COMPLEX PROJECT

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

VEEL GESTELDE VRAGEN

Versie 06, 29/01/2024

Medegefinancierd door de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen

DOCUMENTBEHEER

COMPLEX PROJECT

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

VEELGESTELDE VRAGEN

VERSIE

01	28/10/2020	Versie 1
02	23/11/2020	Versie 2 naar aanleiding van digitale vragensessies met lokale besturen
03	10/12/2020	Versie 3 naar aanleiding van bijkomende vragen
04	26/02/2021	Versie 4 naar aanleiding van bijkomende vragen
05	19/03/2021	Versie 5 naar aanleiding van het voorontwerp van voorkeursbesluit
06	29/01/2024	Versie 6 naar aanleiding van het ontwerp van voorkeursbesluit

AUTEURS

Annelies Anthierens, Julie Lismont

GECONTROLEERD DOOR

Annelies Anthierens

GOEDGEKEURD DOOR

Evert De Groote

INITIATIEFNEMER

De Vlaamse Waterweg
Afdeling Regio West
Guldensporenpark 105
9820 Merelbeke
regio.west@vlaamsewaterweg.be

STUDIEBUREAU

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

Medegefinancierd door de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen

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

1. Inleiding

Voorliggend document bundelt een aantal veel gestelde vragen. Het zijn vragen over het geïntegreerd onderzoek en de resultaten van dit onderzoek. Deze vragen hebben het onderzoeksteam bereikt, onder andere naar aanleiding van de verschillende overlegmomenten waarop de onderzoeksresultaten werden toegelicht aan de betrokken actoren.

Voorliggend document is een levend document en zal worden aangevuld naarmate het onderzoeksteam nieuwe vragen ontvangt.

Het rapport is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 beantwoordt enkele veel gestelde vragen in kader van het (ontwerp van) voorkeursbesluit;
- Hoofdstuk 3 bundelt de antwoorden op algemene vragen;
- Hoofdstuk 4 gaat dieper in op veel gestelde technische en inhoudelijke vragen;
- In hoofdstuk 5 komen de vragen uit digitale vragensessies (periode november 2020) aan bod.

2. Vragen omtrent het (ontwerp van) voorkeursbesluit

2.1. Welke beslissingen zijn er al genomen?

2.1.1. Vraag

De Vlaamse Regering heeft het ontwerp voorkeursbesluit genomen. Welke beslissingen zijn er genomen?

2.1.2. Antwoord

De eerste formele beslissing die in dit project reeds werd genomen is de startbeslissing. De startbeslissing drukt het engagement uit om de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk te onderzoeken. Deze beslissing werd door de Vlaamse Regering genomen op 8 september 2017.

Sindsdien loopt de onderzoeksfase. In deze fase worden de effecten van de opwaardering onderzocht. De onderzoeksfase is al een heel eind gevorderd en de ontwerpresultaten van het onderzoek zijn voor iedereen beschikbaar via de projectwebsite (zie bibliotheek).

Op basis van deze onderzoeksresultaten en de input uit overleg heeft de Vlaamse Regering een tweede beslissing genomen, namelijk een ontwerp voorkeursbesluit. Met dit ontwerp duidt de Vlaamse Regering aan welke oplossing haar voorkeur geniet. Vooraleer de Vlaamse Regering het voorkeursbesluit definitief neemt, krijgt iedereen de mogelijkheid om, tijdens een openbaar onderzoek, te reageren op dit voorstel. Na verwerking van de reacties volgt een nieuwe beslissing van de Vlaamse Regering, namelijk een definitief voorkeursbesluit. Na deze beslissing ligt de voorkeursoplossing vast en eindigt de onderzoeksfase.

In de volgende fase, de uitwerkingsfase, wordt de voorkeursoplossing uitgewerkt tot een concreet, uitvoeringsklaar project. Ook deze fase gaat gepaard met het nodige onderzoek en overleg. Op het einde van de uitwerkingsfase zal de Vlaamse Regering een beslissing nemen over het uitvoeren van het concrete projectvoorstel, samen met de manier waarop.

Meer weten?
Bekijk hier de verschillende stappen in de procedure. Wens je informatie over de voorkeursoplossing en de stappen hiernaartoe, klik dan hier.

2.2. Wat zijn de volgende stappen?

2.2.1. Vraag

Wat zijn de (eerst)volgende stappen? Hoe kan ik reageren?

2.2.2. Antwoord

Momenteel wordt gewerkt richting een definitief voorkeursbesluit, een beslissing waarmee de Vlaamse Regering de voorkeursoplossing aanduidt en vastlegt. Dit betekent, onder andere, dat een tracé gekozen wordt in de zone Kortrijk-Harelbeke-Kuurne. Het definitief voorkeursbesluit is de eerstvolgende beslissing die zal worden genomen. Deze beslissing wordt voorbereid in drie stappen.

Stap 1: Opmaken voorontwerp voorkeursbesluit en adviesvraag (vorige stap)

Op basis van de onderzoeksresultaten en uitgebreid overleg heeft het onderzoeksteam een voorstel uitgewerkt voor de voorkeursoplossing. Dit voorstel werd voor advies voorgelegd aan alle adviserende instanties op Vlaams, provinciaal en gemeentelijk niveau. Zij gaven een advies over het gevoerde onderzoek én over het voorstel van voorkeursoplossing.

Stap 2: Opmaken ontwerp voorkeursbesluit en openbaar onderzoek (huidige stap)
Op vandaag zetten we de tweede stap. Op basis van de adviezen werd een ontwerp van beslissing opgemaakt: het ontwerp van voorkeursbesluit. Met dit ontwerp maakt de Vlaamse Regering duidelijk welke oplossing de voorkeur geniet. Dit ontwerp wordt aan iedereen voorgelegd tijdens een openbaar onderzoek. Omdat iedereen de kans heeft om te reageren, wordt het openbaar onderzoek ruim bekendgemaakt.

Stap 3: Opmaken definitief voorkeursbesluit en vaststelling door de Vlaamse Regering (volgende stap)
In de derde en laatste stap wordt de feedback van het openbaar onderzoek verwerkt in het definitief voorkeursbesluit. Dit definitieve voorkeursbesluit wordt vastgesteld door de Vlaamse Regering.

2.3. Wat houdt de beslissing in

2.3.1. Vraag

De Vlaamse Regering heeft een ontwerp voorkeursbesluit genomen. Wat houdt deze beslissing precies in?

2.3.2. Antwoord

In de lopende fase van het onderzoek, de onderzoeksfase, werd het project op strategisch niveau onderzocht. Algemene effecten werden in beeld gebracht en in de zone Kortrijk-Kuurne-Harelbeke werden drie tracéalternatieven onderzocht (zie Figuur 1):

- Het rechtdoortracé (A), dat een verbreding en verdieping van het bestaande kanaal omvat;
- Het bypasstracé (B), dat de realisatie inhoudt van een nieuw kanaal langsheen het verdicht stedelijk weefsel van Kortrijk en niet raakt aan de R8.
- Het ringtracé (C), dat een nieuw kanaal samen met een herinrichting van de R8, tussen het bestaande kanaal en de Leie, omvat.

Figuur 1: Conceptuele weergave van de drie tracéalternatieven bij aanvang van het onderzoek

Het ontwerp voorkeursbesluit is een beslissing waarmee de Vlaamse Regering de volgende stap zet in de procedure complexe projecten en haar voorkeur uitdrukt voor het ringtracé (gespreide ligging, zie Figuur 2 bij vraag 2.4). Van belang is dat met deze beslissing ook duidelijk gemaakt wordt dat zowel het rechtdoortracé als het bypasstracé niet gekozen worden. Deze zones worden dus gevrijwaard.

Hierbij moet worden opgemerkt dat het om een ontwerp van voorkeursbesluit gaat. Vooraleer de Vlaamse Regering het voorkeursbesluit definitief neemt, krijgt iedereen de mogelijkheid om, tijdens een openbaar onderzoek, te reageren op dit voorstel. Zie ook 2.1 en 2.2.

Behalve de voorkeursoplossing bevat het ontwerp voorkeursbesluit ook een aantal maatregelen (rechtsgevolgen) en acties (vervolgstappen). Ook deze maatregelen en acties treden pas in werking na de definitieve vaststelling van het voorkeursbesluit.

In het ontwerp voorkeursbesluit worden drie types maatregelen voorgesteld, namelijk:

- de mogelijkheid een vergunning, machtiging of toestemming te weigeren als de aanvraag onverenigbaar is met het voorkeursbesluit (art. 29);
- 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 (art. 30);
- 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 (art 35).

De voorkeursoplossing wordt in de volgende fase, de uitwerkingsfase, uitgewerkt tot een concreet project, klaar voor uitvoering. Om in de periode van het verdere onderzoek de onzekerheid voor omwonenden, bedrijven en organisaties zo beperkt mogelijk te houden, worden een aantal acties voorzien:

- Uitwerken van een aankoopbeleid;
- Initiëren natuurontwikkeling;
- Aanstellen van een trajectbegeleider.

2.4. Wat betekent een keuze voor het ringtracé

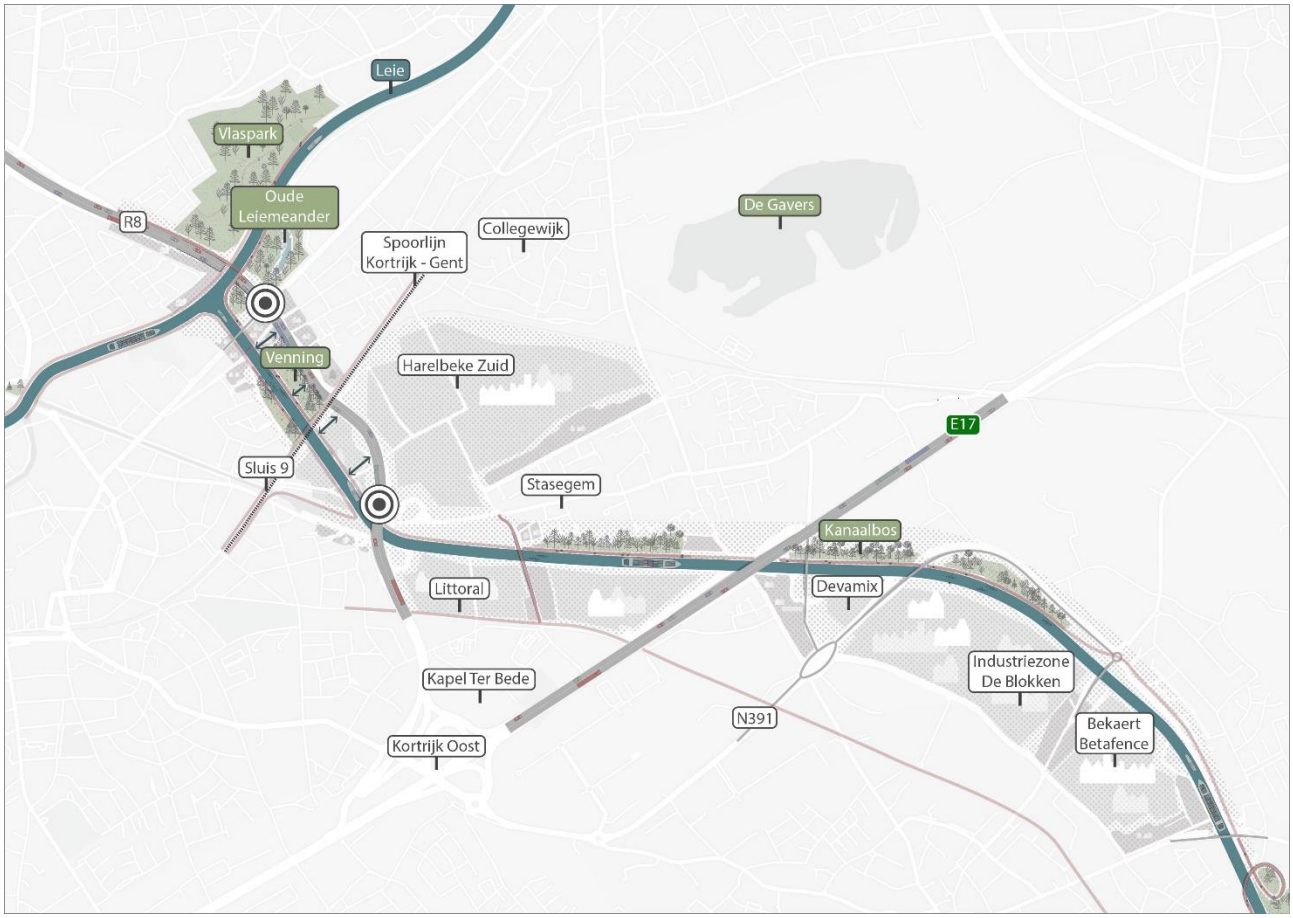
2.4.1. Vraag

Het ontwerp voorkeursbesluit duidt het ringtracé aan als voorkeursoplossing. Wat houdt het ringtracé in?

2.4.2. Antwoord

Vanaf de Luipaardbrug wordt de aansluiting met de Leie gemaakt volgens het alternatief ‘ringtracé’. Dit betekent dat ca. vanaf de R8 tot aan de Leie een nieuw kanaal wordt aangelegd en ook de R8, tussen het bestaand kanaal en de Leie, wordt heringericht. Het kanaal komt aan de zijde van Kortrijk te liggen. De R8 behoudt grotendeels zijn huidige bedding en ligt aan de zijde van Harelbeke. Tussen beide infrastructuren wordt een bepaalde afstand aangehouden, met andere woorden ze kennen een gespreide ligging (ze worden niet gebundeld). Het bepalen van de concrete ligging van het kanaal en de R8 en de tussenafstand maakt deel uit van de uitwerkingsfase, 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/Gentsesteenweg en de Zandbergstraat-Hippodroomstraat 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 – mits verder onderzoek – via een tunnel. Een bijkomende fietsverbinding tussen Harelbeke en Kuurne wordt geïntegreerd in de herinrichting van de R8.



Figuur 2: conceptuele weergave van het voorkeursalternatief (ringtracé – gespreid)

Daarnaast bevat het project ook een pakket aan maatregelen gericht op het integreren van de infrastructurele ingrepen in de omgeving alsook om het kanaal en de omgeving te versterken op vlak van erfgoed, recreatie, fietsverkeer, economische ontwikkeling, natuur en landschap, klimaatadaptatie, water- en energiebalans en stedelijke transformatie.

Voor beide infrastructuren, kanaal en R8, de tussenliggende en omliggende gebieden wordt een gebiedsprogramma opgesteld en gerealiseerd. Het gebiedsprogramma is erop gericht om de infrastructurele ingrepen te integreren 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.

2.5. Waarom wordt er gekozen voor het ringtracé?

2.5.1. Vraag

In het voorontwerp voorkeursbesluit wordt het ringtracé aangeduid als voorkeursalternatief. Waarom wordt er voor het ringtracé gekozen?

2.5.2. Antwoord

Het ringtracé wordt als voorkeursalternatief aangeduid na een uitgebreid, geïntegreerd onderzoek. In dit onderzoek zijn de effecten, zowel positief als negatief, van elk tracéalternatief onderzocht voor verschillende, uiteenlopende thema's (aan de hand van 29 onderzoeksaspecten).
Uit het geïntegreerde onderzoek komt het volgende naar voor:

- Het ringtracé brengt een aantal negatieve effecten met zich mee, die kunnen ondervangen worden door bijkomende ingrepen (milderende maatregelen). De overblijvende negatieve effecten zijn beperkt en de milderende maatregelen zijn beheersbaar.
- Het ringtracé benut de opportuniteit om het ontwerp en de inrichting van twee grootschalige infrastructuren, het kanaal en de R8, te combineren. Deze combinatie biedt voordelen, o.a. op vlak van studie en ontwerp, en zorgt er tevens voor dat een integrale aanpak van het volledige gebied dat wordt gevat door het kanaal en de R8 gegarandeerd kan worden.
- Tot slot toont het onderzoek 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 bestaande kanaal en omgeving een nieuwe invulling kan geven.

Dit alles leidt ertoe dat het ringtracé als voorkeursalternatief naar voor wordt geschoven. Meer info over het voorkeursbesluit en het voorkeursalternatief vindt u hier. De uitgebreide motivatie voor de keuze van het ringtracé is opgenomen in het ontwerp voorkeursbesluit (zie bibliotheek)

2.6. Waarom wordt er niet gekozen voor het rechtdoor- en bypasstracé?

2.6.1. Vraag

In het ontwerp voorkeursbesluit wordt het ringtracé aangeduid als voorkeursalternatief. Waarom wordt er niet gekozen voor het rechtdoor- of bypasstracé als voorkeursalternatief?

2.6.2. Antwoord

- **Rechtdoortracé**

De keuze waarom het rechtdoortracé niet als voorkeursalternatief wordt aangeduid, is als volgt te verklaren:

- 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. Niet alleen het stedelijke weefsel wordt structureel en ernstig aangetast, ook grote delen en waardevolle elementen van het (beschermde) kanaalerfgoed (historische sluizen 9 en 10, de bijhorende sluiswachterswoning van sluis 9, de Stoopsfabriek, stedelijk openluchtzwembad, …) worden 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. Deze aanzienlijk negatieve zijn niet te milderen, ook niet met aangepaste uitvoeringstechnieken.
- Het onderzoek toont aan dat het versmallen van de benodigde ruimte geen oplossing biedt (door de breedte van het kanaal en de oevers zo beperkt mogelijk te houden). De enige mogelijkheid om de aanzienlijk negatieve effecten op de stedelijke structuur te beperken, ligt in het verruimen van de 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.
- 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, waardoor de negatieve impact in het voorkeursalternatief teniet kan worden gedaan.

- **Bypasstracé**

De keuze waarom het bypasstracé niet als voorkeursalternatief wordt aangeduid, is als volgt te verklaren:

- 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.
- 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, 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).
- 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.

2.7. Waarom duurt het zolang om een beslissing te nemen

2.7.1. Vraag

Op 26 januari 2024 werd het ontwerp voorkeursbesluit gepubliceerd. Waarom zijn er 3 jaar verstreken tussen het voorontwerp voorkeursbesluit en de recente beslissing van het ontwerp voorkeursbesluit? Hoelang zal het duren alvorens het definitief voorkeursbesluit vastgesteld wordt.

2.7.2. Antwoord

Op basis van de uitgebreide resultaten van het geïntegreerd onderzoek, het voorstel opgenomen in het voorontwerp voorkeursbesluit en de reacties uit de adviesvraag is verder overleg gevoerd, en dit zowel op Vlaams niveau als met de betrokken actoren in de regio. Verder overleg en afstemming was noodzakelijk om tot een gedragen ontwerp voorkeursbesluit te komen.

Het ontwerp voorkeursbesluit en de bijhorende documenten worden nu aan het brede publiek voorgelegd tijdens een openbaar onderzoek. Na verwerking van de resultaten van het openbaar onderzoek en afstemming met de betrokken partijen zal het projectteam een voorstel tot definitief voorkeursbesluit opstellen dat zal worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Daarna is het aan de Vlaamse Regering om het definitieve voorkeursbesluit vast te stellen. Een timing hiervoor kan op heden niet vooropgesteld worden.

2.8. Wat is de verwachte timing van het gehele project?

2.8.1. Vraag

Wat is de verwachte timing van het gehele project? Wanneer starten de werken? Zijn er reeds richtdatums?

2.8.2. Antwoord

PLAN B-K volgt de procedure 'complexe projecten'. Momenteel bevindt het project zich in de onderzoeksfase. Op dit moment wordt toegewerkt naar een voorkeursoplossing, het zogenaamde voorkeursbesluit. Het finale voorkeursbesluit wordt genomen in drie stappen, waarvan momenteel de tweede stap gezet is: de Vlaamse Regering heeft het ontwerp van voorkeursbesluit genomen en hieromtrent wordt een openbaar onderzoek van 60 dagen georganiseerd. Na de verwerking van de input uit het openbaar onderzoek kan worden overgegaan naar de laatste stap waarin de Vlaamse Regering de definitieve voorkeursoplossing vastlegt. Zie ook antwoord op vorige vraag (2.7).

Met het definitieve voorkeursbesluit wordt de onderzoeksfase afgerond. Hierna volgt de uitwerkingsfase, waarin de voorkeursoplossing wordt uitgewerkt tot een concreet project. Dit vraagt nog bijkomend studiewerk, waardoor ook deze fase enkele jaren in beslag zal nemen. Pas aan het einde van de uitwerkingsfase kunnen de effectieve werken starten.

Momenteel zijn er nog geen concrete data voor de verschillende stappen en fases die nog doorlopen dienen te worden. Op vandaag wordt ingeschat dat een (eerste) projectbesluit kan genomen worden in ca. 2030. In de nota aan de Vlaamse Regering, horende bij het ontwerp voorkeursbesluit, wordt gevraagd om tegen het Projectbesluit te voorzien in een budgettair maximaal faseerbaar project zowel binnen het aandeel waterweginfrastructuur als de weginfrastructuur. Daarnaast wordt opgedragen de realisatie van het project te zien binnen het tijdskader 2050.

Meer informatie over de volledige procedure en de verschillende stappen kan je steeds terugvinden op de website onder procedure. De procesnota omvat eveneens een overzicht van de reeds doorlopen stappen samen met een indicatieve timing van de nog te nemen stappen. De meest recente versie van de procesnota kan je steeds vinden in de bibliotheek op de projectwebsite.

2.9. Mijn woning, bedrijf, … ligt binnen een contour die is opgenomen in het ontwerp voorkeursbesluit. Wat betekent dit?

2.9.1. Vraag

Mijn woning, bedrijf, … ligt binnen een contour die is opgenomen in het ontwerp voorkeursbesluit. Wat betekent dit?

2.9.2. Antwoord

Met het ontwerp voorkeursbesluit worden een aantal zones aangeduid waar specifieke maatregelen of acties gelden. Deze maatregelen en acties gelden momenteel nog niet. Ze gaan pas in eens het voorkeursbesluit definitief is. Ook zijn de acties en maatregelen beperkt in tijd: ze gelden vanaf het definitieve voorkeursbesluit tot aan het projectbesluit.

De maatregelen zijn erop gericht om de realisatie van de voorkeursoplossing niet in het gedrang te brengen:

- **Maatregel 1: mogelijkheid om vergunningen te weigeren.**
  Als in de aangeduide zone een vergunning gevraagd wordt, dan gaat de vergunningverlener (dat is vaak de gemeente) na of de vergunning de realisatie van de voorkeursoplossing in het gedrang brengt. Indien dit het geval zou zijn, dan kan de bevoegde overheid de vergunning weigeren.
  Dit betekent niet dat alle vergunningen per definitie worden geweigerd. Het is een maatregel om voor elke vergunningsaanvraag af te toetsen of de aanvraag de realisatie van de voorkeursoplossing al dan niet in het gedrang brengt.
- **Maatregel 2: Betreden van percelen voor verder onderzoek**
  In de volgende fase, de uitwerkingsfase, is verder onderzoek nodig. Zo zullen bijvoorbeeld geluidsmetingen gebeuren, opmeting van het terrein, grondonderzoeken, … Dit onderzoek zal zoveel mogelijk op het openbaar domein gebeuren, maar het kan ook nodig zijn om private percelen te betreden. Met deze maatregel wordt de mogelijkheid voorzien om, na afstemming en overleg met de eigenaars en gebruikers, de private percelen binnen de aangeduide zone te betreden, als dat nodig zou zijn. Uiteraard zal er altijd eerst overlegd worden met de eigenaar of de gebruiker .
- **Maatregel 3: vermijden bijkomende beschermingen**
  De derde maatregel verhindert dat in de aangeduide zone bijkomende beschermingen worden aangeduid die de realisatie van het voorkeursbesluit in het gedrang brengen. Denk bijvoorbeeld aan het aanduiden van een monument of een natuurreservaat.

Behalve de hierboven beschreven maatregelen worden een aantal bijkomende acties voorgesteld. Deze acties zijn bedoeld om de onzekerheid op te vangen in de periode tussen het voorkeursbesluit en het projectbesluit.

- **Actie 1: Aankoopbeleid**
  Voor de zone waar grote onzekerheid heerst of woningen en bedrijven al dan niet worden getroffen, wordt een aankoopbeleid 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 in de periode tussen het definitieve voorkeursbesluit en het projectbesluit hun eigendom minnelijk te verkopen aan de overheid. Belangrijk hierbij is dat de eventuele verkoop gebeurt op vrijwillige basis. Er wordt met andere woorden niet overgegaan tot onteigeningen in deze fase. De verkoop gebeurt via een onafhankelijke dienst van de Vlaamse Overheid.

Zoals alle acties en maatregelen is ook deze actie op dit moment nog niet van kracht. Niet alleen is er een definitieve beslissing nodig over het voorkeursbesluit, er zal ook eerst een aankoopbeleid worden uitgewerkt. Als u een eigendom hebt in deze zone, dan brengen we u persoonlijk op de hoogte van de verdere stappen die we zetten met dit aankoopbeleid.

- **Actie 2: Natuurontwikkeling**
  Eén van de ambities van het project is om natuur in de regio te versterken. Om de natuur de nodige tijd te geven om zich te kunnen ontwikkelen worden middelen vrijgemaakt om, al tijdens de studiefase, op cruciale plaatsen natuurontwikkeling te initiëren. Dit gebeurt in afstemming met betrokken actoren. De mogelijke zones en middelen worden ook opgenomen in het eerder vermelde aankoopbeleid.

- **Actie 3: Trajectbegeleider**
  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;

Meer weten?
De contouren van de verschillende maatregelen en acties kunnen gevonden worden in hoofdstuk 7 van het ontwerp voorkeursbesluit (zie bibliotheek).
Wens je algemene informatie over de voorkeursoplossing en de stappen hiernaartoe, klik dan hier.
Meer informatie over de volledige procedure en de verschillende stappen vindt u hier.

2.10. Mijn woning/bedrijf/… ligt in de omgeving van de voorkeursoplossing. Word ik onteigend?

2.10.1. Vraag

Mijn woning/bedrijf/… is gesitueerd in de omgeving van het voorkeursalternatief (ringtracé). Zal mijn woning/bedrijf/… ingenomen worden? Word ik nu reeds onteigend?

2.10.2. Antwoord

PLAN B-K volgt de procedure complexe projecten, en bevindt zich momenteel in de onderzoeksfase. Aan het einde van deze fase wordt, op basis van het onderzoek en uitgebreid overleg, een definitieve voorkeursoplossing aangeduid (het definitief voorkeursbesluit). Belangrijk is dat deze voorkeursoplossing de kenmerken van het kanaal, de R8 en de omgeving vastlegt op hoofdlijnen. In de volgende fase, de uitwerkingsfase, zal de voorkeursoplossing verder worden uitgewerkt tot een concreet, uitvoeringsklaar project.

Het voorstel van voorkeursoplossing gaat uit van het ringtracé, waarbij het kanaal wordt aangelegd én de R8 wordt heringericht. Het kanaal ligt aan de zijde van Kortrijk, ten oosten van de Vennestraat, en de R8 behoudt ongeveer de huidige ligging. Dit ringtracé gaat uit van een zekere tussenafstand tussen het kanaal en de R8. De precieze ligging van het kanaal en de R8 en de precieze tussenafstand ligt nog niet vast. Dit maakt deel uit van de volgende fase, de uitwerkingsfase. Ook het toekomstige gebruik van de zone tussen het kanaal en de R8 maakt deel uit van het verdere onderzoek.

Met andere woorden, de voorkeursoplossing legt de kenmerken op hoofdlijnen vast, maar de exacte contouren van het project tot op perceelsniveau zijn op dit ogenblik nog niet gekend. Dit betekent dat we in deze fase van het onderzoek nog geen uitsluitsel kunnen geven over welke woningen in de omgeving van het ringtracé precies zullen worden geraakt. Deze duidelijkheid is er aan het einde van de volgende fase, de uitwerkingsfase. Om de onzekerheid in het gebied waar mogelijk op te vangen, worden eveneens een aantal maatregelen en acties voorgesteld. Meer informatie hierover is terug te vinden onder vraag 2.9 en op de projectwebsite https://planbk.be/veelgestelde-vragen.

Het is in deze fase, binnen het projectgebied nog niet mogelijk om uitsluitsel te geven over welke woningen precies zullen worden geraakt. Er wordt daarom ook niet overgegaan tot onteigeningen, wel wordt een aankoopbeleid uitgewerkt en toegepast. Meer informatie over de volgende stappen en wat het voorkeursbesluit precies betekent kan u terugvinden op www.planbk.be .

3. Algemene vragen

3.1. Waarom PLAN B-K? Wat zijn de voor- en nadelen?

3.1.1. Vraag

Wat betekent de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk? Wat zijn de voor- en nadelen?

3.1.2. Antwoord

- **Situering project: Europees kader en projectdoelstellingen**

De opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk maakt deel uit van het ambitieuze Europese programma om de binnenvaart te versterken. Het Europese project Seine Schelde vormt het overkoepelende kader waarbinnen de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk wordt onderzocht. In Vlaanderen wordt de Leie als hoofdas uitgebouwd en worden ook de aantakkende vaarwegen opgewaardeerd. Het Seine Schelde project, waaronder de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk, is een project om op Europese schaal een substantiële modal shift in het goederenvervoer te realiseren en geeft zo mee vorm aan de noodzakelijk transitie in mobiliteit. Meer duiding bij dit Europese kader kan ook teruggevonden worden in paragraaf 2.1.

De projectdoelstellingen voor de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk werden vastgelegd in de startbeslissing. De startbeslissing omschrijft de hoofddoelstelling van het project als de opwaardering en/of aanpassing van de waterweg voor scheepvaart tot een **verbinding tussen Leie en Schelde voor CEMT klasse Va-schepen**. Naast de hoofddoelstelling om het kanaal Bossuit-Kortrijk op te waarderen en/of aan te passen tot een verbinding tussen Leie en Boven-Schelde voor CEMT klasse Va-schepen geeft de startbeslissing ook aan dat het project de **ontwikkeling van een regionaal overslagcentrum** (ROC) omvat en uitgaat van een **geïntegreerde benadering**[1].

Dit betekent dat het project niet alleen de focus legt op de functie van het kanaal als waterweg voor beroepsvaart, maar zich ook richt naar de bredere context waarin het project zich situeert. Daar waar in de startbeslissing de geïntegreerde benadering algemeen beschreven wordt, is deze benadering tijdens het geïntegreerd onderzoek verder verfijnd, tot een onderzoek naar de mogelijkheden welke andere functies het kanaal opneemt of kan opnemen. Deze infrastructuurwerken bieden immers een unieke context voor het creëren van maatschappelijke meerwaarden. Zo vormt het kanaal bijvoorbeeld een drager voor economische functies, een element in de ecologische en landschappelijke structuur, een recreatieve as, een onderdeel van het multimodale verkeersnetwerk, … 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.

- **Wat zijn de voor- en nadelen?**

Het project van de opwaardering volgt de procedure complexe projecten. Na de verkenningsfase loopt momenteel de onderzoeksfase. Deze fase is gericht op het filteren van de beste oplossing (het voorkeursalternatief) uit een brede waaier aan mogelijkheden en het vastleggen van die oplossing in een voorkeursbesluit. Dit voorkeursbesluit is een beslissing op strategisch niveau. In dit project betekent het strategisch niveau dat de onderzoeksfase zich richt op twee strategische vragen, namelijk:

- Vraag 1: wat betekent de opwaardering van het kanaal?
- Vraag 2: hoe kan elke segment vorm krijgen?

Strategische vraag 1 onderzoekt dus of de opwaardering van het kanaal kan voldoen aan de projectdoelstelling. Uit het geïntegreerde onderzoek komt het volgende naar voor als antwoord op deze strategische vraag:

- De opwaardering maakt het binnenvaartnetwerk **robuuster en meer betrouwbaar** en neemt economische (transport)risico's weg. Niet alleen wordt het kanaal beter bereikbaar voor de bedrijven langs en nabij het kanaal, het kanaal wordt ook een doorgaande route voor beroepsvaart tussen de Schelde en de Leie. Deze doorgaande vaarroute wordt gebruikt door zowel

[1] De geïntegreerde benadering werd bekrachtigd in de interbestuurlijke samenwerkingsovereenkomst Zuid-West-Vlaanderen (Vlaamse Regering 19/07/2019). Met deze overeenkomst werd ook de regiovisie Zuid-West-Vlaanderen bekrachtigd als kader voor het uitvoeren van regionale acties.

bestaande trafieken (die na de opwaardering via het kanaal een kortere route kunnen nemen) als voor nieuwe trafieken (die op vandaag via de weg vervoerd worden). Het project draagt zo bij aan de **modal shift richting meer duurzaam transport** en er ontstaat met andere woorden een **structurele versterking** van het binnenvaartnetwerk 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 bedrijvenzones 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.
- De positieve effecten nemen toe naarmate de investeringen in het binnenvaartnetwerk toenemen en de verschillende vaarwegen op elkaar afgestemd zijn op vlak van scheepsklasse, doorvaarthoogte en diepgang.

De opwaardering zorgt met andere woorden voor een betere scheepvaartverbinding tussen de Leie en Schelde, daar waar het kanaal op heden als een insteekdok fungeert voor de beroepsvaart. De verbinding tussen de Leie en Schelde is een belangrijke strategische schakel en is van primordiaal belang in de bedrijfszekerheid van het binnenwaternetwerk (zie ook kadering binnen het Europese netwerk in §3.1). De opwaardering draagt bovendien ook bij tot de ontsluiting van economische activiteitenzones langs en nabij het kanaal. De opwaardering voldoet dus aan de projectdoelstelling en zorgt voor een verbeterde verbinding tussen Leie en Schelde, waardoor transport via de waterweg aantrekkelijker wordt en competitiever met transport via de weg. Bovendien neemt de bereikbaarheid van bedrijven langsheen het kanaal via het water toe en kan een groot potentieel aan watergebonden activiteiten worden benut.

Behalve de transport-economische gevolgen, brengt het geïntegreerd onderzoek ook de effecten op de omgeving in beeld. Hieruit kan het volgende besloten worden:

- Het onderzoek naar de mogelijkheden voor de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk heeft duidelijk aangetoond hoe de waterweg als structuur ingepast en verweven is met zijn omgeving. Zo heeft de historische ligging van het kanaal in Kortrijk het omgevend stadsweefsel mee gevormd, de ingrepen in de jaren zeventig hebben in het buitengebied aanleiding gegeven tot de vorming van belangrijke natuurgebieden (Vaarttaluds en omgeving) en het kanaal is drager van steeds belangrijker geworden verbindingen in een regionaal fiets- en wandelnetwerk. 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 geremedieerd worden**. Deze milderende maatregelen maken inherent deel uit van het project van de opwaardering.
- Maar het onderzoek heeft eveneens aangetoond dat hier ook **positieve gevolgen zijn en kansen** liggen. Het onderzoek gaf inzicht in de bestaande knelpunten en kwaliteiten en opende zo het perspectief naar een **bredere aanpak** op vlak van kwaliteitsverhoging in dit gebied. Het project voor de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk is dan ook op te vatten als een **meervoudige en bredere gebiedsopgave**. 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. Voorbeelden van deze kansen zijn (niet limitatief):
    - Versterken van het fietsnetwerk met een fietsbrug aan de Transfosite, het wegwerken van de onveilige punten aan de N391, …;
    - Realiseren van natuurvriendelijke oevers en verbinden van de natuur langs het kanaal met omliggende natuurwaarden zoals het Banhoutbos, Lettenhofpark, kasteelpark Bossuit, …;
    - Realiseren van een meer flexibel en toekomstvast systeem om het kanaal en de gebruikers (zoals het drinkwaterproductiecentrum) te voorzien van oppervlaktewater;
    - Opwaarderen van het New Foundland monument en zijn omgeving;
    - Intensifiëren van de stedenbouwkundige ingrepen in de omgeving van het project (vnl afwaarts in de zone Kortrijk-Harelbeke-Kuurne) waarbij een (gedeeltelijk) herinrichting van het openbaar domein met (ver)nieuwde pleinen, parken, kaaien, … Zo ontstaan aangename ontmoetingsplekken in de wijk;
    - Ook kan het project de noodzakelijke ingrepen aan de weginfrastructuur (R8) versnellen.

Samengevat zorgt de opwaardering van het kanaal voor een volwaardige verbinding tussen de Leie en de Schelde. Het binnenvaartnetwerk wordt sterker en robuuster (op regionaal, nationaal en internationaal niveau), waardoor transport over het water een aantrekkelijker vervoersalternatief wordt en de modal shift wordt gefaciliteerd. De opwaardering draagt bovendien ook bij tot de ontsluiting van de bedrijventerreinen, waardoor een potentieel aan watergebonden economische activiteiten kan gerealiseerd worden. Maar daarnaast gaat de opwaardering over meer dan de economische rendabiliteit, er worden ook kansen teruggevonden waarvoor het project een hefboom kan zijn zodat deze kansen versneld worden gerealiseerd.

Meer informatie vind je ook terug in de video 'Waarom plan B-K'. Deze video kun je terugvinden op de homepagina van de projectwebsite www.planbk.be of via deze link https://youtu.be/6WhNExkdmSk. De samenvatting van de onderzoeksresultaten kun je daarnaast ook nalezen in de synthesenota. Hoofdstuk 6, paragraaf 6.1 bevat de conclusies van het geïntegreerd onderzoek voor strategische vraag 1.

3.2. Waarom PLAN B-K? Op welke manier is de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk een hefboom voor overige initiatieven in de streek?

3.2.1. Vraag

In het geïntegreerd onderzoek is sprake van een aantal potenties die gerealiseerd kunnen worden. Op welke manier betekent de opwaardering een hefboom voor deze potenties? Kunnen deze ook onafhankelijk van de opwaardering gerealiseerd worden?

3.2.2. Antwoord

Gedurende de loop van het geïntegreerde onderzoek zijn verscheidene initiatieven en visies opgedoken die leven in de regio rond het kanaal. Daarnaast heeft het onderzoek ook een aantal kansen naar boven gebracht, waarbij er meerwaarden voor de omgeving ontstaan door het voorzien van een aantal extra ingrepen (ingrepen die niet inherent aan het project verbonden zijn). Door deze kansen en initiatieven op te nemen in het complex project worden ze versneld gerealiseerd en kunnen knelpunten weggewerkt worden. Het complex project fungeert als het ware als een 'motor' voor versnelde uitvoering van de kansen in de regio. Voorbeelden van deze kansen zijn (niet limitatief):

- Versterken van het fietsnetwerk door bv. het verplaatsen van de Fietssnelweg naar de rechteroever in de omgeving van de Transfo-site, het wegwerken van de onveilige punten aan de N391, …
- Realiseren van natuurvriendelijke oevers en verbinden van de natuur langs het kanaal met omliggende natuurwaarden zoals bv. het Banhoutbos, Lettenhofpark, kasteelpark Bossuit, …;
- Realiseren van een meer flexibel en toekomstvast systeem om het kanaal en de gebruikers (zoals het drinkwaterproductiecentrum) te voorzien van oppervlaktewater;
- Opwaarderen van het New Foundland monument en zijn omgeving;
- Intensifiëren van de stedenbouwkundige ingrepen in de omgeving van het project (vnl afwaarts in de zone Kortrijk-Harelbeke-Kuurne) waarbij een (gedeeltelijk) herinrichting van het openbaar domein met (ver)nieuwde pleinen, parken, kaaien, … Zo ontstaan aangename ontmoetingsplekken in de wijk;
- Ook kan het project de noodzakelijke ingrepen aan de weginfrastructuur (R8) versnellen.

Indien het project van de opwaardering niet wordt uitgevoerd, betekent dit ook dat andere projectonderdelen, zoals een herinrichting van de R8 in het ringtracé, het realiseren van natuurvriendelijke oevers, versterken van de fietsinfrastructuur, overslag en activatie, het heraanleggen van het openbaar domein, … niet worden gerealiseerd binnen het project van de opwaardering. Om deze elementen te realiseren zal moeten overgegaan worden op andere initiatieven en initiatiefnemers (en bijhorende middelen).

3.3. Waarom PLAN B-K? Wat is de relatie met het Europese project Seine Schelde?

3.3.1. Vraag

Op welke manier verhoudt de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk zich tot het Europese Seine Schelde project? Welke ingrepen worden nog voorzien binnen dit Europese project?

3.3.2. Antwoord

- **Uitbouwen van het binnenvaartnetwerk tot een volwaardig en duurzaam alternatief voor wegtransport**

Het Trans-European Network for Transport (TEN-T) is een gepland netwerk van wegen, spoorwegen, luchthavens en waterinfrastructuur in de Europese Unie. Met het TEN-T programma wil de EU het Europese vervoersnetwerk op een duurzame manier verbeteren en daarmee de Europese economie stimuleren. Het Europese project Seine Schelde kadert binnen dit TEN-T

programma. Het Seine- en het Scheldebekken zijn twee van Europa's belangrijkste industriële regio's. Toch bestaat er tussen beide regio's op vandaag nog geen vaarweg voor container- en duwvaartschepen. Met het project Seine Schelde komen Frankrijk, Wallonië en Vlaanderen daaraan tegemoet. Vlaanderen wordt hierdoor verbonden met de industriële regio's van Noord-Frankrijk (Le Havre, Rouen en Parijs). In het kader van het Seine Schelde project worden zowel de Leie als de Schelde opgewaardeerd. Tussen beide rivieren vormt het kanaal Bossuit-Kortrijk een strategische missing link.

De opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk vormt een onderdeel van het veel ruimer en ambitieus programma Seine Schelde, 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 hoofdas 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. Specifiek voor Vlaanderen zijn de engagementen de voltooiing van de Leie-as tegen eind 2030 en het opmaken van voorbereidende studies voor alle andere assen (Boven-Schelde, hinterlandverbinding Zeebrugge, KBK, KRL, Boven-Zeeschelde, verbinding Seneffe-Antwerpen). Ook in Frankrijk vinden ingrepen plaats om een volwaardige verbinding tussen het Seine- en Scheldebekken te realiseren.

In uitvoering van het Europese programma zijn reeds een aantal investeringen aan het binnenvaartnetwerk gebeurd en staan nog diverse investeringen gepland. Naast de opwaardering van de Leie-as voorziet Seine-Schelde in Vlaanderen ook in de uitvoering van moderniseringsprogramma's op de aansluitende assen zoals de Boven-Schelde, het kanaal Gent-Oostende (ontsluiting Zeebrugge), de Boven-Zeeschelde en de kanalen Roeselare-Leie, Bossuit-Kortrijk en Brussel-Charleroi. In totaal wordt dit geheel in Vlaanderen geraamd op ca. 2,1 miljard euro. Het Europese project Seine Schelde omvat op vandaag in zijn geheel (Frankrijk, Wallonië, Vlaanderen) een investeringspakket van ca. 12,6 miljard euro. Van dit pakket is een deel reeds uitgevoerd (ca. 1,5 miljard euro) en wordt een deel gepland na 2030 (ca. 1,4 miljard euro). Het merendeel van de investeringen wordt momenteel volop voorbereid en staat gepland voor de periode 2024-2030 (ca. 9,7 miljard euro). Frankrijk neemt hierbij het overgrote deel van de investeringen op, waarvan in de periode 2024 -2030 ca. 7,3 miljard euro (waarvan ca. 5,9 miljard euro voor het nieuwe kanaal Seine-Nord Europe).

- **Kanaal (opnieuw) inschakelen in een performant en toekomstgericht waterwegennetwerk**

Het Seine Schelde project is een project om op Europese schaal een substantiële modal shift in het goederenvervoer te realiseren. Met dit project ontstaat de unieke opportuniteit om het bestaande kanaal, dat momenteel louter een lokale functie opneemt en wordt onderbenut, opnieuw in te schakelen in een performant en toekomstgericht Vlaams en Europees waterwegennetwerk. De opwaardering van het kanaal draagt zo bij aan het realiseren van de noodzakelijke transitie op vlak van mobiliteit.

- **Strategische missing link**

Met het Seine Schelde project worden, via de Leie en de Boven-Schelde, twee belangrijke noord-zuidassen uitgebouwd die de verbinding zullen maken tussen de Vlaamse havens enerzijds en Wallonië en Frankrijk anderzijds. Hierbij wordt de Leie als hoofdverbinding op de Seine Schelde as opgewaardeerd naar klasse Vb (éénrichting) en 3 lagen containervaart. Ook de Boven-Schelde wordt evenwel opgewaardeerd, dit gebeurt stapsgewijs:

- In Vlaanderen (Asper, Oudenaarde, Kerkhove - 2020) en in Wallonië (Kain - 2018, Hérinnes – 2020) zijn de stuwen reeds gemoderniseerd en zijn overal vispassages gebouwd.
- Op korte termijn wordt de diepgang verhoogd: in Wallonië werden de sluisdrempels in Kain en Hérinnes met 20cm verlaagd (toegelaten diepgang is er nu dus 2,80m), in Vlaanderen wordt dit de komende jaren voorzien voor de 3 sluizen. In Doornik wordt de Boven-Schelde momenteel verruimd: sedert januari '20 kan er scheepvaart tot klasse Va toegelaten worden.
- Op langere termijn (tegen ca. 2030) voorzien zowel Wallonië als Vlaanderen in een opwaardering van de bestaande sluizen naar klasse Vb.

Beide assen (Leie en Schelde) worden dus concreet verder uitgebouwd. Hun belang in het gehele netwerk zal dus alleen maar toenemen, in substantiële mate. De Leie en Boven-Schelde zullen in de toekomst veruit de grootste toevoerassen vormen naar het kanaal Seine-Nord Europe.

Met de opwaardering vormt het kanaal Bossuit-Kortrijk een oost-west verbinding tussen beide hoofdassen. Het strategische belang van **een verbinding op groot gabarit (Va) tussen deze twee assen** is zeer groot, zowel voor Vlaanderen als voor Europa. Dit zowel vanuit het oogpunt van transportefficiëntie als vanuit het oogpunt van de bedrijfszekerheid van beide hoofdassen. Het feit dat men een volledig binnen Vlaanderen gelegen lus in het netwerk zou kunnen maken is onmiskenbaar een groot strategisch voordeel voor de Vlaamse economie. De opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk zorgt er bovendien ook voor dat er via het Noord Franse netwerk (via het Canal à Grand Gabarit) een lus mogelijk is tussen de Leie en de Schelde. Ook Frankrijk en Wallonië onderschrijven het strategisch belang van deze verbinding en bereiden het gebruik van deze strategische verbinding voor. Zo werd oa. eind 2023 het kanaal Condé-Pommeroeul heropend.

- **Het Europese project verder toegelicht**

KBK vormt een onderdeel van een veel ruimer en ambitieus programma Seine Schelde, dat van de binnenvaart een volwaardig en duurzaam alternatief maakt voor het wegtransport in de Benelux en Noord-Frankrijk.

Het Europese project Seine Schelde werd bekrachtigd in de Implementing Act Seine Schelde (formeel : het 'Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/1118 van de Commissie van 27 juni 2019 betreffende het grensoverschrijdende Seine Schelde project op de kernnetwerkcorridor Noordzee-Middellandse Zee en de Atlantische kernnetwerkcorridor'). Dit uitvoeringsbesluit legt onder andere het globale tijdspad vast voor de realisatie van Seine Schelde. Een actualisatie ervan is voorzien voor begin 2024.

- Voor Vlaanderen is het belangrijkste engagement hierin de voltooiing, tegen eind 2030, van de opwaardering van de Leie-as. Voor alle andere assen (Boven-Schelde, hinterlandverbinding Zeebrugge, KBK, KRL, Boven-Zeeschelde, verbinding Seneffe-Antwerpen) zijn de voorbereidende studies lopende.
- Ook voor Wallonië zijn enkele substantiële engagementen opgenomen, met onder andere de opwaardering naar klasse Va van het vak Pommeroeul – Seneffe (incl. ontdubbeling sluis Obourg) en het vak Seneffe – Charleroi (incl. ontdubbeling sluizen Marchienne, Gosselies, Viesville) tegen eind 2030, capaciteitsuitbreiding sluizen Kain en Hérinnes tegen eind 2030, verdere modernisering vakken Charleroi – Namen en kanaal Brussel – Charleroi.

Dit Europese project wordt uitgevoerd door verschillende partners: Vlaanderen, Wallonië en Frankrijk.

- Het Vlaamse luik van Seine Schelde is volop in uitvoering met reeds afgeronde deelprojecten als een nieuwe sluis in Harelbeke en een nieuwe sluis Sint-Baafs-Vijve en in uitvoering zijnde deelprojecten zoals de verbreding van de Leie-as tussen het afleidingskanaal van de Leie en de sluis in Sint-Baafs-Vijve. Hierbij vertegenwoordigen de deelprojecten die gepland staan voor de periode 2014-2022 een investeringspakket van 362 mio. euro. Voor de periode 2021 – 2027 (subsidieperiode CEF2) werden reeds 2 subsidieovereenkomsten afgesloten (CEF2.1 voor 125,6 mio. euro en CEF2.2 voor 82,9 mio. €), een derde aanvraagdossier (CEF2.3) wordt eind januari '24 ingediend.
- Ook in Wallonië wordt volop uitvoering gegeven aan dit project: in de afgelopen jaren konden een aantal belangrijke ingrepen gerealiseerd worden, zoals de opwaardering van de Boven-Schelde (stuwen Kain en Hérinnes, doortocht Doornik, afstandsbediening), de heropening van het kanaal Condé-Pommeroeul of de modernisering van de Grensleie in de doortocht van Komen. Daarnaast worden ook diverse projecten uitgevoerd op de 'dorsale wallonne' (kaaimuur Manage, modernisering sluis Havré, wegwerken knelpunt Ghlin, brug in Luttre, …). Voor de periode 2024-2030 wordt een investeringsprogramma van ca. 508 mio. euro verwacht.
- In Frankrijk wordt gewerkt aan zowel het nieuwe kanaal Seine-Nord Europe (SNE) als aan de aansluitende vaarwegen.
    - Sedert september 2022 zijn de eerste werken voor het nieuwe kanaal op het terrein van start gegaan : net ten noorden van Compiègne werd een stuk van de Oise omgelegd en zijn drie nieuwe bruggen in aanbouw. In het voorjaar van '24 wordt gestart met de bouw van een eerste sluis (in Montmacq), de overige werken voor de sector 1 (Compiègne – Passel : 18km) zullen aansluitend worden opgestart. Ook voor de overige sectoren zijn de voorbereidende studies, onderzoeken en procedures volop lopende. De streefdatum voor de opening van het kanaal is december 2030, zoals opgenomen in de geactualiseerde Implementing Act. De totale kostprijs wordt geraamd op 5,9 miljard euro.
    - Op de aansluitende vaarwegen worden diverse investeringen gepland binnen de periode 2020-2030, samen goed voor een investeringsbedrag van ca. 2,4 miljard euro. Het gaat hierbij om volgende ingrepen:
        - Boven-Seine (= opwaarts Parijs) en Bray-Nogent : 400 mio. €;
        - Beneden-Seine : 268 mio. €;
        - Oise (tussen Parijs en Compiègne) : 372 mio. €;
        - As Duinkerke – Schelde : 496 mio. € (voor de ontdubbeling van de sluizen en verruiming naar klasse Vb gabarit wordt na 2030 een bedrag van 1.240 mio. euro voorzien);
        - Leie : 47 mio. euro. Een groot deel van deze werken zijn trouwens momenteel reeds uitgevoerd, nl. de aanleg van de nieuwe oevers tussen Komen en Quesnoy-sur-Deûle.

Alles samen vertegenwoordigt het Europese project Seine Schelde een investeringspakket van ca. 12,6 miljard euro (inclusief de uitvoering van de plannen op de overige assen binnen Vlaanderen)..

4. Inhoudelijk-technische vragen

4.1. Wat is het nulscenario?

4.1.1. Vraag

Wat is en wat betekent het nulscenario?

4.1.2. Antwoord

Het nulscenario (of varianten op het nulscenario) houdt in dat het kanaal niet wordt opgewaardeerd of met andere woorden dat het project niet wordt verder gezet. Dit betekent dat het kanaal niet wordt aangepast en de aansluiting met de Leie niet wordt gemaakt. Het kanaal blijft, zoals op vandaag het geval is, enkel toegankelijk vanaf de Boven-Schelde voor grotere schepen en fungeert zo als een insteekdok. Het kanaal en de omliggende omgeving worden beheerd en onderhouden volgens het huidige beheer- en onderhoudsplan. Ook aan het nulscenario zijn met andere woorden kosten verbonden. Deze alternatieven, zoals het nulscenario of varianten waarbij de opwaardering zich beperkt tot het gedeelte Schelde – Stasegem, beantwoorden niet aan de projectdoelstelling en worden daarom niet als alternatieven onderzocht in het geïntegreerd onderzoek.

Indien het project van de opwaardering niet wordt uitgevoerd, betekent dit ook dat andere projectonderdelen, zoals een herinrichting van de R8 in het ringtracé, het realiseren van natuurvriendelijke oevers, versterken van de fietsinfrastructuur, overslag en activatie, het heraanleggen van het openbaar domein, … niet worden gerealiseerd binnen het project van de opwaardering. Om deze elementen te realiseren zal moeten overgegaan worden op andere initiatieven en initiatiefnemers (en bijhorende middelen). Met andere woorden, de bestaande toestand zet zich verder en de aanwezige knelpunten blijven behouden, baten en opportuniteiten van het project worden niet gerealiseerd.

Het project van de opwaardering volgt de procedure complexe projecten. Na de verkenningsfase loopt momenteel de onderzoeksfase. Deze fase is gericht op het filteren van de beste oplossing (het voorkeursalternatief) uit een brede waaier aan mogelijkheden en het vastleggen van die oplossing in een voorkeursbesluit. Dit voorkeursbesluit is een beslissing op strategisch niveau. In dit project betekent het strategisch niveau dat de onderzoeksfase zich richt op twee strategische vragen, namelijk:

- Vraag 1: wat betekent de opwaardering van het kanaal??
- Vraag 2: hoe kan elke segment vorm krijgen?

De eerste strategische vraag onderzoekt de algemene effecten van een opwaardering van het kanaal, beoordeelt deze effecten ten opzichte van een referentiesituatie (de referentiesituatie houdt onder andere in dat er geen aanpassingen gebeuren aan het kanaal als vaarweg, en vormt zo een nulscenario) en brengt de positieve en negatieve effecten in beeld. De onderzoeksresultaten worden gerapporteerd en samengevat door het onderzoeksteam en vormen de basis voor de Vlaamse Regering om in het voorkeursbesluit de keuze te maken of het kanaal wel, dan niet wordt opgewaardeerd. Indien het voorkeursbesluit aangeeft dat het project niet wordt verder gezet, eindigt de lopende procedure en stopt het lopende project van de opwaardering. Deze beslissing verhindert niet dat, op termijn, een nieuw initiatief kan worden opgestart.

4.2. Voor welke scheepsklasses wordt het kanaal opgewaardeerd?

4.2.1. Vraag

Voor welke scheepsklasses wordt het kanaal opgewaardeerd?

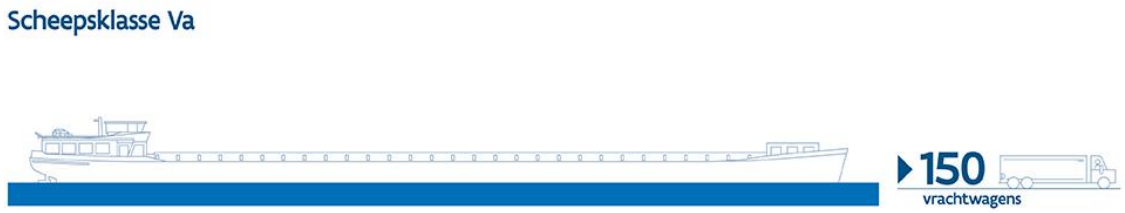
4.2.2. Antwoord

We onderzoeken hoe het kanaal Bossuit-Kortrijk in de toekomst vlot en veilig toegankelijk kan worden voor schepen tot klasse Va. Dat zijn schepen die 110 meter lang en 11,4 meter breed zijn. Volgeladen kunnen deze schepen tot 3.000 ton goederen vervoeren, wat zoveel is als 150 vrachtwagens.

Op vandaag kunnen deze klasse Va-schepen al varen op een gedeelte van het kanaal, namelijk vanaf de Schelde in Bossuit tot ongeveer aan de Luipaardbrug. Na de opwaardering zal het kanaal over de volledige lengte toegankelijk zijn voor deze schepen. Va-schepen kunnen een diepgang hebben tot 3,5m. Met PLAN B-K wordt de diepgang van het kanaal afgestemd op de diepgang van de aansluitende vaarwegen, de Leie en de Boven-Schelde:

- de diepgang van het kanaal tussen Zwevegem en Bossuit wordt afgestemd op de huidige diepgang van de Boven-Schelde. Dit betekent dat in dit stuk het kanaal niet wordt verdiept.
- de diepgang van het kanaal vanaf Zwevegem tot aan de Leie wordt op 3,5m gebracht.

Op termijn, na opwaardering van de Boven-Schelde, kan ook het gedeelte van het kanaal tussen Bossuit en Zwevegem een diepgang tot 3,5m krijgen. Op termijn ontstaat zo een uniforme diepgang op het kanaal en de aansluitende vaarwegen.



4.3. Welke ingrepen zijn nodig om het kanaal toegankelijk te maken voor grotere scheepsklasses?

4.3.1. Vraag

Welke ingrepen zijn nodig om het kanaal toegankelijk te maken voor klasse Va-schepen?

4.3.2. Antwoord

Tussen de Schelde en ca. de Luipaardbrug werd het kanaal in de jaren ’70 reeds gemoderniseerd en zijn de ingrepen voornamelijk gericht op het verruimen van de vaarweg.

Lokaal verbreden van de vaarweg, bijvoorbeeld thv een bocht
Grotere schepen zijn breder en langer. Om vlot en veilig te kunnen varen moet de vaarweg voldoende breed zijn. Het doel is dat op termijn schepen van klasse IV en klasse Va elkaar vlot en veilig kunnen kruisen. Ter hoogte van bochten kan het nodig zijn om de vaarweg extra te verbreden.

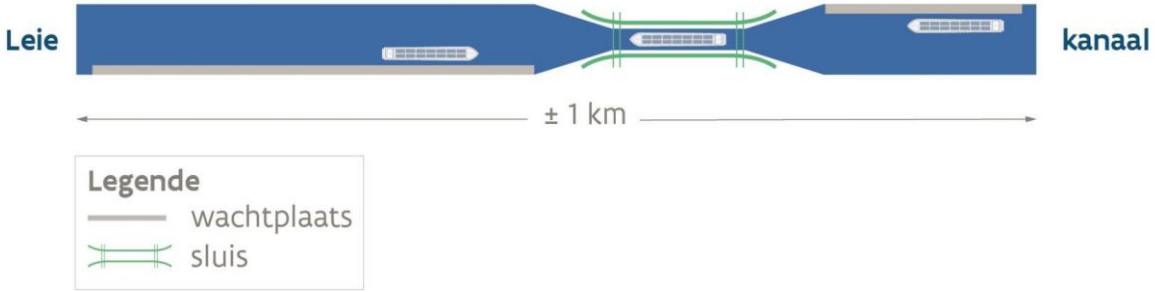
Verdiepen van de vaarweg vanaf Zwevegem tot aan de Luipaardbrug
Grotere schepen kunnen ook dieper in het water liggen, waardoor een verdieping van de vaarweg noodzakelijk is. De diepgang van het kanaal wordt afgestemd op de diepgang van de aansluitende vaarwegen. Zie ook paragraaf 4.3.

Vanaf de Luipaardbrug tot aan de Leie zijn meer ingrijpende werken nodig. In deze zone worden drie tracé-alternatieven onderzocht om de aansluiting met de Leie te maken. Meer informatie over de tracé-alternatieven vindt u hier. In deze zone wordt ook een nieuwe klasse Va-sluis voorzien.

Nieuwe sluis
Het waterpeil van de Leie ligt ca. 7 meter lager dan het waterpeil in het kanaal. Oorspronkelijk, bij de aanleg van het kanaal in de 19de eeuw, werd dit hoogteverschil overwonnen door drie sluizen. Deze sluizen zijn relatief klein en kunnen enkel

gebruikt worden door pleziervaart en kleinere schepen (klasse I). Ook zijn de sluizen sterk verouderd en kennen ze een trage werking.

Om het kanaal vlot toegankelijk te maken voor grotere schepen, is één nieuwe sluis nodig. Voor en na de sluiskolk (dit is de eigenlijke sluis) worden wachtplaatsen voorzien voor schepen die wachten tot ze de sluis kunnen invaren of de Leie kunnen opvaren. De sluis en wachtplaatsen heeft een lengte van ongeveer 1 kilometer.



Na de opwaardering zal een groot deel van de schepen het kanaal op- of afvaren via de Leie. Schepen die een bestemming hebben op het kanaal en vervolgens terug willen varen, moet kunnen draaien (zwaaien). Uit het onderzoek volgt dat een nieuwe zwaaikom nodig is tussen de nieuwe sluis in Kortrijk en de sluis van Zwevegem.

Zwaaikom

Wanneer een binnenvaartschip op een veilige manier van richting wil veranderen, is voldoende ruimte om te kunnen zwaaien essentieel. Vanwege de lengte van de schepen is hiervoor een lokale verbreding van de waterweg noodzakelijk, dit noemen we een zwaaikom.

4.4. Wat is een (regionaal) overslagcentrum?

4.4.1. Vraag

De startbeslissing vermeldt dat de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk ook de ontwikkeling van een regionaal overslagcentrum bevat. Wat is een (regionaal) overslagcentrum?

4.4.2. Antwoord

Een overslagcentrum is een plaats waar goederen van transportmodus wisselen (bijvoorbeeld van waterweg naar vrachtauto of omgekeerd) en waar, indien nodig, goederen tijdelijk gestockeerd kunnen worden. Een overslagcentrum richt zich niet op één specifiek bedrijf, maar op bedrijven in de omliggende regio.

De aanwezigheid van een regionaal overslagcentrum vormt voor bedrijven een belangrijk element om waterwegen als transportas te kunnen benutten voor het vervoer van goederen en grondstoffen. PLAN B-K maakt een onderscheid tussen een algemeen overslagcentrum, dat gericht is op verschillende soorten goederen (containers, paletten, bulk, …), en een specifiek overslagcentrum (SOC) dat gericht is op specifieke goederen (bv. containers).

4.5. Op welke manier kan een dergelijk complex project met grote investerings- en onderhoudskosten gefinancierd worden?

4.5.1. Vraag

De investerings- en onderhoudskosten van dit project zijn in ieder geval hoog. Op welke manier kan een dergelijk project gefinancierd worden? En gaat dit ten koste van de financiering van overige projecten in de regio?

4.5.2. Antwoord

- **Overzicht van investerings- en onderhoudskosten**

De investerings- en onderhoudskosten zijn begroot en als volgt samen te vatten (prijsniveau 2019):

- Opwaardering via het rechtdoortracé ca. 510 à 535 miljoen euro
- Opwaardering via het bypasstracé ca. 434 miljoen euro
- Opwaardering via het ringtracé ca. 600 à 750 miljoen euro

Belangrijk in de onderlinge vergelijking van deze cijfers is de mate waarin de herinrichting van de R8 al dan niet is opgenomen:

- De cijfers van het rechtdoor- of bypasstracé bevatten geen herinrichting van de R8 tussen het bestaande kanaal en de Leie,
- De cijfers van het ringtracé zijn inclusief de herinrichting van de R8 tussen het bestaande kanaal en de Leie.

De belangrijkste kostenposten zijn grondverwerving, investeringen aan het kanaal en de heraanleg van de R8. In grootteorde kan **onderstaande indeling** aangehouden worden (afhankelijk van het tracé alternatief)(prijsniveau 2019):

- Ca. 180 à 235 miljoen voor de aanleg van het kanaal en lokale wegenis
- Ca. 170 à 220 miljoen voor grondverwervingen
- Ca. 30 miljoen voor economisch ontwikkeling van het kanaal (overslagfaciliteiten, zwaaikom, incl. verwerving)

- Ca. 40 à 60 miljoen voor milderende maatregelen
- Ca. 145 à 240 miljoen voor de heraanleg van de R8 (afhankelijk van kruisingswijze met de Leie)
- Ca. 10 miljoen voor overige ingrepen (natuurontwikkeling en ingrepen aan bestaande kanaal)

Wat betreft de onderhoudskosten kunnen we besluiten dat de exploitatiekosten voor het kanaal ca. 4,8 miljoen euro/jaar bedragen. De onderhoudskosten van de R8 bedragen ca. 0,1 à 1,5 miljoen euro/jaar (afhankelijk van kruisingswijze met de Leie).

Naar aanleiding van de prijsstijgingen 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).

Meer concrete informatie over de verschillende investerings- en exploitatiekosten en de onderlinge verhouding tussen de verschillende tracéalternatieven en subvarianten kan gevonden worden in OA25 "investerings- en exploitatiekosten".

- **Financieringsmogelijkheden en subsidies**

In onderzoeksrapport OA26 wordt onderzocht of en zo ja, hoe het project van de opwaardering gefinancierd kan worden. Uit deze analyse komen **twee mogelijke vormen** naar voor, namelijk een klassieke overheidsfinanciering via een overheidslening en een financiering via een PPS project met private financiering. Beide financieringsvormen zijn mogelijk en hierbij wordt geen onderscheid tussen de tracéalternatieven vastgesteld. Overige vormen van financiering (waaronder de reguliere werkingsmiddelen, PPS met publieke financiering, …) zijn minder aangewezen om de investeringskosten van het project te financieren, maar kunnen bijvoorbeeld wel ingezet worden om specifiek projectonderdelen te financieren (zoals bijvoorbeeld financieren van onderhoudskosten binnen de reguliere werkingsmiddelen, PPS met publieke financiering ikv overslag, …). In de uitwerkingsfase wordt de financiering van het project verder uitgewerkt en kan per onderdeel of deelproject de meest gepaste financieringsmethode beschouwd worden.

Het onderzoek toont aan dat **diverse subsidiemogelijkheden** mogelijks beschikbaar zijn om het project te cofinancieren. De hoofdonderdelen van het project (vaarweg-infrastructuur en mogelijks hieraan gelinkt de R8 in geval van het ringtracé) vallen onder de koepel van CEF transport. De cofinanciering bedraagt hierbij 30% tot 50%. Overige projectonderdelen of flankerend beleid (stedelijke inrichting, fietsvoorzieningen, …) kunnen mogelijks beroep doen op andere subsidievormen (EFRO, Interreg, Horizon 2020). Ook hier kan het subsidiepercentage oplopen tot 40%. Het mogelijke **subsidiebedrag** wordt geraamd op ca. **90 à 120 miljoen euro (in 2019)**.

Of het project van de opwaardering of onderdelen hiervan ook effectief in aanmerking komen voor subsidies onder de vermelde mogelijkheden zal afhangen van de concreet uitgewerkte doelstellingen en criteria van de subsidiedocumenten en de inhoud van de oproepen (calls). Op basis van de eerdere oproepen kan worden aangenomen dat het project in aanmerking kan komen voor Europese subsidie. In de uitwerkingsfase moeten de verschillende mogelijkheden voor cofinancieringen verder onderzocht en concreet gemaakt worden.

- **Conclusie**

De totale investerings- en onderhoudskosten van het project bevatten veel meer dan louter de aanleg van waterbouwkundige infrastructuur. Van de totale investeringskost gaat (in geval van een ringtracé) ongeveer 30% naar de aanleg van het kanaal en lokale wegenis, ongeveer 25 à 30% gaat naar de aanleg van de R8. Vanwege de lokale context gaat ca. 25 à 30% van de investeringskost naar grondverwervingen.

De financiering van het totale project betekent dat, behalve het kanaal, ook overige initiatieven in de regio mee worden gefinancierd. Het gaat hierbij om ingrepen die de fietsstructuur versterken, natuurontwikkeling, … en (in geval van het ringtracé) ook de herinrichting van de R8 tussen het bestaand kanaal en de Leie.

4.6. Op welke manier kunnen de drie tracéalternatieven onderling vergeleken worden?

4.6.1. Vraag

Het geïntegreerde onderzoek gaat per onderzoeksaspect, waar relevant, na wat de impact is van elk tracéalternatief en kent ieder tracé een score toe. Het ringtracé gaat echter uit van de opwaardering van het kanaal en de herinrichting van de R8, en omvat dus grotere ingrepen en infrastructuurwerken. Hoe kan een correcte vergelijking tussen de verschillende tracés gemaakt worden?

4.6.2. Antwoord

Anders dan het rechtdoor- en bypasstracé gaat het ringtracé inderdaad uit van de opwaardering van het kanaal én de herinrichting van de R8. Vanzelfsprekend kent het ringtracé dus een hogere investerings- en exploitatiekost, omdat ook de aanleg en exploitatie van de R8 vervat zitten in deze raming. In OA25 wordt dan ook meermaals benadrukt dat de investeringskost van het ringtracé inclusief de herinrichting van de R8 is, terwijl de investeringskost van het rechtdoor- en bypasstracé exclusief deze herinrichting zijn.

Maar ook in alle andere onderzoeksaspecten zijn de effecten van het ringtracé effecten die optreden door de aanleg van het kanaal én de herinrichting van de R8. Het rechtdoor- en bypasstracé bevatten deze effecten van de R8 niet. Om tot een vergelijkbaar resultaat te komen, moeten mogelijke effecten van de herinrichting van de R8 dus toegevoegd worden aan de effecten van de aanleg van het kanaal. In het rechtdoor- en bypasstracé wordt hiermee rekening gehouden in de 'doorkijk tot 2070' (Hoofdstuk 13). In deze doorkijk wordt rekening gehouden met realisaties van projecten op lange termijn, waaronder de herinrichting van de R8 volgens de visienota. Door met beide elementen rekening te houden, kunnen de drie tracéalternatieven op een gelijkwaardige manier vergeleken worden.

Zo zal dit voor de impact op mobiliteit betekenen dat ook in geval van het rechtdoor- en bypasstracé een heringerichte R8 meer verkeer zal aantrekken en zal leiden tot doorstromingsproblemen op wegen die naar de R8 leiden. Voor de impact op natuur moet ook in geval van het bypass- en rechtdoortracé rekening worden gehouden met de impact die een herinrichting van de R8 met zich meebrengt, bijvoorbeeld op het natuurgebied van de Oude Leiearm.

4.7. Trafiekprognose en relatie met het Europese project Seine-Nord Europe

4.7.1. Vraag

Welke gegevens werden gehanteerd in de trafiekprognose van PLAN B-K en hoe houden die verband met de trafiekprognoses die werden opgesteld binnen het Europese project Seine-Nord Europe?

4.7.2. Antwoord

Het Europese Rekenhof voerde in het voorjaar 2020 een audit uit in kader van een onderzoek naar de manier waarop de Europese Commissie de grote infrastructuurprojecten (Transport Flagship Infrastructures) opvolgt en coördineert. De audit is dus geen diepgaande audit van de projecten zelf of van de inhoud ervan, maar focust op de algemene coördinatie van dergelijke grote infrastructuurprojecten.

In het auditverslag maakt het Rekenhof een opmerking op de trafiekprognoses waarbij ze aangeeft dat de verkeersprognoses gevoelig zijn voor optimistische voorspellingen en de huidige verkeerscijfers vaak sterk afwijken van de eerder voorspelde cijfers.

Wat betreft de trafiekprognoses dient een onderscheid te worden gemaakt tussen

- De trafiekprognoses die werden opgesteld in kader van het Europese project Seine-Nord Europe en waar de audit betrekking op heeft;
- De trafiekprognoses die werden opgesteld in kader van het project van de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk. Deze trafiekprognoses werden opgesteld, onafhankelijk van de prognoses ikv het Europese project.

<u>Trafiekprognoses in kader van het Europese project Seine-Nord Europe</u>
De in Seine Schelde gebruikte trafiekmodellen werden vanaf 2004 tot heden door een onafhankelijk economisch expertencomité opgevolgd (bestaande uit diverse academici, die losstaan van de projectstructuur) en werden reeds diverse malen aan controles en audits door interne en externe experten onderworpen (dit laatste bv. in 2007 en 2014 bij de indiening en evaluatie van het subsidiedossier waarbij de ingediende projectvoorstellen ook steeds geëvalueerd worden door een panel van externe experten).

Bovendien worden de trafiekprognoses momenteel opnieuw geactualiseerd in functie van de opmaak van het subsidiedossier voor CEF2. Ook nu is er sprake van een opvolging door een extern comité van economische experten.
Een belangrijke conclusie van het audit verslag is ook dat de huidige trafieken vaak sterk afwijken van de voorspelde trafieken en dit omdat de uitvoering van de verschillende projecten vertraging oploopt. Dit betekent meteen ook dat de effecten van de projecten uitblijven of vertragen. Het auditrapport stelt dan ook dat het noodzakelijk is om de nodige investeringen tijdig te realiseren zodat de effecten zo snel mogelijk in werking treden. Vandaar ook de titel van de verslag "Vervoersinfrastructuren in de EU: megaprojecten moeten sneller worden uitgevoerd zodat de netwerkeffecten tijdig worden gerealiseerd".

Trafiekprognoses in kader van PLAN B-K
In het verleden werden in het kader van dit project reeds een aantal trafiekprognoses opgesteld die vooral de focus hadden op autonome groei en ontwikkelingsmogelijkheden langs het kanaal (bv. ROC). Hierbij werd steeds voorbij gegaan aan de netwerkfunctie die een opgewaardeerd kanaal kan vervullen tussen de Boven-Schelde en de Leie en de netwerkfunctie binnen het ruimere netwerk Seine Schelde. Daarom werd in kader van het geïntegreerd onderzoek een trafiekprognosemodel opgesteld die specifiek rekening houdt met een mogelijk netwerkeffect van de opwaardering van het kanaal. Naast autonome groei wordt in het trafiekprognosemodel bijkomend rekening gehouden met effecten van modal shift en mogelijke economische ontwikkelingen langsheen het kanaal zelf. De trafiekprognose onderzoekt hierbij welke rol het kanaal na de opwaardering opneemt binnen het omliggende vaarwegennetwerk, welke netwerkeffecten kunnen verwacht worden en welke de toekomstige scheepvaarttrafieken zijn op het kanaal.

Het trafiekprognosemodel bevat, zoals alle modellen die toekomstige scenario's modelleren, een aantal parameters die toekomstige trends en evoluties omvatten en dus een zekere graad van onzekerheid kennen. Voorbeelden van deze parameters (variabelen) zijn de economische groei per sector, de scheepsverdeling, wijzigende goederenstromen (zoals daling fossiele brandstoffen, stijging halffabricaten), … De robuustheid van het trafiekprognosemodel wordt in beeld gebracht aan de hand van Monte-Carlosimulaties. Deze techniek bestaat erin om het model vele malen te laten doorrekenen (simuleren) waarbij per simulatie het model de variabele parameters willekeurig wijzigt. Het resultaat is een verdelingsfunctie die de vork aan mogelijke uitkomsten laat zien, samen met hun kans van voorkomen.

Het trafiekprognosemodel wordt gevoed met de werkelijke trafiek op het kanaal en omliggende vaarwegen (op basis van de beschikbare gegevens uit 2018, www.visuris.be). Algemeen genomen houdt het trafiekmodel rekening met vier hoofdcategorieën m.b.t. verwachte trafieken:

- Bestaande trafieken uit 2018 die door routeverkortingen gebruik kunnen maken van een opgewaardeerd kanaal (genereren transittrafieken);
- Bestaande trafieken uit 2018 op het kanaal (genereren import/export trafieken);
- Nieuwe gedetecteerde stromen op het netwerk op basis van gesprekken uitgevoerd in kader van dit project (genereren transittrafieken);
- Nieuwe stromen op KBK op basis van gespreken uitgevoerd in kader van dit project (genereren import/export trafieken).

Met deze aanpak staat het trafiekprognosemodel voor:

- Een prognose gebaseerd op de werkelijke scheepvaartrafiek (gegevens 2018) en specifieke stromen onderzocht binnen het geïntegreerd onderzoek;
- Een prognose uitgewerkt door onafhankelijke experten en opgemaakt onafhankelijk van de trafiekprognoses ikv het Europese project Seine-Nord Europe;
- Een prognose waarin de robuustheid van het model en de gevoeligheid van de gehanteerde aannames in beeld werd gebracht.

Meer informatie over de opgestelde trafiekprognose in het kader van het project van de opwaardering kanaal Bossuit-Kortrijk kan worden teruggevonden in onderzoeksaspect 'OA 3 Trafiekprognose'.

4.8. Op welke manier worden bedrijven geactiveerd richting watergebonden transport?

4.8.1. Vraag

Op welke manier zal de activatie van bedrijven richting watergebonden transport verlopen? Wat gebeurt er met bedrijven die reeds aan het kanaal gesitueerd zijn, maar zich niet lenen tot watergebonden activiteiten?

4.8.2. Antwoord

In de bestaande situatie zijn weinig van de bedrijven langsheen het kanaal reeds watergebonden. Dit heeft te maken met verschillende factoren. De mate waarin bedrijfsactiviteiten gebruik (kunnen) maken van watergebonden transport hangt in grote mate af van:

- Het type goederen waarin het bedrijf handelt, aan- of verkoopt;
- De transportkosten van de verschillende vervoersmodi (met bijvoorbeeld waterweg t.o.v. wegvervoer)
- Beschikbare faciliteiten voor watergebonden transport.

Wat betreft het **type goederen** zijn voornamelijk goederen die vervoerd worden in bulk, gepalletiseerd of in containers geschikt om via de waterweg te transporteren. Aan de hand van een analyse van de aanwezige bedrijven langsheen het kanaal hebben we inzicht gekregen waar en in welke mate er bedrijven aanwezig zijn die handelen in dit type goederen, en zich bijgevolg kunnen richten naar de waterweg. Daarnaast hebben gesprekken plaatsgevonden met een aantal bedrijven, om meer inzicht te krijgen in welke bedrijven ook daadwerkelijk geïnteresseerd zijn om de overstap naar watergebonden transport te maken. Uit deze analyse is naar voor gekomen dat er een **groot potentieel** aan bedrijven aanwezig is die gebruik kunnen maken van de waterweg en geactiveerd kunnen worden richting watergebonden transport. Hierbij kwam eveneens de behoefte/het potentieel voor stadsdistributie naar voor.

Naast het type goederen, is ook de **transportkost** van iedere vervoersmodus van belang. In de trafiekprognose die is opgesteld in het geïntegreerd onderzoek (zie ook OA3) wordt rekening gehouden met deze verschillende transportkosten. Door de volwaardige verbinding met de Leie, verloopt **transport via het water efficiënter**. Dit maakt dat de transportkosten voor scheepvaart dalen en concurrentieel worden ten opzichte van het wegverkeer. Deze efficiëntie winst ontstaat onder andere door:

- Een snellere vaarroute (een kortere afstand, minder sluispassages);
- Een efficiëntere verdeling van schepen in het netwerk (op vlak van voor- en natransport, herverdeling van lege schepen, …);
- Grotere volumes die kunnen vervoerd worden (grotere schepen op het kanaal, een grotere diepgang).

Tot slot wordt de mate waarin bedrijfsactiviteiten zich kunnen richten tot het water ook bepaald door de **overslagfaciliteiten** in de omgeving. Op het kanaal Bossuit-Kortrijk zelf zijn in de huidige situatie in beperkte mate (en vooral private) overslagfaciliteiten aanwezig. Het onderzoek leert dat het voorzien van overslagfaciliteiten noodzakelijk is om het potentieel voor watergebonden bedrijvigheid maximaal te valoriseren. Er werden verschillende types van overslag onderzocht. Zowel een regionaal overslagcentrum (ROC), gericht op alle goederenstromen als naar een **netwerk van specifieke overslagcentra** (SOC's), telkens gericht op een specifieke goederenstroom, werden onderzocht. Hierbij werd vastgesteld dat een netwerk van specifieke overslagcentra de voorkeur geniet, en toelaat om onder andere in te zetten op clusters van (reeds aanwezige) activiteiten (zie ook OA15).

Om de transitie naar watergebonden bedrijfsactiviteiten te realiseren, wordt ingezet op een meervoudige strategie. Om deze strategie te begeleiden, zal een trajectbegeleider aangesteld worden. Deze strategie bestaat uit:

- **Intensifiëren**: bestaande watergebonden activiteiten begeleiden om intensiever de waterweg te gebruiken;
- **Heroriënteren**: bestaande activiteiten die qua activiteiten en goederen geschikt zijn om de waterweg te gebruiken actief begeleiden om zich te heroriënteren naar het water;
- **Ontwikkelen**: braakliggende terreinen (of vrijgekomen sites) ontwikkelen met watergebonden activiteiten.

De eerste twee strategieën, **intensifiëren en heroriënteren**, richten zich op **bestaande bedrijfsactiviteiten**. Namelijk om het aanwezige potentieel zoveel mogelijk te benutten via actieve begeleiding van deze bedrijven. Dit houdt meer in dan louter het voorzien van de nodige infrastructuur, maar omvat onder andere het ook het aanstellen van een trajectbegeleider ter begeleiding van de bedrijven in de overstap naar watergebonden activiteiten.

De derde strategie, **ontwikkelen**, richt zich op het aantrekken van nieuwe, watergebonden bedrijven op terreinen die reeds bestemd zijn voor industriële activiteiten maar in de huidige situatie **braakliggend** zijn.

Daarnaast kan op langere termijn en in samenwerking met het eNES[2], gewerkt worden aan **herlokalisatie**. Dit omvat het herlokaliseren van bedrijven langs het kanaal die geen mogelijkheden hebben gebruik te maken van de waterweg, zodat de vrijgekomen ruimte kan benut worden voor watergebonden bedrijven. Deze mogelijkheid wordt gezien als een strategie op lange termijn en op basis van de noodzaak en vraag naar (de schaarse) watergebonden bedrijventerreinen.

[2] eNES: economisch netwerk Seine Schelde, het eNES neemt een centrale rol op in de uitbouw van watergebonden bedrijvigheid in Zuid-West-Vlaanderen.

In kader van het voorkeursbesluit en later ook het projectbesluit moeten afspraken worden gemaakt op welke manier deze strategieën geïmplementeerd worden in de besluitvorming en ontwikkeling van de regio.

Meer informatie over de strategie voor activatie van watergebonden bedrijvigheid kan gevonden worden in onderzoeksaspect 'OA 15 Ontwikkelingsmogelijkheden voor economische functies'.

4.9. Impact herinrichting R8 op gemotoriseerd verkeer

4.9.1. Vraag

Wat is de impact van het project (opwaardering kanaal en herinrichting R8) op het lokale wegennet:

a. in het bijzonder op het centrum van Kuurne?
b. Door bijkomend vrachtverkeer omwille van een ROC?

4.9.2. Antwoord

a. Wat is de impact van het project (opwaardering kanaal en herinrichting R8) op het lokale wegennet, in het bijzonder op het centrum van Kuurne?

Om het kanaal vanaf de Leie toegankelijk te maken voor beroepsvaart worden drie tracéalternatieven bestudeerd: het rechtdoortracé, het bypasstracé en het ringtracé. Het ringtracé bevat behalve de aanleg van een nieuw kanaal ook de herinrichting van de R8 en dit vanaf de paperclip (complex Stasegem) tot en met de kruising over de Leie. Wat betreft de herinrichting van de R8 werden hierbij verschillende mogelijkheden (variaties) onderzocht:

- Variaties in het aantal aansluitingscomplexen;
- Variaties in de onderlinge ligging en afstand tot het kanaal;
- Variaties in de kruising met de Leie (brug of tunnel).

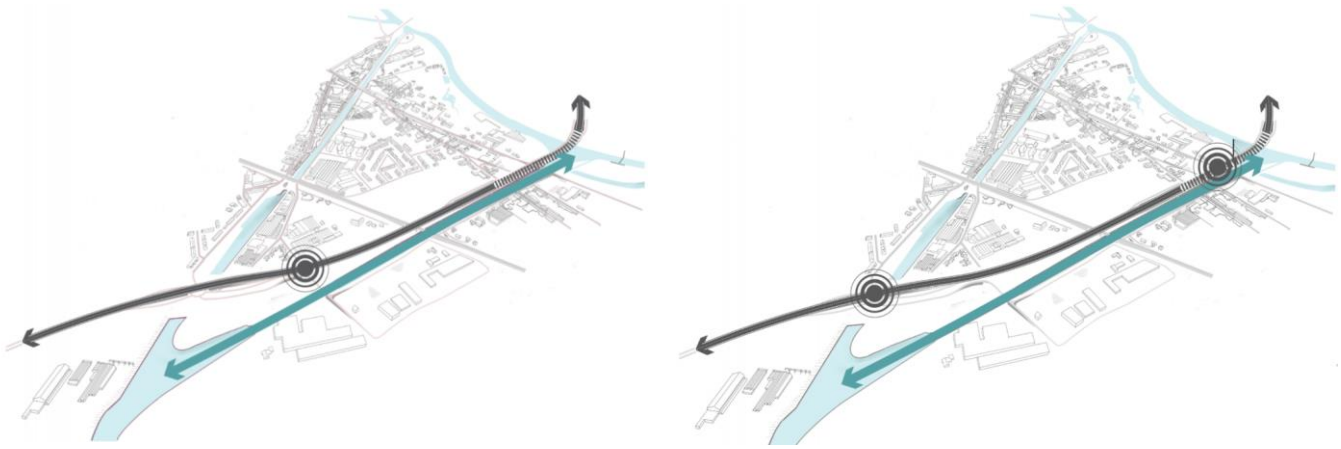
De eerste variatie, het aantal aansluitingscomplexen, heeft een impact op het gebruik van en de verkeersintensiteiten op de R8 en het onderliggende wegennet. De overige variaties niet. In wat volgt wordt dan ook dieper ingegaan op het <u>aantal aansluitingscomplexen</u>.

Momenteel kent het gedeelte van de R8 tussen de Leie en het bestaande kanaal twee aansluitingspunten:

- De omgeving van de N43 met de drie lichtengeregelde kruispunten;
- Het aansluitingscomplex Stasegem, de zogenaamde paperclip.

In het geval van een herinrichting van de R8 werden, voor wat betreft de aansluitingspunten, twee mogelijkheden onderzocht:

- Een herinrichting waarbij één nieuw aansluitingscomplex wordt gerealiseerd, die beide huidige aansluitingspunten vervangt. Dit nieuwe aansluitingspunt zou komen te liggen tussen de spoorlijn en de huidige paperclip, ter hoogte van de Hoevestraat-Boerderijstraat. Een parallelweg ten oosten van de R8, aan de zijde van Harelbeke, maakt de verbinding tussen de N43 en het nieuwe aansluitingscomplex. Ook de Hippodroomstraat en Zandbergstraat sluiten op deze parallelweg aan;
- Een herinrichting waarbij twee nieuwe aansluitingspunten worden voorzien, beide in de omgeving van de huidige aansluitingspunten. In het geïntegreerde onderzoek wordt dit tweede aansluitingscomplex gelijkaardig voorzien zoals in de bestaande toestand wanneer de Leie wordt gekruist d.m.v. een brug, of wordt dit complex voorzien als een brug voor lokaal verkeer bovenop een tunnel voor doorgaand verkeer wanneer de Leie wordt gekruist d.m.v. een tunnel. In beide gevallen blijft de dimensionering van dit complex beperkt en is de impact op de omgeving beperkt/afwezig.



Figuur 3: Conceptuele weergave van een herinrichting van de R8 met één (links) of twee (rechts) aansluitingspunten

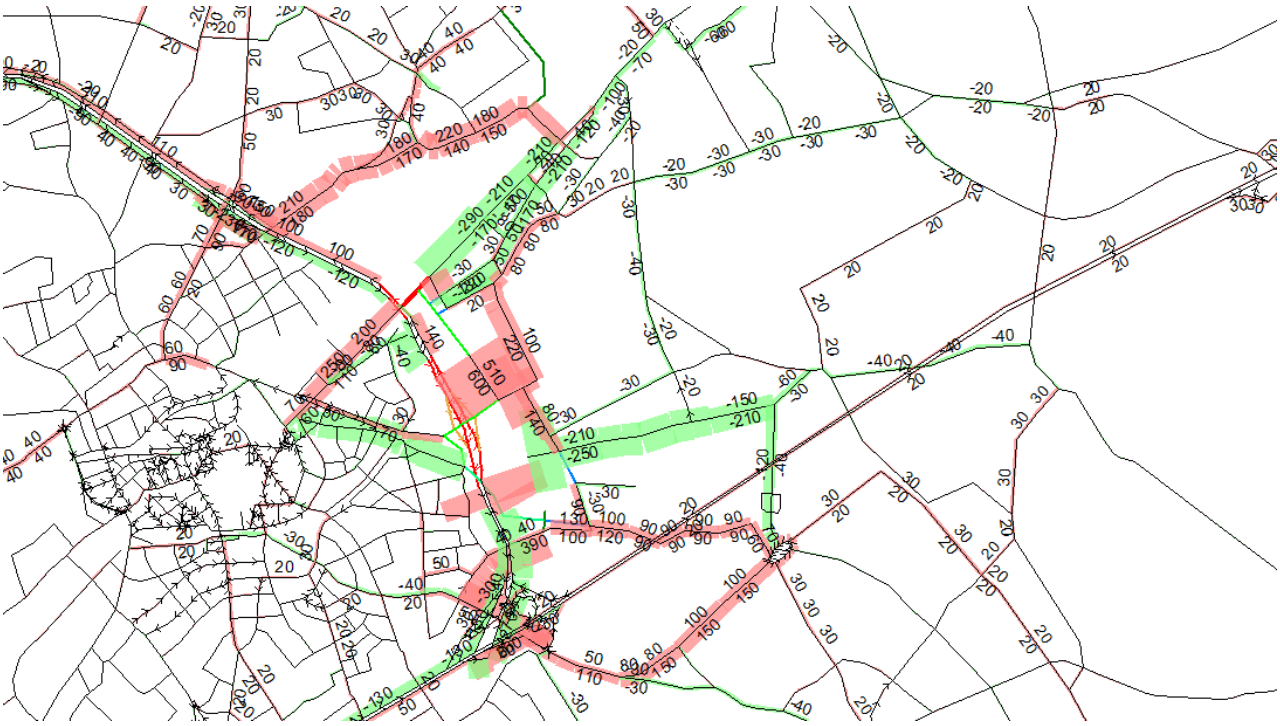
Via een verkeersmodel op mesoniveau, dat het grondgebied bevat van Kortrijk en grote delen van Harelbeke en Kuurne, werd de impact van beide mogelijkheden kwantitatief onderzocht. De resultaten worden hieronder samengevat.

- **Één aansluitingscomplex**

Het vervangen van beide aansluitingspunten in één nieuw complex leidt tot belangrijke verschuivingen van het wegverkeer, zowel ter hoogte van de R8, radiale N-wegen en lokale verbindingswegen:

- De R8 zuigt meer verkeer aan komende van de E17, waardoor intensiteiten op de E17 licht afnemen;
- Het verkeer verschuift deels naar het westelijk deel van de R8 en naar de E17, maar deels ook naar de secundaire en lokale wegen in de omgeving van het projectgebied;
- Verkeer op de R8 met herkomst of bestemming in de omgeving van de N43 rijdt niet via het nieuwe aansluitingscomplex en de parallelweg, maar gebruikt de sluiproute via het (dichtbebouwde) centrum van Kuurne (Kortrijksestraat-Harelbeeksestraat-Vlasstraat). De intensiteiten op de route doorheen het centrum van Kuurne nemen fors toe en de verzadigingsgrens op deze route wordt nog meer overschreden dan al het geval was in de referentiesituatie;

Bovenstaande verschuivingen zijn niet gewenst en betekenen een aanzienlijk negatief effect op de doorstroming en bereikbaarheid in het studiegebied. Ze zijn voornamelijk toe te schrijven aan het feit dat het nieuwe aansluitingscomplex niet de capaciteit biedt om de twee aansluitingscomplexen ter hoogte van de N43 en de paperclip volwaardig te vervangen. Vooral voor de beweging Harelbeke-R8-noord functioneert het aansluitingscomplex niet naar behoren. Dit leidt onder andere tot ongewenst sluipverkeer doorheen het centrum van Kuurne.



Figuur 4: Verschillenplot Scenario 5b met Referentiescenario 2040 - Ochtendspits (8-9u)

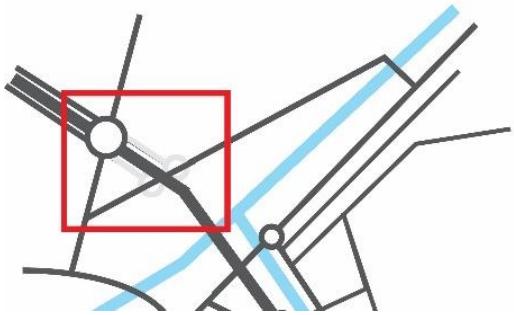
- **Één aansluitingscomplex en extra verkeersmaatregelen**

Omdat één aansluitingscomplex aanzienlijk negatieve effecten veroorzaakt, werd gezocht naar mogelijke extra maatregelen. Hierbij werd vooral gefocust op het belangrijkste negatieve effect, met name de zware doorstromingsproblemen in het centrum van Kuurne. Er werd gezocht naar extra maatregelen die het gebruik van het nieuwe aansluitingscomplex bevorderen en een extra barrière betekenen ter hoogte van de waargenomen sluiproute doorheen het centrum van Kuurne.

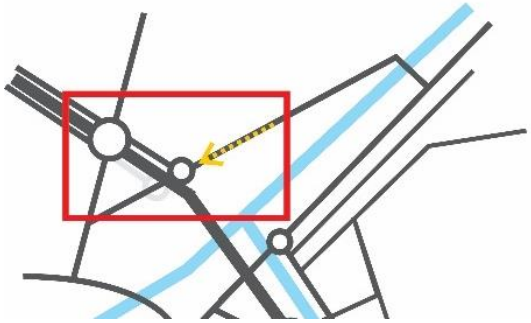
Concreet werden volgende extra maatregelen onderzocht:

- Knip ventwegen omgeving N50
  De extra maatregelen bestaan erin de beide ventwegen naast de R8 tussen de N50 en de Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg te knippen om zo de rechtstreekse verbinding tussen de R8 en de Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg op te heffen.
- Knip zuidelijke ventweg
  Meer rekening houdend met de ruimtelijke realiteit in de omgeving van de N50-Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg wordt enkel de zuidelijke ventweg geknipt. De noordelijke ventweg (kant Kuurne) blijft behouden omdat verschillende functies (waaronder handel) rechtstreeks ontsluiten via deze noordelijke ventweg. Het knippen van de zuidelijke ventweg wordt gecombineerd met het invoeren van éénrichtingsverkeer in de Kortrijksestraat: enkel de rijrichting richting Kortrijk blijft nog mogelijk in het segment tussen de ventweg van de R8 en de Roterijstraat.

Hierbij werd onderzocht of deze extra maatregelen voldoende milderen, met name dat het verkeer in plaats van de route via Kuurne, de route via het nieuwe aansluitingscomplex en de parallelweg gebruikt. Doorrekeningen van deze maatregelen met het verkeersmodel tonen duidelijk aan dat zowel het supprimeren van de twee ventwegen tussen N50 en Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg als het supprimeren van enkel de ventweg aan de binnenzijde van de R8, gecombineerd met éénrichtingsverkeer op het laatste stuk van de Kortrijksestraat, niet in staat zijn om meer verkeer te leiden naar het nieuwe aansluitingscomplex. Integendeel leidt dit tot een verdere daling van verkeer op de R8, en een grotere verspreiding van verkeersstromen over het onderliggende wegennet, zowel in Kuurne als in Kortrijk. Met andere woorden, **deze extra maatregelen zijn onvoldoende om de aanzienlijk negatieve effecten te milderen.**



Knip beide ventwegen: aanpassingen ter hoogte van R8 in Kuurne: supprimeren van de parallelwegen tussen N50 en Kuurnsesteenweg/Kortrijksestraat.



Knip zuidelijke ventweg: aanpassingen ter hoogte van Kuurne: supprimeren van parallelweg tussen N50 en Kuurnsesteenweg/Kortrijksestraat aan de kant van Kortrijk, in combinatie met éénrichtingsverkeer in de Kortrijksestraat.

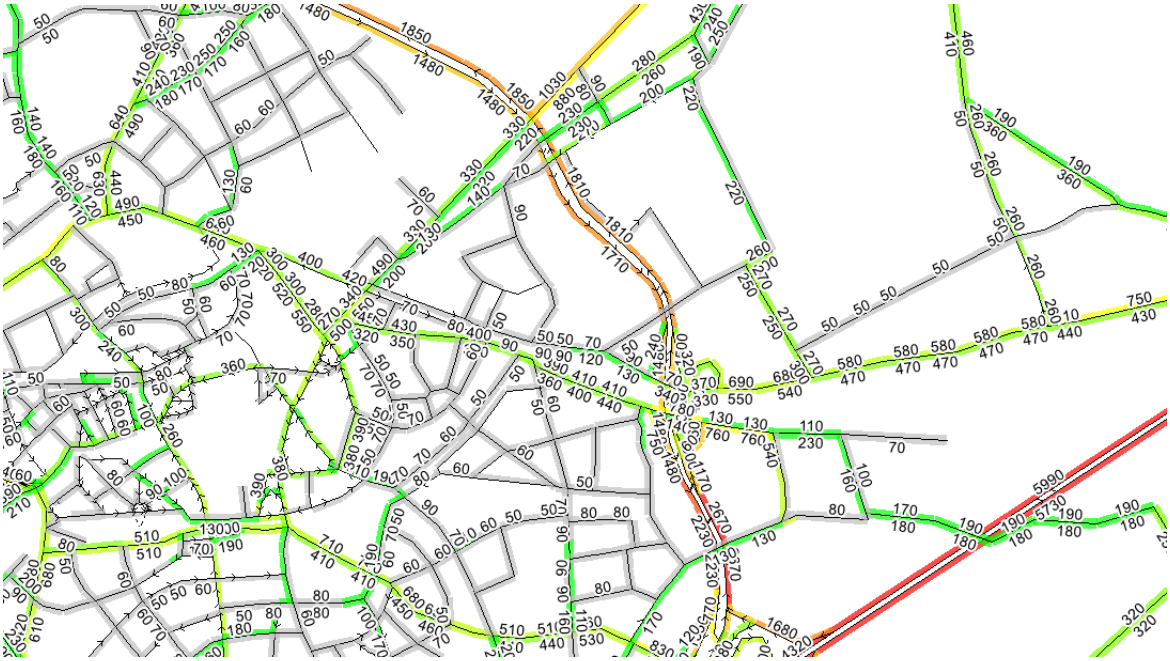
Figuur 5: Conceptuele weergave van de extra maatregelen die werden onderzocht.

- **Twee aansluitingscomplexen**

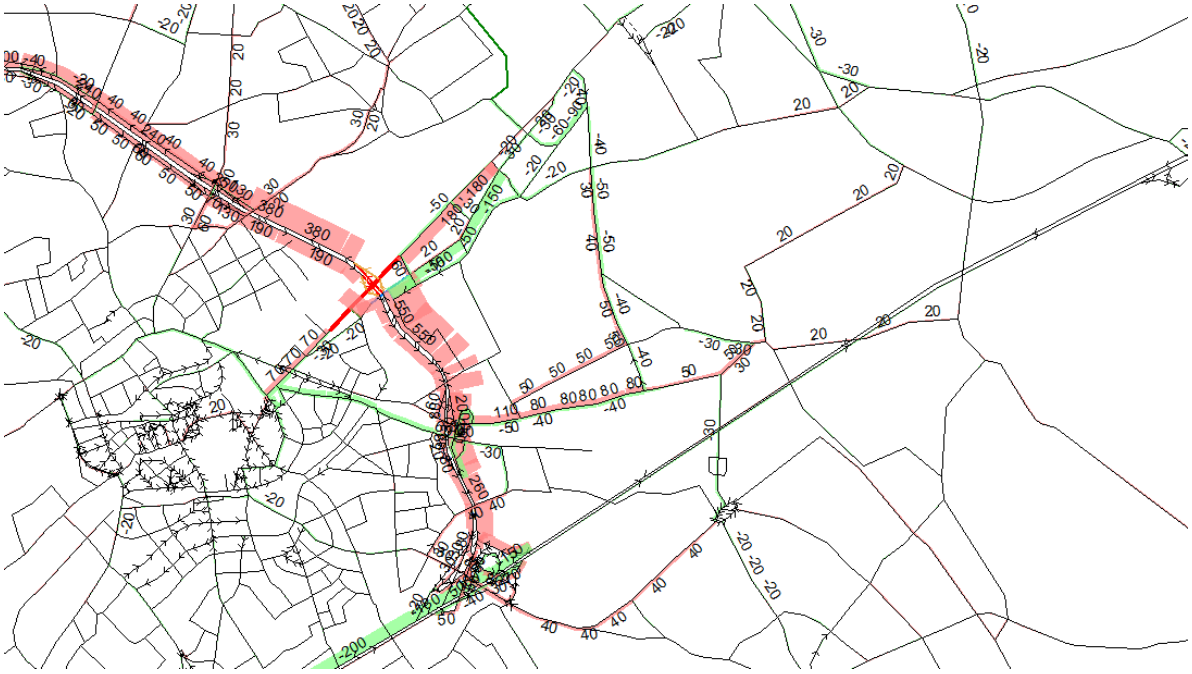
Ook een herinrichting waarbij twee nieuwe aansluitingspunten worden voorzien, beide in de omgeving van de huidige aansluitingspunten, werd onderzocht. De verkeersmodellering toont aan dat twee aansluitingscomplexen leidt tot volgende verkeerssituatie:

- Vlotter doorgaand verkeer op de R8 waardoor deze meer verkeer aantrekt;
- Het verkeer volgt de gewenste routes (doorgaand verkeer zit zoveel mogelijk op de hoofd-, primaire en secundaire wegen) en er treedt geen sluipverkeer op;
- De toename van het verkeer op de R8 vertaalt zich ook in een toename op de aantakkende wegen, zoals de N50, de Kortrijksestraat (Kuurne), de Spinnerijstraat en (vooral) de N43. Vooral op de N43 nemen de intensiteiten toe, met meer structurele files tot gevolg. Deze doorstromingsproblemen hebben vooral te maken met de grote intensiteiten die reeds in de huidige situatie voor files zorgen **en staan los van de opwaardering van het kanaal**.

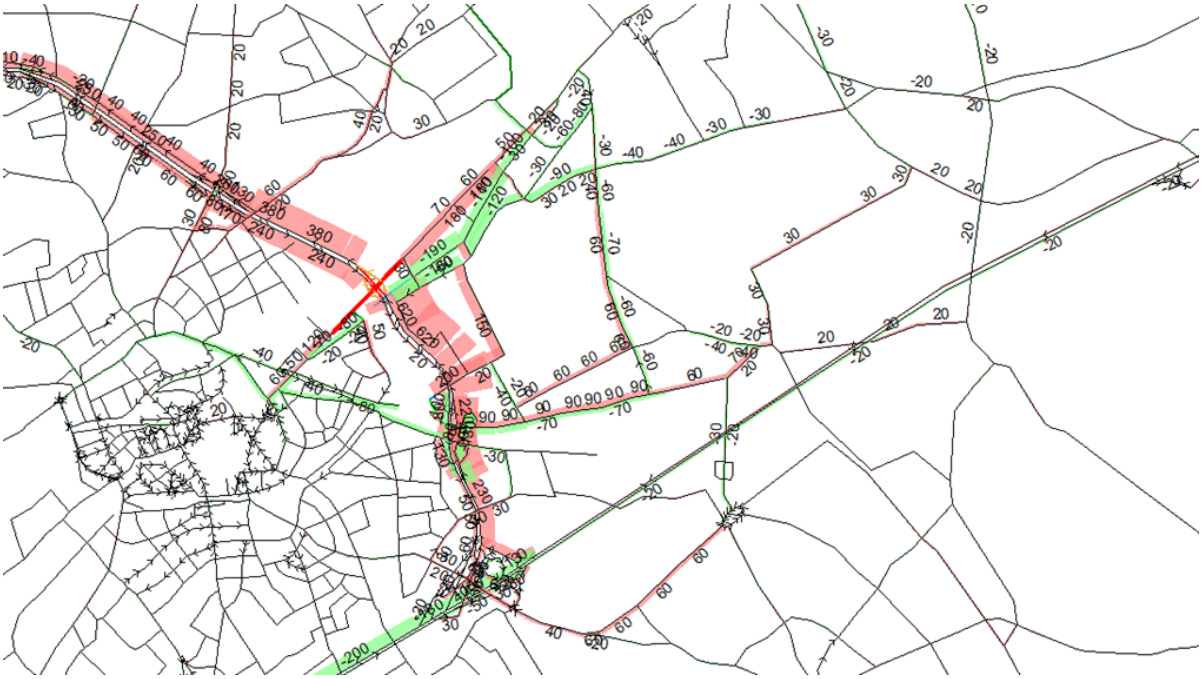
In onderstaande figuren worden de effecten van de herinrichting van de R8 weergegeven. Figuur 6 toont de referentiesituatie, waarbij het kanaal niet wordt opgewaardeerd en de R8 heringericht is buiten het projectgebied (en dus niet tussen de Leie en de paperclip). Figuur 7 toont het verschil tussen de referentiesituatie en het scenario waarbij de R8 volledig heringericht is volgens de visienota R8 (met twee aansluitingscomplexen), en geeft dus weer **welke effecten er op het wegennet kunnen verwacht** worden door de herinrichting van de R8, **onafhankelijk van de opwaardering van het kanaal**. Figuur 8 tenslotte toont de verkeerssituatie wanneer de R8 wordt heringericht met twee aansluitingscomplexen en het kanaal wordt opgewaardeerd ter hoogte van het bypasstracé (deze figuur toont met andere woorden ook de gespreide subvariant van het ringtracé op verkeerskundig vlak).



Figuur 6: Toedelingsfiguur gemotoriseerd verkeer – referentiescenario 2040 – ochtendspits (8-9u)



Figuur 7: Verschillenplot herinrichting R8 volgens visienota met referentiescenario 2040 – ochtendspits (8-9u)



Figuur 8: Verschillenplot gespreide subvariant (herinrichting R8 met twee ASC) met het referentiescenario 2040 – ochtendspits (8-9u)

Figuur 7 toont aan dat e**en herinrichting van de R8** leidt tot volgende effecten:

- de R8 meer verkeer trekt en dus **hogere intensiteiten** moet verwerken.
- Doordat de Zandbergstraat en Hippodroomstraat niet langer rechtstreeks aantakken op de R8, zal het verkeer van deze straten zich verplaatsen naar de Gentsesteenweg (N43), waardoor ook hier hogere intensiteiten gesitueerd zijn.
- Doordat er meer verkeer richting de R8 gaat, leidt dit tot **beperkte verkeerstoenames op wegen die naar de R8** leiden (in Kuurne en Harelbeke). De verkeerstoenames op deze wegen blijven echter zeer beperkt, maar zorgen ervoor dat de doorstromingsproblemen op enkele van deze trajecten groter worden. De intensiteiten op deze wegen beginnen dichter bij hun verzadigingspunt te komen.

Bovenstaande wijzigingen in de verkeerssituatie zijn enkel het gevolg van de herinrichting van de R8 en niet van de opwaardering van het kanaal. Om deze toegenomen verkeersdruk op te vangen, zijn **maatregelen vereist** inzake **alternatieve vervoersmodi** en stimuleren van **modal shift**. De opwaardering van het **kanaal draagt hieraan bij** door onder andere in te zetten op:

- Vlotte en veilige fietsroutes,
- Faciliteren van stadsdistributie,
- Stimuleren van transport via de waterweg.

Indien ook het kanaal wordt opgewaardeerd, kan uit Figuur 8 bijkomend het volgende worden afgeleid:

- Door de knip in de Stasegemsesteenweg nemen de intensiteiten toe in de Vennestraat en enigszins af in de Stasegemsesteenweg en de Spinnerijstraat (richting Stasegem). Idem met de knip in de Deerlijksestraat.
- Doordat deze geknipte straten vrij beperkt gebruikt werden, kan verkeer uitwijken naar het dichtstbijzijnde alternatief en is er weinig effect op grotere afstand.

Overige effecten op deze figuur zijn nagenoeg identiek aan deze op Figuur 5 en dus te wijten aan de herinrichting van de R8 en zullen zich dus onafhankelijk van de opwaardering van het kanaal manifesteren wanneer de R8 heringericht wordt.

- **Conclusie**

Eén aansluitingscomplex in de zone tussen het bestaand kanaal en de Leie leidt tot ernstige verschuivingen in het wegverkeer (meer sluipverkeer). Om de verkeersafwikkeling in het gebied behoorlijk te laten functioneren **zijn twee aansluitingspunten noodzakelijk**. Met twee aansluitingscomplexen **volgt het wegverkeer de gewenste routes**. Het voorzien van twee aansluitingscomplexen komt het onderliggend wegennet en de onderliggende woonstraten ten goede. Dit wordt als een positief effect op de gezondheid beschouwd (ten opzichte van het werkvoorbeeld met één aansluitingscomplex).

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.** De opwaardering van het kanaal zelf leidt niet tot (grote) wijzigingen in het wegverkeer. Om deze toegenomen verkeersdruk op te vangen, zijn **maatregelen vereist** inzake **alternatieve**

vervoersmodi en stimuleren van **modal shift**. De opwaardering van het kanaal en het stimuleren van transport via de waterweg komt hieraan tegemoet. Daarnaast is aandacht nodig voor een veilige en leefbare onderliggende verkeersstructuur.

Meer informatie over de impact van de herinrichting van de R8 op het gemotoriseerde verkeer en de doorrekeningen met het verkeersmodel in het kader van het project van de opwaardering kanaal Bossuit-Kortrijk kan worden teruggevonden in onderzoeksaspect 'OA 21 Bereikbaarheid en kwaliteit van het wegennet voor gemotoriseerd verkeer'.

- **Oplossing opgenomen in ontwerp voorkeursbesluit**

In het ontwerp voorkeursbesluit wordt resoluut gekozen voor de oplossing met twee aansluitingscomplexen. Het ontwerp voorkeursbesluit vermeldt het volgende hieromtrent:

> *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*.

b. Wat is de impact van het project (opwaardering kanaal en herinrichting R8) op het lokale wegennet door bijkomend vrachtverkeer omwille van een ROC?

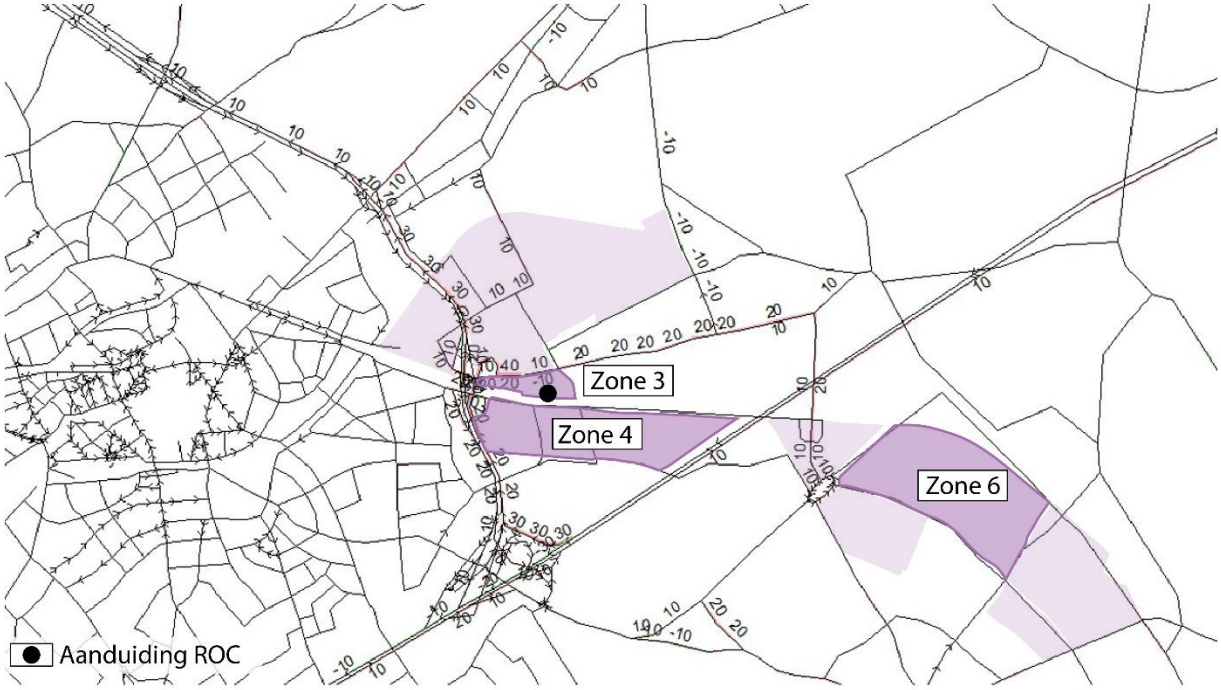
De trafiekprognose (zie OA3) geeft aan dat het realiseren van overslagfaciliteiten resulteert in een toename van het vervoerd tonnage tot ca. 2,1 miljoen ton/jaar tegen 2040. Op basis van deze cijfers is via een doorrekening met het stadsmodel Kortrijk onderzocht welke bijkomende verkeersgeneratie kan verwacht worden als gevolg van een ROC. Bij deze modellering werden volgende aannames gehanteerd:

- Het vervoerd tonnage bouwmaterialen is 1,98 miljoen ton/jaar (2040);
- Het vervoerd tonnage aan overige materialen via containers is 0,14 miljoen ton/jaar (2040).

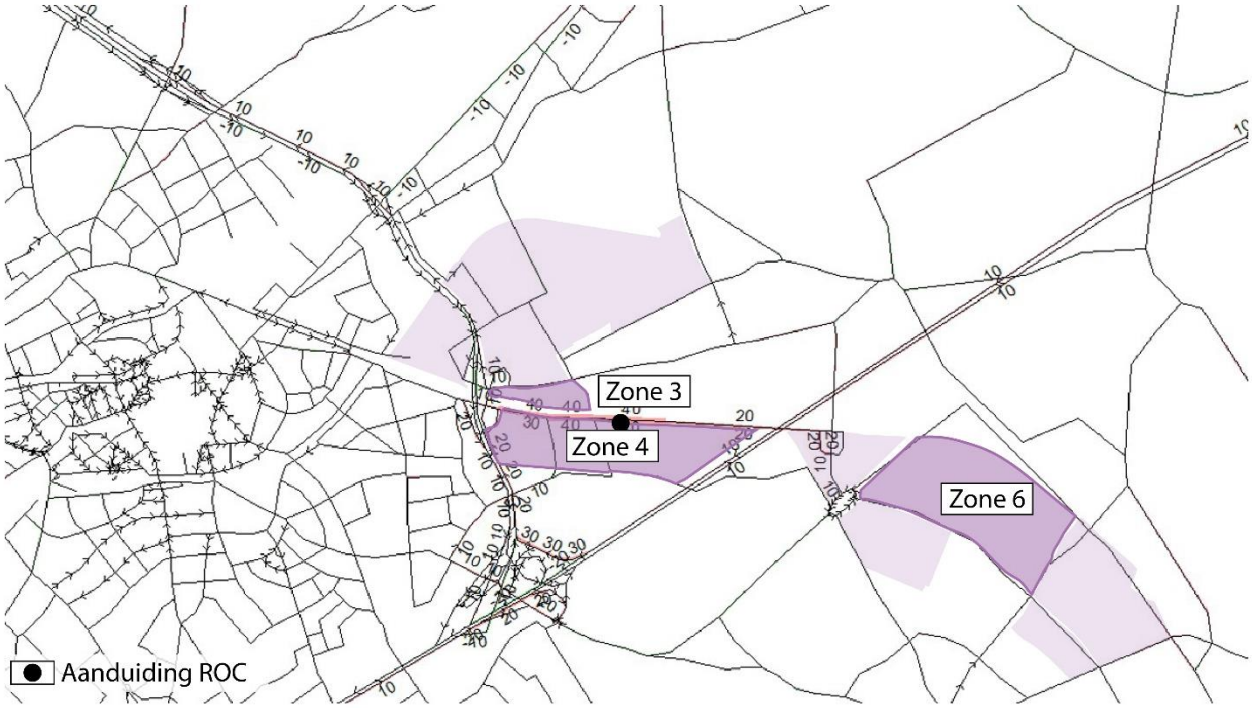
Dit is wat in de trafiekprognose voor het ROC aangenomen is qua verdeling tussen containers en bouwmaterialen. Er wordt verder ook aangenomen dat vrachtwagens (voor bouwmaterialen) een beladingsgraad van 22 ton/vrachtwagen kennen, en voor containers een beladingsgraad van 13 ton. Daarnaast wordt uitgegaan van 280 werkdagen per jaar, waarbij het verkeer evenredig aankomt en vertrekt over 12 uur per dag. Dit op basis van expert judgement.

De doorrekening is uitgewerkt voor een referentiescenario en voor drie mogelijke locaties voor een ROC (zie onderstaande figuren):
- Een scenario waarbij een ROC wordt ingericht op zone 3;
- Een scenario waarbij een ROC wordt ingericht op zone 4;
- Een scenario waarbij een ROC wordt ingericht op zone 6.

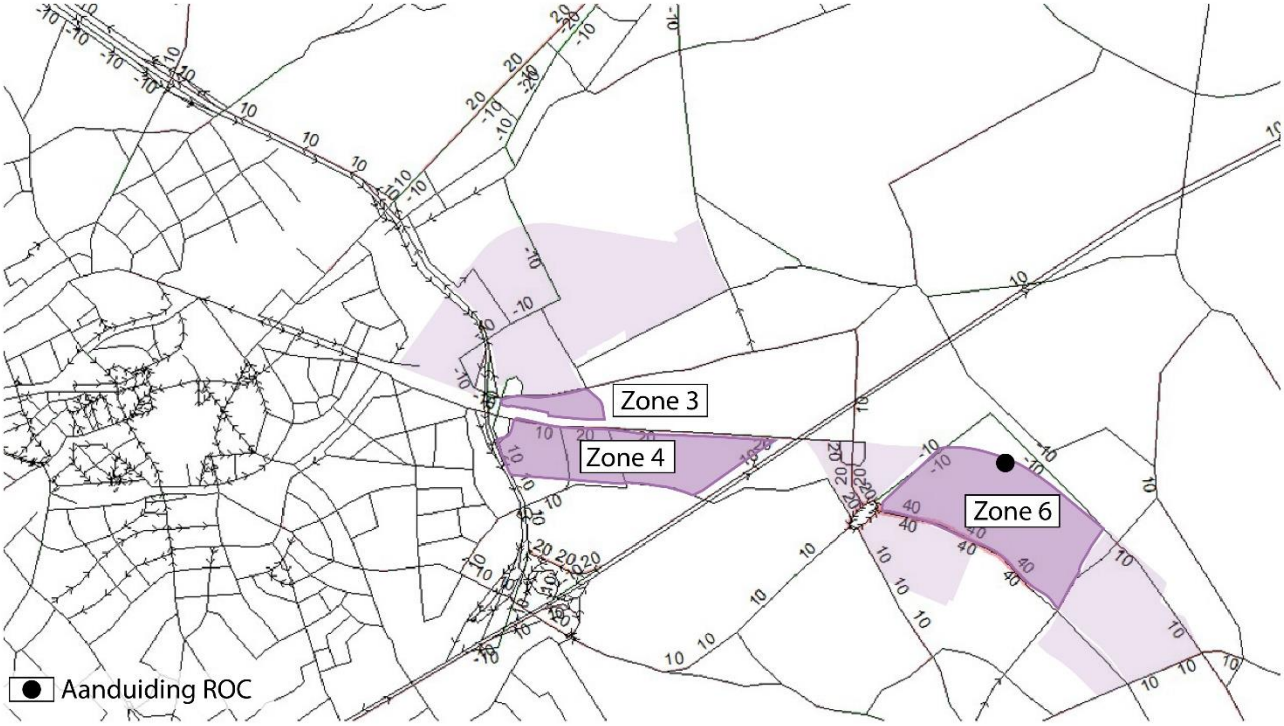
Het referentiescenario gaat uit van een scenario waarbij de R8 volledig heringericht is (maw, een ringtracé of een rechtdoor- en bypasstracé in de doorkijk tot 2070), waarbij de R8 heringericht wordt met 2 aansluitingscomplexen, t.h.v de N43 en t.h.v de huidige paperclip.



Figuur 9: Verschillenplot scenario met een ROC op zone 3 t.o.v. het referentiescenario – ochtendspits (8-9u)



Figuur 10: Verschillenplot scenario met een ROC op zone 4 t.o.v. het referentiescenario – ochtendspits (8-9u)



Figuur 11: Verschillenplot scenario met een ROC op zone 6 t.o.v. het referentiescenario – ochtendspits (8-9u)

Uit de figuren volgt dat het aantal vrachtwagens t.g.v. een ROC ca. 25 vrachtwagens (in en uit) bedraagt tijdens de ochtendspits en ca. 20 vrachtwagens (in en uit) tijdens de avondspits. Uit deze resultaten (kunnen volgende conclusies geformuleerd worden:

- De bijkomende verkeersgeneratie van overslagfaciliteiten tijdens de spitsperiode is relatief beperkt, zowel ten opzichte van de huidige intensiteiten als ten opzichte van de wegcapaciteit;
- De verschillen tussen de scenario's zijn beperkt;
- Dit type verkeer is voornamelijk niet spitsgebonden;
- De bijkomende verkeersgeneratie is voornamelijk gesitueerd op het hoofdwegennet of de toegangswegen hier naartoe;
- Ook met de relatief beperkte verkeersgeneratie blijft het belangrijk om het (vracht)verkeer dat gegenereerd wordt door het ROC maximaal weg te houden van woonstraten.

De inplanting van een ROC veroorzaakt dus weinig tot geen wijzigingen in het lokale wegverkeer.

Meer informatie over de impact van het project van de opwaardering op het gemotoriseerde verkeer en mogelijke verkeersgeneratie omwille van een ROC kan worden teruggevonden in onderzoeksaspect 'OA 15 Ontwikkelingsmogelijkheden voor economische functies'.

4.10. Wat is de impact van de opwaardering op natuurwaarden in de regio?

4.10.1. Vraag

De opwaardering zal in meer of mindere mate een impact hebben op de natuurwaarden in de regio. Hoe groot is deze impact? Op welke manier worden negatieve effecten gemilderd of gecompenseerd?

4.10.2. Antwoord

Onderstaand antwoord heeft betrekking op de globale impact, het verschil tussen de tracéalternatieven en hoe met de impact omgegaan is in het onderzoek. De specifieke impact van het voorkeurstracé wordt behandeld in vraag 4.11.

De impact op natuurwaarden in de regio is in de eerste plaats afhankelijk van de verschillende segmenten.

- In het opwaarts segment (Bossuit-La Flandre) is het kanaal reeds breed genoeg, en blijven de infrastructurele ingrepen beperkt. De impact op de omgeving, en dus ook op natuurwaarden in de omgeving, blijft bijgevolg sterk beperkt. Aanvullend stelt het onderzoek vast dat de opwaardering de opportuniteit biedt om de huidige, vaak verharde oevers aan te pakken en meer natuurlijk te maken.
- In het afwaartse segment, meer specifiek tussen de R8 en de Leie, zijn de werken het meest ingrijpend. Ieder tracéalternatief heeft een andere impact op natuurwaarden.
    - Het **rechtdoortracé** doorsnijdt het stedelijk weefsel van Kortrijk. Natuurwaarden in de omgeving, waaronder de Venning en de Oude Leiearm, worden niet geraakt. Wel kan begeleidend groen/stadsgroen langsheen het kanaal (zoals bomenrijen) geraakt worden.
    - Het **bypasstracé** loopt dwars doorheen het groengebied de Venning. Bijgevolg is de impact op dit gebied groot. Ter hoogte van de aansluitingstrechter raakt het bypasstracé ook aan de zuidelijke rand van het natuurgebied Oude Leiearm, weliswaar door de R8 gescheiden van de rest van het natuurgebied.
    - Het ringtracé raakt aan De Venning en het natuurgebied Oude Leiearm. De impact wordt hierbij veroorzaakt door zowel het kanaal als de herinrichting van de R8. Het werkvoorbeeld **ringtracé** gaat uit van een gebundelde ligging van het kanaal en de R8: beide infrastructuren liggen strak naast elkaar. Hierdoor is de impact op het groengebied de Venning beperkter, maar het natuurgebied Oude Leiearm wordt meer centraal geraakt. De subvarianten van het ringtracé (gebundeld, gespreid, gekruist) zullen, naargelang hun precieze ligging, een impact op natuurwaarden hebben die eerder aansluit bij het werkvoorbeeld ringtracé (gebundeld) dan wel bij de impact van het bypasstracé (gespreid, gekruist). De subvarianten gaan daarnaast uit van twee aansluitingscomplexen, ter hoogte van de huidige paperclip en ter hoogte van de N43. De impact van de subvarianten op natuur houdt telkens rekening met twee aansluitingscomplexen op voorgenoemde locaties.

De impact op natuurwaarden wordt zoveel als mogelijk hersteld en er worden bijkomende mogelijkheden aangereikt om natuur te versterken. Hiervoor wordt een breed pakket aan natuurherstel- en ontwikkelingsmogelijkheden samengesteld:

- De inname van bepaalde natuurwaarden vereist natuur- en boscompensatie (cf. de regelgeving). Deze compensatie maakt inherent deel uit van het project waarbij de ambitie bestaat om deze compensatie maximaal in de regio te realiseren. Hiervoor zijn in het onderzoek (OA11) reeds enkele zones in kaart gebracht en verkend.
- Behalve de vereiste compensatie werden bijkomende mogelijkheden geformuleerd om de effecten op natuur in en rond het project te beperken en de natuurontwikkeling in de regio te versterken. In het geïntegreerde onderzoek werd een breed pakket aan mogelijkheden geformuleerd. Uit deze korf aan maatregelen is per tracé een onderscheid gemaakt tussen:
    - een set aan milderende maatregelen. Deze milderende maatregelen (of gelijkwaardige ingrepen) maken inherent deel uit van het project en hebben als doel om de negatieve impact te beperken. De selectie van deze maatregelen gebeurde vanuit het principe om de negatieve effecten maximaal binnen de projectcontour te milderen.
    - bijkomende voorstellen (aanbevelingen) om de natuur in de regio verder te ontwikkelen en te versterken. Ook deze ingrepen kunnen worden opgenomen binnen PLAN B-K.

Meer informatie over de impact en de kansen om binnen het project van de opwaardering kanaal Bossuit-Kortrijk stadsgroen en natuur thv de Leievallei en De Venning te versterken kan worden teruggevonden in onderzoeksaspecten 'OA 10 Impact op en inpassing in de ecologische, landschappelijke en landbouwstructuur en relaties' en OA11 'Ecotoopinname en -creatie.

4.11. Wat is de impact van het voorkeursalternatief op de natuurwaarden in de regio

4.11.1. Vraag

Wat is de impact van het voorkeursalternatief op de natuurwaarden in de regio. Hoe groot is deze impact? Op welke manier worden negatieve effecten gemilderd of gecompenseerd?

4.11.2. Antwoord

Onderstaand antwoord heeft specifiek betrekking op het voorkeursalternatief zoals opgenomen in het ontwerp voorkeursbesluit. Meer info over de globale impact, het verschil tussen de tracéalternatieven en hoe met de impact omgegaan is in het onderzoek kan gevonden worden in vraag 4.10.

De impact op natuurwaarden in de regio is in de eerste plaats afhankelijk van de verschillende segmenten:

- In het opwaarts segment (Bossuit-La Flandre) is het kanaal reeds breed genoeg, en blijven de infrastructurele ingrepen beperkt. De impact op de omgeving, en dus ook op natuurwaarden in de omgeving, blijft bijgevolg sterk beperkt. Aanvullend stelt het onderzoek vast dat de opwaardering de opportuniteit biedt om de huidige, vaak verharde oevers aan te pakken en meer natuurlijk te maken.

In het afwaartse segment, meer specifiek tussen de R8 en de Leie, zorgt de voorkeursoplossing, het ringtracé, voor inname thv het groengebied De Venning en in beperktere mate voor een impact thv het natuurgebied Oude Leiearm (zuidelijke rand, door de R8 afgesneden van de rest van het natuurgebied). De impact ontstaat dus door zowel het kanaal als de herinrichting van de R8.

In het ontwerp voorkeursbesluit zijn maatregelen opgenomen om deze negatieve impact te milderen en ervoor te zorgen dat het project globaal genomen een positieve impact voor natuur met zich meebrengt. Zo wordt er in het ontwerp voorkeursbesluit een gebiedsprogramma voorgesteld voor de zone van het ringtracé en wordt er daarnaast een flankerend beleid uitgewerkt:

- **<u>Gebiedsprogramma</u>**
  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, 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.

- **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. In kader van natuur gaat het om volgende flankerende ingrepen die gericht zijn 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.

Naast het gebiedsprogramma en het flankerend beleid voorziet het voorkeursbesluit ook in vervolgstappen waaronder het initiëren van natuurontwikkeling:

Eén van de ambities van het project is om natuur in de regio te versterken. Om de natuur de nodige tijd te geven om zich te kunnen ontwikkelen worden middelen vrijgemaakt om, al tijdens de studiefase, op cruciale plaatsen natuurontwikkeling te initiëren. Dit gebeurt in afstemming met betrokken actoren. De mogelijke zones en middelen worden ook opgenomen in het eerder vermelde aankoopbeleid.

Meer weten?

In het ontwerp voorkeursbesluit kan je de verschillende maatregelen en vervolgstappen m.b.t. natuur nalezen.

4.12. Op welke manier interageert de opwaardering van het kanaal met de verbreding van de Leie?

4.12.1. Vraag

De Leie wordt verbreed in het projectgebied van PLAN B-K. Op welke manier interageert de opwaardering van het kanaal met de verbreding van de Leie? Worden beide projecten op elkaar afgestemd?

4.12.2. Antwoord

Zowel de Leiewerken als de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk kaderen in het overkoepelend Seine Schelde project. Beide projecten zijn echter afzonderlijke projecten, die onafhankelijk van elkaar zullen worden uitgevoerd. Uiteraard wordt voldoende afstemming voorzien tussen de twee projecten, met name tussen de Groeninghebrug en de brug van de R8, waar er een overlap is tussen de projectgebieden.

In kader van het geïntegreerd onderzoek van het project van de opwaardering is onderzocht welke hinderaspecten kunnen optreden. Het onderzoek toont aan dat de aanleg van het kanaal weinig hinder zal geven in bv. Kuurne en weinig impact zal hebben op omleidingen van verkeer. Wat betreft hinder als gevolg van tijdelijke omleidingen is voornamelijk de herinrichting van de R8 van belang. De herinrichting van de R8 zal een grotere impact hebben op het wegverkeer dan de aanleg van het kanaal. Hierbij kunnen omleidingen niet vermeden worden.

5. Vragen uit digitale vragensessies (november 2020)

De digitale vragensessies gingen door op dinsdag 17 november 2020 en woensdag 18 november 2020. Tijdens de vragensessie op dinsdag 17 november werden geen bijkomende vragen gesteld. De bijkomende vragen van de vragensessie op woensdag 18 november worden in wat volgt opgenomen en beantwoord.

5.1. Wat gebeurt er met het bestaande kanaal in geval van een bypass- of ringtracé?

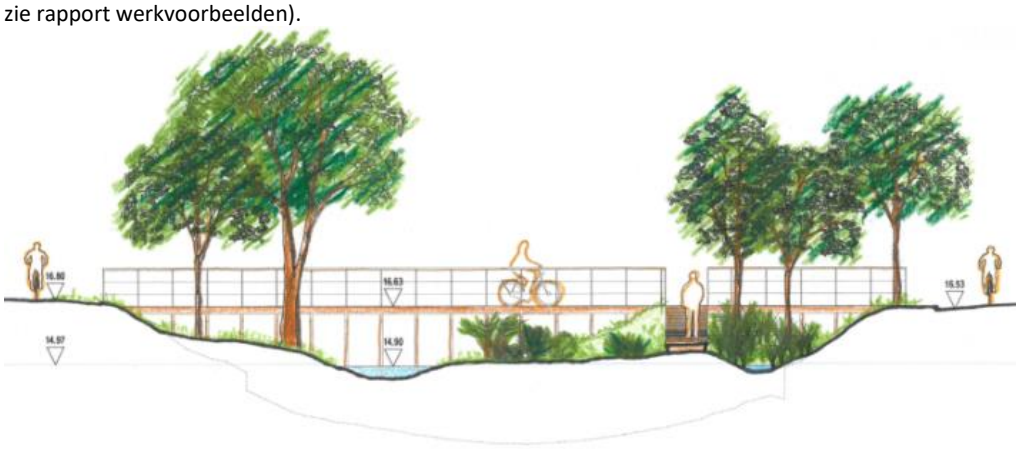
5.1.1. Vraag

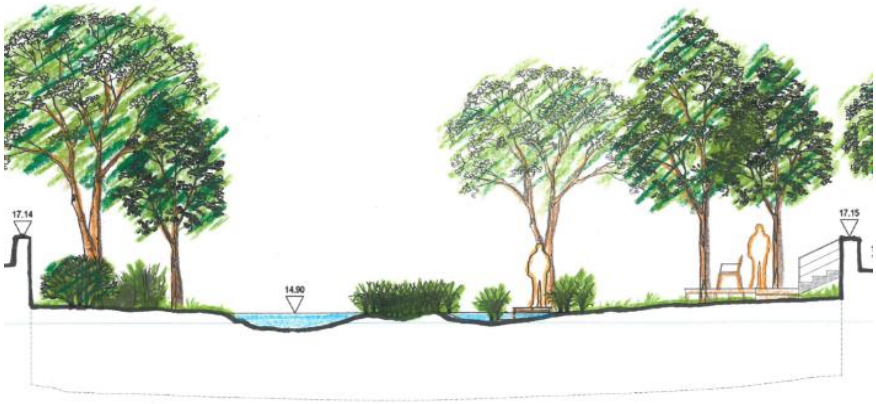
Indien met opteert voor een van de alternatieve tracés zal het oude kanaalgedeelte dat recht door de stad Kortrijk loopt geheel of gedeeltelijk worden afgedamd. Volgens de plannenmakers wordt desgevallend het afgesloten kanaalgedeelte bestemd als waterpartij met vlonderpad.

a) Welke impact zal deze afdamming en het wegvallen van de waterdoorstroming door de scheepvaart en sluizenwerking hebben op de waterkwaliteit (inzonderheid het zuurstofgehalte dat van essentieel belang is voor het voortbestaan van de onderwaterfauna en -flora) van dit afgesloten kanaalgedeelte? Welke maatregelen zijn mogelijk nodig om te voorkomen dat deze afgesloten waterpartij met stilstand water in het stadscentrum als een stinkend dood water vol met (blauw)algen of eendenkroos eindigt?
b) Zijn er op de af te sluiten kanaaldelen op dit ogenblik bedrijven actief met watergebonden activiteiten die door deze afsluiting zullen getroffen worden? Zo ja, hoeveel hectare industriegrond voor watergebonden activiteit zal er desgevallend verloren gaan indien het bestaande rechtdoorkanaaltracé geheel of gedeeltelijk wordt afgedamd en welke compenserende of herlocalisatiemogelijkheden worden er voor deze bedrijven voorzien?
c) Is er in de projectstudie op heden reeds onderzocht of aanlegplaatsen voor pleziervaartuigen of ligplaatsen voor woonboten op het afgesloten kanaalgedeelte mogelijk zijn en desgevallend een meerwaarde zouden kunnen betekenen voor Kortrijk, alsook welke ingrepen desgevallend nodig zijn om dit kanaalgedeelte alsnog voor dergelijke vaartuigen toegankelijk te houden?

5.1.2. Antwoord

Indien gekozen wordt voor het bypass- of ringtracé stelt zich inderdaad de vraag welke toekomstige invulling het bestaande kanaal krijgt. In het geïntegreerde onderzoek werden verschillende suggesties aangereikt. In onderzoeksrapport OA28 worden deze suggesties gebundeld in een viertal mogelijkheden. Eén van deze mogelijkheden is een waterpartij met vlonderpad. Dit is zeker niet de enige mogelijkheid of de uiteindelijke keuze van deze invulling (deze mogelijkheid werd wel aangehouden in de werkvoorbeelden, zie rapport werkvoorbeelden).



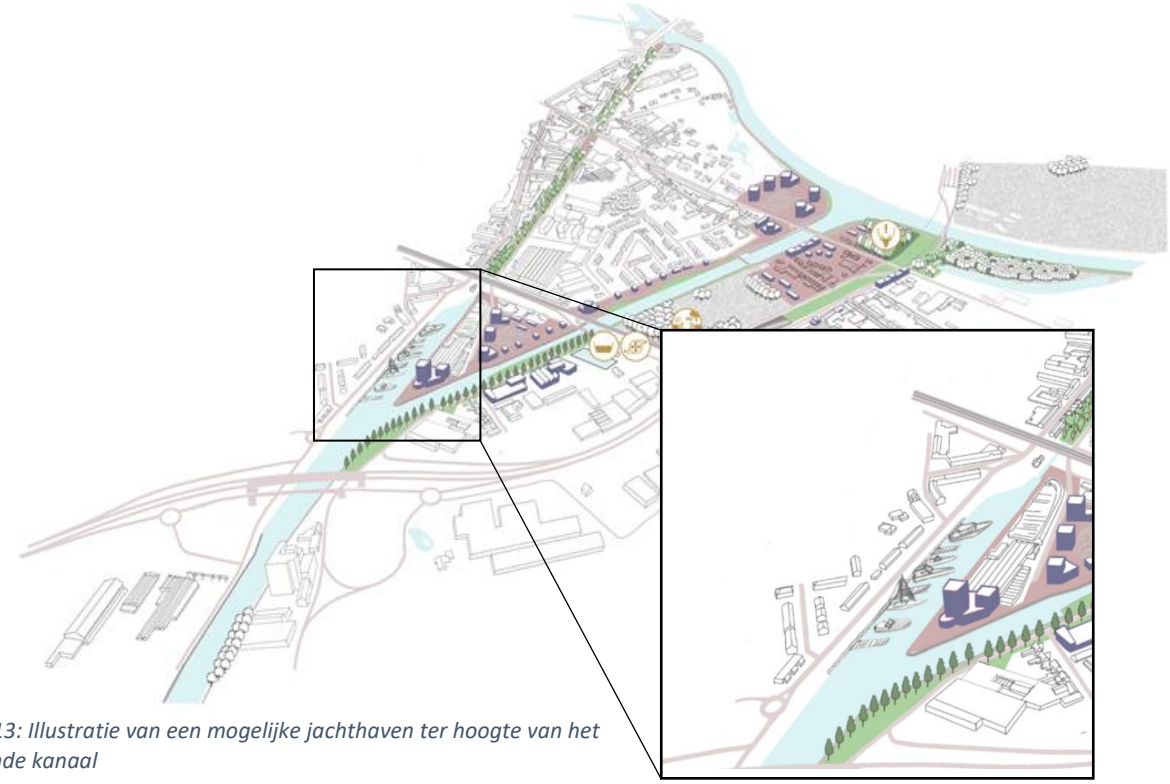


Figuur 12: Mogelijke invullingen voor het bestaande kanaal. In OA28 worden meerdere mogelijkheden weergegeven

a) Indien het waterpeil in het bestaande kanaal wordt behouden, zal dit afgesloten worden. Hierbij wordt wel voorzien om een minimale doorstroming in het kanaal te behouden, zodat geen stilstaand water ontstaat. De waterkwaliteit in het bestaande kanaal zal dezelfde zijn als in de huidige situatie, vermits de verblijftijd van water doorheen het kanaal Bossuit-Kortrijk dezelfde blijft na de opwaardering (zie OA17).
b) Er zijn geen watergebonden bedrijven gesitueerd langsheen dit gedeelte van het kanaal. Er zal dus geen watergebonden industriegrond verloren gaan indien het bestaande kanaal geheel of gedeeltelijk wordt afgedamd.
c) In het onderzoek m.b.t. pleziervaart (OA18) wordt de mogelijkheid geformuleerd om (een deel van) dit bestaande kanaal toegankelijk te houden voor pleziervaart.

    - In principe kan het bestaande kanaal met de 3 historische sluizen behouden blijven en operationeel blijven voor pleziervaart, maar dit verhindert heel wat andere toekomstmogelijkheden voor het kanaal en resulteert in een hoge operationele kost (exploitatie);
    - Een andere mogelijkheid bestaat er bijvoorbeeld in om het opwaarts gedeelte (opwaarts de spoorlijn) te voorzien van extra voorzieningen voor pleziervaart (jachthaven, aanlegplaatsen, …). Pleziervaart kan dan via het nieuwe kanaal de Leie bereiken.

De concrete invulling van het bestaande kanaal en of dit al dan niet toegankelijk blijft voor pleziervaart, wordt uitgewerkt in de volgende studiefase.



Figuur 13: Illustratie van een mogelijke jachthaven ter hoogte van het bestaande kanaal

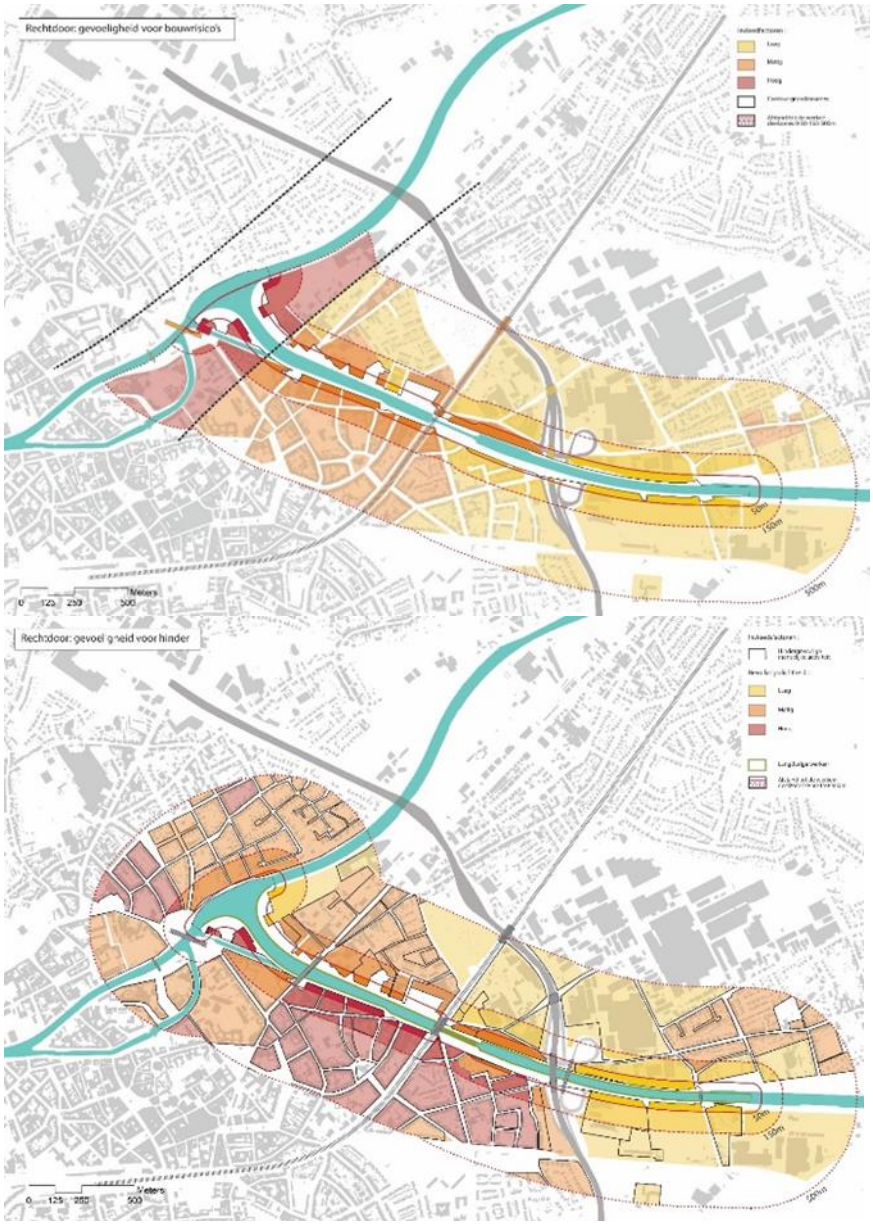
5.2. Bestaat er een raming van de duur van de werken en met welke hinder deze werken gepaard gaan?

5.2.1. Vraag

Het kan niet worden betwist dat, ongeacht het tracé dat men zal kiezen, de vereiste infrastructuurwerken gedurende geruime tijd een zware impact zullen hebben op de mobiliteit in en rond de regio Kortrijk. Bestaat er per tracé een raming van het aantal werkdagen dat nodig is om het tracé te realiseren en hoeveel van voormelde dagen significante hinder zullen veroorzaken wat betreft de mobiliteit?

5.2.2. Antwoord

Het onderzoeksrapport OA23 gaat onder andere na wat de hinderaspecten zijn en in welke mate de tracés onderlinge verschillen vertonen. Hierbij werd onder andere rekening gehouden met de aard van de werken, de duur en de omgevingskenmerken (voorkomende functies, afstand tot de werken, mogelijke fasering, …). Een meer gedetailleerde uitwerking en fasering maakt deel uit van de volgende studiefase.



Figuur 14: Inschaling van de bouwrisico's (boven) en hinderaspecten (onder) in geval van het rechtdoortracé. In OA23 wordt dezelfde oefening gemaakt voor de overige tracéalternatieven en subvarianten

5.3. Is er een verschil in doorvaartijd tussen de drie tracéalternatieven?

5.3.1. Vraag

Ook wat betreft scheepvaarttransporten geldt het principe "time is money". Hoeveel bedraagt onder normale omstandigheden de geschatte doorvaartijd per vaarrichting van een volledig geladen en leeg klasse Va schip op respectievelijk het rechtdoortracé, bypasstracé en ringtracé?

5.3.2. Antwoord

De duurtijd van de doorvaartijd op de drie tracéalternatieven zal voornamelijk bepaald worden door 2 elementen:

- De sluispassage doorheen de nieuwe sluis van Kortrijk. Rekening houdend met het in- en uitvaren, het schutten zelf duurt een sluispassage ca. 30 minuten (passage van 1 schip in 1 vaarrichting, of maw een halve sluiscyclus). De beperkte verschillen in vaarafstand tussen de tracés is hieraan ondergeschikt.
- Het manoeuvre ter hoogte van de aansluitingstrechter om de Leie op te varen. Dit manoeuvre vraagt eveneens tijd. Hoelang dit manoeuvre duurt is sterk afhankelijk van de stroming, richting, … en is gelijkaardig voor de drie aansluitingstrechters van de tracéalternatieven.

Deze twee aspecten zullen bepalend zijn voor de doorvaartijd op de tracéalternatieven. Beperkte verschillen in lengte van het alternatief zijn hier ondergeschikt aan.

5.4. Door de opwaardering van het kanaal kunnen schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren groter zijn met meer gevaarlijke lading. Op welke manier wordt hiermee rekening gehouden?

5.4.1. Vraag

Nu het doel is om de tonnenmaat op het kanaal Bossuit-Kortrijk te verhogen, houdt dit in dat er bij vervoer van gevaarlijke stoffen per schip in de toekomst ook veel grotere hoeveelheden gevaarlijke stoffen op dergelijke schepen aanwezig zullen zijn. Ingeval van calamiteit dreigen dan ook dat veel meer gebouwen en mensen in de perimeter rond een getroffen schip dat geladen is met gevaarlijke stoffen schade en/of hinder kunnen ondervinden.

a) Wel tracé houdt in die optiek wat betreft het scheepstransport van gevaarlijke stoffen het minste risico in voor de mens en het leefmilieu ingeval van scheepscalamiteit?
b) Welke Leie-aansluiting biedt in die optiek vanuit nautisch oogpunt de minste aanvaringsrisico's?
c) Indien met voor het rechtdoortracé kiest, worden volgens de plannen ter hoogte van de sluis aan de spoorwegbrug over een aanzienlijke afstand wachtplaatsen gebouwd; vormen deze wachtplaatsen in samenhang beschouwd met de scheepvaartbewegingen op het vernauwde kanaalgedeelte rond deze sluis in de hoger beschreven optiek op het rechtdoortracé een verhoogd risico op aanvaringen?

5.4.2. Antwoord

Schepen met gevaarlijke stoffen worden in de binnenvaart aangeduid met kegels (kegelschepen). Voor deze schepen gelden specifieke regels om de veiligheid te garanderen, bijvoorbeeld: regels i.v.m. afstand tot andere schepen, regels i.v.m. aanmeerplaatsen, …

Aanmeerplaatsen voor kegelschepen worden ook steeds in overleg met de stad of gemeente en de lokale hulpdiensten bepaald (oa. opmaak risicoanalyse).

a) Bij de drie tracés is de context van de bebouwing anders. Het rechtdoortracé gaat door relatief dichte bebouwing terwijl het bypass- en het ringtracé eerder de stadsrand opzoeken en door een gebied met een mix aan functies gaan.
b) In onderzoeksrapport OA4 werd de aansluiting op de Leie onderzocht a.d.h.v. nautische simulaties. Alle aansluitingen werden als vlot en veilig beoordeeld (soms mits beperkte lokale aanpassingen). Het grootste aanvaarrisico betreft de aanwezigheid van een wachtplaats voor Vb-schepen op de Leie. Uit het onderzoek komt naar voor dat deze wachtplaats bij voorkeur niet voorzien wordt in de buurt van het splitsingspunt.
c) In alle tracés zijn wachtplaatsen nodig t.h.v. de sluis. Het aantal wachtplaatsen verschilt niet t.o.v. de tracé-alternatieven. De indeling kan mogelijks wel verschillen. Het betreft steeds de voorhaven van de sluis waarbij de afmetingen zijn uitgewerkt conform de ontwerprichtlijnen. T.h.v. de voorhaven is de snelheid van een schip in elk geval laag en komen kruisingen tussen twee varende schepen zeer beperkt voor. Het betreft hoofdzakelijk kruisingen tussen een varend schip en een schip dat aangemeerd is.

5.5. Zijn de verschillende tracéalternatieven geraamd?

5.5.1. Vraag

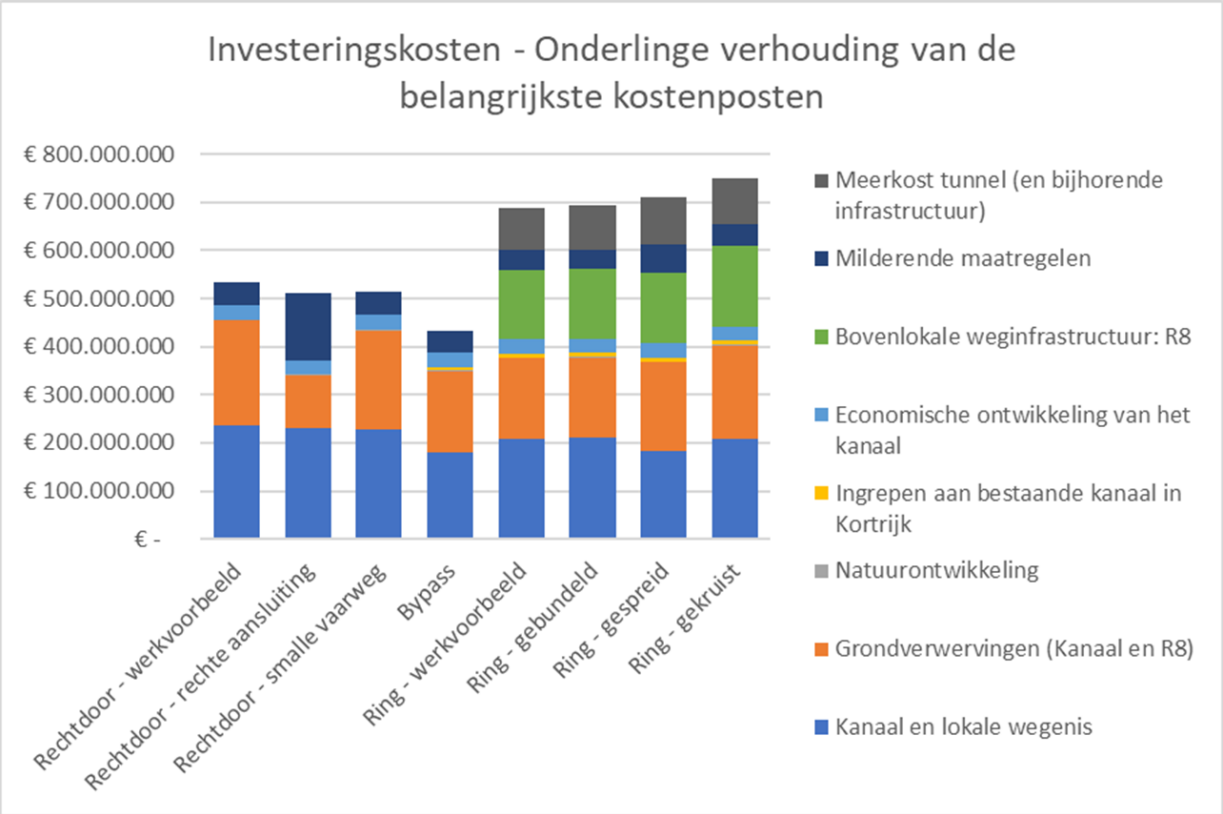
Ongeacht het tracé dat gekozen wordt, zullen zeer zware investeringen nodig zijn om de geplande werken te realiseren. Bestaat er per tracé een voorlopige raming van de kosten die vereist zijn om de werken te realiseren? Kan een schematisch overzicht van de totale kosten per tracé worden ter beschikking gesteld?

5.5.2. Antwoord

Onderstaand antwoord werd gegeven tijdens de digitale vragensessies in november 2020. De absolute cijfers dateren dus uit deze periode en zijn ondertussen gedateerd (vanwege oa. inflatie, Oekraine-crisis, energieprijzen, krapte arbeidsmarkt, …). In kader van het ontwerp voorkeursbesluit werden de cijfers van het voorkeursalternatief in juni 2022 geactualiseerd en bedraagt de geactualiseerde raming voor het voorkeursalternatief ca. 887 miljoen euro.
De raming zal tijdens de uitwerkingsfase verder geactualiseerd worden rekening houdende met het dan geldende prijsniveau.

Een voorlopige raming van de investerings- en exploitatiekosten is uitgewerkt in onderzoeksaspect 25. In dit rapport is eveneens een schematische weergave terug te vinden. Belangrijke opmerkingen bij het lezen van deze schema's en overzichten zijn:

- De raming van het ringtracé houdt steeds ook een herinrichting van de R8 in, terwijl de herinrichting van de R8 niet vervat zit in de raming van het rechtdoor- en bypasstracé.
- De cijfers zijn telkens inclusief de geformuleerde milderende maatregelen van het desbetreffende tracé, maar exclusief BTW en aanbevelingen. De aanbevelingen zijn apart geraamd en terug te vinden in OA25, hoofdstuk 12.



Figuur 15: Raming van de investeringskosten voor de verschillende tracéalternatieven en subvarianten

De grootste kosten per tracéalternatief zijn:

- Voor het rechtdoortracé: grondverwervingen en complex type kaaimuren;
- Voor het bypasstracé: grondverwervingen en kosten voor de aanleg van het kanaal (oeververdediging, graafwerken, …);
- Voor het ringtracé: bovenlokale weginfrastructuur (R8), grondverwervingen en kaaimuren.

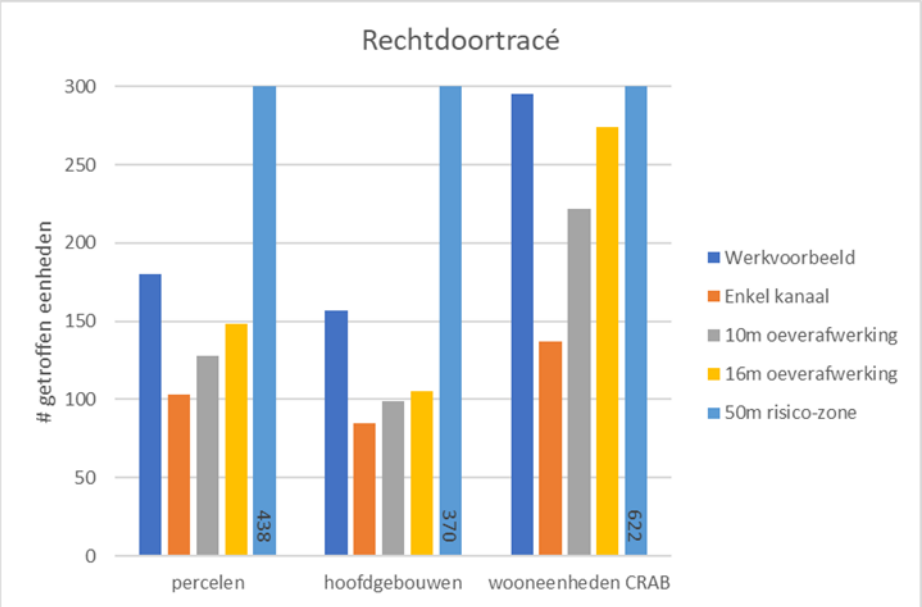
5.6. Hoeveel bedrijven/woningen/percelen worden geraakt per tracéalternatief?

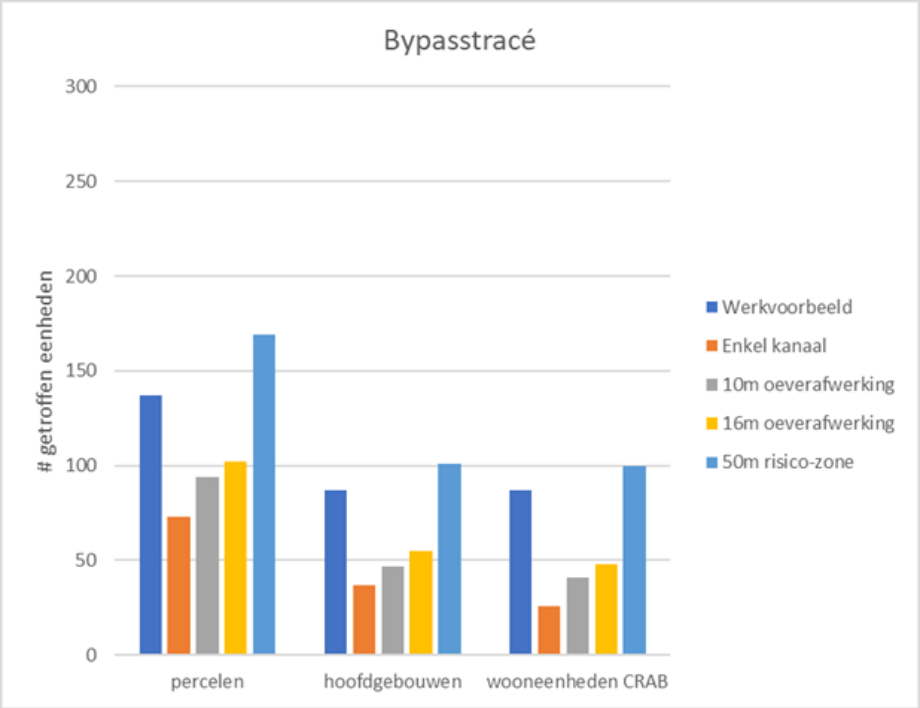
5.6.1. Vraag

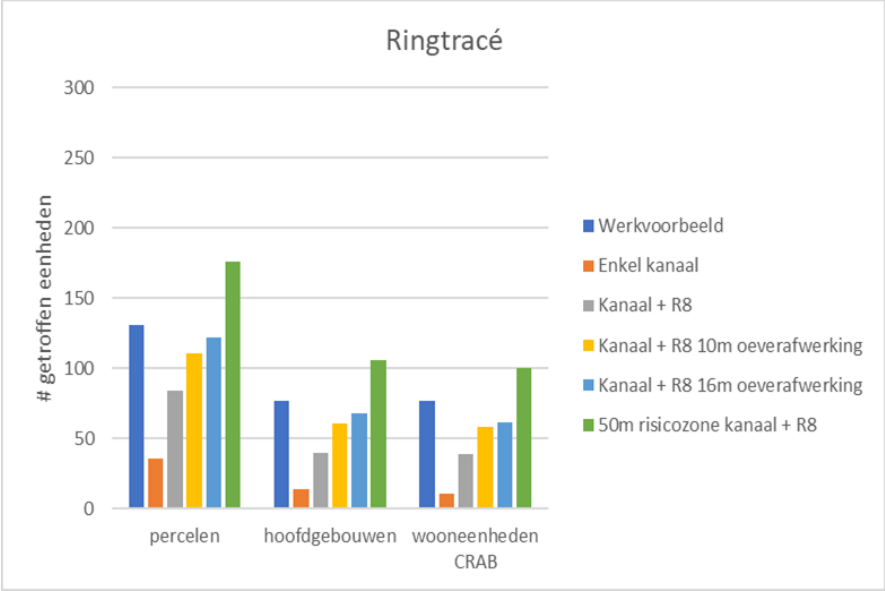
Hoeveel woningen, bedrijven en onbebouwde percelen die bestemd zijn voor woning- of industriebouw zullen op elk tracé onteigend dienen te worden voor de aanleg van de doorvaart en voor de daarbij horende aanpassing van de infrastructuur van het wegvervoer?

5.6.2. Antwoord

In onderzoeksaspect 6 wordt een grootteorde weergegeven van het aantal percelen, gebouwen en woongelegenheden die worden geïmpacteerd per tracé. Deze grootteordes zijn bepaald op basis van de projectcontour van de werkvoorbeelden (zie rapport werkvoorbeelden). Pas in de uitwerkingsfase wordt de definitieve projectcontour vastgelegd.







Figuur 16: Analyse van het aantal getroffen percelen, hoofdgebouwen en wooneenheden voor het rechtdoortracé (boven), bypasstracé (midden) en ringtracé (onder)

5.7. Er wordt uitgegaan van een kanaal van 40,35m breed met loodrechte wanden. Is er rekening gehouden met de negatieve effecten van deze loodrechte wanden?

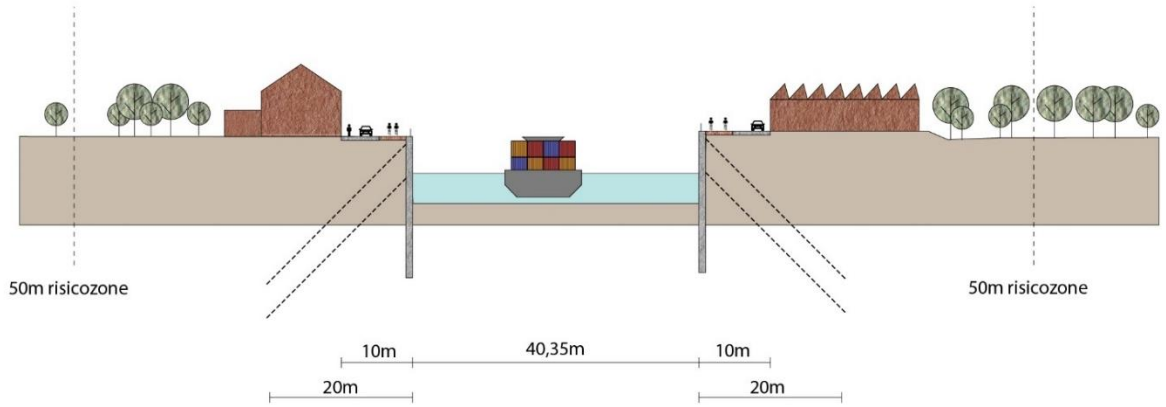
5.7.1. Vraag

Uit de presentatie blijkt dat de Vlaamse Waterweg, ongeacht het tracé dat gekozen wordt, opteert voor een kanaalontwerp waarbij de nautische breedte (40,35m) steeds gelijk is aan de vaarbreedte. Dit vertaalt zich naar een kanaal met loodrechte wanden. Dergelijk kanaaltype biedt het voordeel dat de (open)ruimte inname beperkt blijft, maar heeft het nadeel dat dit type nefast is voor de waterfauna en -flora (benodigde rustige paaiplaatsen voor vissen of rustige nestplaatsen voor watervogels zijn onbestaande, oeverbegroeiingen zo goed als onbestaande of onmogelijk, etc), een onoverkomelijk obstakel vormt voor dieren (zoals reeën) die het kanaal willen oversteken, en een dodelijke val vormt voor zowel grote als kleine (inzonderheid amfibieën) dieren of drenkelingen die in het kanaal terecht komen. Welke oplossingen zien de plannenmakers voor de hoger beschreven negatieve aspecten van dergelijk kanaaltype?

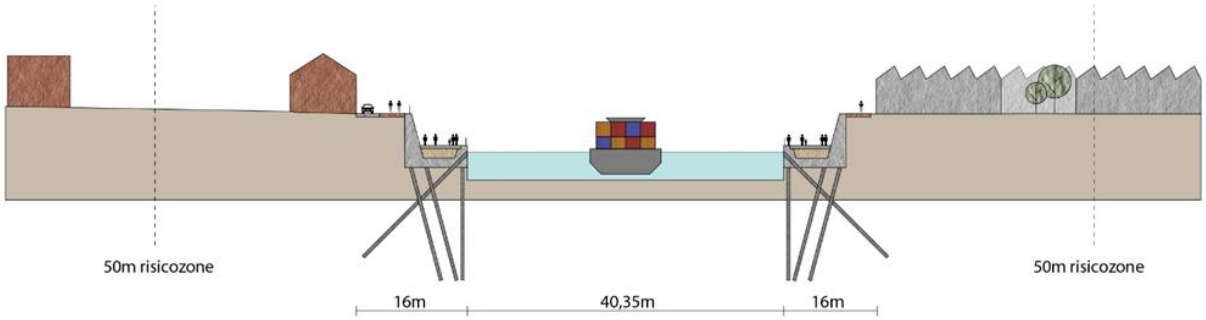
5.7.2. Antwoord

In kader van het geïntegreerde onderzoek werd voor elk tracéalternatief een 'werkvoorbeeld' opgesteld. Dit werkvoorbeeld legt een aantal eigenschappen vast, zodat een uniforme beoordeling kan gemaakt worden over de verschillende onderzoeksaspecten heen. Ter hoogte van de zone Kortrijk-Harelbeke wordt in de werkvoorbeelden in deze fase uitgegaan van een oeverafwerking met loodrechte wanden (zie onderstaande figuren). Het precieze oevertype en de oeverafwerking dient echter bepaald te worden in de uitwerkingsfase. In het kader van het geïntegreerd onderzoek zijn hieromtrent ook reeds milderende maatregelen en aanbevelingen geformuleerd.

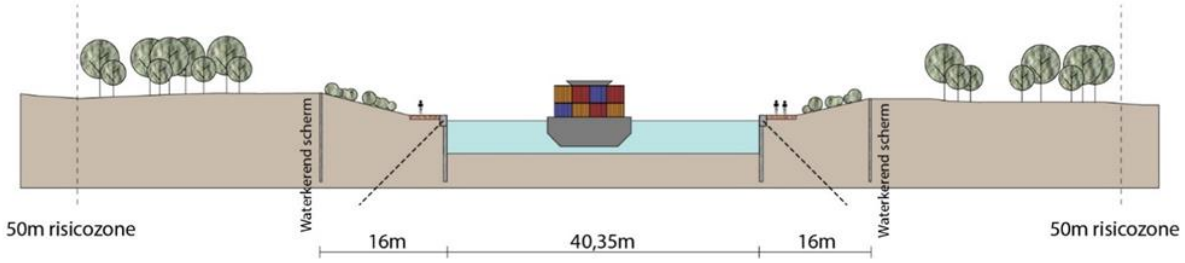
Verder op het kanaal (zone Harelbeke-Bossuit) worden de bestaande oevers grotendeels behouden (welke op vandaag reeds grotendeels uit talud bestaan). Ook in deze zone worden milderende maatregelen en aanbevelingen geformuleerd met betrekking tot de oevers, waarmee rekening dient te worden gehouden. Zo dient er in pand 1 en 2 zo'n 600m aan natuurvriendelijke oevers voorzien te worden.



Dwarsprofiel van een oeverafwerking met loodrechte wanden (verankerde diepwand



Dwarsprofiel van een getrapte oeverafwerking (Deense kaaimuur)



Dwarsprofiel van een bakprofiel onder de waterlijn met een talud boven de waterlijn

5.8. Wordt er ter hoogte van watergebonden bedrijven langsheen het kanaal voldoende aandacht besteed aan plaatsen waar conflictsituaties kunnen ontstaan?

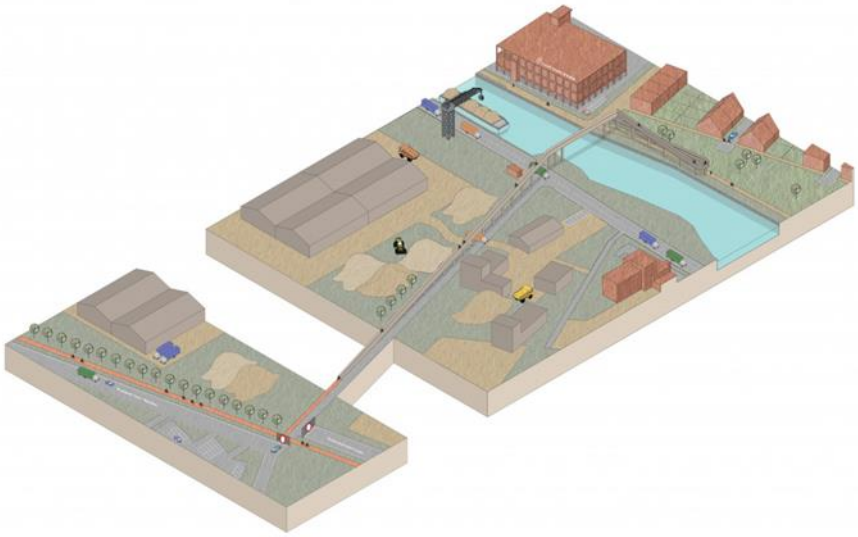
5.8.1. Vraag

Het is uitermate positief dat de plannenmakers bijzondere aandacht hebben voor de trage weggebruikers en, ongeacht welk tracé zal worden gekozen, in dit project voldoende verbindingen voorzien voor fietsers en wandelaars (inzonderheid door het voorzien van nog enkele aanvullende oversteekplaatsen). Wordt er ter hoogte van watergebonden bedrijven langsheen het te vernieuwen kanaal voldoende aandacht besteed aan de plaatsen waar conflictsituaties kunnen ontstaan tussen de laad/losactiviteiten op de kades langsheen het kanaal en de fiets- en wandelpaden die deze kades kruisen? Welke conflict oplossende maatregelen worden er bij de heraanleg van het kanaal voorzien (overbrugging, ondertunneling, omleiding) en aan wie wordt de financiering van deze maatregelen opgelegd (Vlaamse Waterweg of bedrijven met watergebonden activiteit)?

5.8.2. Antwoord

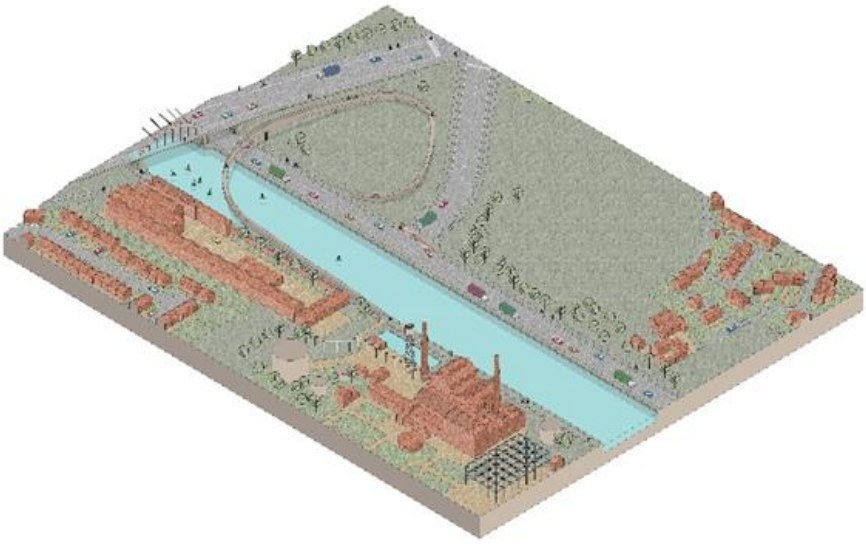
In het onderzoek is inderdaad aandacht besteed aan mogelijke conflictsituaties tussen overslag en fietsverkeer. Voorstellen tot ingrepen die hieruit voortvloeien zijn bijvoorbeeld:

- Verbinding Luipaardbrug-Luipaardstraat tot aan het Guldensporenpad kan uitgebouwd worden met oog voor eventuele economische ontwikkelingen in zone 4



Figuur 17: Mogelijke inrichting van de fietsverbinding Luipaardbrug – Luipaardstraat – Guldensporenpad, waarbij interferentie tussen fietsverkeer en economische activiteiten wordt vermeden.

- De fietssnelweg langsheen het kanaal kan vervroegd van linkeroever naar rechteroever gebracht worden (t.h.v de La Flandrebrug-Transfosite)



Figuur 18: Illustratie van een mogelijke bijkomende fietsbrug, waarbij de fietssnelweg vervroegd naar rechteroever wordt gebracht, zodat interferentie tussen economische zones op linkeroever en fietsverkeer wordt vermeden

- …

Deze aanbevelingen zijn eveneens geraamd in onderzoeksaspect 25. Concrete afspraken werden hierover nog niet gemaakt, dit maakt deel uit van de volgende studiefase indien gekozen wordt om de aanbeveling mee op te nemen in het project.

5.9. Bestaat er voor het gebied rond het kanaal Bossuit-Kortrijk en de Leie een dergelijk programma zoals het ENA-programma (Economisch Netwerk Albertkanaal)?

5.9.1. Vraag

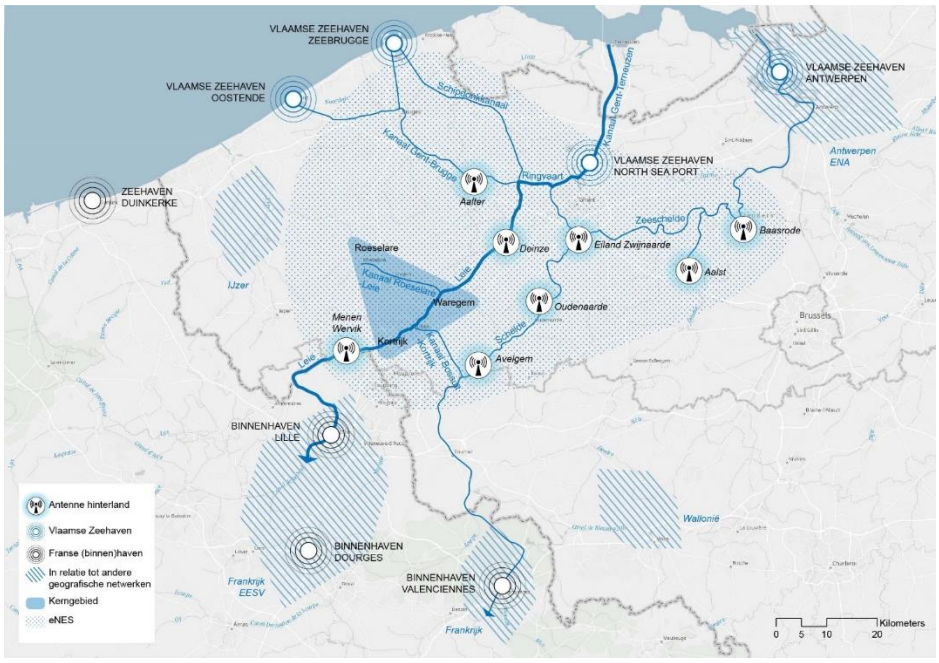
Nu men een verhoging van de tonnenmaat op dit kanaal beoogt, lijkt het voor de hand liggend dat maximaal ingezet wordt op een optimalisatie van watergebonden bedrijvigheid langsheen het kanaal die echter verenigbaar dient te blijven met de verdere ontwikkeling en het beheer van de natte natuur in de Kortrijkse regio. In 2004 heeft de Vlaamse regering voor de regio van het Albertkanaal reeds beslist om een ENA-programma (ENA = Economisch Netwerk Albertkanaal) te starten. Het netwerk heeft als doel de economische sterkten van het Albertkanaalgebied via een centraal georganiseerd management op elkaar af te stemmen en de economische groei, met respect voor de natuur en andere omgevingsfactoren, gestructureerd op te vangen en te realiseren.

a) Bestaat er voor het gebied rond het kanaal Bossuit-Kortrijk en de Leie ook reeds dergelijk programma? Indien niet, kan dergelijk programma voor de Kortrijkse kanaalregio ook een meerwaarde bieden en zo ja, kan er vanuit de planmakers/de Vlaamse Waterweg bij de Vlaamse regering op aangedrongen worden om dergelijk Economisch Netwerkprogramma Leie/Kanaal Bossuit-Kortrijk op te starten?
b) Hoeveel hectare industriegebied voor watergebonden activiteit is er op elk tracé beschikbaar (opgesplitst per bestaand en nog te ontwikkelen)?
c) Hoeveel hectare industriegrond voor watergebonden activiteit is er langsheen het volledige te hernieuwen kanaal Bossuit-Kortrijk beschikbaar (opgesplitst per bestaand en nog te ontwikkelen)?

5.9.2. Antwoord

a) Het eNES (economisch netwerk Seine Schelde) neemt een centrale rol op in de uitbouw van watergebonden bedrijvigheid in Zuid-West-Vlaanderen. Het eNES is een gebiedsgericht open netwerk van (private en publieke) stakeholders om de ontwikkeling van (watergebonden) ruimte en de vaarweg op een meer geïntegreerde manier aan te pakken, met meer samenwerking tussen de publieke en private actoren en de verschillende beleidsdomeinen en -niveaus. Dit netwerk van partijen wil een gezamenlijke én actieve rol opnemen in het optimaliseren van watergebonden ruimtelijk-economische ontwikkelingen en het gebruik van de waterwegen binnen het werkingsgebied van het Seine Schelde- project. Onderstaande figuur geeft het werkingsgebied van het eNES weer, bestaande uit:

- de Seine Schelde verbinding als noord-zuid as;
- een kerngebied;
- antennes tussen het kerngebied en haar hinterland;
- in relatie tot andere netwerken zoals het Albertkanaal (ENA) en Wallonië (SS);
- vanuit een (inter)nationale dimensie verbinding met Eurometropool (Rijsel-Valenciennes-Doornik-Kortrijk);
- raster van vaarwegen in Oost- en West-Vlaanderen met back bone de Leie-as.



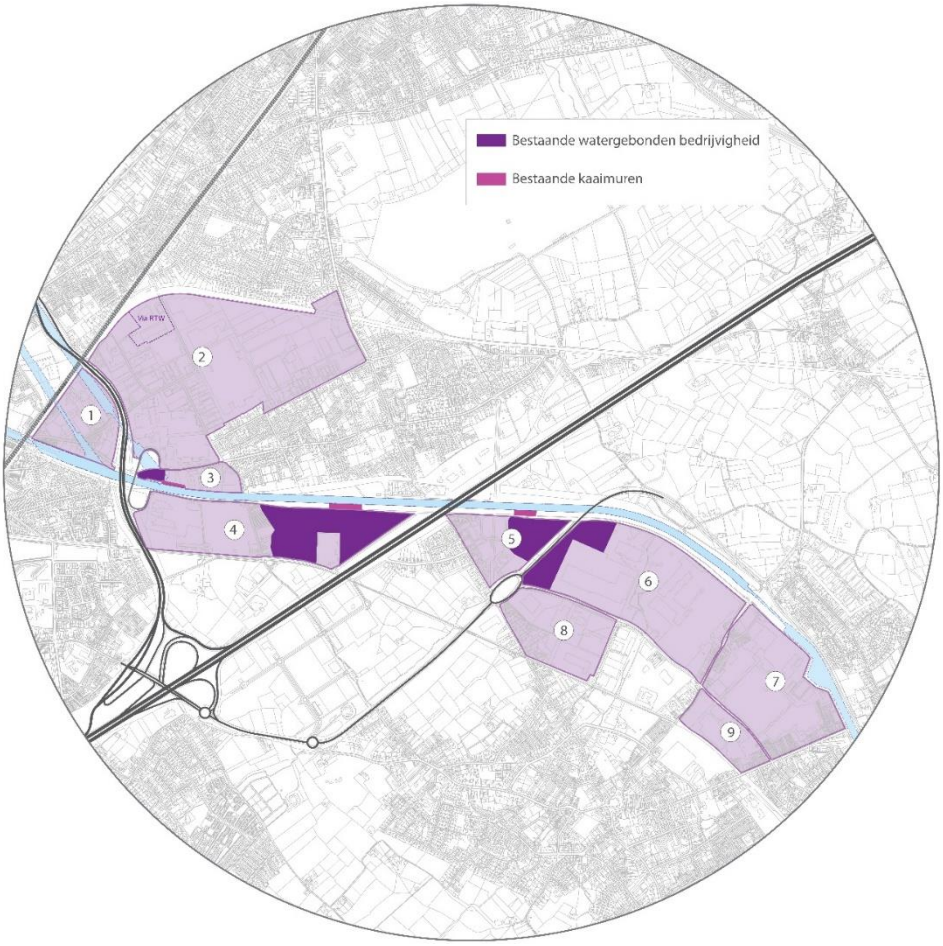
Figuur 19: Werkingsgebied eNES (bron: de Vlaamse waterweg)

In onderzoeksrapport OA14 wordt de rol van het eNES verder beschreven en toegelicht. Daarnaast wordt in de volgende studiefase een masterplan uitgewerkt voor de bedrijvenzones langsheen het kanaal Bossuit-Kortrijk.

b) Er is amper een verschil tussen de tracés op te merken. De bedrijvenzones situeren zich grosso modo tussen de R8 en de La Flandrebrug en dit voor alle tracés.

c) In onderzoeksrapport OA15 is nagegaan waar er zich in de huidige situatie reeds watergebonden bedrijvigheid situeert langsheen het kanaal, en waar er nog mogelijkheden zijn voor bijkomende watergebonden bedrijvigheid. De belangrijkste resultaten worden hieronder kort besproken:

- Langsheen het kanaal komen heel wat bedrijvenzones voor, die grotendeels ingevuld worden met bedrijfsactiviteiten. Slechts een beperkt aantal percelen is braakliggend. Het grootste aandeel van de bedrijfsactiviteiten heeft betrekking op de bouwsector of staaldraadindustrie.
- De totale oppervlakte aan bedrijvenzones langsheen het kanaal bedraagt ca. 300 ha. Ca. 180 ha (of ruim de helft, meer bepaald 60%) van deze oppervlakte betreft 1ste of 2de lijns watergebonden gronden.
- In de bestaande toestand is op een drietal locaties (bedrijfsspecifieke) laad- en losinfrastructuur aanwezig, bestaande uit kaaimuren en een loskade. Deze infrastructuur wordt door een beperkt aantal bedrijven gebruikt, goed voor een oppervlakte van ca. 22 ha of een aandeel van ca. 7% van de totale oppervlakte aan bedrijvenzone langs het kanaal (ca. 300 ha).



Figuur 20: Overzicht watergebonden bedrijfspercelen en laad- en losinfrastructuur in de bestaande toestand

- De analyse van de individuele bedrijvenzones geeft aan dat de bedrijvenzones langs het kanaal heel wat potentie bevatten richting watergebonden activiteiten. De analyse leert ook dat, behalve de opwaardering naar klasse Va, de beschikbaarheid van overslagfaciliteiten in de nabijheid en het ontwikkelen van een economisch netwerk cruciaal zijn in het benutten van deze potenties. Bovendien kunnen zo synergiën ontstaan. De realisatie van overslagfaciliteiten is met andere woorden noodzakelijk om de omliggende bedrijfsgronden te activeren richting de waterweg als transportas.

5.10. Ligt de locatie van een mogelijke bijkomende fietsbrug t.h.v Transfo reeds vast?

5.10.1. Vraag

Locatie bepaling van de fietsersbrug. Ligt deze vast? Kan in het ontwerp proces rekening houden met andere toekomstvisies en lokale initiatieven.

5.10.2. Antwoord

In de eerste plaats dient besloten te worden of een bijkomende fietsbrug deel uitmaakt van het project van de opwaardering (wordt als aanbeveling benoemt in het onderzoek). Indien deze fietsbrug mee wordt opgenomen, worden de precieze locatie en het ontwerp bepaald in de volgende studiefase. De precieze locatie van de fietsbrug ligt met andere woorden nog niet vast en kan afgestemd worden op andere toekomstvisies en lokale initiatieven.

5.11. Hoe wordt de keuze gemaakt?

5.11.1. Vraag

Hoe wordt er gekozen tussen de tracéalternatieven? Hoe wordt de eerste strategische vraag beantwoord: wat betekent de opwaardering van het kanaal?

5.11.2. Antwoord

De opzet van het geïntegreerd onderzoek is om de effecten, voor- en nadelen, van een opwaardering van het kanaal te onderzoeken, te beschrijven en te beoordelen (strategische vraag 1). Het overzicht van de effectbeoordeling zal alle nadelen (kosten) en voordelen (baten) in beeld brengen, zonder die uit te drukken in een monetaire eenheid en zonder de effecten onderling op te tellen tot één numerieke waarde. De onderzoeksresultaten worden gerapporteerd en samengevat door het onderzoeksteam en vormen de basis voor de Vlaamse Regering om in het voorkeursbesluit de voor- en nadelen ten opzichte van elkaar af te wegen en de keuze te maken of het kanaal wel, dan niet wordt opgewaardeerd. Het geïntegreerd onderzoek brengt met andere woorden de voor- en nadelen van het project in beeld en geeft een beoordeling (score) aan elk effect.

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

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

Het geïntegreerde onderzoek heeft aangetoond dat elk tracéalternatief beantwoord aan de hoofddoelstelling van het project: de opwaardering en/of aanpassing van de waterweg voor scheepvaart tot een verbinding tussen Leie en Schelde voor CEMT klasse Va-schepen. Het geïntegreerd onderzoek heeft eveneens meerwaarden (baten) geïdentificeerd op meerdere vlakken. Het project kan dus positieve elementen met zich meebrengen, en de negatieve effecten kunnen geremedieerd worden. Wel zijn er verschillen op te merken tussen de tracéalternatieven.

Het onderzoeksteam maakt niet de keuze of het kanaal wel/niet wordt opgewaardeerd en zal geen afweging maken over de concepten of thema's heen. Dergelijke afweging impliceert immers een maatschappelijke keuze die door de bevoegde overheid dient genomen te worden. Het onderzoeksteam koppelt de evaluatie van de twee strategische vragen en de onderlinge vergelijking van de alternatieven steeds terug met betrokken stakeholders, zodat een gedragen voorontwerp van voorkeursbesluit kan opgesteld worden vanuit de regio. zoals ook uitgebreid voorzien is in de procedure complexe projecten. De uiteindelijke afweging/beslissing gebeurt door de Vlaamse Regering.