

Actualisatiescreening geïntegreerd onderzoek project
'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal
Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen'

1 Inleiding

In het kader van de onderzoeksfase van het complex project 'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen' werd een geïntegreerd onderzoek uitgevoerd in de periode 2019-2020. Dit voorliggend rapport werd opgesteld door het projectteam en gaat na in welke mate het geïntegreerd onderzoek vandaag (voorjaar 2024) nog steeds actueel is. Met de terminologie 'actueel' wordt bedoeld of het MER de relevante milieueffecten voldoende beschrijft. Van belang is of er sprake is van een aanmerkelijke wijziging van de omstandigheden ten opzichte van de omstandigheden waarvan bij het maken van het MER is uitgegaan.

2 Screening geïntegreerd onderzoek

2.1 Screening onderzoeksaspecten

Het geïntegreerde onderzoek werd gestructureerd aan de hand van zes thema's: nautica, omgeving, mobiliteit, uitvoering, financieel en toekomstmogelijkheden. Deze zes thema's werden verder onderverdeeld in 14 strategische concepten, die elk een rol/functie van het kanaal omvatten. Om de impact van het project op elke rol (concept) te onderzoeken, werden per concept verschillende onderzoeksaspecten aangeduid. Zo werden in totaal 29 onderzoeksaspecten gedefinieerd. Verdere info over de indeling en de wijze van het geïntegreerd onderzoek kan gevonden worden in de geactualiseerde AON en de synthesesnota (zie www.planbk.be).

Voorliggend rapport gaat voor elk van deze onderzoeksaspecten na of de gebruikte gegevens en methodes nog actueel zijn. Hierbij worden volgende categorieën onderscheiden:

- Categorie 1
De gebruikte gegevens en methodes zijn nog actueel. Er is **geen verdere actualisatie of aanpassing vereist**.
- Categorie 2
Er zijn meer recente gegevens en/of methodes beschikbaar. Rekening houdend met de aard van de wijzigingen en op basis van expert judgement kan aangenomen worden dat de meer recente gegevens en/of methodes van dien aard zijn dat ze de conclusies van het onderzoeksaspect niet beïnvloeden alsook **de conclusies van het geïntegreerd onderzoek niet beïnvloeden**, meer bepaald de afweging tussen de drie tracéalternatieven en/of de mate waarin (aanzienlijk) negatieve effecten kunnen verwacht worden die niet (voldoende) kunnen worden gemilderd.
- Categorie 3
Er zijn meer recente gegevens en/of methodes beschikbaar. Rekening houdend met de aard van de wijzigingen en op basis van expert judgement is **bijkomend onderzoek nodig** om na te gaan of en in welke mate de meer recente gegevens en/of methodes van dien aard zijn dat ze de conclusies van het geïntegreerd onderzoek beïnvloeden.
- Categorie 4
Er zijn meer recente gegevens en/of methodes beschikbaar. De wijzigingen zijn van dien aard dat ze **de conclusies van het geïntegreerd onderzoek beïnvloeden**.

Per onderzoeksaspect werd een actualiteitsscreening uitgevoerd. Hierbij werd een fiche per onderzoeksaspect opgesteld met volgende informatie:

- Korte inhoud van het onderzoeksaspect;
- Oplijsting van gebruikte gegevens;
- Oplijsting van aannames die zijn gemaakt ifv het onderzoek;
- Zijn de gebruikte gegevens, aannames en methodiek nog actueel of is een aanpassing nodig?;
- Conclusie;
- Doorkijk naar de uitwerkingsfase;

Bijlage 1 bevat de fiches voor de 29 onderzoeksaspecten.

2.2 Screening overige elementen

Behalve de screening van de verschillende onderzoeksaspecten bevat voorliggend rapport ook een screening van:

- De juridisch beleidsmatige context (zie bijlage 2)
- De passende beoordeling, met in het bijzonder de regelgeving inzake stikstof (zie bijlage 3)

3 Conclusies

Uit de actualiteitsscreening van de onderzoeksaspecten en de screening van overige elementen, kan volgende conclusie getrokken worden:

- Categorie 1

Het merendeel van de onderzoeksaspecten uit het geïntegreerde onderzoek (21 van de 29 onderzoeksaspecten) valt in te delen onder categorie 1. Met andere woorden: voor het merendeel van het geïntegreerd onderzoek zijn **de gebruikte gegevens en methodes nog steeds actueel** en beschrijven deze voldoende de milieueffecten van het project. Er is geen verdere actualisatie of aanpassing vereist. Meer concreet behoren volgende onderzoeksaspecten tot deze categorie:

- OA03 – Analyse van het effect van de opwaardering binnen het Seine-Schelde netwerk
- OA04: Analyse van de interactie met de Leie
- OA05 – Wijziging van de belevingswaarde
- OA06 – Ruimte-inname en wijziging van de stedelijke structuur
- OA07 – Wijziging van de historische structuur en dynamiek
- OA08 – Impact op archeologisch erfgoed
- OA09 – Impact op en potenties van bouwkundig erfgoed
- OA10 – Impact op en inpassing in de ecologische, landschappelijke en landbouwstructuur en relaties
- OA13 – Impact van wijzigingen in de waterhuishouding (kwantiteit en kwaliteit) op ecologie en landbouw
- OA14 – Gewijzigde bereikbaarheid voor economische functies
- OA15 – Ontwikkelingsmogelijkheden voor economische functies
- OA17 – Impact op de waterkwaliteit
- OA18 – Impact op pleziervaart
- OA19 – Impact op waterrecreatie
- OA21 – Bereikbaarheid en kwaliteit van het wegennet voor gemotoriseerd verkeer
- OA24 – Relatie met en afhankelijkheid van overige projecten en processen
- OA25 – Investerings- en exploitatiekosten
- OA26 – Financieringsmogelijkheden

- OA27 – Nautische toekomstmogelijkheden
- OA28 – Ruimtelijke toekomstmogelijkheden
- OA29 – Toekomstmogelijkheden op vlak van mobiliteit

- Categorie 2

Een beperkt aantal onderzoeksaspecten (7 onderzoeksaspecten) behoren tot categorie 2. Dit betekent dat voor deze onderzoeksaspecten meer recente gegevens en/of methodes beschikbaar zijn. Rekening houdend met de aard van de wijzigingen en op basis van expert judgement kan echter aangenomen worden dat de meer recente gegevens en/of methodes van dien aard zijn dat ze **de conclusies van het onderzoeksaspect niet beïnvloeden** en evenmin de conclusies van het geïntegreerd onderzoek beïnvloeden. Meer concreet behoren volgende onderzoeksaspecten tot deze categorie:

- OA01 – Analyse van de bereikbaarheid en kwaliteit van KBK als vaarweg voor beroepsvaart
- OA02 – Analyse van de zwaaigelegenheden op het kanaal
- OA12 – Verstoring van fauna
- OA16 – Impact op de waterbalans
- OA20 – Bereikbaarheid en veiligheid voor fietsers
- OA22 – Wijziging van leefkwaliteit (geluid, lucht en gezondheid)
- OA23 – Bouwrisico's en hinderaspecten

Ook de 'Juridische en beleidsmatige context' behoort tot categorie 2.

- Categorie 3

Uit de actualiteitscreening komt naar voor dat één onderzoeksaspect behoort tot categorie 3. Met andere woorden, voor dit onderzoeksaspect zijn meer recente gegevens en/of methodes beschikbaar. Rekening houdend met de aard van de wijzigingen en op basis van expert judgement is bijkomend onderzoek nodig om na te gaan of en in welke mate de meer recente gegevens en/of methodes van dien aard zijn dat ze de conclusies van het geïntegreerd onderzoek. Hierbij gaat het om:

- OA11 – Ecotoopinname en -creatie: zie bijlage 3
- Passende Beoordeling: zie bijlage 3

Gezien de evoluties in de rechtsgang rond stikstof, werd nagegaan of deze wijzigingen een impact hebben op de besluitvorming van het project. Hiertoe werd een bijkomende luchtmodellering uitgewerkt. Deze aanvullende luchtmodellering vormde de basis voor de analyse van stikstofdepositie in de verschillende habitatrictlijngebieden. In bijlage 3 zijn de aanpassingen opgenomen.

De actualisatie toont aan dat, rekening houdend met een tijdshorizon 2030, de toename aan stikstofdepositie veroorzaakt door het project geen aanleiding geeft tot ecologische effecten op de vegetaties aanwezig binnen SBZ-H de Vaarttaluds. De conclusie van de passende beoordeling blijft ongewijzigd: er wordt besloten tot een beperkt negatief effect, zonder betekenisvolle impact op de instandhoudingsdoelstellingen.

- Categorie 4

Er zijn geen onderzoeksaspecten of overige elementen uit het geïntegreerd onderzoek die tot categorie 4 behoren.

Besluit

De actualiteitsscreening toont aan dat de resultaten van de 29 onderzoeksaspecten uit het geïntegreerd onderzoek nog steeds actueel zijn, in die mate dat zowel de conclusies van elk van deze onderzoeksaspecten alsook de algemene conclusies van het geïntegreerd onderzoek actueel zijn.

In het kader van de gewijzigde regelgeving betreffende stikstof werd de Passende Beoordeling geactualiseerd. De actualisatie bevestigt dat, rekening houdend met een tijdshorizon 2030, de toename aan stikstofdepositie veroorzaakt door het project geen aanleiding geeft tot ecologische effecten op de vegetaties aanwezig binnen SBZ-H de Vaarttaluds. De kritische depositiewaarden voor de aanwezige vegetaties worden in de nabije toekomst niet overschreden noch benaderd. De toename aan stikstofdepositie veroorzaakt door dit project is ook niet van die grootteorde dat deze aanleiding kunnen geven tot een overschrijding van die kritische depositiewaarden en dus ook niet tot ecologische effecten. De conclusie van de passende beoordeling blijft ongewijzigd: *Er wordt besloten tot een beperkt negatief effect, zonder betekenisvolle impact op de instandhoudingsdoelstellingen.*

Wat betreft de VEN en SBZ-gebieden, binnen de 20 km toetszone gedefinieerd in het intussen vigerende stikstofdecreet, concludeert de actualisatie dat er:

- Met betrekking tot de overige bossen, onderdeel van SBZ-H Bossen van Vlaamse Ardennen (tevens ook VEN gebied), nergens sprake is van een relatieve projectbijdrage (lees impactscore) van 1% of meer. Deze waarde wordt ook nergens benaderd. Gezien de afstand en de te verwaarlozen bijdrage kan dus worden geconcludeerd dat er geen risico is op betekenisvolle aantasting noch onvermijdbare/onherstelbare schade aan deze beschermde natuur
- Met betrekking tot de VEN-gebieden in de Leie- en Scheldevallei (geen SBZ-H) evenmin sprake kan zijn van schade ten gevolge van voorliggend project. Niet alleen zijn hier slechts zeer beperkt kwetsbare habitattypes aanwezig, hun kritische depositiewaarde wordt in de referentiesituatie 2040 ook niet overschreden en de projectbijdrage is dermate beperkt dat het project geen aanleiding geeft tot schade aan deze valleinatuur.

Bijlage 1: Actualiteitsscreening per onderzoeksaspect

	OA01: Analyse van de bereikbaarheid en kwaliteit van KBK als vaarweg voor beroepsvaart
Korte inhoud van het onderzoeksaspect	<p>Dit onderzoeksaspect omvat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Een analyse van KBK als vaarweg voor beroepsvaart met een evaluatie van de vlotheid en de veiligheid van een opgevaardeerd kanaal. <ul style="list-style-type: none"> ○ Vertrekkende van de nautische uitgangpunten ○ Waar nodig, rekening houdende met nautische terugvalposities ○ In acht nemen van de toekomstige, voorspelde scheepvaarttrafiek • Een analyse van de toelaatbare diepgang in de zone Zwevegem- La Flandre en de impact van een diepgang 3,5m in deze zone.
Gebruikte gegevens	<ul style="list-style-type: none"> - Vervoerde tonnages uit het jaar 2018 (gegevens uit OA3) - Richtlijnen over de afmetingen en inrichting van de vaarweg en de aanhorigheden: <ul style="list-style-type: none"> ○ De Nederlandse Richtlijnen Vaarwegen, 2017 ○ Het PIANC InCom WG Report nr. 141-2019 ○ Duitse RiReS, 2011
Aannames	Variabelen waaronder de autonome groei van de scheepvaarttrafiek (zie OA3)
Aanpassing nodig?	<p>Nieuwe Nederlandse richtlijn (2020) beschikbaar: actualisatie van de richtlijnen uit 2017. Het betreft het verkeerskundig ontwerp van vaarwegen, sluizen, ... De actualisatie betreft vooral een uitbreiding en verrijking voor vaarwegen in rivieren. Aangezien het plan gaat over een kanaal, blijven de resultaten op strategisch niveau in de afweging richting een voorkeursbesluit gelden.</p> <p>De gebruikte methodiek is nog steeds actueel.</p>
Conclusie	Het voorkeursalternatief wijzigt niet.
Uitwerkingsfase	In de uitwerking van het voorkeursalternatief zal de nieuwe richtlijn toegepast worden.

	OA2: Analyse van de zwaaigelegenheden op het kanaal
Korte inhoud van het onderzoeksaspect	<p>Dit onderzoeksaspect omvat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Onderzoek naar de behoefte aan bijkomende zwaaigelegenheden en evolutie van deze behoefte in de tijd. • Analyse van de mogelijke locatiealternatieven t.o.v. economische ontwikkelingen. • Kwalitatieve evaluatie van de potentiële locaties met aandacht voor: ligging ten opzichte van huidige en toekomstige locaties voor watergebonden bedrijvigheid, grootteorde van ruimte inname per gebruikstype (natuur, fietsstructuur, ...), beschikbaarheid van de locatie, risico op hinder ten aanzien van de omgeving, globale raming van de investeringskost.
Gebruikte gegevens	<ul style="list-style-type: none"> - Vervoerde tonnages uit het jaar 2018 (gegevens uit OA03) - Nederlandse, Franse en Duitse Richtlijnen voor het ontwerp van vaarwegen; - Google maps
Aannames	Variabelen waaronder de autonome groei van de scheepvaarttrafiek (zie OA3)
Aanpassing nodig?	<p>Nieuwe Nederlandse richtlijn (2020) beschikbaar: actualisatie van de richtlijnen uit 2017. Het betreft het verkeerskundig ontwerp van vaarwegen, sluisen, ... De actualisatie betreft vooral een uitbreiding en verrijking voor vaarwegen in rivieren. Aangezien het plan gaat over een kanaal, blijven de resultaten op strategisch niveau in de afweging richting een voorkeursbesluit gelden.</p> <p>De gebruikte methodiek is nog steeds actueel.</p>
Conclusie	Het voorkeursalternatief wijzigt niet.
Uitwerkingsfase	In de uitwerking van het voorkeursalternatief zal de nieuwe richtlijn toegepast worden.

	OA3: Analyse van het effect van de opwaardering binnen het Seine-Schelde netwerk
Korte inhoud van het onderzoeksaspect	<p>Dit onderzoeksaspect omvat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prognose en toetsing van de verwachte trafieken <ul style="list-style-type: none"> ○ Op vlak van robuustheid: welke invloed hebben mogelijke wijzigingen in goederenstromen op de verwachte trafieken ○ Aan de capaciteit van het KBK (capaciteit van de sluizen). • Een beschrijving van de effecten binnen het Seine-Schelde netwerk en een kwalitatieve analyse van: <ul style="list-style-type: none"> ○ De bijdrage van de opwaardering aan de modal shift; ○ De mate waarin het netwerk wint aan betrouwbaarheid en robuuster wordt; ○ De mate waarin het kanaal kan worden ingezet in geval van stremmingen en calamiteiten op het netwerk. • Een analyse van de rol van KBK als: <ol style="list-style-type: none"> 1/ extra verbinding op het internationale niveau 2/ oost-west verbinding op regionaal niveau 3/ as voor bedrijvenszones langs het kanaal
Gebruikte gegevens	- Vervoerde tonnages uit het jaar 2018
Aannames	Variabelen waaronder economische groei per sector, de scheepsverdeling, wijzigende goederenstromen (zoals daling fossiele brandstoffen, stijging halffabricaten), ...
Aanpassing nodig?	<p>De trafiekprognose wordt gebaseerd op het jaar 2018, nadat gegevens werden vergeleken tussen 2014-2018 en naar voren kwam dat 2018 geen bovengemiddeld goed of slecht jaar was, en dus een accuraat beeld gaf van de trafiek. De jaren 2020 en 2021 worden gekenmerkt door de coronacrisis en geven hierdoor geen correct beeld van de trafiek. Ook tijdens het jaar 2022 golden nog (beperkt) corona maatregelen waardoor dit eveneens geen aangewezen basis vormt. Het jaar 2023 geeft opnieuw een normale groei weer. 2018 geeft zo een correct beeld van de trafiek en vormt een accuraat basisjaar waar de groei op geënt wordt. Tevens werd voor de economische groei gebruik gemaakt van een montecarlo-analyse om met de onzekerheden van de variabelen om te gaan.</p> <p>De gebruikte methodiek is nog steeds actueel.</p>
Conclusie	Het voorkeursalternatief wijzigt niet.
Uitwerkingsfase	-

	OA4: Analyse van de interactie met de Leie
Korte inhoud van het onderzoeksaspect	<p>Dit onderzoeksaspect omvat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Evaluatie van de aansluitingstrechter o.b.v. vaarsimulaties en onderscheid tussen de tracéalternatieven; • Evaluatie van de manier waarop en met welke kwaliteit het benodigde minimum aan wachtplaatsen kan worden ingepast; • Evaluatie van de vlotheid en de veiligheid van de vaarweg in het gedeelte tussen de Luipaardbrug en de Leie.
Gebruikte gegevens	<ul style="list-style-type: none"> - Vervoerde tonnages uit het jaar 2018 (gegevens uit OA03) - de Nederlandse Richtlijnen Vaarwegen 2017 (RVW)1 - “Complex Project: Opwaardering / aanpassing kanaal Bossuit-Kortrijk: Deelrapport 1 –Geïntegreerd onderzoek – deel nautica: simulatiestudie voor de vergelijking van de varianten.”, Definitieve versie, Antwerpen 2020 (bijgevoegd in Bijlage 1) - www.visuris.be - Google maps
Aannames	Variabelen waaronder de autonome groei van de scheepvaarttrafiek (zie OA3)
Aanpassing nodig?	<p>Nieuwe Nederlandse richtlijn (2020) beschikbaar: actualisatie van de richtlijnen uit 2017. Het betreft het verkeerskundig ontwerp van vaarwegen, sluisen, ... De actualisatie betreft vooral een uitbreiding en verrijking voor vaarwegen in rivieren. Aangezien het plan gaat over een kanaal, blijven de resultaten op strategisch niveau in de afweging richting een voorkeursbesluit gelden.</p> <p>De gebruikte methodiek is nog steeds actueel.</p>
Conclusie	Het voorkeursalternatief wijzigt niet.
Uitwerkingsfase	In de uitwerking van het voorkeursalternatief zal de nieuwe richtlijn toegepast worden.

	OA5: Wijziging van de belevingswaarde
Korte inhoud van het onderzoeksaspect	<p>Dit onderzoeksaspect omvat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hoe en in welke mate het project de belevingswaarde wijzigt, dit langs het hele kanaal en met bijzondere aandacht voor het onderscheid tussen de 3 alternatieven. Vraag hierbij is: hoe speelt de opwaardering in op enerzijds de visuele belevingswaarde en anderzijds de verblijfswaarde van de verschillende omgevingen waar het kanaal gelegen is?
Gebruikte gegevens	- Vervoerde tonnages uit het jaar 2018 (gegevens uit OA03)
Aannames	De visuele belevingswaarde wordt kwalitatief beschreven
Aanpassing nodig?	<p>Mogelijks zijn er op microschaal beperkte wijzigingen aan het landschap of de kernen. Gezien de tijdsperiode tussen 2021 en 2024 zullen de wijzigingen niet van dien aard zijn dat de belevingswaarde op strategisch niveau fundamenteel gewijzigd is. De keuze richting een voorkeursbesluit wordt niet beïnvloed. Er zijn geen aanpassingen noodzakelijk.</p> <p>De gebruikte methodiek is nog steeds actueel.</p>
Conclusie	Het voorkeursalternatief wijzigt niet.
Uitwerkingsfase	-

	OA6: Ruimte-inname en wijziging van de stedelijke structuur
Korte inhoud van het onderzoeksaspect	<p>Dit onderzoeksaspect omvat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Een studie van de ruimte-inname en wijziging van de stedelijke structuur als gevolg van het project (vaarwegprofiel IV-Va + oeverafwerking): <ul style="list-style-type: none"> ○ In welke mate verschilt de ruimte-inname (kwantitatief en kwalitatief) bij elk tracé? Hierbij gaat de aandacht naar: <ul style="list-style-type: none"> ▪ aantal percelen; ▪ onbebouwde versus bebouwde percelen; ▪ bestemming en ruimtegebruik (wonen, bedrijvigheid, groenen parkgebied, natuur, ...); ▪ soort bebouwing (wonen versus bedrijvigheid, ééngezins-versus meergezinswoningen, watergebonden versus overige bedrijvigheid, woonboten); ▪ mate van flexibiliteit van de functie (minder of meer herlokalisierbar). • In welke mate wijzigt de stedelijke structuur door het project? Zijn er mogelijkheden tot mildering door nautische en/of ruimtelijke terugvalposities (smaller vaarwegprofiel, ruimere of smallere oeverafwerking/bepalen zone voor stedelijke herontwikkeling)?
Gebruikte gegevens	<ul style="list-style-type: none"> - Groene ruimte: https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=14Ym3xH2wyxtm7Op3ycleolTi9KY&hl=nl&ll=50.835520176447694%2C3.282477527466085&z=15 - Ruimtepact 2025: https://www2.kortrijk.be/kortrijk2025/boek-kortrijk-2025-de-stad-die-we-kunnen-willen - Welvaartsindex: https://www.kortrijk.be/sites/kortrijk/files/media/feitenfiche_detailhandel_kortrijk_2017.pdf - CRAB: brondata voor opmaak kaarten één- versus meergezinswoningen, bouwhoogtes, eigendomsstructuur en functies. - www.cartesius.be: voor de historische kadering van de ruimtelijke structuur - Ruimtelijk structuurplan Kortrijk: https://www.kortrijk.be/sites/kortrijk/files/media/grs-bd-informatief-20070426.pdf: voor beschrijving historische kadering van de ruimtelijke structuur. - Eigendomsstructuur: toestand van de geïnterpreteerde percelen, aangeboden door het AGIV als shapefile, geldend op 1 januari 2017. Geïnterpreteerd betekent hier dat de percelen zoals ze bekend zijn bij het federale kadaster werden hertekend op basis van de onderliggende (grb-)opmeting. Voor de relevante percelen is een bevraging gedaan bij het kadaster in mei 2018.
Aannames	<ul style="list-style-type: none"> - Tot op vandaag zijn alle restruimtes ingevuld en we nemen aan dat de ruimte zoals we ze kennen in de huidige situatie in extrapolatie naar 2040 weinig zal evolueren met uitzondering van de uitbreiding van het groengebied De Venning.
Aanpassing nodig?	<p>Eigendomsstructuur AGIV is van 2017 met bevraging kadaster 2018. Mogelijks zijn er op microschaal beperkte wijzigingen aan het landschap of de kernen. Gezien de tijdsperiode tussen 2021 en 2024 zullen deze niet van dien aard zijn dat de belevingswaarde op strategisch niveau fundamenteel gewijzigd is.</p> <p>Tevens wordt voor de referentiesituatie 2040 gebruik gemaakt van de eeuwenoude karteringen, die ervoor zorgen dat een overzicht bekomen wordt van hoe de stadsdelen zich hebben ontwikkeld. Zeker gezien de reeds genomen aannames, zijn geen aanpassingen noodzakelijk.</p> <p>De gebruikte methodiek is nog steeds actueel.</p>
Conclusie	Het voorkeursalternatief wijzigt niet.
Uitwerkin-gsfase	In de detailonderzoeken van het voorkeursalternatief zal gebruik gemaakt worden van de meest recente informatie.

OA7: Wijziging historische structuur en dynamiek	
Korte inhoud van het onderzoeksaspect	<p>Dit onderzoeksaspect omvat:</p> <ul style="list-style-type: none"> De wijziging van de historische structuur en dynamiek: welke invloed heeft de opwaardering op de historische structuur en in welke mate worden bestaande en potentiële kwaliteiten gerespecteerd, dan wel aangetast? Hierbij wordt de focus gelegd op het afwaartse deel en de mate waarin een onderscheid optreedt tussen de 3 tracés.
Gebruikte gegevens	<ul style="list-style-type: none"> - https://beeldbank.kortrijk.be/erfgoed/index.php/image/watch/36455a825b564860b53abeb457d6ae4b6fe724909dc6464daa162b6da740498398176f6da0744e72b20409e649d72854?s=582bf808314d2&c=133&tab=description - https://inventaris.onroerenderfgoed.be/aanduidingsobjecten/ - Agentschap Onroerend Erfgoed 2017: Kortrijk [online], https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/121715 (geraadpleegd op 11 maart 2019). - Ontwikkeling Kortrijk en stratenstructuur: https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/121715 - Kanaal: https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/127459 - Historische stadskern van Kortrijk: https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/140006 - Ruimtelijke structuurplan Kortrijk: https://www.kortrijk.be/sites/kortrijk/files/media/grs-bd-informatief-20070426.pdf - 'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Vasschepen - Erfgoednota', THV Sweco-Arcadis, December 2018 (zie bijlage 1) - 'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Vasschepen – Archeologische voorstudie', THV Sweco-Arcadis, December 2018 (zie bijlage 2) - Historische kaarten: https://www.cartesius.be/CartesiusPortal/ - Historische kaarten: https://www.geopunt.be/
Aannames	<ul style="list-style-type: none"> - Er wordt aangenomen dat het vandaag aanwezige erfgoed in 2040 niet ernstig is gedegradeerd, noch gronding werd gerenoveerd. - Voor wat betreft de drie oude sluizen, wordt in 2040 uitgegaan van het wegwerken van achterstallig onderhoud aan deze sluizen.
Aanpassing nodig?	<p>Mogelijks zijn er op microschaal beperkte wijzigingen aan het landschap of de kernen. Gezien de tijdsperiode tussen 2019 en 2024 zullen deze niet van dien aard zijn dat dit de historische structuur en zeker niet de dynamiek op strategisch niveau zal wijzigen.</p> <p>De gebruikte methodiek is nog steeds actueel.</p>
Conclusie	Het voorkeursalternatief wijzigt niet.
Uitwer kingsfase	In de detailonderzoeken van het voorkeursalternatief zal gebruik gemaakt worden van de meest recente informatie.

	OA8: Impact op archeologisch erfgoed
Korte inhoud van het onderzoeksaspect	<p>Dit onderzoeksaspect omvat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het risico op aantasting van het (gekende en ongekende) archeologisch erfgoed, zowel voor het gehele kanaal als voor de drie tracés.
Gebruikte gegevens	<ul style="list-style-type: none"> - "2000 Jaar Kortrijk. Topografische atlas, van ambachtelijke Romeinse nederzetting tot moderne stad", Kortrijk 1990, blz. 100-104 - Deeben, J. & E. Rensink. 2005. "Het Laat-Paleolithicum in Zuid-Nederland", In: Deeben et al.(eds.), De steentijd van Nederland (Archeologie 11/12): 171-199. - "Archeologische en Historische Monografieën van Zuid-West-Vlaanderen", deel 68, Kortrijk 2008, 112 blz - "Abbaye de Groeninge à Courtrai" in de reeks Monasticon Belge, deel II, Luik, blz. 514-544, Eindrapport naar aanleiding van de opgravingen van de derde abdijvestiging ter hoogte van de Kortrijkse Groeningestraat en het Begijnhofpark, Philippe Despriet, 1993 - "Geschiedenis van de Groeningeabdij in Kortrijk 1236-1797, Handelingen van de Koninklijke Geschied- en Oudheidkundige Kring van Kortrijk, nieuwe reeks, deel LXIX", 2004, 527 blz - "Kortrijk 1302. De koninklijke dwangburcht", Archeologische en Historische Monografieën van Zuid-West-Vlaanderen, deel 50, Kortrijk 202, 320 blz. - "Kortrijk 1302. Keerpunt in de Frans-Vlaamse oorlog 1297-1305", Kortrijk 2002, 192 blz - "Romeins Kortrijk", Bibliografisch vondstenrepertorium, "Archeologische en Historische Monografieën van Zuid-West-Vlaanderen", deel 25, Kortrijk 1991, Philippe Despriet - 'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen – Archeologische voorstudie', THV Sweco-Arcadis, December 2018 (zie bijlage 1) - https://lib.ugent.be/fulltxt/RUG01/001/891/198/RUG01-001891198_2012_0001_AC.pdf - 'Historisch onderzoek naar CTE'
Aannames	Er wordt aangenomen dat het vandaag aanwezige archeologische erfgoed in 2040 niet ernstig gedegradeerd is.
Aanpassing nodig?	<p>Bij de leemten in de kennis wordt aangegeven dat er ook ongekend archeologisch erfgoed aanwezig is. Dit wordt ondervangen doordat in de volgende fasen van het onderzoek een archeologienota zal opgemaakt worden met bijhorende onderzoeken. Er zijn geen aanpassingen nodig.</p> <p>De gebruikte methodiek is nog steeds actueel.</p>
Conclusie	Het voorkeursalternatief wijzigt niet.
Uitwerkingsfase	In de detailonderzoeken van het voorkeursalternatief zal gebruik gemaakt worden van de meest recente informatie. Tevens zijn onderzoeken voorzien in het kader van de opmaak van een archeologienota.

OA9: Impact op en potenties van bouwkundig erfgoed	
Korte inhoud van het onderzoeksaspect	<p>Dit onderzoeksaspect omvat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In welke mate is er sprake van inname en/of aantasting van onroerend erfgoed en/of de erfgoedcontext? <ul style="list-style-type: none"> ○ Onderscheid tussen de verschillende tracés op het vlak van aantal en erfgoedwaarde van het aangetaste of ingenomen erfgoed, door rechtstreekse inname of wijziging van de context; ○ Impact van de waterpeildaling op het historische (nautische) erfgoed en de context; ○ Impact van wachtende schepen op (de beleving van) het historische erfgoed en zijn context; ○ Zijn er mogelijkheden tot mildering, bijvoorbeeld door een nautische terugvalpositie, mogelijkheden tot verplaatsen van het erfgoed? • Voor een onderzoek naar de potenties die het project creëert voor het opwaarderen van het bestaande onroerend erfgoed en/of de erfgoedcontext (met aandacht voor het onderscheid tussen de drie tracés) verwijzen we naar het concept toekomstmogelijkheden.
Gebruikte gegevens	<ul style="list-style-type: none"> - https://beeldbank.kortrijk.be/erfgoed/index.php/image/watch/36455a825b564860b53abeb457d6ae4b6fe724909dc6464daa162b6da740498398176f6da0744e72b20409e649d72854?s=582bf808314d2&c=133&tab=description - https://inventaris.onroenderfgoed.be/aanduidingsobjecten/ - 'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse V-schepen - Erfgoednota', THV Sweco-Arcadis December 2018 (zie bijlage 1)
Aannames	<ul style="list-style-type: none"> - Er wordt aangenomen dat het vandaag aanwezige erfgoed in 2040 niet ernstig is gedegradeerd, noch gronding werd gerenoveerd. - Voor wat betreft de drie oude sluizen, wordt in 2040 uitgegaan van het wegwerken van achterstallig onderhoud aan deze sluizen.
Aanpassing nodig?	<p>De gebruikte info is nog steeds actueel. Er dienen geen aanpassingen doorgevoerd te worden.</p> <p>De gebruikte methodiek is nog steeds actueel.</p>
Conclusie	Het voorkeursalternatief wijzigt niet.
Uitwer kingsfase	-

	OA10: Impact op en inpassing in de ecologische, landschappelijke en landbouwstructuur en relaties
Korte inhoud van het onderzoeksaspect	<p>Dit onderzoeksaspect omvat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De mate waarin de opwaardering de ecologische betekenis en rol van het kanaal wijzigt (met onderscheid tussen de verschillende tracés); • De mate waarin de opwaardering bijkomende/nieuwe betekenissen kan geven aan de rol van het kanaal in de ecologische en landschappelijke structuur; • De mate waarin de opwaardering van het kanaal raakt aan de landbouwstructuur.
Gebruikte gegevens	<p>Aan de hand van de ligging van valleigebieden, de biologische waarderingskaart en de groenkaart gaan we na waar in het studiegebied waardevolle natuurelementen voorkomen. Hierbij beschrijven we ook welke natuurelementen een bijzonder statuut kennen door het aanduiding als SBZ, VEN of erkende natuurreservaten. De informatie werd, waar relevant, aangevuld met gegevens en inzichten verzameld uit terreinbezoeken.</p>
Aannames	<p>Verdere ontwikkeling van natuur- en groengebieden conform de vigerende visie.</p>
Aanpassing nodig?	<p>Op strategisch niveau zijn er geen wijzigingen aan de ecologische, landschappelijke en landbouwkundige structuur. Er zijn geen aanpassingen noodzakelijk.</p> <p>Het dichtst bijgelegen HAG (Herbevestigd Agrarisch Gebied) is gelegen op een afstand van 2,7 km van de 3 tracé-alternatieven. Nabij het kanaal in het midden en opwaartse gedeelte is wel HAG gesitueerd. Hier worden geen ingrepen voorzien. Het dichtst bijgelegen VEN-gebied is gelegen op een afstand van 2,7 km van de 3 tracé-alternatieven. Er zijn ook geen nieuwe gebieden aangeduid. Eventuele verstrengde regelgeving binnen deze gebieden zal geen invloed hebben op het voorkeursalternatief.</p> <p>In het opwaarts gedeelte van het kanaal is ook een VEN gelegen. Dit valt samen met het habitatrichtlijngebied Orveytbos (zie OA11 en bijlage 2).</p> <p>De gebruikte methodiek is nog steeds actueel.</p>
Conclusie	<p>Het voorkeursalternatief wijzigt niet.</p>
Uitwerkingsfase	<p>-</p>

	OA11: Ecotoopinname en -creatie
Korte inhoud van het onderzoeksaspect	<p>Dit onderzoeksaspect omvat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In welke mate treedt ecotoopinname op? • Welke zijn de mogelijkheden voor natuurontwikkeling en -herstel? Hierbij wordt ingezoomd op de mogelijkheden langsheen het kanaal alsook de mogelijkheden in de ruimere omgeving (maar passend binnen de ecologische structuur en binnen het studiegebied). Deze laatste, de potenties in de ruimere omgeving, bieden inzicht in mogelijke zones voor natuur- en boscompensatie.
Gebruikte gegevens	- BWK en karteringen beschikbaar in 2021.
Aannames	<ul style="list-style-type: none"> - Verdere ontwikkeling van natuur- en groengebieden conform de vigerende visie. - aannahme dat de ecologische structuur in 2040 grotendeels gelijkaardig is aan de bestaande toestand en slechts in beperkte mate en lokaal is versterkt. Er zal ten opzichte van de huidige situatie een standstill of mogelijks een verbetering opgetreden zijn op het vlak van de vegetaties en soorten.
Aanpassing nodig?	<p>In het kader van de passende beoordeling dient een actualisering te gebeuren van de gebruikte methodiek voor stikstofdepositie. Dit houdt in:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Studiegebied passende beoordeling wordt uitgebreid - Extra luchtmodellering voor de berekening van de deposities - Actualisatie van de kartering van Orveytbos ter hoogte van het vaarttalud - Beoordelingskader stikstofdecreet
Conclusie	<p>De inzichten van voorliggend onderzoeksrapport en meer bepaald de Passende beoordeling werden geactualiseerd. De actualisatie is terug te vinden in bijlage 3.</p> <p>De conclusie van de passende beoordeling blijft ongewijzigd: er wordt besloten tot een beperkt negatief effect, zonder betekenisvolle impact op de instandhoudingsdoelstellingen.</p>
Uitwerkingsfase	Er zal aan de vigerende regelgeving afgetoetst worden.

	OA12: Verstoring van fauna
Korte inhoud van het onderzoeksaspect	<p>Dit onderzoeksaspect omvat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Welke verstoring wordt veroorzaakt door de opwaardering? • Welke soorten, gelinkt aan de habitats langs het kanaal, zijn gevoelig voor verstoring veroorzaakt door de opwaardering van het kanaal? Waar komen deze voor en hoe significant is de verstoring?
Gebruikte gegevens	<ul style="list-style-type: none"> - Geluidsmodelleringen uitgevoerd in kader van het project - Wetenschappelijke kennisbasis rond verstoring door geluid op fauna, in het bijzonder avifauna - De risico-atlas windturbines met belangrijke vliegroutes en slaap- en pleistergebieden voor avifauna - De BWK - Databanken broedvogels - Inventarisatie waterkwaliteit en visbestand door VMM en INBO
Aannames	Aannames uit geluid (OA22), trafiekprognoses (OA3), behoud huidige natuurwaarde
Aanpassing nodig?	<p>Een actualisatie is mogelijk voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Waarnemingendatabank Natuurpunt; - Visbestand (versie 2021); - Beoordeling vis- en macro-invertebraten; <p>Uit de monitoring van VMM en INBO blijkt dat de resultaten de laatste 10 jaar zeer constant zijn. Daarom wordt niet verwacht dat een aanpassing van de inventarisaties, de keuze van het voorkeursscenario zal beïnvloeden.</p> <p>Tenslotte zijn er 2 soortenbeschermingsprogramma's (SBP's) goedgekeurd. De effecten op de kamsalamander werden besproken in de passende beoordeling. De effecten op zomertortel niet. Gezien het ontbreken van rechtstreekse (inname) of onrechtstreekse (permanente verdroging, impact op teeltkeuze landbouw, landschapstructuur, ...) is er vanuit plan BK geen betekenisvolle invloed te verwachten op de acties die binnen het kerngebied voor zomertortel in het SBP worden genomen.</p> <p>Een actualisatie van de gegevens zal de keuze van het voorkeursscenario op strategisch niveau niet beïnvloeden.</p> <p>De gebruikte methodiek is nog steeds actueel.</p>
Conclusie	Het voorkeursalternatief wijzigt niet.
Uitwerkingsfase	-

	OA13: Impact van wijzigingen in de waterhuishouding (kwantiteit en kwaliteit) op ecologie en landbouw
Korte inhoud van het onderzoeksaspect	<p>Dit onderzoeksaspect omvat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Welke wijzigingen in de kwaliteit en kwantiteit van het grond- en oppervlaktewater kunnen worden verwacht en zijn relevant voor de natuurwaarde en de landbouwfunctie? • Hoe significant zijn deze wijzigingen voor deze functies?
Gebruikte gegevens	<ul style="list-style-type: none"> - Databank Ondergrond Vlaanderen - Natuur: Op basis van de Biologische waarderingskaart en de Natura 2000 habitatkaart, stroomgebiedbeheerplannen, instandhoudingsdoelstellingen. - Landbouw: Op basis van de landbouwgebruiksaanalyse (versie 2018). - Gegevens uit OA16 (impact op de waterbalans) en OA17 (impact op de waterkwaliteit)
Aannames	Behoud bestaande waterkwaliteit, aannames OA11 (ecotoopinname en -creatie).
Aanpassing nodig?	<p>Op het landbouwgebruik zit een jaarlijkse wijziging omdat veel landbouwers roteren met hun teelten. Een actualisatie zal echter niet leiden tot een andere conclusie op strategisch niveau met betrekking tot het voorkeursbesluit.</p> <p>De gebruikte methodiek is nog steeds actueel.</p>
Conclusie	Het voorkeursalternatief wijzigt niet.
Uitwerkingsfase	-

	OA14: Gewijzigde bereikbaarheid voor economische functies
Korte inhoud van het onderzoeksaspect	<p>Dit onderzoeksaspect omvat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gewijzigde bereikbaarheid voor economische functies via Leie en Boven-Schelde en mate waarin KBK kan zorgen voor een regionale versterking en verdere samenwerking op streekniveau; • Gewijzigde bereikbaarheid voor economische functies via de weg op bovenlokaal niveau (onderscheidend effect voor ringtracé).
Gebruikte gegevens	<ul style="list-style-type: none"> - De kenmerken van het ruimere economische netwerk op vlak van: <ul style="list-style-type: none"> o Economisch netwerk en ligging van belangrijke economische centra; o Ontsluiting onderling en richting het hoofdwegennet en de binnenvaart; o Aanbod vs gebruik en behoefte aan watergebonden bedrijventerreinen (transport bis, eNES). - De rol van KBK en functie van de bedrijven gelegen langs het kanaal Bossuit-Kortrijk in het economische netwerk, met focus op: <ul style="list-style-type: none"> o De bereikbaarheid via de binnenvaart, en de ligging ten opzichte van overslaglocaties; o De bereikbaarheid vanaf het hogere wegennet; o De economische clustervorming en samenwerking binnen het netwerk;
Aannames	<ul style="list-style-type: none"> - Voor de zones met karakter bedrijvigheid langs het kanaal wordt specifiek aangenomen dat de referentiesituatie 2040 een verderzetting inhoudt van de bestaande economische activiteiten. - Trafiekprognoses (OA3) - Herinrichting R8 volgens visienota - Optimalisatie binnenvaartnetwerk (Seine-scheldeproject)
Aanpassing nodig?	<p>Er zijn geen aanpassingen nodig.</p> <p>De gebruikte methodiek is nog steeds actueel.</p>
Conclusie	Het voorkeursalternatief wijzigt niet.
Uitwerkingsfase	-

	OA15: Ontwikkelingsmogelijkheden voor economische functies
Korte inhoud van het onderzoeksaspect	<p>Dit onderzoeksaspect omvat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Waar en hoe de opwaardering van het kanaal zones met een bedrijvigheidskarakter kan activeren richting watergebonden bedrijvigheid. Daarbij hoort de vraag hoe dit interfereert met de omgeving en of er mogelijkheden zijn tot het intensifiëren van bestaande watergebonden bedrijvigheid, het heroriënteren van bestaande niet-watergebonden bedrijvigheid of het ontwikkelen van nieuwe watergebonden bedrijvigheid. • De mogelijkheden tot ontwikkelen van overslag (onder de vorm van een overslagcentrum). Hierbij worden specifieke zones met karakter bedrijvigheid onder de loep genomen. • Hoe bestaande en toekomstige (watergebonden) bedrijvigheid vlot en veilig kan ontsluiten. De relatie met het kanaal zelf en interne lokale relaties worden onderzocht, en ook de relatie van en naar het hogere wegennet. • Hoe deze mogelijkheden in relatie staan tot de behoefte aan watergebonden bedrijvigheid in de regio (Zuid-West-Vlaanderen, cf. studie Transport Bis).
Gebruikte gegevens	<ul style="list-style-type: none"> - Gewestplan en gegevens over ruimtelijke uitvoeringsplannen; - Luchtfoto; - Biologische waarderingskaart; - Fietsnetwerk; - Gegevens van de Vlaamse Waterweg met betrekking tot de aanwezige laad- en losinfrastructuur.
Aannames	<ul style="list-style-type: none"> - Voor de zones met karakter bedrijvigheid langs het kanaal wordt specifiek aangenomen dat de referentiesituatie 2040 een verderzetting inhoudt van de bestaande economische activiteiten. - Op vlak van wegmobiliteit betekent de referentiesituatie 2040 dat de R8 is heringericht buiten het projectgebied (zie ook OA21).
Aanpassing nodig?	<p>Er zijn geen aanpassingen noodzakelijk</p> <p>De gebruikte methodiek is nog steeds actueel.</p>
Conclusie	Het voorkeursalternatief wijzigt niet.
Uitwerkingsfase	-

	OA16: Impact op de waterbalans
Korte inhoud van het onderzoeksaspect	<p>Dit onderzoeksaspect omvat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Welke impact heeft de opwaardering van het kanaal op de waterbalans, zowel op niveau van het kanaal Bossuit-Kortrijk als binnen het Leie- en Scheldebekken? • Welke wijzigingen in pompgebieten en inname vanuit de Boven-Schelde en/of Leie treden op (als gevolg van de gewijzigde scheepvaarttrafiek en de nieuwe sluis)? En heeft dit een invloed op bestaande en toekomstige watergebruikers (bv. drinkwaterproductiecentrum De Gavers)? • Heeft de opwaardering van het kanaal een invloed op de afwatering van omliggende gebieden (bv. sifons) en zo ja, welke zijn mogelijke oplossingen?
Gebruikte gegevens	<ul style="list-style-type: none"> - Meetnet van de Vlaamse Milieumaatschappij, https://www.vmm.be/data/waterkwaliteit - Stroomgebiedbeheerplan voor de Schelde 2016-2021, bekkenspecifiek deel Bovenscheldebekken. - Stroomgebiedbeheerplan voor de Schelde 2016-2021, bekkenspecifiek deel Leiebekken. - Integraal waterbeleid, https://www.integraalwaterbeleid.be/ - Waterinfo, www.waterinfo.be - Pianc rapport nr. 106 - 2009 "Innovations in navigation lock design" - Effectief overstromingsgevoelige gebieden
Aannames	<ul style="list-style-type: none"> - Toegenomen waterverbruik van WPC De Gavers. - Toenemende scheepvaart (autonome groei) volgens trafiekprognose (zie OA3). - Veranderende klimatologische omstandigheden met wijzigingen in waterbeschikbaarheid (debieten) in Leie en Schelde.
Aanpassing nodig?	<p>Zie OA3</p> <p>Ondertussen wordt gewerkt met fluviale en pluviale overstromingskaarten (2023). De fluviale overstromingen zijn goed ondervangen in het onderzoek. Wat de pluviale betreft, zal vooral rekening mee moeten gehouden worden in de uitvoeringsfase. Ze zijn niet onderscheidend voor de keuze van het alternatief. Er dienen geen aanpassingen te gebeuren.</p> <p>Aangezien er met veranderende klimatologische omstandigheden rekening gehouden is, zullen geen aanpassingen nodig zijn.</p> <p>Er is een gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater goedgekeurd op 10/02/2023. Het belang voor dit project betreft voornamelijk dat bij nieuwe verhardingen aan de verordening zal moeten voldaan worden. Dit is niet relevant op strategisch niveau.</p> <p>De gebruikte methodiek is nog steeds actueel.</p>
Conclusie	Het voorkeursalternatief wijzigt niet.
Uitwerkingsfase	Er zal gebruik gemaakt worden van de meeste recente overstromingskaarten en de stedenbouwkundige verordening hemelwater bij het detailontwerp van het voorkeursalternatief. Ook zullen de bijpassende maatregelen zoals voorzien in de regelgeving toegepast worden.

	OA17: Impact op de waterkwaliteit
Korte inhoud van het onderzoeksaspect	<p>Dit onderzoeksaspect omvat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Een bespreking van de fysisch-chemische waterkwaliteit. • Een bespreking van de globale ecologische toestand, in kader van de KRW.
Gebruikte gegevens	<ul style="list-style-type: none"> - Meetnet van de Vlaamse Milieumaatschappij, https://www.vmm.be/data/waterkwaliteit - Stroomgebiedbeheerplan voor de Schelde 2016-2021, bekkenspecifiek deel Bovenscheldebekken. - Stroomgebiedbeheerplan voor de Schelde 2016-2021, bekkenspecifiek deel Leiebekken. - Integraal waterbeleid, https://www.integraalwaterbeleid.be/
Aannames	<ul style="list-style-type: none"> - Autonome groei van scheepvaart (zie trafiekprognose OA3) - Hogere captatie van WPC De Gavers - Behoud bestaande waterkwaliteit, aannames OA11 (ecotoopinname en -creatie).
Aanpassing nodig?	<p>Zie OA3 en OA11</p> <p>De gebruikte methodiek is nog steeds actueel.</p>
Conclusie	Het voorkeursalternatief wijzigt niet.
Uitwerkingsfase	-

	OA18: Impact op pleziervaart
Korte inhoud van het onderzoeksaspect	<p>Dit onderzoeksaspect omvat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Onderzoek naar wijzigingen in het binnenvaartnetwerk. We gaan na in welke mate de opwaardering het netwerk en de voorzieningen in het netwerk, zoals aanmeerplaatsen, sluispassages, ... wijzigt • Onderzoek naar de effecten van een gewijzigde scheepvaarttrafiek op het comfort en de veiligheid voor pleziervaart.
Gebruikte gegevens	<ul style="list-style-type: none"> - https://www.visuris.be/aanmeren - Brochure Pleziervaart, DVW (https://www.vlaamsewaterweg.be/sites/default/files/2017-1371_brochure_pleziervaart_2017_nl_lr.pdf) - Strategisch beleidsplan voor toerisme en recreatie Leiestreek (https://sector.tov.be/wp-content/uploads/2015/11/SP-Leiestreek-2011.pdf)
Aannames	- Autonome groei van scheepvaart (trafiekprognose OA3)
Aanpassing nodig?	<p>Zie OA3</p> <p>De gebruikte methodiek is nog steeds actueel.</p>
Conclusie	Het voorkeursalternatief wijzigt niet.
Uitwerkingsfase	-

	OA19: Impact op waterrecreatie
Korte inhoud van het onderzoeksaspect	<p>Dit onderzoeksaspect omvat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Onderzoek naar de mate waarin de opwaardering voorzieningen van waterrecreatie raakt of wijzigt; • Veiligheid en comfort van waterrecreatie bij gewijzigde scheepvaarttrafiek en aangepaste vaarwegdimensies: verenigbaarheid van de activiteit met verwachte drukte op het kanaal (tijdsaspect: vanaf welke trafieken is er sprake van onverenigbaarheid?) • Reorganisatie en herlocalisatiemogelijkheden voor activiteiten op het kanaal die niet (meer) verenigbaar zijn met de trafieken, rekening houdend met de behoefte van deze activiteiten.
Gebruikte gegevens	<ul style="list-style-type: none"> - www.visuris.be - 'Waterrecreatie op de Vlaamse waterwegen', de Vlaamse Waterweg, 2020. - 'Visie en inrichtingsvoorstellen voor het Kanaal Bossuit-Kortrijk', Intercommunale Leiedal en Provincie West-Vlaanderen, maart 2011 - Gesprekken met actoren
Aannames	Autonome groei van scheepvaart (trafiekprognose OA3)
Aanpassing nodig?	<p>Zie OA3</p> <p>De gebruikte methodiek is nog steeds actueel.</p>
Conclusie	Het voorkeursalternatief wijzigt niet.
Uitwerkingsfase	-

	OA20: Bereikbaarheid en veiligheid voor fietsers
Korte inhoud van het onderzoeksaspect	<p>Dit onderzoeksaspect omvat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kan een vlotte en veilige fietsroute parallel aan het kanaal worden gerealiseerd? En worden zo omliggende en kruisende fietsroutes alsook de recreatieve en functionele activiteiten vlot (met aandacht voor een omrijfactor) en veilig onderling verbonden? • Waar zijn bestaande en nieuwe knelpunten als gevolg van de opwaardering? Welke zijn mogelijke oplossingen? • Hoe onderscheiden de 3 tracé-alternatieven zich? In welke mate is een vlotte en veilige fietsverbinding langs het kanaal mogelijk in elk tracé-alternatief? Welke zijn mogelijke oplossingen?
Gebruikte gegevens	<ul style="list-style-type: none"> - vlaanderen-fietsland.be - GISWest geoloket - fietssnelwegen.be - westtoer.be - Vademecum Fietsvoorzieningen (versie 2017) - Masterplan Fiets, opgemaakt door de provincie West-Vlaanderen, voor het gebied ten noorden van de Leie; - Masterplan Fiets, opgemaakt door de provincie West-Vlaanderen, voor het gebied tussen de Schelde en de Leie.
Aannames	<ul style="list-style-type: none"> - F7 afgewerkt en F45 opgewaardeerd - Lokale verbeteringen aan fietsnetwerk
Aanpassing nodig?	<p>Intussen is een Vademecum Fietsvoorzieningen versie 2022 beschikbaar, waarin onder meer bredere fietspaden worden aanbevolen. Gezien de voorgestelde fietspaden verder worden vormgegeven in de uitwerkingsfase, zal rekening worden gehouden met dit nieuw Vademecum in de volgende fase. Dit wijzigt de keuze voor een voorkeursalternatief echter niet op strategisch niveau.</p> <p>De gebruikte methodiek is nog steeds actueel.</p>
Conclusie	Het voorkeursalternatief wijzigt niet.
Uitwerkingsfase	Bij het detailontwerp van het voorkeursalternatief zal met de meest recente data rekening gehouden worden.

	OA21: Bereikbaarheid en kwaliteit van het wegennet voor gemotoriseerd verkeer
Korte inhoud van het onderzoeksaspect	<p>Dit onderzoeksaspect omvat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Relatie van de opwaardering van het kanaal tot de R8: <ul style="list-style-type: none"> ○ In welke mate interfereert het project met de R8 en welke aanpassingen aan de R8 dringen zich daardoor op? ○ In welke mate wijzigt de bereikbaarheid voor omliggende gebieden (omliggende straten waarin een verschuiving van de intensiteiten wordt verwacht) naar de R8: welke toegangswegen (bruggen) worden voorzien? aantal, ligging, gebruik van de aansluitingspunten. ○ Leidt een wijziging in de bereikbaarheid naar en vanaf de R8 tot een wijziging in het gebruik van het onderliggend wegennet en de R8 en zo ja, waar leidt dit tot knelpunten op vlak van doorstroming of waar resulteert dit in wegwerken van bestaande knelpunten (op basis van verkeersmodellering)? • Verbinding Kortrijk-Harelbeke-Kuurne alsook de verbinding Kortrijk-Stasegem: <ul style="list-style-type: none"> ○ In welke mate wijzigt het aantal en de kwaliteit van de relaties tussen Kortrijk-Harelbeke-Kuurne en tussen Kortrijk-Stasegem?
Gebruikte gegevens	- Verkeersmodel Kortrijk met basistoestand 2019
Aannames	<ul style="list-style-type: none"> - Infrastructurele aanpassingen: Het stadsmodel gaat in de referentiesituatie 2040 uit van het bestaande wegennetwerk, met aanpassingen aan de R8 buiten het projectgebied; - Ruimtelijke ontwikkelingen: de ruimtelijke ontwikkelingen in de (ruime) omgeving die een impact kunnen hebben op de bereikbaarheid en kwaliteit van het wegennet in het studiegebied, worden mee opgenomen in de referentiesituatie 2040. De verkeersgeneratie gekoppeld aan deze ontwikkelingen wordt dus mee opgenomen in het model; - Gewijzigde intensiteiten: als gevolg van de infrastructurele aanpassingen en de ruimtelijke ontwikkelingen, zullen de intensiteiten van het gemotoriseerde wegverkeer wijzigen. Ook de routing kan hierdoor wijzigen. Daarenboven worden in het stadsmodel de voorspelde wegintensiteiten voor het jaar 2025 gehanteerd (autonome groei).
Aanpassing nodig?	<p>In het verkeersmodel wordt een basissituatie 2019 gebruikt. De jaren 2020 en 2021 worden gekenmerkt door de coronacrisis en geven hierdoor geen correct beeld van de trafiek. Ook tijdens het jaar 2022 golden nog (beperkt) corona maatregelen waardoor dit eveneens geen aangewezen basis vormt. De basissituatie 2019 blijft zo een correct beeld geven van het verkeer en vormt een accuraat basisjaar. Voor de situatie 2040 is rekening gehouden met een autonome groei.</p> <p>In het kader van het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Kortrijk is in het verkeersmodel de herinrichting en opwaardering van het oostelijk deel van de R8 (ten ZO van bovengenoemd NO-deel van de ring) niet opgenomen. Wel wordt in het MER op verschillende plaatsen naar het complex project “Plan K-B” verwezen en de gekozen voorkeursoplossing.</p> <p>De gebruikte methodiek is nog steeds actueel.</p>
Conclusie	Het voorkeursalternatief wijzigt niet.
Uitwerkingsfase	-

	OA22: Wijziging van leefkwaliteit (Geluid, lucht en gezondheid)
Korte inhoud van het onderzoeksaspect	<p>Dit onderzoeksaspect omvat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • welke mate een gewijzigde bereikbaarheid op vlak van scheepvaarttrafiek en wegverkeer leidt tot een impact (positief/negatief) op vlak van leefkwaliteit.
Gebruikte gegevens	<ul style="list-style-type: none"> - www.geopunt.be - www.curieuzeneuzen.be - www.vmm.be - Geluidsbelastingsskaarten en ambulante metingen - Luchtkwaliteitskaarten 2019 - Vervoerde tonnages uit het jaar 2018 (gegevens uit OA03) - Modellerings voor geluid (ISO9613 en SRMII) en lucht (CAR-Vlaanderen en IFDM-Traffic)
Aannames	Variabelen waaronder geluidsniveau scheepvaartverkeer, modelparameters, trafiekprognose (OA3), verkeersstromen (OA21), ...
Aanpassing nodig?	<p>Er zijn recentere luchtkwaliteitskaarten (2022) beschikbaar. Het gebruik hiervan zal geen effect hebben op strategisch niveau en op de beslissing van het voorkeursbesluit.</p> <p>De gebruikte methodiek is ondertussen gewijzigd. Er is immers recent een nieuw beoordelingskader Geluid van toepassing. Dit zal geen invloed hebben op de keuze van het voorkeursalternatief op strategisch niveau. Wel zal het invloed hebben op de te nemen maatregelen om de effecten te milderen. Dit wordt opgenomen bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief.</p>
Conclusie	Het voorkeursalternatief wijzigt niet.
Uitwerkingsfase	Bij het detailontwerp van het voorkeursalternatief zal rekening gehouden worden met de meest recente regelgeving.

	OA23: Bouwrisico's en hinderaspecten
Korte inhoud van het onderzoeksaspect	<p>Dit onderzoeksaspect omvat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het risico op zettingen en daaruit volgend het risico op schade aan gebouwen binnen een bepaalde zone versus bebouwingsdichtheid en typologie; • Mogelijkheden/beperkingen van uitvoeringstechnieken en het risico op schade in relatie tot de afstand van de werken tot omliggende bebouwing en bebouwingsdichtheid; • Kenmerken van de omgeving (bebouwingsdichtheid en typologie) in functie van mogelijke hinder tijdens de aanlegfase. • Impact grondwaterhuishouding op wooneenheden • Het onderzoek gaat in op wijzigingen in de grondwaterhuishouding die kunnen leiden tot een permanent effect op het gebruik en/of de stabiliteit van wooneenheden
Gebruikte gegevens	<ul style="list-style-type: none"> - Grondwatermodelleringen; - Topografische opmeting en screening van de omgeving; - Opmeting bathymetrie en screening van het bestaande kanaal; - Geotechnisch onderzoek van de omgeving; - Stabiliteitsnabicht van typeprofielen; - Explosievenonderzoek (een vooronderzoek van niet gesprongen explosieven in het projectgebied); - Visuele inspectie ter plaatse; - Inventaris van ondergrondse kabels en leidingen (opgevraagd via Kabels en Leidingen Informatie Portaal); - Screening historische verontreinigingen (opgevraagd via geoloket van OVAM);
Aannames	Er wordt uitgegaan van gangbare en redelijke concepten, uitvoeringstechnieken en minder-hinder maatregelen, gebaseerd op vergelijkbare projecten.
Aanpassing nodig?	<p>Recent wordt meer onderzoek gedaan voor pFAS, ondermeer rond het aanduiden van no regretzones en dergelijke. Er werd nagekeken in welke mate pFAS reeds gedetecteerd werd ter hoogte van de 3 alternatieven (pFAS-verkenner). Het rechtdoortracé bevindt zich in een actuele no regretzone. Bij de 2 andere alternatieven situeren zich zones die onderzocht zijn maar waar geen pFAS gedetecteerd werd.</p> <p>De gebruikte methodiek is nog steeds actueel.</p>
Conclusie	Het voorkeursalternatief wijzigt niet.
Uitwerkingsfase	Indien pFAS gedetecteerd wordt bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief zullen de gepaste procedures rond sanering gevolgd worden zoals voorzien in de regelgeving.

	OA24: Relatie met en afhankelijkheid van overige projecten en processen
Korte inhoud van het onderzoeksaspect	Dit onderzoeksaspect omvat: <ul style="list-style-type: none"> • Interferentie met overige initiatieven in de regio zoals bv. fietsroute Kortrijk-Harelbeke-Waregem, openruimtekamer De Gavers, geïntegreerde gebiedsgerichte visie voor het kanaal Bossuit-Kortrijk, ... • Mate van afstemming met de projecten en processen in de omgeving, om risico's te beperken of synergiën te detecteren.
Gebruikte gegevens	- Info op basis van gesprekken met actoren en stakeholders
Aannames	/
Aanpassing nodig?	Er zijn geen aanpassingen noodzakelijk De gebruikte methodiek is nog steeds actueel.
Conclusie	Het voorkeursalternatief wijzigt niet.
Uitwerkingsfase	-

	OA25: Investerings- en exploitatiekosten
Korte inhoud van het onderzoeksaspect	<p>Dit onderzoeksaspect omvat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Welke is de investerings- en onderhoudskost voor het volledige traject van de opwaardering en voor elk tracéalternatief? • Hoe verhoudt deze kost zich tot het nulalternatief (bv. investerings- en onderhoudskost bestaande infrastructuur) • Wat is de financiële impact indien het project van de opwaardering en de herinrichting van de R8 gezamenlijk dan wel gespreid in de tijd worden gerealiseerd?
Gebruikte gegevens	<ul style="list-style-type: none"> - Grondwatermodelleringen; - Topografische opmeting en screening van de omgeving; - Opmeting bathymetrie en screening van het bestaande kanaal; - Geotechnisch onderzoek van de omgeving; - Stabiliteitsnazicht van typeprofielen; - Explosievenonderzoek (een vooronderzoek van niet gesprongen explosieven in het projectgebied); - Visuele inspectie ter plaatse; - Inventaris van ondergrondse kabels en leidingen (opgevraagd a Kabels en Leidingen Informatie Portaal); - Screening historische verontreinigingen (OVAM). - Financieel model
Aannames	<ul style="list-style-type: none"> - Er wordt uitgegaan van gangbare en redelijke concepten, uitvoeringstechnieken en beheersmaatregelen, gebaseerd op vergelijkbare projecten en expert-judgement. - De eenheidsprijzen van investerings- en exploitatiekosten zijn afgeleid van prijzen bij gelijkaardige projecten (2019). - Om onzekerheden, zoals risico's op aanwezigheid van (bodem)verontreiniging, optreden van schade tgv de uitvoering enz. te ondervangen, worden de eenheidsprijzen en hoeveelheden bij elk van de beschouwde kostenposten ingeschat met inachtnaam van de kans op het voorkomen van risico's én worden de ramingen aangevuld met een globale toeslag voor risico's.
Aanpassing nodig?	<p>Om een vergelijking te maken tussen verschillende alternatieven om zo tot een voorkeursbesluit te komen, dient de prijszetting vooral constant te zijn. Met betrekking tot mogelijke risico's is een globale toeslag gehanteerd.</p> <p>De raming is geactualiseerd naar prijzen van 2021 naar aanleiding van binnengekomen adviezen. De resultaten zijn meegenomen in het rapport dat ter inzage gelegd wordt.</p> <p>De nieuwe ramingen beïnvloeden de resultaten van het ontwerp voorkeursbesluit niet.</p> <p>De gebruikte methodiek is nog steeds actueel.</p>
Conclusie	Het voorkeursalternatief wijzigt niet.
Uitwerkingsfase	-

	OA26: Financieringsmogelijkheden
Korte inhoud van het onderzoeksaspect	<p>Dit onderzoeksaspect omvat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Welke de financieringsmogelijkheden zijn en hoe die onderling verschillen • Welke de subsidie- en ondersteuningsmogelijkheden zijn • Wat de financiële impact is indien het project van de opwaardering en de herinrichting van de R8 gezamenlijk dan wel gespreid in de tijd worden gerealiseerd
Gebruikte gegevens	- Financieel model met indexatie
Aannames	Variabelen eigen aan een financieel model (zoals intrestvoeten, ...)
Aanpassing nodig?	<p>Aangezien er indexatie van de prijzen toegepast wordt, blijft het onderzoek actueel.</p> <p>De gebruikte methodiek is nog steeds actueel.</p>
Conclusie	Het voorkeursalternatief wijzigt niet.
Uitwerkingsfase	-

	OA27: Nautische toekomstmogelijkheden
Korte inhoud van het onderzoeksaspect	<p>Dit onderzoeksaspect omvat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Onderzoek welke investeringen bijkomend nodig zijn op het kanaal om ook de overige elementen van de toekomstvisie (Een verdere opwaardering van het kanaal, waarbij ook de overige elementen van de toekomstvisie worden gerealiseerd (met bijvoorbeeld de gewenste diepgang en doorvaarhoogte over het volledige kanaal voor 3-laagse containervaart)) te realiseren en welke voor- en nadelen deze bijkomende investeringen betekenen.
Gebruikte gegevens	In dit onderzoeksaspect worden de potenties die benoemd werden doorheen het onderzoek (zowel in de AON als aanbevelingen vanuit de verschillende onderzoeksaspecten) gebundeld.
Aannames	/
Aanpassing nodig?	<p>De nautische toekomstmogelijkheden hebben geen onderscheidend effect op vlak van de tracé-alternatieven. Bijgevolg wordt hierin geen onderscheid gemaakt, en worden de potenties niet beoordeeld per alternatief. Er zijn dan ook geen aanpassingen nodig.</p> <p>De gebruikte methodiek is nog steeds actueel.</p>
Conclusie	Het voorkeursalternatief wijzigt niet.
Uitwerkingsfase	-

	OA28: Ruimtelijke toekomstmogelijkheden
Korte inhoud van het onderzoeksaspect	<p>Dit onderzoeksaspect omvat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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: <ul style="list-style-type: none"> o Mogelijkheden voor stedelijke transformatie zoals bijvoorbeeld de mate waarin ontwikkelingskansen voor nieuwe stedelijke ruimte aan het water ontstaat, het kanaal als motor voor nieuwe activiteiten of de mogelijkheden om een overgangszone stadeconomie te realiseren; o Mogelijkheden tot het versterken van de ecologische en landschappelijke structuur zoals bijvoorbeeld het versterken van het kanaal als ecologische en landschappelijke verbinding tussen de Boven-Schelde en de Leie, het versterken van de regionale groenas Kennedybos-Kanaalbos-De Gavers-Leie; o De mogelijkheden voor klimaatadaptatie, namelijk de rol die het kanaal kan spelen in de adaptatie van de omgeving bij een veranderend klimaat; o Potenties voor het opwaarderen van het bestaande onroerend erfgoed en de erfgoedcontext. Hierbij onderzoeken we of de mogelijkheden voor stedelijke transformatie interessante potenties bieden voor de context van bestaand erfgoed; o Potenties voor het versterken van waterrecreatie en pleziervaart; o Economische potenties: het realiseren van overslagfaciliteiten is onderdeel van de initiële projectdoelstelling en de mogelijkheden komen aan bod in OA15. Daarnaast leert het onderzoek dat de bedrijvzones langs het kanaal een hoog potentieel hebben voor watergebonden activiteiten. Hoe dit potentieel kan worden benut en hoe de verschillende mogelijkheden om overslagactiviteiten langs het kanaal te realiseren, leidt tot verschillende potenties om de verschillende economische zones onderling te verbinden en de samenhang te versterken.
Gebruikte gegevens	In dit onderzoeksaspect worden de potenties die benoemd werden doorheen het onderzoek (zowel in de AON als aanbevelingen vanuit de verschillende onderzoeksaspecten) gebundeld.
Aannames	/
Aanpassing nodig?	<p>Geen aanpassingen nodig.</p> <p>De gebruikte methodiek is nog steeds actueel.</p>
Conclusie	Het voorkeursalternatief wijzigt niet.
Uitwerkingsfase	-

	OA29: Toekomstmogelijkheden op vlak van mobiliteit
Korte inhoud van het onderzoeksaspect	<p>Dit onderzoeksaspect omvat onderzoek naar volgende potenties:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Waar en welke mogelijkheden zijn er om het fietsnetwerk in de ruime omgeving te versterken (bv. fietsroute richting Kuurne, ...)? • Waar en welke mogelijkheden zijn er om knelpunten voor gemotoriseerd wegverkeer in de ruime omgeving van het kanaal weg te werken en om de bereikbaarheid te versterken?
Gebruikte gegevens	In dit onderzoeksaspect worden de potenties die benoemd werden doorheen het onderzoek (zowel in de AON als aanbevelingen vanuit de verschillende onderzoeksaspecten) gebundeld.
Aannames	/
Aanpassing nodig?	<p>Geen aanpassingen nodig.</p> <p>De gebruikte methodiek is nog steeds actueel.</p>
Conclusie	De inzichten van voorliggend onderzoeksrapport dienen niet geactualiseerd te worden en blijven behouden.

Bijlage 2: Actualiteitsscreening juridisch beleidsmatige context

	Juridische en beleidsmatige context
Korte inhoud van het onderzoeksaspect	<p>Dit onderzoeksaspect omvat een overzicht van:</p> <ul style="list-style-type: none"> • • De juridische en beleidsmatige randvoorwaarden die van toepassing kunnen zijn op het project en de voorkeursoplossing en geeft de relevantie ervan aan
Gebruikte gegevens	/
Aannames	<p>- Verwijzing naar een decreet of besluit houdt impliciet een verwijzing in naar eventuele latere wijzigingen hiervan;</p> <p>- Verwijzing naar een decreet houdt ook een verwijzing in naar de onderliggende uitvoeringsbesluiten</p>
Aanpassing nodig?	<p>Er zijn ondertussen een aantal geactualiseerde en nieuwe decreten of besluiten. Het betreft onder meer: instrumentendecreet, richtlijn pFAS, stikstofdecreet.</p> <p>De aanpassingen aan de juridische en beleidsmatige context beïnvloeden de conclusie van het geïntegreerd onderzoek niet.</p>
Conclusie	De inzichten van voorliggend onderzoeksrapport dienen niet geactualiseerd te worden en blijven behouden.

Bijlage 3: Actualiteitsscreening ifv Passende beoordeling - stikstof

1 Passende beoordeling - Stikstof

1.1 Stikstof in de passende beoordeling 2021

Het kanaal bevindt zich in een omgeving die gekenmerkt wordt door een aantal waardevolle ecologische elementen, denk aan het Kanaalbos, de Oude Leiearm, het groengebied De Venning, maar even goed de natuurlijke oevers zelf vormen een element in een bredere ecologische structuur. Binnen deze ecologische structuur en grenzend aan het kanaal ligt een speciale beschermingszone volgens de Habitatrichtlijn (SBZ-H). Het betreft de **Vaarttaluds van Moen, onderdeel van Habitatrichtlijngebied 'Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuid-Vlaamse bossen'**. Binnen de passende beoordeling werd onderzocht of het project van de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk leidt tot betekenisvolle verstoring van de natuurwaarden van dit Habitatrichtlijngebied, en de instandhoudingsdoelstellingen zoals vastgelegd voor dit gebied.

In dit hoofdstuk wordt nagegaan of de beschrijving en beoordeling van mogelijke betekenisvolle effecten van stikstofdepositie op SBZ-H de Vaarttaluds uit de passende beoordeling uit 2021 nog volstaat gezien recente rechtspraak en nieuwe decreten rond het thema stikstofdepositie. Ook dienen enkele gegevens rond achtergronddepositiewaarden geüpdatet te worden.

1.1.1 Beoordelingskader

De passende beoordeling maakte gebruik van voorliggend beoordelingskader:

De beoordeling gebeurt conform het Richtlijnenboek Lucht (2012).

- *X > 1%: een relatieve bijdrage van meer dan 1 % van de kritische depositiewaarden voor verzuring en/of vermisting voor het er aanwezig Habitatype, of een beperkte bijdrage*
- *X > 3% een relatieve bijdrage van meer dan 3 % van de kritische depositiewaarden voor verzuring en/of vermisting voor het er aanwezig Habitatype, of een belangrijke bijdrage*
- *X > 10% een relatieve bijdrage van meer dan 10 % van de kritische depositiewaarden voor verzuring en/of vermisting voor het er aanwezig Habitatype, of zeer belangrijke bijdrage*

Vanaf een bijdrage van 10% aan de kritische last, wordt uitgegaan van een negatief effect (zie richtlijnenboek landbouwdieren 2011). Deze 10% wordt gekozen omdat ongeveer 50% van de depositie een bovenlokale oorsprong heeft.

Dit beoordelingskader is niet langer accuraat. Na het stikstofarrest en opeenvolgende ministeriële instructies, trad op 23 februari 2024 het Stikstofdecreet in werking. Dit nieuwe decreet stelt inzake beoordelingskader voor mobiliteitsgerelateerde projecten:

- Art. 32. Bij een omgevingsvergunningsaanvraag of een ontwerp van projectbesluit voor een mobiliteitsgerelateerd project is de opmaak van een passende beoordeling van de effecten van stikstofdepositie via de lucht, ten aanzien van SBZ-H, niet vereist als de impactscore kleiner is dan of gelijk is aan een drempelwaarde van 1%
- Art. 28. Bij een omgevingsvergunningsaanvraag of een ontwerp van projectbesluit voor de exploitatie van een IIOA is de opmaak van een passende beoordeling van de effecten van stikstofdepositie via de lucht ten aanzien van SBZ-H niet vereist als de impactscore kleiner is dan of gelijk is aan een drempelwaarde van 1%.
- Art. 32. Bij een omgevingsvergunningsaanvraag of een ontwerp van projectbesluit voor een mobiliteitsgerelateerd project is de opmaak van een passende beoordeling van de effecten van stikstofdepositie via de lucht, ten aanzien van SBZ-H, niet vereist als de impactscore kleiner is dan of gelijk is aan een drempelwaarde van 1%

Hierbij zijn volgende definities relevant:

- **De Kritische Depositiewaarde (KDW)** is de grenswaarde van atmosferische stikstofdepositie waarboven men niet kan uitsluiten dat de kwaliteit van een habitat significant wordt aangetast. De KDW voor stikstof wordt bepaald per habitatype. Immers zijn niet alle habitatypes even gevoelig voor stikstofdepositie (en de vermisting en verzuring die dat teweegbrengt). De KDW is gebaseerd

op Hens en Neiryck (2013). De KDW voor stikstof wordt standaard uitgedrukt in kg N/ha/j. Voor verzuring kan de KDW ook uitgedrukt worden in Zeq/ha/j. Een afzonderlijke aftoetsing voor verzuring is dikwijls niet nodig. Dit is wel zinvol wanneer er naast de impact voor stikstof ook een verzurende impact van andere stoffen (zoals zwaveloxiden) verwacht wordt.

- **De impactscore** van een project is de hoogste procentuele verhouding van de totale stikstofdepositie van een project tegenover de kritische depositiewaarde van de al dan niet actueel aanwezige Europees te beschermen habitats in de toetszone van het project.

Belangrijk volgens huidige stikstofdecreet: Bij de bepaling van de impactscore worden alleen locaties in aanmerking genomen waarvan de kritische depositiewaarde van een al dan niet actueel aanwezige Europees te beschermen habitat als gevolg van de achtergronddepositie wordt overschreden, of door de cumulatie van de achtergronddepositie en het project zou worden overschreden.

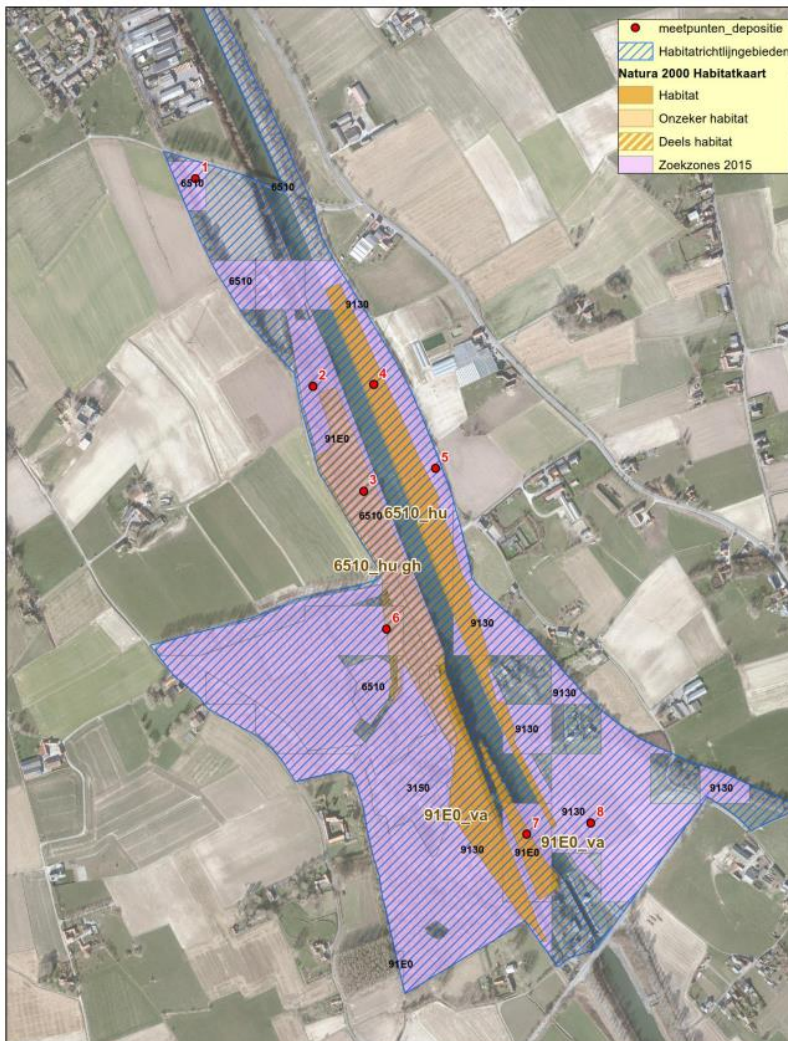
- **De toetszone** is het geheel van de volgende locaties, voor zover die liggen binnen SBZ-H en binnen een straal van 20 kilometer van de emissiebron:
 - 1) de locaties van de actueel aanwezige Europees te beschermen habitats;
 - 2) de locaties van de tot doel gestelde Europees te beschermen habitats op terreinen onder passend beheer;
 - 3) de zoekzones, vermeld in artikel 2, 70°, van het Natuurdecreet van 21 oktober 1997 voor de Europees te beschermen habitats. Daarvoor worden de zoekzones gebruikt van de zoekzonekaart versie 0.2 zoals gepubliceerd op 14 september 2015, vermeld in 6 1801 (2022-2023) – Nr. 5 Vlaams Parlement Pagina 6 artikel 36ter, §1, zesde lid, van het voormelde decreet, of van de zoekzonekaart die in voorkomend geval

De beoordelingswijze van de Passende beoordeling werd voor dit complex project opgesteld rekening houdend met de kennis en het regelgevend kader van toen. Gezien de wijzigende wetgeving en huidige rechtspraak en het stikstofdecreet, zijn volgende aspecten niet meer duidelijk of up-to-date. Deze dienen dus aangevuld:

- Wat is de maximale achtergronddepositie op het habitatype? Wat is de lokale trend?
- Wat is de huidige kwaliteit van het habitatype met een toename aan stikstofdepositie?
- Vormt stikstofdepositie een knelpunt voor het halen van instandhoudingsdoelstellingen (in het geval het habitat binnen SBZ-H ligt)?
- Zijn er relevante effecten (impactscore >1%) mogelijk binnen de ruimere toetszone van 20 km?

1.2 Referentiesituatie in de passende beoordeling (2021)

In de passende beoordeling (2021) werd voor 8 receptorpunten in SBZ voor de vaarttaluds de toename aan stikstofdepositie berekend ten gevolge van de gewijzigde intensiteit van de scheepvaart. Deze verschillen in stikstofdepositie werden vervolgens getoetst aan de KDW van de er aanwezige habitats en zoekzones voor toekomstige habitats.



Figuur 1: kaart met receptorpunten en aanwezige habitattypes en zoekzones, passende beoordeling (2021)

In de passende beoordeling werden volgende KDW gebruikt:

- 6510_hu: 20 (KDW vermisting)/1429 (KDW verzuring)
- 9130: 20 (KDW vermisting)/1429 (KDW verzuring)
- 91E0_va: 28 (KDW vermisting)/2000 (KDW verzuring)

De algemene aanpak, zoals deze voorgesteld werd, is nog steeds conform de huidige aftoetsingen.

Echter werd er recent (2022) een update uitgevoerd van de kartering van de aanwezige habitattypes. De ligging van precieze actuele habitatvlekken wijzigt licht. De 8 receptorpunten beschrijven wel nog steeds alle variatie (inclusief zoekzones). Wel belangrijk is dat ter hoogte van receptorpunt 2 en 7 niet langer 91E0_va wordt gekarteerd, maar wel 9130, een bostype met een lagere KDW (20 ipv 28). De meest recente kartering is weergegeven in **Error! Reference source not found.**



Figuur 2: meest actuele kartering aanwezige habitattypes (geopunt)

In de huidige passende beoordeling ontbreekt een beschrijving van de achtergronddepositie in de referentiesituatie (Referentiejaar 2040). In recente rechtspraak wordt geoordeeld dat trends in deze achtergronddepositie duidelijk in kaart moeten worden gebracht.

1.3 Actualisatie

1.3.1 Achtergronddepositie en trends

SBZ/VEN Vaarttaluds

Voor het plan/project wordt een referentiesituatie in 2040 genomen. Daarom kan worden gekeken wat de achtergronddepositie zal zijn in 2040. Hiervoor is gebruik gemaakt van het toekomstscenario BAU2030, onder meer uit PAS gebiedsanalyse (INBO, 2018¹). Deze onderzoeken wijzen voor SBZ-H de Vaarttaluds op een afwezigheid van habitat met overschreden KDW tegen 2030.

Tabel 9.1 Kritische depositiewaarde (KDW), totale oppervlakte en oppervlakte in overschrijding (actueel en prognose voor 2025 en 2030) voor de actueel binnen de deelzone aanwezige habitattypen

code	naam	KDW (kg N/ ha/ jaar)	totale oppervlakte (ha)	oppervlakte in overschrijding (ha) ¹		
				2012	2025	2030
6510_hu	Laaggelegen schraal hooiland: glanshaververbond (sensu stricto)	20	8,91	8,91	0,17	0,00
91E0_va	Beekbegeleidend vogelkers-essenbos en essen-iepenbos	28	3,55	0,00	0,00	0,00
Eindtotaal			12,46	8,91	0,17	0,00

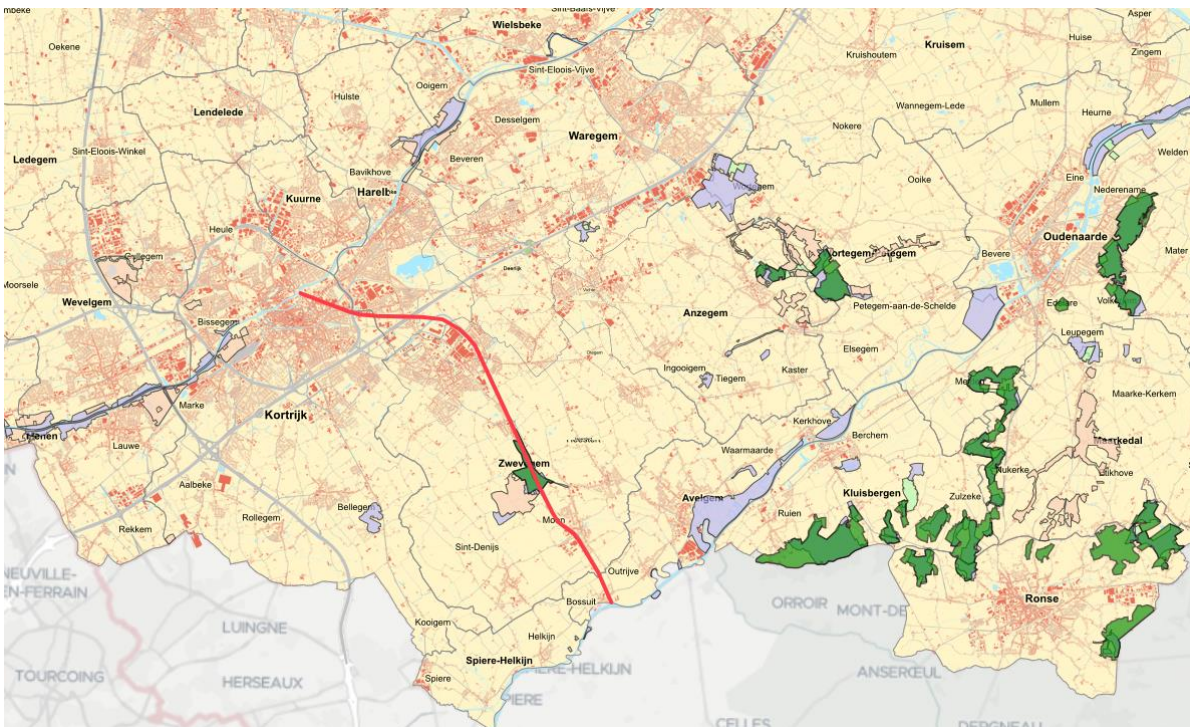
¹ gemodelleerde stikstofdeposities op basis van het VLOPS17-model, dat gebruik maakt van emissie- en meteogegevens van het jaar 2012. De prognoses 2025 en 2030 zijn gebaseerd op de modelleringen via het BAU-scenario (zie leeswijzer).

De totale jaargemiddelde stikstofdepositie in en rond de vaarttaluds bedraagt op basis van dit PAS toekomstscenario BAU 2030 15,19 tot 18,055 kg N/ha/jaar. In 2030 zullen ter hoogte van de aanwezige habitats GEEN een overschrijding van de KDW voorkomen, een trend die zich allicht verderzet richting 2040.

1.3.2 Actualisatie modellering

Er werd een modellering uitgevoerd voor de stikstofdepositie vanuit de scheepvaart langs het kanaal, en dit voor een toetszone van 20 km rond deze infrastructuur. Zo kunnen er ook uitspraken worden gedaan over mogelijk relevante effecten (impactscore >1%) in SBZ of VEN in de ruimere omgeving die dus conform het stikstofdecreet eveneens aan een Passende beoordeling/verscherpte natuurtoets zouden moeten worden onderworpen.

¹ Van Uytvanck J, De Knijf G, Van Oost F, De Becker P, Wouters J, Thomaes A (2018). PAS-gebiedsanalyse in het kader van herstelmaatregelen voor BE2300007 Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse bossen. Rapporten van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek jaar (11). Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek, Brussel. DOI: doi.org/10.21436/inbor.14113483



Figuur 3: SBZ-H (groen) en VEN (paars) binnen de Toetszone. Naast SBZ-H/VEN Vaarttaluds gaat het om overige bosfragmenten in de Vlaamse Ardennen (zowel SBZ als VEN) en valleinatuur langs de Leie en Schelde (enkel VEN)

Er werd gebruik gemaakt van het IMPACT model om de emissies vanuit de scheepvaart op het kanaal te berekenen, dit voor de referentiesituatie 2040 en de situatie na opwaardering kanaal. Voor de scheepstrafiek in beide scenario's wordt gebruik gemaakt van de trafiekprognoses uit het onderzoek. Daar scheepvaart niet als lineaire emissiebron in het IMPACT model kan worden gebruikt, wordt met vaste emissiepunten langsheen het kanaal gewerkt.

Voor beide scenario's werd daarop de depositie gemodelleerd in de gehele toetszone, met een grid aan receptorpunten met meetpunt om de 250 meter. Specifiek voor de zone rond de Vaarttaluds werd een verfijning in het model aangebracht zodat in deze zone elke 50 meter de depositie berekend wordt.

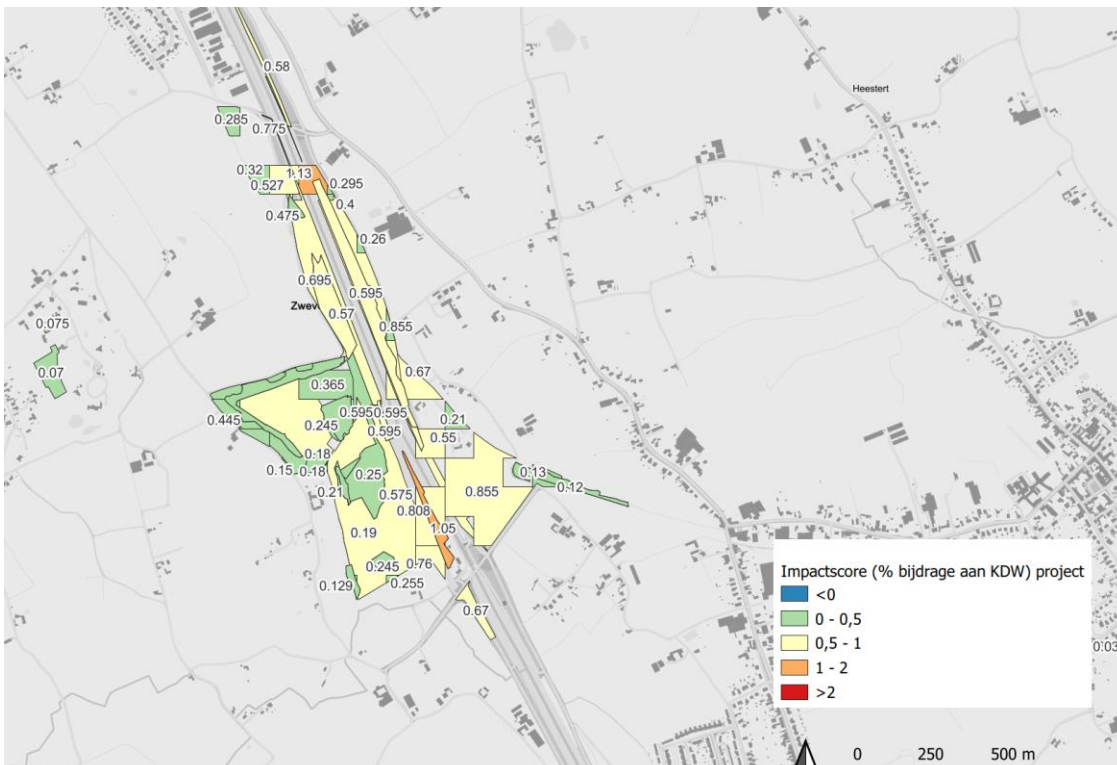
Vervolgens werd voor elk actueel voorkomend Natura 2000 habitat en elke zoekzone binnen SBZ en VEN de procentuele bijdrage van het project, zijnde het verschil in stikstofdepositie in kg N/ha/j, berekend ten opzichte van de KDW van het aanwezige habitatype of zoekzone. Dit is dus de impactscore van het project per locatie. Indien meerdere receptorpunten uit het grid binnen één dergelijke habitatvlek vallen, werd vanuit een worst case benadering de hoogste projectbijdrage gekozen om de impactscore te berekenen.

1.3.3 Impactscores en bespreking

Van belang is na te gaan of de absolute bijdrage van het project aan de stikstofdepositie ergens kan leiden tot ecologische schade aan (tot doel gestelde) vegetatie binnen het SBZ. Onderstaande figuren geven de modelresultaten weer, met de impactscore per habitatvlek.



Figuur 4: impactscores binnen SBZ en VEN in gehele toetszone



Figuur 5: impactscores specifiek voor SBZ-H/VEN De Vaarttaluds

Uit deze modelresultaten blijkt duidelijk dat:

- Er binnen SBZ-H De Vaarttaluds habitatvlekken voorkomen met een impactscore >1%. Deze locaties dienen dus onderworpen te worden aan de Passende beoordeling volgens het huidige stikstofkader.
- Er voor overige SBZ binnen de Toetszone (Bossen Vlaamse Ardennen, tevens ook vaak VEN) een bijdrage van het project wordt vastgesteld die dermate klein is dat een impactscore van 1% nergens wordt benaderd. Er is conform het huidige stikstofdecreet dus geen risico op betekenisvolle aantasting van deze locaties ten gevolge van voorliggend project, deze gebieden moeten dus niet aan een passende beoordeling worden onderworpen.
- Er ook voor VEN-gebieden langs valleien Leie en Schelde (geen SBZ-H) een bijdrage van het project is die deze 1% grens niet benadert.

Specifiek voor die habitatvlekken (n=2, zie) in de Vaarttaluds met een impactscore groter dan 1% dient dus te worden nagegaan of

- 1) Deze toename tot betekenisvolle aantasting van de natuurwaarden kan leiden
- 2) Deze toename een dalende depositietrend kan hypothekeren.

Om deze trend in beeld te brengen wordt gekeken naar de totale achtergronddepositie in de referentiesituatie, zijnde 2040, dit op basis van de VLOPS2030 BAU achtergrondkaart. Is deze lager dan de huidige achtergronddeposities (VLOPS23) dan wordt een dalende trend aangenomen.

Habitatvlek A: Het bestaande bos op het middeneiland ter hoogte van de sluis is actueel van het type 9130, Eiken-Beukenbossen met Wilde hyacint.

- KDW Habitatype: 20 kg N/ha/jaar
- Projectbijdrage: 0,21 kg N/ha/jaar
⇒ De Impactscore bedraagt hier dus 1,05 %
- De achtergronddepositie in de referentie (2040, obv VLOPSBAU2030) bedraagt 15,94 kg N/ha/jaar

Nemen we de achtergronddepositie van 2030 als referentie, geeft voorliggend project zo aanleiding tot een totale vermestende stikstofdepositie van 16,15 kgN/ha/jaar (VLOPS2030+projectbijdrage). Dit is nog steeds ruim onder de kritische depositiewaarde van 20 Kg N/ha/jaar geldend voor bostype 9130. Er is voor deze habitatvlek dus geen risico op betekenisvolle aantasting ten gevolge van stikstofdepositie, het project geeft geen aanleiding tot het overschrijden van de KDW en leidt niet tot het keren of hypothekeren van de neerwaartse trend in depositie.

Habitatvlek B: hier is in de feiten geen Natura 2000 vegetatie aanwezig. Wel is er een zoekzone gelegen voor habitatype 6510, glanshaverhooiland. Opvallend: dit habitatype komt buiten deze habitatvlek actueel wel voor, het is dit graslandtype dat op de taluds erg goed is ontwikkeld (orchideerijk grasland). Op de eigenlijke taluds is er geen sprake van een impactscore >1%, maar ter hoogte van deze zoekzone dus wel. Dit is allicht zuiver te wijten aan het feit dat de zoekzones ruw zijn ingetekend en deze habitatvlek over het kanaal heen is ingetekend, waar de emissie en dus ook depositie uiteraard het hoogst is, maar in de feiten logischerwijs geen grasland gerealiseerd kan worden. Nemen we de projectbijdrage gemodelleerd ter hoogte van deze zoekzone echter als worst case aan, gelden voor 6510 volgende parameters:

- KDW Habitatype: 20 kg N/ha/jaar
- Projectbijdrage: 0,226 kg N/ha/jaar
⇒ De Impactscore bedraagt hier dus 1,13 %
- De achtergronddepositie in de referentie (2040, obv VLOPSBAU2030) bedraagt 18,065 kg N/ha/jaar

Nemen we de achtergronddepositie van 2030 als referentie, geeft voorliggend project zo aanleiding tot een totale vermestende stikstofdepositie van 18,291 kgN/ha/jaar (VLOPS2030+projectbijdrage). Dit is nog steeds ruim onder de kritische depositiewaarde van 20 Kg N/ha/jaar geldend voor graslandtype 6510. Er is voor deze habitatvlek dus geen risico op betekenisvolle aantasting ten gevolge van stikstofdepositie, het project geeft geen aanleiding tot het overschrijden van de KDW en leidt niet tot het keren of hypothekeren van de neerwaartse trend in depositie. Bijkomend kan dus worden aangewend dat de projectbijdrage van 0,226 kg N/ha/jaar een worst case aanname is uit de modellering, om dat deze waarde boven het wateroppervlak van het kanaal zelf werd bepaald en niet ter hoogte van de taluds waar type 6510 in de feiten voorkomt.

1.4 Besluit

Op basis van deze analyse wordt besloten dat, gezien de referentiesituatie van dit project in 2040 ligt, en als we de BAU 2030 achtergronddepositie als referentie nemen, de toename aan stikstofdepositie veroorzaakt door het project (toegenomen binnenscheepvaart) geen aanleiding geeft tot ecologische effecten op de vegetaties aanwezig binnen SBZ-H de Vaarttaluds. De KDW's voor de aanwezige vegetaties worden in de nabije toekomst niet langer overschreden noch benaderd. De toename aan stikstofdepositie veroorzaakt door dit project is ook niet van die grootteorde dat deze aanleiding kunnen geven tot een overschrijding van die KDW's, en dus ook niet tot ecologische effecten.

De conclusie van de passende beoordeling blijft overeind:

Er wordt besloten tot een beperkt negatief effect, zonder betekenisvolle impact op de instandhoudingsdoelstellingen.

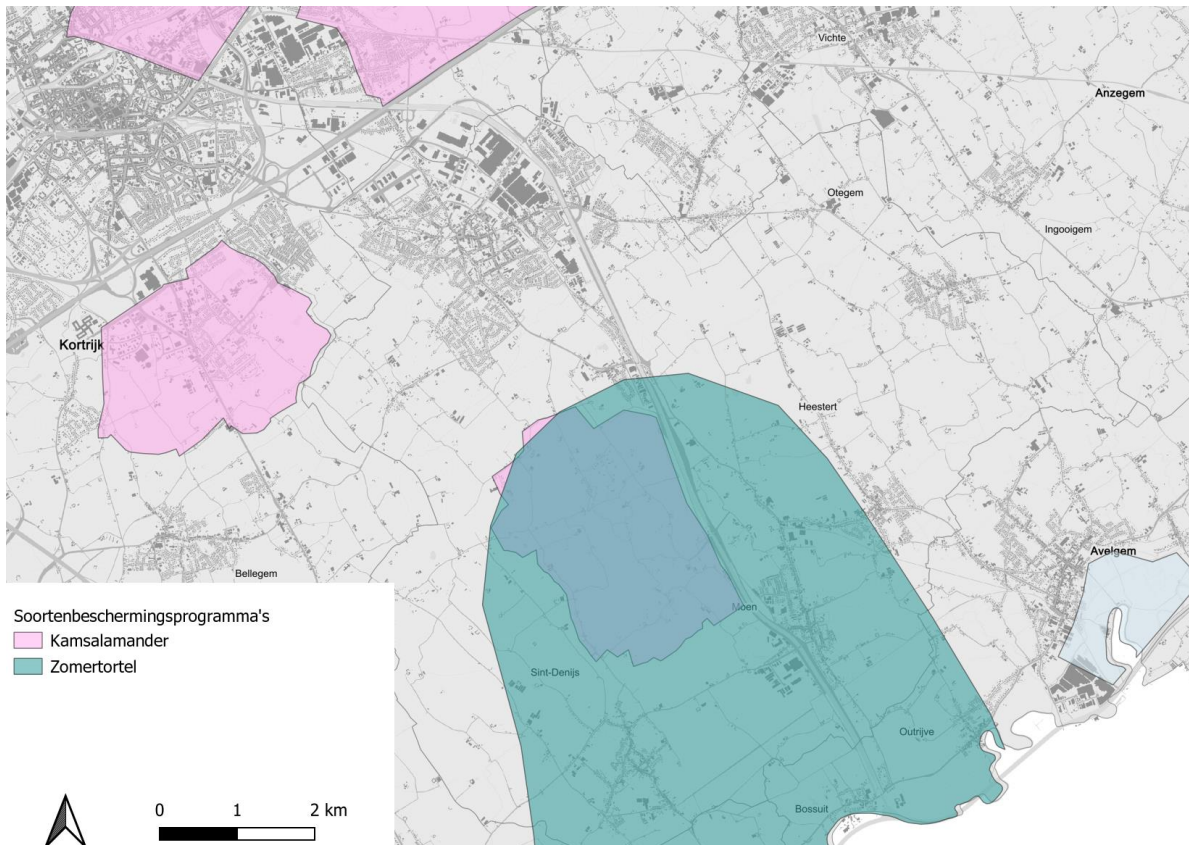
Deze conclusie kan getrokken worden omdat de bijdrage van het project zeer lokaal ter hoogte van de Vaarttaluds wel relevant is (> 1%), maar niet leidt tot overschrijdingen van KDW's.

De passende beoordeling/verscherpte natuurtoets uit 2021 deed geen uitspraken over SBZ en VEN anders dan De Vaarttaluds. Nemen we andere VEN en SBZ in beschouwing binnen de 20 km toetszone gedefinieerd in het intussen vigerende stikstofdecreet, concludeert deze actualisatie dat er:

- Met betrekking tot overige bossen onderdeel van SBZ-H Bossen van Vlaamse Ardennen (tevens ook VEN gebied) nergens sprake is van een relatieve projectbijdrage (lees impactscore) van 1% of meer. Deze waarde wordt ook nergens benaderd. Gezien de afstand en de te verwaarlozen bijdrage kan dus worden geconcludeerd dat er geen risico is op betekenisvolle aantasting noch onvermijdbare/onherstelbare schade aan deze beschermde natuur
- Met betrekking tot VEN-gebieden in de Leie- en Scheldevallei (geen SBZ-H) er evenmin sprake kan zijn van schade ten gevolge van voorliggend project. Niet alleen zijn hier slechts zeer beperkt kwetsbare habitattypes aanwezig, hun kritische depositiewaarde wordt in de referentiesituatie 2040 niet overschreden en de projectbijdrage is dermate beperkt dat het project geen aanleiding geeft tot schade aan deze valleinatuur.

2 Beoordeling - soorten

De passende beoordeling uit 2021 bevatte ook een soortentoets. Mogelijke effecten op vleermuizen en amfibieën werden besproken. Er zijn echter in tussentijd ook actiegebieden voor soorten afgebakend binnen soortenbeschermingsprogramma's (SBP). Er zijn twee dergelijke actiegebieden voor soorten aanwezig rond het Kanaal Bossuit-Kortrijk:



Figuur 6: actiegebieden SBP's langs kanaal Bossuit-Kortrijk

- 1) Vaarttaluds als onderdeel van SBP voor Kamsalamander: Impact op deze soort werd reeds besproken in de Passende beoordeling 2021. Er kan geconcludeerd worden dat er geen impact is.
- 2) Omgeving van kanaal als kernpopulatie voor **Zomertortel**: Deze soort werd niet besproken in de toenmalige Passende beoordeling/soortentoets. Gezien het ontbreken van rechtstreekse impact (inname) of onrechtstreekse effecten (permanente verdroging, impact op teeltkeuze landbouw, landschapstructuur,..) is er vanuit plan BK geen noemenswaardige invloed te verwachten op de acties die binnen dit kerngebied voor zomertortel in het SBP worden genomen.