

Bijlage bij het besluit van de Vlaamse Regering van 26 januari 2024 tot vaststelling van het ontwerp van voorkeursbesluit over het complexe project “Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen”

COMPLEX PROJECT

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

ONTWERP VOORKEURSBESLUIT



**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.	SITUERING	3
1.1.	ALGEMENE AANPAK COMPLEXE PROJECTEN	3
1.2.	OPWAARDERING EN/OF AANPASSING VAN HET KANAAL BOSSUIT-KORTRIJK	3
1.3.	COMPLEX PROJECT OPWAARDERING EN/OF AANPASSING KANAAL BOSSUIT-KORTRIJK.....	3
1.4.	VOORKEURSBESLUIT GEEFT VORM AAN DE PROJECTDEFINITIE, MET HET OOG OP DE UITWERKINGSFASE	4
1.5.	STATUUT VOORLIGGEND DOCUMENT	5
2.	OMSCHRIJVING VAN DE COMPLEXITEIT VAN HET PROJECT.....	6
3.	BEVOEGDE OVERHEID	8
4.	VOORKEURSALTERNATIEF.....	9
4.1.	PROJECTDOELSTELLINGEN	9
4.2.	GEÏNTEGREERD ONDERZOEK	9
4.2.1.	<i>Strategische vragen</i>	10
4.2.2.	<i>Indeling in segmenten</i>	10
4.2.3.	<i>Segment Boven-Schelde – La Flandrebrug</i>	11
4.2.4.	<i>Segment La Flandrebrug – Luipaardbrug</i>	12
4.2.5.	<i>Segment Luipaardbrug – Leie</i>	12
4.3.	OMSCHRIJVING VOORKEURSALTERNATIEF.....	17
4.4.	MOTIVATIE.....	21
4.4.1.	<i>Wat betekent de opwaardering van het kanaal (strategische vraag 1)</i>	21
4.4.2.	<i>Segment Boven-Schelde – La Flandrebrug</i>	23
4.4.3.	<i>Segment La Flandrebrug – Luipaardbrug</i>	26
4.4.4.	<i>Segment Luipaardbrug – Leie</i>	32
4.5.	PROJECTDEFINITIE UITWERKINGSFASE.....	40
4.5.1.	<i>Uitwerkingsfase complex project</i>	40
4.5.2.	<i>Parallel aan het complex project</i>	41
5.	ONDERZOEK MILIEUEFFECTEN, GEÏNTEGREERD ONDERZOEK I.F.V. OPMAAK ACTIEPROGRAMMA	43
5.1.	MILIEUEFFECTEN VERTAALD IN ACTIEPROGRAMMA.....	43
5.2.	MONITORINGSPROGRAMMA	57
5.3.	KADERRICHTLIJN WATER.....	57
5.4.	PASSENDE BEOORDELING	57
6.	BELEIDSMATIG KADER	58
7.	BESLISSINGEN EN VERVOLGSTAPPEN	59
7.1.	RECHTSGEVOLGEN.....	59
7.2.	VERVOLGSTAPPEN	64
7.3.	FINANCIERING	65
8.	BIJLAGEN	66

1. Situering

1.1. Algemene aanpak complexe projecten

De Vlaamse overheid zet met de nieuwe procesaanpak voor complexe projecten in op de realisatie van projecten binnen een aanvaardbare termijn en met een zo 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.

De nieuwe procesaanpak onderscheidt 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. Ter voorbereiding van het voorkeurs- en het projectbesluit vindt telkens een openbaar onderzoek plaats. In het traject van eerste idee tot en met de uitvoering zijn deze fases, beslismomenten en openbare onderzoeken de vaste ankers in het proces.

1.2. Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk

Het kanaal Bossuit-Kortrijk is vanaf de Boven-Schelde toegankelijk voor beroepsvaart. Het kanaal werd in de jaren '70 gemoderniseerd vanaf de Schelde in Bossuit tot aan de spoorlijn in Kortrijk. Vanaf de spoorlijn in Kortrijk is het kanaal echter te smal en ondiep voor beroepsvaart groter dan klasse I en bevat het drie historische sluisen. Met het complex project 'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk' worden de mogelijkheden onderzocht om het kanaal over zijn volledige lengte vlot en veilig toegankelijk te maken voor beroepsvaart en het kanaal dus ook voor beroepsvaart aan te sluiten op de Leie. Alleen zo kan het kanaal volwaardig deel uitmaken van het binnenvaartnetwerk dat de vaarwegen in Zuid-West-Vlaanderen verbindt met Wallonië en Noord-Frankrijk. Het plan om het kanaal Bossuit-Kortrijk op te waarderen kadert dan ook binnen het overkoepelende binnenvaartproject Seine Schelde.

De mogelijkheden om het kanaal aan te passen of op te waarderen worden onderzocht volgens een geïntegreerde benadering. Deze brede kijk heeft aandacht voor de verschillende functies die het kanaal opneemt om op die manier ook mee betekenis te geven aan de verdere ontwikkeling van de streek.

1.3. Complex project opwaardering en/of aanpassing kanaal Bossuit-Kortrijk

Op 8 september 2017 werd de startbeslissing genomen door de Vlaamse regering. De startbeslissing betekende de start van een onderzoeksfase met als doelstelling om een voorkeursalternatief te filteren uit een brede waaier van alternatieven. Een eerste stap in de onderzoeksfase betrof het opmaken van een alternatievenonderzoeksnota (AON). Voor de opmaak van de alternatievenonderzoeksnota werd niet alleen uitgegaan van de uitgangspunten van voormelde startbeslissing maar werden zowel de betrokken administraties, de stuurgroep, de verenigingen als bewoners, eigenaars en ondernemers in het gebied geconsulteerd. Deze consultatie gebeurde aan de hand van overleg en workshops. De input en feedback uit deze consultaties is vervolgens meegenomen in de alternatievenonderzoeksnota. De AON werd daarna voorgelegd voor raadpleging, cf. artikel 8 uit het decreet Complexe Projecten. Reacties uit deze raadpleging werden tenslotte verwerkt in de geactualiseerde AON waarna het geïntegreerd onderzoek kon aanvangen. Ook gedurende de periode van het geïntegreerd onderzoek vond een breed actorenoverleg plaats om o.a. zicht te krijgen op de impact en gevoeligheden van de verschillende alternatieven.

Een beknopt overzicht van het actorenoverleg wordt verderop gegeven in dit document. Een gedetailleerd overzicht kan gevonden worden in de procesnota. Het overleg en de participatie hebben ook toegelaten om de projectuitwerking en de alternatieven verder vorm te geven. Op die manier wordt, analoog als in de verkenningsfase, invulling gegeven aan de

principes inzake complexe projecten: open communicatie en transparantie, participatie, maatwerk, oplossingsgericht samenwerken, geïntegreerde aanpak en door de actoren gedragen procesregie.

Binnen de onderzoeksfase van dit complex project werd het geïntegreerd onderzoek als volgt uitgewerkt:

- Opgebouwd aan de hand van 6 onderzoeksthema's: nautica, omgeving, mobiliteit, uitvoerbaarheid, financieel en toekomstmogelijkheden. Het s-MER werd binnen deze 6 onderzoeksthema's geïntegreerd.
- Bestaande uit 29 specifieke onderzoeksrapporten en een aantal algemene bijlagen.

De samenvatting van deze onderzoeken is opgenomen in de synthesesnota. De verschillende documenten zijn publiek raadpleegbaar via www.planbk.be.

Samen met het onderzoek, dat werd uitgevoerd door het onderzoeksteam (samenstelling zie procesnota), werd uitgebreid overleg gevoerd (meer concrete informatie is opgenomen in de procesnota):

- Workshops met de brede bevolking ter voorbereiding van de alternatievenonderzoeksnota in januari 2018. Deze workshops hebben onder andere geleid tot de opname van een derde tracé in het onderzoek, namelijk het ringtracé.
- Infomomenten en consultatiemomenten voor de brede bevolking bij het publiceren van de alternatievenonderzoeksnota in november en december 2018.
- Infomomenten voor de brede bevolking met toelichting van de eerste resultaten het van het geïntegreerd onderzoek in maart 2020. Vanwege de coronacrisis heeft slechts 1 van de 3 geplande infomomenten plaatsgevonden. De voorlopige resultaten werden via de website beschikbaar gesteld.
- Overleg met de klankbordgroep (ca. halfjaarlijks).
- Overleg met diverse betrokkenen en stakeholders gedurende de volledige onderzoeksfase.
- Overleg met de ambtelijke begeleidingsgroep ter opvolging van het geïntegreerd onderzoek (ca. maandelijks).
- Ambtelijk overleg met steden en gemeenten en de ambtelijke begeleidingsgroep ter voorbereiding van het voorkeursbesluit.
- Overleg met de stuurgroep ter opvolging van het geïntegreerd onderzoek en ter voorbereiding van het voorkeursbesluit (ca. 3 maal per jaar).

Met de interbestuurlijke samenwerkingsovereenkomst Zuid-West-Vlaanderen (VR 19/07/2019) is een doorstart gegeven aan het complex project 'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk'. Ook de geïntegreerde aanpak van het project werd in deze samenwerkingsovereenkomst verankerd. De samenwerkingsovereenkomst bevat daarnaast ook de afspraak om de 'Ruimtelijke visie voor regio van Leie en Schelde' als kader te nemen voor het uitvoeren van regionale acties (zoals het complex project) en de afstemming en coördinatie rond deze acties op te nemen in de werking van het interbestuurlijk overleg Zuid-West-Vlaanderen.

1.4. Voorkeursbesluit geeft vorm aan de projectdefinitie, met het oog op de uitwerkingsfase

Rekening houdend met de resultaten van het geïntegreerd onderzoek en gevoerde overleg (zie voorgaand) is een voorkeursalternatief naar voren geschoven en werd een geïntegreerde projectdefinitie uitgewerkt die de krachtlijnen voor de uitwerkingsfase zal bepalen. Het voorliggende **ontwerp 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.

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. Het resultaat bestaat uit één of meerdere projectbesluiten (het geheel van vergunningen en machtigingen voor de deelprojecten, het bestemmingsplan en het actieprogramma) en/of omgevingsvergunningen. In de bijhorende procesnota wordt het verdere traject voorgesteld. Hoofdstuk 7 gaat dieper in op de (rechts)gevolgen die voortvloeien uit het voorkeursbesluit en de relatie tot het projectbesluit(en)

1.5. Statuut voorliggend document

Dit ontwerp voorkeursbesluit, het ontwerp van geïntegreerd onderzoek (incl. S-MER) en de ontwerp synthesesnota werden voorgelegd aan de adviesinstanties voor advies conform artikel 11, § 2 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten. De adviezen werden in voorliggend ontwerp voorkeursbesluit ingepast. Conform artikel 15 zullen het ontwerp voorkeursbesluit, het ontwerp geïntegreerd onderzoek (incl. S-MER) en de ontwerp synthesesnota na vaststelling door de Vlaamse Regering aan een openbaar onderzoek onderworpen worden. Tenslotte zal conform artikel 16 de Vlaamse Regering het voorkeursbesluit definitief vaststellen.

Het voorkeursbesluit houdt de vaststelling in van een op strategisch niveau gekozen alternatief. De figuren opgenomen in het ontwerp voorkeursbesluit en bijlage 1 geven bijgevolg de contouren van het (verfijnde) projectgebied weer. Dit projectgebied zal in de uitwerkingsfase verder onderzocht en verfijnd worden. Pas aan het einde van de uitwerkingsfase zal duidelijk zijn wat de concrete ruimtelijk impact en invulling is van het complex project. Aan het definitief vastgesteld voorkeursbesluit kunnen dan ook een aantal rechtsgevolgen verbonden worden. De rechtsgevolgen van dit voorkeursbesluit zijn opgenomen in hoofdstuk 7.

Het voorkeursbesluit vervalt van rechtswege als binnen zes jaar na de inwerkingtreding ervan geen eerste projectbesluit definitief is vastgesteld, zoals bepaald in de regelgeving Complexe Projecten volgens het decreet van 25 april 2014. Bijkomend is het zo dat de overheid die het voorkeursbesluit heeft vastgesteld, het door haar definitief vastgestelde voorkeursbesluit kan opheffen, toch zolang er geen definitief vastgesteld projectbesluit is. De vervaltermijn van 6 jaar wordt geschorst zolang een beroep tot vernietiging van het voorkeursbesluit aanhangig is bij de Raad van State.

2. Omschrijving van de complexiteit van het project

Het decreet van 25 april 2014 definieert een “complex project” als een project van groot maatschappelijk en ruimtelijk-strategisch belang dat om een geïntegreerd vergunningen- en ruimtelijk planproces vraagt. Er moet dus zowel een ruimtelijke planningscomponent aanwezig zijn als een vergunningencomponent. Bovendien moet het project van groot maatschappelijk en ruimtelijk-strategisch belang zijn.

Het decreet van 25 april 2014 geeft een aantal criteria waaruit dit groot maatschappelijk en ruimtelijk strategisch belang blijkt en waarvan minstens aan één criterium dient voldaan te zijn. Het project ‘opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen’ voldoet aan meerdere criteria van artikel 7, §1, van het decreet complexe projecten:

1. **De probleemstelling of het programma van het project is meervoudig en omvat diverse af te wegen belangen**
Het project behelst een verscheidenheid van deelaspecten en uitdagingen die meerdere betrokkenen aanbelangen. Er is een noodzaak tot afstemming tussen de doelstellingen van de waterwegbeheerder, de beleidsdoelstellingen van onder andere de vijf betrokken lokale besturen, het provinciebestuur, het Departement Omgeving, het Agentschap Wegen en Verkeer, het Agentschap Innoveren en Ondernemen én het Agentschap Onroerend Erfgoed, de belangen van de bedrijven en omwonenden in de omgeving van het kanaal, de beheerders van de kruisende weg- en spoorweginfrastructuur, natuur-, sport en recreatieverenigingen en de drinkwatermaatschappij De Watergroep.
2. **Het project is onontbeerlijk voor een noodzakelijke verbetering van de woonkwaliteit, de milieukwaliteit, de economische ontwikkeling en/of de mobiliteit**
De opwaardering en/of aanpassing van het kanaal zorgt voor een nieuwe, vlotte en belangrijke oost-west verbinding tussen verschillende economische regio's en een doorgaande vaarroute voor internationaal en nationaal goederentransport. Ook de langsliggende en nabijgelegen bedrijven worden beter bereikbaar. Het opgewaardeerde kanaal is bovendien een belangrijke strategische schakel in de bedrijfszekerheid van het Europese vaarwegennetwerk.
3. **Bij de afweging van de betrokken belangen is de maatschappelijke meerwaarde prominent**
Er zijn maatschappelijke baten verbonden aan het project, in de eerste plaats de bijdrage aan het realiseren van duurzaam, toekomstgericht goederentransport, zowel internationaal als regionaal. Het kanaal biedt op vandaag als wateroppervlak, landschappelijk element en verbindende structuur in de omgeving onder andere een meerwaarde op vlak van recreatief (mede)gebruik, landschappelijke en ruimtelijke beleving, natuur, watervoorziening, stedelijke ontwikkeling en drager van zachte verbindingen. De uitwerking van het project biedt de opportuniteit om maatschappelijke meerwaarden te creëren. Zo liggen er mogelijkheden op vlak van stedelijke transformatie, wegmobiliteit en fietsverkeer, natuur en landschap, klimaatadaptatie, energie en waterbalans, erfgoed en recreatie. Door het opnemen van deze kansen realiseert het project maatschappelijke meerwaarden.
4. **Het project is ruimtelijk structurerend voor het gebied of wordt voorzien in een complexe omgeving**
Het project is gelegen in een stedelijk gebied en het buitengebied. In deze zones is het kanaal een duidelijke landschappelijke figuur. Het kanaal draagt zachte verkeersverbindingen en is gekoppeld aan recreatieve gebieden en natuurgebieden. De bruggen over het kanaal vormen essentiële lokale en bovenlokale verbindingen. Bij de uitwerking van de opwaardering en/of aanpassing moet rekening gehouden worden met de ruimtelijke inpassing, de uitwerking van het aanliggende publieke domein en de groenstructuren. Met een directe verhouding tot en met de R8, diverse overige weg- en spoorweginfrastructuur die het gebied doorkruisen, de dicht bebouwde stedelijke omgeving van Kortrijk en Harelbeke, de bedrijvzones langs het kanaal, de verspreid voorkomende natuur- en landschapselementen en overige omgevingskenmerken die zowel onderling als met het kanaal interageren, situeert het project zich in een complexe omgeving.
5. **Het project heeft een grote rechtstreekse of onrechtstreekse socio-economische, ruimtelijke, leefmilieu-gerelateerde of verkeerskundige impact**

Er zal een ruimtelijke, verkeerskundige en milieu-impact zijn. De uitwerking van het project biedt de opportuniteit om maatschappelijke meerwaarden te creëren. Zo liggen er mogelijkheden op vlak van stedelijke transformatie, wegmobiliteit en fietsverkeer, natuur en landschap, klimaatadaptatie, energie en waterbalans, erfgoed en recreatie.

6. **Het project houdt ongebruikelijke investeringen en inspanningen in op vlak van ontwikkeling en beheer**

De realisatie van de opwaardering en/of aanpassing van het kanaal op zich vergt hoe dan ook een aanzienlijke investering en inspanning. De grootte ervan varieert afhankelijk van de concrete uitwerking van de ingrepen en alternatieven.

3. Bevoegde overheid

Volgens artikel 6 van het decreet complexe projecten kan de Vlaamse Regering, de provincieraad of de gemeenteraad optreden als bevoegde overheid. Gelet op het feit dat het complex project vermeld wordt in de lijsten van de Vlaamse projecten (cat. 5 en cat. 1) ter uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning is **de Vlaamse Regering** de bevoegde overheid.

5° aanvragen met betrekking tot de natte en droge infrastructuur met openbaar karakter van:

a) waterwegen en onbevaarbare waterlopen van de eerste categorie en aanvragen met betrekking tot bruggen over en tunnels onder die waterwegen en waterlopen, met uitzondering van aanvragen die louter een lozing, overstort of watercaptatiepunt in die waterwegen en waterlopen voorzien;

1° aanvragen door of in opdracht van publiekrechtelijke rechtspersonen met betrekking tot autosnelwegen en gewestwegen, met inbegrip van bruggen over en tunnels onder die wegen, met uitzondering van: a) aanvragen die louter strekken tot het vellen van bomen langs die wegen; b) aanvragen die louter betrekking hebben op dienstzones langs autosnelwegen;

Ook de kruising met de spoorlijn behoort ook tot de bevoegdheid van de Vlaamse Overheid. Met betrekking tot het kruisen van de spoorverbindingen, zullen ook afspraken moeten gemaakt worden met Infrabel/NMBS.

2° aanvragen met betrekking tot de volgende spoorwegen, en bruggen over en tunnels onder die spoorwegen: a) openbare spoorwegen voor het personen- en goederenvervoer met inbegrip van de perrons, de stelplaatsen en de stations; b) tramlijnen, metrolijnen en andere geleide openbaarvervoerssystemen met inbegrip van de perrons, de stelplaatsen en de stations;

4. Voorkeursalternatief

In een eerste paragraaf worden de projectdoelstelling kort omschreven. Vervolgens wordt het geïntegreerd onderzoek beknopt gekaderd. De derde paragraaf geeft een overzicht van de kenmerken van het voorkeursalternatief. In de vierde paragraaf wordt de motivering van de keuzes binnen het gekozen alternatief toegelicht. De vijfde paragraaf geeft tot slot de geïntegreerde projectdefinitie voor de uitwerkingsfase weer.

Tijdens de onderzoeksfase is uitgebreid onderzoek gevoerd en is er uitgebreid overlegd. De resultaten hiervan zijn samengebracht in de synthesesnota. De onderzoeksresultaten kunnen geraadpleegd worden in de onderzoeksrapporten. Voor het voorkeursalternatief (de voorkeursoplossing) is een geïntegreerde projectdefinitie uitgewerkt die de krachtlijnen voor de uitwerkingsfase bepaalt. Deze geïntegreerde projectdefinitie bevat ook flankerende maatregelen, dit zijn de maatregelen die worden geformuleerd om (aanzienlijk) negatieve effecten te milderen alsook de mogelijkheden (aanbevelingen) om positieve effecten te versterken, en geeft aan op welke manier deze flankerende maatregelen worden opgenomen in het project. Deze flankerende maatregelen worden uitgebreid beschreven in Hoofdstuk 5.

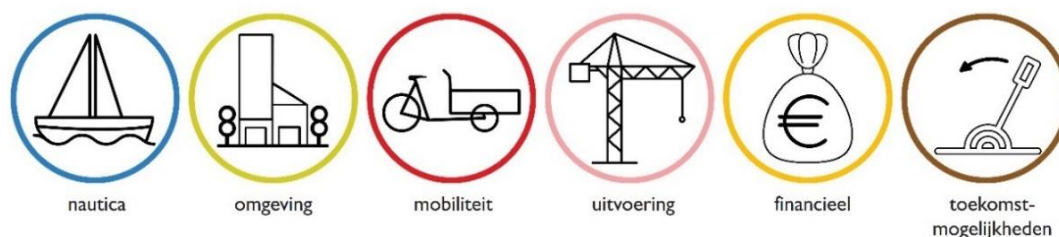
4.1. Projectdoelstellingen

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 (ROC)** omvat en uitgaat van een **geïntegreerde benadering**. 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.

4.2. Geïntegreerd onderzoek

Vanuit de hoofddoelstelling en de geïntegreerde benadering werd het geïntegreerd onderzoek gestructureerd aan de hand van **zes thema's** (zie Figuur 1): nautica, omgeving, mobiliteit, uitvoerbaarheid, financieel en toekomstmogelijkheden.



Figuur 1: voorstelling van de 6 onderzoeksthema's

Deze zes thema's werden verder onderverdeeld in **14 strategische concepten**, die elk een rol/functie van het kanaal omvatten. Om de impact van het project op elke rol (concept) te onderzoeken, werden per concept verschillende onderzoeksaspecten aangeduid. Zo werden in totaal **29 onderzoeksaspecten** gedefinieerd. Verdere info over de indeling en de wijze van het geïntegreerd onderzoek kan gevonden worden in de geactualiseerde AON en de synthesesnota (zie www.planbkb.be). Deze documenten zijn ook beschikbaar via de bevoegde overheid.

4.2.1. Strategische vragen

Het uitgevoerde geïntegreerde onderzoek kadert in de **onderzoeksfase** van de procedure complexe projecten. Deze onderzoeksfase wordt beëindigd met het nemen van een voorkeursbesluit, waarin het voorkeursalternatief (de voorkeursoplossing) op strategisch niveau wordt aangeduid en overige alternatieven op strategisch niveau niet langer worden weerhouden. In de volgende fase, de uitwerkingsfase, wordt de voorkeursoplossing uitgewerkt tot een concreet project. Op het einde van de uitwerkingsfase wordt het concrete projectvoorstel, samen met de manier waarop het project wordt uitgevoerd, vastgelegd.

Om de keuze tussen de tracéalternatieven te kunnen maken, heeft het geïntegreerde onderzoek zich gericht op **twee strategische vragen**:

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

Deze eerste vraag:

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

Strategische vraag 2: Hoe krijgt elk segment verder vorm?

Zoals wordt geduïd in de volgende paragrafen (4.2.3, 4.2.4 en 4.2.5) werd reeds van bij aanvang van het onderzoek duidelijk dat het kanaal in drie segmenten, elk met specifieke kenmerken, kan worden ingedeeld. Deze tweede vraag onderzoekt hoe elk segment verder vorm krijgt. Hierbij gaat vanuit de hoofddoelstelling aandacht uit naar nautische aspecten zoals bijvoorbeeld de vaarwegbreedte. Vanuit de geïntegreerde benadering gaat aandacht uit naar elementen zoals de fietsstructuur, ecologie, waterbalans en -waterkwaliteit (incl drinkwaterfunctie), economische ontwikkeling en ontsluiting. De vormgeving van de segmenten vanaf de La Flandrebrug tot aan de Leie heeft een hogere graad van complexiteit. Hierbij komen hierbij volgende specifieke elementen aan bod:

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

4.2.2. Indeling in segmenten

Het complex project omvat de opwaardering van het kanaal over de volledige lengte, maar omwille van de context en de geschiedenis zijn de nodige ingrepen sterk verschillend over het volledige kanaaltraject. In het kader van het onderzoek werd het kanaal daarom onderverdeeld in drie segmenten:

- Het segment Boven-Schelde – La Flandrebrug;
- Het segment La Flandrebrug – Luipaardbrug;
- Het segment Luipaardbrug – Leie.

De drie segmenten worden weergegeven op Figuur 2. Per segment zijn de onderzoeksvragen, de strategische alternatieven en de opportuniteiten (toekomstmogelijkheden) verschillend.

- In het segment Boven-Schelde – La Flandrebrug worden op strategisch niveau geen alternatieven geformuleerd. Het tracé van het bestaande kanaal wordt gevolgd. Wel zijn er aantal onderzoeksvragen geformuleerd in dit segment en worden er vanuit de geïntegreerde benadering opportuniteiten (toekomstmogelijkheden) gedetecteerd.
- In het segment La Flandrebrug – Luipaardbrug worden op strategisch niveau geen alternatieven geformuleerd. Het tracé van het bestaande kanaal wordt gevolgd. Wel zijn er aantal onderzoeksvragen geformuleerd in dit segment en worden er vanuit de geïntegreerde benadering opportuniteiten (toekomstmogelijkheden) gedetecteerd.
- In het segment Luipaardbrug – Leie worden drie tracéalternatieven geformuleerd, die op verschillende wijze de aansluiting maken met de Leie. Het betreft het rechtdoor-, bypass- en ringtracé. Ook in dit segment worden een aantal onderzoeksvragen geformuleerd en worden opportuniteiten gedetecteerd.

De segmenten worden in de volgende paragrafen kort besproken, samen met de voornaamste onderzoeksvragen en alternatieven (focus van de onderzoeksfase). Voor meer informatie over de kenmerken en onderzoeksvragen van elk segment wordt verwezen naar de geactualiseerde alternatievenonderzoeksnota en de resultaten van het geïntegreerd onderzoek (www.planbk.be). Deze documenten zijn ook beschikbaar via de bevoegde overheid.



Figuur 2: indeling in segmenten

4.2.3. Segment Boven-Schelde – La Flandrebrug

▪ Kenmerken

Het opwaarts segment situeert zich vanaf Bossuit tot aan de La Flandrebrug. Dit segment werd in de jaren '70 gemoderniseerd. Deze aanpassingswerken zorgen er voor dat de vaarweg vanaf de Boven-Schelde vlot en veilig toegankelijk is voor schepen tot klasse Va, met een diepgang tot 2,6m. In dit segment liggen twee 2 sluizen: de sluis van Bossuit en de sluis van Moen. In dit segment doorkruist het kanaal de Vaarttaluds, samen met het Orveytbos opgenomen in het Natura 2000 Habitatgebied 'Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse bossen'.

▪ Focus onderzoeksfase

In dit segment zijn op strategisch niveau geen alternatieven aangeduid. Wel werden een aantal onderzoeksvragen geformuleerd. Het onderzoek in het opwaarts segment richt zich hoofdzakelijk op de manier waarop het kanaal dient aangepast te worden om schepen tot en met klasse Va ook in de toekomst vlot en veilig gebruik te laten maken van het

kanaal. Nautische onderzoeksvragen hebben betrekking op de toekomstige breedte, diepgang (behoud van de huidige diepgang (2,6m) dan wel een verdieping van het segment) en doorvaarthoogte van het kanaal in dit segment. De overige onderzoeksvragen richten zich voornamelijk op de mogelijkheden (opportunities) om de andere functies van het kanaal te versterken.

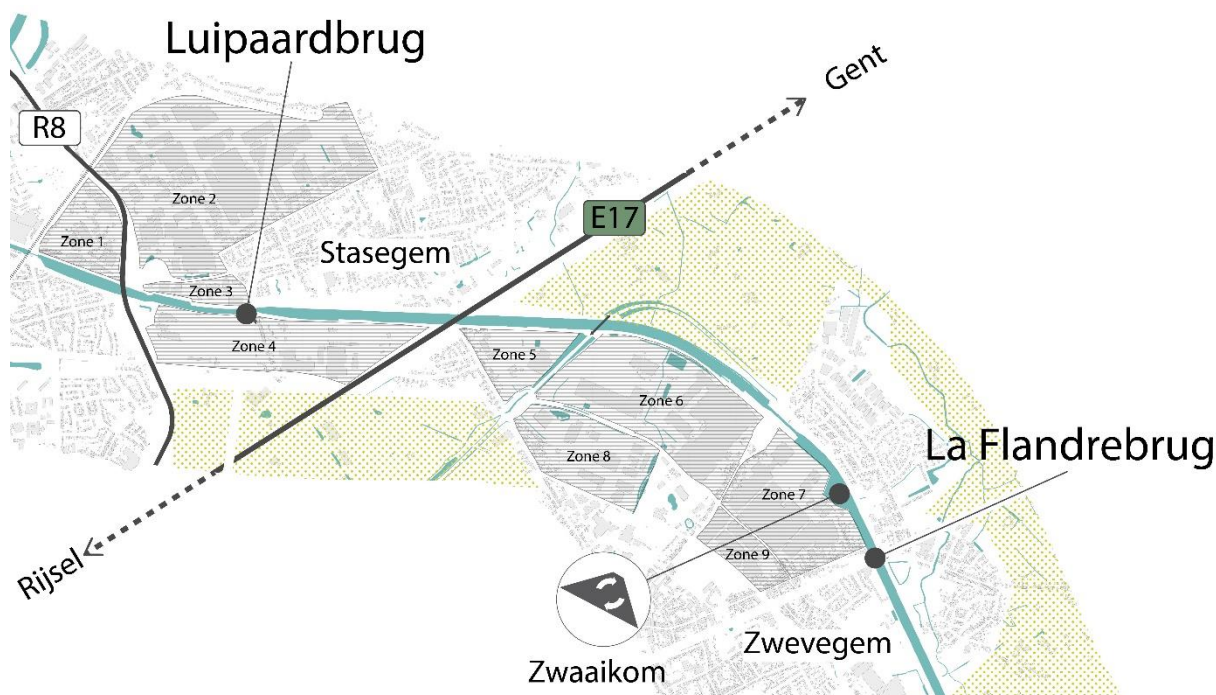
4.2.4. Segment La Flandrebrug – Luipaardbrug

▪ Kenmerken

Ook het gedeelte van de La Flandrebrug tot de Luipaardbrug werd in de jaren '70 aangepast en is geschikt voor beroepsvaart tot klasse Va, met een diepgang tot 2,6m. In dit gedeelte ligt ook de sluis van Zwevegem en een bestaande zwaikom, geschikt voor schepen tot klasse IV (net opwaarts sluis Zwevegem). Langsheen dit gedeelte van het kanaal liggen heel wat bedrijvzones (Figuur 3). Het innamepunt van WPC De Gavers is eveneens gesitueerd in dit segment.

▪ Focus onderzoeksfase

In dit segment zijn op strategisch niveau geen alternatieven aangeduid. Wel werden een aantal onderzoeksvragen geformuleerd. Het onderzoek richt zich ook in dit segment op de manier waarop het kanaal dient aangepast te worden om schepen tot en met klasse Va ook in de toekomst vlot en veilig gebruik te laten maken van het kanaal. Nautische onderzoeksvragen hebben betrekking op de toekomstige breedte, diepgang (behoud van de huidige diepgang (2,6m) dan wel een verdieping van het segment) en doorvaarthoogte van het kanaal in dit segment. Behalve de nautische kenmerken richt het onderzoek zich op de mogelijkheden om de aanliggende bedrijvzones beter bereikbaar te maken voor watergebonden transport. De overige onderzoeksvragen richten zich voornamelijk op de mogelijkheden (opportunities) om de andere functies van het kanaal te versterken. In het bijzonder het ontwikkelen van overslag en activatie van watergebonden activiteiten staat in dit segment centraal. De manier waarop de ontwikkeling van overslag en watergebonden activiteiten interageert met de omgeving, in het bijzonder met fietsmobiliteit, vormt een belangrijk aandachtspunt. Ook de wijze waarop de opwaardering van het kanaal kan bijdragen aan een evenwichtige waterbalans en goede waterkwaliteit, met bijzondere aandacht voor de drinkwaterproductie, behoort tot het onderzoek.



Figuur 3: aanduiding economische zones in het segment La Flandrebrug – Luipaardbrug

4.2.5. Segment Luipaardbrug – Leie

▪ Kenmerken

Vanaf de Luipaardbrug tot aan de spoorlijn werd het kanaal in de jaren '70 gemoderniseerd. Vanaf de spoorlijn tot aan de Leie kent het kanaal de oorspronkelijke kenmerken. Het kanaal is er relatief smal en ondiep en bevat drie historische, beschermde sluisen (sluis 9, 10 en 11). Op heden is het kanaal vanaf de spoorlijn enkel toegankelijk voor pleziervaart en klasse I-schepen.

▪ Focus onderzoeksfase

Het onderzoek in het segment Luipaardbrug – Leie richt zich hoofdzakelijk op de manier waarop de aansluiting kan worden gemaakt met de Leie en de wijze waarop de waterweg kan worden geïntegreerd in de omgeving. De toekomstige diepgang in dit segment bedraagt 3,5m. In het segment Luipaardbrug – Leie worden op strategisch niveau drie tracé-alternatieven onderscheiden:

- **Het rechtdoortracé (A)**, dat een aanpassing inhoudt van het bestaande kanaal.
- **Het bypasstracé (B)**, dat de realisatie inhoudt van een nieuw kanaal langsheen het verdicht stedelijk weefsel van Kortrijk en niet raakt aan het functioneren van de R8.
- **Het ringtracé (C)**, dat een nieuw kanaal samen met een herinrichting van de R8, tussen het bestaande kanaal en de Leie, omvat. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen de wijze waarop de R8 de Leie kruist: via een brug of een tunnel.



Figuur 4: conceptuele weergave van de drie tracéalternatieven

Ook in dit segment gaat het onderzoek na welke de mogelijkheden (opportunities) zijn om de andere functies van het kanaal te versterken.

Daarnaast houdt het onderzoek ook rekening met de waaier aan mogelijkheden binnen elk tracéalternatief. Binnen deze brede waaier aan mogelijkheden werden de variaties die relevant zijn op strategisch niveau mee opgenomen in het onderzoek. Met deze aanpak kan in het voorkeursbesluit ook verder richting worden gegeven aan het voorkeursalternatief.

- In het rechtdoortracé betreft het variaties op vlak van:
 - Breedte van de oeverafwerking
Een zo smal mogelijke oeverafwerking (10m) en een ruimere oeverafwerking (16m) zijn opgenomen in het onderzoek. Ook tussenliggende breedtes behoren tot de mogelijkheden.
 - Breedte van de vaarweg
Twee mogelijkheden zijn opgenomen in het onderzoek, namelijk een vaarwegbreedte, gericht op ontmoetingen tussen grotere schepen (IV-Va) en een smalle vaarweg, gericht op enkelrichtingsverkeer van Va-schepen.

- Aansluiting met de Leie
Twee mogelijkheden zijn opgenomen in het onderzoek, namelijk een rechte aansluiting die zoveel mogelijk het bestaande kanaal volgt en een aansluiting die een kleine bocht maakt naar het noorden (mini-bypass).
- In het bypasstracé is de onderliggende variatie relatief beperkt en niet relevant op strategisch niveau.
- In het ringtracé betreft het variaties op vlak van:
 - Kruising van de R8 met de Leie
Twee mogelijkheden zijn opgenomen in het onderzoek, namelijk een de R8 kruist de Leie via een tunnel of via een brug.
 - Onderlinge ligging en afstand tussen kanaal en de R8
Wat betreft de onderlinge ligging en afstand zijn drie mogelijkheden opgenomen in het onderzoek.
Gebundeld: een onderlinge ligging waarbij het kanaal en de R8 zo strak mogelijk worden gebundeld. Het kanaal komt hierbij op de plaats van de huidige R8 te liggen en de heringerichte R8 ligt aan de zijde van Kortrijk.
Gespreid: een onderlinge ligging met een zekere tussenafstand tussen het kanaal en de R8. Het kanaal ligt hierbij aan de zijde van Kortrijk en de R8 behoudt zijn ligging. De precieze tussenafstand tussen het kanaal en de R8 is variabel, met als maximale tussenafstand de afstand tussen de bestaande R8 en het bypasstracé.
Gekruist: een onderlinge ligging waarbij het kanaal en de R8 elkaar onderling kruisen op het traject tussen het bestaande kanaal en de aansluiting op de Leie.
 - Het aantal aansluitingscomplexen van de R8
Twee mogelijkheden zijn opgenomen in het onderzoek, namelijk één nieuw aansluitingscomplex ter vervanging van de twee bestaande aansluitingen (thv de Gentssteenweg/N43 en thv Stasegem) of twee aansluitingscomplexen in de omgeving van de bestaande aansluitingen

De onderlinge combinaties van deze variaties leiden tot een groot aantal mogelijkheden. In het onderzoek werd deze range gevat door voor elk tracéalternatief een werkvoorbeeld aan te duiden en een aantal subvarianten.

- Voor het rechtdoortracé werd een werkvoorbeeld opgesteld, de variaties werden gevat via twee subvarianten;
- Voor het bypasstracé is de onderliggende variatie niet relevant op strategisch niveau en volstaat één werkvoorbeeld;
- Voor het ringtracé werden twee werkvoorbeelden opgesteld (brug en tunnel), de variaties werden telkens gevat via drie subvarianten.

Onderstaande figuren geeft de werkvoorbeelden en subvarianten conceptueel weer. Uitgebreide informatie omtrent de beschouwde varianten per tracé-alternatief en hun eigenschappen kan gevonden worden in het rapport "werkvoorbeelden".

Rechtdoortracé



Werkvoorbeeld rechtdoortracé



Subvariant rechtdoortracé met rechte aansluiting, brede vaarweg en smalle oeverafwerking



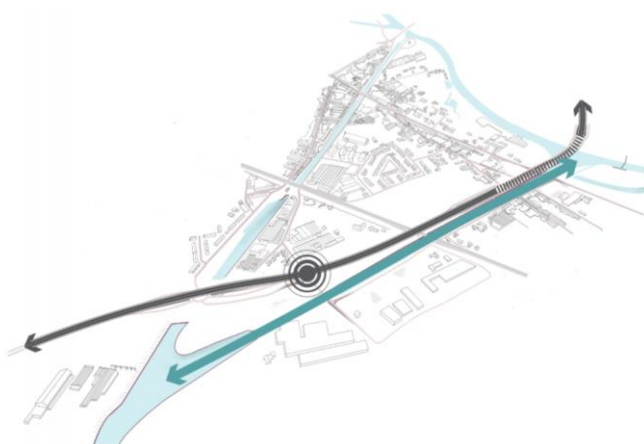
Subvariant rechtdoortracé met smalle vaarweg, mini-bypass en brede oeverafwerking

Bypasstracé

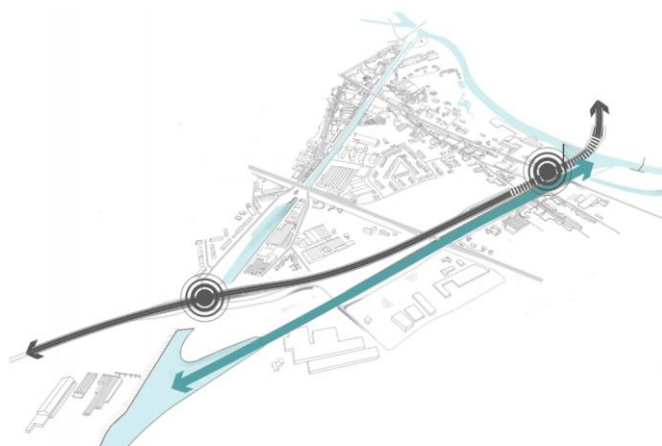


Werkvoorbeeld bypasstracé

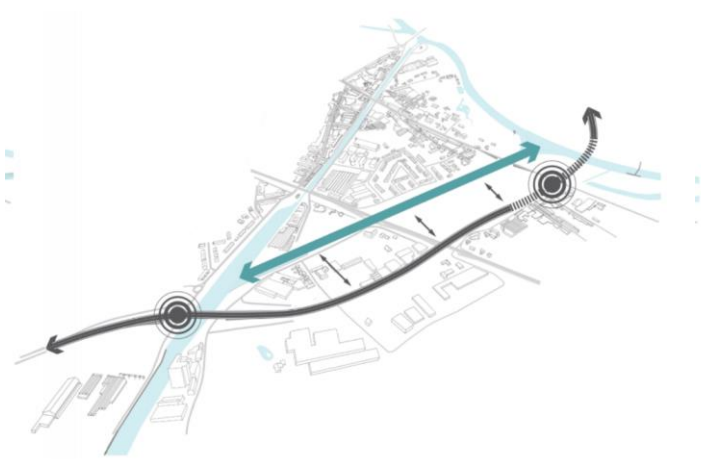
Ringtracé



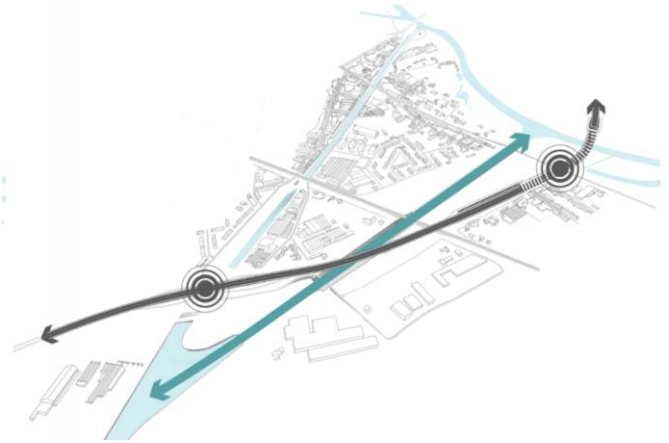
Werkvoorbeeld ringtracé (brug / tunnel), met één aansluitingscomplex



Subvariant ringtracé met een gebundelde ligging (brug / tunnel), met twee aansluitingscomplexen



Subvariant ringtracé met een gespreide ligging (brug / tunnel), met twee aansluitingscomplexen



Subvariant ringtracé met een gekruiste ligging (brug / tunnel), met twee aansluitingscomplexen

4.3. Omschrijving voorkeursalternatief

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. 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 (zie de rapporten van het geïntegreerd onderzoek in Bijlage). 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. Dit zijn ingrepen die deel uitmaken van de voorkeursoplossing en er op gericht zijn om positieve effecten te realiseren, het zijn kansen die worden benut om de omgeving te versterken, ...

Alle milderende maatregelen en ook de aanbevelingen die opgenomen worden in het 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.

■ Nautische kenmerken

Het kanaal wordt over zijn volledige lengte toegankelijk gemaakt voor schepen tot en met klasse Va. Rekening houdend met de huidige kenmerken van het kanaal varieert het type en de grootte van de ingrepen:

- 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 sluis Bossuit, Moen en de huidige vaarwegbreedte worden behouden. Ook de huidige diepgang van 2,6m 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 3,5m, 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' (zie verder). 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. Dit betekent het volgende:

- Vanaf Bossuit tot aan de Luipaardbrug worden een aantal bestaande bruggen vernieuwd of opgehoogd. Momenteel voldoen in dit traject 5 bruggen niet aan de voorwaarden voor 3-laags containervaart, namelijk de brug thv de Kraaibosstraat (sluis Moen), de Knokkebrug, de La Flandrebrug, de brug van de N391 en de Beneluxbrug.
- Vanaf de Luipaardbrug tot aan de Leie worden nieuwe bruggen gebouwd. De nieuwe bruggen worden ontworpen zodat ze voldoen aan de voorwaarden voor 3-laags containervaart. Minstens volgende bruggen over het kanaal worden voorzien in dit traject: Luipaardbrug, bruggen van de R8 en het aansluitingscomplex, spoorwegbrug, kruising Zandbergstraat, kruising Gentssteenweg.

Vanaf Bossuit tot en met de Luipaardbrug zijn de nautische ingrepen bijgevolg eerder beperkt. De verdere aanpassingen aan dit gedeelte van het kanaal (zoals bijvoorbeeld het realiseren van een diepgang tot 3,5m tussen Bossuit en de La Flandrebrug) worden op langere termijn gerealiseerd, onder andere in afstemming met de opwaardering van de Boven-Schelde. Hiertoe wordt een geïntegreerde toekomstvisie 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).

■ Economische kenmerken

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 (aanduiding van de economische zones, zie ook Figuur 3):

- 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 bedrijvzones. 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+).

■ 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 infrastructures 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, rekening houdend met een maximaal faseerbare uitvoering van de weg- en waterweginfrastructuur (bv. R8 voorafgaand kanaal aanpakken). Langs en over het kanaal wordt een comfortabel en conflictvrij fietspad aangelegd.

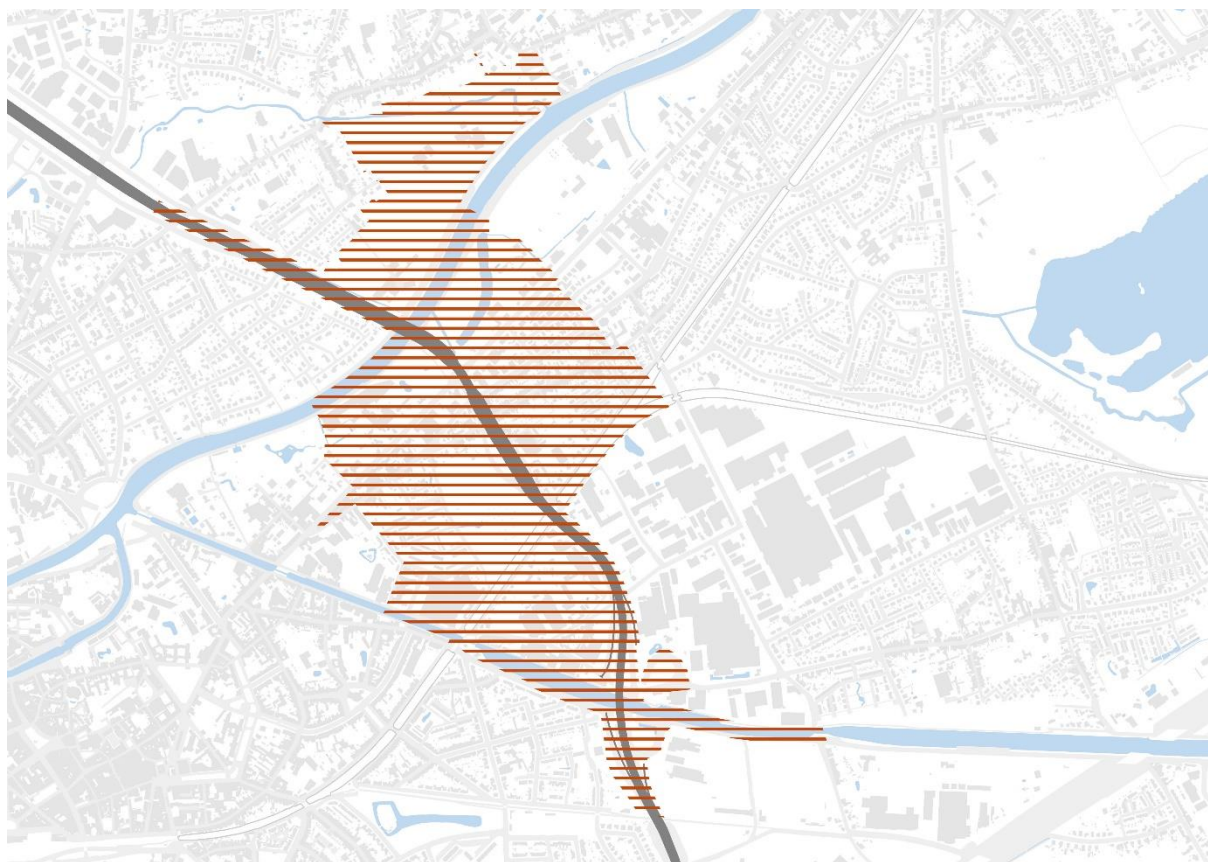
De herinrichting van de R8, tussen het bestaande kanaal en de Leie, wordt voorzien van twee aansluitingscomplexen, één complex in de omgeving van de N43 en één complex in de omgeving van de kruising van het kanaal met de R8 (het bestaande aansluitingscomplex Stasegem verdwijnt en wordt vervangen door 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.

Gebiedsprogramma

Voor beide infrastructures, kanaal en R8, de tussenliggende en omliggende gebieden wordt een gebiedsprogramma opgesteld en gerealiseerd. 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 in een programma van herstellende en versterkende maatregelen gericht op natuur, landschap, stadsvernieuwing, stadsgroen en erfgoed, onder andere via:

- herstel en opwaardering van het Newfoundlandmonument en het omringend cultuurhistorisch landschap (populierenbos)
- herstellen van de gebruikswaarde van het stadsgroen De Venning
- het realiseren van verbindingen met het natuurgebied van de Oude Leiearm Kortrijk-Kuurne.
- maatregelen gericht op het verhogen van de verblijfskwaliteit en de kwaliteit van het openbaar domein
- het geven van een nieuwe betekenis aan gebouwen die aan het water komen te liggen.

Specifiek voor de zone gelegen tussen de R8 en het kanaal gaat de prioriteit naar herstellende en versterkende maatregelen gericht op natuur. Ook de toekomstige ontsluiting van de zone tussen kanaal en R8 en aandacht voor kwalitatieve fietsverbindingen in het gebied en langs het kanaal en verknopingen met omliggende fietsroutes maken deel uit van het gebiedsprogramma. Figuur 5 (zie ook Bijlage 1) geeft een eerste aanduiding van de contouren van dit gebiedsprogramma. Het gebiedsprogramma maakt deel uit van het voorkeursalternatief. Binnen deze contour zal ruimte worden gezocht om de hierboven beschreven ingrepen en onderdelen van het project te realiseren. In de uitwerkingsfase kan deze contour worden bijgestuurd, in functie van opportuniteiten. De precieze ruimtelijke afbakening en de exacte contouren van het gebiedsprogramma zal bijgevolg beschikbaar zijn aan het einde van de uitwerkingsfase. Dit gebiedsprogramma wordt verder beschreven in Hoofdstuk 5.



Figuur 5: eerste aanduiding van de zone waarop het op te stellen gebiedsprogramma van toepassing is

▪ Flankerend beleid

Onder de term flankerend beleid verzamelen we alle milderende maatregelen zoals geformuleerd in het geïntegreerd onderzoek alsook de aanbevelingen die zijn opgenomen in het ontwerp van voorkeursbesluit. Het geheel van flankerende ingrepen behoort tot het project en maakt deel uit van de voorkeursoplossing. Ze worden meegenomen en verder geconcretiseerd in de volgende fase.

Samen met de infrastructurele ingrepen bevat het voorkeursalternatief ook ingrepen om de impact van het grootschalige project op haar omgeving te reduceren tot een aanvaardbaar niveau. Het gaat hierbij om maatregelen gericht op het herstellen van ruimtelijke relaties en ecologische verbindingen, garanderen van de waterkwaliteit, aanpakken van de leefbaarheidsuitdagingen Deze ingrepen zijn als milderende maatregel geformuleerd in het geïntegreerd onderzoek en behoren tot de voorkeursoplossing.

Daarnaast bevat het voorkeursalternatief ook diverse aanbevelingen die vanuit het geïntegreerd onderzoek werden aangereikt. Het zijn unieke kansen om beleidsdoelstellingen (zowel Vlaams, provinciaal als lokaal niveau) te realiseren of mee te ondersteunen. Deze ingrepen vloeien voort uit de integrale benadering die voorop staat in de aanpak en bieden een hefboom om behalve de infrastructurele ingrepen ook de omgeving op vlak van andere beleidsdomeinen te versterken.

Het geheel van milderende maatregelen en aanbevelingen vatten we samen onder de term flankerend beleid. Hoofdstuk 5 biedt een uitgebreid overzicht van de milderende maatregelen en aanbevelingen en hoe die in het voorkeursalternatief worden opgenomen. Het geheel van flankerende ingrepen behoort tot het project en maakt deel uit van de voorkeursoplossing. Ze worden meegenomen en verder geconcretiseerd in de volgende fase. Samenvattend gaat het om volgende flankerende ingrepen:

- 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, waarbij specifiek voor de zone gelegen tussen de R8 en het kanaal de prioriteit gaat naar herstellende en versterkende maatregelen gericht op natuur (zie eerder);
- Versterken van erfgoedwaarden, onder meer door het herstellen en opwaarderen van het Newfoundland monument en het omringend cultuurhistorisch landschap (populierenbos);
- 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);
- Integreren 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 bedrijventones (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 onder andere in functie van het ontwikkelen van ecologische verbindingen en leefgebied van voorkomende beschermde soorten;
 - 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.

4.4. Motivatie

De keuze voor het voorkeursalternatief en de projectscope van de uitwerkingsfase is gebaseerd op de resultaten van het geïntegreerd onderzoek en is tot stand gekomen via nauwe samenwerking tussen de verschillende betrokken partners (ambtelijke begeleidingsgroep en stuurgroep) waarbij de standpunten, suggesties en opmerkingen vanuit onder meer de klankbordgroep en burgers mee in overweging zijn genomen. Dit betekent niet dat alle meningen en standpunten steeds een weerslag vinden in het voorkeursalternatief, wel dat alle input in overweging is genomen. Het voorkeursalternatief biedt een antwoord op de projectdoelstellingen om niet alleen de nautische functie, maar ook de andere functies die het kanaal Bossuit-Kortrijk uitoefent op regionaal, nationaal en internationaal niveau te versterken en is het resultaat van het samenbrengen van de onderzoeksresultaten en het zoeken naar een maximaal draagvlak.

Gedurende de duur van het volledige geïntegreerde onderzoek werden bevindingen en (tussentijdse) resultaten van het geïntegreerde onderzoek op zeer geregelde tijdstippen gedeeld en besproken met de ambtelijke begeleidingsgroep, dit door middel van technische werksessies en overlegmomenten. Ook de klankbordgroep werd periodiek betrokken bij de resultaten van het geïntegreerd onderzoek. Daarnaast vormde de stuurgroep het sturende orgaan gedurende de onderzoeksfase. De samenstelling van deze verschillende groepen en wanneer deze betrokken werden in het proces kan teruggevonden worden in de procesnota van het project.

Het voorkeursalternatief wordt in de volgende paragrafen verduidelijkt en gemotiveerd. Voor het bepalen van het voorkeursalternatief werden alle onderzoeksresultaten in overweging genomen, de focus van de opgenomen motivatie ligt evenwel voornamelijk op de significante en de onderscheidende aspecten.

4.4.1. Wat betekent de opwaardering van het kanaal (strategische vraag 1)

▪ **Bouwstenen van het voorkeursalternatief**

Op basis van het geïntegreerd onderzoek en de algemene effecten die het project met zich meebrengt, bevat het voorkeursalternatief een nautische opwaardering van het kanaal zodat het 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 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 en dit op verschillende aspecten:

- Versterken van watergebonden economische activiteiten door in te zetten 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;
- 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);
- Verbeteren van de wegmobiliteit (verkeersveiligheid, doorstroming), door de herinrichting van de R8 tussen het bestaande kanaal en de Leie;
- Implementeren van verschillende ingrepen op vlak van natuurontwikkeling en -versterking, waaronder de versnelde uitbouw van het Vlaspark met het oog op versterken van de natuurwaarden, uitbreiden van het gebied Oude Leiearm Kortrijk-Kuurne, versterken van de groenverbinding op de as Kennedybos – Kanaalbos – Gavers – Leie;
- Integreren van klimaatadaptatieve maatregelen, zoals het gebruik van het kanaal als water- en/of energiebuffer;
- Verbeteren van de water- en energiebalans, onder meer door het voorzien van een pompstation aan de sluis in Kortrijk en zo de bevoorradingzekerheid van het WPC de Gavers te verhogen;
- Inzetten op stedelijke transformatie, onder andere door het opstellen en realiseren van een gebiedsprogramma voor de omgeving van het ringtracé.

▪ **Motivatie**

Op basis van het geïntegreerd onderzoek en de algemene effecten die een opwaardering van het kanaal met zich meebrengt, wordt besloten dat de **doelstellingen in de startbeslissing** ruim gehaald worden. De negatieve impact die een opwaardering van het kanaal met zich meebrengt kan in belangrijke mate beperkt of gereduceerd worden, en bovendien biedt de opwaardering mogelijkheden tot een geïntegreerde uitvoering van hefboomprojecten in de regio. Belangrijk hierbij is dat de opwaardering van het kanaal meer vereist dan louter de optimalisatie van de waterweginfrastructuur en moet worden

aangepakt als een gebiedsgericht programma. Deze **integrale aanpak** wordt verankerd in het voorkeursalternatief en garandeert dat ook andere functies die het kanaal vervult, worden versterkt.

De opwaardering van het kanaal maakt het binnenvaartnetwerk **robuuster en meer betrouwbaar** en neemt economische (transport)risico's weg. Door het wegwerken van de missing link tussen het kanaal en de Leie treedt een grondige wijziging op van de rol en het gebruik van het kanaal. Het kanaal wordt een nieuwe, vlotte en belangrijke oost-west verbinding tussen verschillende economische regio's en een doorgaande vaarroute voor internationaal en nationaal goederentransport. Ook de langsliggende en nabijgelegen bedrijven worden beter bereikbaar.

- T.o.v. de referentiesituatie leidt de opwaardering van het kanaal alleen al tot een verviervoudiging van de vervoerde tonnages tegen 2040. Het merendeel van de vervoerde tonnages bestaat uit transitverkeer. Het betreft zowel bestaande trafieken die via het kanaal een kortere route vinden als nieuwe trafieken (die op vandaag via de weg vervoerd worden). De groei in trafiek getuigt dat door de nieuwe, alternatieve transportroutes die ontstaan voor schepen op het netwerk, de hogere beladinggraad en een betere verdeling van lege schepen de totale transportkosten dalen en **schepen concurrerender en flexibeler** worden met andere vervoersmodi. De opwaardering draagt zo bij aan de **noodzakelijke transitie in mobiliteit**. De opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk vormt een onderdeel van het veel ruimere en ambitieuze Seine Schelde project, dat van de binnenvaart een volwaardig en duurzaam alternatief maakt voor het door congestie geplaagde wegtransport in de Benelux en Noord-Frankrijk. In Vlaanderen vormt de Leie de hoofdlijn en wordt ook het omliggende waterwegennetwerk versterkt, waaronder de Boven-Schelde, het kanaal Roeselare-Leie, het kanaal Bossuit-Kortrijk, ... De engagementen van de verschillende uitvoerende partners (Vlaanderen, Wallonië en Frankrijk) werden vastgelegd in de Implementing Act, een Europees uitvoeringsbesluit met verordende kracht. Daarnaast biedt het project ook een antwoord op de Vlaamse doelstellingen inzake modal shift en is het project, als één van de grote projecten op Vlaams niveau, opgenomen in het Vlaams Regeerakkoord 2019-2024.
- Bijkomende watergebonden ontwikkelingen langs het kanaal resulteren in een verdere toename van de schepenverkeer, namelijk tot een verzevenvoudiging van de vervoerde tonnages. Met andere woorden, het **potentieel** aan watergebonden economische activiteiten langs het kanaal **wordt benut** en het goederentransport via de binnenvaart wordt ook op regionaal niveau versterkt.

Er ontstaat met andere woorden een **structurele versterking** van het netwerk op **lokaal, regionaal en internationaal niveau**.

De opwaardering maakt het mogelijk dat bedrijven langs het kanaal, en in de regio, beter gebruik kunnen maken van het waterwegennetwerk, hun bereikbaarheid over het water neemt toe. Met de opwaardering van het kanaal, de activatie van watergebonden bedrijvzones en het uitbouwen van overslagfaciliteiten kan het grote potentieel aan watergebonden activiteiten worden benut. Het project biedt zo een **antwoord op de bestaande en toekomstige behoefte aan watergebonden bedrijvigheid en transport** in de Zuid-West-Vlaamse regio.

Onderzoek naar de effecten van de opwaardering toont aan dat de opwaardering van het kanaal ingrijpt op de omgeving, in het bijzonder in de stedelijke omgeving Harelbeke-Kortrijk. De **negatieve effecten** op de omgeving kunnen in **belangrijke mate beperkt of gereduceerd** worden, o.a. door het voorzien van een pompgebouw aan de sluis in Kortrijk, door het uitbreiden van een integrale aanpak binnen de projectcontour, door natuurherstelmaatregelen, Deze milderende maatregelen maken inherent deel uit van het project van de opwaardering.

Maar het onderzoek heeft eveneens aangetoond dat hier ook **kansen** liggen. Het onderzoek gaf inzicht in de bestaande knelpunten en kwaliteiten en reikte vanuit deze vaststellingen mogelijkheden aan om de omgeving te versterken. Het project voor de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk is daarom te begrijpen als een **meervoudige en bredere gebiedsopgave**. De opwaardering van het kanaal heeft immers een groot positief effect op een hoger schaalniveau (internationaal/regionaal). Om de grote impact die een dergelijk project met zich meebrengt in de regio te beheersen, is het belangrijk in te spelen op kansen en opportuniteiten die vanuit het project en voor de regio kunnen aangegrepen worden. Dit leidt enerzijds tot een kwalitatiever project, maar draagt anderzijds ook bij tot het creëren van draagvlak in de regio, dewelke bijdraagt tot de voortgang van het proces en een grotere rechtszekerheid. Het onderzoek toont aan dat de opwaardering heel wat kansen biedt om behalve de nautische en economische rol van het kanaal, ook andere functies te versterken. Zo liggen er mogelijkheden op vlak van **stedelijke transformatie, wegmobiliteit en fietsverkeer, natuur en landschap, klimaatadaptatie, energie en waterbalans, erfgoed en recreatie**. Door het valoriseren van deze kansen ondersteunt het project van de opwaardering verschillende beleidsvisies en overige initiatieven uit de regio. Deze kansen vormen aanbevelingen in het geïntegreerde onderzoek en worden zoveel als mogelijk opgenomen in het voorkeursalternatief (zie Hoofdstuk 5).

Hierbij wordt de raming van de totale investeringskost van het voorkeursalternatief, ca. 763 miljoen euro (excl btw prijsniveau 2019), mee in overweging genomen.

Naar aanleiding van de prijsstijgingen (inflatie, Oekraïne-crisis, energieprijzen, krapte op de arbeidsmarkt) zijn de kosten geactualiseerd (prijspeil juni 2022). Op basis van expertise, vergelijkend prijsonderzoek en prijsevoluties bedraagt de geactualiseerde raming ca. 887 mio euro (excl. btw) voor het voorkeursalternatief, prijsniveau juni 2022.

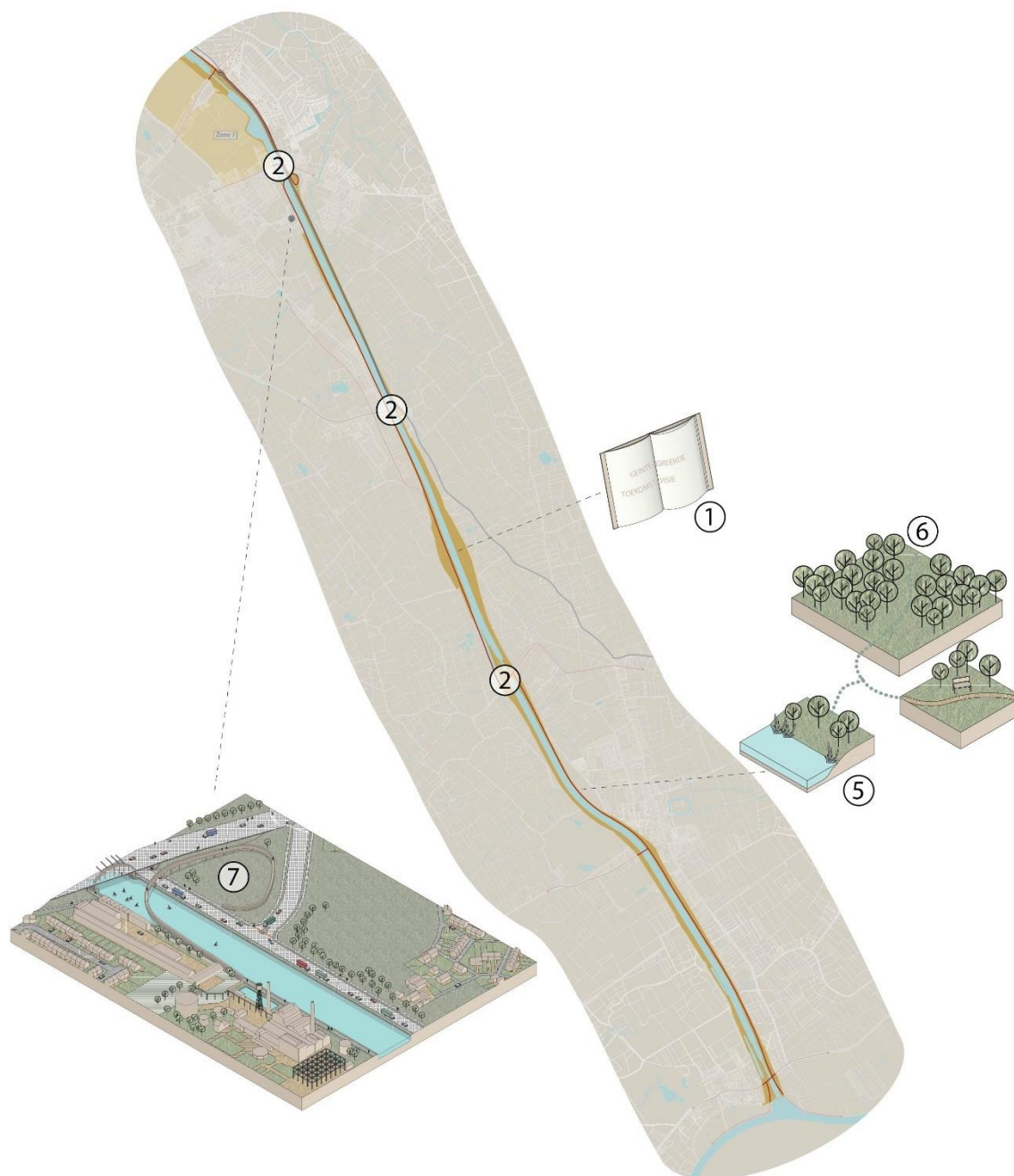
Dit geraamde investeringsbedrag bevat behalve de opwaardering van het kanaal ook de herinrichting van de R8 tussen het bestaande kanaal en de Leie, de flankerende maatregelen en verwervingen. De grootste investeringskosten betreffen de verwervingen (ca. 1/3 van de totale kost), de bovenlokale weginfrastructuur (ca. 1/3 van de totale kost) en werken aan het kanaal en de lokale wegenis (ca. 1/4 van de totale kost). Voor zover (een deel van) dit project in aanmerking komt voor EU-subsidie zal op deze opportuniteit ingezet worden.

4.4.2. Segment Boven-Schelde – La Flandrebrug

▪ **Bouwstenen van het voorkeursalternatief**

Het voorkeursalternatief bevat voor het segment Boven-Schelde-La Flandrebrug volgende bouwstenen:

- Nautische kenmerken
 1. Opmaken van een geïntegreerde toekomstvisie (vanaf Bossuit t.e.m. de Luipaardbrug);
 2. Toegankelijk maken van het volledige kanaal voor 3-laags containervaart;
 3. Behoud sluizen Bossuit en Moen en behouden van de diepgang 2,6m
 4. Behoud vaarwegbreedte, uitgezonderd lokale aanpassingen aan de oevers ter hoogte van de Sint-Denijsbrug en kaai IMO (uitgewerkt binnen de geïntegreerde toekomstvisie)
- 5. Realiseren van 600m natuurvriendelijke oever langsheen het kanaal
- 6. Verbinden van ecologisch waardevolle oevers langs het kanaal met omliggende natuur
- 7. Verplaatsen en opwaarderen van de fietsroute van linkeroever naar rechteroever tussen ca. de Transfo-site en de kruising met de Deerlijkstraat en het optimaliseren van de daaropvolgende aansluiting met de fietssnelweg (kruispunt Deerlijkstraat).



Figuur 6: Illustratieve weergave van de bouwstenen van het voorkeursalternatief in het segment Bossuit-La Flandrebrug

▪ Motivatie

De motivatie voor het opmaken van een **geïntegreerde toekomstvisie**, als leidraad voor ingrepen aan het kanaal, is als volgt:

- Uit het onderzoek volgt dat, opwaarts de La Flandrebrug, het aantal (potentieel) watergebonden bedrijventerreinen zeer beperkt is en vooral dichtbij de Boven-Schelde gelegen zijn (in pand 1). Het kanaal heeft er momenteel een diepgang van 2,6m en ook de toelaatbare diepgang op de Boven-Schelde bedraagt vandaag 2,6m. Dit betekent dat de diepgang voor schepen met bestemming in pand 1 en voor transit schepen op het kanaal wordt bepaald door de toelaatbare diepgang op de Boven-Schelde. Een verdieping van het kanaal tussen Bossuit en de La Flandrebrug wordt met andere woorden pas ten volle benut eenmaal de diepgang op de Boven-Schelde vergroot wordt. Vanuit deze vaststellingen is het aangewezen om:
 - Opwaarts de La Flandrebrug de huidige diepgang van 2,6m aan te houden alsook de bestaande sluisen in Bossuit en Moen te behouden.

- De verdieping van het segment Bossuit-La Flandrebrug niet te realiseren binnen het project van de opwaardering en af te stemmen op de (toekomstige) verdieping van de Boven-Schelde naar 3,5m.
- In afwachting van de aanpassingen op de Boven-Schelde een toekomstvisie op te maken waarin de lange termijn kenmerken van het kanaal (met diepgang tot 3,5m) worden vastgelegd. Deze toekomstvisie vormt dan een leidraad om bijvoorbeeld onderhoudswerken aan het kanaal toekomstgericht uit te voeren.
- Uit het onderzoek volgt dat, door de modernisering van het kanaal in de jaren '70, de vaarwegbreedte over een grote afstand reeds de vereiste nautische breedte heeft (profiel IV-Va of groter). Tussen de sluis van Bossuit en de Knokkebrug is de bestaande vaarweg iets minder breed waardoor het nautische uitgangsprofiel (profiel IV-Va) niet ingepast kan worden, tenzij met ingrijpende aanpassingen. Het onderzoek geeft echter ook aan dat de huidige vaarwegbreedte een vlotte en veilige binnenvaart toelaat, ook bij de scheepvaarttrafiek zoals die worden verwacht in de tijdshorizon 2040 na de opwaardering. Een verder toename van de scheepstrafiek, bv. nadat ook de Boven-Schelde is opgewaarderd, zal er echter voor zorgen dat de vaarwegbreedte in dit deel op termijn mogelijks ontoereikend wordt. Vanuit deze vaststellingen is het aangewezen om:
 - De huidige vaarwegbreedte te behouden, ook opwaarts de Knokkebrug;
 - De vaarwegbreedte opwaarts de Knokkebrug op langere termijn te verbreden tot een profiel IV-Va, in afstemming met de evolutie in de scheepvaarttrafiek op het kanaal en rekening houdend met de omgevingskenmerken zoals onder andere het Habitatrictlijngebied ter hoogte van de Vaarttaluds;
 - In afwachting van de aanpassingen op langere termijn een toekomstvisie op te maken waarin de toekomstige kenmerken van het kanaal (met breedte volgens het profiel IV-Va) worden vastgelegd en uitgewerkt. Op die manier kunnen onderhoudswerken aan het kanaal toekomstgericht uitgevoerd worden en kunnen lokale knelpunten, zoals de omgeving van de Sint-Denijsbrug en kaaimuur IMOG, toekomstgericht aangepakt worden.
- Het onderzoek toont aan dat het toelaten van bepaalde variaties op het normaalpeil mogelijkheden opent om het kanaal een rol te geven op vlak van waterbeschikbaarheid en/of energiebalans. Uitgebreider onderzoek is noodzakelijk om te bepalen welke variaties kunnen toegelaten worden op het kanaalpeil en welke de hoogste meerwaarde biedt voor de omgeving. Vanuit deze vaststellingen is het aangewezen om:
 - een toekomstvisie op te maken waarin de toekomstige kenmerken van het kanaal (waterpeil en -schommelingen) worden vastgelegd. Op die manier kan de rol van het kanaal in de waterbeschikbaarheid en/of energiebalans worden onderzocht en afgewogen.
- Samen met de opwaardering wordt 600m natuurvriendelijke oever aangelegd langsheen het kanaal (zie verder). Vanuit deze vaststelling is het aangewezen om:
 - een geïntegreerde toekomstvisie op te maken waarin behalve de toekomstige nautische kenmerken van het kanaal (breedte, vaaras, waterpeil en -schommelingen) ook de natuurlijke kenmerken van het kanaal worden bepaald. Op die manier kunnen de natuurvriendelijke oevers worden gerealiseerd, rekening houdend met de toekomstige kenmerken van het kanaal.

De motivatie voor het toegankelijk maken van het kanaal voor **3-laags containervaart** wordt hieronder gegeven. Uit deze motivatie blijkt ook de noodzaak voor het vastleggen van de waterpeilen en mogelijke schommelingen hierop en dus de noodzaak voor het opmaken van een geïntegreerde toekomstvisie.

- Het opwaarderen van het kanaal zorgt voor een duidelijke versterking van het binnenvaartnetwerk en de watergebonden economische zones langsheen dit netwerk. Uit het onderzoek volgt echter dat op vlak van doorvaarthoogte het kanaal op netwerkniveau een knelpunt vormt. Een aantal bruggen op het kanaal hebben immers een doorvaarthoogte van 2 containerlagen terwijl de Boven-Schelde bevaarbaar is voor schepen met 3 containerlagen en, in het kader van de opwaardering van de Leie-as, de Leie op korte termijn toegankelijk gemaakt wordt voor 3-laags containervaart. Het aanpassen van de bruggen op het kanaal in functie van 3 containerlagen resulteert dus meteen in een verbeterde bereikbaarheid op netwerkniveau en return op het binnenvaartnetwerk. In het kader van een verdere versterking van het binnenvaartnetwerk en het optimaal bereikbaar maken van de langs het kanaal gelegen bedrijvenzones voor watergebonden containertransport, wordt vanuit het onderzoek sterk aanbevolen om ook het **kanal versneld toegankelijk te maken voor 3 containerlagen** (7m vrije hoogte). Het versneld toegankelijk maken van het kanaal voor 3 containerlagen, houdt in dat een aantal bruggen moeten verhoogd worden. Drie bruggen in het segment Boven-Schelde – La Flandrebrug voldoen momenteel niet aan de voorwaarden voor 3-laags containervaart, namelijk de brug thv de Kraaibosstraat (sluis Moen), de Knokkebrug, de La Flandrebrug. De mate van verhoging hangt in sterke mate af van de toekomstige normaalpeilen op het kanaal en de schommelingen die hierop toegelaten worden.

De aanleg van **600m natuurvriendelijke oever** is een milderende maatregelen geformuleerd omwille van het garanderen van de (biologische) waterkwaliteit (OA17). De realisatie hiervan maakt dus integraal deel uit van het project. De exacte locaties worden in de uitwerkingsfase bepaald en vastgelegd binnen de geïntegreerde toekomstvisie (zie hierboven). Gezamenlijke winst kan bestaan in het opzoeken van lokale opportuniteiten waar verbreding kan samengaan met het wegwerken van bestaande verharde oevers.

De motivatie voor het **verbinden van ecologisch waardevolle oevers langs het kanaal met omliggende natuur** is als volgt:

- De geïntegreerd benadering, zoals opgenomen in de startbeslissing en opgevat in de onderzoeksfase (zie hierboven) drukt de ambitie uit om behalve de nautische functie, ook overige functies van het kanaal te versterken. Zo vormt het kanaal een onderdeel van de natuurlijke structuur en stelt het onderzoek vast dat de opwaardering mogelijkheden inhoudt om de natuurwaarden langs het kanaal te versterken en sterker te verbinden met omliggende natuur.
- Samen met de opwaardering van het kanaal wordt ca. 600m natuurvriendelijke oevers aangelegd. Het verbinden van deze oevers via een netwerk van kleinschalige landschapselementen met omliggende natuurwaarden draagt bij aan een sterker ecologisch netwerk. Hierbij wordt onder andere gedacht aan het versterken van de ecologische relatie tussen het kanaal en het Lettenhofpark, het Kasteelpark van Bossuit, de Sluisbeek, het Oliebergpark, het Banhoutbos en de omgeving van het Habitatrichtlijngebied met de Vaarttaluds en het Orveytbos-Mortagnebos.

De motivatie voor het **verplaatsen van de fietsroute** van linkeroever naar rechteroever is als volgt:

- Opwaarts de sluis van Zwevegem ligt de fietssnelweg op de linkeroever van het kanaal. Tussen de La Flandrebrug en de sluis van Zwevegem, ook op de linkeroever, ligt een bedrijvzone aan het kanaal met hoge potenties inzake watergebonden activiteiten. Beide functies (overslag en fietsen) conflicteren met elkaar waarbij overslag de vlotheid en veiligheid van de fietsverbinding in het gedrang zou brengen.
- Het verplaatsen van de fietsroute draagt bij aan de geïntegreerde benadering om de rol van het kanaal in de fietsstructuur te versterken. Bovendien is deze ingreep ook als milderende maatregel geformuleerd om zone 7 uit te bouwen in functie van watergebonden activiteiten.
- Vanuit het onderzoek blijkt ook dat er op vandaag reeds interferentie ontstaat tussen fietsers op het jaagpad en de kanoclub gelegen net opwaarts de La Flandrebrug.
- De Provincie West-Vlaanderen heeft de ambitie om twee recreatieve hotspots in de regio, namelijk De Gavers en de Transfo-site, onderling beter te verbinden voor fietsers. Een verplaatsing van de fietsroute van linkeroever naar rechteroever tussen de Transfo-site en de Deerlijkstraat draagt hieraan bij.
- Op rechteroever is één van de mogelijkheden om het goed uitgeruste en afgescheiden fietspad langsheen de N391 te gebruiken. Ook andere mogelijkheden zullen in de uitwerkingsfase aan bod komen.
- De grootste knelpunten op vlak van fietsveiligheid betreffen momenteel echter de rotonde aan de Deerlijkstraat en de kruising van het kanaal in de omgeving van de Transfo-site (fietsverbinding via de La Flandrebrug is omslachtig en weinig gebruiksvriendelijk).
- Het aanpassen/vernieuwen van de La Flandrebrug in functie van 3 laags containervaart is één van de mogelijkheden om de verbinding tussen linkeroever en rechteroever van het kanaal te optimaliseren voor fietsers. Een andere mogelijkheid bestaat erin om een nieuwe fietsbrug te voorzien, op- of afwaarts de La Flandrebrug.

4.4.3. Segment La Flandrebrug – Luipaardbrug

■ **Bouwstenen van het voorkeursalternatief**

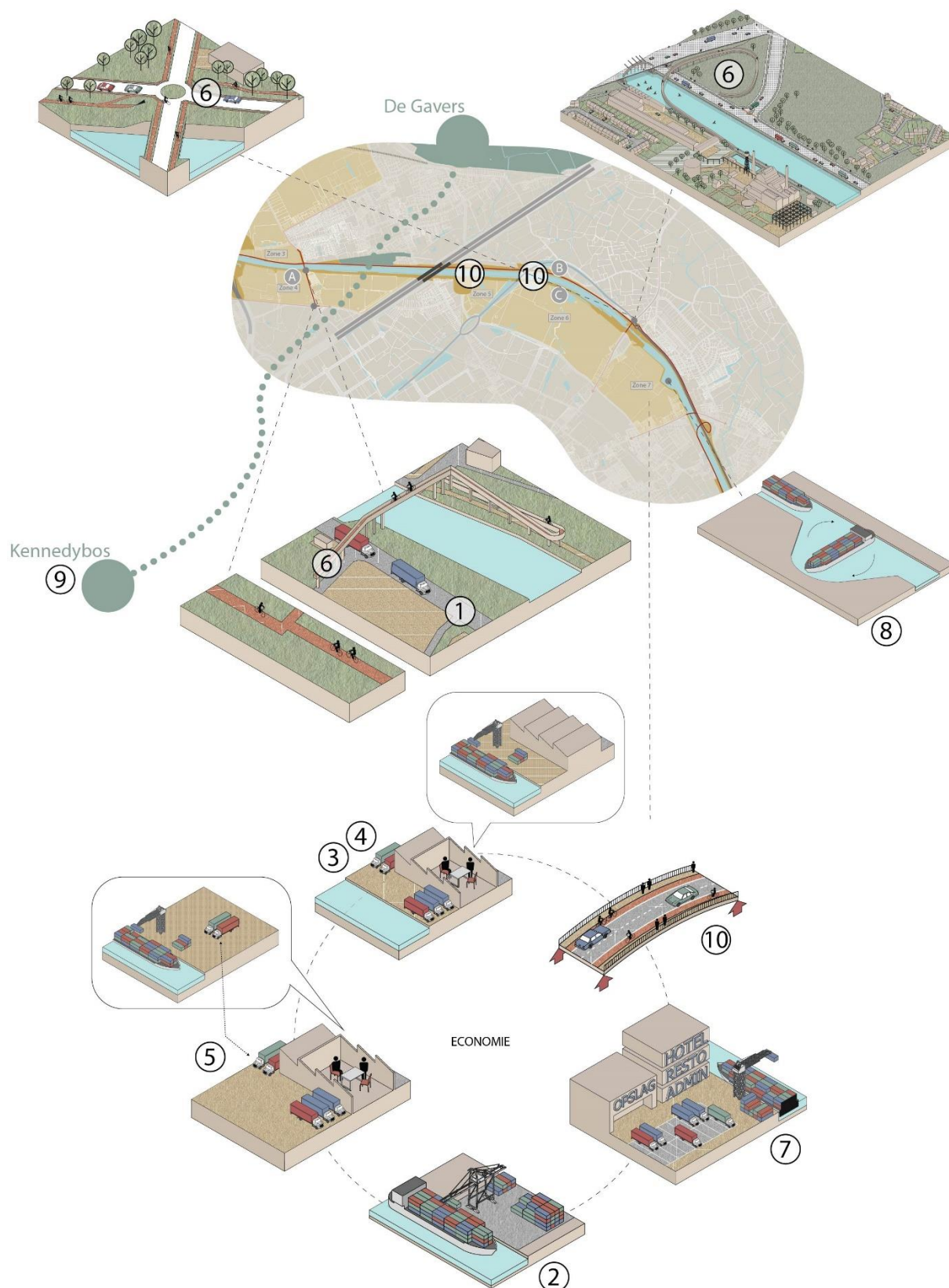
Het voorkeursalternatief bevat voor het segment La Flandrebrug-Luipaardbrug volgende bouwstenen:

- Nautische kenmerken
 - Toegankelijk maken van het volledige kanaal voor 3-laags containervaart
 - Verdieping tot 3,5m, minstens tussen de Luipaardbrug en de sluis van Zwevegem
 - Behoud sluis Zwevegem
 - Behoud huidige vaarwegbreedte
 - Opmaken van een geïntegreerde toekomstvisie voor het kanaal (vanaf Bossuit t.e.m. de Luipaardbrug)
 - Toegankelijk maken van het kanaal voor schepen van klasse Va+ (lengte=135m), vanaf de Leie tot aan de sluis van Zwevegem
- Ontwikkelen en stimuleren van overslag en watergebonden bedrijvigheid ter hoogte van de bestaande bedrijvzones:
 - Opmaken en realiseren van een masterplan voor de economische zones langsheen het kanaal, gericht 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. Dit masterplan vormt vervolgens de leidraad om de projectingrepen binnen de uitwerkingsfase concreet af te bakenen en verder uit te werken.

De bouwstenen van dit masterplan bestaan uit:

1. Onderzoek naar de wegontsluiting tussen de economische zones en naar het hoger wegennet
2. Onderzoek in functie van het realiseren van specifieke overslagpunten op volgende kansrijke locaties: zone 4 en zone 6 of 7.
3. Begeleiding van bedrijven op zone 4, 6 en 7 in de heroriëntatie naar en intensifiëring van watergebonden activiteiten.
4. Ontwikkelen van braakliggende en vrijgekomen sites op zone 4, 6 en 7 met maximale inzet op watergebonden economische activiteiten.
5. Verder onderzoek naar kansen voor watergebonden bedrijvigheid en begeleiding van bedrijven in de heroriëntatie naar watergebonden activiteiten op verderaf gelegen bedrijventerreinen (waaronder zone 2).
6. 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)
7. Integreren van flankerende maatregelen in de inrichting en organisatie van de bedrijvenszones. 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
8. Aanleg van een zwaaiком in pand 3 voor Va schepen (toegankelijk gemaakt voor schepen van Va+)
9. Versterken van de groenverbinding op de as Kennedybos – Kanaalbos – Gavers – Leie
10. Toegankelijk maken van het volledige kanaal voor 3-laags containervaart



Figuur 7: Illustratieve weergave van de bouwstenen van het voorkeursalternatief in het segment La Flandrebrug – Luipaardbrug

▪ **Motivatie**

De motivatie voor de **nautische kenmerken** werd reeds (deels) aangehaald in de voorgaande paragraaf 4.4.2 en is als volgt samen te vatten:

- Vanaf de Luipaardbrug tot aan de sluis van Zwevegem kan het kanaal verdiept worden tot een diepgang van 3,5m. Deze diepgang stemt overeen met de (toekomstige) diepgang op de Leie-as en betekent dat het merendeel van de bedrijvenzones langsheen het kanaal volwaardig aansluiten op de Leie-as.
- Wat betreft het gedeelte tussen de sluis van Zwevegem en de La Flandrebrug kan de eventuele verdieping tot 3,5m worden onderzocht en afgewogen. De nodige aanpassingen zijn afhankelijk van de geïntegreerde toekomstvisie en dus hiermee af te stemmen (zie ook laatste bullet 'toekomstvisie').
- De huidige vaarwegbreedte is voldoende om het vooropgestelde vaarwegprofiel IV-Va te realiseren. Dit profiel laat een vlotte en veilige binnenvaart toe, ook bij de toekomstige scheepvaarttrafiek en voor schepen van klasse Va+.
- Twee bruggen in het segment La Flandrebrug – Luipaardbrug voldoen momenteel niet aan de voorwaarden voor 3-laags containervaart, namelijk de brug van de N391 en de Beneluxbrug.
- Met een toekomstvisie waarin de toekomstige kenmerken van het kanaal (waterpeil en -schommelingen) worden vastgelegd, kan de rol van het kanaal in de waterbeschikbaarheid en/of energiebalans worden onderzocht en afgewogen. Bijkomend geldt dat, mits beperkte aanpassingen aan de sluis van Zwevegem, het mogelijk is om de economische zone tussen de sluis van Zwevegem en de La Flandrebrug toegankelijk te maken voor schepen met een diepgang tot 3,5m. De aanpassingen kunnen ingrepen aan het drempelpeil inhouden en/of een beperkte verhoging van het waterpeil. Om de concrete ingrepen te bepalen is het nodig om het toekomstig waterpeil (en eventuele schommelingen hierop) te kennen. Vanuit deze vaststellingen is het aangewezen om een toekomstvisie op te maken waarin de toekomstige kenmerken van het kanaal (waterpeil en -schommelingen) worden vastgelegd. Op die manier kan de eventuele verdieping van het gedeelte La Flandrebrug – Zwevegem tot 3,5m worden onderzocht en afgewogen, rekening houdend met de toekomstige kenmerken van het kanaal.

De motivatie voor het toegankelijk maken van het kanaaldeel tussen de Leie en de sluis van Zwevegem voor schepen van **klasse Va+ (135m)** is als volgt:

- De opwaardering van het kanaal houdt, conform de startbeslissing, een opwaardering in voor schepen tot CEMT-klasse Va. Binnen de CEMT-klasse Va worden volgens de Nederlandse Richtlijnen Vaarwegen twee categorieën onderscheiden, namelijk schepen met een breedte van 11,4m en een lengte tot 110m (in het onderzoek aangeduid als Va) en schepen met een breedte van 11,4m en een lengte tot 135m (aangeduid als Va+). Schepen met een lengte tot 135m maken volgens de literatuur slechts een beperkt aandeel (ca. 10%) uit van de volledige CEMT-klasse Va. In het onderzoek werd daarom in eerste instantie de vaarweg ontworpen voor schepen van klasse Va (110m), maar werd tevens onderzocht in welke mate (delen van) het kanaal toegankelijk (kunnen) kan worden gemaakt voor schepen van klasse Va+ (135m). Omdat de bestaande sluisen in Zwevegem, Moen en Bossuit onvoldoende lang zijn en bijgevolg niet toegankelijk zijn voor Va+ schepen bleef het onderzoek voor Va+ beperkt tot de zone tussen de Leie en de sluis van Zwevegem. Het toegankelijk maken van de zone tussen de Leie en de sluis van Zwevegem voor Va+ schepen biedt duidelijke voordelen voor de langsliggende bedrijvenzones in pand 3 en getuigt van een toekomstvast ontwerp. Uit het onderzoek (oa. nautische simulaties) volgt dat dit gedeelte van het kanaal over het algemeen ook toegankelijk is voor schepen van Va+, zonder de vlotheid en veiligheid van de vaarweg in het gedrang te brengen. Het belangrijkste aspect hierbij is dat de lengte van de nieuwe sluis voldoende is om een schip van Va+ te schutten.

De motivatie voor het **inzetten op watergebonden bedrijvigheid** is als volgt:

- Het onderzoek toont aan dat het gedeelte tussen de La Flandrebrug en de Luipaardbrug zich kenmerkt door de aanwezigheid van een grote oppervlakte aan bedrijvenzones die in 1^{ste}, 2^{de} of 3^{de} lijn aan het kanaal liggen. Op vandaag maken zeer weinig bedrijven gebruik van het water. Nochtans bevatten de bedrijvenzones een hoog potentieel voor watergebonden activiteiten en overslag. Het realiseren van een volwaardige verbinding met de Leie vormt een eerste element in het benutten van dit potentieel. Behalve het aanbieden van de waterweginfrastructuur zijn ook overige elementen cruciaal in deze transitie, waaronder:
 - Het strategisch inplanten van overslagfaciliteiten
 - Actieve begeleiding van bedrijven in de transitie naar (watergebonden) bedrijvigheid
 - Een sterke interne wegverbinding tussen de bedrijvenzones onderling en tussen de bedrijven en de overslagfaciliteiten en een goede ontsluiting naar het hoger wegennet.
 - Het beperken van negatieve effecten ten aanzien van de omgeving bestaande uit een flankerend beleid gericht op maatregelen inzake de organisatie en inrichting van de bedrijvenzones en overslagfaciliteiten (bufferzones, gebruik en type kraan, ...), aanpassingen aan het fietsnetwerk, uitwerken van een toekomstvisie voor de woningen gelegen in zone 4 met het oog op vrijwillige verwerving en een uitdoofbeleid van de woonfunctie op lange termijn.
 - Bedrijvenzones toegankelijk maken voor 3-laags containervaart, zowel vanaf de Leie als de Schelde

Ook deze elementen worden opgenomen in het voorkeursalternatief en worden hieronder verder gemotiveerd. Voor het toegankelijk maken van de bedrijvzones voor 3-laags containervaart verwijzen we naar paragraaf 4.4.2. De strategische inplanting en ontwikkeling van overslagfaciliteiten en de activatie richting watergebonden activiteiten:

- draagt bij aan een ruimtelijke herstructurering van het gebied waarbij bedrijvzones met een goede ligging aan en nabij het water ook effectief toegang en ontsluiting krijgen naar de waterweg.
- biedt een antwoord op de behoefte aan watergebonden bedrijventerreinen binnen de regio Zuid-West-Vlaanderen.
- kadert binnen en gebeurt in afstemming en samenwerking met het Economisch Netwerk Seine-Schelde (eNES).

De motivatie voor het **uitwerken en uitvoeren van een masterplan voor de economische zones** is als volgt:

- Vanuit de onderzoeksresultaten kunnen, zoals hierboven beschreven, reeds een aantal bouwstenen worden benoemd. Daarnaast dienen een aantal elementen verder uitgewerkt te worden, in onderlinge samenhang. Het betreft o.a.:
 - De ontsluiting tussen de bedrijvzones onderling en richting het hoger wegennet.
 - De inrichting en organisatie van de geselecteerde bedrijvzones, met aandacht voor en integratie van de milderende maatregelen om de impact op de omgeving te beperken (bv. beperken stof- en geluidhinder).
- Om de verschillende aspecten en ontwikkelingen op elkaar te kunnen afstemmen is het noodzakelijk om een economisch masterplan op te stellen dat zich richt op de mobiliteit, de economisch ontwikkeling en het flankerend beleid in het gebied. De tussentijdse situatie vormt hierbij een belangrijk aandachtspunt.

In wat volgt worden de verschillende bouwstenen van het masterplan voor de economische zones gemotiveerd.

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.

De motivatie voor onderzoek in functie van het realiseren van **specifieke overslagpunten op zone 4 en zone 6 of 7** is als volgt:

- De startbeslissing benoemt eveneens de ontwikkeling van een regionaal overslagcentrum (ROC) langs het kanaal Bossuit-Kortrijk als projectdoelstelling. Binnen het geïntegreerd onderzoek werd het begrip ROC verruimd en werden verschillende scenario's onderzocht. Op basis van de indeling in bedrijvzones, de aanwezige bedrijven per zone, gesprekken met lokale bedrijfsleiders en belangenorganisaties, recente ontwikkelingen, transitie of initiatieven binnen de zones en/of bedrijven, ... geeft het onderzoek aan dat er langs het kanaal twee types overslag kunnen worden uitgebouwd, namelijk:
 - Containeroverslag vanwege de lokale vraag en de lopende initiatieven hierrond en als back-up en verbindingpunt tussen de bestaande containerterminals langs de Boven-Schelde en de Leie. Zone 6 of zone 7 zijn kansrijke zones voor het ontwikkelen van dit type van overslag.
 - Bulk- en palletoverslag gericht op bouwmaterialen en halffabricaten (bouwhub) vanwege de aanwezigheid van verschillende bedrijven actief in de bouwsector (al dan niet reeds watergebonden). Zone 4 is een kansrijke zone voor het ontwikkelen van dit type van overslag. Vanwege de nabijheid van het centrum van Kortrijk kan het overslagcentrum mogelijks ook inzetten op (zero emission) stadsdistributie.
- Gegeven de huidige economische activiteiten in de verschillende zones, de reeds aanwezige cluster in zone 4 en de lopende en in opstart zijnde initiatieven omtrent watergebonden bedrijvigheid, gaat de voorkeur naar het inrichten van specifieke overslagpunten die de huidige activiteiten en initiatieven maximaal ondersteunen en clustereffecten versterken in plaats van het inplannen van een algemeen ROC (dat deze clusteringsmogelijkheden niet benut)
- Vanwege de aanwezigheid van de fietssnelweg op rechteroever, de relatief beperkte niet-watergebonden oppervlakte en recente transformatie van zone 3 naar een meer kantoorachtig gebruik, is zone 3 minder aangewezen als zone een overslagcentrum. Door een goede wegverbinding te voorzien tussen beide oevers van het kanaal (zie economisch masterplan) kunnen de potenties van zone 3 (gericht op overslag van zone 2) opgenomen worden binnen de specifieke overslagpunten op zone 4 en zone 6 of 7.

De motivatie voor het **begeleiden van bedrijven op zones 4, 6 en 7** in de heroriëntatie naar en intensifiëring van watergebonden activiteiten en het ontwikkelen van braakliggende en vrijgekomen sites in deze zones met maximale inzet op watergebonden economische activiteiten is als volgt:

- Het onderzoek toont aan dat elke bedrijvenzone specifieke potenties, kenmerken en aandachtspunten heeft inzake de verdere uitbouw van watergebonden activiteiten (bijvoorbeeld met betrekking tot hindergevoelige omgeving, interactie met fietsroutes langs het kanaal, ...).
 - De hoogste potenties voor bijkomende watergebonden activiteiten worden vastgesteld in de zones 4, 6 en 7
 - Vanwege de inplanting van de sluis en de huidige kenmerken van zone 1, zijn enerzijds de mogelijke watergebonden potenties zeer beperkt en is het anderzijds niet mogelijk om (een deel van) zone 1 te ontsluiten naar de waterweg.
 - Vanwege de overgang in gebruik van zone 3 naar kantoren en kantoorachtigen en het ontbreken van braakliggend/verlaten terrein, is de potentie voor bijkomende watergebonden bedrijvigheid in zone 3 zeer beperkt. Bijkomend ligt zone 3 op de rechteroever van het kanaal waar een fietssnelweg aanwezig is die interfereert met het verder inplanten van watergebonden bedrijvigheid (i.k.v. fietsveiligheid). Het bestaande watergebonden karakter van zone 3 wordt behouden.
 - Zone 5 bestaat uit twee duidelijk verschillende delen die gescheiden worden door de Beneluxlaan. De westelijke zone betreft een zone die ingedeeld is als zone voor ambachtelijke bedrijven en kmo's. De aanwezige bedrijven hebben geen potentie om gebruik te maken van de waterweg. Bijkomend omvat de westelijke zone een aantal woningen. Algemeen genomen kan besloten worden dat de westelijke zone niet geschikt is voor watergebonden bedrijvigheid. De oostelijke zone betreft een zone voor milieubelastende industrie en wordt op vandaag grotendeels ingenomen door een watergebonden bedrijf. Het bestaande watergebonden karakter van zone 5 wordt behouden.
 - Zones 8 en 9 zijn bedrijventerreinen die reeds op enige afstand van de waterweg gelegen zijn en hierdoor dus derdelijks watergebonden zijn. De voorbije jaren hebben deze zones reeds een transitie en herstructurering doorgemaakt. De aanwezige bedrijven en het type logistiek bieden op vandaag weinig potentie om over te schakelen naar de waterweg. Indien in de toekomst zich in deze zones toch bedrijven zouden vestigen die gebruik kunnen/wensen te maken van de vaarweg, dan kunnen zij hiervoor gebruik maken van de specifieke overslagpunten.
 - Om het potentieel in de geselecteerde gebieden te valoriseren, reikt het onderzoek volgende ontwikkelingsstrategieën aan:
 - Intensifiëren van bestaande watergebonden bedrijvigheid
 - Heroriënteren van bestaande bedrijvigheid richting watergebonden bedrijvigheid
 - Nieuwe watergebonden bedrijvigheid ontwikkelen op goed ontsloten braakliggende en/of vrijgekomen terreinen

De motivatie voor verder onderzoek naar **kansen voor watergebonden bedrijvigheid** en begeleiding van bedrijven in de heroriëntatie naar watergebonden activiteiten op **verderaf gelegen bedrijventerreinen** (waaronder zone 2) is als volgt:

- Het onderzoek duidt zones 2 aan als een derdelijks watergebonden bedrijventerrein, waarbij de aanwezige bedrijven en het type logistiek op vandaag in beperkte mate potentie bieden om over te schakelen naar de waterweg. Met een sterke begeleiding van de bedrijven en een goede wegverbinding tussen beide oevers van het kanaal (zie economisch masterplan) kunnen watergebonden activiteiten in zone 2 gebruik maken van de specifieke overslagpunten op zone 4 en zone 6 of 7.
- Het onderzoek heeft zich toegespitst op de bedrijvenzones langs of op korte afstand van het kanaal. Mogelijks liggen er ook potenties voor watergebonden activiteiten en overslag in de bedrijvenzones in de nabijheid die mits een goede wegverbinding gebruik kunnen maken van de overslagpunten op het kanaal.

De motivatie **voor het vernieuwen van de Luipaardbrug** en de aansluiting met het Guldenspoorpad is als volgt:

- Het geïntegreerd onderzoek toont aan dat de doorvaartbreedte van de Luipaardbrug onvoldoende is voor een vlot en veilig gebruik van de vaarweg. Schepen van klasse Va kunnen de Luipaardbrug niet op een vlotte en veilige manier passeren. Een herbouw van de brug is noodzakelijk.
- Het herbouwen van de brug biedt de mogelijkheid om de wegontsluiting, onder andere van de bedrijvenzones, en de aansluiting met het Guldenspoorpad veiliger te maken en te verbeteren. De ingreep draagt zo bij aan de geïntegreerde benadering om de fietsstructuur te versterken.
- Het overbruggen van de Kanaalstraat en het realiseren van een veilige aansluiting met het Guldenspoorpad vormt tevens een milderende maatregel gekoppeld aan het uitbouwen van de bedrijvenzone (zone 4) richting watergebonden activiteiten en overslag.

De motivatie voor het **verleggen van de fietsroute van linkeroever naar rechteroever t.h.v. economische zone 7** kadert binnen het verplaatsen en opwaarderen van de fietsroute tussen ca. de Transfo-site en de Deerlijkstraat en werd gemotiveerd in paragraaf 4.4.2.

De motivatie om de **flankerende maatregelen** te integreren in de inrichting en organisatie van de bedrijvenzones is als volgt:

- Het onderzoek formuleert voor elke bedrijvenzone milderende maatregelen en bijkomende mogelijkheden (aanbevelingen) om de hinder ten aanzien van de omgeving te beperken. Deze maatregelen en mogelijkheden grijpen in op de inrichting van een zone (bijvoorbeeld aanleg van een bufferzone, inplanting overslagfaciliteiten) of de organisatie van de overslagfaciliteiten (bijvoorbeeld tijdsperiode of type kraan dat wordt gebruikt).
- Een bijzonder aspect is de leefkwaliteit van de woningen die in zone 4 zijn gelegen, langsheen de Luipaardstraat. Het onderzoek toont aan dat de leefkwaliteit sterk onder druk komt te staan. Het onderzoek formuleert als milderende maatregel het uitwerken van een toekomstvisie voor deze woningen, met het oog op vrijwillige verwerving en een uitdoofbeleid op lange termijn.
- Het onderzoek geeft aan dat de uitbouw van shared services versterkend werkt in het uitbouwen van economische clusters. Bij gedeelde diensten kan men denken aan gemeenschappelijke vrachtwagenparking voor verschillende bedrijvzones, gedeelde magazijnruimte, gedeelde kantoorruimtes voor ondersteunende diensten zoals bijvoorbeeld boekhouding, of rust- en restaurantruimte voor personeel en vrachtwagenchauffeurs. Bovendien kan dit ook leiden tot ruimte-efficiëntie en mobiliteitswinsten (afstemmen en delen van transporten).

De motivatie voor de aanleg van een **zwaaiikom** in pand 3 is als volgt:

- Het onderzoek toont aan dat na de opwaardering het merendeel van het bestemmingsverkeer aankomt en terug vaart via de Leie en op het kanaal een bestemming heeft in pand 3 (tussen de nieuwe sluis Kortrijk en de sluis Zwevegem). Ook neemt de hoeveelheid bestemmingsverkeer fors toe, of met andere woorden ook de behoefte aan zwaaien op het kanaal neemt sterk toe.
- Uit het onderzoek volgt dat de bestaande zwaaiikom, net opwaarts de sluis van Zwevegem, na de opwaardering van het kanaal tijdelijk de nood aan zwaaien op het kanaal kan opvangen. Schepen van klasse Va die de huidige zwaaiikom gebruiken zullen, gezien de afmetingen van de huidige zwaaiikom afgestemd zij op schepen tot klasse IV, de vaarweg en bijgevolg de scheepvaart, tijdelijk verhinderen. Bovendien gaat het gebruik van de huidige zwaaiikom gepaard met tijds- en waterverlies door een extra beweging doorheen de sluis van Zwevegem. Eenmaal de trafieken verder toenemen komt de sluiscapaciteit van de sluis van Zwevegem in het gedrang waardoor de bestaande zwaaiikom geen volwaardige oplossing meer biedt. Het achteruit varen vanop pand 3, doorheen de nieuwe sluis in Kortrijk tot aan het splitsingspunt op de Leie wordt vanuit het onderzoek als een te groot veiligheidsrisico gekwalificeerd waardoor een nieuwe zwaaiikom noodzakelijk is op pand 3. Deze zwaaiikom dient toegankelijk te zijn voor schepen van Va+ (135m).
- In het onderzoek werden drie mogelijke locaties voor een zwaaiikom gedetecteerd en onderzocht. Het onderzoek toont aan dat deze drie locaties kansrijk zijn. 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 zwaaigelegenheden te integreren in de overslagfaciliteiten en wordt de optimale ligging van de zwaaiikom 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.

De motivatie om de **groenverbinding op de as Kennedybos – Kanaalbos – Gavers - Leie** te versterken is als volgt:

- De geïntegreerd benadering, zoals opgenomen in de startbeslissing en opgevat in de onderzoeksfase (zie paragraaf 4.2) drukt de ambitie uit om behalve de nautische functie, ook overige functies van het kanaal te versterken, waaronder de rol in de natuurlijke structuur. Het onderzoek toont aan dat het kanaal en Kanaalbos onderdeel uitmaken van een versnipperd lint aan bos- en groenfragmenten, dat met gerichte maatregelen kan worden versterkt en uitgebouwd tot een robuuste groenverbinding.
- De ingreep geeft mee uitvoering aan de visie voor dit openruimte gebied zoals die werd vastgelegd in het PRUP Openruimte kamers Gavers en Esser, definitief vastgesteld door provincieraad op 23 maart 2017.

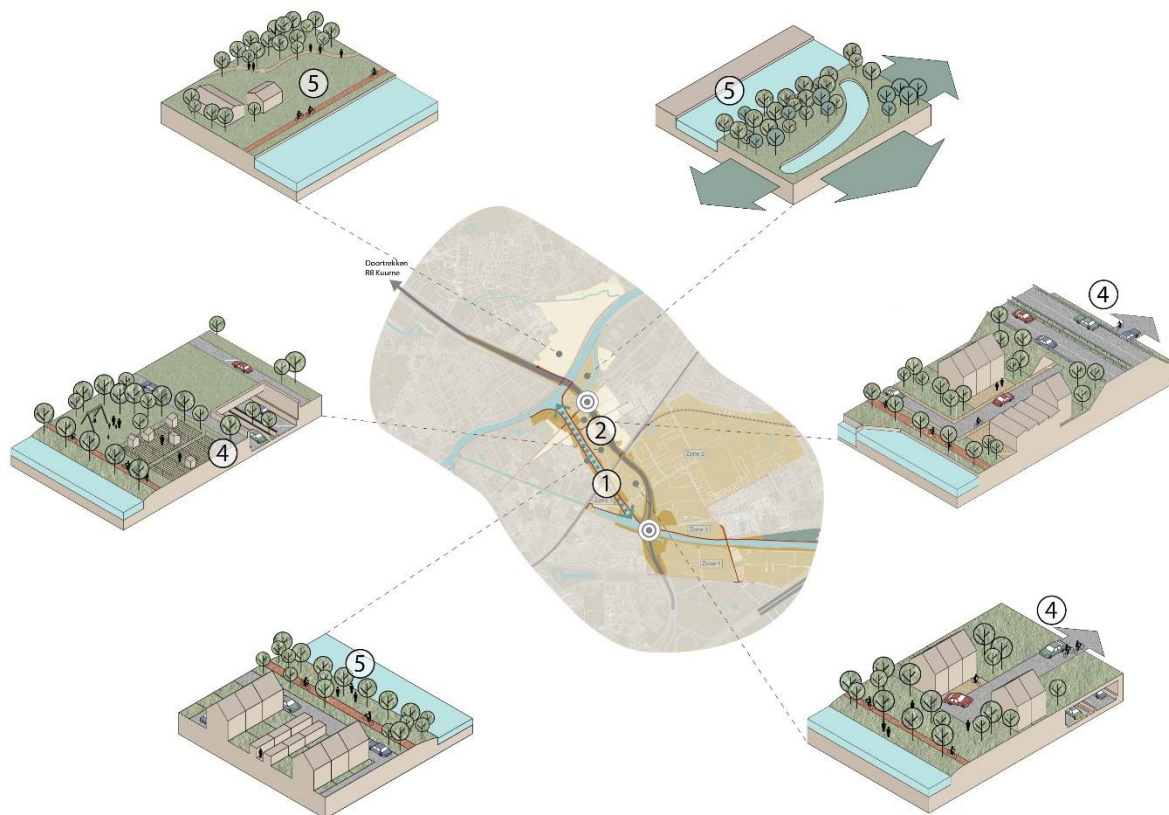
4.4.4. Segment Luipaardbrug – Leie

▪ **Bouwstenen van het voorkeursalternatief**

Het voorkeursalternatief bevat voor het segment Luipaardbrug-Leie volgende bouwstenen:

1. Aanleg van een nieuw kanaal vanaf ca. de R8 tot aan de Leie, volgens het alternatief 'ringtracé' met volgende nautische kenmerken:
 - Vaarwegprofiel IV-Va
 - Diepgang 3,5m
 - Doorvaarthoogte gericht op 3 laags containervaart
 - Nieuwe sluis Va+ met pomp
2. Herinrichting van de R8 ca. tussen de Leie en het bestaand kanaal:

- Met twee aansluitingscomplexen, met 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.
 - Met ook een bijkomende fietsverbinding tussen Harelbeke en Kuurne.
3. 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, met andere woorden ze kennen een gespreide ligging (ze worden niet gebundeld).
 4. Voor beide infrastructuren, kanaal en R8, de tussenliggende en omliggende gebieden wordt een gebiedsprogramma opgesteld en gerealiseerd. 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 in een programma van herstellende en versterkende maatregelen gericht op natuur, landschap, stadsvernieuwing, stadsgroen en erfgoed, verblijfskwaliteit, kwaliteit van het openbaar domein en ontsluiting.
 5. Ingrepen gericht op natuurherstel en -ontwikkeling in en nabij het project, namelijk:
 - 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), waarbij in de zone tussen het kanaal en de R8 de prioriteit gaat naar herstellende en versterkende maatregelen gericht op natuur;
 - Ingrepen met betrekking tot boscompensatie.



Figuur 8: Illustratieve weergave van de bouwstenen van het voorkeursalternatief in het segment Luipaardbrug – Leie

▪ Motivatie voorkeursalternatief

De motivatie voor de **nautische kenmerken** werd reeds grotendeels aangehaald in paragrafen 4.4.2 en 4.2.3 en is als volgt samen te vatten:

- Het nieuwe kanaal wordt aangelegd volgens het vooropgestelde vaarwegprofiel IV-Va. Dit profiel laat een vlotte en veilige binnenvaart toe, ook bij de toekomstige scheepvaarttrafiek en voor schepen van klasse Va+.
- Vanaf de Luipaardbrug tot aan de Leie wordt het kanaal aangelegd worden met een diepgang van 3,5m. Deze diepgang stemt overeen met de (toekomstige) diepgang op de Leie-as en betekent dat het merendeel van de bedrijvzones langsheen het kanaal volwaardig aansluiten op de Leie-as.
- Toekomstige (nieuwe) bruggen over het nieuwe kanaal worden zo ontworpen zodat ze voldoen aan de voorwaarden voor 3-laags containervaart. Afwaarts de nieuwe sluis is het waterpeil in het kanaal hetzelfde als het waterpeil op de Leie. Dit lagere waterpeil is (ten opzichte van het waterpeil in het bestaande kanaal) heeft als voordeel dat de brughoogte van deze nieuwe bruggen ten opzichte van het maaiveld minder hoog wordt.
- Uit het onderzoek (oa. nautische simulaties) volgt dat met een sluis gericht op de afmetingen van schepen tot Va+ het kanaal vanaf de Leie tot aan de sluis van Zwevegem over het algemeen toegankelijk is voor schepen van Va+, zonder de vlotheid en veiligheid van de vaarweg in het gedrang te brengen. Het toegankelijk maken van de zone tussen de Leie en de sluis van Zwevegem voor Va+ schepen biedt duidelijke voordelen voor de langsliggende bedrijvzones in pand 3 en getuigt van een toekomstvast ontwerp.
- Het onderzoek toont aan dat, indien het kanaal na de opwaardering enkel wordt gevoed vanuit de Boven-Schelde, er een onevenwichtige waterbalans ontstaat en een achteruitgang van de waterkwaliteit optreedt. Om een evenwichtige waterbalans te hebben en een achteruitgang van de waterkwaliteit te vermijden, is het noodzakelijk om het kanaal ook te voeden vanuit de Leie. Dit impliceert dat aan de sluis in Kortrijk een pompgebouw en de bijhorende voorzieningen wordt gerealiseerd. Bij het gebruik van het Leiewater moet bijkomend vermeden worden dat water afwaarts de nieuwe sluis met een slechtere waterkwaliteit wordt opgepompt en zich verspreidt opwaarts de nieuwe sluis Kortrijk. Dit laatste kan bijvoorbeeld gegarandeerd worden door een kwaliteitsbekken (of gelijkwaardige maatregel) aan de nieuwe sluis te voorzien.

De keuze voor het **ringtracé** is als volgt te motiveren:

- Het ringtracé benut de opportuniteit om het ontwerp en de inrichting van twee grootschalige infrastructuren, het kanaal en de R8, te combineren. De vraag om deze opportuniteit minstens te onderzoeken werd aangereikt tijdens workshops georganiseerd in kader van de opmaak van de alternatievenonderzoeksnota en gaf aanleiding tot een bijkomend alternatief, het ringtracé. Het onderzoek toont aan dat het combineren van beide infrastructuren, voordelen biedt. Behalve voordelen op vlak van studie en ontwerp, ligt een belangrijk voordeel in de mogelijkheid om een integrale aanpak van het volledige gebied dat wordt gevat door het kanaal en de R8 te garanderen.
- Door maximaal de huidige bedding van de R8 te benutten samen met de open ruimte langsheen het stedelijk weefsel van Kortrijk voorkomt het ringtracé aan aantal aanzienlijk negatieve effecten die niet of zeer moeilijk te remediëren zijn, namelijk:
 - ernstige en negatieve effecten op de stedelijke structuur;
 - voorkomen van aantasting en vernietiging van het aanwezige en veelal beschermde erfgoed in en rond het bestaande kanaal;
 - voorkomen van bouwisico's en hinderaspecten in de dicht bebouwde stedelijke omgeving.
- Negatieve effecten die worden veroorzaakt door het ringtracé worden afdoende ondervangen door bijkomende ingrepen (milderende maatregelen). Deze milderende maatregelen behoren tot het voorkeursalternatief. De overblijvende negatieve effecten blijven beperkt en de noodzakelijke milderende maatregelen zijn beter beheersbaar in vergelijking met het rechtdoortracé (zie verder). De impact op vlak van bouwisico en hinderaspecten is voornamelijk afhankelijk van de wijze waarop de Leie wordt gekruist (zie verder). De zones met de grootste bouwisico's en hinderaspecten zijn niet gelegen in dicht bebouwd stedelijk gebied.
- Dit is anders voor het aspect leefkwaliteit. De emissies van het wegverkeer oefenen in belangrijke mate een negatieve invloed uit op de leefkwaliteit, zowel in de huidige situatie als na een herinrichting.
- Daarnaast zijn er de bijkomende emissies van scheepvaartverkeer. Deze negatieve impact treedt op in elk tracéalternatief en kan niet afdoende worden geredieerd. Echter, daar waar in het rechtdoortracé de impact zich uitstrekt over een dicht bebouwd en bewoond gebied, beïnvloedt het ringtracé een gebied dat bestaat uit een mix aan functies (bedrijven, wonen, groen). De impact op leefkwaliteit manifesteert zich in het ringtracé minder ter hoogte van dicht bebouwd en bewoond gebied in vergelijking met het rechtdoortracé.
- 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 de

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 geredieerd met natuurherstelmaatregelen in en nabij de infrastructuurwerken. Deze natuurherstelmaatregelen zijn gekoppeld aan 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. Het gaat hierbij om natuurversterkende maatregelen in gebieden die niet rechtstreeks getroffen worden door de infrastructuurwerken zoals het Vlaspark, omgeving van het gebied van de Oude Leiearm Kortrijk-Kuurne, ... en die mits het nemen van gerichte ingrepen en eventueel een aangepast beheer de lokale functie kunnen overnemen van zones die zullen worden aangetast (zie ook paragraaf 4.5 en 7.2).

- 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. Hierbij gaat specifiek voor de zone gelegen tussen de R8 en het kanaal de prioriteit naar herstellende en versterkende maatregelen gericht op natuur.

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. De motivatie voor deze keuze is als volgt:

- Het onderzoek maakt duidelijk dat zowel de aanleg van het kanaal als de herinrichting van de R8 een integrale gebiedsopgave vereist, bestaande uit onder andere bouwkundige ingrepen, ecologische interventies (ontwikkelen van natuurverbindingen en stadsgroen), sociale acties, ... Met een gespreide ligging is de integrale projectcontour duidelijk af te bakenen als de tussenzone en de aangrenzende omgeving. Bovendien is deze integrale contour dwingend (als milderende maatregel) geformuleerd vanuit het onderzoek. Ook zijn deze ingrepen duidelijk ruimtelijk gekoppeld aan de infrastructuurle ingreep. Dit betekent dat het gebiedsprogramma in de uitvoering een goed afgebakend geheel van ingrepen vormt. Dit maakt het procesverloop beheersbaarder (naar uitvoering, financiering en draagvlak).
- Een gespreide ligging vermijdt één brede infrastructuurbundel waarbij relaties (ruimtelijke, sociale, functionele relaties) worden verbroken en moeilijker te herstellen en ruimtelijk in te bedden zijn in vergelijking met twee afzonderlijke, gescheiden infrastructuren.
- De herinrichting van de R8 op de huidige bedding vraagt een complexere uitvoeringsfasering, waarbij het verkeer ook tijdens de werken de R8 gebruikt. Daartegenover staat dat beide infrastructuren elkaar niet hypothekeren op vlak van uitvoering.
- Een gespreide ligging met de tussenruimte die integraal deel uitmaakt van het verder uitwerkingstraject biedt belangrijke voordelen voor het verdere realisatietraject:
 - De geïntegreerde benadering en integrale gebiedsopgave maken deel uit van het project en zijn ruimtelijk duidelijk gepositioneerd;
 - Door beide infrastrukturelementen gezamenlijk te onderzoeken kan ingezet worden op mogelijke synergiën (bv. gezamenlijke werfzone, beperkte restruimte, optimale inplanting, ...);
 - De uitvoering kan flexibel bepaald worden met het oog op het beperken van de tijdelijke hinder voor de omgeving en het optimaal benutten van beschikbare budgetten.

Overleg met betrokken actoren geeft aan dat deze aspecten van belang zijn voor de regio.

De motivatie voor de **keuze voor twee aansluitingscomplexen** is als volgt:

- Uit het geïntegreerd onderzoek, meer bepaald OA21, volgt dat een alternatief met één aansluitingscomplex leidt tot belangrijke verschuivingen in het wegverkeer die ongewenst zijn. Deze verschuivingen leiden tot een aanzienlijk negatief effect op vlak van doorstroming en bereikbaarheid in de regio Kortrijk, Harelbeke en Kuurne. Een belangrijk negatief effect van één aansluitingscomplex is het ontstaan van sluipverkeer door het centrum van Kuurne.
- Het onderzoek stelt duidelijk vast dat de enige afdoende maatregel om deze aanzienlijk negatieve effecten te voorkomen erin bestaat om twee aansluitingscomplexen te voorzien. Met twee aansluitingscomplexen ontstaat vlot doorgaand verkeer op de R8 en volgt het wegverkeer de gewenste routes van en naar het hoofdwegenet.
- Plaatselijk kunnen doorstromingsproblemen ontstaan. Deze ontstaan door de hoge verkeersdruk die er zowel in de huidige als de toekomstige situatie is, onafhankelijk van de opwaardering van het kanaal. Om deze toegenomen verkeersdruk op te vangen, zijn maatregelen vereist gericht op alternatieve vervoersmodi. De opwaardering van het kanaal en het stimuleren van transport via de waterweg vormt hierin een belangrijk element. Daarnaast is aandacht nodig voor een veilige en leefbare onderliggende verkeersstructuur.

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 (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.

De motivatie voor de **fietsverbinding Harelbeke-Kuurne** is als volgt:

- Het onderzoek toont aan dat een bijkomende fietsverbinding de fietsstructuur versterkt.
- Deze fietsverbinding kan worden geïntegreerd in de herinrichting van de R8, bijvoorbeeld gekoppeld aan de kruising voor lokaal verkeer over de Leie of via een afzonderlijke fietsbrug. Het vorm geven van de precieze ligging en het ontwerp maken deel uit van de uitwerkingsfase, samen met het zoeken naar een tijdelijke oplossing, in afwachting van de herinrichting van de R8.

De motivatie voor het **gebiedsprogramma** in de onmiddellijke omgeving van het project, als leidraad om de projectingrepen binnen de uitwerkingsfase concreet af te bakken en verder uit te werken, is als volgt:

- Het onderzoek formuleert als milderende maatregel dat de zone tussen het kanaal en de R8 ook binnen het project moet worden opgenomen en voor dit gebied een visie moet worden uitgewerkt en gerealiseerd. Het toepassen van deze maatregel levert een integraal projectgebied op, waarbinnen ook andere maatregelen inzake natuur, erfgoed en stadsgroen worden gesitueerd. Ook de toekomstige ontsluiting van de zone tussen kanaal en R8 en aandacht voor kwalitatieve fietsverbindingen in het gebied en verknoppingen met omliggende fietsroutes zoals de fietssnelweg langs de spoorlijn Kortrijk-Waregem (F7) maken deel uit van het gebiedsprogramma.
- Ook de omliggende gebieden worden opgenomen in dit gebiedsprogramma teneinde de infrastructurele ingrepen kwalitatief te integreren in hun omgeving.
- Het onderzoek reikt heel wat ontwikkelingskansen aan om binnen deze integrale projectcontour de natuurwaarden, erfgoedelementen, stadsgroen en recreatie, fietsstructuur, stedelijke transformatie, ... te versterken. Deze kansen zijn een antwoord op de vooropgestelde geïntegreerde benadering.
- De milderende maatregelen en de ontwikkelingskansen vormen de basiselementen van de visie en worden in de uitwerkingsfase verder geconcretiseerd tot een gebiedsprogramma.

De motivatie voor de ingrepen **natuurherstel en -ontwikkeling** is als volgt:

- Zoals hoger aangehaald bij de motivatie van het ringtracé tast het ringtracé de natuurwaarden in de omgeving (met onder andere het groengebied De Venning en het natuurgebied de Oude Leiearm Kortrijk-Kuurne) aan. Om deze impact te remediëren worden vanuit het onderzoek natuurherstelmaatregelen (milderende maatregelen) geformuleerd. Het gaat om ingrepen in en nabij de infrastructuurwerken. Deze natuurherstelmaatregelen zijn gekoppeld aan de infrastructuurwerken en behoren tot het voorkeursalternatief.

- Bijkomend aan de herstelmaatregelen worden de nodige maatregelen voorzien inzake boscompensatie. Dit volgens de geldende regelgeving. Deze compenserende maatregelen worden in eerste instantie zoveel als mogelijk gerealiseerd in het projectgebied en indien dit niet kan worden ze gerealiseerd in de nabije omgeving. De concrete nood (oppervlakte, type, ...) inzake boscompensatie wordt bepaald in de uitwerkingsfase en vastgelegd in een projectbesluit.
- Bijkomend 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 de mogelijkheden inzake natuurontwikkeling tot het voorkeursalternatief. De mogelijkheden, zoals bijvoorbeeld natuurontwikkeling in de zone omgeven door de Venning, het kanaal, de R8 en de Leie, worden verder uitgewerkt in de uitwerkingsfase, bij de verdere concretisering van het gebiedsprogramma (zie hoger). Ook de mogelijkheden, zoals de uitbouw van het Vlaspark met het oog op versterken van de natuurwaarden en de Oude Leiearm Kortrijk-Kuurne, worden als bouwstenen van het voorkeursalternatief opgenomen.
- Overleg met lokale actoren en natuurverenigingen heeft een aantal bijzondere aandachtspunten aangereikt met betrekking tot de ingrepen voor natuurherstel en – ontwikkeling. Deze aandachtspunten worden als volgt mee opgenomen:
 - Herstel van de effecten nabij de ingrepen
De negatieve effecten zijn gerelateerd aan de mate waarin de ecologische verbinding langs het kanaal en langs de Leievallei worden beïnvloed. De geformuleerde maatregelen zijn gericht op het herstellen van deze verbindingen. De natuurherstelmaatregelen worden ook zo veel mogelijk gerealiseerd in het projectgebied of ter hoogte van (in of aansluitend op) bestaande nabijgelegen ecologisch waardevolle gebieden. In de uitwerkingsfase moeten deze maatregelen, of gelijkwaardige maatregelen, verder worden uitgewerkt en geconcretiseerd.
 - Kansen om te versterken nabij de ingrepen en in de regio
Bijkomend aan de herstelmaatregelen liggen in het projectgebied ook kansen om natuur verder te ontwikkelen en te versterken. Deze kansen worden in de uitwerkingsfase verder onderzocht en waar mogelijk geïntegreerd in het gebiedsprogramma (zie hoger).
 - Ingrepen passen in en versterken de bestaande structuur, zoals bijvoorbeeld de Leievallei.
De ingrepen (gericht op herstel en ontwikkeling) liggen steeds in of sluiten aan op bestaande ecologisch waardevolle gebieden en structuren.
 - Ontwikkelingstijd natuur
In het kader van natuurherstel en -ontwikkeling is het belangrijk om rekening te houden met de tijd die nodig is om natuur te ontwikkelen. Waar mogelijk worden daarom ingrepen aangeduid om versneld, als quick win, te realiseren (zie ook paragraaf 4.5). Het gaat hierbij om natuurversterkende maatregelen in gebieden die niet rechtstreeks getroffen worden door de infrastructuurwerken zoals het Vlaspark, omgeving van het gebied van de Oude Leiearm Kortrijk-Kuurne, ... en die mits het nemen van gerichte ingrepen en eventueel een aangepast beheer de lokale functie kunnen overnemen van zones die zullen worden aangetast (zie ook paragraaf 4.5 en 7.2). Het realiseren van deze ingrepen inzake natuurontwikkeling doet geen afbreuk aan de noodzakelijke natuurherstelmaatregelen die gekoppeld zijn aan de infrastructuurwerken. Deze quick wins dragen bij aan het versterken van de natuurwaarden i.k.v. de geïntegreerde benadering.

■ **Motivatie niet weerhouden alternatieven en kenmerken**

De keuze waarom het **rechtdoortracé en bypasstracé niet werden weerhouden**, is als volgt te motiveren:

Het rechtdoortracé

- Het rechtdoortracé doorsnijdt het stedelijke weefsel van Kortrijk en kent daardoor ingrijpende en ernstige effecten. De impact van de ruimte-inname door het kanaal op omliggende wooneenheden is het grootst in het rechtdoortracé: er worden ongeveer 2 tot 3 keer zoveel woningen getroffen in het rechtdoortracé dan respectievelijk in het gespreide ringtracé en het bypasstracé. De onderzoeksresultaten tonen aan dat niet alleen het stedelijk weefsel structureel en ernstig wordt aangetast. Ook grote delen en waardevolle elementen van het (beschermde) kanaalerfgoed (historische sluisen 9 en 10, de bijhorende sluiswachterswoning van sluis 9, de Stoopsfabriek, ...) wordt vernietigd of aangetast. Daarnaast zorgt de dicht bebouwde omgeving voor ernstige bouwrisico's en aanzienlijke hinder tijdens de werken en voor een negatieve impact op de leefkwaliteit van omwonenden. De aanzienlijk negatieve effecten op vlak van erfgoed, bouwrisico's en hinder en leefkwaliteit zijn niet te milderen, ook niet met aangepaste uitvoeringstechnieken. Bovendien strekt de impact op de leefkwaliteit zich uit over een dicht bebouwd en bewoond gebied, daar waar de overige tracés een gebied beïnvloeden dat bestaat uit een mix aan functies (bedrijven, wonen, groen) en bijgevolg minder woningen treffen.
- Het onderzoek toont aan dat het versmallen van de benodigde ruimte geen oplossing biedt. De enige mogelijkheid om de aanzienlijk negatieve effecten op de stedelijke structuur te beperken, ligt in het verruimen van de (initiële)

projectcontour met (minstens) de omgeving van het kanaal, het aangrenzende publiek domein en de eerste lijn van omliggende bouwblokken. Enkel met een intensief pakket aan stedenbouwkundige herstelmaatregelen kan de impact op de stedelijke structuur afdoende beperkt worden. Deze milderende maatregel is een complexe, moeilijk beheersbare maatregel, zowel inhoudelijk als procesmatig. Er ontstaan veel onzekerheden over een lange periode.

- Het rechtdoortracé biedt weinig specifieke kansen om de meervoudige rol van het kanaal te versterken. Ook moet worden opgemerkt dat het rechtdoortracé geen aanpassingen aan de R8 inhoudt of dus de R8 met zijn huidige inrichting wordt behouden. Dit betekent meteen ook dat de visie om de R8 her in te richten een eigen traject volgt. Mogelijke synergiën tussen beide infrastructuren (kanaal, R8) in studie, ontwerp en uitvoering worden niet benut.
- De investeringskosten voor het rechtdoortracé variëren rond €515 miljoen (excl. btw en incl. milderende maatregelen) met beperkte verschillen afhankelijk van de precieze uitwerking en zijn daarmee steeds duurder dan de investeringskosten van het ringtracé voor de opwaardering van het kanaal (investeringskosten zonder R8).
- Het rechtdoortracé heeft als voordeel (ten opzichte van de overige alternatieven) dat niet wordt geraakt aan de omliggende natuurwaarden zoals het groengebied De Venning en het natuurgebied Oude Leiearm Kortrijk-Kuurne. Wel tast het tracé waardevol stadsgroen aan. Echter, daar waar het voorkeursalternatief natuurwaarden aantast, wordt dit ondervangen met natuurherstel- en ontwikkelingsmaatregelen (zie verder).

Het bypasstracé

- Het bypasstracé gaat rond het stedelijk weefsel en het onderzoek toont aan dat zo een aantal van de negatieve effecten die optreden in het rechtdoortracé worden voorkomen. Het bypasstracé leidt over het algemeen tot weinig of beperkte effecten, zowel in positieve als in negatieve zin. Ook het bypasstracé oefent, analoog aan de overige tracés, een aanzienlijk negatief effect uit op de leefkwaliteit van de omgeving. De impact op leefkwaliteit manifesteert zich in het bypasstracé in eenzelfde gebied als het ringtracé.
- Uitzondering is de impact op de tussenzone die ontstaat tussen de bypass en de R8, een tussenzone met een onbestemd karakter en met het risico dat de tussenzone niet behoort tot het project van de opwaardering noch de herinrichting van de R8. Om dit risico te ondervangen is een integrale aanpak vereist (milderende maatregel), waarbij de zone tussen het kanaal en de R8 en de R8 wél wordt opgenomen in het project. Ingrepen in de tussenzone bevatten onder andere elementen op vlak van de belevingswaarde, de stedelijke structuur, de ecologische as richting de Leie en het aanwezige erfgoed (Newfoundland).
- De investeringskost van het bypasstracé komt neer op ca. € 335 miljoen euro (excl. btw en incl. milderende maatregelen) en stemt hiermee in grootteorde overeen met de investeringskost voor de opwaardering van het kanaal binnen het ringtracé (investeringskosten zonder de R8).
- Het bypasstracé ligt in de onmiddellijke omgeving van de R8, maar maakt geen gebruik van mogelijke synergiën op vlak van studie en/of ontwerp.
- Daar waar het bypasstracé in oorsprong een tracé is dat zijn weg zoekt langsheen het verdicht stedelijk weefsel van Kortrijk en niet raakt aan het functioneren van de R8, legt de integrale aanpak op om de zone tussen het kanaal en de R8 op te nemen in het project. Dit betekent meteen ook dat minstens het verdere studietraject van de R8 in deze zone gekoppeld is aan het bypasstracé en afhankelijk van de herinrichting van de R8 mogelijks ook (delen van) de uitvoeringsfase van de R8. Het bypasstracé kan met andere woorden niet worden losgekoppeld van het studietraject van de herinrichting van de R8. De keuze voor het bypasstracé impliceert dat minstens in het studietraject ook de tussenliggende zone én de infrastructuur van de R8 wordt meegenomen. Of met andere woorden, een keuze voor het ringtracé.

De keuze waarom **een gebundelde of een gekruiste ligging van het ringtracé niet werd weerhouden**, is als volgt te motiveren:

Een gebundelde ligging

- Een gebundelde ligging vertrekt vanuit het principe om beide infrastructuren strak te bundelen en zo de ruimtelijke impact te beperken. Onderzoek toont aan dat dergelijke strakke bundeling geen bijkomende kansen creëert voor de omgeving. Deze kansen ontstaan slechts door ook de omgeving rondom de compacte oplossing op te nemen in het project. Enkel door het gebied te verruimen is een integrale aanpak mogelijk, waarbij de infrastructuurbundel wordt geïntegreerd in de omgeving. Met andere woorden, het principe om de ruimtelijke impact tot een minimum oppervlakte te beperken, moet worden losgelaten. Door de strakke bundeling van beide infrastructuren is de precieze contour van de integrale aanpak moeilijker af te bakenen. De gebiedsgerichte ingrepen zijn minder duidelijk ruimtelijk gekoppeld met de infrastructurele ingreep. Dit maakt het procesverloop minder goed beheersbaar (naar uitvoering, financiering en draagvlak).
- Een gebundelde ligging vertrekt vanuit het principe om beide infrastructuren strak te bundelen en de ruimte-inname te beperken. In deze strakke bundeling kunnen bouwsynergiën maximaal worden opgezocht. Wel wijst het onderzoek op

het risico dat, door toevoeging van een extra infrastructuur (het kanaal) en de strakke bundeling, de (ruimtelijke, sociale, functionele) relaties tussen Kortrijk en Harelbeke worden verbroken en moeilijker te herstellen zijn.

- De strakke bundeling betekent dat de realisatie van het kanaal en de R8 moet worden aangepakt als één (ondeelbaar) project, waarin eerst de R8 wordt aangelegd op een nieuwe bedding en vervolgens het kanaal wordt aangelegd, gebruik makend van de vrijgekomen ruimte van de (huidige) R8. Dit biedt een relatief eenvoudige fasering tijdens de werken, maar de sterke verwevenheid van beide infrastructuren tot één project verhoogt de complexiteit van het proces en bevat het risico dat de ene infrastructuur vertragend of verhinderend kan werken ten opzichte van de andere infrastructuur en dit zowel op vlak van studie, ontwerp en/of uitvoering.

Een gekruiste ligging leunt sterk aan bij een gespreide ligging. Echter, een gekruiste ligging heeft een aantal bijkomende nadelen en biedt geen bijkomende voordelen ten opzichte van een gespreide ligging.

- De bijkomende brugconstructie aan de nieuwe sluis leidt tot een meer complexe fasering, grotere bouwriscico's en hogere investeringskosten.
- Hoewel de tussenzone die ontstaat kleiner is, zijn analoge milderende maatregelen noodzakelijk als in de subvariant gespreid (uitbreiden gebiedsopgave met de ontstane tussenzone).

4.5. Projectdefinitie uitwerkingsfase

4.5.1. Uitwerkingsfase complex project

In de uitwerkingsfase wordt het voorkeursbesluit verder geconcretiseerd tot een realiseerbaar project waarbij ook de uitvoeringsmethodes en fasering bepaald zullen worden. Hierbij is het mogelijk dat één of meerdere deelprojecten van het complex project worden afgesplitst (zoals bijvoorbeeld de R8), die een eigen realisatietraject volgen, al dan niet binnen de procedure complexe projecten. Dit kan resulteren in meerdere projectbesluiten (= het geheel van vergunningen en machtigingen, het bestemmingsplan en het actieprogramma) en/of omgevingsvergunningen. 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.

De concrete indeling in één of meerdere projectbesluiten zal in de uitwerkingsfase bepaald worden op basis van het verdere verloop en de resultaten van het verdere onderzoek.

Rekening houdend met de resultaten van het gevoerde geïntegreerde onderzoek en het gevoerde overleg is het gekozen voorkeursalternatief verder uitgewerkt met milderende en flankerende maatregelen (zie ook hoofdstuk 5). Een aantal aandachtspunten waarmee rekening moet worden gehouden bij de uitwerkingsfase zijn bepaald. Het resultaat is een projectdefinitie die als input kan gebruikt worden voor de projectonderzoeksnota bij de start van de uitwerkingsfase. Kernelementen hierin zijn:

- Opmaken van een geïntegreerde toekomstvisie voor het kanaal (vanaf Bossuit tot aan de Luipaardbrug), als leidraad voor verdere ingrepen aan het kanaal, rekening houdende met:
 - Een opwaardering van de Boven-Schelde
 - Toekomstige kanaalpeilen en toelaatbare waterpeil schommelingen
 - Een doorvaarthoogte van 7m i.k.v. 3 laags containervaart
 - Aanleg van 600m natuurvriendelijke oevers
 - Interactie van het kanaal met zijn omgeving (natuurverbindingen, waterrecreatie, ...)
 - Versneld wegwerken van missing links en knelpunten in het bestaande fietsnetwerk:
 - Verplaatsen van fietssnelweg langs het kanaal naar de rechteroever in de zone afwaarts de Transfo-site
 - Versneld aanleggen van een tijdelijke fietsroute tussen Harelbeke en Kuurne (eventueel gebruik makend van de huidige R8 infrastructuur), een permanente oplossing wordt geïntegreerd in de herinrichting van de R8
 - Versneld realiseren van natuurontwikkeling en -versterking in de ruimere omgeving van het kanaal. Het gaat hierbij om ingrepen die niet of weinig raken aan de infrastructurele ingrepen aan het kanaal en/of de R8 en bijgevolg versneld kunnen gerealiseerd worden. In eerste instantie worden volgende ingrepen kansrijk geacht om versneld te realiseren:
 - Versterking van de verbinding Kennedybos – Kanaalbos – De Gavers – Leie
 - Verbinden van ecologisch waardevolle oevers met omliggende natuur (in afstemming met de toekomstvisie)
 - Versneld ontwikkelen Vlaspark, met het oog op versterken van de natuurwaarden
 - Uitbreiden van het natuurgebied Oude Leiearm in Kortrijk-Kuurne
- Hierbij zullen de ingrepen op vlak van natuurontwikkeling onder andere rekening houden met het ontwikkelen van leefgebied van voorkomende beschermde soorten.
- Voorbereiden van bedrijven op de opwaardering van het kanaal en het maximaliseren van de watergebonden bedrijvigheid langsheen het kanaal, de focus ligt hierbij op:
 - Actieve begeleiding van bedrijven richting meer watergebonden overslag
 - Begeleiding van bedrijven in de tussentijdse situatie (in afwachting van een opwaardering)
 - Het voorzien van bijkomende zwaaigelegenheden in pand 3
 - Het opmaken en realiseren van een masterplan voor de economische zones langsheen het kanaal, als leidraad om de projectingrepen binnen de uitwerkingsfase concreet af te bakken en verder uit te werken. Dit masterplan focust enerzijds op de economische ontwikkelingen en anderzijds op het optimaliseren van de mobiliteit tussen de bedrijvzones onderling en richting het hoger wegennet. Ook het flankerend beleid en de tijdelijke situatie zijn belangrijke onderdelen van dit masterplan.

- Het verder uitwerken van het voorkeursalternatief in de zone tussen de Luipaardbrug en de Leie met het oog op de realisatie van een nieuw kanaal en een herinrichting van de R8, beide infrastructuren ingepast in een kwaliteitsvolle omgeving. Deze verdere uitwerking start met een gedetailleerd onderzoek naar de technische randvoorwaarden en uitvoeringstechnieken van een tunnel onder de Leie en de opmaak van een gebiedsprogramma voor het projectgebied tussen de Leie en de Luipaardbrug (zie ook Figuur 5). Vervolgens kunnen de verschillende projectonderdelen concreet vorm krijgen.
- 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.

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. In het kader hiervan worden in het projectteam verschillende rollen onderscheiden. Deze rollen zullen gedurende de uitwerkingsfase verder en concreter worden gedefinieerd en kunnen o.a. een invulling krijgen vanuit de verschillende betrokken administraties.

Het projectteam staat in voor de overkoepelende projectcoördinatie alsook 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. De wijze waarop alle actoren worden betrokken in het verdere procesverloop wordt meer in detail geduid in de procesnota.

4.5.2. *Parallel aan het complex project*

Uit het geïntegreerde onderzoek en input uit overlegmomenten zijn een aantal projecten, processen en initiatieven in de regio naar voren gekomen die mogelijk interfereren met PLAN B-K waarvan het belangrijk is dat deze projecten voortgang vinden. Deze projecten, processen en initiatieven worden in functie van afstemming vermeld in het voorkeursbesluit. Het gaat hierbij om projecten die onafhankelijk en parallel aan de verdere uitwerking van PLAN B-K kunnen gerealiseerd worden en waarbij het complex project van de opwaardering kanaal Bossuit-Kortrijk deze overige projecten, processen en initiatieven niet hypothekeert. Deze projecten worden in wat volgt beschreven.

▪ **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 (tussen ca. Noordlaan en ca. fietsonderdoorgang t.h.v. bondgenotenlaan/A. van Dycklaan) 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.

▪ **Opwaardering van de Leie-as**

In kader van de opwaardering van de Leie-as en rivierherstel Leie zullen verschillende ingrepen plaatsvinden langs de Leie, waaronder een aantal in de omgeving van het projectgebied. Ook in de uitwerkingsfase 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, bocht aanpassing van de Leie, monding van de Heulebeek, jachthaven Kuurne en de relatie met natuurimpact, natuurherstel en -ontwikkelingsmogelijkheden in en nabij de Leievallei. Ook vragen inzake laad- en losinfrastructuur langs 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.

In het bijzonder werd onderzoek gevoerd, meer bepaald in OA4 en OA27, 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 Leie-as.

▪ Overige processen en projecten

Uit het geïntegreerd onderzoek volgt dat in het ruime projectgebied verschillende processen en projecten lopende zijn die kunnen interfereren met het complex project van de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk. Voorbeelden van deze processen en projecten zijn (niet limitatief): GRUP K-R8, GRUP N8 in Avelgem en Zwevegem, PRUP Fietsverbinding Kortrijk-Harelbeke-Waregem, ... Volgens de principes van de procedure complexe projecten zal in de uitwerkingsfase blijvend voldoende aandacht worden besteed aan en afstemming worden gezocht met de lopende projecten en processen in het gebied teneinde eventuele interferenties tijdig te detecteren. Afstemming is te voorzien op diverse vlakken, zowel in studie als in uitvoering, op vlak van communicatie, etc.

Een belangrijk proces waarmee is af te stemmen is het planproces K-R8, welke focust op het verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost. Naast de procesmatige afstemming, zijn er ook inhoudelijke interferenties zoals bv. m.b.t. de realisatie van de natuurverbinding Kennedybos – Kanaalbos – De Gavers – Leie, een element binnen het complex project dat gedeeltelijk (gedeelte ten zuiden van het kanaal) overlapt met het gebied en het programma binnen K-R8. Ook is bv. afstemming vereist tussen het ruimtelijk en verkeerskundig onderzoek dat in kader van het economisch masterplan van het complex project zal worden uitgewerkt en de ruimtelijke ontwikkelingen en verkeersafwikkeling van de omgeving Evolis, Littoral, ... zoals die binnen K-R8 wordt voorbereid (zie ook §5.1).

Naast K-R8 en ingrepen aan de Leie 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.

▪ 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 uitwerking en de uitvoering van de herinrichting.

5. Onderzoek milieueffecten, geïntegreerd onderzoek i.f.v. opmaak actieprogramma

Dit hoofdstuk gaat in op de manier waarop onderzoeksresultaten en milieuoverwegingen, met andere woorden het flankerend beleid, worden geïntegreerd in het voorkeursbesluit en op welke manier rekening is gehouden met de gevoerde onderzoeken.

De focus in dit hoofdstuk ligt op twee aspecten:

- De wijze waarop (aanzienlijk) negatieve effecten kunnen worden gemilderd en welke milderende maatregelen hiertoe worden opgenomen in het voorkeursalternatief. De milderende maatregelen worden geformuleerd als minimale vereiste om een negatief effect van het project te milderen en maken dus deel uit van het project.
- De wijze waarop de diverse mogelijkheden (aanbevelingen) die vanuit het geïntegreerd onderzoek werden aangereikt worden opgenomen in het voorkeursalternatief. Deze aanbevelingen vormen een aanvulling op het strikte minimumpakket aan milderende maatregelen, om de impact van voorliggend grootschalig project op de omgeving verder te reduceren, om verbindingen te herstellen en leefbaarheidsuitdagingen aan te pakken. Het zijn unieke kansen om beleidsdoelstellingen (zowel Vlaams, provinciaal als lokaal niveau) te realiseren of mee te ondersteunen. Deze ingrepen vloeien voort uit de integrale benadering die voorop staat in de aanpak en bieden een hefboom om samen met de infrastructurele ingrepen ook de omgeving op vlak van andere beleidsdomeinen te versterken. Door het opnemen van deze aanbevelingen in de voorkeursoplossing maken deze, net zoals de milderende maatregelen, deel uit van het project.

5.1. Milieueffecten vertaald in actieprogramma

De acties in dit actieprogramma zijn beschreven tot op het detailleringniveau van het (ontwerp) voorkeursbesluit en zullen in het verder verloop van het project of de verschillende deelprojecten verder uitgewerkt worden.

In de uitwerkingsfase wordt sowieso een geïntegreerd plan-/project-MER opgemaakt waarbij het voorkeursalternatief in detail wordt onderzocht. In het verdere onderzoek tijdens de uitwerkingsfase zal beoordeeld worden of er – bovenop de in dit actieprogramma reeds genomen acties – nog bijkomende maatregelen zullen moeten opgenomen worden. Voorliggend voorkeursbesluit voorziet met andere woorden een belangrijk aantal vrijheidsgraden voor de detailinvulling van het project, zoals het decreet dit omschrijft en toelaat. De maximale (worst case) consequenties inzake leefbaarheid, mobiliteit, nautica, natuur, erfgoed, water en dergelijke meer werden duidelijk in beeld gebracht tijdens het geïntegreerd onderzoek.

Omdat het onderzoek gebeurd is op strategisch niveau en omdat het project in de uitwerkingsfase in detail wordt uitgetekend (in functie van de opmaak van het projectbesluit(en), welke geldt als omgevingsvergunning) is het nog niet mogelijk de acties tot in detail te omschrijven. In het geïntegreerd onderzoek werd daarom een maximalistische benadering (worst case) gehanteerd. Het is ook niet steeds mogelijk de acties ruimtelijk al definitief te alloceren waardoor deze nog niet volledig op de plannen van dit besluit vermeld staan.

De acties opgenomen in het voorkeursalternatief worden uitgewerkt binnen het complex project, in samenwerking met potentiële partners. Deze partners zijn onder andere de Provincie West-Vlaanderen, het Agentschap voor Natuur en Bos, eNES, lokale natuurverenigingen, steden en gemeenten, ... Voorbeelden van deze samenwerking zijn onder andere (niet-limitatief):

- De acties met betrekking tot het activeren van bedrijven richting watergebonden economie zullen in samenwerking met eNES worden opgenomen. Hierbij kan de integrale afwegingstool die opgemaakt wordt binnen eNES verdere richting geven.

- Ingrepen aan de fietsstructuur, zoals het verleggen van de fietsroute in de omgeving van de Transfo site en de verknoping tussen de fietsroute langs het kanaal en de spoorlijn zullen opgenomen worden in samenwerking met de Provincie West-Vlaanderen.
- De verdere uitbouw van het Vlaspark met het oog op versterken van de natuurwaarden in samenwerking met de gemeente Kuurne en natuurverenigingen.

Waar nodig worden de acties afgestemd met relevante projecten of processen. Voorbeelden hiervan zijn (niet-limitatief):

- De acties met betrekking tot het activeren van bedrijven richting watergebonden economie worden afgestemd met initiatieven zoals de herstructurering en reconversie van bedrijvigheid, zuinig ruimtegebruik en het inrichten van bedrijventerreinen (door bijvoorbeeld de Provincie en Leiedal). De economische acties langs het kanaal zullen afgestemd en ingepast worden in dit ruimere verhaal.
- Het projectgebied van het complex project overlapt gedeeltelijk met het plangebied K-R8 (zie ook paragraaf 4.5.2):
 - Zo zal afgestemd worden tussen beide projecten inzake de versterking van de groenverbinding Kennedybos – Kanaalbos – De Gavers – Leie;
 - Tijdens de opmaak en de uitvoering van het masterplan economie zal afstemming gebeuren met K-R8. Zowel op vlak van studie (bijvoorbeeld verkeersonderzoek), inhoudelijk (visie op ontsluiting van de bedrijvenzones naar het hoger wegennet), communicatie, uitvoering, etc.
 - Bij de herinrichting van de R8 is afstemming nodig omtrent de bereikbaarheid van de ruimtelijke ontwikkelingen en ontwikkelingszones (Kanaalzone, Kapel ter Bede,...) zoals die worden opgenomen binnen K-R8.
- Afstemming tussen het gebiedsprogramma en de realisatie van de fietssnelweg F7 langs de spoorlijn Kortrijk-Waregem, als project op provinciaal niveau.
- Afstemming met ingrepen in kader van de opwaardering van de Leie en rivierherstel Leie.
- Afstemming met het GRUP N8 Avelgem-Zwevegem.

Het gaat hierbij om projecten die onafhankelijk en parallel aan de verdere uitwerking van PLAN B-K kunnen gerealiseerd worden en waarbij het project van de opwaardering kanaal Bossuit-Kortrijk deze processen en projecten niet hypothekeert.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de onderzoeksresultaten en milieuoverwegingen en geeft aan hoe die in de besluitvorming en actieprogramma worden opgenomen. De tabel is als volgt opgebouwd:

- de linkerhelft biedt een overzicht van de milderende maatregelen en aanbevelingen die werden aangereikt uit het geïntegreerd onderzoek. Volgende informatie wordt achtereenvolgens vermeld:
 - desbetreffende onderwerp (waar van toepassing de respectievelijke MER-discipline);
 - onderzoeksaspect waar de maatregel of aanbeveling werd geformuleerd
 - het vastgestelde effect
 - de maatregel, waarbij zowel het type (milderende maatregel MM of aanbeveling ABV) wordt weergegeven als een korte omschrijving
- de rechterhelft geeft weer op welke manier de milderende maatregelen en aanbevelingen worden geïntegreerd in het voorkeursbesluit. Volgende informatie wordt achtereenvolgens vermeld:
 - welke actie is nodig om de maatregel of aanbeveling verder te vertalen en te realiseren;
 - de fase waarin de omschreven actie wordt opgenomen.

Deze tabel wordt opgemaakt zowel voor acties die binnen het complex project opgenomen en gerealiseerd zullen worden (Tabel 1) als voor acties die buiten het complexe project vallen, en gerealiseerd zullen worden via een ander traject, met een andere initiatiefnemer (Tabel 2).

Tabel 1: Doorwerking van onderzoeksresultaten en milieuoverwegingen in de besluitvorming en actieprogramma voor acties die **binnen** het complex project worden gerealiseerd

Onderwerp (discipline)	Onderzoeks aspect (OA)	Effect	Maatregel		Wat (acties)	Wanneer (fase)
			(type)	(omschrijving)		
Ruimte	OA6	Ruimtelijke impact op functioneren (ruimte-inname) en de kwaliteit en samenhang van het stedelijk weefsel	MM	Verruimen projectcontour ikv stedenbouwkundig herstel	<p>Actie 1.0: opstellen en realiseren van een gebiedsprogramma voor het ringtracé (zone R8-Leie, zie Figuur 5)</p> <ul style="list-style-type: none"> De zone waarvoor een gebiedsprogramma wordt opgesteld en uitgevoerd bevat, behalve de infrastructurele ingrepen van het kanaal en de R8 ook de tussenliggende en omliggende gebieden. deze gebieden werden maw opgenomen in het projectgebied van de voorkeursoplossing. Het gebiedsprogramma omvat een visie over het projectgebied (zone Leie-R8), gericht op onder andere: <ul style="list-style-type: none"> stedenbouwkundige herstelmaatregelen tav geïmpacteerde functies stedenbouwkundige ingrepen, gericht op het verhogen van de kwaliteit van het openbaar domein en de verblijfskwaliteit herstellende maatregelen inzake stadsgroen, waaronder het herstellen van de toegankelijkheid van stadsgroen De Venning (door in te zetten op onthaalinfrastructuur of door stadsgroen met gelijkwaardige verblijfswaarde op een andere (nabijgelegen) locatie te ontwikkelen) herstel en opwaardering van het Newfoundlandmonument en het omringend cultuurhistorisch landschap maatregelen inzake natuurherstel- en ontwikkeling, zie actie 2 aandacht voor het type van toekomstige functies, het bijhorende bereikbaarheidsprofiel in de tussenzone en de kwaliteit van de fietsverbindingen en verknopingen met omliggende fietsroutes (bijvoorbeeld fietssnelweg F7) aandacht voor de leefkwaliteit, dit onder andere in het bepalen van de toekomstige functies in het gebied en via 	<ul style="list-style-type: none"> Onderzoek en ontwerp in uitwerkings-fase Realisatie in uitvoeringsfase
Ruimte	OA5, 6	Verhogen van de kwaliteit van het openbaar domein en de verblijfskwaliteit	ABV	Intensifiëren en/of uitbreiden van de stedenbouwkundige maatregelen tot een stadsvernieuwingsproject		
Ruimte	OA5	Aantasting van de verblijfswaarde van De Venning als stedelijk groengebied	MM	Herstellen of herlocalisatie gebruikswaarde stadsgroen de Venning		
Erfgoed	OA7, 9	Aantasting van de beschermde omgeving van het Newfoundland monument	MM	Herstellen of herlocalisatie Newfoundland Memorial		
Erfgoed	OA7, 9	Verhogen van de erfgoedwaarde van het Newfoundland monument en omgeving	ABV	Herwaarden van het Newfoundlandmonument en omgeving		
Mobiliteit, fietsverkeer	OA20	Versterking fietsnetwerk	ABV	Verhogen van het comfort (kwaliteit) van de fietsverbinding thv kruising Zandbergstraat x kanaal		
Mobiliteit	OA21	Verbeteren bereikbaarheidsprofiel zone tussen kanaal en R8	ABV	Opmaak toekomstvisie tusseneiland(en) met aandacht voor het bereikbaarheidsprofiel		

Onderwerp (discipline)	Onderzoeks aspect (OA)	Effect	Maatregel		Wat (acties)	Wanneer (fase)
			(type)	(omschrijving)		
Leef- kwaliteit	OA21, 22	Afname van de leefkwaliteit, voornamelijk langsheen de R8 en t.h.v de nieuwe sluis	ABV	Verder onderzoek naar <ul style="list-style-type: none"> · invloed van een wachtend schip · mogelijkheden van geluidsschermen waar R8 op maaiveld ligt · maatregelen, zoals routeaanduiding, op wegsegmenten die hun verzadigingsgrens (kunnen) bereiken 	<p>verder onderzoek naar de invloed van een wachtend schip en de mogelijkheden van geluidsschermen waar R8 op maaiveld ligt</p> <p>Het gebiedsprogramma vormt de leidraad om de projectingrepen binnen de uitwerkingsfase concreet af te bakenen en verder uit te werken. Vanuit het gebiedsprogramma worden maw verdere acties gedefinieerd en geïmplementeerd in het ontwerp.</p>	
Bouwriscico's en hinder	OA23	Bouwriscico tunnel R8 onder de Leie	ABV	Verder onderzoek naar haalbaarheid tunnel R8 onder de Leie	<p>Actie 1.1: haalbaarheidsonderzoek tunnel R8 voor doorgaand verkeer onder de Leie</p> <p>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. Behalve de uitvoeringstechnische aspecten gaat in dit onderzoek ook aandacht uit naar de beheersbaarheid van de ecologische en maatschappelijke gevolgen van eventuele alternatieven die in het onderzoek worden meegenomen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> · Ontwerp in uitwerkingsfase · Realisatie in uitvoeringsfase
Bouwriscico's en hinder	OA23	Bouwriscico's en hinderaspecten tijdens de uitvoeringsfase	ABV	Onderzoek naar de mogelijkheden om bouwriscico's en hinder te beheersen	<p>Actie 1.2: uitwerken van beheersmaatregelen</p> <p>In afstemming met de uitwerking van het gebiedsprogramma worden ook de infrastructurele kenmerken van het kanaal en de R8 verder verfijnd. Hierbij worden ook de beheersmaatregelen geconcretiseerd en geïmplementeerd in het ontwerp, zoals bijvoorbeeld beheersmaatregelen om de hinder en bouwriscico's tijdens de uitwerkingsfase te beperken, beheersmaatregelen (waterafdichtende maatregelen) om de impact op het grondwatersysteem te beperken, ...</p>	<ul style="list-style-type: none"> · Ontwerp in uitwerkingsfase · Realisatie in uitvoeringsfase

Onderwerp (discipline)	Onderzoeks aspect (OA)	Effect	Maatregel		Wat (acties)	Wanneer (fase)
			(type)	(omschrijving)		
Natuur	OA10, 11	Negatieve impact op ecologische verbinding tussen Leie en Schelde en op Leievallei als ecologische as	MM	Maatregelen gericht op het herstellen van de Leievallei als ecologische as en uitbouwen van het ringtracé (kanaal, oevers en omgeving) in functie van de ecologisch verbindende functie richting de Leievallei	<p>Actie 2: ingrepen gericht op natuurherstel en -ontwikkeling in en nabij het ringtracé (zone R8 – Leie, zie Figuur 5)</p> <ul style="list-style-type: none"> · Ontwerpen natuurherstelmaatregelen in zone Leie-kanaal-R8, in afstemming met het gebiedsprogramma (actie 1) · Uitwerken ontwerp en inrichting van de ecologische verbinding en implementeren in het ontwerp · Uitwerken en implementeren herstel natuurwaarden Oude Leiearm Kortrijk-Kuurne en De Venning · Detailontwerp en inplanting meer natuurlijke oevers opnemen in het verdere ontwerp, in afstemming met ontwerp infrastructurele ingrepen. · Uitwerken beplantingsplan & type verbinding en implementeren in het ontwerp · Ontwerp van natuurontwikkelingsmogelijkheden in zone Leie-kanaal-R8, in afstemming met het gebiedsprogramma (actie 1) · Opmaak visie uitbreiding Oude Leiearm Kortrijk-Kuurne en implementeren in het ontwerp · Verder uitwerken visie Vlaspark met het oog op versterken van de natuurwaarden en implementeren in het ontwerp · Onderzoek en implementatie van mogelijkheden om de tussenzone en omliggende gebieden in te schakelen in natuurontwikkeling en versterken van de ecologische corridor richting de Leievallei 	<ul style="list-style-type: none"> · Ontwerp in uitwerkingsfase · Realisatie in uitvoeringsfase
Natuur	OA10, 11	Negatieve impact op natuurwaarden (De Venning, Oude Leiearm Kortrijk-Kuurne)	MM	Natuurherstel in de omgeving tussen en nabij het kanaal en de R8, gericht op het behoud van de ecologische corridorfunctie tussen de Oude Leiearm Kortrijk-Kuurne en de Venning en de corridorfunctie langsheen de Leie		
Natuur, Ruimte	OA10, 11 OA5	Bijkomende natuurontwikkeling in de omgeving, verhogen belevingswaarde	ABV	Verdere uitbouw van het kanaal als sterke groenas en robuuster maken van de groenstructuur van de Leievallei via natuurontwikkeling in de omgeving tussen en nabij het kanaal en de R8, met uitbreiding Oude Leiearm Kortrijk-Kuurne, Vlaspark Thv de Venning de wachtplaatsen uitwerken met zachte oevers		
Natuur	OA10, 11	Verder uitbouwen van het kanaal als	ABV	Versterken van het groen netwerk (bosrijke gebieden) Kennedybos –	<p>Actie 3: groenverbinding Kennedybos – Kanaalbos – De Gavers – Leie</p>	<ul style="list-style-type: none"> · Onderzoek in uitwerkings-fase

Onderwerp (discipline)	Onderzoeks aspect (OA)	Effect	Maatregel		Wat (acties)	Wanneer (fase)
			(type)	(omschrijving)		
		ecologische verbinding tussen Leie en Schelde		Kanaalbos – De Gavers – Leie	Opmaak visie Kennedybos-Kanaalbos-Gavers-Leie en implementeren in het ontwerp	Realisatie in uitvoerings-fase
Mobiliteit, fietsverkeer	OA20	Versterking fietsnetwerk	ABV	Onderzoek ifv realisatie tijdelijke fietsroute Harelbeke – Kuurne	<p>Actie 4: onderzoek ifv realisatie tijdelijke fietsverbinding Harelbeke – Kuurne</p> <p>Een bijkomende fietsverbinding tussen Harelbeke en Kuurne wordt geïntegreerd in de herinrichting van de R8 (als onderdeel van het complex project). Om versneld en in afwachting van de uitvoeringsfase, een fietsverbinding te realiseren wordt de haalbaarheid van een tijdelijke fietsverbinding onderzocht.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Onderzoek en ontwerp in uitwerkingsfase Realisatie in de uitvoeringsfase
Nautica	OA1	Vastleggen toekomstige kenmerken van het kanaal	ABV	Opmaken van een toekomstvisie voor het kanaal	<p>Actie 5.0: opmaak van een geïntegreerde toekomstvisie voor het gedeelte Bossuit-Luipaardbrug</p> <ul style="list-style-type: none"> Deze visie legt de toekomstige kenmerken van het kanaal vast en vormt een leidraad voor ingrepen aan het kanaal zowel op korte termijn (binnen de scope van het project of onderhoudswerken) als op lange termijn (buiten de scope van het project, bijvoorbeeld in functie van onderhoudswerken en opwaardering van de Boven-Schelde). Optimalisatiemogelijkheden (ihb de wachtplaatsen thv de sluizen en de aansluiting met de Leie) en beheer van de vaarweg met verkeersmanagement behoren tot deze toekomstvisie. Behalve de nautische kenmerken van het kanaal richt deze visie zich ook op de omgevingskenmerken met onder andere: <ul style="list-style-type: none"> aanduiden van locaties waar natuurvriendelijke oevers worden gerealiseerd (minimum 600m) verbinden van meer natuurlijke oevers met omliggende natuurwaarden aandacht in het beheer van het kanaal voor de vispopulatie (monitoren visbestand en eventuele bijkomende maatregelen nemen aan de pompstations) inrichtingsmogelijkheden voor oevers om golfslag te beperken 	<ul style="list-style-type: none"> Opmaak toekomstvisie in uitwerkingsfase
Nautica	OA1, 2, 4	Optimalisaties van de vaarweg	ABV	Onderzoek naar optimalisatiemogelijkheden van de vaarweg en uitwerking van het verkeersmanagement		
Natuur	OA12	Aandacht voor het visbestand bij intensievere werking sluizen	ABV	Uitwerken van een beheer van het kanaal, met aandacht voor de vispopulatie		
Natuur	OA10, 11	Verder uitbouwen van het kanaal als ecologische verbinding tussen Leie en Schelde	ABV	Ecologisch versterking kanaaloevers en omgeving kanaal, bijvoorbeeld door verbinden van groene oevers met omliggende natuur		
Recreatie	OA18, 19	Verder uitbouwen van het kanaal als recreatieve as	ABV	<ul style="list-style-type: none"> Opmaak van een toekomstvisie op de recreatie in en langs het kanaal, met aandacht voor de 		

Onderwerp (discipline)	Onderzoeks aspect (OA)	Effect	Maatregel (type)	Maatregel (omschrijving)	Wat (acties)	Wanneer (fase)
				<ul style="list-style-type: none"> interactie met beroepsvaart, bijvoorbeeld op vlak van vaarsnelheid en wedstrijden Onderzoek naar inrichtingsmogelijkheid en voor natuurlijke oevers ikv golfslag 	<ul style="list-style-type: none"> aandacht voor de voorzieningen van watersportactiviteiten en de interactie met beroepsvaart, bijvoorbeeld op vlak van vaarsnelheid en wedstrijden 	
Nautica, economie	OA1, 3, 14	Kanaal toegankelijk maken voor 3 laags-containervaart	ABV	<u>Versneld</u> aanpassen (door opvijzelen of vernieuwen) van de bruggen ifv 3 laags-containervaart	<p>Actie 5.1: opmaak ontwerp voor verhoging bruggen</p> <p>De geïntegreerde toekomstvisie legt de kenmerken van het kanaal vast. Daarna volgt de concrete uitwerking van het aanpassen van de bruggen ifv 3laags-containervaart.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Ontwerp in uitwerkingsfase Realisatie in uitvoeringsfase
Oppervlakte water	OA17	Achteruitgang van de (biologische) waterkwaliteit	MM	Realiseren van maatregelen ifv biologische waterkwaliteit, nl. 600m aan natuurvriendelijke oevers in panden 1 en 2	<p>Actie 5.2: detailontwerp natuurvriendelijke oever</p> <p>Nadat, binnen de geïntegreerde toekomstvisie, de kenmerken van het kanaal werden vastgelegd, volgt de concrete uitwerking van de natuurvriendelijke oevers.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Ontwerp in uitwerkingsfase Realisatie in uitvoeringsfase
Grondwater	OA13	Mogelijke vernatting van de Scheldevallei	MM	<p>Onderzoek naar effecten van de verdieping in de omgeving van Bossuit</p> <ul style="list-style-type: none"> via gedetailleerde grondwatermodellerin g uitgebreide inventarisatie en analyse van de omgeving, incl. landbouwimpactstudie 	<p>Actie 5.3: onderzoek effecten verdieping</p> <p>De verdieping van het kanaal in het gedeelte Bossuit-La Flandre maakt geen deel uit van het voorkeursalternatief, maar wordt voorzien op langere termijn, in afstemming met de opwaardering van de Boven-Schelde. Aansluitend op de geïntegreerde toekomstvisie, die onder andere de toekomstige diepgang (en verdieping) vastlegt, wordt het effect van deze toekomstige verdieping reeds binnen de uitwerkingsfase onderzocht. Dit met het oog op het bepalen van de gepaste maatregelen.</p> <p>Opmerking: deze acties omvat het onderzoek naar de effecten en het definiëren van de te nemen maatregelen. De effectieve uitvoering van de eventuele maatregelen wordt gekoppeld aan de</p>	<ul style="list-style-type: none"> Onderzoek in de uitwerkingsfase

Onderwerp (discipline)	Onderzoeks aspect (OA)	Effect	Maatregel		Wat (acties)	Wanneer (fase)
			(type)	(omschrijving)		
					effectieve verdieping van dit gedeelte van het kanaal en valt buiten het complex project (zie actie 16).	
Economie	OA15	Bijkomend activeren van bedrijvigheid richting het water	ABV	Actieve begeleiding van bedrijven in de transitie naar watergebonden transport: inzetten op de activatie richting watergebonden activiteiten via intensifiëren en heroriënteren van bestaande activiteiten en ontwikkelen van braakliggende of vrijgekomen sites	<p>Actie 6 en Actie 7</p> <p>Actie 6: aanstellen van een trajectbegeleider Om de bedrijven gelegen in de bedrijvzones langs en nabij het kanaal te begeleiden wordt een trajectbegeleider aangesteld. Deze trajectbegeleider staat onder andere in voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> · begeleiding van de geïnteresseerde bedrijven in de transitie richting watergebonden activiteiten; · begeleiding van de bedrijven in mogelijke tussentijdse situaties die ontstaan tot het kanaal is opgewaardeerd 	<ul style="list-style-type: none"> · Vanaf de uitwerkingsfase
Economie, mobiliteit	OA15	Verbeteren van de ontsluiting van de economische zones onderling en naar het hoger wegennet	ABV	Onderzoek naar de wegontsluiting van de economische zones	<p>Actie 7: opstellen van een masterplan voor de economische zones</p> <ul style="list-style-type: none"> · Voor de bedrijventerreinen en het openbaar domein gelegen in de zone tussen de R8 en de La Flandrebrug wordt een masterplan opgesteld. · Dit masterplan vormt de leidraad om de projectingrepen binnen de uitwerkingsfase concreet af te bakenen en verder uit te werken. Vanuit het masterplan worden maw verdere acties gedefinieerd en geïmplementeerd in het ontwerp. · 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: 	<ul style="list-style-type: none"> · Onderzoek en ontwerp in uitwerkingsfase · Vrijwillige verwerving vanaf de uitwerkingsfase · Realisatie in uitvoeringsfase
Economie, fietsverkeer	OA15	Nadelige impact op fietsverkeer bij activatie en overslag op zone 4	MM	Vernieuwen van de Luipaardbrug en voorzien van een aansluiting met het Guldenspoorpad		
Economie, fietsverkeer	OA15	Nadelige impact op fietsverkeer bij activatie en overslag op zone 7	MM	Verleggen fietsroute langs het kanaal (om interferentie met overslag te vermijden)		

Onderwerp (discipline)	Onderzoeks aspect (OA)	Effect	Maatregel		Wat (acties)	Wanneer (fase)
			(type)	(omschrijving)		
Fietsverkeer	OA20	Verbeteren van de fietsverbinding tussen de Transfosite en De Gavers	ABV	Verleggen fietsroute langs het kanaal (zie hoger) en aanpakken van knelpunten tussen de Deerlijkstraat en de Transfosite	<ul style="list-style-type: none"> · Onderzoek naar de wegontsluiting tussen de economische zones en naar het hoger wegennet · Onderzoek in functie van het realiseren van specifieke overslagpunten (zone 4, zone 6 of zone 7) · Begeleiding van bedrijven op zone 4, 6 en 7 ivf heroriëntatie 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) · Implementeren van maatregelen om interferentie tussen economische activiteiten en fietsers te vermijden en optimaliseren van fietsverbindingen in en nabij economische zones, ihb omgeving Luipaardbrug en zone 7 · Inrichting en organisatie van de bedrijvenzones waarbij flankerende maatregelen worden geïntegreerd, teneinde hinder ten aanzien van de omgeving te beperken · Uitwerken en uitrollen van een toekomstvisie voor de woningen gelegen in zone 4 met het oog op vrijwillige verwerving en een uitdoofbeleid van de woonfunctie op lange termijn · Aandacht voor woonontwikkelingen ter hoogte van de Luipaardbrug, in het bijzonder ikv de economische ontsluiting van de zones voor watergebonden bedrijvigheid en overslag · Aandacht voor de functie drinkwaterproductie en waterkwaliteit van het kanaal 	
Economie, leefkwaliteit	OA15	Nadelige impact op de leefkwaliteit bij activatie en overslag op zone 4, 6 of 7	MM	<ul style="list-style-type: none"> · Inrichting gebied met aandacht voor omliggende woonzones · Buffer tav noordelijke woonzones (zone 4 en 7) · Beperken van geluidshinder agv overslag door het werken met werken met aangepaste technieken en/of aangepaste tijdstippen · Toepassen BBT omwille van stofhinder 		
Economie, leefkwaliteit	OA15	Nadelige impact op de leefkwaliteit bij activatie en overslag op zone 4	MM	Uitwerken van een toekomstvisie voor de woningen gelegen in zone 4 (met het oog op vrijwillige verwerving en een uitdoofbeleid van de woonfunctie op lange termijn)		
Economie	OA15	Bijkomend activeren van bedrijvigheid richting het water	ABV	Onderzoek naar noden en mogelijkheden van shared services		

Onderwerp (discipline)	Onderzoeks aspect (OA)	Effect	Maatregel		Wat (acties)	Wanneer (fase)
			(type)	(omschrijving)		
Economie	OA15	Bijkomend activeren van bedrijvigheid richting het water	ABV	Onderzoek naar kansen voor watergebonden bedrijvigheid en begeleiding van bedrijven in de heroriëntatie naar watergebonden activiteiten op verderaf gelegen bedrijventerreinen.	<ul style="list-style-type: none"> · Onderzoek naar noden en mogelijkheden op vlak van shared services (type diensten, locatie, ...) · Realiseren van een zwaaiikom in pand 3 voor Va-schepen 	
Archeologie	OA8	Mogelijke aantasting van archeologisch erfgoed bij aanleg nieuw kanaalgedeelte (R8-Leie)	MM	Voorzien van een archeologisch onderzoek	<p>Actie 8: acties in kader van archeologie en erfgoed</p> <ul style="list-style-type: none"> · Opmaak van een archeologienota, cf. het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013, als eerste stap in het archeologisch (voor)onderzoek · Implementeren van de verdere stappen volgend uit het archeologisch onderzoek 	<ul style="list-style-type: none"> · Onderzoek in uitwerkingsfase
Oppervlakte water	OA16, OA17	Onevenwicht in de waterbalans, achteruitgang van de waterkwaliteit (verkorten verblijftijd)	MM	Realiseren van een pompgebouw aan sluis in Kortrijk	<p>Actie 9: ingrepen in kader van de waterbalans en -kwaliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> · Bij het ontwerp en de inplanting van het sluizencomplex implementeren van een pompgebouw en de bijhorende voorzieningen 	<ul style="list-style-type: none"> · Ontwerp in uitwerkingsfase · Realisatie in uitvoeringsfase
Oppervlakte water	OA17	Achteruitgang van de (fysisch-chemische) waterkwaliteit	MM	Maatregelen aan de nieuwe sluis in Kortrijk om de verspreiding van Leiewater opwaarts de nieuwe sluis te vermijden (bv. door een kwaliteitsbekken)	<ul style="list-style-type: none"> · Detailontwerp pompgebouw, pompcapaciteit en bijhorende voorzieningen 	
Oppervlakte water	OA17	Opvolging van de biologische waterkwaliteit	ABV	Monitoring van de biologische waterkwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> · Bijkomend onderzoek in de uitwerkingsfase, waaronder: <ul style="list-style-type: none"> · Modelleren van de verblijftijd van water in het kanaal van Bossuit tot de nieuwe sluis (tijdseffecten) · Monitoring van de veranderende waterkwaliteit op de Leie (cfr. KRW) · Dimensionering van de gepaste maatregelen na onderzoek opnemen in ontwerp 	
Oppervlakte water	OA17	Opvolging hydromorfologische waterkwaliteit	ABV	Onderzoek naar waterpeilschommelingen		

Onderwerp (discipline)	Onderzoeks aspect (OA)	Effect	Maatregel		Wat (acties)	Wanneer (fase)
			(type)	(omschrijving)		
Oppervlakte water	OA16	Optimalisatie- mogelijkheden van de waterbalans	ABV	Bijkomend onderzoek naar optimalisatie van de waterbalans (dimensionering pompstation, beperken lekverliezen, capaciteit sifons) en garanderen drinkwaterproductie tijdens de uitvoeringsfase	<ul style="list-style-type: none"> · Onderzoek naar effecten tijdens de uitvoeringsfase en fasering van de werken ifv garanderen drinkwaterproductie · Opvolgen van de biologische waterkwaliteit · Indien nodig: onderzoek naar bijkomende locatie-mogelijkheden voor natuurvriendelijke oevers (in afstemming met de toekomstvisie, zie actie 4) · Opvolgen van de hydromorfologische waterkwaliteit · Onderzoek naar waterpeilschommelingen op het kanaal en mogelijke impact op de hydromorfologie van het kanaal, in afstemming met de geïntegreerde toekomstvisie (zie actie 5.0) · Onderzoek naar bijkomende optimalisaties van de waterbalans: <ul style="list-style-type: none"> · Mogelijkheden om lekverliezen thv de sluisen te reduceren · Capaciteit van de sifons onder het kanaal · Dimensionering van het pompstation aan de nieuwe sluis, onder andere in kader van waterbeschikbaarheid voor zowel scheepvaart als voor de drinkwaterproductie (van WPC De Gavers) bij drogere periodes en/of calamiteiten 	
Mobiliteit & leefkwaliteit	OA21	Stimuleren van modal shift	ABV	Stimuleren van het flankerend beleid, gericht op alternatieven voor het gemotoriseerd verkeer	<p>Actie 10: maatregelen gericht op reductie van voertuigemissies</p> <ul style="list-style-type: none"> · Het voorkeursalternatief bevat een aantal ingrepen die de modal shift faciliteren en zo het gebruik van gemotoriseerd verkeer verder beperken: de opwaardering van het kanaal zelf, verschillende ingrepen gericht op de versterking van het fietsnetwerk, activatie van de omliggende bedrijven en onderzoek ifv realisatie van overslag. 	<ul style="list-style-type: none"> · Ontwerp in uitwerkingsfase · Realisatie in uitvoeringsfase
Mobiliteit & leefkwaliteit	OA22	Reduceren van emissies van het gemotoriseerd verkeer	ABV	Reduceren van emissies van het gemotoriseerd verkeer		

Onderwerp (discipline)	Onderzoeks aspect (OA)	Effect	Maatregel		Wat (acties)	Wanneer (fase)
			(type)	(omschrijving)		
					· Daarnaast zorgt de herinrichting van de R8, tussen het bestaande kanaal en de Leie, voor vlot doorgaand verkeer op de R8.	
Uitvoerbaarheid	OA23, 24	Interferentie tussen project en overige initiatieven	ABV	Afstemming op vlak van uitvoering, fasering en timing tussen het project en de overige initiatieven	Actie 11: afstemming met overige projecten en initiatieven Opmaak stappenplan om interactie op vlak van uitvoering, fasering en timing tussen het project en de overige initiatieven (waaronder K-R8, opwaardering van de Leie, GRUP N8 Avelgem-Zwevegem, ...) te bewaken en eventuele tussentijdse situaties in beeld te brengen	· Onderzoek in de uitwerkingsfase · Realisatie in de uitvoeringsfase
Omgeving	OA28	Diverse mogelijkheden (potenties) zijn beschikbaar om de omgeving te versterken	ABV	Verder onderzoek naar de rol en betekenis van deze potenties voor de regio	Actie 12: rol en betekenis van de potenties voor regio (kwantitatief) uitdrukken Rol en betekenis van de potenties voor de regio meer concreet uitwerken en onderbouwen, door een zorgvuldige afweging van de maatschappelijke, financiële, ecologische en economische gevolgen en het onderzoek naar de meerwaarde(n) gedetailleerd uit te werken. Dit door de potenties te valoriseren (waar mogelijk kwantitatief uit te drukken) waarbij ook de economische meerwaarde van potenties voor de regio worden geconcretiseerd.	· Onderzoek in de uitwerkingsfase

Tabel 2: Doorwerking van onderzoeksresultaten en milieuoverwegingen in de besluitvorming en actieprogramma voor acties die **buiten** het project worden gerealiseerd

Onderwerp (discipline)	Onderzoeks aspect (OA)	Effect	Maatregel		Wat (acties)	Wie
			(type)	(omschrijving)		
Economie	OA15	Bijkomend activeren van bedrijvigheid richting het water	ABV	Inzetten op herlocalisatie en opstellen van een gezamenlijke herstructureringsstrategie	Actie 13: Herlocalisatie niet-watergebonden bedrijvigheid Inzetten op herlocalisatie (weloverwogen, met aandacht voor zuinig ruimtegebruik en een duurzame herbestemming van de verlaten site) en opstellen van een gezamenlijke herstructureringsstrategie inzake watergebonden bedrijvigheid om Transport Bis te realiseren.	De Vlaamse waterweg nv ism eNES

Bestaand kanaal	OA 28	Nieuwe invulling geven aan het bestaande kanaal (vaarweg, kanaalerfgoed en openbaar domein)	ABV	Opmaken en realiseren toekomstvisie bestaand kanaal en omgeving	Actie 14: nieuwe invulling bestaand kanaal Opstarten van een traject in functie van een eigendomsoverdracht naar het lokale niveau, zie ook paragraaf 4.5.2.	Stad Kortrijk en de Vlaamse waterweg nv
Mobiliteit	OA21	Verder onderzoek	ABV	Duidelijkheid over proces herinrichting R8 voor de verschillende segmenten	Actie 15: doortrekking R8 Kuurne Het proces K-R8 is gericht op het verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost. De herinrichting van de R8 vanaf het bestaand kanaal tot de Leie behoort tot het ringtracé en is bijgevolg vervat in voorkeursalternatief van het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk. De doortrekking van de R8 t.h.v Kuurne wordt opgenomen in een afzonderlijk traject (zie ook paragraaf 4.5.2)	AWV
Grondwater	OA13	Mogelijke vernatting van de Scheldevallei	MM	Bij uitvoeren van de verdieping: nemen van gepaste maatregelen waar een irrigierend effect ontstaat (bijvoorbeeld door drainagegrachten langs het kanaal of individuele perceelsgrachten en/of drainagesystemen of vergoeding en/of wijziging van het bodemgebruik waar drainage niet mogelijk of wenselijk is). Eventuele monitoring grondwaterstand na opwaardering.	Actie 16: verdieping Bossuit-La Flandre met aandacht voor mogelijke vernatting De verdieping gebeurt niet binnen het complex project, maar wordt voorzien op langere termijn, onder andere in afstemming met de opwaardering van de Boven-Schelde.	De Vlaamse waterweg nv
Mobiliteit & leefkwaliteit	OA21, 22	Stimuleren van modal shift	ABV	Stimuleren van het flankerend beleid, gericht	Actie 17: maatregelen gericht op stimuleren modal shift	Overheden op Vlaams,

				op alternatieven voor het gemotoriseerd verkeer (fietsverkeer, openbaar vervoer, ...) en reductie van emissies	Bredere flankerende maatregelen gericht op alternatieve vervoersmiddelen en de reductie van emissies, buiten de scope van het project KBK, o.a. via de Vervoerregio Kortrijk en in afstemming met K-R8	provinciaal en lokaal niveau
Mobiliteit, fietsverkeer	OA20	Versterking fietsnetwerk	ABV	Verbeteren fietsverbinding Transfo – De Gavers	Actie 18: uitbouw fietsroute Transfo-De Gavers Vanaf het fietspad op de rechter kanaaloever voorzien van een vlotte doorsteek van de F374 naar de Iepsestraat (thv de oksel van de N391).	Provincie West-Vlaanderen
Nautica	OA1, OA27	Wachtplaats Vb op Leie	ABV	Inrichten van een wachtplaats voor Vb-schepen op de Leie	Actie 19: wachtplaats voor Vb-schepen De interactie tussen een wachtplaats voor Vb-schepen op de Leie en de opwaardering van het kanaal is onderzocht en het geïntegreerd onderzoek geeft verder richting aan de mogelijke locaties. Een definitieve locatie voor een wachtplaats voor Vb-schepen op de Leie kan onafhankelijk van de opwaardering van het kanaal verder vorm krijgen. Het realiseren van de wachtplaats wordt door De Vlaamse Waterweg nv opgenomen binnen het project van de opwaardering van de Leie-as.	De Vlaamse waterweg

5.2. Monitoringsprogramma

Het actieprogramma, zoals beschreven in voorgaande paragraaf, bevat volgende elementen inzake monitoring:

- Opvolgen van de biologische waterkwaliteit;
- Monitoring van de veranderende waterkwaliteit op de Leie (cfr. KRW) in functie van de noodzaak van de milderende maatregelen aan de nieuwe sluis;
- Opvolgen van het visbestand in het kanaal (en eventuele bijkomende maatregelen nemen aan de pompstations).

5.3. Kaderrichtlijn Water

Het voorkeursalternatief veroorzaakt geen mogelijke achteruitgang van één of meerdere kwaliteitselementen of stoffen voor één van de betrokken waterlichamen, en biedt de nodige bescherming voor water gebruikt voor drinkwateronttrekking. Ook heeft de realisatie van het voorkeursalternatief niet tot gevolg dat het bereiken van de doelstelling van het goed ecologisch potentieel of de goede chemische toestand van de betrokken waterlichamen in gevaar kan gebracht worden.

5.4. Passende Beoordeling

Het voorkeursalternatief leidt niet tot een betekenisvolle verstoring van de natuurwaarden van de Vaarttaluds van Moen, onderdeel van het Habitatrictlijngebied 'Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuid-Vlaamse bossen', en de instandhoudingsdoelstellingen zoals vastgelegd voor dit gebied.

6. Beleidsmatig kader

Het rapport 'Juridisch en beleidsmatige context' gaat in op de relatie met andere relevante beleidsplannen, zoals de verschillende ruimtelijke structuurplannen, de milieu-, de klimaat- en mobiliteitsplannen. Het rapport is bijgevoegd als bijlage aan dit document. Het rapport is eveneens beschikbaar op de projectwebsite www.planbk.be.

7. Beslissingen en vervolgstappen

Met het (definitieve) voorkeursbesluit wordt de onderzoeksfase beëindigd en de volgende fase, de uitwerkingsfase, opgestart.

- Beëindigen van de onderzoeksfase
Rekening houdend met de onderzoeksresultaten en overleg wordt uit de onderzochte strategische alternatieven en onderzoeksvragen een voorkeursoplossing geformuleerd. Het voorkeursbesluit duidt met andere woorden de voorkeursoplossing aan op strategisch niveau en overige onderzochte alternatieven worden niet langer weerhouden. Deze beslissing wordt vastgelegd in het voorkeursbesluit.
- Opstart uitwerkingsfase
In de volgende fase, de uitwerkingsfase, wordt de voorkeursoplossing uitgewerkt tot een concreet project. Behalve het aanduiden van de voorkeursoplossing, worden samen met het voorkeursbesluit ook volgende beslissingen genomen om richting te geven aan de uitwerkingsfase:
 - Er worden een aantal rechtsgevolgen gekoppeld aan het voorkeursbesluit. Deze rechtsgevolgen zijn er voornamelijk op gericht om de realisatie van de voorkeursoplossing niet in het gedrang te brengen;
 - Er worden een aantal bijkomende maatregelen genomen, gericht op het beheersen van de onzekerheid in de periode tussen het voorkeursbesluit en projectbesluit;
 - De nodige middelen worden voorzien om de uitwerkingsfase uit te voeren, om mogelijke quick wins versneld te realiseren en om de acties gekoppeld aan de vervolgstappen te financieren.

Op het einde van de uitwerkingsfase zal de bevoegde overheid een beslissing nemen aangaande het uitvoeren van het concrete projectvoorstel, alsook over de uitvoeringswijze.

Het voorkeursbesluit, samen met de rechtsgevolgen en vervolgstappen, treden in werking na de definitieve vaststelling van het voorkeursbesluit. Het voorkeursbesluit wordt van rechtswege opgeheven als binnen zes jaar na de inwerkingtreding ervan geen eerste projectbesluit definitief is vastgesteld. De vervaltermijn wordt geschorst zolang een beroep tot vernietiging van het voorkeursbesluit aanhangig is bij de Raad van State. Zolang er geen definitief vastgesteld projectbesluit is, kan de overheid die het voorkeursbesluit heeft vastgesteld, het door haar definitief vastgestelde voorkeursbesluit opheffen.

Dit hoofdstuk beschrijft de rechtsgevolgen van het voorkeursbesluit. Daarnaast beschrijft het ook de beslissingen en vervolgstappen en de financiering die het gevolg zijn van het voorkeursbesluit.

7.1. Rechtsgevolgen

Een voorkeursbesluit kan verschillende rechtsgevolgen met zich mee brengen zoals vermeld in de het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten. Meer bepaald artikel 28, 29, 30, 34 en 35 leggen toepasselijke rechtsgevolgen voor het voorkeursbesluit vast. Deze rechtsgevolgen treden in werking na de definitieve vaststelling van het voorkeursbesluit en vervallen van rechtswege:

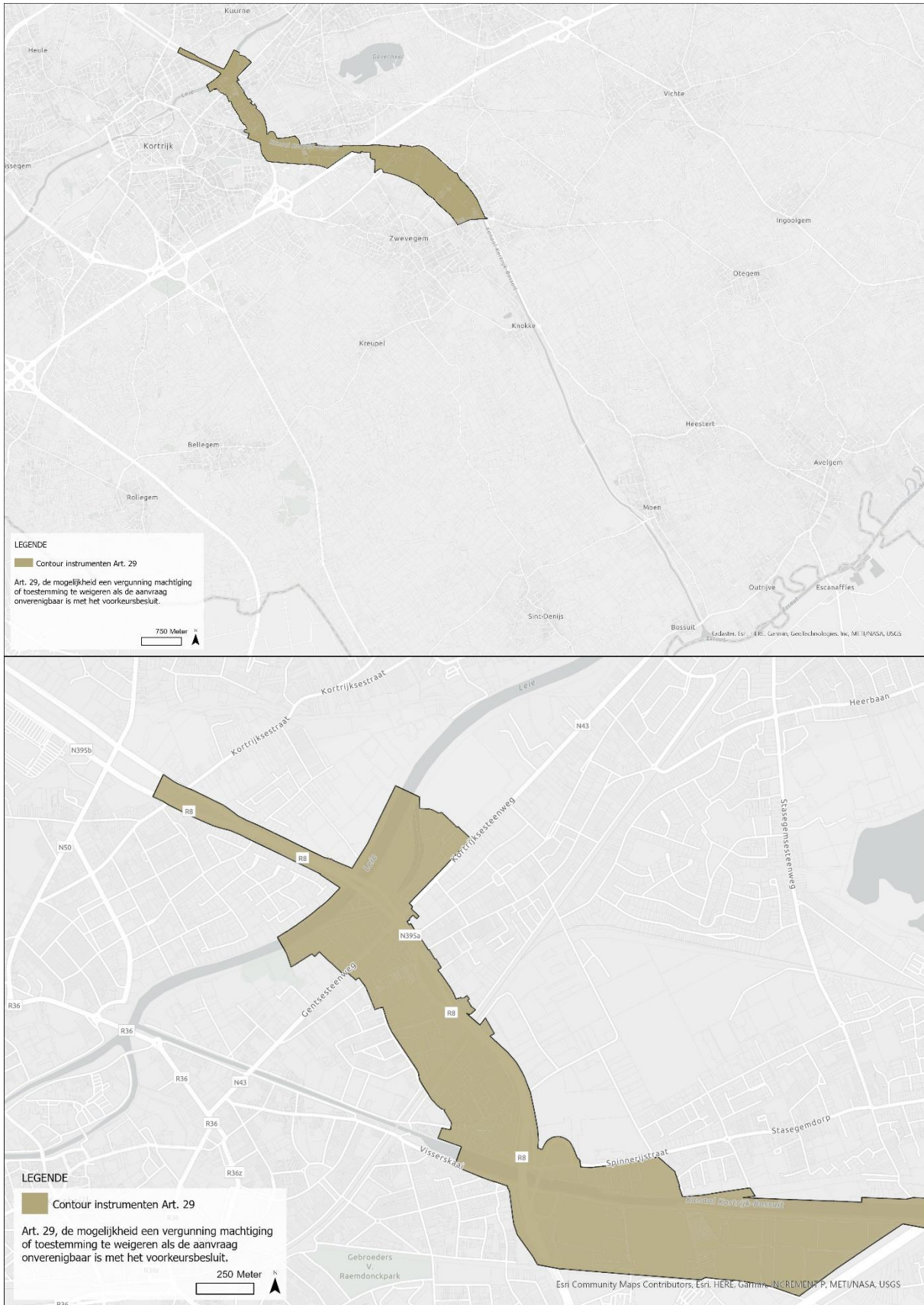
- drie jaar na de inwerkingtreding van het voorkeursbesluit, waarbij de termijn wordt geschorst zolang een beroep tot vernietiging aanhangig is bij de Raad van State en waarbij de overheid die het voorkeursbesluit heeft vastgesteld de termijn van drie jaar gemotiveerd kan verlengen met een bijkomende termijn van maximaal drie jaar;
- bij de inwerkingtreding van een projectbesluit voor het gebied waarop het projectbesluit betrekking heeft;
- bij het verval van een voorkeursbesluit (conform artikel 43).

Daarnaast kunnen één of meer instrumenten worden aangeduid zoals vermeld in deel 2 van het decreet van 28 maart 2014 betreffende de landinrichting.

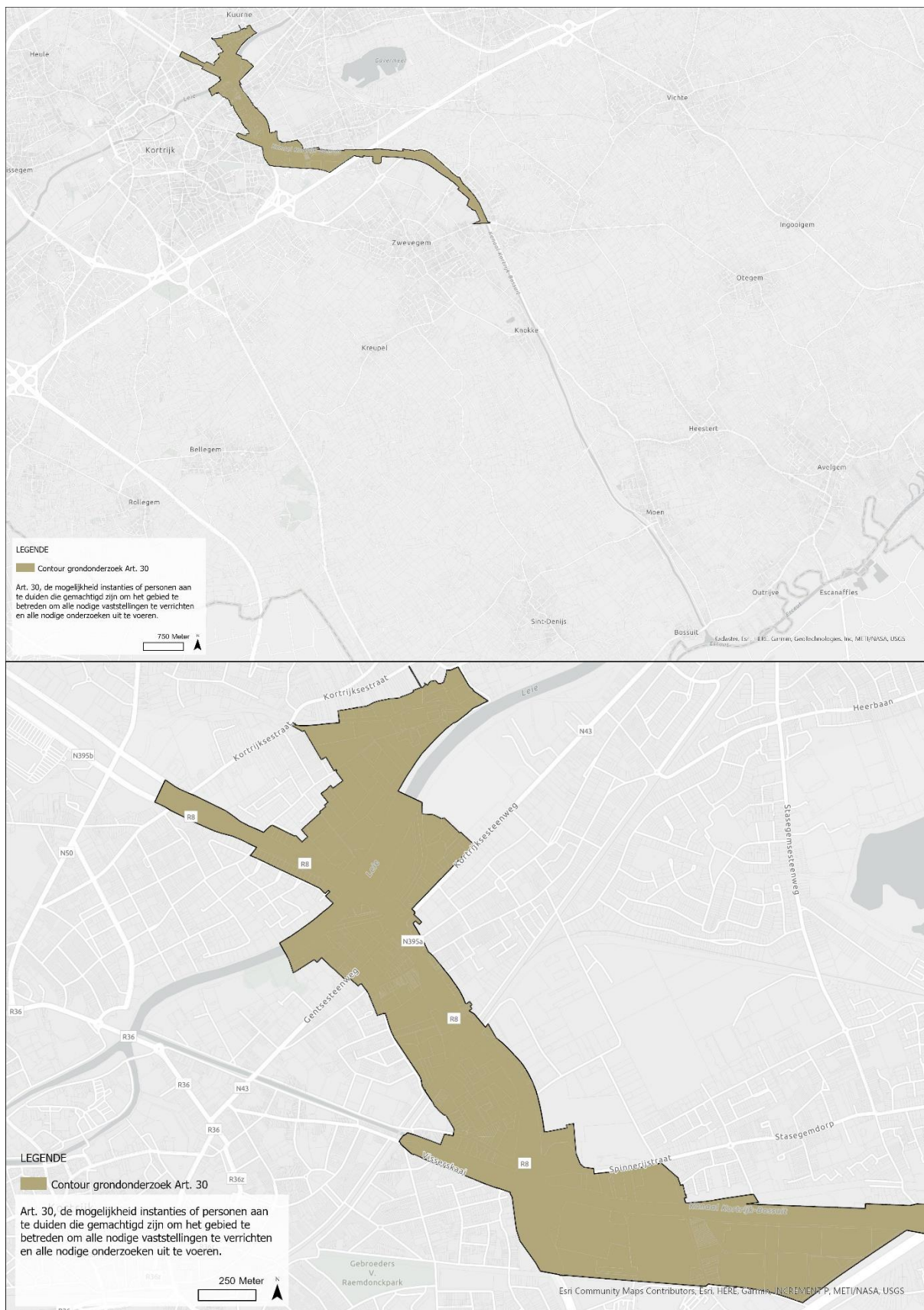
Onderstaand wordt getoetst van welke van deze mogelijkheden wel of niet wordt gebruik gemaakt in het kader van voorliggend voorkeursbesluit.

Mogelijk rechtsgevolg	Mogelijk rechtsgevolg wel of niet van toepassing
Art 28, de mogelijkheid om een bouwverbod of bouwbeperkingen op te leggen, dit verbod of deze beperkingen worden aangeduid op het grafisch plan	Niet van toepassing
Art 29, de mogelijkheid een vergunning, machtiging of toestemming te weigeren als de aanvraag onverenigbaar is met het voorkeursbesluit	Van toepassing binnen de aangeduide zone (Figuur 9) Bijkomende toelichting: Als in de aangeduide zone een vergunning, machtiging of toestemming gevraagd wordt, dan zal de vergunningverlenende overheid in gecoördineerd overleg met adviserende instanties nagaan of deze vergunning, machtiging of toestemming verenigbaar is met het voorkeursbesluit. In het geval de vergunning, machtiging of toestemming onverenigbaar is en bijvoorbeeld de realisatie van het voorkeursalternatief in het gedrang brengt, kan de bevoegde overheid de vergunning, toestemming of machtiging weigeren. Dit betekent <u>niet</u> dat alle vergunningen, machtigingen en toestemmingen per definitie worden geweigerd. Wel wordt met dit instrument een toetsingsmoment voorzien om na te gaan of nieuwe initiatieven verenigbaar zijn met het voorkeursbesluit.
Art 30, de mogelijkheid instanties of personen aan te duiden die gemachtigd zijn om het gebied te betreden om alle nodige vaststellingen te verrichten en alle nodige onderzoeken uit te voeren	Van toepassing binnen de aangeduide zone (Figuur 10) voor personeelsleden van het beleidsdomein MOW (of door hen aangestelde opdrachtnemers) Bijkomende toelichting: Met dit artikel wordt de toestemming verleend aan personeelsleden van het beleidsdomein MOW (of door hen aangestelde opdrachtnemers) om de percelen binnen de aangeduide zone te mogen betreden in functie van het verdere onderzoek. Waar mogelijk zullen onderzoeken plaatsvinden op openbaar domein. Het is evenwel niet uit te sluiten dat ook de betreding van private percelen nodig kan zijn. Zo kan een betreding bijvoorbeeld nodig zijn in functie van een gedetailleerde opmeting, grondonderzoek, etc. Het betreden van percelen zal hierbij steeds gebeuren na overleg met de eigenaar(s) en/of gebruiker(s).
Art 34, een recht van voorkoop te vestigen en uit te oefenen bij de verkoop van een onroerend goed dat ligt in de gebieden die afgebakend zijn	Niet van toepassing
Art 35, de onmogelijkheid om na de inwerkingtreding van het voorkeursbesluit bepaalde besluiten tot bescherming te nemen als deze bescherming de realisatie van het voorkeursbesluit kennelijk in het gedrang brengt.	Van toepassing binnen de aangeduide zone (Figuur 11) Bijkomende toelichting: Dit artikel houdt in dat, binnen de aangeduide zone, geen bijkomende beschermingsbesluiten kunnen worden genomen als blijkt dat deze bijkomende beschermingen de realisatie van het voorkeursbesluit in het gedrang brengen. Voorbeelden van bijkomende beschermingen kunnen zijn (niet limitatief): aanduiden van een beschermd monument, een natuureservaat, ...
Instrumenten zoals vermeld in deel 2 van het decreet van 28 maart 2014 betreffende de landinrichting	Niet van toepassing.

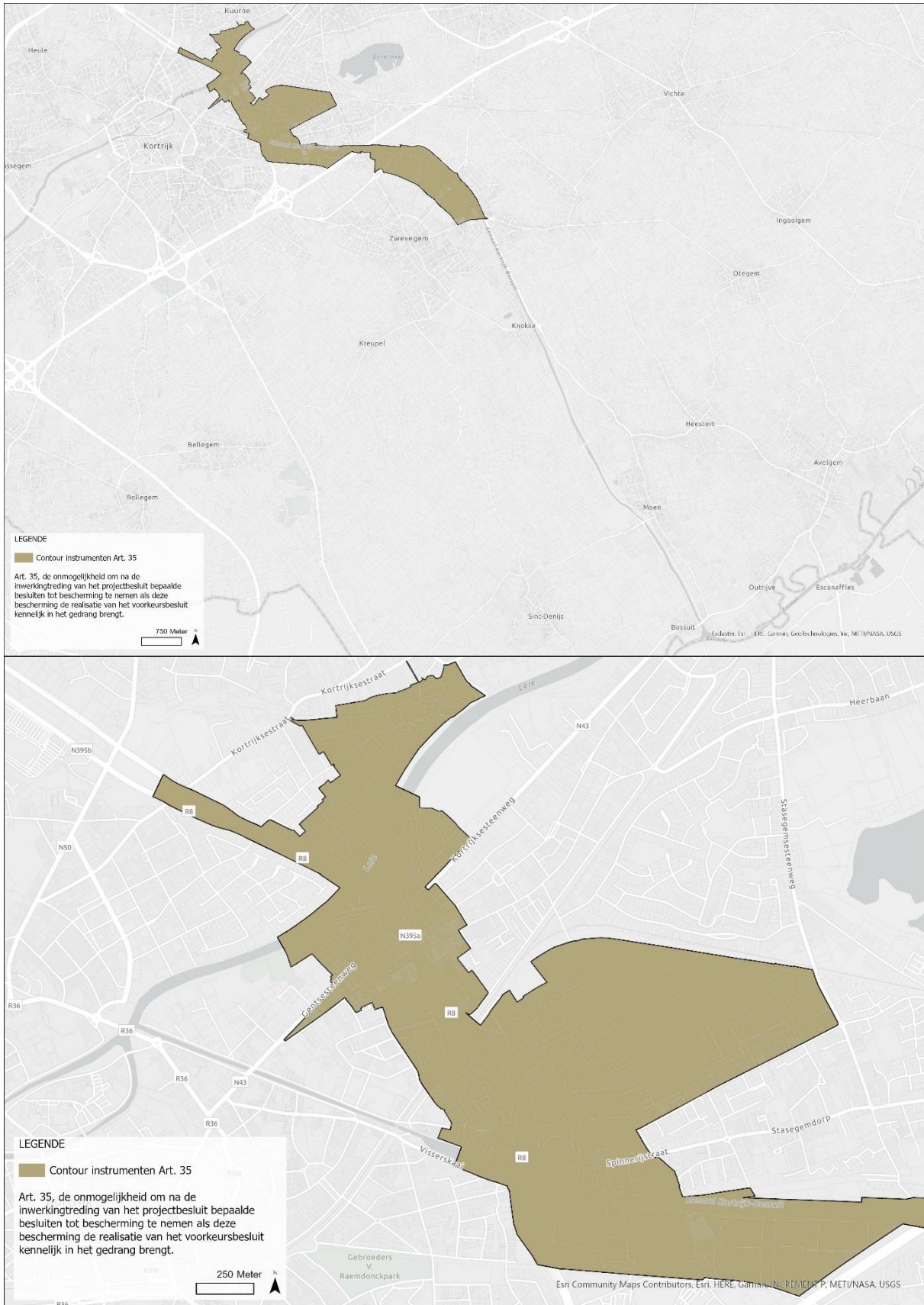
Bovenstaande tabel sluit niet uit dat de mogelijkheid bestaat op basis van een definitief voorkeursbesluit de noodzakelijke gebieden te onteigenen (cfr artikel 31 van het decreet).



Figuur 9: aanduiding van het gebied waarbinnen een vergunning, machtiging of toestemming kan worden geweigerd (art 29) (volledige kanaal (boven) en zoom van het afwaartse segment (onder)).



Figuur 10: aanduiding van het gebied waarbinnen personeelsleden van het beleidsdomein MOW (of door hen aangestelde opdrachtnemers gemachtigd zijn het gebied te betreden om alle nodige vaststellingen te verrichten en alle nodige onderzoeken uit te voeren (art 30) (volledige kanaal (boven) en zoom van het afwaartse segment (onder)).



Figuur 11: aanduiding van het gebied waarbinnen geen besluiten tot bescherming kunnen worden genomen als deze bescherming de realisatie van het voorkeursbesluit kennelijk in het gedrang brengt (art 35) (volledige kanaal (boven) en zoom van het afwaartse segment (onder)).

7.2. Vervolgstappen

Het voorkeursalternatief wordt in de volgende fase, de uitwerkingsfase, uitgewerkt tot een concreet project, klaar voor uitvoering. Het onderzoek in de onderzoeksfase werd verricht op strategisch niveau. 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 geïntegreerd onderzoek werd reeds een eerste inschatting gemaakt van de nodige verwervingen. De exacte contouren van de te verwerven woningen en terreinen zullen pas 100% duidelijk zijn op het einde van de uitwerkingsfase. Dit betreft nog een lange periode waarin een groot aantal omwonenden bedrijven en organisaties in onzekerheid blijven voor wat betreft het al dan niet noodzakelijk zijn van een verwerving. We willen die periode van onzekerheid zo beperkt mogelijk houden. Hiertoe worden een aantal acties genomen.

▪ Uitwerken aankoopbeleid

De zones waar grote onzekerheid heerst of private percelen die zullen worden getroffen door de projectingrepen, worden aangeduid. 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 kaart met indicatieve en voorlopige contour wordt hieronder toegevoegd (Figuur 12). In de uitwerkingsfase wordt het project meer concreet uitgewerkt. Naarmate het projectgebied preciezer wordt, wordt het aankoopbeleid bijgesteld en concreter gemaakt en worden, indien nodig, ook de beschikbare middelen bijgesteld.

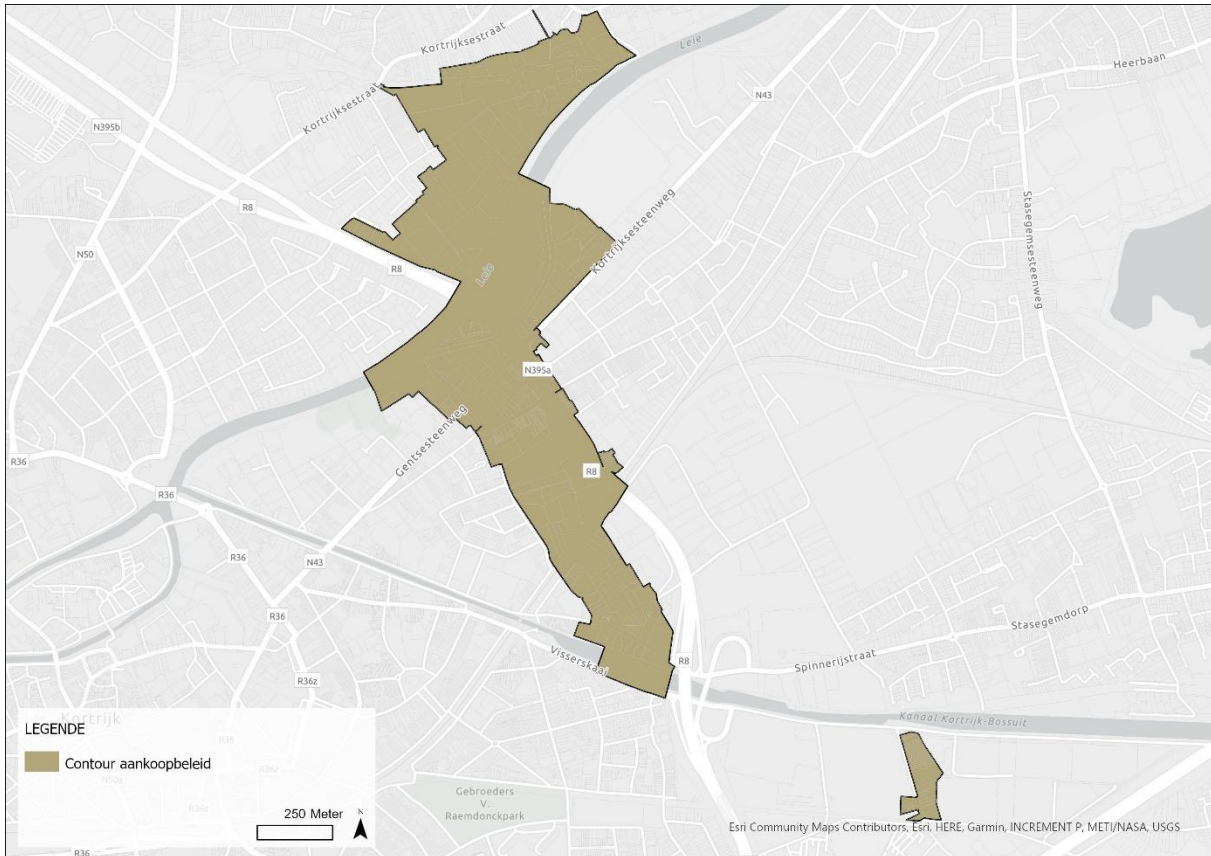
Behalve het aankoopbeleid en de vrijwillige verwerving zet deze actie ook in op begeleiding en de tussentijdse situatie(s).

- 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, organisaties en verenigingen 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 kunnen gerichte ingrepen genomen worden teneinde negatieve effecten van tussentijdse situatie(s) te beperken of bijkomende opportuniteiten te valoriseren.

▪ Initiëren natuurontwikkeling

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 de contour van het aankoopbeleid (zie hierboven).

Op deze manier wordt ook tegemoet gekomen 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 gekoppeld zijn aan 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, ...).



Figuur 12: indicatieve en voorlopige contour waarvoor een aankoopbeleid wordt uitgewerkt

▪ Anstellen trajectbegeleider in kader van het begeleiden van de bedrijven

Om de bedrijven gelegen in de bedrijvenzones langs en nabij het kanaal te begeleiden wordt een trajectbegeleider aangesteld. Deze trajectbegeleider staat onder andere in voor:

- begeleiding van de geïnteresseerde bedrijven in de transitie richting watergebonden activiteiten;
- begeleiding van de bedrijven in mogelijke tussentijdse situaties die ontstaan tot het kanaal is opgewaardeerd.

7.3. Financiering

Het geïntegreerd onderzoek toont aan dat, met de huidige inzichten, de meest voor de hand liggende financieringsmogelijkheden voor het project een klassieke overheidsfinanciering via een overheidslening en/of een financiering via een PPS project met private financiering zijn.

In de uitwerkingsfase worden de investeringskost, de subsidiemogelijkheden en de financieringsmogelijkheden verder bepaald en uitgewerkt naarmate het ontwerp verder uitgewerkt wordt, met (co)financiering vanuit de Vlaamse overheid en vanuit een vorm te geven structurele samenwerking met de lokale, regionale en provinciale actoren en openbare besturen (bv. door lopende of geplande initiatieven te versterken en te ondersteunen, in te zetten op zelfrealisatie en beheersovereenkomsten of overige instrumenten die bijdragen aan geïntegreerde realisatie op het terrein, ...).

Voor de acties die volgen uit het voorkeursbesluit worden de nodige middelen voorzien. Het gaat hierbij om:

- middelen om de uitwerkingsfase uit te voeren;
- middelen om mogelijke quick wins versneld te realiseren (zie ook paragraaf 4.5);
- middelen om de acties gekoppeld aan de vervolgstappen (zie ook paragraaf 7.2) te realiseren.

8. Bijlagen

Volgende documenten vormen een bijlage aan onderhavig ontwerp van voorkeursbesluit:

1. een kaart van het projectgebied
2. het rapport 'Juridische en beleidsmatige context'
3. de rapporten van het geïntegreerd onderzoek
4. de synthesenota
5. het verslag van de adviesvergadering
6. de antwoordennota n.a.v. de adviesvraag

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 26 januari 2024 tot vaststelling van het ontwerp van voorkeursbesluit over het complexe project "Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen"

Brussel, 26 januari 2024

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van justitie en handhaving, omgeving, energie en toerisme

Zuhal DEMIR

De Vlaamse minister van mobiliteit en openbare werken

Lydia PEETERS