeken elkaar niet.

- De tunnel (=kruising van de Leie) maakt in het VVB integraal deel uit van het ringtracé (zie verder)
- De afwerking van de R8 met de kruispunten N50-Brugsesteenweg en de Kuurnsesteenweg-Kortrijksestraat blijken na onderzoek geen ruimtelijke en functionele noodzaak voor KBK en worden losgemaakt uit het project om als parallel project op de agenda van de Vlaamse regering te brengen (zie verder).
- De paperclip (kruising R8 met het kanaal omgeving Visserskaai) wordt opgenomen in het project KBK en niet in K-R8.
- Voor de verdere afstemming tussen het complex project KBK en K-R8 werden op het Interbestuurlijk Overleg (IBO) van 19/03/2021 (voorzichtige) eerste stappen gezet. Een verdere afstemming en afbakening tussen beide projecten, zowel in scope, timing, als financieel, blijft noodzakelijk.

Het voorkeursbesluit en het uitgangspunt binnen het regiostandpunt sluiten nauw op elkaar aan. De keuze voor het ringtracé gespreid maakt dat kanaal en R8 grotendeels onafhankelijk van elkaar kunnen gerealiseerd worden. Door de opsplitsing in deelpakketten kunnen naargelang opportuniteiten (bv subsidietrajecten) en financiële middelen deelrealisaties naar voor worden gebracht in de tijd. De afwerking van de R8 thv Kuurne wordt als parallel project gezien. De afstemming met K-R8 zal blijvende opvolging vergen.

## **2. AFWERKING R8 KORTRIJK NOORD – KUURNE**

De R8 Kortrijk Noord-Kuurne wordt in het voorontwerp voorkeursbesluit opgenomen als een van de parallel op te zetten trajecten naast het complex project.

Voorontwerp voorkeursbesluit (4.5.2. p.42):

*“Doortrekking R8 Kuurne*

*Uit het geïntegreerd onderzoek blijkt dat een herinrichting van de R8 een belangrijke impact heeft op de lokale en bovenlokale mobiliteit in het projectgebied. In het kader van een optimale doorstroming van het verkeer is het dan ook van belang dat in de omgeving van het kanaal alle elementen uit de visienota R8 verwezenlijkt worden en de doortrekking van de R8 ter hoogte van Kuurne eveneens gerealiseerd wordt. Het belang van een doortrekking van de R8 in Kuurne en de hierbij horende toename van de verkeersveiligheid kwam ook uitdrukkelijk aan bod in overleg met de lokale besturen en stakeholders. De doortrekking van de R8 Kuurne valt echter buiten de scope van het complex project. De Vlaamse Regering onderkent het belang van een doortrekking van de R8 Kuurne op de verkeersveiligheid en de mobiliteit en start daarom onverwijld en parallel aan de uitwerkingsfase van het complex project met een uitvoeringsgerichte studie en opmaak bijhorende vergunningsdocumenten voor de uitvoering van de doortrekking van de R8 (tussen ca. Noordlaan en ca. fietsonderdoorgang t.h.v bondgenotenlaan/A. van Dycklaan). Deze opdracht zal verlopen in continue afstemming en wisselwerking met het complex project van de opwaardering, zowel op vlak van studie als bijvoorbeeld op vlak van minder hinder en flankerende maatregelen. Verder zal de doortrekking R8 Kuurne een geïntegreerde aanpak volgen, waarbij de infrastructuurwerken een ruimtelijke inpassing krijgen. Deze opdracht wordt toegewezen aan het Agentschap Wegen en Verkeer welke zo snel mogelijk een bestek voor de verdere uitvoeringsstudie op de markt moet brengen. De Vlaamse Regering dient de nodige budgetten voor studie en uitvoering van deze werken te voorzien. De ambitie bestaat erin om deze werken parallel aan de uitwerkingsfase te realiseren”.*

>>> zie ook:

Actie 15: doortrekking R8 Kuurne

#### Evaluatie

- Huidig tekstvoorstel voorziet in een verregaande uitspraak en neemt een duidelijk engagement inzake uitvoering op KT.
- Deze realisatie zou financieel op KT behapbaar moeten zijn voor Vlaanderen (ca. 15 mio €?).
- Dit project betreft een afwerking van de R8 gericht op doorstroming en veiligheid kruispunten.
- Ingrepen/aanpassingen thv afrit Kortrijk Noord zijn hierin (nog) niet vervat. Dient voorwerp te zijn van verdere besprekingen.
- De realisatie voorafgaand aan het project KBK kan ook bijdragen aan het reduceren van de mobiliteitsimpact en de onveiligheid in de werffase bij realisatie van de tunnel onder de Leie.
- Concrete uitwerking, timing en vrijmaken van de nodige budgetten dient bewaakt te worden in het verdere traject.

### **3. KRUISING R8 LEIE MET TUNNEL**

#### Regiostandpunt:

*“Indien de Vlaamse regering beslist, na zorgvuldige afweging van de maatschappelijke, financiële, ecologische en economische gevolgen, om het kanaal te herwaardenen, dan kiest de regio ondubbelzinnig voor de verdere uitwerking van het zogenaamde ‘ringtracé met tunnel variant’.*

#### Voorontwerp Voorkeursbesluit:

*“De kruising van doorgaand verkeer op de R8 met de zone N43/Gentseseesteenweg en de Zandbergstraat-Hippodroomstraat wordt niet als een fly-over uitgevoerd en de kruising van doorgaand verkeer op de R8 met de Leie gebeurt via een tunnel. Omwille van het reliëf, de onzekerheden over de samenstelling van de ondergrond, ... is in de uitwerkingsfase verder onderzoek noodzakelijk naar de precieze benodigde uitvoeringstechnieken, fasering en tijdelijke effecten tijdens de aanlegfase. Dit verdere onderzoek dient duidelijk te maken welke eventuele bijkomende maatregelen nodig zijn om de aanleg van de tunnel beheersbaar te houden. In geval van substantiële afwijkingen ten opzichte van de huidige inzichten kunnen alternatieven in overweging genomen worden. Een bijkomende fietsverbinding tussen Harelbeke en Kuurne wordt geïntegreerd in de herinrichting van de R8”. (4.3 Omschrijving voorkeursalternatief, p. 19) (4.4.4. Bouwstenen van het voorkeursalternatief, p. 34)*

“De motivatie voor de kruising met de Leie (voor doorgaand verkeer op de R8) is als volgt:

- De Leie en de landzijde (zone N43/Gentseseesteenweg en de Zandbergstraat-Hippodroomstraat) kruisen via een brug (flyover) kent lagere investerings- en exploitatiekosten en beperkt grotendeels de bouwriscico's en hinderaspecten tijdens de aanlegfase in vergelijking met een tunnel onder de Leie en onder de Gentseseesteenweg, Zandbergstraat en Hippodroomstraat. Echter, de hoge en lange brugconstructie (een fly-over, met brug over de Leie en over de

Gentsesteenweg) vormt een dominant en negatief beeldbepalend element en resulteert in een grotere negatieve impact op vlak van ruimtelijke samenhang, beeldkwaliteit, groenstructuur en leefkwaliteit. Dergelijke lange brug (fly-over) over de Leie en de drie lokale wegen vereist om deze redenen een groter pakket aan milderende maatregelen en resulteert, ook met inbegrip van de potenties, in minder positieve effecten.

- De Leie en de landzijde (zone N43/Gentsesteenweg en de Zandbergstraat-Hippodroomstraat) kruisen via een tunnel betekent een hogere investerings- en exploitatiekost en houdt hogere bouwriscico's en hinderaspecten in. Echter, een tunnel levert duidelijke voordelen op vlak van ruimtelijke samenhang en biedt meer potenties om de groenstructuur structureel te versterken en de leefkwaliteit lokaal te verbeteren.
- Omwille van de permanente voordelen van een tunnel ten opzichte van de tijdelijke nadelen op vlak van bouwriscico en hinder gaat de voorkeur uit naar een tunnel onder de Leie. Omwille van de permanente nadelen van een brug (fly-over) op vlak van ruimtelijke samenhang, beeldkwaliteit, groenstructuur en leefkwaliteit ten opzichte van de tijdelijke voordelen op vlak van bouwriscico en hinder wordt de kruising niet uitgevoerd als een brug over de Leie en de Gentsesteenweg (fly-over).
- De investeringskost van een tunnel onder de Leie is beduidend hoger ten opzichte van een brug (fly-over) over de Leie. In de kostprijsberekening is rekening gehouden met bouwriscico's en aangepaste uitvoeringstechnieken voor dergelijke tunnelconstructie. Omwille van het reliëf, de onzekerheden over de samenstelling van de ondergrond, ... is in de uitwerkingsfase verder onderzoek noodzakelijk naar de precieze benodigde uitvoeringstechnieken, fasering en tijdelijke effecten tijdens de aanlegfase. Dit verdere onderzoek dient duidelijk te maken welke eventuele bijkomende maatregelen nodig zijn om de aanleg van de tunnel beheersbaar te houden. In geval van substantiële afwijkingen ten opzichte van de huidige inzichten kunnen alternatieven in overweging genomen worden".

#### Evaluatie:

- In het VVB staat expliciet vermeld dat zone N43 tem Zandbergstraat-Hippodroomstraat niet als fly-over wordt uitgevoerd.
- Daarnaast wordt de keuze voor een tunnel onder de Leie benoemd als uitgangspunt.
- Deze bewoording heeft een duidelijke richting aan voor het verdere onderzoek dat nog noodzakelijk is binnen de technische uitwerkingsfase.
- Op vraag van de Vlaamse partners wordt in de tekst nog een opening gelaten ('in geval van substantiële afwijkingen'... 'kunnen in overweging genomen worden'). Hoewel de tunnel volgens huidige analyse haalbaar is, wil men verder gedetailleerd onderzoek (bv. bodemsamenstelling, funderingen...) afwachten om de keuze 100% te bevestigen.

Huidige formulering geeft een duidelijke richting aan voor zowel de zone N43 tem Zandbergstraat-Hippodroomstraat als voor de kruising van de Leie.

De mogelijkheid tot afwijken van de uitgangspunten (i.c. realisatie van een tunnel onder de Leie) zal in het verdere proces moeten bewaakt worden.

#### **4. HOOGDRINGENDE BESLISSING EN RECHTSZEKERHEID BIEDEN**

##### Regiostandpunt:

*"Teneinde de rechtszekerheid voor de lokale besturen, bewoners en bedrijven te herstellen, dringt de regio aan op een hoogdringende beslissing."*

Timing: Zie eerder.

De adviesronde, het openbaar onderzoek en het nemen van het voorkeursbesluit kan volgens huidige inschattingen gebeuren in 2021.

Met het nemen van het voorkeursbesluit wordt een belangrijke trechtering gemaakt binnen het onderzoek. Dit maakt dat er voor aanzienlijke gebieden duidelijkheid ontstaat, m.a.w. dat in deze zones geen directe impact vanuit het project aan de orde is.

Bij het weerhouden tracé blijft een relatief ruime onderzoekscontour van toepassing. Deze ruime contour wordt gehanteerd om een integrale benadering te kunnen aanhouden (bv. landschappelijke inbedding, mobiliteit, stadsontwikkeling, natuur...). Vanuit deze integrale benadering is deze contour verdedigbaar. Echter moet het de ambitie zijn om in het verdere onderzoekstraject zo snel als mogelijk verrijndere uitspraken te gaan doen. Dit moet de reële impact helderder zetten tov vandaag. Vanuit die optiek is het aangewezen om tussentijdse besluiten in het proces in te bouwen.

Binnen de weerhouden zone treden vanaf het VB een aantal mechanismen in werken. Deze mechanismen gelden tot het projectbesluit (max. 6j na VB). Zie verder onder item 'Omgevingsvergunning' en 'Vrijwillige verwerving'.

>>> zie ook 7.2 vervolgstappen, p.64

#### Evaluatie:

- De Vlaamse Regering spreekt de ambitie uit om in 2021 nog te komen tot een VB.
- Het lijkt aangewezen om na het VB, dus binnen het verdere onderzoekstraject, zo snel als mogelijk te voorzien in tussenbesluiten die meer duidelijkheid moet verschaffen voor het gebied en de concrete gevolgen voor eigenaars, bedrijven...

## **5. OMGEVINGSVERGUNNING**

De mogelijkheid wordt ingeschreven om omgevingsvergunningen te weigeren indien tegenstrijdig met het voorkeursbesluit (art. 29). Deze weigering gebeurt door het beleidsniveau die de vergunning behandelt. In de meeste gevallen is dit het lokale beleidsniveau.

Het nemen van beschermingsbesluiten is niet toegelaten (art 35).

Er werd niet geopteerd voor een bouwverbod (art. 28). Het activeren van deze mogelijkheid werd niet weerhouden omdat dit de facto een bevrozing van het gebied als gevolg heeft. Dit heeft ook verstrekende gevolgen die niet verantwoordbaar leken zolang er geen projectbesluit is of m.a.w geen effectieve beslissing tot uitvoering.

De activering van deze instrumenten is van toepassing tot het Projectbesluit (max 6j).

>>> zie ook 7.1 rechtsgevolgen, p.60

#### Evaluatie:

- Met de mogelijkheid om vergunningen te weigeren wordt de nodige nuance ingebracht waardoor geen stand still hoeft te ontstaan. Telkens zal een afweging op dossierniveau moeten genomen worden.

- Het is echter niet evident als lokaal bestuur om vergunningsaanvragen in het project- of plangebied van deze processen alleen te beoordelen. Het gaat om zeer complexe materie. Nu ligt de verantwoordelijkheid op lokaal niveau. Er wordt dan ook gevraagd naar ondersteuning die best op een hoger/regionaal niveau wordt getrokken ivf een gelijkwaardige behandeling. In het recent IBO werd voorgesteld om hiervoor een afwegingskader op te maken en de beoordeling van deze vergunningsaanvragen te organiseren en te coördineren binnen een zogenaamd 'vergunningenplatform'. Het lijkt aangewezen dat de Vlaamse Regering hiertoe opdracht heeft aan het dep. Omgeving. Dit platform overstijgt het lokale en vraagt een gecoördineerde benadering binnen de blik van het complexe project. Dit vergunningenplatform is best operationeel bij het voorkeursbesluit.
- Op heden is het niet duidelijk hoe zal omgegaan worden met bepaalde rechtsgevolgen, juridische procedures, waardeverminderingen... ten gevolge van de genomen beslissing. Dit kan een potentieel juridisch en financieel risico inhouden voor de vergunningverlenende (meestal lokale) instantie. Dit aspect dient voorafgaand aan het VB verduidelijkt te worden.

## **6. VRIJWILLIGE VERWERVINGEN ALS ONDERDEEL GEBIEDSFONDS**

### Leidraad voor het verdere projectverloop:

#### *“Vrijwillige verwervingen*

*Na het voorkeursbesluit engageert de Vlaamse overheid zich om pro-actief panden en gronden te verwerven binnen het gekozen tracé (cf. Visartsluis Zeebrugge). Deze pro-actieve verwervingen zijn een rechtstreekse toepassing van het voorzichtigheidsbeginsel en vermijden latere onteigeningen. Deze benadering vermijdt blokkades bij de zittende bewoners en ondernemers en vormt vanuit dit oogpunt een belangrijke prioritaire actie”.*

### Voorontwerp voorkeursbesluit (7.2 vervolgstappen, p. 64):

#### *“Oprichten gebiedsfonds en uitwerken van een aankoopbeleid*

*De zones waar grote onzekerheid heerst of de private percelen die zullen worden getroffen door de projectingrepen, worden aangeduid en opgenomen in een gebiedsfonds. Voor de aangeduide zones zal een aankoopbeleid worden uitgewerkt en toegepast. Met de eigenaars van de betrokken percelen wordt een gesprek aangegaan. Eigenaars die beantwoorden aan de criteria van het aankoopbeleid én dat willen, krijgen de mogelijkheid om vanaf het definitieve voorkeursbesluit hun eigendom reeds minnelijk te verkopen aan de overheid (aan onteigeningsvoorwaarden). De minimale contouren van dit gebiedsfonds worden weergegeven op Figuur 12, maar ook andere opportuniteiten waarvan de relatie met het complex project kunnen worden geduid, kunnen opgenomen worden in het gebiedsfonds. In de uitwerkingsfase wordt het project meer concreet uitgewerkt. Naarmate de projectcontour preciezer wordt, wordt het aankoopbeleid bijgesteld en verfijnd en worden, indien nodig, ook de beschikbare middelen bijgesteld. Behalve het aankoopbeleid en de vrijwillige verwerving zet deze actie ook in op begeleiding en de tussentijdse situatie(s). · Op het vlak van begeleiding worden volgende trajecten uitgewerkt:*

*· Er zal worden nagegaan op welke manier herhuisvesting en sociale huisvesting een oplossing kan bieden voor omwonenden.*



· Ook voor de bedrijven en organisaties gelegen binnen het projectgebied (zie bijlage 1) zal een begeleidingstraject worden opgestart.

· Er wordt een centraal aanspreekpunt opgezet om vragen te bundelen en te behandelen

· Ook kan het gebiedsfonds gebruikt worden om gerichte ingrepen te nemen teneinde negatieve effecten van tussentijdse situatie(s) te beperken”.

#### Evaluatie

- In deze fase zullen geen onteigeningen toegepast worden.
- Om volledige blokkeringen bij eigenaars te remediëren in de periode tot het projectbesluit, wordt dit mechanisme geactiveerd.
- Positief hierbij is dat een centraal aanspreekpunt en een begeleidingstraject zal opgezet worden om te bepalen hoe zal omgegaan worden met tussentijdse situaties.
- Cf. het mechanisme rond vergunningen lijkt het hier aangewezen om zo snel als mogelijk een concreet kader uit te werken en zo snel mogelijk in het verdere onderzoekstraject tussentijdse beslissingen te nemen.
- In het recente IBO gaf De Vlaamse Waterweg aan dat het voorzien van dergelijk gebiedsfonds belangrijk is ivv vergroten van het draagvlak (cfr. andere Vlaamse infrawerken). Dit instrument moet het budgettair mogelijk maken om flankerende maatregelen voorafgaand uit te voeren (soort van voorfinanciering) in afwachting van de vastlegging van de grotere budgetten en juridische grond tot uitvoering of onteigening.
- Op heden is de taakstelling, het kader alsook het budget nog niet exact gedefinieerd om op het terrein effectief en efficiënt te kunnen optreden. Het lijkt aangewezen de Vlaamse Regering te vragen tot het vrijmaken van afdoende budgetten en het opzetten van een structuur om dit belangrijke mechanisme op KT operationeel te maken.

## **7. NATUUR- EN GROENFONDS**

### Leidraad voor het verdere projectverloop:

*“Een intergemeentelijke groenstructuur*

*Het ringtracé maakt een nieuwe verbinding tussen het bestaande kanaal en de Leie. Naast de waterwegverbinding ontstaat ook een hefboom om de vandaag gescheiden groene ruimtes met elkaar in relatie te gaan zetten. De optelling van de individuele stapstenen met hun verschillende kwaliteiten en invullingen (Vlaspark, Oude Leiearm, Venning, Leieoevers, greenblue mile/oude kanaal,...) biedt de mogelijkheid om een intergemeentelijke groenstructuur te realiseren. Dit kan de ecologische waarde van de individuele gebieden versterken en geeft adem aan de dens bebouwde omgeving. Door deze structuur te versterken met (nieuwe) fietsverbindingen ontstaat een intergemeentelijk groene ruimte. De fietsverbinding Harelbeke-Kuurne is hierin een belangrijk component (zie ook verder)”.*

### Voorontwerp voorkeursbesluit:

Cf. 7.2 vervolgstappen, p. 64 *“...kan het gebiedsfonds gebruikt worden om gerichte ingrepen te nemen teneinde negatieve effecten van tussentijdse situatie(s) te beperken”.*

Specifiek inzake een natuur- en groenfonds is volgende opgenomen (7.2. Vervolgstappen, p. 64):

*“Het voorkeursalternatief omvat ingrepen inzake natuurherstel en -ontwikkeling. Gegeven de tijd die nodig is alvorens natuur zich kan ontwikkelen en de ambitie om de natuurwaarden in de regio te versterken worden middelen vrijgemaakt om reeds in de uitwerkingsfase natuurontwikkeling op cruciale plaatsen te initiëren, in afstemming met betrokken actoren. De mogelijke zones zijn eveneens opgenomen in het gebiedsfonds (zie hierboven). Op deze manier wordt ook tegemoetgekomen aan de vraag van lokale actoren om, waar mogelijk, voorafgaand aan de infrastructurele ingrepen te starten met de maatregelen inzake natuurontwikkeling. Hierbij wordt uitdrukkelijk vermeld dat het realiseren van deze ingrepen inzake natuurontwikkeling geen afbreuk doet aan de noodzakelijke natuurherstelmaatregelen (milderende maatregelen) die onlosmakelijk verbonden zijn met de infrastructuurwerken. Ook op vlak van boscompensaties wordt de mogelijkheid voorzien om voorafgaand aan de infrastructurele ingrepen reeds compenserende maatregelen te realiseren (noodzakelijke verwervingen, natuuringrepen ter plaatse, ...”*

>>> zie ook

*Actie 2: ingrepen gericht op natuurherstel en -ontwikkeling in en nabij het ringtracé*

*Actie 3: groenverbinding Kennedybos – Kanaalbos – De Gavers – Leie*

*Actie 5.0: opmaak van een geïntegreerde toekomstvisie voor het gedeelte Bossuit-Luipaardbrug*

*Actie 5.2: detailontwerp natuurvriendelijke oever*

#### Evaluatie:

- Milderende maatregelen worden in eerste instantie binnen de projectcontour bekeken (ic Oude Leie Kuurne en Kortrijk, Venning en kanaalbos Stasegem). Wanneer deze natuurwaarden niet volledig binnen de projectzone kunnen opgelost worden, wordt dit regionaal bekeken. Deze benadering stelt voorop dat de compensaties nabij het project of regionaal dienen gerealiseerd te worden. Dit werd vanuit de regio ook aangebracht in het recente IBO. De nodige inspanningen zijn dan ook te leveren, zodat compensaties kunnen gerealiseerd worden in de regio.
- Het vooropstellen van een projectgebonden natuur- en groenfonds ism de regio en natuurpartners is een positief gegeven.
- Het opzetten van een projectgebonden natuur- en groenfonds wordt omschreven als een voorwaarde om het infrastructuurwerk op te starten.
- Naast de (verplichte) milderende maatregelen en compensaties zijn in het project een reeks aanbevelingen inzake natuurontwikkeling opgenomen. Op heden zijn geen garanties dat deze zaken (als aanbeveling) ook een effectieve doorvertaling krijgen in de verdere fase, dat hiertoe instrumenten worden ingezet en voldoende middelen worden vrijgemaakt. Het lijkt aangewezen om de Vlaamse Regering te wijzen op deze waardevolle aanbevelingen en deze maximaal mee te nemen bij de verdere uitwerking en hiertoe de noodzakelijke middelen te voorzien. Een gelijkaardige analyse kan gemaakt worden voor wat betreft zgn. quick-wins tijdens de uitwerkingsfase. Het voorzien van afdoende instrumenten en middelen zijn hier essentieel.
- Een slimme en doorgedreven samenwerking terzake kan leiden tot een structureel versterken van regionale groenstructuren (milderende maatregelen + wettelijke compensaties + aanbevelingen + lokale/regionale acties). Het opzetten van een samenwerkingsmodel met de regio en regionale actoren kan hiertoe bijdragen.

Met opmerkingen [MG1]: eventueel nog aanvullen met samenwerkingsverbanden met lokale actoren (cfr natuurpunt)

## **8. PROCESSTRUCTUUR EN DE REGIONALE BETROKKENHEID IN VERDERE TRAJECT**

### Regiostandpunt:

*“De regio vraagt tevens met aandrang aan de Vlaamse regering, ongeacht haar beslissing hetzij voor het ‘ringtracé’, hetzij voor het ‘nultracé’, om intensief overleg te blijven voeren met de regio, met de rechtstreeks betrokken steden en gemeenten langsheen het kanaal en de betrokken actoren uit het middenveld via de klankbordgroepen. Zowel met betrekking tot de gebeurlijke uitvoering van de werken als met betrekking tot flankerende maatregelen die de leefbaarheid en economische ontwikkeling van het gebied kunnen versterken”.*

*“De regio stelt vast dat de uitvoering van deze werken een zeer grote impact zullen hebben op de ruimtelijke structuren, de mobiliteit, de ecologie en de leefkwaliteit in het gebied. In deze zin stelt de regio dat een beslissing tot verdere realisatie van dit project geanticipeerd dient te worden door, in overleg met de regio en de betrokken gemeenten, onverwijld over te gaan tot de uitvoering van mitigerende en compenserende maatregelen zoals vrijwillige verwervingen, een natuur- en groenfonds, een intergemeentelijke groenstructuur, begeleiding van de betrokken bedrijven naar watergebonden bedrijvigheid, fietsverbindingen, de green-blue mile”.*

#### Voorontwerp voorkeursbesluit:

*“Rekening houdend met de integraliteit van het project en om de onderlinge interactie en samenhang tussen de verschillende projectonderdelen te garanderen, wordt het project in de uitwerkingsfase als één project opgevat en aan één initiatiefnemer toegewezen. De Vlaamse Regering dient de opdracht toe te wijzen aan een bestaande projectspecifieke entiteit, die behalve de overkoepelende projectcoördinatie ook instaat voor de integrale uitwerking van het voorkeursalternatief (de voorkeursoplossing) tot een concreet en uitvoerbaar project en dit in alle facetten (proces, communicatie, inhoudelijke studies, financiële aspecten, afstemming met andere processen, ...). Cruciale partners binnen de regio nemen blijvend actief deel aan het proces. Ook betrokken verenigingen, instanties en de brede bevolking zullen in de uitwerkingsfase actief worden betrokken” (4.5.1, p. 42).*

*“Naast K-R8 is waar nodig ook afstemming te voorzien met andere regionale processen, waaronder de regionale acties opgenomen in de interbestuurlijke samenwerkingsovereenkomst Zuid-West-Vlaanderen (VR 19/07/2019), zoals de regionale actie rond de herstructurering van bedrijvigheid (waaronder eNES), de geïntegreerde aanpak van de Leievallei van Wervik tot Deinze, de geïntegreerde aanpak van de vervoerregio Kortrijk (met o.m. de werkgroep logistiek) en het activeren van productieve landschappen” (4.5.2. Parallel aan het complex project, p.43).*

#### Evaluatie

- Er wordt in het voorontwerp voorkeursbesluit een duidelijk standpunt ingenomen om het vervolgtraject binnen 1 structuur te houden. Dit biedt de meeste garantie voor een integrale benadering
- De tekst voorziet in een nauwe betrokkenheid van de regio. Dit dient concreet bewaakt te worden door de keuze van de actor en de op te zetten overleg- en beslissingsstructuur. Het proces is geëvolueerd van een infrastructuurproject (opwaardering waterweg) naar een integraal project met ook de herinrichting van de R8 en een gebiedsopgave met een ruim pakket aan maatregelen (watergebonden bedrijvigheid, groen, fiets, etc.). De opdracht is bijgevolg veel omvangrijker en complexer geworden dan bij de initiële opzet en valt hierdoor buiten de taakstelling van DVW.

- Door deze gewijzigde opdracht ontstaat onduidelijkheid over wie in de uitwerkingsfase de trekker wordt van het complex project KBK.
- Er zijn 3 elementen om rekening mee te houden: 1) een continuïteit in het project 2) het bekijken van de vraag tot centraliteit in aansturing en 3) de gewenste betrokkenheid van de regio.
- Over de centraal aangestuurde entiteit die het project verder oppakt, wordt in het voorontwerp voorkeursbesluit niet concreet geformuleerd wie deze actor is. Hiervoor kunnen verschillende denkpistes naar voor worden geschoven:  
Denkpiste 1: De werkvennootschap  
In de ambtelijke begeleidingsgroep circuleert de piste tot taakstelling aan De Vlaamse Werkvennootschap ([www.dewerkvennootschap.vlaanderen](http://www.dewerkvennootschap.vlaanderen)).  
Dit zou een valabele optie kunnen zijn, indien de continuïteit en regionale betrokkenheid in de uitwerkingsfase onder de Werkvennootschap wordt gegarandeerd.

#### Denkpiste 2: DVW

Een tweede piste is het continueren van de huidige werkstructuur (ic DVW als trekker, ondersteund door een studie bureau + nauwe betrokkenheid regio via werk- en stuurgroep). Deze piste borgt het best de aanwezige know-how, biedt de mogelijkheid om een snelle continuering van het onderzoek op te zetten en biedt de meeste garanties tot betrokkenheid van de regio.

- Op het recente IBO beamen de kabinetten het belang van een trekker voor het verdere proces van het complex project KBK. Ook de continuering van de betrokkenheid van de regionale werking wordt als belangrijk gezien. DVW blijft trekker van het complex project KBK tenzij de Vlaamse Regering hier met het definitief voorkeursbesluit anders over beslist.
- De regio bevestigt de positieve, open en constructieve samenwerking tot op heden. Een continuering van de huidige werking tot aan het Projectbesluit lijkt aangewezen. Vanuit deze optiek lijkt het een aantrekkelijke piste om de Vlaamse Regering te vragen om DVW de taak en de nodige budgetten toe te wijzen ifv de uitwerkingsfase. Ongeacht de keuze dient de regionale betrokkenheid in het verdere proces gegarandeerd te worden.

## 9. FIETSINFRASTRUCTUUR

### Leidraad voor verdere besprekingen:

#### *“Fietsverbindingen*

*Bij realisatie van het project en de heeft dit een belangrijke impact op verschillende bestaande fietsverbindingen. Belangrijke lokale en bovenlokale verbindingen worden doorsneden of dienen omgeleid te worden ifv de ontwikkeling van watergebonden bedrijvzones. Het herstel en verbeteren van deze verbindingen is daarom ontegensprekelijk onderdeel van het project. Daarnaast vormt het project een hefboom om fietssnelwegen en nieuwe regionale verbindingen te realiseren.*

#### *We onderscheiden:*

- *Het herstel van de bestaande verbindingen, bv. Zandbergstraat en Hippodroomstraat, jaagpad langs de Leie,...*
- *Noodzakelijke ingrepen ifv watergebonden ontwikkeling d.m.v. een oplossing voor de Luipaardbrug met verbinding tot het Guldensporenpad en een fietsbrug in de zone nabij Transfo.*
- *Nieuwe cruciale verbindingen zoals deze tussen Harelbeke en Kuurne.*

*Deze fietsverbindingen hebben een groot potentieel voor zowel het functionele fietsverkeer door de aanwezigheid van verschillende bedrijventerreinen als voor het recreatief fietsverkeer”.*

Voorontwerp voorkeursbesluit (4.3. Omschrijving voorkeursalternatief, p.19):

*“Vermijden van interferentie tussen economische activiteiten en fietsers en het optimaliseren van fietsverbindingen in en nabij de economische zones door:*

*· De Luipaardbrug te vernieuwen en de aansluiting met het Guldenspoorpad te maken*  
*· Verplaatsen en opwaarderen van de fietsroute van linkeroever naar rechteroever tussen ca. de Transfo-site en de Deerlijkstraat en het optimaliseren van de daaropvolgende aansluiting met de fietssnelweg (kruispunt Deerlijkstraat)”.*

*“Langs het kanaal (ringtracé, red.) wordt een comfortabel fietspad aangelegd”.*

*“Een bijkomende fietsverbinding tussen Harelbeke en Kuurne wordt geïntegreerd in de herinrichting van de R8”. (Ook de haalbaarheid van een tijdelijke verbinding wordt onderzocht, ic via de huidige bruginfrastructuur).*

*“Ook de toekomstige ontsluiting van de zone tussen kanaal en R8 en aandacht voor kwalitatieve fietsverbindingen in het gebied en verknopingen met omliggende fietsroutes maken deel uit van het gebiedsprogramma”.*

*“Versterken van de recreatie langs het kanaal en de fietsstructuur, door het voorzien van bijkomende fietsverbindingen (Harelbeke-Kuurne) en het wegwerken van bestaande knelpunten (o.a. t.h.v de Deerlijkstraat of t.h.v de Transfo-site en afwaarts gesitueerde bedrijventerreinen)”*

*“Afstemming tussen het gebiedsprogramma en de realisatie van de fietssnelweg F7 langs de spoorlijn Kortrijk-Waregem, als project op provinciaal niveau.”*

>>> zie ook:

*Actie 1: opstellen en realiseren van een gebiedsprogramma voor het ringtracé*

*Actie 4: onderzoek ivm realisatie tijdelijke fietsverbinding Harelbeke – Kuurne*

*Actie 7: opstellen van een masterplan voor de economische zones*

*Actie 17: maatregelen gericht op stimuleren modal shift*

*Actie 18: uitbouw fietsroute Transfo-De Gavers*

#### Evaluatie:

- In functie van interferenties bij economische ontwikkeling zijn wissels van oeverzijde noodzakelijk. Dit wordt in het VVB benoemd.  
Er dient bewaakt te worden dat deze voorwaardenscheppende elementen gerealiseerd worden voorafgaand aan de economische ontwikkelingen.
- Het eventueel wijzigen van het statuut van de kanaalweg kan een belangrijke impact hebben op gemotoriseerd verkeer en fietsers. Ook hier dienen de eventuele consequenties in kaart gebracht te worden en dienen alternatieven voorafgaand gerealiseerd te worden.
- Binnen het gebiedsprogramma alsook bij het uitwerken van het economische programma is aandacht voor het behouden en versterken van de fietsinfrastructuur. Dit dient bij de verdere uitwerking bewaakt te worden.
- Het project biedt mogelijkheden om nieuwe verbindingen te realiseren (langsheen ringtracé, verbinding Kuurne-Harelbeke over de Leie,...). Op heden zijn deze mogelijkheden niet gegarandeerd. Het lijkt aangewezen om de Vlaamse Regering te wijzen op deze waardevolle aanbevelingen en deze maximaal mee te nemen bij de verdere uitwerking en hiertoe de noodzakelijke middelen te voorzien.

## **10. WATERGEBONDEN BEDRIJVIGHEID**

Leidraad voor het verdere projectverloop:

*“Binnen KBK wordt actief ingezet op het activeren van watergebonden bedrijvigheid. De regio steunt dit onder volgende randvoorwaarden: - De omzetting van bedrijvigheid naar watergebonden bedrijvigheid snijdt geen open ruimte aan. Bestaande openruimtebestemmingen worden gerespecteerd. - De omzetting creëert geen bijkomende geluids-, verkeers-, stofhinder naar bestaande bewoning. - De watergebonden bedrijvigheid kadert binnen een globale visie op de toekomstgerichte en duurzame economische ontwikkeling van de regio. - Noodzakelijke aanpassingen van het lokale en hogere wegennet ten gevolge van deze goederenstromen, moeten binnen het project een oplossing krijgen. De regio ondersteunt ten volle initiatieven zoals ENES en zal dit ook in de toekomst blijven doen. De activatie van watergebonden bedrijvigheid langs het kanaal moet zorgen voor sterke inlandse watergebonden bedrijvenclusters/ hubs. Deze strategie is niet verenigbaar met creëren van bijkomende laad- en losinfrastructuur op de Leie (zone tussen R8 en Imog), zou leiden tot versnippering en dreigt een grote claim te leggen op het behoud en versterking van belangrijke regionale groene structuren in de Leie-vallei”.*

Voorontwerp voorkeursbesluit (4.3 omschrijving voorkeursalternatief, p. 18):

*“Het voorkeursalternatief zet, behalve de ontwikkeling van een belangrijke oost-west verbinding voor verschillende economische regio's en een doorgaande vaarroute voor internationaal en nationaal goederentransport, ook in op het verder ontwikkelen en stimuleren van overslag en watergebonden bedrijvigheid langs het kanaal, in het bijzonder ter hoogte van de bestaande bedrijvzones in de zone tussen de La Flandrebrug en de R8.*

*Als eerste stap wordt een masterplan opgesteld. Dit masterplan vormt vervolgens de leidraad om de projectingrepen binnen de uitwerkingsfase concreet af te bakenen en verder uit te werken. Het masterplan richt zich op de economische ontwikkelingen, de mobiliteit tussen de bedrijvzones onderling en richting het hoger wegennet en het integreren van flankerende maatregelen om negatieve effecten ten aanzien van de omgeving te beperken. De bouwstenen van dit masterplan bestaan uit:*



- *Onderzoek naar de wegontsluiting tussen de economische zones en naar het hoger wegennet*
- *Onderzoek in functie van het realiseren van specifieke overslagpunten op volgende kansrijke locaties: zone 4 en zone 6 of 7.*
- *Begeleiding van bedrijven op zone 4, 6 en 7 in de heroriëntatie naar en intensifiëring van watergebonden activiteiten.*
- *Ontwikkelen van braakliggende en vrijgekomen sites op zone 4, 6 en 7 met maximale inzet op watergebonden economische activiteiten.*

- Verder onderzoek naar kansen voor watergebonden bedrijvigheid en begeleiding van bedrijven in de heroriëntatie naar watergebonden activiteiten op verderaf gelegen bedrijventerreinen (waaronder zone 2).
- Vermijden van interferentie tussen economische activiteiten en fietsers en het optimaliseren van fietsverbindingen in en nabij de economische zones door:
  - De Luipaardbrug te vernieuwen en de aansluiting met het Guldenspoorpad te maken
  - Verplaatsen en opwaarderen van de fietsroute van linkeroever naar rechteroever tussen ca. de Transfo-site en de Deerlijkstraat en het optimaliseren van de daaropvolgende aansluiting met de fietssnelweg (kruispunt Deerlijkstraat)
  - Integreren van flankerende maatregelen in de inrichting en organisatie van de bedrijventerzones. Dit om:
    - hinder ten aanzien van de omgeving te beperken
    - rekening houdend met de leefkwaliteit, een toekomstvisie uit te werken voor de woningen gelegen in zone 4 met het oog op vrijwillige verwerving en een uitdoofbeleid van de woonfunctie op lange termijn.
  - noden en mogelijkheden op vlak van shared services (type diensten, locatie, ...) verder in kaart brengen
- Aanleg van een zwaaiakom in pand 3 voor Va schepen (toegankelijk gemaakt voor schepen van Va+).

*“De motivatie voor onderzoek naar de wegontsluiting tussen de economische zones en naar het hoger wegennet is als volgt:*

*Het onderzoek toont aan dat, behalve de toegankelijkheid van het kanaal, ook een goede wegverbinding belangrijk is en dit zowel van en naar het hoger wegennet als een onderlinge wegverbinding tussen de overslagfaciliteiten en de omliggende bedrijventerzones. De bedrijventerzones hebben een kwalitatieve ontsluitingsroute. In samenhang met de precieze inrichting en organisatie van de bedrijventerreinen, de locaties waar overslag wordt ontwikkeld, de herinrichting van de R8, ... dien de ontsluiting van de bedrijventerzones verder onderzocht te worden en kunnen er zich mogelijkheden aandienen om de ontsluiting te optimaliseren”.*

*“Verder onderzoek naar de rol en betekenis van de potenties voor de regio, met name door de potenties te valoriseren (kwantitatief uit te drukken) waarbij ook de (economische) meerwaarde van potenties voor de regio worden geconcretiseerd”. (4.5.1)*

Als parallel traject wordt inzake de wachtplaatsen op de Leie volgende opgenomen (4.5 projectdefinitie uitwerkingsfase ,p.42):

*“Wachtplaats voor Vb-schepen op de Leie In het geïntegreerd onderzoek, meer bepaald in OA4 en OA27, werd onderzoek gevoerd naar de aansluiting van het kanaal op de Leie en de mogelijke interactie met een wachtplaats voor Vb-schepen op de Leie. Uit het onderzoek volgt dat het vanwege de veiligheid niet aangewezen is om een wachtplaats voor Vb-schepen te voorzien in de buurt van de aansluitingstrechter. Er zijn betere en veiligere alternatieve locaties voorhanden op enige afstand van de aansluitingstrechter. Door het nemen van dit voorkeursbesluit ligt de locatie van de aansluiting op de Leie relatief vast. Een definitieve locatie voor een wachtplaats voor Vb-schepen op de Leie kan bijgevolg onafhankelijk van dit project gerealiseerd worden. Het realiseren van de wachtplaats wordt door De Vlaamse Waterweg nv opgenomen binnen het project van de opwaardering van de Leieas. Bij een verdere uitwerking dient er aandacht te zijn voor een blijvende afstemming tussen het complex project en de opwaardering van de Leie-as. Mogelijke ruimtelijke vragen hierbij zijn de wachtplaats voor Vb, bochtaanpassing van de Leie, monding van de Heulebeek, jachthaven Kuurne. Ook vragen inzake laad- en losinfrastructuur langsheen dit gedeelte van de Leie vormen een aandachtspunt en dienen afgestemd te worden met de opwaardering van de Leie-as en, indien nodig, met de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk”.*

>>> zie ook

Actie 6: aanstellen van een regiomanager

Actie 7: opstellen van een masterplan voor de economische zones

Actie 13: Herlocalisatie niet-watergebonden bedrijvigheid

Actie 19: wachtplaats voor Vb-schepen

#### Evaluatie:

- De ontwikkeling voor watergebonden bedrijvigheid wordt uitsluitend gezien binnen de huidige bestemming industrie. Er worden geen openruimtebestemmingen aangesneden.
- De zones Litoral-Stadsbader-Declercq, Bekaert en Labens worden als zones voor heroriëntatie naar en intensifiëring van watergebonden activiteiten. In overige zones wordt verder onderzoek naar kansen voor watergebonden bedrijvigheid en begeleiding van bedrijven in de heroriëntatie naar watergebonden activiteiten beoogd. Hiertoe zal een regiomanager aangesteld worden.
- Een reeks aandachtspunten en knelpunten zoals hinder, concrete oplossingen inzake ontsluiting, veilige fietsverbindingen,... worden als elementen benoemd die onderdeel dienen te zijn van het op te maken masterplan. In het verder onderzoekstraject wordt het belangrijk om deze aspecten verder te bewaken.
- Specifiek voor de bewoning Luipaardstraat (grondgebied Harelbeke) wordt voorzien in het uitwerken van een toekomstvisie met het oog op vrijwillige verwerving alsook een uitdoofbeleid van de woonfunctie op LT.
- Het realiseren van de wachtplaats op de Leie wordt door De Vlaamse Waterweg nv opgenomen binnen het project van de opwaardering van de Leie-as en zit dus niet als dusdanig vervat in dit project. Dit aspect dient bewaakt te worden binnen het traject opwaardering Leie-as. Afstemming met het lokale niveau is noodzakelijk.
- Er is verder onderzoek nodig naar de inplanting van een zwaairom. Hiertoe werden specifieke zones weerhouden die als kansrijk worden gezien (o.a. Litoral, oksel van de N391 en thv site Bekaert). Deze zones worden bestudeerd in het verder onderzoek. De concrete impact (o.a. natuurwaarden) dient van nabij bewaakt te worden in de verdere uitwerking en de afweging tussen de locaties.

## **11. OUDE KANAAL KORTRIJK**

### Leidraad voor het verdere projectverloop:

*“De groen-blauwe mijl*

*Op vandaag heeft het smalle kanaalgedeelte in Kortrijk geen enkele economische relevantie. Ook het gebruik door de recreatieve vaart is zeer beperkt. Op langere termijn dringen zich een aantal structurele investeringen op. De hoge exploitatiekost (o.a. manuele bediening van de historische sluizen) in combinatie met noodzakelijke investeringen, maken dat de huidige rol van het kanaal financieel niet langer verdedigbaar is. Door het afstoten van dit oude kanaalgedeelte wordt de Vlaamse overheid ontzorgd van verdere investeringen en kan Kortrijk instaan voor het realiseren van een nieuwe en unieke stedelijke ingreep.*

*Kortrijk wenst dit deel van het bestaande kanaal om te zetten naar een stedelijk (water)park, de zogeheten groen-blauwe mijl. Deze groen-blauwe mijl vervult zowel Vlaamse als regionale doelstellingen op gebied van opwaardering erfgoed, waterbeheer (blue deal), klimaatadaptatie, recreatie,...*



*Het project vormt een belangrijke positieve ingreep in een wijk die gedurende lange tijd een grote impact zal ervaren van de bouw van het nieuwe kanaal.*

*Voor Kortrijk is het afstoten van het oude kanaal op korte termijn dan ook essentieel ifv het garanderen van de leefbaarheid in dit stadsdeel. Het is dan ook een uitdrukkelijke voorwaarde die opgenomen dient te worden in het voorkeursbesluit”.*

Voorkeursbesluit (4.5. Projectdefinitie uitwerkingsfase, p.43):

Het bestaande kanaal tussen sluis 9 en 11 wordt in het voorontwerp voorkeursbesluit opgenomen als een van de parallel op te zetten trajecten naast het complex project.

*“Bestaand kanaal*

*De keuze voor het ringtracé impliceert dat het bestaande kanaal (tussen de Leie en ca. de spoorweg) zijn functie als economische transportas voor schepen (tot klasse I) verliest. Ook aan pleziervaart biedt het ringtracé een vlot en veilig alternatief.*

*Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om aan het bestaande kanaal, de historische en beschermde sluisen en het aangrenzende publiek domein een nieuwe stedelijke invulling te geven. Het herbestemmen van het bestaande kanaal tot een groen-blauwe recreatieve as (green-blue-mile) vormt een belangrijke positieve ingreep binnen een stedelijk gebied dat een aanzienlijke impact zal ervaren bij de uitvoering van het ringtracé. Vanuit bovenstaande vaststellingen is een verdere instandhouding en exploitatie als bevaarbare waterweg niet langer essentieel.*

*In functie van een eigendomsoverdracht naar het lokale niveau zetten de stad Kortrijk en De Vlaamse Waterweg onverwijld een traject op, parallel aan het complex project, om hieromtrent de nodige praktische afspraken te maken (bv. herlocalisatie woonboten, kanaalerfgoed, debietgaranties, eventuele tussentijdse situatie, onderhoud en exploitatie, ...). De stad Kortrijk voorziet (vervolgens) in de opmaak van een herbestemmingsplan en de uitvoering ervan”.*

>>> zie ook

Actie 14: nieuwe invulling bestaand kanaal

Evaluatie:

- Huidig tekstvoorstel voorziet in een verregaande uitspraak en neemt een engagement op inzake overdracht. Basisdoelstellingen worden duidelijk verwoord.
- Hoewel ‘onverwijld’ een traject wordt opgezet is actueel nog geen exacte timing opgenomen. Een mogelijkheid tot koppeling aan de (beslissing tot) realisatie van het nieuwe kanaal blijft aanwezig. Het is daarom belangrijk om dit traject onafhankelijk te maken van de (beslissing tot) realisatie van het ringtracé. De overdracht dient daarom als een duidelijk autonoom dossier benaderd te worden. Het lijkt aangewezen om de nodige afspraken tussen DVW en de stad Kortrijk en een effectieve overdracht voorop te stellen binnen een termijn van bv. 3 à 4j na het VB.