



© Luchtfotografie Henderyckx – Intercommunale Leiedal

Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

K-R8

Verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving
van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost

Antwoordnota

Bijlage 2 scopingnota

Inhoud

Resultaat Publieke Raadpleging

Verwerking inspraakreacties	1
1. MILIEU - GEZONDHEID EN LEEFBAARHEID	1
Verbeteren leefbaarheid.....	1
Geluidshinder & luchtkwaliteit.....	4
Overkapping E17 & R8.....	13
Versnelde maatregelen in functie van leefbaarheid.....	15
Visuele hinder.....	20
Trillingen.....	21
2. MILIEU – RUIMTELIJKE DISCIPLINES	22
Ruimte.....	22
Erfgoed.....	23
Bodem.....	23
Sport.....	24
Water.....	24
Landschap, natuur & biodiversiteit.....	26
Landbouw.....	26
3. VERKEERSKUNDIGE ALTERNATIEVEN	28
Vorbereidend mobiliteitsonderzoek.....	28
Niet verbeteren van de complexen.....	29
Principes infrastructuurontwerp.....	30
Bespreking alternatieven.....	30
Sluiten of niet-sluiten R8.....	31
Alternatieven met ventwegen.....	40
Alternatieven met insleuving E17.....	41
Optimalisatie verkeerscomplex Kortrijk-Oost.....	41
Optimalisatie verkeerscomplex Kortrijk-Zuid (het Ei).....	42
4. MOBILITEIT	45
Grensoverschrijdend.....	45
Verkeerstoename.....	46
Vrachtverkeer.....	46
Bereikbaarheid.....	47
Ontsluiting Kapel ter Bede.....	48
Sluipverkeer.....	50
5. MODAL SHIFT	52
Ambitieniveau modal shift.....	53
Flankerend beleid.....	54
N50 en N8.....	54
Parkeren.....	55
Hoppinpunten / multimodale knooppunten.....	55
Openbaar vervoer (OV).....	55

Fiets	57
Wandelpaden	61
6. GROENZONES EN -VERBINDINGEN	62
Behoud, versterking en compensatie.....	62
Buffergroen	65
Niet-ontwikkelde woongebieden.....	66
Reservatiestrook & overkapping R8/E17	66
Hoog Kortrijk	66
Kortrijk-Oost.....	69
7. RUIMTELIJK PROGRAMMA.....	75
Afbakening plangebied.....	76
Ruimtelijk kader	77
Regionale ontwikkelingspolen & regionale fairplay.....	78
Ruimtelijke compensaties (harde bestemmingen)	79
Bebouwingsmogelijkheden en voorschriften.....	80
Bedrijvigheid.....	80
Kantoren	80
Detailhandel	81
Landbouw	82
Energie.....	84
Hoog Kortrijk	84
Kortrijk-Oost.....	94
8. PROCEDURE & PROCES	108
Integrale aanpak.....	108
Bevoegdheden, rollen en taakverdeling	108
Besluitvorming en engagementen	109
Verder onderzoek.....	109
Actieprogramma & instrumenten	110
Timing.....	111
Grondverwerving en onteigening	112
Budgetten en compensaties.....	113
Communicatie & participatie	113
9. AFSTEMMING MET PARALLELE PROCESSEN	115
Parallele infrastructuurwerken	115
Complex project kanaal Bossuit-Kortrijk (Plan B-K)	116
HOV	117
Lokale processen	118
Afstemming met gemeentelijk RUP KV Kortrijk	118
Ter Biest & Leiebos.....	121
10. OVERIGE	122
Mobiliteitsplannen & ruimtelijke beleidsplanning.....	122
Nutsleidingen	122

Antwoordnota

Resultaat Publieke Raadpleging

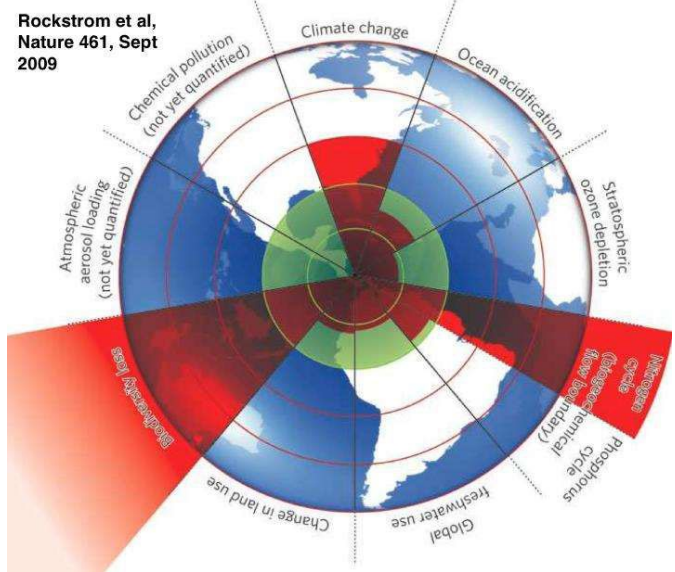
De verfijnde start- en procesnota van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) K-R8 werden door de Vlaamse Regering goedgekeurd op 26 februari 2021. Naar aanleiding hiervan werd een publieke raadpleging gehouden tussen 30 maart 2021 en 28 mei 2021. Tijdens de publieke raadpleging werden drie digitale publieke infomomenten (webinars) georganiseerd waar de verfijnde startnota werd toegelicht en men vragen kon stellen. Deze webinars vonden plaats op dinsdag 27 april, maandag 3 mei en donderdag 6 mei 2021.

Via de website van K-R8 (www.k-r8.be) en de website van het Departement Omgeving (grups.omgeving.vlaanderen.be) konden burgers een inspraakreactie indienen. Daarnaast kon dit ook met een schrijven gericht aan de betrokken gemeenten en/of het Departement Omgeving. Tijdens deze periode van inspraak kwamen er 98 inspraakreacties binnen, waarvan 27 adviezen.

Dit document is een bijlage bij de scopingnota van het GRUP K-R8. In deze bijlage worden de resultaten van de publieke raadpleging (inspraakreacties, adviezen en petitie's) op de verfijnde startnota samengevat per thema besproken. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen burger, adviesverlener of actiegroep. Alle elementen aanwezig binnen de inspraakreacties zijn gecategoriseerd en beantwoord per thema. De elementen die we niet bij een thema konden toewijzen, zijn gegroepeerd onder 'overige'.

Verwerking inspraakreacties

1. MILIEU - GEZONDHEID EN LEEFBAARHEID

Inspraakreactie	Bespreking
Verbeteren leefbaarheid De stikstofcyclus is totaal verstoord. Klimaatverandering, verlies aan biodiversiteit en stikstof in het milieu zijn net die factoren die de draagkracht van de aarde ver overschrijden. Technologische veranderingen, modal shift, gedragsverandering, een beter georganiseerde ruimtelijke ordening en een stimulerend beleid gericht op een lagere vraag naar transport gebaseerd op fossiele brandstoffen moeten leiden tot een duurzamer mobiliteitssysteem. De verschuiving in de verfijnde startnota naar leefbaarheid is een absolute noodzakelijkheid. Rockströmdiagram "safe operating space" http://www.stockholmresilience.org/research/planetary-boundaries.html 	Deze inspraakreactie onderschrijft de plandoelstellingen. K-R8 benadert leefbaarheid vanuit het 3P-principe (people, planet, prosperity). Het bij de inspraak toegevoegde Rockströmdiagram sluit daar perfect bij aan en focust vooral op het aspect "planet". De indicatoren uit het diagram zijn ook grotendeels dezelfde indicatoren als deze die in de verfijnde startnota en scopingnota opgenomen zijn om milieueffecten van de verschillende alternatieven in beeld te brengen (impact op bodem, water, lucht, klimaat, biodiversiteit, landgebruik).

Inpraakreactie	Bespreking
De actuele verkeerssituatie en ruimtelijke invulling van deze omgeving heeft nu al negatieve gevolgen voor de leefbaarheid in deze omgeving. In de laatste 20 jaar is er een bijzondere toename van hinder (o.a. lawaai, verkeersdruk,....). Er is ook extra geluidshinder door de helikoptervluchten naar de Brandweerkazerne en AZ Groeninge en de vluchten met zwaar nachttransport vanuit Wevelgem gebruiken de vluchtroute over de reservatiestrook. Deze toename heeft ongetwijfeld ook een negatieve impact op de luchtkwaliteit e.d.	De huidige situatie op vlak leefbaarheid is mee de aanleiding tot dit planinitiatief. Doel van het planinitiatief is dan ook om de bestaande situatie op vlak van leefbaarheid te verbeteren. Binnen het planproces wordt ingezet op modal shift, het verbeteren van de infrastructuur en het bijsturen van ruimtelijke ontwikkelingen. Onder modal shift verstaan we vooral een overstap van de auto naar fiets of openbaar vervoer. Het planinitiatief heeft geen vat op helikopter- en transportvluchten. Specifiek wat geluidshinder betreft wordt, zoals vermeld op p. 145 van de verifiënde startnota, gebruik gemaakt van een geluidsmodel dat specifiek ontwikkeld is om de impact van het wegverkeerslawaai in beeld te brengen. Dit model houdt rekening met verschillende parameters, waaronder hoeveelheid verkeer en type voertuigen, wegdektype, hoogteverschillen en mate van aanwezigheid van schermen, bermen, bebouwing, etc. Dit model houdt op zich geen rekening met andere (bestaande) individuele geluidsbronnen die voor lokale verstoring zorgen (<i>dus ook niet met helikopters en vliegtuigen</i>). Dit wordt echter ondervangen door de gemodelleerde bestaande situatie te valideren aan een reeks geluidsmetingen die in de omgeving van het plangebied zijn uitgevoerd. Wat betreft de impact van het vliegverkeer van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem kan o.b.v. meetcampagnes rond Zaventem en Bierset gesteld worden dat de polluenten die de vliegtuigen uitstoten, enkel een impact hebben op de luchtkwaliteit op de grond op het ogenblik van het opstijgen en in een zeer beperkte perimeter rond de start- en landingsbanen. Zodra de vliegtuigen zijn opgestegen, hebben de polluenten vrijwel geen significante invloed meer op de concentraties in de omgeving rond de luchthaven.
Dat het planteam niet opteert voor een 'erg hoog' ambitieniveau tot op het niveau van de WHO gezondheidsnormen (gezien dit in deze stedelijke omgeving niet als realistisch zou kunnen beschouwd worden) en er een overschrijding van de zgn. gezondheidskundige advieswaarden (GAW) is in heel de agglomeratie van Kortrijk kan hopelijk bijgesteld worden. Van Vlaanderen wordt voor het naleven van de GAW meer ambitie op korte termijn verwacht. Het is niet te verantwoorden dat wat betreft de tunnelveiligheid veel strengere normen worden gehanteerd dan de Europese, terwijl op vlak van de gezondheid van de bewoners de WHO normen niet worden nagestreefd, laat staan gerealiseerd.	Centrale plandoelstelling is het verbeteren van de leefbaarheid. De advieswaarden van de WHO geven daarbij de richting aan, maar er mag niet verwacht worden dat met dit ene planinitiatief de WHO-advieswaarden kunnen bereikt worden. Zeker in een stedelijke context is het behalen van deze advieswaarden van de WHO via K-R8 niet realistisch. Ter illustratie: zelfs in een rustige woonstraat met amper 50 auto's per uur overdag en 5 auto's per uur 's nachts is de Lden aan de gevels hoger dan 53 dB(A). De richtwaarden van de WHO zijn overigens ook geen normen, maar wetenschappelijke advieswaarden die zijn bedoeld om overal ter wereld te gebruiken om acties (in verschillende contexten) ter verbetering van de luchtkwaliteit te

Inpraakreactie	Bespreking
De realisatiehorizon voor de structurele ingrepen aan de verkeerscomplexen en E17 bevindt zich minstens op middellange termijn. Er valt aan te nemen dat na structurele aanpak van de verkeersinfrastructuur kaderend binnen K-R8, er tegen 2050 geen structurele initiatieven meer zullen genomen worden, laat staan of een toekomstige Vlaamse regering hiervoor bijkomend budget zal vrijmaken, gelet op de zware investeringen die de Vlaamse overheid te wachten staat inzake klimaatadaptatie en mitigatie. Dit project wordt dan gezien als hét project om de Vlaamse lange termijn ambities (2050) te realiseren.	ondersteunen. De realiteitszin om effectief aan deze WHO-richtwaarden te kunnen voldoen, mag echter niet los gezien worden van de context. Het planproces moet bijdragen tot het behalen van de klimaatdoelstellingen, maar zal dit niet alleen kunnen. Zo zijn bv. ook de acties uit het Burgemeestersconvenant voor een klimaatneutrale regio nodig om deze doelstellingen (gezaamenlijk) te behalen.
De grootste bron van geluid en emissies op de E17 komt van het (internationale) vrachtverkeer, en in mindere mate van het autoverkeer en licht transport. Het betreft zowel rol- als motorgeluid van de vrachtvoertuigen. De E17 fungeert ter hoogte van Kortrijk als een trechter in de verbinding tussen het sterk geïndustrialiseerde noorden van Europa en het zuiden, maar ook tussen Ierland, Verenigd Koninkrijk en het noordoosten van Europa, en vormt zo een belangrijke schakel in het TEN-T netwerk. Het internationale economische belang van de E17 valt niet te onderkennen. Gezien de trechterende werking van het (internationale) vrachtverkeer op dit deel van de E17 en zelfs indien de beoogde beleidslijnen en maatregelen (cf. Vlaamse Klimaatbeleidsplan) effectief zijn is te concluderen dat de geluidsoverlast van de E17 de komende jaren verder zal toenemen. Met de verbetering van het complex R8/A19 zal wellicht nog meer vrachtverkeer aangetrokken worden. Het aandeel vrachtverkeer op dit deel van de E17 is een stuk hoger is dan gemiddeld. Dit aandeel neemt significant toe naar de avond en de ochtend toe, met sterk nadelige effecten op de nachtrust van onze inwoners en fauna.	Het belang van de E17 in het TEN-T netwerk en op internationaal economisch vlak is bijkomend onderstreept in de scopingnota. De bezorgdheid omtrent die geluidsoverlast die daarmee gepaard gaat, wordt gedeeld. Onderzoek naar de mogelijke effecten op vlak van geluidshinder én naar de mogelijke maatregelen om die hinder te verminderen, is één van de prioritaire onderzoeksthema's binnen het geplande milieueffectenonderzoek. Het Regionaal Verkeersmodel dat mee als input voor het geluidsmodel gebruikt zal worden, houdt ook expliciet rekening met de verwachte groei van het vrachtverkeer op de E17.
Volgens het WEM-scenario (with existing measures = ongewijzigd beleid) wordt uitgegaan uit van een groei van het aantal voertuigkilometers vrachtverkeer in Vlaanderen met maar liefst 19% in 2030 t.o.v. 2015 (p. 177). In het WAM-scenario (with additional measures = gewijzigd beleid, dus volgens de in het Klimaatplan beschreven beleidslijnen en maatregelen) wordt voor het vrachtverkeer een afvlakking van de groei tot +14% nagestreefd (p. 207). Kan er aangegeven worden wat de eventuele te verwachten geluidstoename is per extra % vrachtverkeer?	Er is geen eenduidige formule om de geluidstoename per extra % vrachtverkeer te bepalen. De totale geluidstoename is immers niet alleen afhankelijk van het aantal vrachtwagens, maar van de totaliteit van het verkeer. Omdat een vrachtwagen meer geluid produceert dan een personenwagen, wordt bij geluidsberekeningen daarom het aantal vrachtwagens omgerekend naar personenauto-equivalenten (pae) (zie ook duiding in §4.5.3.2 van de verfijnde startnota). Daarnaast spelen nog ander parameters mee die mee het geluid aan de bron bepalen, zoals snelheid en wegdektype. In de hypothese dat deze laatste aspecten ongewijzigd blijven, kan je o.b.v. de relatieve toe- of afname van het verkeer het verschil in geluidsniveau wel indicatief berekenen.

Inspraakreactie	Bespreking
	In §4.5.3.2 van de verfijnde startnota staat dat 25% toename van het aantal pae zorgt voor 1dB(A) geluidstoename. Een daling van het aantal pae met 20% zorgt voor een afname van 1dB(A). Maar let op: geluid werkt logaritmisch van schaal en niet lineair. 10dB(A) verschil betekent 10 keer meer/minder verkeer. Plus, waar het voor de effectbeoordeling op aankomt is niet zozeer het geluidsniveau aan de bron, maar ter hoogte van de ontvanger. En daar tellen ook nog andere aspecten mee zoals afstand tot de weg, hoogteligging, aanwezigheid van bebouwing, schermen, ... In kader van K-R8 zal daarom een geluidsmodel opgebouwd worden waarin rekening wordt gehouden met deze veelheid aan parameters.
Tijdelijke effecten hebben geen invloed op de aanvaardbaarheid van het planvoornemen en kunnen moeilijk ingeschat worden zonder kennis van de werkwijze en aanpak van concrete uitvoeringswerken. Dit impliceert dat men die mogelijke negatieve effecten wel zou kunnen inschatten op het moment dat er keuzes gemaakt werden qua inplanting van de infrastructuur. Voorziet men dan opnieuw een soort MER-screening of bestaat dit procedureel niet ?	In het kader van het planproces K-R8 wordt een plan-milieueffectrapport (plan-MER) opgesteld. Een plan-MER wordt opgesteld alvorens het plan of programma vastgesteld wordt en moet de mogelijke milieugevolgen van het plan onderzoeken. Tijdelijke effecten vanuit de uitvoering/aanlegfase worden niet mee bekeken in het plan-MER. Dit is iets wat op vergunningenniveau wel dient bekeken te worden. Afhankelijk van de aard van het project zal een project-milieueffectrapport (project-MER), dan wel project-m.e.r.-screening moeten opgesteld worden. In een project-MER wordt de werffase volwaardig bekeken, dus ook de tijdelijke effecten bij uitvoering, bemaling, ...
Geluidshinder & luchtkwaliteit	
Geluidshinder	
Bij druk verkeer en ongunstige wind is het lawaai niet te harden. Vraag om de geluidshinder sterk te reduceren.	Het planproces heeft als centrale doelstelling het verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Het verbeteren van de leefbaarheid omvat verschillende facetten, waaronder het beperken van de geluidshinder (zie verfijnde startnota §2.1).
Vrachtwagens op de E17 en de R8 zorgen voor lawaai vanaf 's morgens 5u30. Indien de R8 gesloten wordt, zal er nog meer verkeer en overlast zijn.	Deze bezorgdheid wordt gedeeld. Onderzoek naar de mogelijke effecten op vlak van geluidshinder én naar de mogelijke maatregelen om die hinder te verminderen is één van de prioritaire onderzoeksthema's binnen het geplande milieueffectenonderzoek. In oktober en november 2021 werden in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost geluidsmetingen uitgevoerd, met ook metingen ter hoogte van de E17 en R8. O.b.v. de meetresultaten wordt bekeken welke zones een verhoogde aandacht vereisen in het milieuonderzoek en of er maatregelen mogelijk zijn voorafgaand aan de definitieve oplossingen.

Inspiraakreactie	Bespreking
Lawaaioverlast door de Doorniksesteenweg, de rotonde met de Beneluxlaan en het kruispunt met de Universiteitslaan.	Zie bespreking vorig punt. De aangehaalde wegsegmenten vallen allemaal mee binnen het studiegebied.
De Damiaanstraat en achterliggende wijk en de Wolvendreef hebben serieuze lawaaihinder vanwege de ingeslotenheid in het Ei met de aansluitingen naar de R8 en autostrade. Dit is een dichtbevolkt woongebied. Kunnen geluidsdempende maatregelen zoals geluidsschermen, hoge bermen, overkapping,... overwogen worden?	Zie bespreking vorig punt.
Onze tuin (Eikenlaan) eindigt aan de berm van de R8. Waar we voorheen enkel in de spits overlast hadden van het lawaai van het verkeer, is dit nu bijna constant.	Zie bespreking vorig punt.
Er is heel veel lawaaihinder van bussen die vanaf Doorniksewijk, via Universiteitslaan naar hogescholen en universiteit moeten (oude bussen, op heel veel momenten leeg). Bussen moeten optrekken in de Universiteitslaan en zijn enkel bezet op spitsmomenten, tijdens de dag bijna niet.	Zoals vermeld op p. 145 van de verfijnde startnota, wordt voor evaluatie van de effecten op vlak van geluidshinder gebruik gemaakt van een model dat specifiek ontwikkeld is om de impact van het wegverkeerslawaai in beeld te brengen. Dit model houdt rekening met verschillende parameters, waaronder hoeveelheid verkeer en type voertuigen, wegdektype, hoogteverschillen en mate van aanwezigheid van schermen, bermen, bebouwing, etc. De input voor dit model wordt gebaseerd op het stedelijk verkeersmodel van Kortrijk. In dat verkeersmodel zit ook de lijnvoering van de bussen.
Om het geluidsklimaat door de verschillende alternatieven op de omgeving te kunnen inschatten, is eerst een beeld te verkrijgen van het geluidsklimaat zonder uitvoering van het plan. De meetresultaten zullen een gemiddelde zijn o.b.v. de windrichtingen; wordt hierbij rekening gehouden met de overheersende windrichting?	De evaluatie van geluidsimpact zal gebeuren aan de hand van een geluidsmodel. In dit geluidsmodel wordt rekening gehouden met de overheersende windrichting. Om het geluidsmodel te valideren werden ook geluidsmetingen uitgevoerd. Tijdens die geluidsmetingen werd geregistreerd wat de windrichting was op het ogenblik van de meting. Zodoende kan ook hiermee rekening gehouden worden als mogelijke invloedsfactor indien model en meting afwijkende resultaten zouden geven.
Op p. 167 wordt het volgende vermeld: “Plandoelstelling is een daling van het aantal gehinderden (zie ook Mens-Gezondheid)”. Om het aantal gehinderden zo accuraat mogelijk te bepalen, moet ook het geluidsmodel voldoende detailinfo beschikken (idealiter tot op niveau van elke individuele woning). Die detailinfo is niet altijd beschikbaar en ook minder relevant op plaatsen waar geen wijzingen van het geluidsniveau te verwachten zijn. Gelet op de omvang van het studiegebied wordt daarom eerst op een hoger schaalniveau gewerkt, waarna wordt ingezoomd op deelzones waar er wijziging of hinder is op vlak van geluid. Op welke manier worden deze deelzones bepaald? Bv. o.b.v. de overschrijding van een bepaald geluidsniveau? Met welke detailgraad worden de deelzones opgedeeld?	In principe wordt vertrokken van de statistische sectoren waarbij gekeken wordt welke delen daarvan binnen de hindercontouren vallen zoals gegenereerd met het geluidsmodel. Waar nodig worden die statistische sectoren opgesplitst in meer/minder bevolkte gedeelte, waarbij de bevolking evenredig wordt gespreid over elke (sub)sector.
Op p. 171 wordt verwezen naar de dosis-respons-formules opgenomen in EEA Technical Report No 11/2010 “Good practice guide on noise exposure and potential	Het WHO-rapport van 2018 geeft inderdaad een nieuwe formule voor ernstige hinder, maar dit levert waarden op die lager liggen dan die van % gehinderden

Inpraakreactie	Bespreking
health effects". In het recente WHO-rapport (2018) waarnaar de startnota ook verwijst, zijn aangepaste/geactualiseerde dosis-respons-formules opgenomen.	volgens de formules uit 2010 en werkt dus ook minder onderscheidend. De nieuwe formule geeft overigens vreemde waarden bij lage geluidsbelasting: % gehinderden neemt toe naarmate geluid afneemt... Daarom gebruiken we toch nog de formule % hinder van 2010.
De geluidshinder voor wie niet vlak naast de E17 woont, komt hoofdzakelijk vanuit de omgeving Kortrijk-Oost, waar de E17 in de hoogte ligt in plaats van verzonken. Hierdoor kan de overlast zich verder verspreiden.	Het planteam is zich bewust van het feit dat de E17 in de bestaande situatie stijgt ter hoogte van de N8 en terug daalt richting de Luipaardstraat, om erna weer te stijgen richting het kanaal Bossuit-Kortrijk. Om die reden worden ook varianten met insleuving van de E17 ter hoogte van Kortrijk-Oost meegenomen in het verdere onderzoek. In oktober en november 2021 werden geluidsmetingen uitgevoerd in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost, waarbij ook verderaf van de E17 is gemeten (zie verder 'metingen geluid en luchtkwaliteit' en https://www.k-r8.be/geluidsmetingen).
Geluidshinder komt vooral van het Ei en omgeving en de plaats waar de E17 nabij Kortrijk-Oost stijgt. Bij de keuze van een variant voor Kortrijk-Oost is het nuttig na te gaan of die indruk ook objectief correct is. Bij de eventuele aanpassing van het complex dient daarmee dan rekening gehouden te worden.	Zie bespreking vorig punt. De evaluatie van de geluidsimpact zal objectief gebeuren aan de hand van een geluidsmodel. Om het geluidsmodel te valideren zijn ook geluidsmetingen uitgevoerd, waaronder in en rond het Ei en ter hoogte van Kortrijk-Oost.
Luchtkwaliteit	
Er wordt een meetcampagne georganiseerd waarbij stikstofoxiden zullen gemeten worden, wat een belangrijke parameter is om de effecten ten gevolge van het verkeer te meten. Vanuit het project is dit logisch. We mogen echter de effecten van gebouwenverwarming o.b.v. hout(producten) en mazout op onze omgeving niet vergeten. De impact op de fijnstofuitstoot, zeker in het stookseizoen is groot. Nu er met de meetcampagne een forum is om het debat over de luchtkwaliteit te voeren, zou het zinvol zijn dat de betrokken gemeenten aansluitend ook inzetten op maatregelen om de fijnstofuitstoot door gebouwverwarming te beperken. Dit kan door sensibiliserings- en meetcampagnes, kennisdeling maar ook handhaving.	Dit maakt geen onderdeel uit van de scope van het planproces K-R8, want dit dient ruimer bekeken te worden dan enkel binnen het plangebied. Op heden worden hieromtrent door de stad Kortrijk nog geen specifieke maatregelen genomen, maar de stad meet op zes meetpunten wel de fijn stof concentraties. De meetgegevens zijn raadpleegbaar via https://www.kortrijk.be/luchtkwaliteit. De stad zal in overleg met de Vlaamse Milieumaatschappij de resultaten van deze metingen interpreteren. Aan de hand hiervan kunnen beleidsaanbevelingen geformuleerd worden en concrete acties opgemaakt. Parallel zal worden ingezet op sensibilisatie en wordt er nagedacht over duurzame en milieuvriendelijke energieopwekking- en uitwisseling als alternatief voor fossiele woningverwarming. De stad Harelbeke onderzoekt momenteel op welke wijze er via slimme systemen verder onderzoek kan gebeuren rond parameters die luchtvervuiling bepalen, waaronder fijnstof. Sensibilisatie gebeurt via het stadsmagazine, gebeurlijke handhaving via de lokale politie. In de gemeente Zwevegem is de recentste informatie terug te vinden op de website: Hoe vermijdt u fijn stof in de lucht? Zwevegem

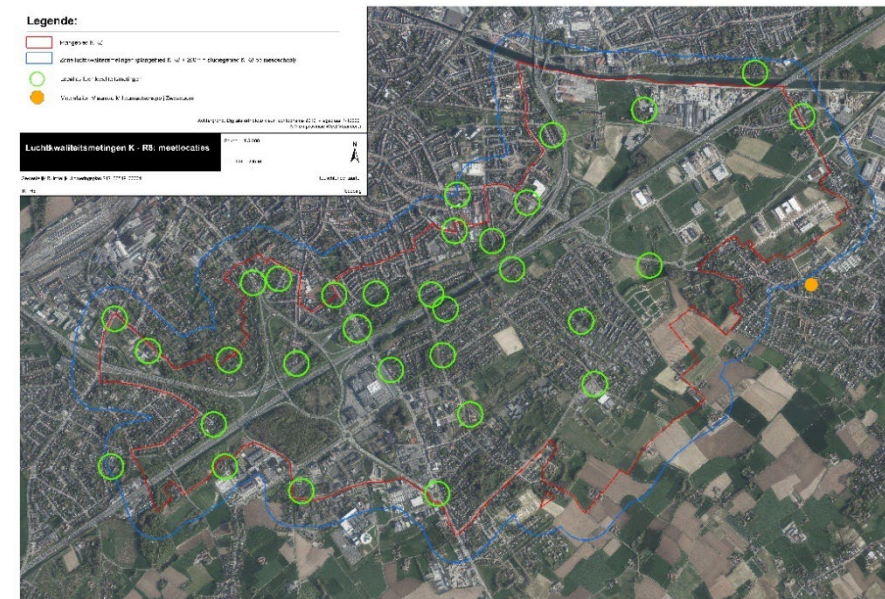
Inspraakreactie

We wijzen op de vele scholen in deze omgeving. Deze scholen zijn hoofdzakelijk parallel met de reservatiestrook en de E17 gevestigd. Fijn stof op jonge leeftijd is bijzonder belastend voor de gezondheid van deze opgroeiende generatie.

Bespreking

In het kader van het planproces zijn luchtkwaliteitsmetingen lopende samen met de Vlaamse Milieumaatschappij en de betrokken lokale besturen. Hierbij zijn een aantal meetlocaties geselecteerd bij 'kwetsbare functies' zoals scholen/school-omgevingen. De metingen lopen nog tot eind 2022.

Zie kaart: <https://www.k-r8.be/luchtkwaliteitsmetingen>



Voor lucht bestaan geen dosis-respons-formules die even algemeen aanvaard worden. Maar we mogen er toch vanuit gaan dat het verleggen van verkeersstromen negatieve gevolgen zullen hebben op de gezondheid van de aanpalende bewoners?

Luchtmodellering gebeurt sowieso in het onderzoek. Er is op dit moment alleen geen dosisresponsformule die algemeen gedragen is om de resultaten van de luchtmodellering door te vertalen in aantal ernstig gehinderden of aantal overlijdens. Wel zullen risicocontouren aangeduid worden, met aantal woningen die binnen die contouren vallen.

De link tussen de wijziging van de verkeersstromen is niet evenredig met de impact op de gezondheid. De impact t.a.v. de gezondheid zal geëvalueerd worden o.b.v. de gezondheidsadvieswaarden (GAW) en de resultaten uit de modellering van de verwachte luchtkwaliteit.

Inpraakreactie	Bespreking
Onderzoek geluidshinder en luchtkwaliteit	
Indien uit de resultaten van IMPACT en CAR Vlaanderen blijkt dat verder onderzoek nodig is om bepaalde onderzoeksvragen uit te klaren, kunnen selectief ook andere luchtmodellen ingezet. Er wordt echter met twee modellen gewerkt die belangrijke zaken niet kunnen laten doorwegen in hun resultaten (bv. het effect van tunnels of van street canyons). Waarom wordt niet dadelijk met andere luchtmodellen gewerkt? Waarom worden gekende bronnen (naast het autoverkeer) van bv. geluid en luchtverontreiniging niet meegenomen in het toe te passen model voor de opmaak van de MER-screening (p. 145)? Enkele voorbeelden: de treinverbinding Kortrijk-Gent of het veevoederbedrijf Dumoulin.	IMPACT en CAR zijn de basismodellen waarmee gerekend wordt. Impact is een generiek model, dat een volledig wegennetwerk bekijkt. Dit is vooral bedoeld om de impact in te schatten bij bebouwing op afstanden van meer dan 30m t.o.v. de rijweg. Voor meer stedelijke omgevingen (street canyons) wordt CAR Vlaanderen gebruikt. Deze modellen worden gebruikt om een eerste inschatting te maken, en geven in de meeste gevallen ook voldoende antwoord op de te verwachten gevolgen voor de luchtkwaliteit. Complexere vraagstukken zoals bv. tunnelmonden kunnen (nog) niet via deze 2 modellen. Dergelijke modellen zijn te omslachtig (rekentijd, kostprijs) en worden niet ingezet in algemene vragen. De volledige projectzone in dit complex model onderzoeken, is niet mogelijk met dergelijk gedetailleerd model. Deze modellen worden dan specifiek ingezet bij de kansrijkere scenario's en om bepaalde situaties meer in detail te onderzoeken. Om de impact van tunnelmonden en (half-) open sleuven op de luchtkwaliteit en mogelijke milderende maatregelen beter te kunnen onderzoeken werden in de loop van 2021 twee tools ontwikkeld door VITO en Tractebel Engie: een eerste tool is een 1D-model om luchtkwaliteit in tunnels en vervuiling ter hoogte van tunnelportalen te bepalen en een tweede tool is een screeningsmodel om een onderbouwde inschatting te maken van de impact van een tunnelmond op de lokale luchtkwaliteit en hoe dit wijzigt bij het toepassen van milderende maatregelen. Deze twee tools waren nog niet beschikbaar bij het opmaken van de verfijnde startnota, maar zijn inmiddels beschikbaar op de website van het Departement Omgeving (https://omgeving.vlaanderen.be/richtlijnenboeken-en-handleidingen) en kunnen nu ook bijkomend ingezet worden in kader van K-R8. Zowel de luchtmodellen als het geluidsmodel zijn modellen die specifiek ontwikkeld zijn om effecten van wegverkeer te kunnen voorspellen. Deze type modellen worden dan ook ingezet om de verschillen tussen de ontsluitingsalternatieven in te schatten.
Houdt het geluidsmodel rekening met verschillen in geluidsintensiteit bij bepaalde snelheid of bij een bepaalde versnelling van een motor (bv. optrekken bij het oprijden van een snelweg vs. constante snelheid à 90 of 120 km/h)?	In het geluidsmodel wordt rekening gehouden met de bestaande gemeten achtergrondwaarden waarin niet alleen wegverkeer maar ook andere bronnen vervat zitten. Specifiek wat betreft het geluidsmodel werden in totaal 39 metingen voorzien om o.m. het model te valideren. Snelheid is slechts één van de parameters die in het geluidsmodel wordt gestoken. Versnellingen van individuele wagens zitten

Inspraakreactie	Bespreking
Verfijnde startnota p. 147: Verschilkaarten met de verkeersintensiteiten uit het Stadsmodel en een voorstel van selectie van de door te rekenen wegen in de geluids- en luchtmodellen zullen door de deskundigen voorgelegd worden aan het planteam waarbij ook relevante adviesinstanties worden betrokken. Beslist het planteam met welke verschilkaarten zal worden gewerkt? Worden de verschilkaarten openbaar worden gemaakt? Is de GECORO één van de relevante adviesinstanties ?	standaard niet in het model. Dit wordt ook een stuk uitgemiddeld omdat geluid rekent over langere periodes (dag, avond en nacht). Op de op- en afritten wordt wel met andere (lagere) snelheden gerekend dan op de hoofdrijbaan. Naast snelheid zitten ook andere parameters in het model zoals wegdektype, hoogteverschillen, nabijheid van afschermende elementen, bebouwing, enz. De verschilkaarten met de verkeersintensiteiten zullen mee opgenomen worden in de rapportage evenals de motivering van de wegen waarvoor het o.b.v. die intensiteitsverschillen relevant is om mee op te nemen in de geluids- en luchtmodellering. Criteria die daarbij gehanteerd worden zullen een combinatie zijn van zowel de relatieve als absolute intensiteitsverschillen in relatie tot het type omgeving (bebouwd versus open) en de mate waarin vandaag reeds de luchtkwaliteitsnormen overschreden worden. Het planteam bereidt de beslissingen van de Vlaamse Regering voor. De stad Kortrijk zetelt in het planteam. Bij belangrijke keuzes is tussentijds te communiceren en te evalueren waar afstemming, terugkoppeling of inspraak nodig is. De verschilkaarten zullen vastliggen, maar er is wel te bepalen welke wegen opgenomen worden in het geluid- of luchtmodel. Dit moet gemotiveerd worden door de betrokken deskundigen o.b.v. resultaten verschilkaarten en zal besproken worden met het planteam (team Mer) en de Vlaamse Milieumaatschappij. Er is steeds bereidheid om in verder overleg te gaan met de GECORO.
Metingen geluid & luchtkwaliteit	
Hopelijk kunnen de in de verfijnde startnota aangekondigde geluidsmetingen (4.5.3.2 p. 163) leiden tot voortschrijdend inzicht. Gezien de geluidshinder van de E17 en het Ei moeten deze metingen echt gebeuren.	In oktober en november 2021 werden geluidsmetingen uitgevoerd in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Het planteam heeft hiervoor in overleg met het betrokken studiebureau 39 meetpunten geselecteerd, waarvan 14 vaste meetpunten (waar continu over min. 1 week wordt gemeten) en 25 ambulante meetpunten (die 2x gemeten worden).

Studies i.v.m. fijn stof en geluid zouden voorhanden zijn. Zijn deze metingen op een gefundeerde manier gebeurd, effectief op drukke momenten én bij relevante windrichting?



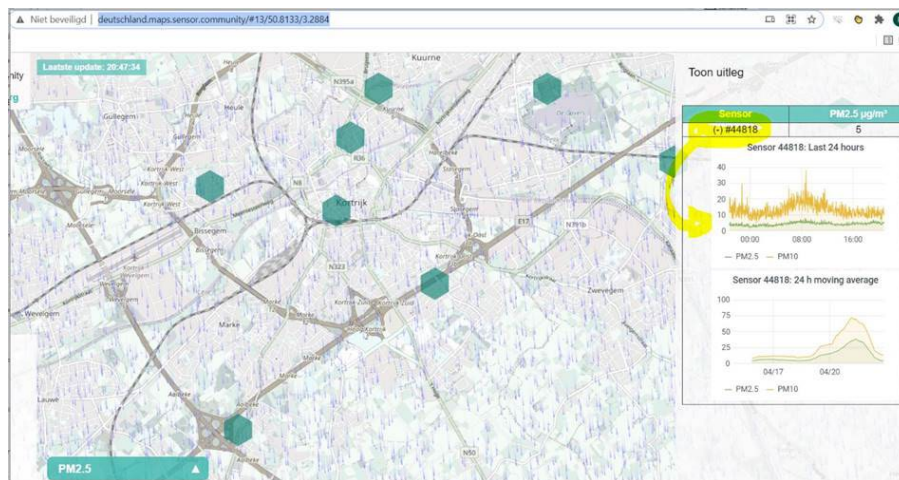
De evaluatie van geluidsimpact zal gebeuren aan de hand van een geluidsmodel. In dit geluidsmodel wordt rekening gehouden met de overheersende windrichting. Om het geluidsmodel te valideren werden in het najaar van 2021 ook nieuwe geluidsmetingen uitgevoerd. Tijdens die geluidsmetingen werd geregistreerd wat de windrichting was op het ogenblik van de meting. Zodoende kan ook hiermee rekening gehouden worden als mogelijke invloedsfactor indien model en meting afwijkende resultaten zouden geven.

Zoals vermeld op p. 164 van de verfijnde startnota werden de geluidsmetingen die Agentschap Wegen en Verkeer in het verleden heeft uitgevoerd louter gebruikt om mee de selectie van de nieuwe geluidsmetingen te bepalen. Deze metingen worden uitgevoerd met meewindsituatie tijdens de daluren in de dagperiode, tussen 9 en 15u. Tijdens de spitsuren is er meer verkeer dan tijdens de daluren en liggen de geluidsniveaus wat hoger. Daarom worden de verkeersintensiteiten tijdens de metingen steeds opgenomen in het meetverslag zodat deze steeds kunnen vergeleken worden met spits, nacht- en dagwaarden.

Inpraakreactie	Bespreking
	Ook voor fijn stof wordt gebruik gemaakt van modellen. Die modellen zijn gekalibreerd en gevalideerd op basis van de permanente meetstations van de VMM en langdurige meetcampagnes zoals Curieuze Neuzen (https://www.standaard.be/curieuzeneuzen/map/#8.5/51.07/4.04). Resultaten van kortstondige piekmeting zijn weinig tot niet relevant omdat de evaluatie van de impact op fijn stof moet gebeuren op basis van jaargemiddelde concentraties.
Waarom is er amper transparantie in meetresultaten, meet men op de verkeerde momenten en blijft men heel vaag met de plannen? Eerdere metingen door de stad Kortrijk worden als een politiek spelletje gezien. Er was nooit mogelijkheid om de exacte waarden te lezen er werd gegoogeld met allerlei percentages en gekleurde balkjes. Ervaring uit verleden zorgt voor weinig geloof aan cijfers die door het Kortrijkse stadsbestuur aangeboden worden.	Er worden fijn stof metingen uitgevoerd door de stad Kortrijk. Eén van de zes meetpunten is gelegen in het plangebied K-R8, meer bepaald op de site van de Fluvia-kazerne aan de Doorniksesteenweg N50 (ter hoogte van het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid). Deze meetgegevens zijn sinds september 2021 beschikbaar op de website www.kortrijk.be/luchtkwaliteit met een dashboard dat de resultaten live weergeeft. De stad Kortrijk zal in overleg met de Vlaamse Milieumaatschappij de resultaten van deze metingen interpreteren. Aan de hand hiervan kunnen beleidsaanbevelingen geformuleerd worden en concrete acties opgemaakt.
Vraag om inzake geluidsmetingen ook op voldoende grote afstand en niet enkel in de directe nabijheid van de E17 metingen uit te voeren zodat de referentiesituatie goed in beeld kan gebracht worden. De E17 zorgt immers in sommige delen van de stad, ook buiten het plangebied, tot een hoge mate van storende achtergrondruis, ook 's nachts. We willen een concreet beeld krijgen van de overlast die gevormd wordt zodat dit kan afgetoetst worden aan de WHO-normen (oktober 2018) en de resultaten kunnen geïntegreerd worden in het planproces. De WHO-normen worden onderschreven in het Vlaams geluidsactieplan 2019-2023. Het belang van het beperken van geluidsoverlast staat beschreven op p. 21 van dit actieplan.	In oktober en november 2021 werden geluidsmetingen uitgevoerd in het kader van K-R8. Daarbij zijn ook een aantal metingen verderaf van de E17 voorzien om het nachtelijk achtergrondgeluid van de E17 op grotere afstand te kunnen meten (zie kaart hierboven). Meetpunten nog verder naar het centrum van Kortrijk en Harelbeke werden niet voorzien, gezien deze meer beïnvloed worden door het lokaal wegverkeersgeluid. Binnen het milieueffectenonderzoek zullen zowel de meet- en modelresultaten getoetst worden aan de advieswaarden van de WHO. Zij vormen daarbij een richtwaarde voor evaluatie maar geen doel op zich dat enkel via K-R8 behaald moet worden. Zeker in een stedelijke context is het behalen van deze advieswaarden van de WHO via (enkel) K-R8 niet realistisch. Ter illustratie: zelfs in een rustige woonstraat met overdag minder dan 50 auto's per uur en 's nachts zelfs minder dan 5 auto's per uur is Lden aan de gevels hoger dan 53 dB(A) en Lnight hoger dan 40 dB(A).
De kaart met zone luchtkwaliteitsmetingen neemt vooral het gebied ten zuiden van de E17 (weg van centrum Kortrijk) in rekening. De overheersende windrichting is echter Z/ZW/W-wind. Waarom is het gebied dat in aanmerking komt voor luchtmetingen niet meer noordwaarts (richting Van Raemdonckpark) uitgebreid? In navolging hiervan ben ik dan ook niet overtuigd dat de kaart van het geluidsklimaat realistisch en voldoende waarheidsgetrouw zal worden opgesteld.	De afgebakende zone waar de luchtkwaliteitsmetingen stemt overeen met het studiegebied K-R8 op mesoschaal, zoals deze is opgenomen in de verfijnde startnota K-R8. Dit komt neer op het plangebied van K-R8 zelf en de directe omgeving (standaard tot op ca. 200m). Deze 200m-zone rondom het plangebied is voor veel disciplines/effectgroepen een indicatieve limiet voor significante (directe) milieueffecten.

Inspiraakreactie

Er wordt gewezen naar beschikbare fijnstofmetingen op het online platform <https://sensor.community/nl/>



Bespreking

De luchtkwaliteitsmetingen focussen zich op de directe luchtimpact op de leefkwaliteit in de woonwijken in de omgeving van de autoweginfrastructuur (omgeving E17, verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost, en de reservatiestrook voor het sluiten van de ringweg R8 tussen deze complexen). Focus ligt dus niet op de luchtimpact van het lokaal wegverkeer vanuit de verkeersverschuivingen ten gevolge van herinrichting van deze autoweginfrastructuur. Verder weg van de verkeerscomplexen en de E17 zijn er nl. ook andere wegen die een invloed hebben op de concentraties. De indirecte effecten zullen waar mogelijk uiteraard wel mee bekeken worden.

De uiteindelijke keuze van meetlocaties is bepaald in overleg met de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) en het planteam K-R8. Bij het uitzetten van een netwerk van meetlocaties in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost is naast de voorstellen van de burger ook rekening gehouden met de nabijheid van bewoning, locaties waar reeds in het verleden metingen zijn verricht, locaties waar veranderingen ten gevolge van het planproces K-R8 worden verwacht,... Dit laatste zorgt er ook voor dat er niet meer noordelijk, richting binnenstad, wordt gemeten.

Dit online platform is een erg lovenswaardig internationaal burgerinitiatief dat de betrokkenheid voor de zorg omtrent luchtkwaliteit mee stimuleert. Doch gebruik van dit platform biedt voor K-R8 weinig tot geen meerwaarde. Voor de prognose van toekomstige effecten wordt gebruik gemaakt van modellen. En ook voor modelvalidatie of monitoring is dit platform weinig bruikbaar in kader van K-R8. Dit platform geeft enkel de meetwaarden van de afgelopen 24u en gemiddelde waarde van de afgelopen week, maar geen jaargemiddelden en de betrouwbaarheid van de zelfbouwsensoren die dit platform gebruikt is ook niet gevalideerd door VMM of VITO. Voor de eigen meetcampagne die in samenwerking met de VMM is opgezet worden wel gevalideerde sensoren gebruikt.

Inspraakreactie	Bespreking
Overkapping E17 & R8	
Bestaande drukke verkeersassen die woongebieden doorkruisen moeten ingetunneld of verlegd worden om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren.	De varianten voor het overkappen of intunnellen van de E17 en/of R8 worden onderzocht, waarbij bekeken wordt in welke mate dit zorgt voor een verbetering van de leefbaarheid van de omgeving. Op heden is in het verkennend mobiliteitsonderzoek vertrokken vanuit de principes van maximaal ruimtesparend en maximaal (her)gebruik van de bestaande infrastructuur. Het volledig verleggen van bestaande verkeersassen is in die optiek dan ook niet weerhoudbaar. Het al dan niet intunnellen is deel van het onderzoek.
Overkoepeling van E17 (+R8), met luchtfilters bij in- en uitritten van de tunnel, is het gewenste scenario / de enige oplossing. Er moet ook rekening gehouden worden om de R8 via dit tracé mee te nemen.	Zie bespreking vorig punt. Bij het onderzoek naar de impact op luchtkwaliteit van de overkappingsvarianten vormt de pluimvorming aan de tunnelmonden een bijzonder focuspunt. Om de impact van tunnelmonden en (half-) open sleuven op de luchtkwaliteit en mogelijke milderende maatregelen beter te kunnen onderzoeken, werden in de loop van 2021 twee tools ontwikkeld door VITO en Tractebel Engie: een eerste tool is een 1D-model om luchtkwaliteit in tunnels en vervuiling ter hoogte van tunnelportalen te bepalen en een tweede tool is een screeningsmodel om een onderbouwde inschatting te maken van de impact van een tunnelmond op de lokale luchtkwaliteit en hoe dit wijzigt bij het toepassen van milderende maatregelen. Binnen deze tools wordt ook rekening gehouden met diverse types van luchtfilters. Luchtfilters kunnen een gunstige invloed op de pluimvorming hebben maar nooit helemaal uitsluiten. Deze twee tools waren nog niet beschikbaar bij het opmaken van de verfijnde startnota, maar zijn inmiddels beschikbaar op de website van het Departement Omgeving (https://omgeving.vlaanderen.be/richtlijnenboeken-en-handleidingen) en kunnen nu ook bijkomend ingezet worden in kader van K-R8.
Een overkapping van de snelweg of ring zal weinig voordeel opleveren voor het geluid, gezien het korte traject van de overkapping omwille van de 10 secondenregel. De wind zal het lawaai tot 2 km meedragen, dus verder dan de lengte van de overkapping. Als men een overkapping overweegt, moet de geluidsoverlast geproduceerd door wegverkeer ter hoogte van Kortrijk-Oost grondig ingeperkt worden.	Zie bespreking vorig punten. Overkappen is geen doelstelling op zich, maar wordt in het onderzoek wel mee onderzocht als mogelijke werkpiste. De mate waarin eventuele overkappingen een efficiënte bijdrage kunnen leveren aan de reductie van de geluidshinder zal mee moeten blijken uit de resultaten van de voorziene geluidsmodellering. Om dat geluidsmodel te valideren, werden in het najaar 2021 geluidsmetingen uitgevoerd. Zie ook: https://www.k-r8.be/geluidsmetingen

Inspraakreactie	Bespreking
De stad Kortrijk is voorstander van een overkapping van de E17 om zo de noord-zuidas te versterken, de leefbaarheid van deze omgeving te optimaliseren (door de impact van geluid, fijn stof, ... te reduceren) en de barrièrewerking op te heffen.	Zie bespreking vorig punten. In het plan-MER zal ook de barrièrewerking/versnippering van de infrastructuur-varianten onderzocht worden.
Er wordt een sfeer gecreëerd dat een overkapping alles-oplossend is, maar in hoeverre is dit effectief onderbouwd en realistisch? In hoeverre is dit geen prestigeproject dat onvoldoende scoort op efficiëntie? De E17 (R8) ligt immers reeds ingebed, op de plaats van het uit-/inrijden van de overkapping zal het wegdek stijgen. Dit impliceert dat chauffeurs geneigd zullen zijn om de snelheid op te voeren, met gevolgen op vlak van geluid en levenskwaliteit voor de omwonenden ter hoogte van het begin/einde van de overkapping.	Zie bespreking vorige punten. Overkappen is geen doelstelling op zich, maar wordt in het onderzoek wel mee onderzocht als mogelijke werkpiste. De mate waarin eventuele overkappingen een efficiënte bijdrage kunnen leveren aan de reductie van de lokale luchtvervuiling zal mee moeten blijken uit de resultaten van de voorziene geluids- en luchtmodellering. In beide modelleringen wordt ook rekening gehouden met te overbruggen hoogteverschillen, de snelheid van het verkeer en specifiek voor luchtkwaliteit ook met de pluimvorming ter hoogte van de tunnelmonden.
De E17/R8 is volledig te ondertunnelen tot aan de Kanaalzone, waarbij het op- en afrittencomplex Kortrijk-Oost wordt ingeplant ter hoogte van de Kanaalzone. Daarmee wordt de Zwevegense verkeersstroom van de Kortrijkse losgetrokken. Het complex hoort niet thuis naast een woonwijk gezien dit bijzonder veel gevaarlijk en lawaaiig sluiptverkeer met zich meebrengt. De vrijgemaakte gronden kunnen uitgebraat worden (golfterrein, wandelpark, etc.).	Zie bespreking vorige punten. Het verleggen van het complex Kortrijk-Oost, al dan niet in combinatie met het overkappen/ondertunnelen van de E17 en/of R8 behoort tot de verder te onderzoeken varianten.
Voor de hulpdiensten is een tunnelverbinding altijd gevaarlijk(er).	Zie bespreking vorige punten. Ook de verkeersveiligheid zal hierbij bekeken worden.
Vanuit Stad Menen wordt opgemerkt dat maatregelen binnen K-R8 weldegelijk impact kan hebben tot in Menen (overkapping E17).	De impact van overkappingen kan reiken tot enkele 100m. Menen ligt op bijna 10 km van het plangebied. Het is dus weinig waarschijnlijk dat de impact van een eventuele overkapping tot in Menen merkbaar zal zijn. Als er al in Menen effecten te verwachten zijn, zullen deze eerder het gevolg zijn van verschuivingen van verkeersstromen dan van een overkapping. Het stadsmodel van Kortrijk dat gebruikt wordt om die verschuivingen van verkeersstromen in beeld te brengen, reikt voldoende ver om hier inzicht in te verschaffen.
Om een overkapping mogelijk te maken tussen Kortrijk-Oost tot aan het Ei, moet er gekeken worden om de op- en afritten mee te reorganiseren. Zijn zoveel op- en afritten nodig, kan het niet eenvoudiger? We moeten niet alle plaatsen in Kortrijk op verschillende manieren kunnen bereiken.	Verdere studie van de complexen dient uit te wijzen welk scenario is aan te houden of ontwikkelen in functie van de meest brede zin van leefbaarheid van de omgeving.
Tunnelnota	
Volgens de startnota zijn de overkappingsmogelijkheden beperkt tot 2 stukjes, waarvan één midden in "Het Ei", wat zinloos is. Het onderbreken van de overkapping in stukken kan extra concentratie lawaai en fijn stof met zich meebrengen. De	Zie bespreking vorig punten. De figuur opgenomen in de bijlage 'Tunnelnota' geeft enkel de overkappingsmogelijkheden van de E17 weer in de bestaande toestand. Bij elk van de verkeerskundige varianten zijn de overkappingsmogelijkheden te bekijken. Deze

Inpraakreactie	Bespreking
overkapping van een stukje tussen Maandagweg en Erasmuslaan kan de kosten/batenanalyse niet doorstaan.	mogelijkheden zullen telkens verschillend zijn. Het milieueffectenonderzoek zal nagaan wat de mogelijke effecten zijn van een overkapping o.m. op vlak van leefbaarheid (geluidsklimaat, luchtkwaliteit, grondwater,...) en in de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) zullen de kosten en baten in beeld worden gebracht.
O.b.v. de tunnelnota zal een tunnel of overkapping nooit het volledig deel van de E17 tussen de Erasmuslaan en de N8 kunnen overspannen. Bij de varianten met de aanleg van ventwegen is een overkapping van de E17 minstens tussen de Erasmuslaan en de N8 noodzakelijk, gezien het verkeer van de E17 zal toenemen met het verkeer bedoeld voor de R8 op de ventwegen.	Zie bespreking vorige punten.
Vanuit verkeersveiligheid is het niet wenselijk om het complex Kortrijk-Oost alsook de weefzones voor de tunnel/overkappingsmond te voorzien.	De Europese richtlijnen inzake tunnelveiligheid bepalen dat de weefzones voor het inrijden van de tunnel buiten de tunnel moeten liggen. Het veranderen van het aantal rijstroken, gebeurt dus op voldoende afstand vóór het tunnelportaal. Deze afstand is ten minste gelijk aan de afstand die een voertuig bij de toegestane maximumsnelheid in 10 seconden aflegt. Zie bijlage 'Tunnelnota'.
Financieel	
Een ondergronds traject zou meer aanvaardbaar kunnen zijn, maar is veel duurder in aanleg en onderhoud.	In de procedure van het GRUP wordt tevens een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uitgevoerd. Hierbij wordt de financiële kost van de varianten afgewogen t.o.v. de maatschappelijke winst. O.b.v. de resultaten van alle deelonderzoeken, waaronder de MKBA, zal de Vlaamse Regering de nodige elementen aangereikt krijgen om een onderbouwde beslissing te nemen.
Als het tracé van de R8 naar - of in - de E17 wordt verplaatst zal dat allicht de mogelijkheid tot overkapping nog bemoeilijken of duurder maken.	Zie bespreking vorig punt.
De studie rond de overkapping van de E17 moet alle aspecten naar kosten en baten toe in beeld brengen. De economische impact moet hierin duidelijk aangetoond kunnen worden.	Zie bespreking vorig punt.
Versnelde maatregelen in functie van leefbaarheid	
In afwachting van de uiteindelijke beslissingen en gezien de realisatiehorizon van ingrepen aan de verkeersinfrastructuur moeten op korte termijn maatregelen genomen worden i.v.m. het lawaai en fijn stof. Tot op heden is er nog geen enkele maatregel getroffen om de huidige overlast van lawaaihinder alsook het reduceren van fijn stofgehalte te verminderen. Wel wetende dat hier in de zuidelijke rand van Kortrijk zich talrijke scholen bevinden.	Ingrepen in functie van het verhogen van de leefbaarheid (luchtkwaliteit, geluidshinder,...) zijn steeds aan te moedigen en kunnen uitgevoerd worden zonder dat het GRUP is afgewerkt. Weliswaar dient hierbij bewaakt te worden dat de ingrepen geen oplossingsscenario voor de herinrichting van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost hypothekeren. In het najaar van 2021 werden luchtkwaliteitsmetingen opgestart en werden ook geluidsmetingen uitgevoerd. O.b.v. de meetresultaten bekijkt het planteam welke maatregelen er mogelijk zijn.

Inpraakreactie	Bespreking
Waarom worden er ter hoogte van het complex Kortrijk-Oost geen onmiddellijke acties tegen geluidshinder voorzien?	Zie bespreking vorig punt. Ter hoogte van de wijk Keizershoek werd langs de E17, ten oosten van het complex Kortrijk-Oost, een aarden geluidsberm aangelegd. In kader van structureel onderhoud (2020) werd de E17 richting Gent tussen Aalbeke en Kortrijk-Oost uitgerust met stiller asfalt SMA-D. Er zal tevens een stillere wegverharding worden aangelegd op de E17 tussen Kortrijk-Oost en Aalbeke in de rijrichting van Menen die het effect zal vervolledigen van de reeds aangebrachte stillere wegverharding in de rijrichting van Gent. De uitvoering wordt verwacht in 2023.
Graag maatregelen om de geluids- en vervuilingsoverlast te verminderen tgv de wijk Rodenburg, Abdis Agnesstraat en omgeving. Deze omgeving zit 'gesandwiched' tussen de E17 en R8. Er is een erge toename van het verkeer op de R8, met 's morgens stilstaand verkeer dat niet vlot genoeg 'het Ei' kan bereiken. Door de uitbreiding van de Kennedysite neemt dit alleen maar toe.	Zie bespreking vorig punten.
Snelheidsverlaging E17	
Op korte termijn zou een snelheidsverlaging op de E17 veel leed verzachten op vlak van geluidsoverlast, luchtkwaliteit (leefkwaliteit) en ook ongevallen. Deze maatregel zou een direct effect hebben zonder enige kost voor de gemeenschap.	De keuze tot het al dan niet verlagen van de snelheid op de E17 dient genomen te worden in functie van verschillende elementen: verkeersveiligheid, doorstroming, eenduidigheid voor de weggebruiker, leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluidshinder, ... Op heden zijn niet alle elementen hiertoe ter beschikking. Het onderzoek in de bestaande toestand en de MER-studie moeten hier verdere duidelijkheid over verschaffen.
Voor de gebruikers van de E17 zouden de vele invoegstroken veel veiliger en praktischer worden door een gereduceerde snelheid.	Omwille van de verkeersveiligheid en doorstroming is in overleg met het verkeerscentrum en de federale politie besloten om de snelheidsverlaging van 100 km/u in de richting Frankrijk te laten gelden van 7u tot 19u op weekdagen, en dit tussen Kortrijk-Oost en Aalbeke. Het tijdsvenster is gekozen in functie van de gemeten/verwachte intensiteiten doorheen de dag. De trajectcontroles worden afgestemd op de digitale signalisatie. Op heden is de timing van het in werking treden van de RVMS-borden nog niet gekend (dit wordt mede bepaald door de evoluties in de staalmarkt). De problematiek stelt zich minder in de rijrichting Gent en is dan ook op heden niet voorzien om op dergelijke manier uit te voeren.
Vraag om een snelheidsverlaging in te voeren op de E17 tot 70 km/u voor vrachtwagens en 90 km/u voor personenwagens. Indien dit verder onderzoek vraagt, is de snelheidsverlaging minstens tijdens een proefperiode te testen zodat efficiënt kan	Een snelheidsverlaging in de bestaande situatie maakt deel uit van het onderzoek K-R8, maar zal niet aan de hand van een proefperiode worden onderzocht. Dergelijke tijdelijke verlaging van de snelheid is nl. niet handhaafbaar en zal leiden

Inpraakreactie	Bespreking
geëvalueerd worden wat de effecten zijn. Indien dit niet mogelijk is, is de snelheidsverlaging te onderzoeken aan de hand van modellering en dit gelijkaardig aan het onderzoek 'Studie naar impact van snelheidsregimes op ring- en snelwegen op mobiliteit en luchtkwaliteit' (i.o.v. Agentschap Wegen en Verkeer) én parallel hieraan is een snelheidsverlaging tijdens de nachtelijke uren (23 t.e.m. 7u) door te voeren, wat een gelijkaardige aanpak is bij woongebieden bij luchthavens. Voor dit laatste is het plaatsen van dynamische borden in de andere rijrichting essentieel; hiervoor zijn snel de nodige budgetten vrij te maken en de aanbesteding op te starten.	tot verkeersonveilige situaties (verhoogde kans op ongevallen). Een snelheidsverlaging is met modelleringen te onderzoeken, zodat ook de impact op geluid en lucht in kaart wordt gebracht. De verschilplots voor en na de snelheidsverlaging kunnen dan bekeken worden. De borden in de rijrichting Frankrijk worden geplaatst omwille van de verkeersveiligheid en om de doorstroming beter te kunnen managen in spitsperiodes. Rijrichting Gent heeft niet dezelfde problematiek als rijrichting Frankrijk. Aan die zijde van de snelweg is momenteel dan ook niet voorzien om borden te plaatsen.
De effecten van een (dynamische) snelheidsverlaging dienen diepgaand te worden onderzocht. Wat met het verschuivingseffect waarbij de (vracht-) wagens moeten vertragen en terug optrekken? Wat met het eventuele economische effect?	De vraag tot snelheidsverlaging op de E17 zal onderzocht worden in de bestaande toestand en in het mobiliteits- en milieueffectenonderzoek. In eerste instantie wordt een mogelijke snelheidsverlaging tot 90km/u en voor vrachtwagens tot 70km/u onderzocht tussen Aalbeke en het kanaal Bossuit-Kortrijk. Het verdere onderzoek moet aantonen wat een mogelijke snelheidsverlaging betekent inzake doorstroming, verkeersveiligheid, ruimtelijke impact (waaronder het economisch effect), milieu-impact en leefbaarheid. Een mogelijke snelheidsverlaging op de E17 zal vermoedelijk verschuivingen van verkeer teweegbrengen. Deze verkeerseffecten moeten mee bekeken worden. Zo is bv. te onderzoeken of een snelheidsverlaging op de E17 gepaard moet gaan met een snelheidsverlaging op de R8 (om mogelijk ongewenste verschuivingen van verkeer naar de R8 tegen te gaan).
De federale overheid steunt een invoering van verlaagde snelheid niet. Als reden stelt men dat het om een snelweg gaat en het niet opportuun is om de eenduidigheid van snelheid van 120 km/u te onderbreken. Dit is in tegenspraak met andere grootsteden in binnen- en buitenland. Snelheidsbeperkingen op het hoofdwegennet (E wegen) bestaan reeds. - E17 in Gentbrugge (90 km/h). Ook ter hoogte van de viaduct in Merelbeke. - Voorziene snelheidsverlaging naar 100km/u op de Brusselse ring. - Een snelheidsverlaging zit eraan te komen in Antwerpen met het Oosterweel-project (naar soms 80km/u). - Gentse mobiliteitsplan: snelheidsregime van 100km/u voor autosnelwegen binnen de stadsregio Gent. - Op de E25 in en nabij Liège (o.m. tot 80 km/u en 60 km/h voor zware vrachtwagens, daarna tot 90 km/u). - Nederland: 100km/u. - Frankrijk (o.m. Rijsel): ruime omgeving grootstedelijk gebied (90 en/of 70km/u).	Handhaving van snelheidsbeperkingen op autosnelweg onder aanvullend reglement behoort tot de bevoegdheid van het Vlaamse gewest. Het al dan niet invoeren van een snelheidsbeperking hangt af van meerdere factoren. Deze factoren zullen in het MER verder onderzocht worden. Op basis van dit onderzoek zal men dan op politiek niveau een uitspraak doen over het al dan niet invoeren van een snelheidsbeperking.

Inspraakreactie	Bespreking
- Duitsland. Een snelheidsverlaging is ook reeds toegepast na de aanslagen Parijs/Brussel (grenscontroles) en bij de werken aan de bruggen over de E17.	
De snelheidsregimes in stedelijke gebieden mogen verschillend zijn van die in landelijke gebieden. Een stadsgebied is vaak een plek met veel op- en afritten in een stedelijk bebouwde context. Een snelheidsverlaging in stedelijke gebieden kan, mits correct signalisatie en indien nodig via handhaving afgedwongen (trajectcontrole, mobiele controles,...), een positieve impact hebben op de verkeersveiligheid. De bezorgdheid van de minister is dus ongegrond. Er kan vrij snel naar een uniform verkeersbeeld bekomen worden: één verkeersbeeld voor buitenstedelijk gebied en één in stedelijk gebied waar de snelheid op autosnelwegen is aangepast aan de context.	Zie bespreking vorige punten.
Varianten	
De ingesproken snelheidsverlaging tot 90 km/u en 70km/u voor vrachtverkeer is het meest wenselijk en haalbaar. Moet hier niet meer belang gehecht worden aan de gezondheid (luchtkwaliteit) dan aan de doorstroming?	In eerste instantie wordt in K-R8 een snelheidsverlaging tot 90km/u en voor vrachtwagens tot 70 km/u onderzocht. O.b.v. de onderzoeksresultaten kan deze snelheid in een volgende onderzoeksrunde indien nodig bijgestuurd worden. Zowel gezondheid als doorstroming zijn aspecten die bij de beoordeling aan bod zullen komen. Er is rekening te houden dat in de wegcode is opgenomen dat de minimaal toegelaten snelheid op hoofdwegen minstens 70 km/u bedraagt.
Permanente snelheidsverlaging van Aalbeke tot Deerlijk.	In eerste instantie zal in het onderzoek K-R8 een snelheidsverlaging onderzocht worden tussen de verkeerswisselaar Aalbeke en het kanaal Bossuit-Kortrijk. O.b.v. de onderzoeksresultaten kan dit tracé indien nodig nog bijgestuurd worden.
Het eventuele verminderen van het aandeel personenwagens zoals beoogd in het Vlaams klimaatbeleidsplan 2021-2030 of van een eenzijdige snelheidsverlaging voor enkel personenwagens zal hier geen significante impact hebben op het inperken van de geluidsoverlast.	Een snelheidsverlaging van 120km/u naar 90km/u heeft op zichzelf naar verwachting inderdaad slechts een beperkt effect van ongeveer 1dB(A). Om een vergelijkbare daling via reductie van het aantal personenwagens te bereiken moet dat aantal met 20% dalen. K-R8 is echter geen of/of verhaal maar en/en. Binnen het onderzoek van K-R8 wordt daarom zowel ingezet op reductie van het aantal auto's (modal shift), aanpassing van de weginfrastructuur, versterking van de groen-blauwe netwerken, als selectief omgaan met de ontwikkeling van de nog beschikbare ruimte.
Gebruik van dynamische verkeersborden i.p.v. een vaste snelheidsverlaging. Naar gelang de verkeersveiligheid dit vraagt, kan de snelheid verlaagd worden. Een permanente snelheidsverlaging is niet aan de orde.	Dit wordt voorzien om op korte termijn op dergelijke wijze uit te voeren in de rijrichting van Frankrijk tussen Kortrijk-Oost en Aalbeke.
Plaatsen van dynamische verkeersborden in beide richtingen, bij voorkeur in combinatie met dynamische traject- of snelheidscontrole.	Zie bespreking vorig punt. De trajectcontrole en snelheidsaanduiding worden op elkaar afgestemd.

Inpraakreactie	Bespreking
	De problematiek stelt zich op heden nog niet in dergelijke mate rijrichting Gent. Die rijrichting wordt momenteel dan ook nog niet weerhouden.
Groenbuffering & geluidsschermen	
Robuuste autochtone groenschermen zijn uitstekende filters voor stedelijke verontreinigende stoffen en fijnstof. Ze absorberen vervuilende gassen (zoals koolstofmonoxide, stikstofoxide (NO ₂), ozon en zwaveloxide) en filteren fijne deeltjes zoals stof, vuil of rook uit de lucht, ze hebben een positief effect op geluidsoverlast, beperken de effecten van klimaatverandering en verhogen de biodiversiteit door hun verbindende capaciteit en kwaliteit. De negatieve effecten van het verkeer op de leefomgeving worden hierdoor gemilderd.	Het realiseren van verbindende groenstructuren behoort tot de plandoestellingen. De potentiële baten van groenschermen en buffers wordt dus zeker meegenomen bij de evaluatie en optimalisatie van de te onderzoeken alternatieven.
Geluidsschermen en/of groene bermen zullen niet standaard voorzien worden. Als reden wordt aangehaald dat dit mogelijks kan leiden tot een significante verslechtering van de leefbaarheid door visuele barrièrewerking of ruimtelijk isolement. Dit is onbegrijpelijk en niet onderbouwd. Wat heeft het meest impact op de leefkwaliteit: een geluidsscherm of groene berm die minder geluidshinder oplevert of een barrièreloos zicht op de snelweg met geen geluidsisolatie?	Zoals vermeld op p. 153-154 van de verfijnde startnota is uitdrukkelijk gekozen om vooraf geen expliciete uitsluitingscriteria te definiëren. Elke realiseerbare variant zal aan elke subdoelstelling getoetst worden; eerst binnen eenzelfde effectgroep, waarna een kwalitatieve selectie van de kansrijke alternatieven gemaakt wordt door de combinatie van de verschillende effectgroepen onderling. Streefdoel is zo te komen tot een selectie van varianten die op alle vlakken voldoende positieve effecten, zowel op vlak van geluidshinder als op vlak van ruimtelijke kwaliteit.
Plaatsen van geluidsbermen en/of -schermen (al dan niet demonteerbaar/circulair) waar dit een meerwaarde kan vormen, bv. de bruggen van E17 en R8 ter hoogte van de kruising met de Oudenaardsesteenweg (N50) en de oprit van de R8 met E17 aan de Sionwijk,...	Het al dan niet plaatsen van geluidsschermen en de wenselijke locaties vormen deel van het te voeren onderzoek. Maatregelen op korte termijn mogen geen voorafname doen op het verdere onderzoek en de uiteindelijke oplossing. Binnen de MER-studie worden de milderende maatregelen bepaald die binnen het project verder kunnen worden meegenomen.
Is het mogelijk om geluidsmuren te plaatsen ter hoogte van de E17 en het Ei? Ook in Doorniksewijk is er veel lawaaihinder.	Zie bespreking vorig punt.
De huidige insleuving van de E17 maakt het niet evident om een structurele oplossing te vinden voor geluidsoverlast, zoals het plaatsen van geluidsschermen aan de kruin van het talud. Uit eerder onderzoek van AWV (cf. in de brief van AWV dd. 26/01/2021 met ref GGP302 D-WK- 202101-88) wordt afgeraden een geluidsscherm in te planten op deze locatie. Verder wordt vermeld dat de bomen op het talud een negatief effect hebben op de werking van een geluidsscherm omdat de bomen voor het geluidsscherm het geluid diffuus verspreiden. Om effectief te zijn dienen de geluidsschermen zo dicht mogelijk bij de bron worden geplaatst, of anders dienen de bomen op het talud structureel gekapt te worden, maar daarvoor is om begrijpelijke	Zie bespreking vorig punt. Het klopt dat geluidsschermen best zo dicht mogelijk bij de bron komen en dat boomkruinen die boven geluidsschermen uitsteken voor een verminderde werking van geluidsschermen kunnen zorgen.

Inspraakreactie	Bespreking
redenen (biodiversiteit, bufferend effect, fijnstof-afvang, O2-productie...) geen maatschappelijk draagvlak voor.	
De geluidsoverlast van het verkeer verstoort in belangrijke mate de belevingswaarde van het Preshoekbos. Het is belangrijk dat hier geremedieerd wordt met geluidsschermen en/of bermen.	Het Preshoekbos ligt buiten het plangebied, maar ligt wel binnen het studiegebied voor onderzoek naar de geluidsimpact. Indien uit de verkeers- en geluidsmodellering zou blijken dat hier negatieve effecten te verwachten zijn die gemilderd moeten/kunnen worden met schermen of bermen, kan onderzocht worden wat er bijkomend nodig is om met die schermen/bermen ook de bestaande toestand te verbeteren. Het plaatsen van geluidswerende maatregelen langs de weg wordt gedaan middels een samenwerkingsovereenkomst tussen het Vlaams Gewest en het lokale bestuur (<u>samenwerkingsovereenkomst IX</u>). Het plaatsen van geluidswerende maatregelen in functie van een bos is hierbij echter niet weerhouden.
Fluisterasfalt	
Er werd enkel fluisterasfalt aangelegd in één richting waardoor dit weinig soelaas brengt (geen merkbaar verschil). Op 500m van de snelweg heeft nieuw asfalt geen enkel positief effect.	In het kader van structureel onderhoud met stiller asfalt SMA-D werd de E17 richting Gent tussen Aalbeke en Kortrijk-Oost in 2020 uitgerust met stiller asfalt SMA-D. Dit moet resulteren in een verschil van 2dB, wat merkbaar/hoorbaar is. Er wordt gekozen voor SMA-D asfalt, gezien traditioneel fluisterasfalt (ZOA) erg slijtgevoelig is en door degradatie relatief snel zijn geluids-reducerend effect verliest.
Er moet gewacht worden tot er budget vrijkomt om de andere kant uit te voeren. Waarom wordt dit niet onmiddellijk gedaan om de buurt meer rust te brengen? Waarom is geen versneld structureel onderhoud met stiller asfalt mogelijk?	Er zal een stillere wegverharding worden aangelegd op de E17 tussen Kortrijk-Oost en Aalbeke in de rijrichting van Menen die het effect zal vervolledigen van de reeds aangebrachte stillere wegverharding in de rijrichting van Gent. De uitvoering wordt verwacht in 2023.
Visuele hinder	
In de indicatoren voor het beoordelen leefbaarheid is o.m. 'visuele barrières tegen- gaan/wegwerken' met daaronder 'belevingswaarde van de verkeersdrukte verkleinen' opgenomen. De beschrijving van de indicator (p. 155) 'min 8m tussen gevel en verkeer' behoeft iets meer duiding. Zo verwijst men naar de 10m buffer van tuinen, wat meer naar de achtergevel verwijst. Uit de omschrijving kan men dit toepassen op alle gevels, dus ook de voorgevel. Dit zal wellicht gelden voor een autosnelweg, maar mogelijks niet altijd bij het lager wegennet. Of wordt deze indicator enkel van toepassing bij een bepaalde 'verkeersdrukte', gezien niet alle verkeer automatisch als verkeersdrukte ervaren wordt?	De voorgestelde indicatorwaarde van 8m als minimumafstand voor een acceptabele beleving van de verkeersdrukte werd overgenomen uit de studie "RA-MOW-2010-007 Methodologie voor het objectief meten van het effect (L. Dekoninck, D. Gillis, D. Botteldooren, D. Lauwers - oktober 2010). Deze waarde geldt als richtgrens voor woningen langs wegen waar in de spits minstens 1000 auto's per uur passeren. Deze studie bevestigt dat in straten met veel minder verkeer die afstand inderdaad kleiner kan gehouden worden (6m bij straten tussen 500 en 1000 voertuigen per uur tot zelfs minder dan 2m in straten met minder dan 500 voertuigen per uur). Het alternatievenonderzoek focust m.b.t. dit aspect vooral op de impact van de nieuw te bouwen infrastructuur, zijnde nieuwe op- en afritcomplexen van de E17

Inspraakreactie	Bespreking
	en de eventuele sluiting van de R8. Vandaar de keuze om de 8m-richtwaarde te hanteren. Die nieuwe infrastructuur kan zowel aan de voor- als achtergevel komen. De verwijzing naar de 10m-richtwaarde voor tuinen heeft voornamelijk betrekking op achtergevels. Als de afstand daar minstens 10m moet zijn om genoeg private buitenruimte over te houden, voldoet de variant uiteraard automatisch aan de 8m-richtwaarde voor de beleving van de verkeerdrukke.
Trillingen	
Trillingen zullen niet meegerekend worden in de MER-screening omdat ze van tijdelijke aard zijn (vnl. tijdens de aanlegfase). Nochtans zijn bepaalde trillingen van meer permanente aard (bv. het rijden van zwaarbeladen vrachtwagens over een brugnaad, een trein die voorbijrijdt, een vrachtboot die 'zwaai komt', een net verplaatst riooldeksel midden in de weg,...). Kan dit toch bestudeerd worden? Kan de impact van trillingen op omliggende woonpercelen onderzocht worden?	De aanlegfase wordt niet mee onderzocht in een plan-MER. Dit is in functie van de vergunningsaanvraag te bekijken. De rechtstreekse effecten vanuit het RUP (bv. dus niet trillingen uitgaande van de scheepvaart) kunnen in principe wel onderzocht worden in het plan-MER. Daarbij moet je dan ook focussen op de zaken die onderscheidend werken. Echter ook daarvoor is te veel detailinformatie nodig over de concrete uitvoeringstechnieken van de verschillende alternatieven en die is er niet op planniveau. Als er trillingen optreden dan is dit bij grote oneffenheden of verkeersdrempels en op korte afstand van de weg. Op planniveau wordt gestudeerd op tracévarianten en daarvoor zijn uitvoeringsdetails nog niet relevant. Deze informatie is niet noodzakelijk om een beslissing te kunnen nemen over het plan. Het zou onredelijk zijn om op niveau van een plan-MER te verwachten dat elke mogelijke tracévariant tot op het niveau van een uitvoeringsontwerp uitgewerkt en onderzocht wordt. Ook kan de effectieve uitvoering nog verschillen van het ontwerp. We geven wel mee dat laag frequent geluid soms verward wordt met trillingen. Dit laag frequent geluid zit wel vervat in de geluidsberekeningen.

2. MILIEU – RUIMTELIJKE DISCIPLINES

Inpraakreactie	Bespreking
Voor een aantal disciplines wordt gebruik gemaakt van een model van de bestaande situatie (mens-mobiliteit, geluid, lucht, mensgezondheid) dat gekalibreerd en gevalideerd werd aan de hand van recente meetgegevens. Voor de ruimtelijke disciplines (biodiversiteit, landschap, erfgoed, ...) is de toekomstige referentietoestand de huidige toestand, aangevuld met gekende en redelijkerwijs te verwachten ruimtelijke ontwikkelingen tegen het zichtjaar 2030. Kan dit verder uitgelegd worden?	Plandoelstelling is de bestaande toestand verbeteren. Maar er moet ook rekening gehouden worden met verwachte evoluties tegen 2030. Voor mobiliteit en de disciplines die gebruik maken van verkeerscijfers wordt daarom zowel de bestaande toestand als de toekomstige toestand in 2030 berekend. Voor andere disciplines wordt in de eerste plaats ook naar bestaande toestand gekeken, plus de zaken binnen het studiegebied waarvan we nu al weten dat ze vergund zijn en in 2030 deel zullen uitmaken van de referentiesituatie, zoals bijvoorbeeld de reeds vergunde uitbreiding van AZ Groeninge.
Vraag naar aandacht voor de impact van voorliggend GRUP op milieu, natuur, landschap en landbouw. De scoping geeft hieromtrent geen verdere duiding en dit aangezien de concrete ingrepen nog niet gekend zijn. In het hoofdstuk 'scoping' is slechts sprake van algemene omschrijvingen m.n. 1° infrastructurele werken en/of aanpassingen ter optimalisatie van de multimodale bereikbaarheid en leefbaarheid rondom de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost, 2° initiatieven die leiden naar een verschuiving van vervoerwijze en 3° evalueren en keuzes maken omtrent de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied (startnota p. 136). Het geïntegreerd planningsproces - met inbegrip van het plan-MER inclusief passende beoordeling, verscherpte natuurtoets en klimaatreflex - moet verdere duidelijkheid verschaffen over de juiste impact van deze aspecten alsook over de noodzakelijke milderende maatregelen.	De nodige aandacht zal worden besteed wat betreft de mogelijke impact op milieu, landbouw en natuur. Het Departement Landbouw en Visserij heeft intussen een LIS (landbouwimpactstudie) opgemaakt voor zowel het plangebied K-R8 als specifieke voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk. De resultaten hiervan zijn opgenomen in de scopingnota (zie §4.5.3.5).
Ruimte	
Bij de indicator 'voldoende verblijfsruimte vrijwaren/creëren voor bewoners/voetgangers/fietsers kan ook verwezen worden naar het subdoel 'behoud/creatie van voldoende 'collectieve (groene) buitenruimte. Zoniet is de beschrijving eerder gericht op 'gebruiksruimte' terwijl de twee wel degelijk aan bod moeten komen.	Collectieve (groene) buitenruimte focust vooral op nabijheid van publieke groenzones zoals buurtparken e.d. Met verblijfsruimte als subdoelstelling voor het aspect verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid wordt vooral bedoeld op voldoende ruimte voor voetgangers en fietsers. Dit laatste zou ook 'gebruiksruimte' genoemd kunnen worden. Beide aspecten worden onderzocht. De aanwezigheid van publieke groenzones nog eens mee in rekening brengen binnen het aspect 'verblijfsruimte voor voetgangers en fietsers' zou een dubbeltelling zijn en is methodologisch dus minder correct.

Inspraakreactie	Bespreking
Erfgoed	
Om de significantie van het effect te bepalen wordt gekeken naar de ernst en de omvang van het effect enerzijds en de kwetsbaarheid van de receptor anderzijds. In de startnota verwijst men vooral naar landschap als receptor, maar ook een gebouw vormt een receptor. Bij de waardering van de receptor is het al dan niet beschermd zijn en/of het al dan niet opgenomen zijn in een erfgoedinventaris van de receptor eveneens een belangrijk aandachtspunt.	Zoals vermeld op p. 178 en 179 van de verfijnde startnota wordt bij de effectbeoordeling van de impact op erfgoedwaarde uiteraard rekening gehouden met het al dan niet beschermd zijn en/of het al dan niet opgenomen zijn in een erfgoedinventaris.
Naast de opgelijste bronnen is het ook belangrijk op terrein of d.m.v. actuele luchtfoto's aanwezige landschappelijke structuren in kaart te brengen en mee te nemen in de evaluatie. Voor de inschatting van het "archeologisch potentieel" zijn het Digitaal Hoogtemodel (DHM) en oude luchtfoto's (WO I en II) ook belangrijke bronnen.	Deze zijn in de scopingnota als bronnen toegevoegd bij de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie.
We bevelen ook aan om de intergemeentelijke onroerend erfgoeddienst nauw te betrekken bij het inventariseren van het (archeologisch) erfgoed.	De intercommunale Leiedal, erkend als intergemeentelijke onroerend erfgoeddienst (IOED) is nauw betrokken in het planproces. De intercommunale zetelt zowel in het planteam. Bij de opmaak van de verfijnde startnota werd de IOED specifiek bevraagd m.b.t. de actieplannen van het bouwkundig erfgoed. Figuur 3-13 uit de verfijnde startnota werd dan ook aangereikt door de IOED.
Vraag tot betrokkenheid van een archeologische adviesbureau in een vroege fase van het project in functie van archeologisch vooronderzoek.	De discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie zal bekeken worden in het plan-MER door een erkend deskundige voor deze discipline.
Bodem	
Er wordt verwezen naar volgende informatiebronnen over de bodemkwaliteit van gronden: - Bodemattesten (met info over de bodemkwaliteit opgenomen in het Grondeninformatieregister van OVAM voor de betreffende grond) - Geoloket van OVAM met bodeminformatie: http://services.ovam.be/geo-loket/ (kaart met ligging bodemdossiers + vermelding fase dossier).	Deze informatiebronnen over de bodemkwaliteit zullen geraadpleegd worden.
Rekening houden met volgende algemene aandachtspunten: - bij overdracht van gronden moet het Bodemdecreet worden nageleefd: bodemattestverplichting (art. 101) en de bijzondere procedure voor de overdracht van risicogronden (art. 102 t.e.m. 115); - bij onteigening van gronden moet het Bodemdecreet worden gevolgd (art. 119 en 119bis); - bij grondverzet moet rekening worden gehouden met de bepalingen over het grondverzet in het VLAREBO-besluit van 14/12/2007;	De algemene bemerkingen zijn hoofdzakelijk van toepassing op vergunnings- en uitvoeringsniveau. De laatste opmerking zal bewaakt worden in het verdere procesverloop, bij de concretisering van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden en (her)bestemmingen.

Inpraakreactie	Bespreking
- er is rekening te houden dat een bestemmingswijziging impact kan hebben op de verplichtingen die krachtens het Bodemdecreet en het VLAREBO rusten op gronden met vastgestelde bodemverontreiniging (een bestemmingswijziging kan impact hebben op een eerdere beoordeling van de aard en ernst van de bodemverontreiniging op gronden en bijgevolg eventueel op de saneringsnoodzaak en -urgentie, kan aanleiding geven tot wijziging van het saneringsdoel voor een te saneren grond, kan zorgen dat bij een ambtshalve sanering van een verontreinigde grond de eventuele meerkost in geval van aanpassing van het saneringsdoel moet worden vergoed door de persoon die eigenaar is van de grond, en kan de verplichting met zich brengen om een nieuw oriënterend bodemonderzoek uit te voeren bij de overdracht van een risico-grond).	
Sport	
Vraag om binnen de discipline "Mens-ruimtelijke aspecten" de effecten op de aanwezige sportinfrastructuren te onderzoeken. Het is belangrijk dat dit gebeurt in nauw overleg met de betrokken, gemeentelijke sportdiensten. Zeker bij eventuele bestemmingswijzigingen is het van belang de sportclubs, sportdiensten en andere betrokkenen te raadplegen. De ruimte voor sport is zeer belangrijk, zeker in een stedelijke context waar de ruimte schaarser is en meer onder druk staat. Bij het eventueel verdwijnen van sportinfrastructuur dient samen met het lokale bestuur en de betrokken clubs een evenwaardig alternatief te worden gezocht.	In de verfijnde startnota (zie §4.5.3.5), effectgroep 'impact op ruimtegebruik en gebruikskwaliteit', is opgenomen dat de impact op recreatie zal bekeken worden. De aanwezige sportfaciliteiten vallen onder het ruimtegebruik 'recreatie'. In de verfijnde startnota en scopingnota wordt het onderzoek naar de effecten op de aanwezige sportinfrastructuur specifiek vermeld. In geval van effecten op de aanwezige sportinfrastructuren zal nauw overleg worden gepleegd met de stad Kortrijk en de betrokken gemeentelijke sportdiensten. In het kader van de opmaak van het landschapsplan voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk werd de sportdienst van de stad Kortrijk bevraagd.
Er dient ook aandacht te gaan naar meer informele vormen van sporten en bewegen: niet-clubgebonden sport, recreatie, woon-werkverkeer, winkelverkeer,... De inzet op modal shift en het creëren van toegankelijke, veilige en beweegvriendelijke openbare ruimte, is een belangrijk deel van de oplossing.	Deze zaken zitten vervat in de plandoelstellingen rond modal shift (richting bv. fiets) en het realiseren van een verbindende groenstructuur doorheen het plangebied (met bv. recreatief medegebruik). Het groen binnen het plangebied kan verschillende functies hebben. In de scopingnota wordt het belang van publiek en toegankelijk groen onderstreept, ook in functie van beweging en sport. Zoals vermeld in §4.5.1 van de verfijnde startnota zijn het creëren van collectieve groene ruimte en het faciliteren van alternatieve vervoerwijzen ook expliciet mee opgenomen als indicatoren binnen het milieueffectenonderzoek.
Water	
De percelen zijn volgens de watertoetskaarten deels mogelijk en deels effectief overstromingsgevoelig gebied.	De watertoetskaarten zullen gebruikt worden als informatiebron voor de uitwerking van het plan-MER. Deze informatie is nuttig voor de deskundige 'water'.

Inspraakreactie	Bespreking
De nota is in overeenstemming met de doelstellingen en beginselen van het decreet integraal waterbeleid.	Hier wordt akte van genomen.
Vraag om de nodige aandacht te besteden aan de mogelijke effecten van infrastructuuringrepen op de watertafel en maatregelen inzake waterbeheersing (bijkomende waterbuffering, ingebuisde beken waar mogelijk wijzigen naar open beekprofiel). Belang van de ambitie van het realiseren van ecologische meerwaarde om en nabij de groene-blauwe structuur van o.a. de Pluimbeek,... in het K-R8 verhaal. Bv. aanpak van de ingebuisde Pluimbeek ter hoogte van de Evolis/N8/Langwater.	Het nagaan van potenties om binnen het plangebied bijkomende waterbuffering te realiseren of ingebuisde waterlopen terug in open bedding te brengen past binnen de plandoelstelling om het groenblauwe netwerk te versterken en is te bekijken binnen het voorziene ruimtelijk ontwerpend onderzoek (zie ook §2.2.2.2 van de verfijnde startnota). Zoals vermeld in §4.5.1 van de verfijnde startnota wordt het 'creëren van ruimte voor water' ook meegenomen als indicator in het alternatievenonderzoek. Zoals vermeld in tabel 4-18 wordt de mogelijke impact op de watertafel meegenomen in het onderzoek naar de milieueffecten. Bij de opmaak van het landschapsplan voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk werden de plandoelstellingen verfijnd. Eén van de doelstellingen hierbij is het creëren van een klimaatrobuust en gezond watersysteem (zie bijlage 5 bij de scopingnota). In de bufferstrook van de Pluimbeek is extra verharding en bebouwing te vermijden.
Er is te zorgen voor vertraagde waterafvoer en waterretentie op de beken in het plangebied. In de beekvalleien zijn mogelijkheden voor overstromingen en/of waterberging. In beken waar water terug ruimte krijgt, ontstaan spontane dynamische processen die een vertraagde afvoer mogelijk maakt. Een ander proces naast het water ophouden, is de vorming van een stroomkuilenpatroon met 'pools' (diepere plaatsen waar de stroming trager is) en 'riffles' (plaatsen met snelstromend, turbulent en met zuurstof verzadigd water). Elkaar versterkende processen veroorzaken een divers dwarsprofiel met o.a. holle oevers. Een goede biologische en fysisch-chemische kwaliteit van het water is fundamenteel. Deze essentiële factoren staan garant voor een rijk biologisch leven. De afgebakende stroken langs de beek zijn te beheren met als doel ruimte te geven aan het water en de emissie van sediment, meststoffen en bestrijdingsmiddelen naar het oppervlaktewater te bufferen. Deze zones kunnen bloemrijke en/of ruigtevegetatie zijn, met opgaand groen dat het lineaire accent en de biodiversiteit versterkt. Ze zijn belangrijk als schuil- en voortplantingsplaats, foerageergebied en verplaatsingsroute voor vogels, zoogdieren, amfibieën en insecten.	Eén van de plandoelstellingen van K-R8 is het realiseren van een verbindende groenstructuur doorheen het plangebied. Deze groenblauwe dooradering moet o.m. de leefbaarheid en de biodiversiteit verbeteren en zorgen voor een grotere klimaatbestendigheid. Het belang van de beekvalleien wordt verder onderstreept in de scopingnota. In Het landschapsplan voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk (zie bijlage 5 bij de scopingnota) vormen de Keibeek en de Pluimbeek de ruggengraat van het landschap aan de zuidelijke rand van Kortrijk.
Bij de beoordelingscriteria en significantiekader discipline water (verfijnde startnota, tabel 4-18) wordt gesproken over de mogelijke indirecte effect op grondwaterwinning en stabiliteit. Zou hier niet beter het woord 'direct' gebruikt worden?	De mogelijke daling of stijging van de grondwatertafel is het directe effect. Dat kan op zijn beurt impact hebben op grondwaterwinning of stabiliteit. Vandaar de term "indirect effect". Wat vooral telt is dat het effect onderzocht wordt.

Inspraakreactie	Bespreking
Landschap, natuur & biodiversiteit	
De biologische waarderingskaart (BWK) is in vele gevallen achterhaald. Nieuw veld-onderzoek dringt zich op.	Zoals reeds vermeld in de verfijnde startnota (discipline biodiversiteit) (zie §4.5.3.8) zullen de bronnen, waaronder de BWK, door de MER-deskundige aangevuld worden met eigen waarneming op terrein en bestaande recente gegevens, en dit op de gebieden waar de huidige natuur geïmpacteerd kan worden en waar natuurinrichting, boscompensatie, landschappelijke inpassing, waterberging etc. zal voorzien worden. Specifiek voor Kapel ter Bede en kop van Evolis kan ook gebruik gemaakt worden van de terreinwaarnemingen die gedaan zijn in kader van RUP KVK-stadion.
Het is niet mogelijk om bij een financiële compensatie van ontbossing een uitspraak te doen over de regio waar deze wordt gerealiseerd. Dit dient aangepast te worden in de nota. Een overheidsinstantie moet de verantwoordelijkheid op zich nemen; het is ten sterkte aangeraden dat de compensatie in natura wordt uitgevoerd.	De mogelijkheden inzake bos- en natuurcompensaties zullen onderzocht worden. Hierbij zal gezocht worden om de compensatie in natura uit te voeren. Enkel en alleen als dit niet mogelijk blijkt, kan er sprake zijn van een financiële compensatie. Zoals gevraagd, is de tekst in de scopingnota aangepast (zie §2.3.5).
In de startnota wordt geen melding gemaakt van onderzoek naar verzurende en vermestende deposities voor de biodiversiteit, noch over passende beoordeling. In het verdere proces dient een verscherpte natuurtoets en passende beoordeling opgesteld te worden.	De verfijnde startnota voorziet binnen §4.5.3.8 discipline biodiversiteit reeds de bespreking van de impact ten gevolge van de berekende stikstofdeposities evenals de opmaak van een verscherpte natuurtoets indien de nood daartoe blijkt. De opmaak van een passende beoordeling en verscherpte natuurtoets zal geëvalueerd worden in stap 3 van het milieueffectenonderzoek o.b.v. de bekomen gegevens vanuit de discipline lucht. Hierover zal worden afgestemd met het Agentschap voor Natuur en Bos.
Landbouw	
Aandacht voor landbouwstructuren en landbouwgebruik.	In de scopingnota is een hoofdstuk toegevoegd met betrekking tot landbouw. De resultaten van de landbouwimpactstudie (LIS) opgemaakt door het Departement Landbouw en Visserij werden hierbij verwerkt, net als de resultaten van het ontwerp onderzoek in de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk (zie bijlage 5 bij de scopingnota). Voorafgaand aan het ontwerp onderzoek werden gesprekken gevoerd met de aanwezige landbouwers in het gebied om zo zicht te krijgen op de landbouwstructuren en het landbouwgebruik en dit mee te verwerken bij de opmaak van het landschapsplan.
De impact van het plan op de landbouw moet voldoende onderzocht worden. Er moeten milderende maatregelen voorzien worden voor de inname van professioneel uitgebate landbouwpercelen:	In het landschapsplan voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk (zie bijlage 5 bij de scopingnota) is de visie dat duurzame landbouw de primaire ruimtegebruiker blijft die de functionaliteit en het beeld van het gebied bepaalt. Het gebied vergt daarbij

Inspraakreactie	Bespreking
- Alle nodige bufferzones moeten binnen het plangebied zelf aangelegd worden, rekening houdend met de aanwezige landbouwstructuren. - Andere milderende maatregelen die uit de uitvoering van het plan voortvloeien, moeten binnen het plangebied zelf uitgevoerd worden of buiten het plangebied zonder de agrarische structuur aan te tasten. Hierbij wordt gedacht aan zaken zoals bos- en natuurcompensaties. - Heel wat percelen in het plangebied zijn op vandaag in professioneel landbouwgebruik. Er dient rekening te worden gehouden met zowel gebruikers als eigenaars van percelen. Bepalingen uit de pachtwet of uit een andere overeenkomst gesloten met de gebruiker van een perceel moeten steeds gerespecteerd worden.	een geïntegreerde aanpak, met naast doelstellingen rond landbouw, ook doelstellingen in functie van water, biodiversiteit en (be)leefbaarheid. Het plan-MER zal de mogelijk te verwachten effecten op het agrarisch functioneren in beeld brengen en deze beoordelen. Indien er (aanzienlijk) negatieve effecten te verwachten zijn, worden er milderende maatregelen voorgesteld. De noodzakelijke milderende, en waar mogelijk ook de aanbevolen maatregelen kunnen vervolgens geïntegreerd worden in het verdere planvormingsconcept. Indien nodig kunnen ook concrete maatregelen worden opgenomen in de verordenende voorschriften.
Inname van herbevestigd agrarisch gebied (HAG) moet voldoende gemotiveerd en gecompenseerd worden conform omzendbrief RO/2010/01.	In de verfijnde startnota en in de scopingnota is een kaart met aanduiding van HAG (zie §3.3) opgenomen. Innames zullen gemotiveerd en wanneer nodig, gecompenseerd worden.
Het Departement Landbouw en Visserij kan op basis van een aangeleverde contour in de vorm van een shapefile (polygoon) een landbouwimpactstudie (LIS) opmaken.	Het Departement Landbouw en Visserij heeft intussen een LIS opgemaakt voor het plangebied K-R8, alsook specifiek voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk.

3. VERKEERSKUNDIGE ALTERNATIEVEN

Inspraakreactie	Bespreking
Een theoretisch mobiliteitskader ontbreekt. Er wordt niet wordt geduid hoe de R8 en de N8 functioneren t.o.v. het hogere wegennet (E17 - E403). Een globale visie omtrent de morfologie van het wegennet ontbreekt, wat relevant is als kapstok voor de verschillende varianten en de grootte van de grond-innames. De optimalisatie van de huidige situatie is in acht te nemen bij het uitzetten van de verschillende scenario's.	Het is zo dat er volgens de huidige categoriseringsprincipes een hiërarchie is in de typologie van de wegen. Zo dient de N8 als secundaire weg te ontsluiten naar de R8 die gecategoriseerd is als primaire weg, waarna de R8 ontsluit naar de E17/A14 die behoort tot de hoofdwegen.
Vorbereidend mobiliteitsonderzoek	
Het voorbereidend mobiliteitsonderzoek is gebaseerd op metingen van 2017 en dus niet meer actueel en o.b.v. een aantal verkeerde assumpties. De metingen werden toen uitgevoerd ter hoogte van Kortrijk-Zuid in de periode van Busworld (een internationale beurs) en op een moment dat zowel de Kennedylaan als de Doorniksewijk afgesloten waren. Ter hoogte van Kortrijk-Oost was toen nog geen sprake van de ontwikkeling van de Pluim, die nu zeer veel zwaar verkeer aantrekt. De mobiliteitsstudie moet geactualiseerd worden om relevantie conclusies te kunnen geven.	Het is de bedoeling om de tellingen van 2017 te hergebruiken en deze te kalibreren. De correctheid van de tellingen wordt gecheckt met lussen op de complexen (actualisatie o.b.v. een aantal ijkpunten).
De gevoerde mobiliteitsstudie schiet tekort omwille van het feit dat deze studie uitgaat van een verkeerskundig optimum, maar daarbij nalaat om de hoegrootte van het doorgaand verkeer in vraag te stellen. Op die manier kan geen correct beeld van de mobiliteitssituatie worden gevormd. Deze studie kan bijgevolg niet worden aangewend om conclusies te maken, dan wel voorstellen te doen.	Het mobiliteitsonderzoek wordt hernomen met bijgestelde aannames van de ruimtelijke keuzes.
De verfijnde startnota verwijst naar <i>'vorbereidende onderzoeken die hebben aangetoond dat er niet meer kan uitgegaan worden van een maximumscenario op vlak van ruimtelijke ontwikkelingen'</i>. Nergens wordt echter aangegeven om welke onderzoeken dit precies gaat en op welke basis deze onderzoeken tot stand zijn gekomen. De conclusies, noch de achterliggende gedachtegang om tot de conclusies uit deze onderzoeken te komen, worden meegegeven. Er is niet aangetoond dat er meer kan worden uitgegaan van een maximumscenario op vlak van ruimtelijke ontwikkelingen, zoals bv. op de site Kapel ter Bede. Een aantal zones/sites binnen het plangebied, waaronder Kapel ter Bede, worden het slachtoffer van een planopzet met hoofdzakelijk een mobiliteitsinsteek, welke gebreken vertoont. De gehele teneur van deze startnota is geënt op	Het verkennend mobiliteitsonderzoek wordt mede verspreid met de bekendmaking van de scopingnota (zie bijlage 3 bij de scopingnota). Het GRUP heeft als centraal doel de leefbaarheid in de meest brede zin voor het plangebied. Bij de analyse van het verkennend mobiliteitsonderzoek waarin het maximumscenario werd doorgerekend, bleek dat sommige kruispunten door het gebrek aan restcapaciteit overgedimensioneerd dienden te worden (bv. drie doorgaande rijstroken en twee rechts afslagstroken en drie links afslagstroken). Om dit te voorkomen werd duidelijk dat er moest ingezet worden op een modal shift.

Inspraakreactie	Bespreking
mobiliteit, maar het mobiliteitsvraagstuk dreigt op deze manier een doel op zich te worden, waarbij alle daarrond liggende zones die in de toekomst door ontwikkeling een invloed op deze mobiliteit kunnen hebben, moeten inboeten.	
Het onderzoek is gevoerd zonder gedegen het oneigenlijke gebruik van de R8 in kaart te brengen. Een doorsteek tussen de E17 en de E403 is conform de principes van het RSV niet wenselijk. Zie RSV p. 362: <i>“De verkeersafwikkeling op de diverse niveaus moet zich dusdanig verhouden dat het onderliggend wegennet niet belast wordt door doorgaand verkeer en het wegennet van hoger niveau niet belast wordt met verkeer op een onderschikte relatie.”</i> Dit impliceert dat de relatie tussen de E17 en de E403 niet dient gemaakt te worden via de R8, hetgeen in realiteit veelvuldig gebeurt.	Dit is een terechte opmerking, maar gezien de tijdswinst om de shortcut te maken van de E403 richting E17 via de R8, zal deze route steeds aangeduid worden door de GPS-operatoren die de kortste/snelste route als product promoten.
Is er onderzoek gebeurd naar de herkomst/bestemming van het autoverkeer dat tijdens de spits in file staat aan de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost?	In het verkennend mobiliteitsonderzoek is er een herkomst/bestemmingsonderzoek uitgevoerd waarin de verkeersstromen op en langs de complexen in beeld zijn gebracht. Het cordon is terug te vinden in het eindrapport van het verkennend mobiliteitsonderzoek (zie bijlage 3 bij de scopingnota).
Niet verbeteren van de complexen	
Er is een contradictie tussen enerzijds het voornemen om een modal shift na te streven en anderzijds de uitbreiding van de verkeerscomplexen. Men kan niet tegelijk het autoverkeer indijken door de alternatieven te ontwikkelen (fiets, trein, bus) en de verkeercomplexen van een sterk verhoogde capaciteit voorzien.	In het verdere onderzoek zal ook een scenario worden onderzocht waarbij ingezet wordt op modal shift zonder aanpassingen van de verkeerscomplexen. Binnen dit alternatief zijn wel infrastructuurwerken mogelijk in functie van de beoogde mobiliteitsverschuiving, bv. in functie van de doorstroming van het openbaar vervoer. Het voorbereidend mobiliteitsonderzoek heeft er echter reeds op gewezen dat er op de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost op heden een aantal knelpunten zijn op vlak van verkeersveiligheid en doorstroming. We weten ook dat er vanuit de geplande ruimtelijke ontwikkelingen een aantal uitdagingen bijkomen op de wegeninfrastructuur. Het GRUP met bijgaand onderzoek wenst dan ook in de toekomst tot een goed evenwicht te komen inzake infrastructuur, ruimtelijke ontwikkeling en leefbaarheid.
De intentie om de verkeerscomplexen te verbeteren gaat gepaard met meer ruimtebeslag en milieuonvriendelijk verkeer. Meer wagens, meer lawaaihinder en ongelukken, een gigantische CO₂ uitstoot bij de realisatie van de nieuwe weginfrastructuur, vernietiging van biologisch waardevolle natuur tot biologisch zeer waardevolle natuur en meer vervuilende emissies (ozonvorming, verzurende stoffen, fijn stof,...). Dat komt bovenop de huidige zware milieubelasting van de E17 en R8. Onduurzame mobiliteit is nefast voor onze samenleving (klimaat, verlies aan	Zie bespreking vorig punt. Alle redelijke alternatieven zullen in het milieueffectenonderzoek afgetoetst worden aan de centrale doelstelling tot verbeteren van de leefbaarheid. In de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) zullen de kosten en baten voor elk van deze alternatieven in kaart worden gebracht, waarbij ook de leefomgevingskwaliteit in beschouwing wordt genomen.

Inpraakreactie	Bespreking
biodiversiteit, stikstof depositie enz.) en in het bijzonder voor de vele bewoners langs de E17 en R8.	
Principes infrastructuurontwerp	
Vraag om bij het infrastructuurontwerp standaard uit te gaan van maatregelen om geluidsoverlast maximaal te beperken en te herleiden naar de WHO-normen. Hierbij wordt het belang benadrukt van (al dan niet gedeeltelijke) overkappingen.	Het gaat hier om gezondheidskundige advieswaarden die opgenomen zijn in het WHO rapport van 2018: 'Environmental Noise Guidelines for the European Region'. Het gaat dus niet om 'normen', maar wel om aanbevelingen van de WHO. In de verfijnde startnota en scopingnota wordt aangegeven dat voldoen aan de WHO-advieswaarden in deze stedelijke omgeving niet als realistisch kan worden beschouwd. Om dit te illustreren geven modelleringen aan dat vanaf 10 m van de weg (met SMA-C als asfaltmengsel voor topklaag van de weg) en op 4 m hoogte men komt aan een LAeq 53 dB bij: - 120 km/u -> 11 personenwagens/u (of 7 personen- + 1 vrachtwagen) - 90 km/u -> 17 personenwagens/u (of 12 personen- + 1 vrachtwagen) - 70 km/u -> 25 personenwagens/u (of 13,5 personen- + 2 vrachtwagens) - 50 km/u -> 41 personenwagens/u (of 20 personen- + 3 vrachtwagens) In de verfijnde startnota en scopingnota gebeurt in de discipline mens-gezondheid voor geluid wel een toetsing aan de GAW (WHO, 2018) voor de afweging van de alternatieven maar niet voor het afdwingen van milderende maatregelen.
Voor het nieuwe voetbalstadion van KV Kortrijk en aanvullend programma op de kop van Evolis is ontwerpend onderzoek uitgevoerd, waarbij reeds rekening werd gehouden met bijkomende grondinname ivm de optimalisatie van Kortrijk-Oost. Hiermee zijn duidelijke werkmarges bepaald voor het verdere alternatievenonderzoek m.b.t. de optimalisatie van het complex Kortrijk-Oost. Er wordt gevraagd om met de contouren van het ontwerpend onderzoek rekening te houden bij het verdere alternatievenonderzoek voor de optimalisatie van de verkeerscomplexen, zodat de uitvoering van het programma mogelijk blijft.	Bij het infrastructuurontwerp zal maximaal rekening worden gehouden met het bestaande en toekomstige functioneren van de ruimtelijke ontwikkelingen, doch de contouren vanuit het ruimtelijk ontwerpend onderzoek zijn hierbij geen strikt uitgangspunt. Verdere afstemming wordt blijvend voorzien tussen K-R8 en KVK.
Bespreking alternatieven	
Bij de uiteenzetting van de voorgestelde alternatieven hoort een beknopte beschrijving van de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven. De alternatieve scenario's zijn niet duidelijk uiteengezet/geschetst. Nochtans verplicht de VCRO (Artikel 2.2.4, § 2, 3°) het een plannende overheid expliciet om in de startnota een 'beknopte' (duidelijk en bevattelijke) beschrijving van de alternatieven en de voor- en nadelen ervan te schetsen.	In het voorbereidend mobiliteitsonderzoek (zie bijlage 3 bij de scopingnota) is, o.b.v. de toenmalige uitgangspunten, voor elk van de verkeerskundig haalbare varianten een beknopte bespreking toegevoegd m.b.t. de verkeerskundige haalbaarheid, de verkeersafwikkeling (bereikbaarheid en doorstroming), verkeersveiligheid, ruimtelijke inpasbaarheid/beoordeling, inpasbaarheid in het bestemmingsplan, omgevingshinder en kostenraming, zonder hierbij verdere afwegingen en/of keuzes te maken. Gezien de gewijzigde uitgangspunten in de verfijnde startnota (er wordt

Inpraakreactie	Bespreking
Een groot deel van de afbeeldingen uit de startnota bevatten specifieke grafische aanduidingen (pijltes etc.) die niet nader worden gespecificeerd. Een treffend voorbeeld is bv. het manifeste verlies aan ontwikkelingspotentieel ten gevolge van het voorzien van groene ruimte, met slechts 1 grafische aanduiding 'ter illustratie' en een paar summiere vermeldingen van deze te verwachten groenstructuren.	i.t.t. het verkennend mobiliteitsonderzoek niet meer uitgegaan van een maximum-scenario, maar ingezet op modal shift en bijsturen van ontwikkelingen) dienen zowel de verkeerskundig als niet-verkeerskundig haalbare varianten herbekeken te worden. Een beschrijving van de voor- en nadelen van varianten die tot stand zijn gekomen o.b.v. eerdere uitgangspunten lijkt dan ook weinig zinvol. Daarenboven zal dit geen volledig beeld geven, gezien de bijkomende varianten vanuit inspraak nog niet werden onderzocht. Een beschrijving van de voor- en nadelen o.b.v. de huidige inzichten kan in deze fase enkel subjectief gebeuren gezien het onderzoek nog is uit te voeren. De afbeeldingen van de verkeerskundige varianten worden nader omschreven en verder verduidelijkt in het verkennend mobiliteitsonderzoek (zie bijlage 3 bij de scopingnota).
De mogelijke oplossingen bij het al dan niet sluiten van de R8 creëren grote grondinames en worden niet naar waarde of succesmogelijkheden geschat. Het ontbreekt aan concreet onderzoek naar de wenselijkheid van de onderscheiden relaties en er wordt niet nagegaan hoe de aangereikte oplossingen op het mobiliteitsvraagstuk al dan niet een antwoord bieden op het verbeteren van de leefbaarheid. Nergens wordt afgewogen welke variant in die optiek het meest wenselijk is. De oplossings-richtingen lijken opgesteld enkel o.b.v. het verkeerskundig functioneren.	In het verkennend mobiliteitsonderzoek werd bekeken welke verkeerskundige haalbare oplossingen er kunnen gevonden worden voor het verbeteren van de verkeerscomplexen, waarbij de R8 als dan niet gesloten wordt. In het nog uit te voeren milieueffectenonderzoek zullen de verkeerskundig haalbare varianten onderzocht worden op vlak van leefbaarheid en milieueffecten. De nodige afwegingen zullen daarbij worden gemaakt.
Sluiten of niet-sluiten R8	
Vraag om de historiek van de reservatiestrook en de omliggende woongebieden in kaart te brengen. Wat en waarom verlaten we dit?, wat zijn de voor- en nadelen? Pas als deze in kaart gebracht is, kan er een gewicht worden toegekend aan dit argument om al dan niet een beslissing te nemen over de reservatiestrook. Kan door de kennis van het historisch tracé geen ander gewicht aan dit alternatief gegeven worden? Moet het historische tracé als referentiesituatie onderzocht worden, ook al bestaat er geen uitvoeringsplan?	In de scopingnota is een korte historiek van de reservatiestrook en de omliggende woongebieden toegevoegd. Er is geen historisch (uitvoerings)plan teruggevonden voor het sluiten van de R8 op de reservatiestrook. Bijgevolg zijn er dus verschillende subvarianten mogelijk (verzonken, deels ingegraven, op het maaiveld). In het MER is de bestaande toestand opgenomen als referentiesituatie. Het scenario sluiten R8 zonder aanpassing van de verkeerscomplexen wordt niet meegenomen in het verdere onderzoek, gezien dit scenario niet kansrijk is om de plandoelstellingen te realiseren (zie scopingnota §2.4.3.2).
Niet-sluiten van de R8 (op de reservatiestrook)	
We begrijpen dat in deze fase van het onderzoek het sluiten R8 op de reservatiestrook nog een volwaardig alternatief is dat mee moet onderzocht worden, maar hopen dat dit alternatief snel en onderbouwd kan weggeschreven worden. We	Het 'sluiten van de R8 op de reservatiestrook' is één van de varianten die minimaal zal doorgerekend worden in het kader van het plan-MER, net omwille van het feit dat deze variant o.b.v. een eerste kwalitatieve inschatting als 'worst case' wordt

Inspiraakreactie	Bespreking
verwachten dat de milieu-impact en infrastructuurkost niet in verhouding staat tot de toename in bereikbaarheid.	gezien op vlak van leefbaarheid (zie §4.4.3). Op deze manier wordt gehoopt in een vroege fase verdere duidelijkheid over deze variant te kunnen scheppen. In de procedure van het GRUP wordt tevens een maatschappelijke kosten-baten-analyse (MKBA) uitgevoerd. Hierbij wordt de financiële kost afgewogen t.o.v. de maatschappelijke winst. O.b.v. de resultaten van alle deelonderzoeken, waaronder de MKBA, zal de Vlaamse Regering de nodige elementen aangereikt krijgen om een onderbouwde beslissing te nemen.
Indien er beslist wordt de reservatiestrook niet door te trekken, dan dient er een definitieve beslissing genomen te worden tot herbestemming van de huidige reservatiestrook. Voorstel om deze strook in te kleuren als duurzame groenzone, eventueel als fiets- en voetgangersverbinding.	In de verfijnde startnota en scopingnota zijn de mogelijke ontwikkelingen op de reservatiestrook en/of boven de overkapping opgenomen. Een herbestemming als doorlopende groene as met recreatieve functie en fiets- en/of openbaar vervoersinfrastructuur behoort tot de mogelijkheden (zie alternatieven §2.4.5).
Leefbaarheid	
Het sluiten van de R8 op de reservatiestrook heeft een negatieve impact op de leefbaarheid van de (woon)omgeving en staat haaks op de centrale doelstelling van de startnota. Dit zorgt voor extra verkeer, geluidsoverlast, luchtverontreiniging, verharding. Erkende studies in het kader van de ring rond Brussel bevestigen dit.	Verbeteren van de leefbaarheid is de centrale plandoelstelling. Alternatieven die niet voldoen aan die doelstelling zullen uiteindelijk niet weerhouden worden. Er kan momenteel echter nog geen objectieve keuze worden gemaakt tussen sluiten of niet-sluiten van de R8. Er is nl. nog geen volwaardig onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de verschillende infrastructuurvarianten op vlak van leefbaarheid. In het milieueffectonderzoek zal moeten blijken of er bijkomend onderscheid kan worden gemaakt tussen de hoofdscenario's 'sluiten R8' en 'niet-sluiten R8' en de onderliggende alternatieven. Verder onderzoek zal uitwijzen wat de effecten zijn van de verschillende alternatieven op vlak van leefbaarheid, geluid, luchtkwaliteit,... Op deze wijze zal duidelijker worden welke alternatieven voor mens en milieu al dan niet als haalbaar kunnen beschouwd worden.
Doorgaand verkeer achter de woningen zal belastend zijn voor de leefbaarheid en het karakter van de omgeving (aangename buurt dichtbij de stadskern). De omwonenden van het traject zullen o.a. geconfronteerd worden met milieuschade, geluidshinder, pollutie van uitlaatgassen en mogelijke ongevallen. Het rustig en groene karakter van de buurt zal drastisch en onomkeerbaar verstoord worden, met een ringlaan in de tuin of directe omgeving.	Zie bespreking vorig punt.
De snelweg zou pal naast een basisschool komen te liggen waar ze ironisch genoeg net de speelplaats hebben onthard om de leefbaarheid van de buurt te verhogen. Het sluiten van de R8 zou een énorme achteruitgang zijn van de leefbaarheid van de buurt en ook van de reeds beperkte hoeveelheid groen die er is in de omgeving.	Zie bespreking vorig punt. De toe- en afname van verharding en van groene ruimte worden zowel beoordeeld in werkstap 1 van het milieueffectenonderzoek alsook meer diepgaand in werkstap 3, m.n. binnen de disciplines mens-ruimte, biodiversiteit, water en klimaat.

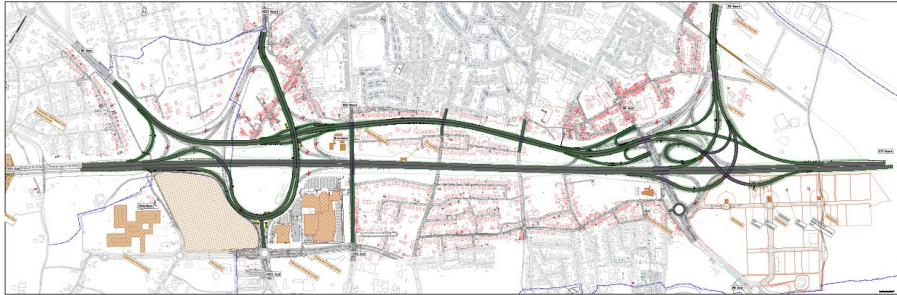
Inpraakreactie	Bespreking
Groene ruimte	
Weer wordt een stuk natuur opgeofferd voor een traject waarvan de noodzaak niet is aangetoond en dat misschien alleen op een wegenkaart beter oogt. De actuele situatie met deels braakliggend, deels bewerkt land is in zijn huidige staat een natuurlijke plaats voor wateropvang, landbouw en een eigen biotoop. In een tijdvak waarin grondwater een schaars goed wordt en respect voor de natuur meer en meer ingang vindt, is het volleggen met beton een zeer slechte oplossing.	Zie bespreking vorig punt. Verder onderzoek zal al dan niet de noodzaak tot het sluiten van de R8 aantonen. In geval de R8 niet wordt gesloten, dan kan de reservatiestrook ingeschakeld worden als onderdeel van de verbindende groenstructuur doorheen het plangebied. Groen- en natuurontwikkeling, waterbuffering, een fietsverbinding, ... behoren tot de mogelijkheden.
Bewoners hebben zich ontfermd over de reservatiestrook en hebben er bomen, planten, struiken etc. geplant en onderhouden. Meer dan 60 jaar later is dit ontwikkeld tot een waardevol stukje minibos, hoe klein dan ook, met een aantal heel mooie grote bomen en struiken die voor heel wat klein leven (egels, vogels, insecten, muisjes...). Het zorgt voor de buurtbewoners een beetje welgekomen afkoeling tijdens de warme zomers.	Zie bespreking vorig punt.
Indien de reservatiestrook niet wordt gesloten, opent zich een opportuniteit voor de creatie van een groene long aan de rand van het stadscentrum.	Zie bespreking vorig punt.
Teken deze grond in als bosgrond en maak er een groene barrière van in Kortrijk, verkoop de grond aan de bewoners en gebruik de opbrengsten om andere zaken uit te voeren.	Zie bespreking vorig punt.
Ruimte	
De huidige reservatiestrook is ongeveer 34 m breed. De benodigde breedte om eenzelfde configuratie kunnen maken zoals de rest van de R8 met op en afritten is 80m. De huidige strook is dus te smal.	Er is een verschil tussen de huidige breedte van de onbebouwde strook tussen de woonpercelen en de breedte van de gearceerde reservatiestrook op het gewestplan. Verdere studie zal bepalen welk inname nodig is bij het sluiten van de R8 op de reservatiestrook. Het verkennend mobiliteitsonderzoek heeft louter het verkeerskundige aspect in beeld gebracht onder voorbehoud van maximale ontwikkeling van alle gekende ruimtelijke bestemmingen. Milderende maatregelen werden hierbij bijvoorbeeld nog niet in ogenschouw genomen.
Om dit te kunnen realiseren moeten er 3 bruggen gebouwd worden. Het alternatief, 3 kruispunten met verkeerslichten, lijkt geen optie om de reden dat de vergelijkbare situatie er hoogte van Kuurne geen toonbeeld van veiligheid is. Bruggen vragen op en afritten om de mobiliteit te kunnen garanderen, en deze vragen ruimte die er niet is.	De sluiting van de R8 op de reservatiestrook dient integraal te worden bestudeerd. Lessen uit het verleden kunnen getrokken worden.
Hierdoor zou een eiland tussen E17 en R8 gecreëerd worden waar de leefbaarheid naar nihil gaat en waarbij veel groenzone verloren gaat. Honderden gezinnen opsluiten tussen 2 verkeersaders is onverantwoord.	In het MER wordt ook de barrièrewerking/versnippering onderzocht door de aanwezigheid van nieuwe of aangepaste infrastructuur (incl. openbaar vervoer, fietsverbindingen, parkeervoorzieningen en landschappelijke inpassing). Eén van de doelstellingen is het tegengaan/wegwerken van visuele barrières (mate waarin de

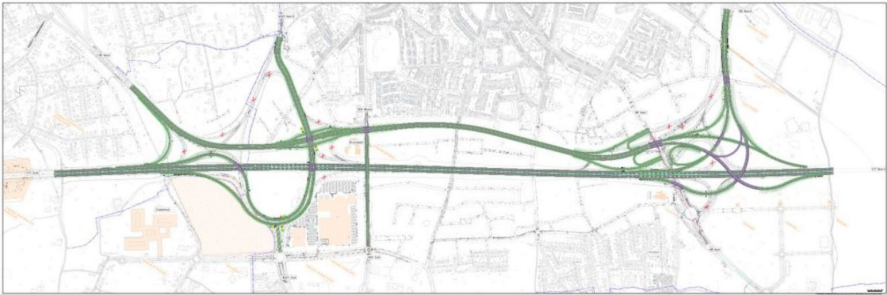
Inspraakreactie	Bespreking
	infrastructuur visueel integreerbaar is in de omgeving, dan wel als hinderlijk wordt ervaren). Zoals vermeld in §4.5.1 wordt naast visuele barrièrevorming ook expliciet gefocust op het tegengaan van ruimtelijk isolement en het vermijden dat lokale verbindingen doorgesneden worden.
Deze reservatiestrook werd oorspronkelijk ingepland o.b.v. de verkeerssituatie, ruimtelijke ordening,... van de jaren '60 (er is reeds sprake van de "ringlaan" op een grondplan 22.01.1962). Het sluiten R8 op/onder de reservatiestrook zoals voorzien op het gewestplan Kortrijk van 4.11.1977 past niet meer in de huidige omgevings-situatie (2021) waarbij de reservatiestrook middenin woongebieden ligt. Er is geen nieuwe hoofdweg door bestaand woongebied te trekken.	Zie bespreking vorige punten. In de scopingnota is een korte historiek ingevoegd van de reservatiestrook en de aanpalende woonstraten. Straten als de Burgemeester Mayeurlaan en de Sint-Margriete Houtemlaan werden (her)aangelegd respectievelijk in 1957 en 1968. Het idee van een zuidelijke ringweg dateert reeds uit de jaren 1950, de reservatiestrook werd aangeduid op het gewestplan van 1977.
Bijkomende verharding	
Geen bijkomende verharding. Meer asfalt trekt meer autoverkeer aan, iets wat we in een stedelijk gebied willen vermijden. Het effect van meer asfalt is in vele projecten niet effectief gebleken op lange termijn. De regering zou deze gelegenheid te baat kunnen nemen om een voorbeeld te geven dat de betonstop een noodzaak geworden is.	De toe- en afname van verharding en van groene ruimte worden zowel beoordeeld in werkstap 1 van het milieueffectenonderzoek als ook meer diepgaand in werkstap 3, met name binnen de disciplines mens-ruimte, biodiversiteit, water en klimaat. In de scopingnota wordt verwezen naar de regionale onthardingsstrategie Zuid-West-Vlaanderen met de ambitie tot ontharding en het beperken van bijkomende verharding. Dit is ook meegenomen in de beoordeling van het MER (disciplines mens-ruimte, biodiversiteit, water en klimaat).
Probleem van toenemende verharding, incl. waterproblematiek en de huidige voorziene capaciteit.	Hoe meer oppervlakte we verharden, hoe minder water kan infiltreren. Het is dus inderdaad van belang de verharding te beperken. Vanuit het strategisch project ZeroRegio werd in 2020 voor de regio Zuid-West-Vlaanderen een onthardingsstrategie opgemaakt. In deze strategieën is ook opgenomen om meer ruimte te voorzien voor water en groen, bv. bij de heraanleg van pleinen, het openleggen van ingekokerde waterlopen en baangrachten,... Het zal noodzakelijk zijn om beter gebruik te maken van de perioden met neerslagoverschot om perioden met neerslagtekorten te overbruggen. Dit wil zeggen dat we niet overal willen inzetten op waterinfiltratie, maar het water ook op de juiste plaatsen moeten bufferen en hergebruiken. Zoals vermeld in §4.5.1 van de verfijnde startnota worden deze aspecten in het milieueffectenonderzoek bekeken in de disciplines water, biodiversiteit en klimaat.
Verkeerskundige meerwaarde	
Er wordt niet aangetoond dat het verbinden van Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid een oplossing biedt en dat deze complexen op die manier beduidend ontlast zullen worden. Het lijkt ons duidelijk dat het overgrote deel van het verkeer op beide punten	Het verkennend mobiliteitsonderzoek toont aan dat er een verkeerskundige oplossing is voor de problematiek met en zonder het sluiten van de ring. Hiermee wordt geen uitspraak gedaan omtrent eventuele neveneffecten of leefbaarheid. Verder

Inspraakreactie	Bespreking
niet de zone van de reservatiestrook als bestemming heeft, maar net in een andere richting gaat (Kennedypark, AZ Groeninge, E17, Evolis, De Pluim,...).	onderzoek zal uitwijzen wat het meest aangewezen scenario is om de leefbaarheid in de meest brede zin, voor de omgeving te verbeteren. Het verkeer dat gebruik maakt van een bepaald stuk van een ringweg heeft niet noodzakelijk een bestemming op betreffend stuk ringweg. Dit kan dan ook niet weerhouden worden als argument.
De meerwaarde lijkt zeer gering. De ring is in feite al gesloten door de aansluitingen met de E17. Als buurtbewoners hebben we nog nooit de noodzaak gevoeld om een extra verbindingsweg te hebben. We kunnen steeds makkelijk de andere delen van Kortrijk bereiken.	Het verkennend mobiliteitsonderzoek heeft aangetoond dat in huidige toestand en in een volledig ontwikkelde toestand er een probleem is op verkeerskundig vlak. Verder onderzoek zal dienen aan te tonen welke oplossing weerhouden wordt om het verkeerskundige te verzoenen met de leefbaarheid van de omgeving.
De ontlasting van de E17 staat niet in verhouding tot de belasting van de buurt langs de reservatiestrook.	Zie bespreking vorig punt.
De bereikbaarheid van de R8 via de E17 en het "Ei" is meer dan voldoende. Een uitbreiding van de R8 zal zorgen voor meer auto's in de stadskern, fietsveiligheid in het gedrang brengen (o.m. voor studenten die van de hogeschool richting stad of stad fietsen) en zorgen voor meer vervuiling. De invalshoek die ter hoogte van de Colmar om richting de stadskern te rijden, is naast meerdere andere invalshoeken voldoende.	Zie bespreking vorig punten.
Momenteel is er op geen enkel moment op de E17 een filevorming die zou wijzen op een overbelasting. Het sluiten R8 is niet noodzakelijk, want dit heeft geen invloed op doorgaand verkeer E17/E403, heeft geen gunstig effect op verkeerssituatie Hoog Kortrijk en lost de verkeersknoop Kortrijk-Oost niet op (daarvoor is ontsluiting naar Evolis / De Pluim de oplossing).	Zie bespreking vorige punten.
De betere bereikbaarheid van de regio door de hulpdiensten is geen argument, want de brandweerkazerne op de Doorniksesteenweg verdwijnt en AZ Groeninge (ziekenwagens - MUG) ligt op een te grote afstand om op dit traject een substantieel tijdsverschil voor de interventies te maken.	Dit maakt geen onderdeel uit van deze studie. Fluvia heeft een studie uitgevoerd naar een optimale spreiding van de diverse kazernes in de zone.
Verkeersveiligheid	
De strook geeft een probleem met het doorkruisen van de Doorniksesteenweg.	De mogelijke doorkruising van de Doorniksesteenweg is voorwerp van verder onderzoek. Wij nemen de opmerking mee.
Bovengronds sluiten induceert extra gevaar voor de verkeersveiligheid. Dit veroorzaakt conflicten met de woon- en werkgebieden en kruising met invalswegen door verkeerslichten e.d. Dit betekent bijkomend gevaar voor de vele zwakke weggebruikers (omgeving scholen, hogescholen en universiteit).	Het al dan niet bovengronds sluiten van de R8 is voorwerp van verder onderzoek. Wij nemen de opmerking mee.

Inspraakreactie	Bespreking
Modal shift	
Het sluiten R8 of extra wegen toevoegen leidt tot extra verkeer en staat haaks op de modal shift. De reservatiestrook kan ingevuld worden voor fietsverkeer en eventueel openbaar vervoer, dit in plaats van potentieel een aanzuig effect te creëren voor auto- en vrachtverkeer.	Uit de doorrekeningen die zullen uitgevoerd worden, zal duidelijk worden wat het aanzuigeffect zal zijn naar de R8 en naar de aan te pakken complexen. Op zich zijn er drie complexen richting hogere wegnnet die op vandaag ook al gebruikt worden. Doordat het complex R8 x A19 als trompetaansluiting wordt aangelegd zal het aanzuigeffect van deze verkeersstroom niet gebeuren. Hoe de reservatiestrook zal ingericht worden zal verder onderzocht worden.
Het sluiten van de R8 is een gigantische onderneming voor een tijdelijk probleem. Met tijdelijk bedoelen we dat er momenteel op de 5 dagen in de week twee momenten zijn van een half uur tot drie kwart uur dat er filevorming mogelijk is. Deze korte filemomenten zijn ideale beweegredenen om over te stappen op de fiets e.a.	Uit de doorrekeningen zullen we kunnen vaststellen hoe lang en hoe vaak er structurele file optreedt. Binnen het onderzoek is er ook een variant opgenomen waarbij er niets gebeurt aan de wegenis, maar enkel wordt ingezet op betere fietspaden en frequentere buslijnen. Uit het verder onderzoek zal blijken wat de consequenties hiervan zijn.
In de huidige tijdsgeest van thuiswerk / fietsen / emissies / bedrijfsfietsen, dichterbij huis wonen voor een betere work-life balans ... moet het mogelijk zijn om de verkeerslast te doen dalen i.p.v. voor extra autoverkeer te zorgen.	Dit is een terechte bedenking, maar uit de realiteit blijkt dat op een minder corona geregeld moment de fileopbouw nog nooit zo slecht was... Het belang van inzetten op modal shift is meer dan noodzakelijk en daar wensen we met dit planproces op in te zetten.
Er zijn alternatieven voor het sluiten R8 door in te zetten op het ontmoedigen van autoverkeer op de R8 en het voorzien in alternatieve mobiliteit voor inwoners randgemeenten die werken in de bedrijfszones op Hoog Kortrijk en Kortrijk Oost.	In het voorliggend planproces is één van de doelstellingen in te zetten op een modal shift bij de weggebruikers. Door betere fietspaden en door frequente en directe busverbindingen te voorzien die concurrentieel zijn in tijd met de personenwagens kunnen we dit bevorderen. Dit zal verder onderzocht worden in het planproces.
Een vlotte verbinding (voor studenten hogeschool en/of universiteit) met de lagergelegene delen van Kortrijk verdwijnt. Het zou een onderbroken en zeer fietsonvriendelijke oplossing zijn.	Bij de uitwerking van elke variant dient er steeds over gewaakt dat deze geen verstoring van het fietsnetwerk veroorzaakt. Aangezien modal shift een plandoelstelling is, dient er evenveel aandacht te gaan naar een goed functionerend fietsnetwerk.
Waardevermindering en onteigening	
Sluiten op de reservatiestrook betekent een waardevermindering voor de woningen en eigendommen in de buurt. In welke mate zullen de getroffen bewoners een financiële genoegdoening van de overheid krijgen voor de schade en het verlies van de rust bij het sluiten R8?	Het GRUP speelt niet rechtstreeks in op de waardebepaling van de woningen. De centrale doelstelling tot verbetering van de leefbaarheid kan echter wel indirect (positief) inspelen op de waardebepaling.
We veronderstellen dat het niet de bedoeling is om te onteigenen? Indien dit toch de bedoeling is, is dit een heel dure oplossing.	Momenteel kan het planteam niet met zekerheid stellen of en waar er onteigeningen zullen plaatsvinden in uitvoering van het GRUP. De mogelijke redelijke alternatieven dienen eerst onderworpen te worden aan het geïntegreerd onderzoek. Hierna zal het planteam een voorkeursalternatief voorleggen aan de Vlaamse Regering in functie van een voorlopige vaststelling. In deze fase zal het planteam concreet zicht hebben op mogelijk uit te oefenen onteigeningen. Indien dit het geval is,

Inspraakreactie	Bespreking
	zal een onteigeningsplan opgesteld moeten worden, waarvoor ook een openbaar onderzoek dient georganiseerd te worden. De procedure van een onteigeningsplan, alsook bepalingen m.b.t. toewijzing vergoedingen worden opgevangen binnen het decreet Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017.
Behoud van de percelen is cruciaal voor de leefbaarheid en het welbevinden. Enige onteigening heeft ook een negatieve impact op de waarde van onze woning.	Zie bespreking vorig punt.
Verleende bouwvergunningen	
Het sluiten R8 op de reservatiestrook is niet in overeenstemming met de bouwvergunningen die zijn afgeleverd sinds het gewestplan van 4/11/1977. Door het afleveren van de bouwvergunningen heeft de overheid afstand gedaan van het statuut van reservatiestrook zoals voorzien in het KB van 28/12/1972 betreffende de inrichting en toepassing van de ontwerp gewestplannen en gewestplannen. Er wordt specifiek verwezen naar een bouwvergunning dd. 1/10/2018 o.m. o.b.v. een gunstig advies van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) dd. 29/08/2018 waarin een afwijking op de vrije strook langs de autosnelweg wordt toegestaan, in gevolge een beslissing van de Administrateur Generaal met ref. 312-2018-00059. Dergelijke afwijking kan enkel verleend worden indien er geen concrete plannen bestaan om het autosnelwegdomein in te nemen.	Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft als wegbeheerder de mogelijkheid om in het kader van het Besluit Vlaamse Regering (BVR) van 25/1/2019 betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen (voorheen Koninklijk Besluit van 4/6/1958) de mogelijkheden om afwijkingen toe te staan op de bouwvrije strook van (geplande) autosnelwegen. Dit doet op geen enkel moment afbreuk aan de rechtsgeldigheid van de reservatiestrook vastgelegd op het gewestplan, die verder zijn rechtsgrond vindt in o.a. art. 4.3.8. VCRO. De reservatiestrook voor de R8 werd niet opgeheven bij het BVR houdende opheffing van reservatiestroken die in overdruk zijn afgebakend in gewestplannen of algemene plannen van aanleg (14/12/2018), waardoor deze tot op vandaag rechtsgeldig is. De adviezen in het kader van omgevingsvergunningen die AWV de voorbije jaren heeft afgeleverd, kaderen steevast in het correct handelen volgens het BVR van 25/1/2019 (voorheen KB 4/6/1958) in relatie met art. 4.3.8 VCRO. Ten tijde van de vermelde adviezen was er inderdaad geen concreet plan om de sluiting van de R8 te realiseren, waardoor de vermelde afwijkingen konden verleend/vergund worden. Met K-R8 is er intussen sprake van een nieuwe realiteit, waarmee AWV rekening moet houden in haar adviezen.
Sluiten R8	
R8 sluiten in de reservatiestrook	
De verfijnde startnota stelt nergens dat de reservatiestrook op het gewestplan 240 m bedraagt en dus veel breder is dan het huidig voorziene tracé van 40m. Hierdoor is het onduidelijk hoe breed de ringlaan in werkelijkheid zou worden. Zal de breedte van het huidige vrije tracé volstaan voor een eventuele boven- of ondergrondse sluiting? Hoeveel rijstroken worden voorzien? Moeten er onteigeningen gebeuren?	De reservatiestrook zoals aangeduid op het gewestplan is weergegeven in figuur 0-1 in de scopingnota en in de verklarende woordenlijst wordt geduid wat met de 'reservatiestrook' wordt bedoeld. In de scopingnota zijn ook verdere verduidelijkingen toegevoegd m.b.t. o.m. de historiek en de breedte van deze strook. Verdere studie zal bepalen welk inname eventueel nodig is in geval van het sluiten van de R8 op de reservatiestrook. Op heden kunnen hieromtrent nog geen uitspraken worden gedaan. Het verkennend mobiliteitsonderzoek heeft louter het verkeerskundige aspect in beeld gebracht onder voorbehoud van maximale

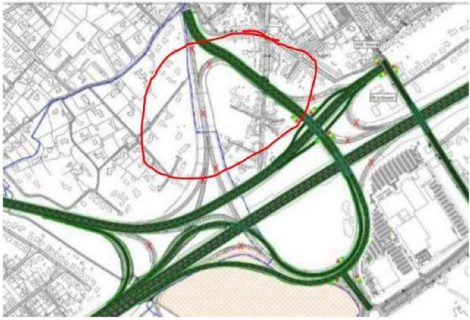
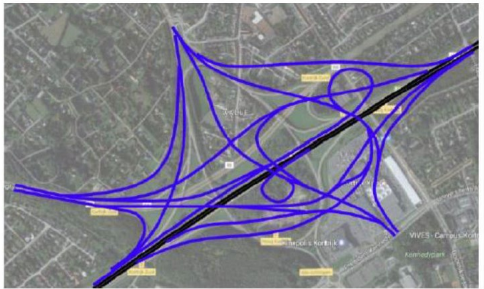
Inspraakreactie	Bespreking
De R8 dient gesloten te worden op de reservatiestrook. Nu wordt de R8 feitelijk doorgetrokken over het 'Ei'. Het verkeer is er de laatste jaren ook flink toegenomen. Dit geeft een enorme geluids- en vervuiliingsdruk op de omliggende wijken. De maatregelen die de laatste jaren genomen zijn, focussen vooral op het gebied Kortrijk Zuid tot Kortrijk Oost tussen de reservatiestrook R8 en de Universiteits- en Tarwelaan. Blijkbaar kunnen de villabewoners van dit gebied zwaarder wegen op de beslissende politici dan de bewoners van de omliggende wijken van het 'Ei', hoewel de geluids- en verkeersdruk hier hoger is. Graag ook rekening houden met de leefbaarheid en gezondheid van de bescheiden woonwijken door een betere spreiding van het verkeer door o.a. het sluiten R8, geluidsschermen op het Ei ter hoogte van de omliggende woningen en snelheidsbeperkingen (die gecontroleerd worden).	ontwikkeling van alle gekende ruimtelijke bestemmingen. Milderende maatregelen werden hierbij bijvoorbeeld nog niet in ogenschouw genomen. Vanuit K-R8 worden in het plangebied alle woonwijken in de omgeving van de weg-infrastructuur in beschouwing genomen. Er wordt dan ook ten aanzien van al deze woongebieden onderzocht welke ingrepen en maatregelen er mogelijk zijn in functie van het verbeteren van de leefbaarheid.
De afbeelding in de verfijnde startnota van het alternatief waarbij de R8 zou worden gesloten op de reservatiestrook (figuur 2-66) staat meer in detail uitgewerkt in het voorbereidend mobiliteitsonderzoek op p. 727. Dit toont een zeer drastische ingreep in het woongebied langs de reservatiestrook: er komen meerdere bruggen over de onderliggende wegen, de R8 loopt gedeeltelijk op een verhoogd tracé met meerdere taluds tot op de perceelsgrenzen, en met waarschijnlijk noodzakelijke onteigeningen tot gevolg. De intekening lijkt een verhoogde snelweg voor te stellen die vooral doorgaand verkeer bedient. Deze intekening staat garant voor additionele pollutie en hinder t.o.v. een standaard lokale weg. In hoeverre beantwoordt dit scenario nog aan het statuut van een ringweg? De verfijnde startnota geeft een onvolledige en onjuiste voorstelling: de burgers zijn onnauwkeurig geïnformeerd en kunnen zich o.b.v. deze voorstelling niet bewust zijn van de dreiging van deze ingreep.	Het eindrapport van het verkennend mobiliteitsonderzoek is als bijlage 3 bij de scopingnota gevoegd. Op die manier kan iedereen inzoomen op de verschillende afbeeldingen van de verkeerskundige alternatieven. Het verkennend mobiliteitsonderzoek focust zich op de noodzakelijke infrastructuur van de hoofdwegen en het oplossen van de verkeerskundige problematiek. De onderliggende wegenis werd hierbij nog niet in beeld gebracht. De volledige impact is in die zin dan ook nog niet in te schatten. Verder onderzoek dient dit volledig in kaart te brengen. De varianten sluiten R8 op de reservatiestrook op het maaiveld, verzonken en ondergronds worden verder bekeken in het onderzoek, een verhoogde variant niet. 

Inpraakreactie	Bespreking
 <i>Figuur 2-66: Variant 1 voor de optimalisatie van de complexen Kortrijk-Oost en-Zuid met sluiting R8: sluiting R8 op de reservatiestrook</i>	
Mocht de R8 gesloten worden, dan best verzonken in de reservatiestrook.	Dit alternatief is weerhouden voor verder onderzoek. O.b.v. de resultaten van alle deelonderzoeken zal de Vlaamse Regering de nodige elementen aangereikt krijgen om een onderbouwde beslissing te nemen.
Indien uit alle onderzoeken toch zou blijken dat het sluiten op de reservatiestrook de best mogelijke keuze is, dan moet dit de ondergrondse variant zijn met daarboven een groenzone met fietssnelweg/busbaan.	Verder onderzoek zal uitwijzen of dit al dan niet de beste keuze is.
De enige “leefbare” optie is de volledige inkokering van de R8 op het reservatiestrook vanaf Kortrijk-Oost tot aan de Doorniksesteenweg (ca. 1 km), met geen mogelijkheid om: - in Kortrijk-Oost van de R8 naar de E17 richting Frankrijk te rijden - in Kortrijk-Oost vanop de N8 uit Kortrijk de E17 richting Frankrijk op te rijden en afrit van R8 richting Zwevegem over het begin van de koker? Ook duur maar veel efficiënter dan de E17 inkokeren. Dit heeft het voordeel dat de R8 eerst kan aangelegd zonder werken op de E17 zelf.	De eventuele milderende maatregelen en verkeerskundige oplossing vormen onderwerp van het verdere onderzoek.
Sluiten op de reservatiestrook betekent een kruising met de Doorniksesteenweg, de Gillonlaan en Maandagweg. Deze drie wegen worden intens gebruikt door fietsers richting universiteit en hogescholen. Daarenboven bevinden zich in de omgeving een aantal lagere en middelbare scholen. Een bovengronds traject onderbreekt de Gillonlaan en vereist minstens het maken van een bijkomend kruispunt (met verkeerslichten) ter hoogte van de kruising Ringweg-Gillonlaan. Kruispunten zijn gevaarlijke situaties, zowel voor fietsers als voor gemotoriseerd verkeer. Hoe zal de kruising worden georganiseerd (lichtengeregeld, tunnel, brug, rotonde, viaduct)?	De kruising van de eventuele R8 op de reservatiestrook met de bestaande wegen vormt onderwerp van het verdere onderzoek.

Inspraakreactie	Bespreking
Bij het ondergronds sluiten van de R8 op de reservatiestrook, waarbij ook het ondergronds dwarsen van de N50 samen met de andere dwarswegen (Burg. Gillonlaan en Maandagweg) mogelijk zou zijn, dan kan de E17 over een langere traject overbrugd worden (zeker van de Maandagweg tot voorbij het "Ei") gezien er dan geen in- en uitritten meer zouden zijn.	Verder onderzoek zal alle mogelijke oplossingen in beeld brengen. Tevens kunnen de milderende maatregelen vanuit de MER mogelijk een aantal bijkomende opportuniteiten bieden.
Wat is de impact van de inrichting van de reservatiestrook op de uitgevoerde kosten baten analyse? Er zijn nog veel onbeantwoorde vragen over de reservatiestrook, waardoor ook de huidige kosten batenanalyse in vraag wordt gesteld.	Op heden is er nog geen kosten-batenanalyse. De opmaak van een MKBA maakt deel uit van het verdere onderzoek.
R8 sluiten in de bedding E17	
Als men de R8 wil sluiten, dan moet dat gebeuren via de (overkapte) E17.	Verder onderzoek zal alle mogelijke oplossingen in beeld brengen.
De R8 inkantelen in de bedding van de E17, de maximale overkapping van de E17 tussen Kortrijk Xpo en Kortrijk-Oost en de efficiënte verbinding (voor openbaar vervoer en fietsers, modal shift) tussen Hoog Kortrijk en het centrum van de stad, is de kern van de ambities. Deze keuzes hebben voordelen voor iedereen: meer groen, stilte, modal shift, verwevenheid, stadsverbondenheid. De consequenties van deze keuzes moeten worden begeleid op de meest eenvoudige manier en desgevallend met beperking van het aantal op- en afritten en met zo weinig mogelijk inname van bijkomende open ruimte.	Het GRUP heeft als centrale doelstelling het verbeteren van de leefbaarheid van de omgeving. Verder onderzoek zal bepalen welke maatregelen en acties hieraan dienen gekoppeld te worden.
Ik ben net zoals de omwonenden tegen de verbinding van de R8 op de reservatiestrook, maar als de verbinding terechtkomt in de bedding van E17 is dit voor de omwonenden van de bedding E17 een meer belasting.	De procedure voorziet erin dat er een evenwichtige, redelijke afweging van de diverse opties zal gebeuren.
R8 sluiten zuidwaarts van de stad	
De ring moet rond de stad en dus meer ten zuiden uitgewerkt worden. Als een volwaardige ring, nl. een weg die rond het grondgebied van de stad loopt en dus niet de stad doorsnijdt. De woon- en werkgebieden dienen binnen deze moderne ring te liggen en de ring moet vlot verkeer garanderen, dus geen kruising met invalswegen door lichten e.d.	Dit voorstel wordt gezien het enorme ruimtebeslag niet weerhouden. De plandoelstellingen K-R8 omvatten de creatie van een zachte grens en overgang tussen de bouwde ruimte en het landschap. Dit moet de open ruimte maximaal vrijwaren en het ruimtebeslag in de open ruimte tegen gaan. Het omleiden van de R8 zuidwaarts van de stad kan hier niet mee in overeenstemming worden gebracht. Het is geenszins de bedoeling om Hoog Kortrijk verder te laten uitdeinen.
Alternatieven met ventwegen	
Scenario's diverse parallelwegen en/of ventwegen: we vragen bij verder onderzoek naar de nood van deze wegen ook goed de ruimtelijke impact en het concept zuinig ruimtegebruik in acht te nemen.	De haalbaarheid van het werken met ventwegen dient nog verder te worden onderzocht (hoogteprofielen, bochtstralen, zichtbaarheid, ruimte-innames, aantal rijstroken E17,...), temeer dit ook resulteert in de aanleg van veel bijkomende infrastructuur. Uit het verdere onderzoek moet blijken of de varianten met ventwegen werken of niet. Hierbij is inderdaad ook de ruimtelijke impact te bekijken.

Inpraakreactie	Bespreking
Voor de aanleg van de ventwegen zullen groene bufferzones en een groot deel van de tuinen van de aangelanden opgeofferd worden. Het verkeer zal nog dicht bij de aanpalende woningen rijden.	Op heden werd de optie van ventwegen nog niet ten gronde onderzocht. De ruimte-inname voor infrastructuur en milderende maatregelen hiervan zijn nog niet gekend. Dit maakt deel uit van het verdere onderzoek.
Alternatieven met insleuving E17	
De alternatieven met insleuving van de E17 ter hoogte van Kortrijk-Oost zijn wenselijk in welk scenario ook. Dit vanuit de indruk dat de geluidsoverlast op enige afstand van de E17 evenzeer komt van de plaats waar de E17 stijgt als van de E17 zelf (nabij de Elzenlaan).	Bij alle verkeerskundige varianten zal een mogelijke combinatie met de insleuving van de E17 ter hoogte van Kortrijk-Oost bekeken worden.
Optimalisatie verkeerscomplex Kortrijk-Oost	
De E17/R8 is volledig te ondertunnelen tot aan de Kanaalzone, waarbij daar het open afrittencomplex Kortrijk-Oost wordt ingeplant. Daarmee wordt de Zwevegense verkeersstroom van de Kortrijkse losgetrokken. Dit complex hoort niet thuis naast een woonwijk gezien dit bijzonder veel gevaarlijk en lawaaiërig sluipverkeer met zich meebrengt.	Verleggen van het complex naar het oosten behoort tot de te onderzoeken alternatieven. Ook de overkappingsmogelijkheden worden hierbij onderzocht. In de haalbaarheid zal ook het ruimtebeslag dat hiermee gepaard gaat een belangrijke rol spelen. Het verleggen van het complex wordt o.m. gevraagd om zo het complex verder van de bestaande woonwijken in te richten: het kan hierbij niet de bedoeling zijn om daarbij een ander woonwijk (m.n. de woningen langs de Keizersstraat) te impacteren.
De algemene toename van de verkeersbewegingen en de ruimtelijke ontwikkelingen binnen het stedelijk gebied van Kortrijk zorgen voor knelpunten ter hoogte van het complex Kortrijk-Oost. De ontwikkeling en verdichting van de regionale bedrijventerreinen Evolis (Kortrijk) en De Pluim (Zwevegem) zullen er voor zorgen dat de verkeersintensiteiten toenemen. Momenteel zijn er reeds grote wachtrijen ter hoogte van de rotonde 'Cowboy Henk' en de rotonde 'Q8'. Er moet een vlotte afwikkeling zijn van het gemotoriseerd verkeer op het complex Kortrijk-Oost.	Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid is mede een doelstelling van het GRUP. Dit vormt dan ook deel van het verder onderzoek binnen het GRUP. Los daarvan is ook een studie gestart voor herinrichting van de wegenis tussen rotonde 'Cowboy Henk' en de rotonde Q8 om in die zone reeds een deel van de problematiek aan te pakken.
Het complex Kortrijk-Oost heeft een rechtstreekse invloed op de verkeersafwikkeling in Zwevegem. Zwevegem is in veel opzichten aangewezen op dit complex: - Regionale ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer via de op- en afrit E17. - Bereikbaarheid vanuit Zwevegem naar de verschillende kantoor- en industriegebieden rondom Kortrijk. - Bereikbaarheid van de scholen (secundair en hoger onderwijs) in Kortrijk. - Bereikbaarheid station Kortrijk als bovenlokale ontsluiting met het spoor. De bereikbaarheid van Zwevegem hangt grotendeels samen de ontsluiting op de E17.	Deze inspraakreactie wordt onderschreven. Hiermee wordt rekening gehouden in het verdere onderzoek.
Op macroniveau zorgt het complex van Kortrijk-Oost voor de ontsluiting van het hinterland van Zwevegem. Via de N391 en N8 worden verschillende gemeenten (o.a. Avelgem) en industriezones (o.a. containerhaven Avelgem) ontsloten richting E17 via	De Vlaamse regering besliste om een startnota op te maken voor de omleidingsweg Zwevegem/Avelgem. Deze omleidingsweg voorziet in het omleiden van het doorgaand verkeer uit de kern van Heestert en Avelgem. De bestaande relaties van

Inspraakreactie	Bespreking
het grondgebied van Zwevegem en het complex Kortrijk-Oost. Ifv het doorgaand verkeer werd reeds de N391 rond Zwevegem aangelegd. Het probleem stelt zich echter dat de kern van Moen en de kern van Heestert veel (zwaar) verkeer moet verwerken. Dit is deels ook het gevolg van de verschuiving van het vrachtverkeer t.g.v. de kilometerheffing op vrachtwagens (bv. op N50). Recent heeft de Vlaams minister van mobiliteit een beslissing genomen tot opmaak van een RUP voor een omleidingsweg rond de kernen Heestert en Moen. De gemeente dringt er op aan dit planproces snel op te starten. Het planproces van K-R8 dient hiermee rekening te houden.	verkeersstromen komende van Avelgem/Zwevegem richting complex Kortrijk-Oost zullen behouden blijven. Bij opstart van het GRUP zal waar nodig worden ingezet op maximale afstemming tussen beide processen. Uit doorrekening bleek reeds dat er geen interferentie is tussen beide planprocessen op vlak van verkeersstromen.
Ruimte-innames Kortrijk-Oost	
Voor de site Kapel ter Bede wordt een verlies vastgesteld dat varieert van 1,7 tot maar liefst 8 hectare grond, afhankelijk van welk verkeersscenario wordt weerhouden. Dergelijke fluctuerende vorken zijn onaanvaardbaar en creëren te veel onzekerheid.	Er is een optimaal evenwicht te zoeken tussen infrastructuur, mobiliteit en ruimte. Bij de analyse van het verkennend mobiliteitsonderzoek waarin het maximumscenario werd doorgerekend, bleek dat sommige kruispunten door het gebrek aan restcapaciteit overgedimensioneerd dienden te worden (bv. drie doorgaande rijstroken en twee rechts afslagstroken en drie links afslagstroken). Om de ruimte-innames te beperken moet ingezet worden op een modal shift en zijn de ruimtelijke ontwikkelingen bij te sturen en te beperken. Binnen het milieueffectenonderzoek wordt een stapsgewijze aanpak gehanteerd, waarbij wordt bekeken welke alternatieven de leefbaarheidstoets op hoofdlijnen doorstaan (stap 1), welke alternatieven nog te weerhouden zijn na bijsturing (stap 2) en tot slot welke (overblijvende) alternatieven na het volledig milieueffectenonderzoek als redelijk kunnen worden beschouwd (stap 3). Dit moet het mogelijk maken op kortere termijn zicht te krijgen op de mogelijke ruimte-innames.
Er worden roekeloos gronden ingenomen ten voordele van een verkeersknooppunt dat geen aangetoonde wijzigingsbehoefte vertoont, andere dan het verkeerskundig functioneren van het knooppunt (veiligheidsoverwegingen).	Indien een verkeersknooppunt verkeerskundig niet functioneert is één van de mogelijke neveneffecten het terugslaan van de file tot op de snelweg. Dit neveneffect is ontegensprekelijk een acuut veiligheidsprobleem. Dit is een redelijk gegeven om het knooppunt te bestuderen.
Optimalisatie verkeerscomplex Kortrijk-Zuid (het Ei)	
De "punt" van het ei (zie afbeelding) laat nu druk en snel (vracht)verkeer onnodig via een dichtbevolkt deel van de stad passeren met geluidshinder als gevolg. Bij het bekijken van de mogelijke alternatieven voor de optimalisatie van dit complex, moet maximaal gekeken worden deze as te ontlasten: vermijden dat men via Ei/R8 naar de A19 gaat, vrachtverkeer vermijden, snelheid beperken,...	Het vermijden van doorgaande verkeersstromen via de R8 naar de A19 maakt onderdeel uit van het verder mobiliteitsonderzoek. Vrachtverkeer op dergelijk type weg is noodzakelijk zodat de vrachtstromen niet op het onderliggend wegennet hun doorgaand traject zullen uitvoeren. Het mogelijks beperken van de snelheid maakt deel uit van het verder onderzoek.

Inspraakreactie	Bespreking
	
Reeds vele jaren is ter hoogte van de afrit Kortrijk-Zuid (richting Frankrijk) over een groot deel van het traject slechts één van de twee voorziene rijstroken beschikbaar. Eén rijstrook dient immers om de toegang tot een bepaald gebouw te verzekeren. Rechtvaardigt de gebruiksfrequentie van dit gebouw de noodzaak tot blokkeren van één van beide rijstroken? Kan er niet geopteerd worden om de twee rijstroken volwaardig te gebruiken?	Het betreffende gebouw is een pompgebouw om het regenwater te bergen van de E17 en de omliggende woningen. Vanuit verkeersveiligheid voor de exploitatie dient de beperking van de rijstroken aangehouden te worden.
In de startnota is de variant 5A ('vrijwaren Kennedybos') niet weerhouden. Er wordt aangedrongen deze variant niet verder te onderzoeken.  <i>Figuur 2-49: Niet weerhouden variant 5a voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Zuid in geval van niet-sluiten R8</i>	Deze variant wordt niet weerhouden omwille van de extreem grote impact met grootschalige onteigeningen tot gevolg. De variant wordt beschouwd als een theoretische oefening en dus niet verder onderzocht.
Ruimte-innames Kortrijk-Zuid	
Bij de herinrichting van de complexen mag slechts een absoluut minimum aan bijkomende ruimte worden aangesneden. Naarmate de verkeerswisselaars groter	In het verdere mobiliteitsonderzoek wordt de inzet op het maximaal gebruik van de bestaande infrastructuur als uitgangspunt gehanteerd, net als het maximaal

Inspraakreactie	Bespreking
worden, is ook meer ruimte nodig voor buffering en afscherming. Dit impliceert minder ruimte voor maatschappelijk relevanter functies. Bij de inrichting van het complex Kortrijk-Zuid en de aanpalende wegenis (Kennedy-laan, Doorniksesteenweg) is rekening te houden dat de aanpalende zones (waaronder de Xpo-site) niet worden aangetast, noch in hun functioneren noch in hun bereikbaarheid. De herinrichting van het complex Kortrijk-Zuid mag geen schade of beperkingen toebrengen aan de leefbaarheid en het uitrustingsniveau van Hoog Kortrijk in het algemeen en het beurzencomplex in het bijzonder.	rekening houden met het bestaande en toekomstige functioneren van de ruimtelijke ontwikkelingen.
Enkele verkeerskundige varianten hebben een grote impact op de Xpo-site en de ruime omgeving. Ze impliceren de sloop van (delen van) de Kinapolis, een deel van de Xpo-hallen, het VRT-gebouw en het verdwijnen van een groot deel van de parking. De financiële schade van dergelijke varianten zijn aanzienlijk. Aan de Vlaamse Regering wordt gevraagd (1) of ze bereid is om de financiële gevolgen van die varianten te dragen en (2) om de financiële gevolgen maximaal in te perken door de ruimte-innames te beperken tot de strikt noodzakelijke. Het beperken van de vrije stroken langs autosnelwegdomein is daarbij essentieel. Vandaar de suggestie om op deze site eerder te werken met keerwanden (cf. A11 Brugge-Knokke) dan met taluds met meer ruimte-inname en substantieel ruimere vrije stroken. Dat model laat toe om de extra ruimte in te zetten voor het versterken van de groene corridors langs de E17 op een manier die duurzamer beheerd kan worden en beter verenigbaar is met de doelstellingen op vlak van geluid en fijn stof. Bij varianten 4, 4b, 4c, 5 en 6A lijkt de N323 ter hoogte van de parking van Kinapolis te verbreden. Deze verbreding mag geen invloed hebben op de beschikbare ruimte voor de parkeerplaatsen. De eventuele verbreding dient plaats te vinden aan de binnenkant van het Ei, zodat deze geen negatieve impact heeft voor Kortrijk Xpo.	Zie bespreking vorig punt. Het werken met keerwanden kan de ruimte-innames beperken, maar voor de verankering is ook ruimte nodig. Aan de andere kant moeten deze wanden nl. vastgezet worden. Het mogelijk werken met keerwanden kan deel uitmaken van het (ontwerpend) onderzoek.

4. MOBILITEIT

Inpraakreactie	Bespreking
De verfijnde startnota vermeldt dat het gebruikte spitsuurmodel de situatie zal weergeven tijdens het ochtend- en avondspitsuur (8-9u en 17-18u), zowel voor het personen- als vrachtvervoer. Op een normale werkdag start de spits echter reeds vóór 8h. Om te kunnen komen tot realistische, voldoende waarheidsgetrouwe en onderbouwde waarden, is een uitbreiding van de vermelde spitsuren meer dan wenselijk, zowel 's morgens als 's avonds.	De spitsuren kunnen uitgebreid worden, maar er wordt gewerkt met het drukste spitsuur dat aangegeven wordt vanuit de modellen. Het stadsmodel is een afgeleide van het Regionaal Verkeersmodel. In het regionale verkeersmodel wordt elk uur van de dag gemodelleerd. Daaruit blijkt dat het drukste ochtendspitsuur tussen 8u en 9u is en het drukste avondspitsuur tussen 17u en 18u. Deze twee modeluren zijn daarom maatgevend, zowel voor de evaluatie van de mobiliteitseffecten, als voor de dimensionering van de nieuwe infrastructuur.
De R8 is op vandaag gecategoriseerd als een primaire weg type II, met als hoofd-functie het verdelen van het bestemmingsverkeer in de omgeving van Kortrijk. Het planopzet zorgt er echter voor dat de omvorming van de R8 eerder in lijn ligt met infrastructuureisen die worden gesteld voor een primaire weg type I. Vraag hierbij is hoe zal/kan worden gegarandeerd dat de R8 in de toekomst zal blijven functioneren als een primaire weg type II en niet als een primaire weg type I.	De bedoeling van de R8 is om het doorgaand lokaal/regionaal verkeer op te vangen en te leiden naar het hogere wegennet. Een primaire weg type I kan gedefinieerd worden als een hoofdweg zoals de A19 waarbij de uitwisseling met het onderliggend wegennet gebeurt via op- en afritten. Een primaire weg type II is dan eerder een weg waar de uitwisseling gebeurt via geregelde kruispunten (lichtengeregeld of rotonde). In beide gevallen zal er toch beperkt een uitwisseling plaatsvinden naar secundaire wegen en qua doorstroming dan liefst via op- en afrittencomplexen.
De corona-crisis heeft aangetoond dat grote wijzigingen binnen een maatschappij mogelijk zijn. Volgende elementen kunnen bijdragen tot het herbekijken van de huidige problematiek rond verkeerstromen: • Telewerk is een feit geworden en is in de praktijk uitgetest en zal hierdoor op lange termijn bijdragen om de druk op autoverkeer te laten afremmen. • Aankopen via internet zal verplaatsingen naar diverse winkels doen afnemen. • De sterke opkomst van de E-bikes, speedelec-bikes en E-bakfietsen etc. • De inspanningen om bepaalde bestratingen en pleinen te ontharden.	De impact van Corona is niet meer aan de orde. In 2021 werd o.b.v. telgegevens vastgesteld dat de situatie zelfs nog slechter is dan voorheen. Niettegenstaande wordt gepleit voor de verdere uitbouw van de fietssnelwegen voor de lange afstand fietsers. Er is ook in te zetten op ontharding (zie regionale onthardingsstrategie).
Men mag de verkeerschaos niet vergeten die de werken kunnen meebrengen.	De verkeerssituatie tijdens de werken is voorwerp van de vergunningsaanvraag met inbegrip van een project-MER. Binnen deze procedure van het GRUP is dit nog niet aan de orde.
Grensoverschrijdend	
Mobiliteitsplannen Noord-Frankrijk: Frankrijk spreekt reeds langer over de ambitie om het zwaar verkeer niet meer via de grensovergang Menen-Rekkem toe te laten op hun grondgebied. Er zou een omleiding komen via Doornik voor het doorgaand vrachtverkeer. Hoe verhouden de plannen van Frankrijk zich t.a.v. dit dossier?	Het voorstel van een noord-zuid transit verbod is in onderzoek. Dit voorstel staat los van de opmaak van het GRUP K-R8. In het Franse voorstel ligt de focus enkel op doorgaand vrachtverkeer, terwijl in het GRUP K-R8 alle vervoersstromen binnen een afgebakend plangebied worden bekeken.

Inspraakreactie	Bespreking
Gelet op de ligging en wijzigende mobiliteitsstromen moet rekening gehouden worden met de mobiliteit op intergewestelijk en supranationaal niveau, dus richting en vanuit Frankrijk.	De doorgaande verkeersstromen op de E17 zullen niet gewijzigd worden door dit planproces.
Het zwaar verkeer op de ring rond Rijsel wordt ook zoveel mogelijk geweerd, wat ook zorgt voor verhoogd verkeer op de ring R8. Het verkeer naar Calais dat vroeger via de ring van Rijsel ging, gaat nu richting Ieper-Poperinge om daar dan terug de grens over te steken en de autoweg richting Calais te nemen.	De voertuigen richting Calais kunnen nog steeds via de E17 voor Rijsel richting A25. Een verschuiving van de verkeersstromen lijkt in deze niet noodzakelijk en is dan ook niet terecht.
Verkeerstoeiname	
De laatste 20 jaren heeft de omgeving uitbreidingen ondergaan en deze evolutie gaat nog steeds door. Het woongebied wordt verder uitgebreid (Schaapsdreef, Morinnestraat, Ambassadeurlaan Baertlaan, Kapel ter Bede, Langwater,...) met effect op de mobiliteit. Ook bedrijventerreinen kennen een toegenomen activiteit (AZ Groeninge, Kennedypark, Vives & Kulak, Kinopolis, Evolis, Expo,...). Naast de verplaatsingen van de bewoners, is er ook verkeersdruk van scholen (Halenplein, college Zuid, VTI complex, OLV van Vlaanderen, VIVES, KULAK), sport (Mimosacomplex, Lange Munte, KVK, de Kaai) en de begraafplaats Hoog Kortrijk. Er is veel meer verkeer door het nieuwe ziekenhuis AZ Groeninge.	Dit is een terechte vaststelling. De bijkomende ruimtelijke ontwikkelingen hebben de verkeersintensiteiten binnen het plangebied verhoogd. Een attractiepool als een regionaal ziekenhuis genereert inderdaad een zekere verkeersintensiteit. In de studie wordt hiermee rekening gehouden. Het verkeer van en naar AZ Groeninge zit mee in de cijfers van het verkeersmodel.
Zonder ingrijpende maatregelen wordt verwacht dat motorvoertuigen wereldwijd in 2035 met 1 miljard voertuigen zullen toenemen. Deze vaststelling is onderbelicht in de verfijnde startnota. Het toekomstig elektrificeren van het wagenpark zal voor K-R8 daar weinig aan veranderen, althans wat fijn stof, ruimtebeslag, verminking van waardevolle natuur en lawaaihinder betreft. Het autogebruik wordt wel steeds minder koolstof-intensief naarmate elektrische voertuigen gangbaarder worden en op voorwaarde dat het op groene energie gebaseerd is.	We zijn ons bewust van het feit dat het elektrificeren van het wagenpark niet het autogebruik zal doen dalen. Daarom wordt er vanuit de plandoelstellingen van het GRUP ingezet op modal shift. Duurzame verplaatsingen met fiets en openbaar vervoer dienen gepromoot.
Vrachtverkeer	
Vraag om de alternatieven op vrachtverkeer te onderzoeken. Grote volumes worden nu zonder veel toegevoegde meerwaarde voor onze economie en maatschappij van de haven van Antwerpen richting hier vnl. Frankrijk en ook Groot-Brittannië getransporteerd (en in de omgekeerde richting). De huidige maatschappelijke voordelen van de logistieke bewegingen wegen wellicht niet op t.o.v. de	Deze inspraakreactie overstijgt het planproces. Binnen de vervoerregio Kortrijk worden onder meer vervoer via het spoor en over het water bekeken. Er kan een onderscheid gemaakt worden tussen vrachtverkeer op de grote wegen (E17) en in de stad (stadslogistiek). In het plangebied K-R8 is er m.u.v. het doorgaand verkeer op de E17 relatief weinig vrachtverkeer. Daarnaast wordt binnen K-R8 ook rekening gehouden met een regionaal overslagcentrum of specifieke overslagcentra

Inspraakreactie	Bespreking
maatschappelijke overlast die zij veroorzaken en/of oplossingen om die overlast in te perken. Is dit zo of kan dit becijferd worden? Kan er onderzocht worden of de combinatie van alternatieven zoals transport via spoor en andere nieuwe innovatieve oplossingen zoals bv. Underground Container Transport, Electric Highways (https://www.cleanenergywire.org/factsheets/electrichighways-offer-most-efficient-path-decarbonise-trucks) de overlast op de E17 en R8 kunnen verlagen?	langs het kanaal (afstemming met het complex project Plan B-K). In de Kanaalzone wordt er watergebonden bedrijvigheid beoogd, wat ook overslag op de weg genereert.
De ringweg R8 word steeds meer gebruikt door vrachtwagens en is daarvoor niet geschikt. Zeker aan de aartsgevaarlijk afslag naar de A19 te Bissegem. Vrachtwagens die vanuit Gent naar Ieper of Brugge moeten blijven de E17 volgen, om dan in Aalbeke de E403 te nemen. Voor de omgekeerde richting geldt hetzelfde principe, waardoor er minder verkeer is op de ring en het 'ei' ontlast en veiliger wordt.	Vanuit de netwerklogica zou een bestuurder inderdaad voor zijn doorgaande rit op de hoofdwegen moeten blijven rijden, maar vanuit tijdswinst en gebruik van de GPS blijkt dat de shortcut via de A19/R8 korter is. In het mobiliteitsonderzoek wordt dit verder opgenomen.
Bereikbaarheid	
De verkeersverbindingen binnen de stad (verbinding station - Hoog Kortrijk) en met de omliggende steden (Brugge, Ieper, Doornik, Rijsel,...) zijn te verbeteren.	Het optimaliseren en verbeteren van deze trein- en busverbindingen wordt verder onderzocht binnen de vervoerregiowerking waar men bezig is met de opmaak van een regionaal mobiliteitsplan. De verbinding station-Hoog Kortrijk maakt deel uit van de momenteel lopende studie Hoogwaardig Openbaar Vervoer N50.
De focus op de leefbaarheid is een goed uitgangspunt, maar het zwaartepunt blijft wel liggen op de (verbindende) verkeersinfrastructuur. Dat is een goede zaak, bereikbaarheid moet hier prioritair behandeld worden.	Het planproces K-R8 wenst infrastructuur, mobiliteit en ruimte op elkaar af te stemmen. Hierbij wordt dus niet alleen de weginfrastructuur bekeken, maar wel het goed multimodaal bereikbaar maken van de ruimtelijke ontwikkelingen en functies op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost.
De bereikbaarheid van de Xpo site, niet alleen voor openbaar vervoer maar ook voor autoverkeer, is cruciaal.	Zoals besproken in vorig punt worden infrastructuur, mobiliteit en ruimte op elkaar afgestemd, met dus een goede bereikbaarheid en ontsluiting via het (hoger) wegenet en voor alternatieve vervoersmodi.
Voor de ondernemingen is een goede multimodale bereikbaarheid cruciaal, dit zowel voor de logistieke processen als voor het woon-werkverkeer en de algemene bereikbaarheid. De bereikbaarheid van Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid is een heel belangrijke schakel in de mobiliteit voor de ganse regio Zuid-West-Vlaanderen. De nadruk ligt in hoofdzaak op de leefbaarheid van de omgeving. Vraag om de economische impact goed te monitoren en de te maken keuzes steeds grondig te toetsen aan de economische impact. Een vlotte mobiliteit is en zal altijd één van de belangrijkste schakels zijn voor bedrijven om zich al dan niet te vestigen in een bepaalde omgeving. Het economische belang van dit dossier moet nadrukkelijker naar voor komen.	Zie bespreking vorig punt. De centrale doelstelling van het planproces betreft het verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Leefbaarheid omvat daarbij verschillende facetten: niet alleen ruimtelijke kwaliteit en kwaliteit van de leefomgeving, maar bv. ook verkeersleefbaarheid en -veiligheid en economische leefbaarheid. In de verfijnde startnota en scopingnota is een luik gewijd aan 'economie en bedrijvigheid' (zie §2.2.2.1).

Inspraakreactie

Bespreking

Ontsluiting Kapel ter Bede

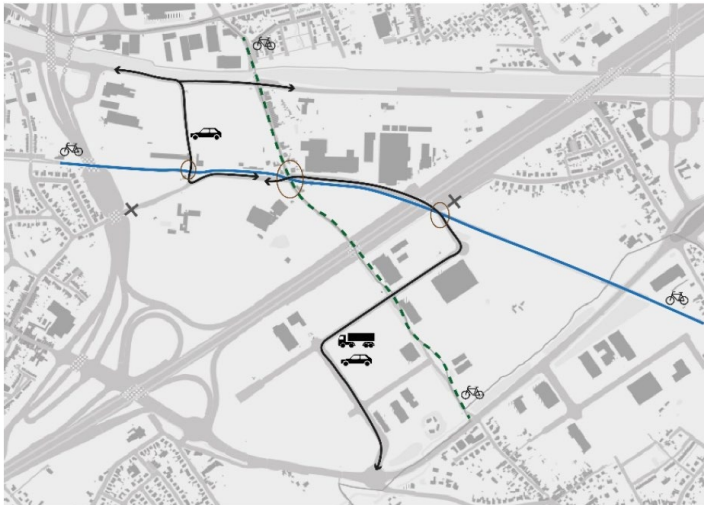
Er wordt niet geduid hoe de R8 en de N8 functioneren t.o.v. het hogere wegennet (E17 - E403). Hoe functioneert de R8 vandaag en hoe zien we de categorisering van de R8 op vandaag en in de toekomst? Er is na te denken over de ontsluiting via het hogere wegennet: dit is voor de ontsluiting van de site Kapel ter Bede relevant.

Er is bij het verkennend mobiliteitsonderzoek een herkomst-bestemmingsonderzoek uitgevoerd (verkeerstellingen), waardoor er zicht werd verkregen op de totale werking van de R8. In het verkeersmodel is rekening gehouden met het functioneren van de R8. Op de R8 wordt bovenlokaal verkeer gezien, op de ventwegen lokaal verkeer. Deze wegen zijn verkeerd aangesloten: er wordt nl. met een secundaire 3 weg (N8) aangesloten op een primaire weg (E17). Dit is te herbekijken, waarbij er wordt uitgegaan van de wegcategorisering.

Er wordt afgestemd met de vervoerregio Kortrijk. Het planteam K-R8 zetelt in de ambtelijke werkgroep van de vervoerregio.

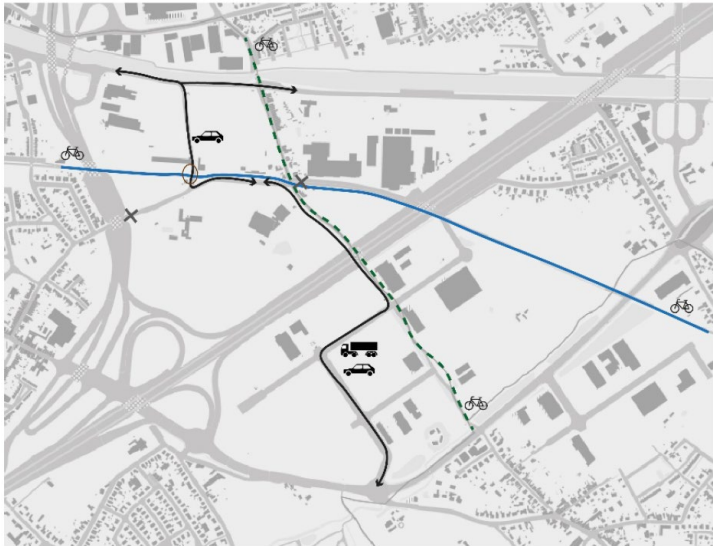
De eerder voorziene ontsluitingsmogelijkheden voor de site met doorsteek onder de E17 worden genegeerd:

- Zie inrichtingsplan Evolis uit 2006.
- Zie GRUP Afbakening Regionaalstedelijk Gebied Kortrijk met kaart en benoemd in de voorschriften:



zwaar verkeer en personenwagens vinden via de Keizersstraat en Evolis-site hun weg naar het hoger wegennet. Daarnaast kan de site voor personenwagens via Kapel ter Bede ook ontsluiten naar de Visserskaai. Er doen

De ontsluitingsmogelijkheden van Kapel ter Bede zijn nog te onderzoeken, waarbij onder meer ook een mogelijke ontsluiting via Evolis is te bekijken. Het onderzoek is uit te voeren o.b.v. een nog nader te bepalen programma op Kapel Ter Bede, waarbij ook rekening wordt gehouden met de cumulatieve effecten bij ontwikkeling van de kop Evolis en Langwater. In geval van een ontsluiting via Evolis is in het bijzonder het bijkomend verkeer op de N8 en N391 nader te bekijken. Er is tevens te voorzien in een ongelijkgrondse kruising met het Guldenspoorpad. De onderzoeksresultaten zijn af te stemmen met plan B-K.

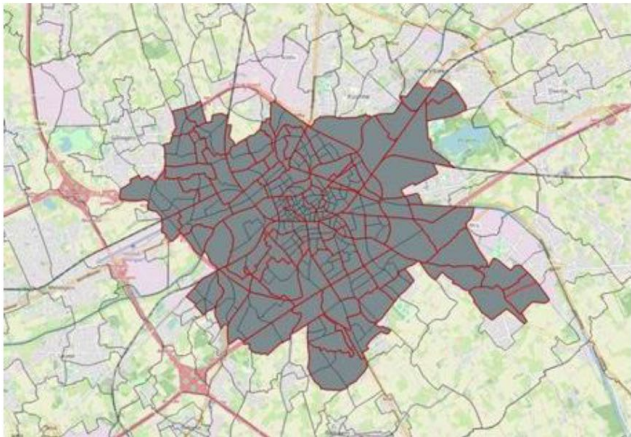
Inpraakreactie	Bespreking
zich op 3 locaties mogelijke conflictpunten voor met de F45, maar deze zijn kunnen veilig vormgegeven worden Volgend alternatief scenario voor de ontsluiting van Kapel ter Bede wordt meegegeven: Wanneer via de Luipaardstraat ontsloten wordt naar de Evolis-site en zo naar het hoger wegennet, wordt het aantal conflictpunten met de F45 gesupprimeerd. Daarenboven kan, door de ontsluiting ten westen van de huidige fietsverbinding ter hoogte van de Luipaardstraat te voorzien, de fietsverbinding gevrijwaard worden van conflicten met auto- en vrachtverkeer. De site kan voor personenwagens via Kapel ter Bede ontsluiten naar de Visserskaai. 	Zie bespreking vorig punt.
De stelling dat de site op vandaag niet is ontsloten door hoogwaardig openbaar vervoer en dat hier in de toekomst ook niet aan zal worden geremedieerd, kan niet worden aangenomen. Dit staat haaks op de stellingname uit de verfijnde startnota om op de site Kapel ter Bede, of in de nabijheid ervan, een multimodaal knooppunt te maken. Daarnaast wordt gewezen op de invloedssfeer van een hoogwaardige openbaar vervoershalte op een straal van 800 meter te voet en 2 kilometer met de fiets. De invloedssfeer van de bestaande hoogwaardige openbaar vervoershalte op de N8	Op figuur 2-79 van de verfijnde startnota zijn alle mogelijke locaties weergegeven die vanuit het voorbije proces zijn genoemd als mogelijke locatie voor een regionaal hoppinpunt, zonder hier enige selectie of onderzoek rond te verrichten. Dit dient nog bekeken te worden in afstemming met de vervoerregio Kortrijk en vanuit het ruimtelijk ontwerpend onderzoek K-R8. Vanuit het onderzoek kunnen mogelijks ook nog andere locaties naar boven komen. Gezien de locatie van een regionaal hoppinpunt sterk wordt bepaald vanuit de netwerklogica (BVR 16 juli 2021) en het OV-kernnet zich hier situeert op de N8, lijkt het

Inspiraakreactie	Bespreking
en de eventuele alternatieven reiken wel degelijk reikt tot aan de site Kapel ter Bede, zeker wanneer hier rekening meer wordt gehouden bij het realiseren van bijvoorbeeld zachte doorsteken.	in elk geval niet opportuun om Kapel ter Bede als mogelijke locatie voor een regionaal hoppinpunt te weerhouden. Deze locatie is dan ook weggeschreven in de scopingnota. Bij de afbakening van de routes waar de kernnet lijnen zouden liggen is er inderdaad rekening gehouden met een invloedssfeer. Dit zorgt er ook voor dat het volledig stedelijk weefsel van Kortrijk binnen de R8 afgedekt is met een nabijheid van het busnetwerk. Op de N8 zal er een kernnet A lijn rijden welke voor een frequente bediening zal zorgen, maar de site Kapel ter Bede zal zelf niet rechtstreeks bediend worden door een busverbinding gezien de omrijfactor.
Kapel ter Bede wordt rechtstreeks ontsloten door de fietssnelweg F45 Gent-Oudenaarde-Kortrijk. De site ligt op amper een paar kilometer fietsen van het station van Kortrijk en dit op een volkomen vrije bedding.	Kapel Ter Bede ontsluit inderdaad via de fietssnelweg het Guldenspoorpad F45 (Gent-Oudenaarde-Kortrijk), maar ook via het bovenlokale functionele fietsroute langs de Luipaardstraat en het fietspad via de straat Kapel ter Bede richting N8. De potenties van deze ontsluitingsmogelijkheden zijn mee te nemen in het verdere onderzoek.
Sluipverkeer	
Er staan constant files vanaf het Ei in Kortrijk, via Universiteitslaan tot en met Roggelaan (sluipwegen?) om de autosnelweg en Zwevegum te bereiken. Hoe zal dat opgelost worden? Waarom zijn in de Roggelaan na 40 jaar nog steeds geen verkeersremmers, zwaar verkeer verbod en/of lijnen op de grond getekend? In de Roggelaan mag zelfs een knip komen.	Het mobiliteitsonderzoek zal niet specifiek onderzoek doen naar sluipverkeer, maar uit de doorrekeningen zal wel blijken waar er grotere verkeersstromen aanwezig zijn en in hoever deze in de toekomst zullen toe- of afnemen. Desgevallend zullen milde-rende maatregelen voorgesteld worden in het MER. Ingrijpen in de circulatie kan daarbij een optie zijn. Parallel met het GRUP zullen ook maatregelen nodig zijn op lokaal niveau om het sluipverkeer tegen te gaan (zie procesnota §2.4.2). Zo is begin 2022 een studie gestart naar de herinrichting van de N8 inclusief de cowboy Henk rotonde, de Q8 rotonde en de aantakkingen van de wijk Langwater en Lange Munte en bedrijventerrein Evolis.
Af en toe wordt de Burgemeester Mayeurlaan gebruikt als sluipweg als er ergens werken zijn.	Zie bespreking vorig punt. Bij werken is er altijd sprake van kortstondig extra verkeer in bepaalde straten. Met signalisatie wordt dit extra verkeer zo goed mogelijk geleid via alternatieve wegen. Verder bekijkt de stad Kortrijk circulatiemaatregelen in de omgeving van de Doorniksewijk. Meer informatie hierover is te vinden op: Project - Circulatieplan omgeving Doorniksewijk (kortrijksprekt.be)
De verbinding Erasmus-/Tarwelaan wordt gebruikt door verkeer tussen Kortrijk centrum en de universiteit/hogeschool, maar ook voor het bereiken van het complex Kortrijk-Oost. De weg is ook zeer breed en nodigt dus uit om hoge snelheden te halen. Dat is spijtig voor de bewoners, maar ook voor de vele fietsers en voetgangers die deze straat gebruiken om zich vanuit het centrum van Kortrijk naar de Lange Munte en de groene omgeving te begeven zonder de Doorniksesteenweg	Zie bespreking vorig punt. Wat betreft onderhoud van de straat volgt de stad een onderhoudsplanung, die mede bepaald wordt door de benodigde rioleringswerken en onderhoudsbudgetten.

Inspraakreactie	Bespreking
te gebruiken. De problemen betreffen geluidshinder, luchtkwaliteit en vooral de veiligheid van fietsers en wandelaars (die door de slechte toestand van het voetpad vaak op de parkeerstrook wandelen). Voorstel gelijkaardig aan de situatie in de Maandagweg ter hoogte van de brug over de E17: - Heraanleg straat: eventueel stille wegbedekking, met beplanting afgescheiden fietsstroken en eventueel snelheidsbrekers. - Snelheidsbeperking van 30km/h afgestemd op omliggende straten (o.a. Lindelaan).	

5. MODAL SHIFT

Inspraakreactie	Bespreking
Vraag naar een radicale verbetering van het aanbod aan duurzame vervoersalternatieven en een doordachte toepassing van het STOP principe waarin het Bus Rapid Transit (BRT) systeem een belangrijke rol vervult. Het gebrek aan een veilig, comfortabel fietspadennet met de nodige stallingen en betrouwbaar, betaalbaar, luxueus openbaar vervoer zorgen voor een vicieuze cirkel, waardoor de automobiliteit een steeds dominantere positie inneemt. Onveilig verkeer creëert een terugkoppelingsmechanisme waardoor nog meer mensen geneigd zijn om de auto te nemen. Pas als er aantrekkelijke en veilige alternatieven zijn kan men kiezen om zich op een duurzame wijze te verplaatsen.	Het betreft een én/én-verhaal. Indien er minder parkeerplaatsen in de stad worden voorzien kan de modal shift ook sneller ingezet worden. De fietsvoorzieningen en de vrije busbanen spelen zeker een belangrijke rol in dit duurzaam mobiliteitsverhaal.
Het is van belang de doelstellingen rond modal shift door te vertalen in concrete actiepunten, gekoppeld aan instrumenten, timing, middelen, rolverdeling,...	Voor Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost is te bekijken welke acties en maatregelen er nodig zijn in functie van de modal shift. Deze acties en maatregelen zullen worden gekoppeld aan het Masterplan Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Bij de opmaak van het actieprogramma is te bekijken wat is op te nemen binnen K-R8, welke lokale acties zijn, etc. Vanuit het ruimtelijk ontwerpend onderzoek K-R8 kunnen de acties inzake modal shift verder verfijnd worden en kunnen verdere concrete maatregelen en ingrepen worden gedefinieerd. De doelstellingen rond modal shift zullen echter niet enkel behaald worden vanuit het planproces K-R8.
De gehanteerde definitie 'duurzame modal split' houdt steek om carpoolers inderdaad ook als "niet niet-duurzame" verplaatsing mee te nemen. We moeten er over waken dat dit niet leidt tot een minder ambitieus plan. Ook carpoolen blijft immers een autoverplaatsing waar (extra) weginfrastructuur, parkeerplaatsen, ... voor nodig zijn. Ruimte die anders kan worden gecreëerd voor alternatieve modi ivf bereikbaarheid (zoals fietspaden, vrije busbedding) en voor groen ivf een betere leefbaarheid en verblijfskwaliteit. Vraag om vooral de "klassieke" duurzame modi maximaal te ondersteunen en bij de verschillende scenario's beide definities van duurzaam te rapporteren en te evalueren.	In de scopingnota is opgenomen om een aandeel van duurzame vervoersmodi van 50% te hanteren in het kader van voorliggend planproces. Dit percentage is bepaald in afstemming met de beslissing van de vervoerregioraad Kortrijk (18 juni 2021) om een 55/45-verhouding in de regio te hanteren, wat ambitieuzer is dan hetgeen in het Vlaams Regeerakkoord is opgenomen. Aangezien we in het stedelijk gebied ambitieuzer moeten zijn dan in de landelijke regio's wordt voortbouwend op de beslissing van de vervoerregio een 50/50-verdeling binnen K-R8 vooropgesteld.
Overigens zal niet alleen de 'modal shift' een temperend effect hebben op het autoverkeer: ook het duurzaam toegenomen thuiswerk, de verwachte beperking van de bedrijfsvoertuigen, de grotere flexibiliteit in werkuren... zullen het verkeer op piekmomenten verder matigen.	Het is zeker aan te raden om tot minder verplaatsingen te komen binnen het plangebied, maar uit de huidige vaststellingen van de filelengtes blijkt dat het thuiswerken niet zo rendabel is in de modal shift. De spits uitsmeren gebeurde al voor Corona en uit de huidige fileduur blijkt dat we naar een nog grotere uitwaaiing van spitsuren gaan.

Inspraakreactie	Bespreking
Ambitieniveau modal shift De vraag kan gesteld worden of het ambitieniveau van meer dan 40% duurzame modi realistisch is, gezien de vele auto-gerichte activiteiten op de diverse locaties. Het is ambitieniveau ligt te hoog en is niet steeds even relevant voor de sterke auto- en vrachtgerelateerde locaties die hier in onderzoek liggen. Het is aangewezen om het aandeel in dit planproces zo hoog mogelijk te leggen, doch dit betekent niet dat de inspanningen voor de rest van de vervoerregio hiervoor dienen afgezwakt te worden. De stedelijke context kan hier niet het volledige verhaal dragen. Er kan gedebatteerd worden over de voorgestelde afbakening.  <i>Figuur 2-3: Afbakening van het gebied met invloedssfeer op vlak van modal shift vanuit het GRUP K-R8</i>	De vervoerregio Kortrijk van 18 juni 2021 keurde de ambitie goed om in de regio in zijn geheel te streven naar een modal split van 55/45. Deze ambitie wordt getrapd gerealiseerd tegen 2030. Hierbij wordt in landelijk gebied gestreefd naar een stijging van het gebruik van duurzame vervoersmiddelen met minimum 6%. In stedelijke gebieden, zoals in het plangebied K-R8, moet er een grotere inspanning gedaan worden. Aangezien we in het stedelijk gebied ambitieuzer moeten zijn dan in de landelijke regio's wordt voortbouwend op de beslissing van de vervoerregioraad een 50/50-verdeling binnen K-R8 voorgesteld. Zoals vermeld in de verfijnde startnota is het voorgestelde invloedsgebied bepaald op basis van isochronen op 15 minuten met fiets en openbaar vervoer vanaf het station van Kortrijk, rekening houdend met het nieuwe openbaar vervoerplan korte termijn. Het inkrimpen van dit gebied zou impliceren dat er nog meer druk op het resterende stedelijk gebied komt te liggen om de daarbinnen vooropgestelde modal splitambities van de Vlaamse regering en de vervoerregio te bewerkstelligen.
De doelstelling om in te zetten op de modal shift wordt onderschreven, het is ook belangrijk dat er voldoende aandacht uitgaat naar het garanderen van de autobereikbaarheid. Dit is essentieel ifv het garanderen van de economische leefbaarheid voor verschillende bedrijfstakken alsook voor bepaalde segmenten in de kantorenmarkt (zoals is gebleken uit de kantorenstudie die de stad Kortrijk samen met de intercommunale Leiedal heeft uitgevoerd).	Het GRUP K-R8 wil de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost verbeteren vanuit een integrale benadering. Leefbaarheid omvat verschillende facetten, zoals verkeersleefbaarheid en -veiligheid, ruimtelijke kwaliteit en kwaliteit van de leefomgeving, beleevingswaarde, ecologische, sociale en economische leefbaarheid. Gezien de veelheid aan facetten is de leefbaarheid in haar totaliteit te bekijken en dient een evenwicht te worden gezocht, waarbij de nodige afwegingen zijn te maken. De ruime interpretatie van het begrip leefbaarheid betekent echter geen verlaging van het ambitieniveau.

Inspraakreactie	Bespreking
Flankerend beleid	
De modal shift zal niet enkel uit dit GRUP gerealiseerd kunnen worden. Deze procedure moet ontwikkelingen (OV, fietsinfrastructuur, ...) die de modal shift kunnen bevorderen alle kansen geven en zo weinig mogelijk hypothekeren. Er zullen ook belangrijke flankerende maatregelen buiten het studiegebied nodig zijn. De impact van vrije busbanen, verkeerslichten beïnvloeding voor het openbaar vervoer, het aantal aangeboden parkeerplaatsen, de parkeertarieven, de autobereikbaarheid van de stadscentra, ... spelen een belangrijke rol om de auto minder aantrekkelijk te maken. Dat geldt ook voor langere verplaatsingen uit de hele regio, gezien het plangebied één van de grootste attractiepolen uit de regio is. Het regionaal mobiliteitsplan voor de VVR Kortrijk zal hierin een belangrijke rol moeten spelen en een goede afstemming hiermee is onontbeerlijk.	Deze inspraakreactie wordt onderschreven. Afstemming met o.m. met de vervoerregiowerking en het lokale mobiliteitsbeleid is noodzakelijk.
Er wordt geopteerd voor openbaar vervoer en bijgevolg ook overstapmogelijkheden naar de fiets. Er is sprake van 2 hoofdwegen voor bussen en wagens met overstapmogelijkheden en parking. Zij vertrekken steeds vanaf het station. Ook de zijwegen (voor fietsverkeer) vertrekken vanaf het station.	Binnen de vervoerregio werd in het kader van de omschakeling van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid een nieuw openbaar vervoerplan opgemaakt dat vraaggestuurd is. Dit nieuwe openbaar vervoerplan diende opgebouwd te worden binnen de bestaande budgetten. Hierdoor is de focus gelegd op de lijnen met de meeste potentie. Langs deze twee assen dienen overstappunten ingericht (hoppinpunten) naar andere modi.
Om de modal shift te laten slagen moeten voldoende aantrekkelijke alternatieven én sturende elementen opgenomen. Een flankerend, ondersteunend beleid door de overheid is noodzakelijk. Bv. (tijdelijke) financiële ondersteuning alternatieven, autogebruik financieel moeilijker te maken, invoering kilometerheffing, beperking parkeergelegenheden, afbouw bedrijfswagens, minder parkeerplaatsen voorzien, uitbouw en opwaardering van mobipunten, opleggen lagere snelheidslimieten, invoering BRT systeem, blijvend aanmoedigen telewerk,...	Deze maatregelen zijn zeker relevant, maar vallen buiten de scope van dit planproces.
N50 en N8	
De Doorniksewijk en Oudenaardsesteenweg worden ingezet als verbinding naar de stad toe voor verschillende modi. Is er voldoende ruimte om dit te organiseren, ook voor fietspaden en afzonderlijke busbanen? Er wordt gevraagd naar inrichtingsstudies om de ambities voor N50 en N8 te toetsen.	De studies voor N50 Doorniksewijk en N8 Oudenaardsesteenweg zijn respectievelijk lopend en in opstart.
Het is aangewezen om naast het onderzoek voor de heraanleg van het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid parallel een onderzoek te voeren naar optimalisaties voor doorstroming en verkeersveiligheid op de direct aansluitende wegen. In de volgende startnota is deze aanpak ontwikkeld voor de omgeving van Kortrijk-Oost en	Zie bespreking vorig punt. De studie omtrent de N50 zit vervat in de HOV-studie: tot het kruispunt met de Universiteitslaan zit in fase 1. Rond de recent heraangelegde Kennedylaan is geen verder studiewerk voorzien.

Inspraakreactie	Bespreking
de Oudenaardsesteenweg (N8). Analooq hiermee dienen voor Kortrijk-Zuid de Doorniksesteenweg en de Kennedylaan in het onderzoek betrokken te worden. Dit moet ook de bereikbaarheid van de Xpo-campus waarborgen binnen de ambitie van de 'modal shift'.	
Parkeren	
Er is te weinig parkeerruimte voor studenten. De Universiteitslaan en omgeving staat vol geparkeerde wagens in normale (niet-corona) schooldagen. De scholen hebben een mooie groene omgeving, maar beschikken niet over adequate parkeerruimte (zelfs niet bij recente nieuwbouw). Dit zorgt voor overlast, gezien er bijgevolg geparkeerd wordt voor de deur van de buurtbewoners.	Bijkomende parkeergelegen voor studenten zijn niet gewenst, om zo de modal shift bij studenten naar het openbaar vervoer en de fiets mogelijk te maken. Hierover zijn afspraken gemaakt tussen de stad Kortrijk en de scholen. In de praktijk betekent dit dat er studenten parkeren buiten de campus. Met andere maatregelen, waaronder hoogwaardig openbaar vervoer naar het station en sensibilisering, proberen we zo veel mogelijk studenten een alternatieve vervoerswijze te laten kiezen. Als we meer parkeren aanleggen, trekt dit alleen maar meer autoverkeer. Zolang de studenten parkeren op daartoe aangewezen openbare parkeerplaatsen (dus niet in bermen, bij een parkeerverbod e.d.) is dit over het algemeen geen probleem. Daar waar studenten parkeren op plekken waar dat niet mag, kan de politie optreden.
Hoppinpunten / multimodale knooppunten	
De ambitie tot ontwikkeling van de twee regionale mobipunten m.n. op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost is verder te onderbouwen, zeker wat betreft Kortrijk-Oost. Er wordt hierbij verwezen naar het lopende Stationsproject Kortrijk, dat het optimaliseren van de mobiliteit in de stationsomgeving beoogt voor de verschillende weggebruikers.	Er is inderdaad verder onderzoek te verrichten naar het ontwikkelen van regionale hoppinpunten op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Deze hoppinpunten zijn te onderbouwen vanuit het netwerk en vanuit de relatie met de (gewenste) ruimtelijke ontwikkelingen (nabijheids- en netwerklogica).
De mogelijkheden om een multimodaal knooppunt op de site Xpo te creëren moet verder onderzocht worden. Er wordt betwijfeld of dit daadwerkelijk voor een oplossing voor de site zal zorgen, gezien Xpo nooit met de trein zal ontsloten worden. Het louter inleggen van een busverbinding met het station en een halte ter hoogte van Kortrijk Xpo, is onvoldoende om van de site <i>“een multimodaal knooppunt”</i> te maken, laat staan een knooppunt dat de talrijke verkeersbewegingen en de parkeerbehoefte opvangt. Dit geldt nog meer indien die parkeerbehoefte zou toeneemen in geval van verdichting van de site (met kantoren).	De site Xpo is één van de te onderzoeken locaties voor de realisatie van een regionaal hoppinpunt op Hoog Kortrijk. Dit gebeurt in afstemming met de vervoerregio Kortrijk en het gemeentelijk RUP KVK-stadion.
Openbaar vervoer (OV)	
Het klopt dat er twee belangrijke kernnet A-assen in het project liggen. Dat betekent echter niet dat de verplaatsingen met het OV van/naar de ontwikkelingen in het gebied op een optimale wijze (kunnen) verlopen. Er zijn, naast een verbetering van de doorstroming, minstens twee categorieën die onderzocht dienen te	Deze doelstellingen worden bekeken in de werking van de vervoerregio Kortrijk. Er wordt hierover afgestemd met de vervoerregio.

Inspraakreactie	Bespreking
worden om de bereikbaarheid nog sterk te kunnen verbeteren en zodoende de modal shift te kunnen bewerkstelligen. Het is nuttig om dit onderzoek ook expliciet op te nemen als doelstelling binnen het planproces: - Onderzoek tot frequentieverhoging van bestaande verbindingen (vb. richting Harelbeke, Zwevegem en Bellegem); - Onderzoek tot het aanbieden van een aantal bijkomende (tangentieële) relaties die Kortrijk-Oost en Hoog Kortrijk vanuit de ruime omgeving rechtstreeks en dus sneller kunnen verbinden aan een voldoende hoge frequentie. Dit kan bv. gaan over de relatie Harelbeke/Zwevegem - Hoog-Kortrijk of Wevelgem - Lauwe - Marke - Hoog-Kortrijk - Kortrijk-Oost (cf. onderzoek dat reeds in het kader van onderzoeksvragen korte termijn OV-plan werd uitgevoerd).	
Er zijn investeringen nodig in openbaar vervoer om de bereikbaarheid en leefbaarheid te kunnen vrijwaren. Dat gaat over de creatie van ruimte voor openbaar vervoer, maar ook over bijkomende voertuigen en bijkomend exploitatiebudget om een verbeterd OV-aanbod te kunnen exploiteren. Indien een beter OV kan bijdragen tot de doelstelling van de modal shift, dan dienen hier ook de nodige (recurrente) middelen voor worden vrijgemaakt. Over deze zaken moet inderdaad worden afgestemd met het regionale mobiliteitsplan en de vervoerregioraad.	De vervoerregio heeft de beschikbare middelen optimaal ingezet. Mochten meer middelen voorhanden zijn, kunnen de openstaande vragen ingevuld worden.
Er wordt op aangedrongen dat het OV-aanbod maximaal wordt gealigneerd met het ruimtelijk beleid (en dus eventuele nieuwe ontwikkelingen) in het projectgebied. Dit is één van de speerpunten van het decreet basisbereikbaarheid.	Het planproces K-R8 beoogt een optimale afstemming tussen infrastructuur, mobiliteit en ruimte. De inspraakreactie ligt in lijn hiermee.
Het lijkt evident dat een dusdanige verbetering (op vlak van aanbod en commerciële snelheid) van het OV in (één van) de ontwikkelingsscenario's wordt meegenomen en wordt doorgerekend in de verkeersmodellen.	Binnen het plangebied wordt een doelstelling voor de modal shift vooropgesteld van 50/50.
Het OV-plan 2022 zal niet afdoende zijn om de doelstellingen met betrekking tot modal shift ingeval van bijkomende ontwikkelingen - zelfs alleen nog maar op vlak van capaciteit tijdens de spitsuren - te kunnen realiseren.	Het OV-plan korte termijn is binnen een budgetneutrale omgeving. Van zodra er nieuw bijkomend budget beschikbaar is, zullen de openstaande vragen ingevuld worden.
Het is cynisch dat er een publieke raadpleging wordt gehouden waarin o.a. de inzet op mobiliteitsverschuiving naar fiets en OV wordt vooropgesteld, terwijl anderzijds is beslist (zonder publieke raadpleging) tot een verschraving van het openbaar vervoer in deze zone vanaf 2022.	Binnen het plangebied vindt er niet echt een verschraving van het openbaar vervoer plaats. Er wordt echter anders ingezet op het vervoeren van OV-gebruikers. Op de kernnet assen die dominant aanwezig zijn binnen het plangebied wordt er met een hoge frequentie in de spits gereden.
We zien op de reservatiestrook mogelijkheden voor de integratie van een busbaan voor hoogwaardig openbaar vervoer (incl. halte aan Maandagweg).	In geval de R8 niet gesloten wordt op de reservatiestrook, dan behoort de realisatie van een openbaar vervoersverbinding tot de te onderzoeken alternatieven.

Inspraakreactie	Bespreking
De bestaande buslijn 2 “Lange Munte” wordt vanaf het station via Elf Novemberlaan -St-Elisabeth -school Rhizo naar OC Lange Munte en kerkhof Hoog Kortrijk, vervangen door een lijn met lagere frequentie die van het OC via de Oudenaardsesteenweg naar het station loopt. Dat terwijl de Oudenaardsesteenweg al een busaanbod heeft en deze route al overbelast is. Dus een lagere frequentie over een minder interessante route met een hoger risico om in de file vast te raken... Als je niet kan verbeteren, laat lijn 2 zoals ze is.	Het busaanbod is geen onderdeel van de scope van het GRUP.
Waarom rijden hoofdzakelijk lege dieselbussen rond die een contradictorisch effect hebben?	Deze opmerking is niet relevant binnen dit dossier. De Lijn zet in op een vergroening van het wagenpark.
Aan de kant Hoog Kortrijk voorziet het kernnet een lus naar de hogeschool campussen. Het gebied Kortrijk-Oost is minstens even groot en heeft in tegenstelling tot Hoog Kortrijk nog veel te ontwikkelen gronden. Misschien moet in de toekomst ook hier een lus OV worden gerealiseerd over Evolis en Kapel ter Bede. Daar is ook ruimte voor. De bestemming op Kapel Ter Bede kan zo’n OV-lus rendabel maken.	Mobiliteit, infrastructuur en ruimte zijn op elkaar af te stemmen. Bij een (verdere) ontwikkeling van Evolis en Kapel ter Bede zijn de multimodale ontsluitingsmogelijkheden te bekijken.
Het openbaar vervoer voor langere afstanden is aangewezen op het station van Kortrijk. Het netwerk van De Lijn vanuit Zwevegem is afgestemd op Kortrijk en het station van Kortrijk. Ter hoogte van het complex Kortrijk-Oost tot aan de rotonde Q8 is ruimte om bijkomende maatregelen te voorzien om het openbaar vervoer voorrang te geven op het gemotoriseerd verkeer (bv. vrije busbaan). Gelet op de ligging binnen het kernnet met een hoge bediening kan dit verantwoord worden.	De inrichting van de gewestweg tussen Kortrijk-Oost en Zwevegem vormt onderwerp van een aparte studie. De opmerking wordt daar meegenomen.
Fiets	
Vraag om kansen te geven aan mountainbiken. Mountainbikers worden op dit moment volledig geweerd in het Kennedybos, Bellegembos, De libel,... Enkel in het Preschoekbos mag gefietst worden, maar enkel op een saaie zes meter brede grasstrook langs of door het bos. Waarom kan er niet zoals in Nederland werk worden gemaakt van aantrekkelijke paden, aangelegd door vrijwilligers en natuurbeheerders samen en gescheiden van de wandelpaden? De routes worden er ook goed onderhouden door de vrijwilligers en er zijn duidelijke gedragsregels. Door de aantrekkelijke routes voor de fietsers verdwijnt het wildrijden ook.	Dit behoort niet tot de scope van het planproces en dient ruimer bekeken te worden dan het plangebied van K-R8. In (groen)projecten wordt steeds een afweging gemaakt welke vormen van recreatief medegebruik verenigbaar zijn met de natuurwaarden.
Er wordt in Kortrijk steeds meer ingezet op de fiets, maar steun van de hogere overheid is broodnodig op enkele belangrijke verkeersassen.	Als dit een Bovenlokale Functionele Fietsroute (BFF) is, dan komt de Vlaamse overheid tussen samen met de provincie. Het BFF omvat zowel noord-zuid als oost-west verbindingen doorheen Hoog Kortrijk.
Er wordt Vlaanderen gevraagd om binnen haar bevoegdheid de nodige middelen te voorzien voor beoogde realisaties conform het fietsvadecum: o.a. Oost-	Deze zaken zullen deel uitmaken van het actieprogramma voor Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Voor alle acties in dit actieprogramma is te bekijken welke instrumenten en

Inspraakreactie	Bespreking
westverbinding (fietsbrug Beneluxlaan), verbeteren fietsinfrastructuur N8, optimaliseren fietsverbindingen ter hoogte van de verkeerscomplexen,... Het is noodzakelijk in te zetten op de fiets in de buurt van de hogescholen. Er zijn te veel studenten die individueel met de auto komen. Stimulerende maatregelen zijn nodig om de fietsers een kans te geven veilig te fietsen naar de diverse scholen in het zuiden van Kortrijk. Hoe meer fietsers, hoe minder verplaatsingen met de wagen.	middelen hiervoor ingezet kunnen worden. Op vlak van fiets zal dit een gedeelde taak zijn met budgetten vanuit de verschillende beleidsniveaus. Deze vraag kadert binnen de plandoelstelling om in te zetten op de modal shift. Met het fietsrouteplan van de stad Kortrijk en het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF), wordt de realisatie van een hoogwaardige oost-westfietsverbinding beoogd die direct aansluit op de scholencampussen (Vives/Kulak/Syntra) op Hoog Kortrijk.
Hoog Kortrijk	
De buurtweg 'chemin N° 3', die Walle verbond met Rollegem via de Munken-doornstraat werd geschrapt bij de aanleg van de E17. Kan deze verbinding terug in ere hersteld worden d.m.v. een fietsbrug of -tunnel? Dit zorgt voor een veilige fietsverbinding tussen het station/centrum en het AZ Groeninge/Kennedypark, en verder richting Rollegem/Bellegem. De fietsafstand van het station tot het rondpunt aan het Kennedybos zou zo ca. 2,5 i.p.v. 3,5 km (via het Bruyningepad) bedragen. Zo kan de gevaarlijke en tijdrovende oversteek van de Condédreef vermeden worden. Dit heeft ook een invloed op de doorstroming van het autoverkeer. Het doorkruisen van het Kennedybos zal vermoedelijk op tegenstand stoten van natuurbeheerders, maar dit is onterecht. De mensen worden dichterbij de natuur gebracht, eventueel kan de fietsverbinding gecombineerd worden met een eco-duct/ecotunnel, wat ook goed zal zijn voor het bos.	Dit voorstel betreft het realiseren van een verbinding tussen de straat Walle en de Munkendoornstraat over het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid. Een mogelijk herstel van de historische verbinding over het Ei wordt meegenomen in het verdere onderzoek van K-R8. Na afstemming met het Agentschap Natuur en Bos en Natuurpunt zal binnen K-R8 bekeken worden om een continue migratiecorridor langs de E17 te realiseren. Er is weinig baat om verbindingen onder/over de snelweg te realiseren.
Ook op het vlak van fietsverbinding tussen Hoog Kortrijk en het centrum wordt geen aanvaardbaar voorstel geformuleerd. De beste oplossing, zowel voor openbaar vervoer als fiets, is via een (lichte) brug over de E17, langs het Ei en de Condédreef naar het station. Daar is ruimte beschikbaar (die meteen een verbinding kan vormen met de Van Marcke site).	Zie bespreking vorig punt. In het verdere onderzoek wordt een mogelijke fietsverbinding over het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid, als verbinding tussen Hoog Kortrijk en het centrum van Kortrijk, mee bekeken.
De inkokering van de R8 tot de Doorniksesteenweg opent de mogelijkheid tot afschaffing van het kruispunt "Colmar" en het creëren van een veilige fietsoversteek van de wijken in de GRUP naar de projecten Walle en Loofstraat/station. Nu is er geen veilige plaats om de Doorniksesteenweg over te steken. De kruispunten Colmar en Kanon zijn gevaarlijk voor fietsers en andere plaatsen vereisen ook dat men een stuk langs de Doorniksesteenweg of Doorniksewijk rijdt.	De procedure voorziet erin dat een evenwichtige, redelijke afweging van de mogelijke opties zal gebeuren. Het kruispunt 't Kanon valt evenwel buiten de scope van K-R8; de herinrichting van dit kruispunt zit vervat in de inrichtingsstudie N50.
Kortrijk-Oost	
Vraag om de varianten voor het verkeerscomplex Kortrijk-Oost zo snel mogelijk uit te klaren zodat asap maatregelen kunnen genomen worden om de kruising van	Het GRUP heeft als doelstelling om de leefbaarheid van de omgeving te verbeteren. De gekozen oplossing dient in zijn volledigheid onderzocht te worden. Er is op heden geen mogelijkheid om een voorafname op een deel van de problematiek te doen.

Inspraakreactie	Bespreking
de fietsinfrastructuur met E17 en R8 veiliger te maken (al dan niet tijdelijk in afwachting van de aanpak van de verkeerscomplexen).	De studie N8 voorziet het wegvak tussen rotondes Cowboy Henk en Evolis. De rotonde Cowboy Henk wordt bekeken naar eventuele optimalisatiemogelijkheden zonder daarbij het risico te lopen de mogelijkheden van het verder onderzoek in het GRUP te bemoeilijken of financieel te verzwaren. De aansluitingen met R8 en E17 tussen rotonde Cowboy Henk en centrum Kortrijk zijn dan ook niet gevat binnen deze studie.
Er is veel schoolgaande jeugd die via de rotonde Q8 en rotonde Cowboy Henk naar Kortrijk rijdt. Dikwijls gebeurt dit ook in de richting van Kortrijk in tegenrichting om de Roggelaan te bereiken en zo richting de cluster van hogescholen rond Hoog Kortrijk te bereiken. De verkeersveiligheid, comfort en optimale verbinding voor fietsers dient nagestreefd te worden.	Het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers in de omgeving van Kortrijk Oost maakt deel uit van de doelstelling van het GRUP. De studie van de Oudenaardsesteenweg tussen rotonde 'Cowboy Henk' en rotonde 'Q8' zal dit mede ondersteunen. De fietspaden langs Baaistraat, Ambassadeur Baertlaan en Schaapsdreef vormen reeds een veiliger alternatief.
Op Kapel ter Bede is de fietsbereikbaarheid wel goed. Hier dient meer focus op gelegd te worden.	De potenties inzake multimodale bereikbaarheid en de ontsluitingsmogelijkheden van Kapel ter Bede zijn nog verder te onderzoeken. Het klopt dat de site gezien de fiets-snelweg Guldenspoorpad en het BFF Luipaardstraat op vlak van fietsbereikbaarheid goed scoort.
Vraag naar onderzoek hoe het NO/ZW fietspad die ook langs de dienstweg van de KULAK loopt (RUP lange Munte) met minimale ecologische schade kan aangelegd worden.	Dit is bekeken binnen de studieopdracht voor de inrichting van het stadsgroen Vlasakker en omgeving (OMGEVING in opdracht van de stad Kortrijk), zie oranje lijn. 

Inspraakreactie	Bespreking
Waarom moeten nieuwe fietspaden komen als de huidige na 30 jaar nog steeds niet hersteld zijn? Er rijdt niemand uit de Lange Munte met de fiets gezien dit een oudere bevolking is.	Het is niet duidelijk welke fietspaden men hier juist bedoelt. Goede fietsinfrastructuur is voor alle leeftijden van belang.
Waarom staan er in de Lange Munte geen fietsstations van de stad?	Ter hoogte van sportcentrum Lange Munte zijn deelfietsen voorzien.
Gebrek aan een min of meer rechtstreekse en veilige fietsverbinding richting het stadscentrum vanuit de wijk Langwater. Langsheen het complex Kortrijk-Oost moet je als fietsers driemaal een afrit kruisen en ook gebruik maken van de rotonde Cowboy Henk.	De realisatie van duurzame en veilige fietsverbindingen ter hoogte van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost, met afweging van een realisatie op het complex of via alternatieve fietsroutes, maakt deel uit van het onderzoek.
Reservatiestrook R8 en E17	
Voorstel om de reservatiestrook R8 te bestemmen als wandel- en/of fietspad(en) die milieuvriendelijke verplaatsingen tussen de stadsdelen aanmoedigen.	In geval de R8 niet gesloten wordt op de reservatiestrook, behoort een wandel- en/of fietsverbinding tot de te onderzoeken alternatieven.
De reservatiestrook is om te vormen tot fietsostrade als verbindingsweg voor de woongebieden, scholen, werkgelegenheden, sportcomplexen, groene zones (zelfs tot aan 'de Libelle' Stadsgroen de Marionetten), naar opstappunten (met parking) van bus of tram,....	Zie bespreking vorig punt.
Voorstel om in de reservatiestrook R8 drie paden aan te leggen, m.n. een wandelweg, fietspad en fietsautostrade (E-Bike & Speedelec) als verbinding van Zweveg tot Marke. Dit tracé zorgt voor een benadering van diverse scholen (Campus Howest The Square, Rhizoscholen, Guldensporencollege Campus Engineering, gemeentelijke Basisschool, De Levensboom, De Ark, Kulak, Vives). Het is interessant om hierbij een opsomming van aantal leerlingen en leraars op te nemen in functie van de fietspotenties. Het tracé zal ook zorgen voor bijkomende bereikbaarheid voor fietsers uit Zweveg, gehucht Rodenburg, Marke en zorgt voor aansluiting met alle fietsverkeer langs of van de Leie. AZ Groeninge, winkelcentrum Pottelberg, politie VLAS, OC Sint Paulus, KSV Kortrijk, Xpo Kortrijk, Kinapolis, Evolis kunnen ook vlot bereikt worden. Het tracé kan als volgt uitgezet worden: aansluiting ter hoogte van Campus Howest op fietsroute Zweveg-Kortrijk, vervolg via reservatiestrook R8, aansluitend met Hof ter Walle, Wolvendreef brug over Ring gehucht Rodenburg, aansluiting met Marke en Bissegem, aansluiting fietspad Leie.	Zie bespreking vorig punt. De fietspotenties en mogelijke aansluitingen zullen hierbij mee in beschouwing worden genomen.
Vraag om het concept voor de fietsring te onderzoeken binnen het GRUP en de resultaten van dit onderzoek te integreren in het GRUP en het programma met concrete (resultaatsgerichte) actiepunten. De fietsring kan lopen op de reservatiestrook R8 en oostwaarts doorgetrokken worden naar het Guldenspoorpad en de kanaalzone (in afstemming met het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk) en in het westen over het Ei richting Marke, met aansluiting op het Bruyningpad.	Dergelijk concept van een fietsring rondom Kortrijk overstijgt de scope van het planproces K-R8. In geval dat de R8 niet gesloten wordt op de reservatiestrook, dan kan een fietsverbinding op de reservatiestrook worden gerealiseerd met een verbindende rol langs de stad. Aansluitingen in het oosten en westen zijn daarbij te onderzoeken.

Inpraakreactie	Bespreking
Guldenspoorpad De deputatie heeft haar beleid m.b.t. de inrichting van Groene assen vastgelegd in 2 nota's (2009): 'Groene Assen: plan van aanpak' en 'Basisprincipes m.b.t. de inrichting van alle Groene Assen'. Voormalige spoorwegbeddingen combineren naar inrichting toe de volgende functies: recreatief fietsen en multifunctioneel recreatief medegebruik van bedding door andere doelgroepen (ruiters, wandelaars, MBT-fietsen, joggers, in-line skating, ...), functioneel fietsen, ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang en landschappelijke functie, parkfunctie op niveau van de kernen. De inrichtingsnota voor het Guldenspoorpad (2020) en gaat uit van een multifunctioneel gebruik van de groene assen (functioneel fietsverkeer, recreatief fiets- en wandelverkeer, lopers, en op bepaalde plaatsen mountainbikers en ruiters). Daarnaast heeft de spoorwegbedding een belangrijke natuur- en landschappelijke functie. Met deze inrichtingsprincipes is per groene as een afweging gemaakt inzake inrichting en materialisatie die deze functies met elkaar te verzoenen. Vraag voldoende ruimte te reserveren voor de fietssnelweg F45 (Gent-Oudenaarde-Kortrijk) ter hoogte van Kapel ter Bede en Evolis. Bij de evaluatie van de ontwikkelingsmogelijkheden op Kapel Ter Bede/Littoral is de bovenlokale functie van de F45 te integreren, vrijwaren en indien mogelijk te versterken.	De opwaardering van het Guldenspoorpad was reeds opgenomen in de verfijnde startnota. In de scopingnota zijn een aantal toevoegingen gedaan m.b.t. het multifunctioneel gebruik en de daaraan gekoppelde inrichting. Het vrijwaren en versterken van het Guldenspoorpad binnen het plangebied is opgenomen als doelstelling binnen dit planproces.
Wandelpaden Het wandelpad van de Kleiputten 't Hoge kan beter aansluiten met de groencorridors van de verkaveling Schaapsdreef en ten Haute. 	Deze verbinding is buiten het plangebied van K-R8 gelegen. Dit niettegenstaande wordt binnen het planproces gezocht naar de verdere uitbouw van trage verbindingen, welke ook dienen aan te sluiten buiten het plangebied. In het landschapsplan voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk (zie bijlage 5 bij de scopingnota) is de aanzet voor deze gevraagde verbinding mee opgenomen.

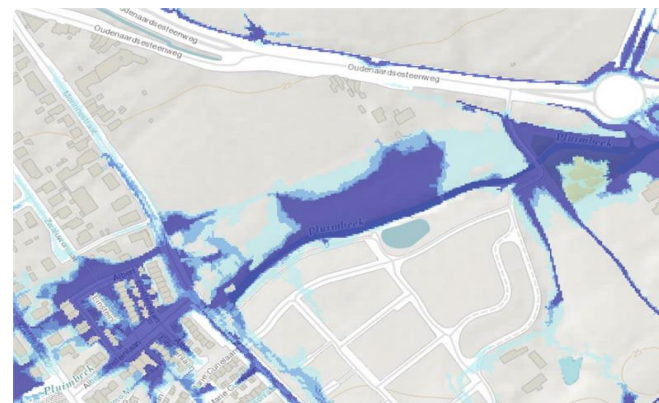
6. GROENZONES EN -VERBINDINGEN

Inspraakreactie	Bespreking
Behoud, versterking en compensatie	
Groeninnames en compensaties	
Behouden van de natuur die we nog hebben. Er is genoeg gebouwd en er is teveel industrie.	Binnen het planproces wordt vooropgesteld om het bestaande groen maximaal te vrijwaren. Waar er dan toch innames in functie van de optimalisatie van de infrastructuur nodig zijn, dienen de nodige compensaties te worden voorzien.
Het aansnijden van bestaande of bestemde bos-, park-, of groengebieden ifv de heraanleg van de verkeerscomplexen is maximaal te vermijden. Indien toch bos-, park of groengebieden dienen aangesneden te worden voor verkeersinfrastructuur, dan vragen we dat dit gecompenseerd wordt in Kortrijk, bij voorkeur in het plangebied.	Indien innames niet vermeden kunnen worden, zullen de compensatiemogelijkheden worden onderzocht waarbij eerst de mogelijkheden in het plangebied zelf worden bekeken.
Heel wat zones gereserveerd voor het creëren van de uit te bouwen verbindende groenstructuur bevinden zich langsheen wegen of kanaal situeren, m.a.w. ruimte die misschien toch zal ingenomen worden door beton?	Zie bespreking vorig punt. Afhankelijk van de gekozen oplossingsrichting van de infrastructuur zullen er mogelijk ruimte-innames zijn.
De ruimte-innames voor het verbeteren van de weginfrastructuur impliceren ook inname van groenzones en bos. Vraag om nu al deels te compenseren zodat de compensatie zo snel mogelijk een min of meer volwaardige compensatie wordt.	Binnen het planproces K-R8 kunnen ook voorafgaande ingrepen en maatregelen worden gerealiseerd ter verbetering van de leefbaarheid, en dit in afwachting van de optimalisatie van de verkeerscomplexen. Weliswaar dient hierbij bewaakt te worden dat de ingrepen geen oplossingsscenario voor de herinrichting van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost hypothekeren. Elke investering dient nuttig en doorzacht te zijn.
Werd berekend hoeveel van de 'voor groen gereserveerde gronden' zou verkleinen ifv de gemaakte keuzes voor de optimalisatie van de weginfrastructuur? Op die manier zou ook dit een parameter kunnen zijn waaraan de wenselijkheid van een keuze voor een bepaald traject kan worden afgewogen. Op p. 144 wordt uitgelegd dat er bij het mobiliteitsonderzoek gekozen wordt om telkens het inrichtingsalternatief dat vanuit leefbaarheid vermoedelijk als "worst case" geldt te onderzoeken. Dit wil dus zeggen dat er al dergelijke berekeningen zijn gemaakt bij het opstellen van deze nota.	De verkeerskundige varianten zijn enkel afgetoetst op hun verkeerskundige haalbaarheid. Deze berekening is dus nog niet gebeurd. Daarbij zijn de uitgangspunten voor het mobiliteitsonderzoek gewijzigd en zijn er nog bijkomende varianten vanuit inspraak te onderzoeken, zodat de mogelijke impact op groen nog verder in kaart is te brengen. In functie van het MER zijn een aantal alternatieven gekozen die vanuit leefbaarheid vermoedelijk als 'worst case' gelden. Dit is bepaald vanuit een eerste kwalitatieve inschatting o.b.v. het ruimtebeslag t.a.v. bestaande woonwijken, groenzones, etc. Binnen het milieueffectenonderzoek zullen alle varianten getoetst worden aan de mate waarin groen verdwijnt, dan wel kan worden bij gecreëerd. Omdat "groen" meerdere facetten omvat, wordt dit ook binnen meerdere milieudisciplines onderzocht, waaronder mens-ruimte, biodiversiteit, landschap, water en klimaat.

Inspraakreactie	Bespreking
Groenversterking en -verbinding	
Kwalitatieve, ecologische verbindingen tussen de groene eilanden zijn te ontwikkelen, met als doel de biodiversiteit die ernstig onder druk staat te optimaliseren. Onderstaande kaart geeft een mooi beeld van de versnippering in het plangebied. Subcategorieën - begraafplaats [9] - buurtpark [40] - gevestigd bos [3] - groendomein [10] - groenscherm [96] - jong bos [46] - kasteelpark [17] - natuur [23] - parkdomein [37] - sport-en recreatiedomein [18] - stadspark [10] - water [11] - woonpark [1] [0] <i>Figuur 3-10: Uittreksel uit de groenmonitor Zuid-West-Vlaanderen ter hoogte van het plangebied</i>	Deze inspraakreactie onderschrijft de plandoelstellingen K-R8. De groene stapstenen verspreid in het plangebied zijn onderling te koppelen tot een verbindende groenstructuur als onderdeel van een grotere regionale groenstructuur tussen het Preshoekbos en De Gavers.
De verbindende groenstructuur die voorgesteld wordt in het GRUP bouwt verder op het aanwezige groen en kan nog verder ondersteund en uitgebreid worden. Mits slim verdichten en bewust omgaan met groen kan de beleevingswaarde van groen in deze zone behouden en versterkt worden.	Deze inspraakreactie onderschrijft de plandoelstellingen K-R8.
Er is meer nood aan groen en openbare ruimte voor parken, stadstuinen, fiets- en wandelpaden, sport,... Zie groeiende aantrekkingskracht van bv. park Blauwe Hoeve bij alle leeftijdscategorieën, Budabeach, Marionetten, Kennedybos, Lange Munte,... Het is schrijnend om te zien dat jeugdbewegingen in Zuid Kortrijk geen groene zone ter beschikking hebben.	Deze inspraakreactie onderschrijft de plandoelstellingen K-R8. Een inrichtingsplan voor stadsgroen Vlasakker en omgeving is opgemaakt. Op heden is reeds groene speelruimte aanwezig ter hoogte van het Sportcentrum Lange Munte (evenementenweide) en de groenzone ter hoogte van het OC Lange Munte. In het landschapsplan voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk worden ook potenties gezien voor een nieuwe avontuurlijke speelruimte ter hoogte van de Bad Godesberghlaan.

Kan het gebied langs de Pietje Patersbeek (Pluimbeek) beschermd en opgewaardeerd worden, met meer ruimte voor water en extra bos/natuur aan beide kanten van de Oudenaardsesteenweg? Vooral in de driehoek Oudenaardsesteenweg, Morinnestraat, Roger Carrettestraat.

Volgens de pluviale overstromingskaarten heeft de vallei van de Pluimbeek een waterbufferende functie bij hevige neerslag. De vallei is in te richten als waterbuffer met een hoog waterzuiverend vermogen om zo overstromingen in de toekomst op te vangen. Het watersysteem is dan ook bepalend voor het bebouwbaar gedeelte van de kop van Langwater (zie scopingnota §2.3.3).



Vraag aandacht te besteden aan de verbinding tussen het Preshoekbos en het Stadsgroen Marionetten via een ecoduct. De ecologische en recreatieve samenhang tussen de twee belangrijkste groenstructuren in het plangebied is van belang. In het Ontwerpplan voor de Marionetten werd een recreaduct voorgesteld.

Het planproces K-R8 draagt bij tot de realisatie van de regionale verbinding tussen het Preshoekbos en De Gavers en buigt zich hierbij enkel over het gedeelte van deze regionale groenverbinding ter hoogte van het plangebied. De verbinding tussen het Preshoekbos en de Marionetten ter hoogte van de E17 en de N43 valt buiten de scope van voorliggend planproces.



Buffergroen

Kappen van bomen die als groenbuffer fungeren (onderhoud AWW) is tegenstrijdig met de intenties in het GRUP om buffergroen te realiseren. Er wordt in de verfijnde startnota wel onderscheid gemaakt tussen buffergroen als zone met oppervlakte en beheer van het areaal (akoestische en andere effecten). Er wordt akkoord gegaan met buffergroen als verbindende groenstructuur, mits het groenbeheer afgestemd is op deze ambities. Er wordt verwacht dat het beheer van het buffergroen uitgewerkt wordt, ook in de verschillende aspecten, ecologisch, landschappelijk, akoestisch. Gezien de bufferzones van de E17 in de verfijnde startnota erkend worden als belangrijke groenstructuur, is het noodzakelijk dat hier ook een aangepast groenbeheer aan gekoppeld wordt, dat overeenstemt met deze ambitie (niet louter hakhoutbeheer).

Er is duidelijk een verbetering van het hakhoutbeheer langs de E17 en de R8 waar te nemen. We vragen om de kruinen van de taluds niet te kappen en om de vegetatie gefaseerd kort te zetten in blokken van 50m.

Buffergroen E17-Kortrijk-Oost: het behoud van het parkgebied is enkel van toepassing indien uit het onderzoek blijkt dat het sluiten van de R8 niet aan de orde is. Wanneer dat het geval is, vragen we een kwalitatieve ecologische versterking.



De ambitie om een verbindende groenstructuur te realiseren wordt op lokaal niveau waargemaakt via lopende processen zoals bv. het inrichtingsplan voor Vlasakker, vergunningstrajecten. Ook een rol voor Vlaanderen is weggelegd wanneer

Dit is te beschouwen als hakhoutbeheer als onderhoudswerk langs de weginfrastructuur. Meer informatie omtrent ons hakhoutbeheer is te vinden op de website van het Agentschap Wegen en Verkeer: <https://wegenenverkeer.be/natuur-en-milieu/ecologisch-bermbeheer/hakhoutbeheer>.

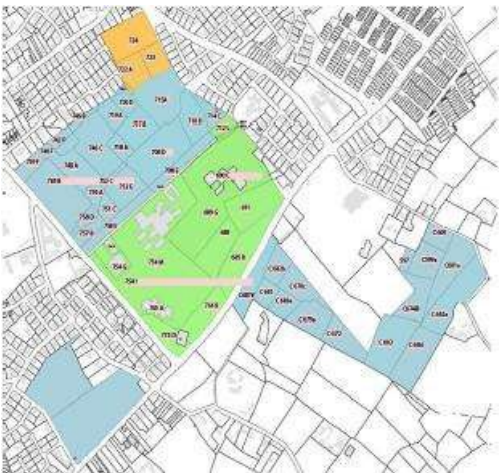
Binnen het GRUP K-R8 wordt beoogd om de groenbuffering langs de weginfrastructuur te versterken. Zo kunnen bv. niet-ontwikkelde woongebieden langs de E17 en R8 mee ingeschakeld worden in de verbindende groenstructuur. Daarbij speelt inderdaad de instandhouding en het beheer een belangrijke rol, zodat de bufferende en verbindende functie behouden blijft.

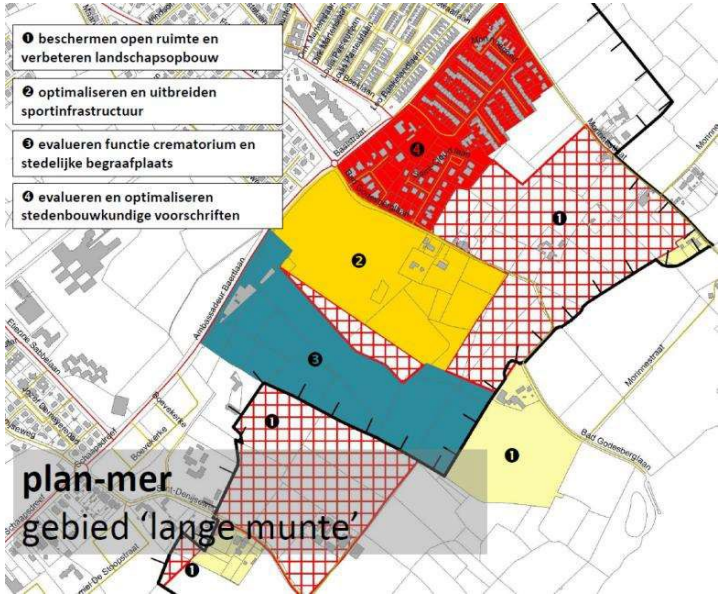
Zie bespreking vorig punt.

Deze inspraakreactie sluit aan bij de plandoelstellingen K-R8. In geval de R8 er niet gesloten wordt, zal er gezocht worden naar een kwalitatieve ecologische versterking.

In het mobiliteitsonderzoek wordt gezocht naar een veilige, vlotte en duurzame mobiliteit. In het onderzoek K-R8 zal ook, gelet op de plandoelstelling tot realisatie van een verbindende groenstructuur, bekeken worden hoe de groenstructuur kan

groenstructuren gekoppeld zijn aan bovenlokale verkeersinfrastructuur (bv. door verwerving gronden ivf de uitbouw van buffergroen).	gekoppeld worden aan de infrastructuur. Om de scope van het onderzoek nader te bepalen, werd samengezeten met het Agentschap Natuur en Bos en Natuurpunt.
Niet-ontwikkelde woongebieden	
Het is positief dat er wordt geopteerd om de niet-ontwikkelde woongebieden aan de zuidzijde van de E17 'Maandagweg/Roggeveld/Beeklaan' en woongebied 'Rog-gelaan/Beeklaan' niet te ontwikkelen. Idem voor de niet-bebouwde zone van het BPA Soetens Molen en de fasen 3 en 5 van het stedelijk woongebied Langwater.	De inspraakreactie onderschrijft de doelstellingen opgenomen in de verfijnde start-nota K-R8.
Reservatiestrook & overkapping R8/E17	
Het bestaande tracé van de reservatiestrook wordt nu gebruikt als groene zone met speel, landbouw en buffercapaciteit. Het reeds aanwezige groen herbergt een grote biodiversiteit en vormt een brug tussen het Kennedybos en de Gavers.	Voor de onbebouwde strook tussen de tuinen van de woningen Burgemeester May-eurlaan en Sint-Margriete Houtemlaan is een gebruiksovereenkomst omtrent het ge-bruik van de gronden door landbouw (akkerbouw en beperkt wei- en hooiland). Op de biologische waarderingskaart is de strook aangeduid als biologisch minder waar-devol. Dit zal verder in kaart worden gebracht in het verdere proces.
Vraag tot herbestemming als doorlopende groene as/verbinding met recreatieve functie en fiets- en/of openbaar vervoersinfrastructuur. Omvorming als groen-zone of park, groene ruimtes voor natuur, recreatie, rust, verbetering luchtkwali-teit, waterbuffers,... en niet inzetten op extra verharding.	Deze mogelijkheden zijn weerhouden voor verder onderzoek (zie tabel 2-9 uit de ver-fijnde startnota) en zijn uiteraard ook afhankelijk van het gekozen alternatief voor het verbeteren van de weginfrastructuur.
Bij het overkappen van de E17 met daarlangs de R8 ontstaat een grote groene verbinding tussen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost.	Zie bespreking vorig punt.
Indien bovengronds een parking wordt voorzien, dan wordt een belangrijk stuk natuur opgeofferd.	Tabel 2-9 uit de verfijnde startnota geeft aan dat zowel bij de alternatieven waarbij de R8 niet wordt gesloten in de reservatiestrook als bij de alternatieven waar de R8 en/of E17 wordt overkapt, de optie om hier parkeerplaatsen te voorzien niet weer-houden wordt. Dit is niet verenigbaar met de doelstelling tot het beperken van par-keerplaatsen en het geven van een andere plaats aan de auto (deelparkeren, gebun-deld en complementair parkeergebruik,...).
Hoog Kortrijk	
Kennedybos	
Het Kennedybos rekenen we na 50 jaar tot biologisch zeer waardevol (laatste be-zoek karteerder dateert van mei 1999). We protesteren tegen het degraderen van het "oude" Kennedybos tot schermgroen.	Het Kennedybos wordt gezien als een volwaardige en op te waarderen groenzone binnen het plangebied, welke is in te schakelen in de verbindende groenstructuur. Een afzonderlijk luik m.b.t. het Kennedybos is opgenomen in de scopingnota.
Het Kennedybos is te vrijwaren. Op zijn minst is de mitigatiehiërarchie toe te pas-sen: vermijden/minimaliseren/herstellen/compenseren. Indien er toch moet in Kennedybos ingenomen worden, moet er gecompenseerd binnen het project / plangebied. Dit kan niet als bosuitbreiding beschouwd worden. Op een andere plaats, buiten de plancontour van K-R8, in Kortrijk, dient een nieuw bos	Binnen K-R8 wordt vooropgesteld om het Kennedybos maximaal te vrijwaren. In het verdere proces zullen de nodige inspanningen worden geleverd om de noodzakelijke ontbossingen (in geval deze niet vermeden kunnen worden) in functie van de infra-structurele aanpassingen in eerste instantie in natura te compenseren.

evenwaardig aan oppervlakte en kwaliteit aangeplant te worden. Hiervoor dienen nieuwe gronden aangekocht te worden.	
Vraag om in samenhang met het onderzoek naar de verkeerscomplexen onderzoek te verrichten naar een ecotunnel als verbinding over het Ei en naar het Kennedybos).	Dit wordt meegenomen in het verdere onderzoek, al dan niet in combinatie met een fietsverbinding over het complex Kortrijk-Zuid.
Kennedypark – Xpo – P&R – 't Hoge	
Bij de verdichtingsstrategie voor het terrein P&R en Xpo belangrijk om voldoende aandacht te besteden en ruimte vrij te houden om een groencorridor vanaf het Kennedybos en langs de Kennedylaan en park 't Hoge te realiseren.	In de scopingnota is een bijkomende passage hieromtrent opgenomen, zodat de mogelijkheden in functie van de realisatie van een dergelijke groenverbinding mee bekeken worden in het verdere onderzoek.
In het deelgebied wordt er weinig rekening met kasteel 't Hooghe en park.	Zie bespreking vorig punt. Hierbij is het kasteel 't Hoge en park te integreren en op te waarderen.
Kleiputten / Vlasakker / Ecolab / Lange Munte	
We vragen om Vlasakker, Kulak en de groene ruimte Lange Munte zo goed mogelijk ecologisch te verbinden. De natuurgebieden rond de Kulak zijn te behouden. Vlasakker en het deel Lange Munte is in te richten met vooral grasland en een bufferbekken. De Kleiputten zijn ecologisch en recreatief beter te verbinden met de Vlasakker. Blaauw: eigendom van de stad, groen: eigendom Kulak, oranje: private bouwgrond. 	De ambitie tot het verbinden van Vlasakker, Kulak en de groene ruimte van Lange Munte is reeds ingeschreven in de verfijnde startnota. De resultaten van het inrichtingsplan voor Vlasakker als ecologisch stadspark, waarbij ook de omgeving mee in beschouwing is genomen (studiebureau OMGEVING i.o.v. de stad Kortrijk), zijn verwerkt in de scopingnota. De vraag om de Kleiputten ecologisch en recreatief beter te verbinden met de Vlasakker is eveneens mee opgenomen.
Vlasakker: Het herstellen van de rechtszekerheid van de gewestplanbestemming, waarbij de toekomstvisie als stedelijk groengebied juridisch-planologisch veranderd wordt.	Na de verschillende juridische disputen over de bestemming van het gebied, is met het GRUP duidelijkheid te scheppen. De bestemming als wetenschapspark (met bufferzone) wordt verlaten. Het GRUP beoogt een bestemming als groengebied.

Het groene karakter zit reeds jaar en dag in het DNA van de campus Kulak. Het private Ecolab vormt het groene hart van de campus. Dit ecolab wordt actief beheerd (sinusbeheer) in overleg met de provincie West-Vlaanderen. In dit kader worden volgende wijzigingen in de startnota gevraagd: - P. 71: een toevoeging in het kader van het actief beheer in overleg met de provincie West-Vlaanderen; - p. 117: Staat er verkeerdelijk in de tabel genoteerd dat het ecolab openbaar zou zijn; dit is wel degelijk privaat.	Beide gevraagde wijzigingen zijn doorgevoerd in de scopingnota.
Randstedelijk groen	
In de verfijnde startnota (p. 74) is sprake van de percelen Sint-Denijseweg 71 en 73. De percelen moet waarschijnlijk huisnummers worden?	Het gaat inderdaad om de adressen Sint-Denijseweg 71 en 73 te Kortrijk. De percelen waarvan sprake zijn aangeduid op figuur 2-36 van de verfijnde startnota.
Wat is de bestemming als de woonuitbreidingsgebieden open ruimte blijven? De bestemming moet nog onderzocht worden: landbouw, randstedelijk groen of recreatie. We zien hier mogelijkheden voor een weinig bosuitbreiding, grasland en versterking van het bufferbekken. De industriële landbouw zorgt voor een maatschappelijk onaanvaardbare milieudruk, daarom zien we hier enkel mogelijkheid voor duurzame landbouw (korte keten, biolandbouw, Agroforestry, ...).	In opdracht van het Departement Omgeving hebben Voorland en Atelier Romain een landschapsplan opgemaakt voor de landschappelijke en programmatorische invulling van de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk (zie bijlage 5 bij de scopingnota). De resultaten hiervan zijn geïntegreerd in de scopingnota. Vanuit de resultaten van het landschapsplan worden volgende herbestemmingen gezien: een omzetting van de woon(uitbreidings)gebieden naar agrarisch gebied, het bufferbekken achter de begraafplaats Hoog Kortrijk krijgt de bestemming natuurgebied, de terreinen achter de sportsite Lange Munte krijgen een groene bestemming met mogelijkheden voor laagdynamische recreatie. Het parkgebied op grondgebied Zwevegem wordt uitgebreid (volgens huidig gebruik) en de percelen achter het stedelijk woongebied Schaapsdreef krijgen eveneens de bestemming parkgebied. In de studie worden potenties gezien voor stadsgerichte landbouw met meerdere doelstellingen: korte keten voeding, educatie en beleving. Er wordt daarvoor in het bijzonder gekeken naar de gronden van het landbouwer Demets (dichtbij de stadsrand). De mogelijkheden voor bosuitbreiding werden bekeken, maar zijn eerder beperkt (speelbos nabij de scouts, bij het parkgroen Langwater).
	

Kortrijk-Oost

Natuurtuin Desloovere

Kan de vermelding Natuurtuin Desloovere op figuur 2-27 uit de verfijnde startnota worden toegevoegd ?



De natuurtuin Desloovere is reeds groen ingekleurd op deze kaart. Op figuur 2-28 uit de verfijnde startnota is deze aanduiding reeds weergegeven.

Deze inname door groen lijkt gealigneerd te zijn op private belangen. Zo is de verwijzing naar een privé-tuin 'Desloovere' als basis voor verdere groene ontwikkeling zeer verwonderlijk.

In functie van de realisatie van de verbindende groenstructuur wordt geen onderscheid gemaakt tussen privaat en publiek groen. Het groen in al zijn functies (natuurgebied, publiek park, buffergroen,...) is in te zetten ter realisatie van deze plandoelstelling.

De koppeling van het gewenste groen ter plaatse aan de "natuurtuin Desloovere" is onlogisch is, nu de R8 ter plaatse de groenstroken doorklieft.

In het verdere onderzoek kan bekeken worden om de barrièrewerking van de R8 te beperken door bv. bij een verdere opwaardering van het Guldenspoorpad als groene as een meer uitgebouwde groenverbinding te maken tussen de natuurtuin en de groene zone naast de droogloodsen aan de overzijde van de R8.

Evolis/Keizershoek

In figuur 2.27 wordt geen buffergroen langs de E17 aangeduid ter hoogte van de Keizershoek, terwijl dit over de volledige lengte van de E17 in het plangebied wel het geval is. Dit lijkt eerder een foutieve inkleuring dan bewust bedoelde weglating (zie ook aanduiding groenscherm in groenmonitor p. 117). Het groenscherm langs de Keizershoek wordt verwijderd in functie van het aanleggen van een aarden berm als geluidsscherm. Het ontbossingsdossier vermeldt *'De volledige zone wordt na de werken opnieuw aangeplant zodat het zijn natuurlijk karakter terug'*

Het groenscherm langs de E17 ter hoogte van de woonzone Keizershoek wordt bijkomend aangeduid op de kaart.

krijgt'. Dit behoudt dus zijn relevantie. Dit groen maakt de verbinding van de E17 naar het Kanaal.



Voor het realiseren van de verbindende groenstructuur wordt de optie uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Harelbeke m.b.t. de gronden tussen de Keizershoek en Evolis geadviseerd als potentievolle grond (§2.3.4). Deze gronden zijn een beperkt en ingesloten gebied van landbouwgronden. In het GRS staat gesuggereerd om bij uitdoving van de landbouw dit te ontwikkelen als wonen, groen en recreatie. De stad Harelbeke ondersteunt niet langer het woonluik (visie uit het oorspronkelijke GRS van 2005), maar groen (en zachte recreatie) kan zowel een bufferende (ifv leefbaarheid) als verbindende (ifv verbindende groenstructuur langs het Guldenspoorpad als drager) functie hebben.

Een ontwikkeling in functie van wonen is evenmin in overeenstemming met de plan-doelstellingen van K-R8. De mogelijkheid om dit gebied in te zetten voor groen en ook zachte vormen van recreatie is opgenomen in de scopingnota. Binnen K-R8 worden dus de mogelijkheden onderzocht om dit gebied in te passen in de verbindende groenstructuur, waarbij ook de impact op de landbouw is na te gaan.

Kapel ter Bede & Littoral

De 'verbindende groenstructuur' voorgesteld in de verfijnde startnota stelt ter hoogte van Kortrijk-Oost weinig voor. In feite betreft de groenstructuur er niets meer dan een zone buffergroen langs de E17 en de R8. Dit buffergroen, hoewel als absoluut minimum aan groen in deze omgeving zeker noodzakelijk, heeft op zich weinig meerwaarde voor de vele gezinnen, scholen, jeugdbewegingen en verenigingen die zich in dit stadsdeel bevinden.

Gezien ook de moeilijkheid om Kapel ter Bede verder te ontwikkelen als bedrijventerrein (zie verfijnde startnota p. 56, figuur 2-17, p. 61), is na te denken over een herbestemming tot groenzone. Er is minstens een haalbaarheidsstudie uit te

Het voorstel om Kapel ter Bede volledig te herbestemmen tot een groenzone wordt niet weerhouden. Het realiseren van voldoende kwalitatief groen en de verdere ontwikkeling van het gebied dienen in samenhang te worden bekeken. De mogelijkheden worden evenwel bekeken om het groen niet te beperken tot buffering, maar ook als groenzone met publieke meerwaarde.

voeren ivf de omvorming en ontwikkeling als volwaardige groenzone (park, bos, tuin en/of volkstuintjes). Dit kan een meerwaarde bieden voor de inwoners van het stadsdeel Kortrijk-Oost en bij uitbreiding Kortrijk en omgeving.	
We protesteren tegen eventuele bouwplannen in het kasteelpark Surmont (P. gebied) en het onderzoeksconcept “high way strip” waarbij regionale functies voorzien worden langs de E17 (zie concepten ontwerp onderzoek 2018). Dit is net als het concept “bouwen helling” niet verenigbaar met het behoud van het kasteelpark en het te realiseren buffergroen langs de E17.	Het concept “high way strip” in functie van het versterken van de identiteit, beeldkwaliteit, herkenbaarheid en uitstraling voor regionale functies langs de E17, dient afgestemd te worden op de realisatie van buffergroen langs de E17 en het voormalige kasteelpark Surmont. Het concept “bouwen helling” wordt weerhouden voor zover verenigbaar met de realisatie van buffergroen langs de E17. Het verdere onderzoek moet uitwijzen in welke mate deze concepten verder zijn te weerhouden en/of bij te sturen.
Volgende deelzones zijn te vrijwaren ivf de uitbouw van de verbindende groenstructuur: - Bestendigen en versterken van het parkbos van het kasteel Surmont en vijver (verkeerdelijk Kortrijk-Oost bos genoemd) - De groenzone nabij de droogloodsen. De restanten van de beek tussen de historisch waardevolle droogloodsen en R8 is een voorbeeld van een te behouden en versterken ecologisch waardevol landschapselement. Vraag om hier de mogelijkheden voor waterretentie te onderzoeken.  - Weiden langs de Luipaardstraat - Verbinden van het kasteelpark met Littoral en Natuurtuin Desloovere. De verbinding met Natuurtuin is te bestendigen en optimaliseren.	Er is te bekijken om deze deelzones in te schakelen in de te realiseren verbindende groenstructuur. Het behoud van de weiden langs de Luipaardstraat is af te wegen in afstemming met de verdere ontwikkeling van Kapel ter Bede. De mogelijkheden voor waterretentie zijn te onderzoeken. De scopingnota maakt nu correct melding van het kasteelpark Surmont.
Het is belangrijk dat er in de Kanaalzone en Littoral kwalitatieve verbindingen gerealiseerd worden. Voorstel tot minimale versterking van de groenstructuur met 1 Bosmantel, 2 schermgroen, 3 bosuitbreiding, P Kasteelpark Surmont. Er is voldoende ruimte te scheppen om de verbinding met het kasteelpark Surmont en	De realisatie van groenverbindingen en buffergroen op Kapel ter Bede zullen bekeken worden in het verdere (ruimtelijk ontwerp) onderzoek, zoals bv. een mogelijke verbinding tussen het kasteelpark Surmont, het Guldenspoorpad, de groenzone naast de droogloodsen en de natuurtuin Desloovere.

het Guldenspoorpad te realiseren. Daarnaast is ook een voldoende brede verbinding tussen de droogloodsen en het kanaal Bossuit-Kortrijk te behouden.



Voor mogelijke groenverbindingen en groenrealisatie ter hoogte van Littoral is af te stemmen met Plan B-K. Bosrealisatie is niet in overeenstemming met de realisatie van watergebonden bedrijvigheid en overslag op deze locatie.

Indien er op Kapel ter Bede ruimtelijke ontwikkelingen plaatsgrijpen, is het wenselijk dat die landschappelijk geïntegreerd worden.

Dit is reeds ingeschreven in de verfijnde startnota (§2.3.4) en blijft ook opgenomen in de scopingnota.

De voorziene buffer op Kapel ter Bede t.a.v. de E17 is veel te breed ingetekend / voorzien.

Na keuze van de verkeerskundige oplossing voor het verkeerscomplex Kortrijk-Oost zal ook het buffergroen langs het complex en de E17 concreet vorm krijgen. De mogelijkheden worden bekeken om hierbij ook het voormalig kasteelpark Surmont te integreren.

De ontwikkeling van de bedrijvenzone Kapel ter Bede wordt gehypothekeerd door een niet-gemotiveerde groene invulling. Veel meer ruimte dan noodzakelijk wordt ingenomen ivf realisatie van deze doelstelling. Er was en is bereidheid om in de ontwikkeling van Kapel ter Bede het nodige respect te hebben voor de specifieke kenmerken van de site: kantoren in een groen kader, restauratie van de Kapel ter Bede en de oude droogloodsen, aandacht voor het landschap en passende groenvoorzieningen.

Verder onderzoek moet uitwijzen welke delen van Kapel ter Bede zijn te ontwikkelen of te vrijwaren. In elk geval zijn er groenverbindingen te realiseren (Guldenspoorpad, doorheen de site,...), net als buffergroen langs de weginfrastructuur. Het voormalige kasteelpark Surmont is hierbij zo mogelijk op te waarderen en uit te breiden. Ook de mogelijkheden tot realisatie van een groenzone met publieke meerwaarde zijn te onderzoeken. Deze zaken zijn te onderbouwen vanuit de plandoelstellingen.

Guldenspoorpad

Op figuur 2-30 is de fietsas Guldenspoorpad niet vermeld/ingekleurd, terwijl die ook een prominente groene verbindingsas gekoppeld aan fietsverkeer vormt. Op p. 71 staat dan weer *'Het Guldenspoorpad kan hierbij fungeren als drager van de groene verbinding tussen Kortrijk-Centrum en omgeving'*.



Het Guldenspoorpad zal op deze kaart ook aangeduid worden als groenverbinding. Dit staat reeds aangeduid op de overzichtskaart van alle deelstructuren (buffergroen, blauw groen netwerk doorheen het plangebied en randstedelijk groen) die samen voor de verbindende groenstructuur moeten zorgen (zie figuur 2-27 uit de verfijnde startnota, en ook figuur 2-28).

Het ecologisch versterken van het Guldenspoorpad als verbindende structuur.

Dit is reeds opgenomen als doelstelling in de verfijnde startnota.

Bolwerk Tuin

In de verfijnde startnota worden een aantal concrete groenzones benoemd. De 'Bolwerk Tuin' (meer info: <https://www.bolwerk.be/projecten/bolwerk-tuin>) ontbreekt en verdient een plek als groene zone in de verbindende groenstructuur. Het project werd gekozen tot West-Vlaamse laureaat binnen de oproep 'Natuur in je Buurt' van het Agentschap Natuur en Bos (2017). Het opzet van het project was de creatie van een ecologische parkzone middenin de industriezone Kanaalzone Harelbeke-Kortrijk. Een belangrijke ingreep in het project is een fietsverbinding tussen het jaagpad en die industriezone.

De Bolwerk Tuin is niet gelegen in het plangebied van K-R8. Niettemin dient de verbindende groenstructuur niet alleen doorheen het plangebied te worden gerealiseerd, maar dient deze ook verbinding te maken met groenstructuren die buiten het plangebied zijn gelegen.



7. RUIMTELIJK PROGRAMMA

De groenzones en- verbindingen worden afzonderlijk besproken, zie vorig hoofdstuk.

Inspraakreactie	Bespreking
Het planinitiatief voorziet in de evaluatie van bestaande en de creatie van nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden op het vlak van bedrijvigheid en stedelijke ontwikkelingen (o.a. wonen). Vraag om deze plannen bijkomend te motiveren aan de hand van een behoefteraming (met duiding van het huidig ruimtelijk aanbod en de mogelijkheden inzake reconversie en herontwikkeling) en met een eenduidige ruimtelijke visie (ruimtelijk structuurplan of ruimtelijk beleidsplan). Het is belangrijk om bij de behoefteraming rekening te houden met enkele recente tendensen (o.a. inzake co-working, thuiswerk). Hierbij dient in eerste instantie te worden gefocust op OV-knooppunten en stationsomgeving, en minder op perifere locaties.	In de scopingnota is een hoofdstuk toegevoegd in functie van verdere onderbouwing van het aanbod en behoefte op vlak van wonen, bedrijvigheid, kantoren en detailhandel in de regio Zuid-West-Vlaanderen en in het plangebied (zie §1.2.3).
Voor sommige sites worden reeds duidelijke uitspraken gedaan over de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen, terwijl er voor andere nog verder onderzoek noodzakelijk is. In die zin is er een groot contrast in de omschrijving van de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen. Zo doet de startnota voor bv. 'De Kanaalzone en Littoral' uitspraak over de beoogde bestemming van watergebonden bedrijvigheid, terwijl het gewenste ruimtelijke programma voor het gebied 'Kapel ter Bede' (o.a. de mogelijkheden voor regionale bedrijvigheid) nog verder te onderzoeken is. Het is een belangrijke tekortkoming dat een aantal ruimtelijke strategische keuzes pas in een latere fase zullen worden genomen en aldus worden onttrokken aan het maatschappelijke debat en de advisering.	Het verschil in uitspraken over de ontwikkelingszones heeft te maken dat voor bepaalde deelzones reeds (ontwerpend) onderzoek werd verricht en voor andere niet. De Kanaalzone en Littoral overlappen met het projectgebied van Plan B-K. In dat proces is het geïntegreerd onderzoek reeds uitgevoerd. Vanuit het nog uit te voeren ruimtelijk ontwerpend onderzoek zullen verdere ruimtelijke keuzes worden gemaakt. Deze zullen echter niet onttrokken worden aan het maatschappelijk debat. Na iedere onderzoeksrunde in het iteratief proces wordt ingezet op de nodige communicatie en/of participatie.
De verfijnde startnota stelt dat <i>'de toekomstplannen voor de verdichtings- en ontwikkelingslocaties en de zones die beoogd worden te vrijwaren, een weergave [zijn] van de huidige stand van zaken van het lopende ontwerpend onderzoek'</i>. Hiermee worden/dreigen voorafnames te worden gedaan, hetgeen in strijd is met het rechtszekerheidsbeginsel, hetwelk het een (plannende) overheid verplicht om het recht voorzienbaar en toegankelijk te houden, waarbij burgers en rechtsonderhorigen kunnen uitgaan van een zekere standvastigheid in het gedrag van de overheid. In het licht van het rechtszekerheids- en vertrouwensbeginsel, maar ook in het licht van het RSV, het PRS en het GRS is dit in elk geval uiterst problematisch.	Het ontwerpend onderzoek heeft als doelstelling de beleidsvisie ruimtelijk te vertalen. Om deze visie tot uitvoering te brengen zijn verschillende instrumenten in te zetten. In functie van het wijzigen van bestemmingen is altijd de opmaak van een bestemmingsplan noodzakelijk, wat gebeurt met de opmaak van het GRUP K-R8. Pas als deze procedure doorlopen is, is de schrapping juridisch verankerd.

Inspraakreactie	Bespreking
Afbakening plangebied	
Momenteel zijn de bedrijventerreinen Evolis en De Pluim opgenomen in het plangebied. Vanuit de integrale aanpak, de mogelijke ruimte-innames voor het verbeteren van het complex Kortrijk-Oost en de impact van deze regionale ontwikkelingszones op mobiliteit is dit te motiveren. Anderzijds vraagt de verdere realisatie van Evolis (met mogelijke uitzondering van de Kop van Evolis) en de Pluim geen herbestemming. M.u.v. de gronden grenzend aan de Kop van Evolis, wordt dan ook de vraag gesteld wat de meerwaarde kan zijn van de opname van beide zones in het GRUP. Beide zones hebben de correcte bestemming en beide zones zijn vormgegeven vanuit duurzame ontwikkelingsprincipes (delen van parking, gebundelde waterbuffering, aandacht voor groenafwerking naar de omgeving, integratie van fietspaden en windturbines, ...).	De realisatie van het bedrijventerrein Evolis vraagt inderdaad geen bestemmingswijziging, doch gezien de mogelijke ruimte-innames in functie van de optimalisatie van het complex Kortrijk-Oost is het noodzakelijk om het bedrijventerrein op te nemen in het plangebied. In het verdere proces zullen ruimte-innames worden geconcretiseerd en kan het plangebied worden verfijnd.
Voorstel om in het verdere traject te werken met een onderzoeksgebied en een plangebied. Het onderzoeksgebied neemt alle regionale ontwikkelingen op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost in beschouwing om een ruimtelijk kader op te maken én te komen tot een geïntegreerd alternatievenonderzoek voor beide verkeerscomplexen. Ook AZ Groeninge en Barco, die nu niet in het plangebied zijn opgenomen, maken deel uit van het onderzoeksgebied. Het verordenende plangebied kan op deze manier worden beperkt tot deze gebieden waarvoor een bestemmingswijziging of aanpassingen aan vigerende bestemmingsvoorschriften nodig zijn.	Voor de ganse regionale polen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost zijn ruimtelijke principes opgemaakt, welke zijn vertaald in het Masterplan Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Hieraan wordt ook nog een actieprogramma verbonden, met acties die op te nemen zijn vanuit K-R8 en vanuit andere (lokale) processen. Het begrip 'onderzoeksgebied' wordt niet gehanteerd om verwarring te vermijden. Binnen het planproces wordt nl. in het kader van het MER al een onderscheid gemaakt tussen het macro-, meso- en microstudiegebied.
Het feit dat de omgeving van het ziekenhuis en het centrum van de stad en meer bepaald het station en de spoorlijnen in het centrum niet tot het plangebied behoren, bevestigt de impact van voorafgaande (en onterechte) keuzes op het eindresultaat. Hoe kan men over de mobiliteitsprobleem en de modal shift een ernstige uitspraak doen als het station en de verbinding van Hoog Kortrijk met het centrum van de stad niet wordt behandeld? Als het openbaar vervoer moet opgedreven worden is het logisch dat het station van Kortrijk maximaal zou worden ontwikkeld in relatie met het onderzochte gebied. De studie van Leiedal van 2012 wordt opzijgezet en de bekritiseerde beslissing om exclusief via de Doorniksewijk de verbinding met het centrum te maken wordt voorbehoudsloos weerhouden. Alles wijst erop dat het karakter van die weg niet te verzoenen is met een performant openbaar vervoer, gecombineerd met andere vervoersmiddelen en met de gevarieerde functies zoals het wonen en het winkelen. Dit onderdeel is cruciaal voor een gefundeerde totaalbenadering.	De contour van het plangebied van het GRUP K-R8 omvat in deze fase het deel van Hoog Kortrijk waar herbestemmingen overwogen worden in functie van het realiseren van de plandoelstellingen voor Hoog Kortrijk (bv. in functie van het optimaliseren van de verkeerscomplexen of het uitbouwen van een verbindende groenstructuur.) In een volgende fase zal het plangebied verfijnd worden tot de delen die effectief herbestemd zullen worden. Uiteraard wordt in dit planproces rekening gehouden/afstemming voorzien met andere lopende processen zoals bv. de HOV-studie. Het heeft echter geen meerwaarde dit mee op te nemen in de plancontour van K-R8. De V.V.M. De Lijn heeft op vraag van de toenmalige minister Crevits een MKBA uitgevoerd waarin de varianten uit de studie van Leiedal werden meegenomen en onderzocht op haalbaarheid. Uit deze MKBA bleek dat de N50 het voorkeurstracé werd om een HOV in te richten. De HOV-studie is opgestart en het onderzoek naar de inrichting van een hoogwaardige openbaar vervoersas is lopende.

Inspraakreactie	Bespreking
Vraag om de herstemming van gronden te beperken tot wat strikt noodzakelijk is en vraag om afspraken te maken over de rolverdeling voor het ontwerpend onderzoek. Samen met de stad Kortrijk is te verfijnen wat wel en niet herbestemd zal worden via het GRUP. Voor onderstaande deelzones onderschrijft de stad dat deze herbestemd worden via het GRUP K-R8: - Ruimte-innames die noodzakelijk zijn voor de realisatie van de verkeerscomplexen of bovenlokale verkeersinfrastructuur - Vlasakker - Kapel ter Bede - Woonuitbreidingsgebieden binnen de huidige plancontour - Woongebieden Roggelaan/Soetens Molen nabij E17 schrappen - Zuidelijk deel stedelijk woongebied Langwater - Reservatiestrook R8 opheffen Voor onderstaande deelzones is te evalueren of (1) de huidige bestemming behouden kan blijven of (2) een herbestemming via een gemeentelijk planningsinitiatief of het GRUP noodzakelijk is: - Omgeving Kennedypark - Xpo-site	Het is inderdaad het uitgangspunt om herbestemmingen te beperken tot wat noodzakelijk is en het plangebied op basis hiervan te verfijnen. Voor de ganse regionale polen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost zijn ruimtelijke principes opgemaakt, welke zijn vertaald in het Masterplan Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Hieraan wordt ook nog een actieprogramma verbonden, met acties die op te nemen zijn vanuit K-R8 en vanuit andere (lokale) processen. Het bepalen van de te herbestemmen gebieden binnen het planproces K-R8 is als onderdeel hiervan uit te werken. M.b.t. de opgesomde deelzones wordt er, in deze fase van het planproces, uitgegaan van een herbestemming in het kader van het GRUP K-R8. Ook op de site van Kortrijk Xpo zijn mogelijke ruimte-innames in functie van het verbeteren van het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid. Een mogelijke herbestemming in het kader van K-R8 hangt ook af van het gemeentelijk RUP KVK-stadion. Voor het Kennedypark wordt nader bekeken welke instrument voor deze deelzone is in te zetten. Het bijstellen van de verkoopvoorwaarden behoort hier tot de mogelijkheden.
Ruimtelijk kader	
Tijdens het planproces zou een gedragen robuust ruimtelijk kader, vanuit de vooropgestelde doelstellingen van het GRUP, de basis moeten vormen voor zowel de acties binnen het GRUP K-R8, maar evengoed voor plannen die actoren op korte termijn in het plangebied wensen uit te voeren. Een aanzet is reeds gegeven in de verfijnde startnota, maar vraagt verdere uitwerking en verfijning. Voorstel om samen met de lokale betrokken besturen het overkoepelend ruimtelijk kader voor Hoog Kortrijk verder uit te werken. Daarbij is af te stemmen met de stad Kortrijk m.b.t. het ruimtelijk beleidsplan van de stad en het gebiedsgericht ruimtelijk beleidskader voor Hoog-Kortrijk dat hiervan deel uitmaakt. Dit beleidskader vormt de gepaste aanvulling op het RUP, als het overkoepelend ruimtelijk kader op lange termijn.	Voor de ganse regionale polen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost zijn ruimtelijke principes opgemaakt, welke zijn vertaald in het masterplan Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Hieraan wordt ook nog een actieprogramma verbonden, met acties die op te nemen zijn vanuit K-R8 en vanuit andere (lokale) processen (zoals bv. het gemeentelijk ruimtelijk beleidsplan met bijhorende beleidskaders, het woonplan van de stad Kortrijk, etc.). Vanuit het verdere onderzoek K-R8 zullen ook bijkomende acties worden geformuleerd.
Vraag naar een integrale benadering van bestaande stedelijke functies, toekomstige ontwikkelingen, ontsluiting (ook openbaar vervoer) en de verbindende groenstructuur.	Zie bespreking vorig punt.

Inspraakreactie	Bespreking
Het uitgangspunt van openbaar vervoer als drager voor ontwikkeling steunt op een momentopname van het openbaar vervoer-net. Dit net hangt uiteraard af van de bestaande stedelijke functies of plekken van centraliteit. De stedelijke verdichting op multimodaal ontsloten locaties is bijgevolg te beperkte insteek. De focus mag niet enkel op bestaande ontsloten locaties liggen. Er moet een wisselwerking ontstaan tussen ontsluiting en stedelijke functies, zonder dat dit ten koste gaat van de verbindende groenstructuur.	Het GRUP K-R8 beoogt een optimale afstemming tussen infrastructuur, mobiliteit en ruimte. Hiervoor wordt afgestemd met de vervoerregio Kortrijk met o.m. het OV-plan korte termijn en het in opmaak zijnde regionaal mobiliteitsplan. Ruimtelijke ontwikkelingen zijn te voorzien op plekken met een goede multimodale bereikbaarheid. Anderzijds wordt er ook naar gestreefd om de bestaande regionale ontwikkelingspolen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost multimodaal bereikbaar te maken en dus de OV-verbindingen af te stemmen op de gewenste ruimtelijke structuur.
Regionale ontwikkelingspolen & regionale fairplay	
Akkoord om rekening te houden met de beleids optie om bij het locatieonderzoek voor nieuwe grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen enkel te kijken naar de bestaande ontwikkelingspolen uit de regiovisie. Nieuwe bovenlokale ontwikkelingen zijn te enten op de bestaande ruimtelijke ontwikkelingspolen.	Deze inspraakreactie onderschrijft de principes uit de Regionale visie voor Leie en Schelde en de uitgangspunten/doelstellingen van het planproces K-R8.
De startnota wordt reeds bekeken in de afbakening van het stedelijk gebied, in relatie met andere belangrijke knooppunten en activiteitencentra (bedrijven, wonen, recreatie,...) en met andere gerelateerde plannen op Vlaams, regionaal en lokaal niveau. Het bewaken van de onderlinge relaties met de andere polen en de stad zelf is positief.	Zie bespreking vorig punt.
Er wordt niet akkoord gegaan met de aanduiding van de regionale ontwikkelingspolen uit de 'Ruimtelijke visie voor Regio van Leie en Schelde'. De aangeduide sites omvatten landbouwzetsels en landbouwgronden, de impact voor de aanwezige landbouw is dan ook immens. Hier werd in de visie geen analyse over gemaakt. In de startnota wordt naar deze polen verwezen als zijnde beslist beleid, terwijl de zones in deze visie geenszins een juridische basis hebben. We vragen dan ook het schrappen van de verwijzing naar de visie op p. 17 en 43 in de startnota. Enkel op deze manier kan rechtszekerheid geboden worden zowel binnen als buiten dit plangebied. Er wordt evenmin akkoord gegaan met de aanduiding van het gebied aan de luchthaven Kortrijk-Wevelgem als regionale ontwikkelingspool. Dit gebied is aangeduid als landbouwgebied en deze bestemming dient dan ook gerespecteerd te blijven.	Met de interbestuurlijke samenwerkingsovereenkomst tussen de Vlaamse Regering, de deputatie van de provincie West-Vlaanderen en de intercommunale Leiedal als vertegenwoordiger van de steden en gemeenten in de regio Zuid-West-Vlaanderen werd de Ruimtelijke visie voor Regio van Leie en Schelde onderschreven als basis voor de verdere geïntegreerde samenwerkingen afstemming rond strategische en complexe projecten en de uitvoering van regionale en lokale acties. Binnen het onderzoek in de omgeving van de regionale pool Wevelgem-Kortrijk wordt bekeken om het openruimtegebied tussen de kernen van Wevelgem, Moorsele, Gullegem en Bissegem te versterken door de realisatie van een verbindend ecologische en recreatief netwerk met attractiviteit op regionale schaal, maar die tegelijk een potentieel kader en ruimte biedt voor landbouw, zij het in het kader van een geleidelijke transitie naar een meer stadsverbonden en duurzaam model. Dergelijke openruimtebestemming met regionale relevantie kan dus ook een plaats kennen binnen deze regionale pool. Op 17 december 2021 heeft het interbestuurlijke overleg Zuid-West-Vlaanderen het regionale ambitieniveau voor het openruimtegebied onderschreven, waarbij ook de stedelijke potenties toegekend aan Ter Biest bij het afbakeningsproces niet langer worden weerhouden.

Inspraakreactie	Bespreking
	Bij de opmaak van het landschapsplan voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk (Voorland en Atelier Romain i.o.v. Departement Omgeving) werd een gebiedsanalyse en visie opgemaakt, waarbij ook de landbouw (bedrijfsvoering) - huidig en toekomstig - werd bekeken en ook centraal werd gesteld. Hiervoor wordt verwezen naar bijlage 5 bij de scopingnota.
De algemene hoofddoelstellingen van het GRUP K-R8 mogen niet enkel van toepassing zijn op Hoog Kortrijk en moeten ook elders in de regio gelden. Op regionaal niveau beschouwd, zijn de gronden binnen de plancontour gemiddeld gunstiger gelegen en beter afgestemd op de doelstellingen rond o.m. de bouwshift dan gronden die verder liggen van de stad, voorzieningen en openbaar vervoer. Niet alleen in Kortrijk moeten keuzes gemaakt worden voor duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Regionale fairplay houdt in dat ook in andere delen van de regio terughoudend moet worden omgegaan met het aansnijden van greenfields op locaties die niet duurzaam bereikbaar zijn of waar de leefbaarheid onder druk staat. De Stad Kortrijk vraagt de Vlaamse Regering om dat aspect mee te bewaken in beslissingen over dergelijke terreinen buiten de plancontour.	De regionale fairplay sluit aan bij de ambities van de regiovisie, bekrachtigd door alle steden en gemeenten van Zuid-West-Vlaanderen. Er wordt voorgesteld om deze bekommernis dan ook bestuurlijk te bespreken en aan te kaarten op de Conferentie van Burgemeesters regio Zuid-West-Vlaanderen.
Ruimtelijke compensaties (harde bestemmingen)	
De startnota koppelt de schrapping van slecht gelegen woonuitbreidingsgebieden of bedrijventerreinen per definitie aan ruimtelijke compensaties (p. 43). Dit is echter geen evidentie: vraagt naar verdere duiding en onderbouwing inzake de gewenste compensatie. Compensatie moet bij voorkeur binnen het regionaal stedelijk gebied of de regio gebeuren.	In de scopingnota is een hoofdstuk toegevoegd in functie van verdere onderbouwing van het aanbod en behoefte op vlak van wonen en bedrijvigheid in de regio Zuid-West-Vlaanderen en in het plangebied (zie §1.2.3). Gezien het overaanbod aan juridisch bestemde percelen voor wonen in de regio Zuid-West-Vlaanderen, is het geenszins de bedoeling om de te schrappen woon(uitbreidings)gebieden elders in de regio te compenseren. Het mogelijk schrappen van bedrijvigheid vanuit het planproces K-R8 heeft als gevolg dat er een stijging zal zijn van de behoefte. Bij de confrontatie van vraag en aanbod zal er dus een wijziging zijn, wat leidt tot een nieuwe behoefteberekening voor bedrijventerreinen. Dit zal bekeken worden in het traject rond het bestemmen van nieuwe bedrijventerreinen door de provincie West-Vlaanderen (https://www.west-vlaanderen.be/ruimtelijke-planning/bedrijvigheid).
Bij het zien van de afbakeningslijn is het niet relevant om andere zones buiten dit plangebied erbij te betrekken. Het is logisch dat men binnen het plangebied de noden detecteert, de bestemmingen in kaart brengt en de nodige oplossingen zoekt en invult binnen het plangebied. We zien dan ook geen reden om bedrijvigheid te compenseren in andere regio's. Het doel van dit proces is de leefbaarheid	Zie bespreking vorig punt. Bij de uitwerking van concrete terreinvoorstellen zijn ook de nodige afwegingen te maken op vlak van leefbaarheid (duurzame mobiliteit en multimodale bereikbaarheid, duurzaam ruimtegebruik, ...).

Inspraakreactie	Bespreking
van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost te verhogen, maar dit mag niet ten koste van de leefbaarheid in andere regio's gaan.	
Als er zones voor het bouwen van sociale huisvesting worden geschrapt, worden die dan elders gebouwd? Kortrijk heeft namelijk een groot tekort aan betaalbare en kwalitatieve sociale woningen (los van de inhaalbeweging die bv. Wonen Regio Kortrijk aan het maken is).	Er is in de regio voldoende beschikbare ruimte voor woonontwikkeling. Hier is de in-steek: welke woongebieden willen we al dan niet nog aansnijden? Binnen K-R8 wordt de keuze gemaakt om bepaalde woonzones in vraag te stellen, zoals woongebieden die gelegen zijn naast de E17 (luchtkwaliteit, geluidshinder). Met het BPA Zuid-Oost van 08/03/1966, behouden in planregister BVR 20/04/2001, zijn in het plangebied gronden bestemd voor groepswoningbouw (gebied voor sociale huisvesting). Voor deze gronden werd door Wonen Regio Kortrijk geen beleid gevoerd in functie van verwerving of realisatie van sociale huisvesting, zoals wel gebeurde bv. met de stads- en sociale verkavelingen in Lange Munte (zie RUP Lange Munte Beek-laan). Er wordt ook afgestemd met het Woonplan van de stad Kortrijk dat momenteel in opmaak is. Hierin wordt onderzocht hoe het aantal betaalbare en sociale woningen in de stad kan toenemen, en dit op goed gelegen plaatsen in de stad.
Bebouwingsmogelijkheden en voorschriften	
Er wordt gevraagd om voldoende flexibiliteit te behouden in de stedenbouwkundige voorschriften van de zones die herbestemd worden binnen dit GRUP, om de nodige stedelijke autonomie te waarborgen.	De stedenbouwkundige voorschriften zullen worden uitgewerkt vanuit het planteam, en dus in samenspraak met de betrokken steden en gemeenten.
De bebouwingsmogelijkheden in de zones van het GRUP worden best niet te gedetailleerd opgesteld. Hetzelfde geldt voor de bestemmingen van de zones. Algemene principes kunnen wel opgenomen worden (zoals verdichting en stedelijke functies). Gedetailleerde voorschriften met bouwhoogtes zijn niet wenselijk.	In het verdere planproces is de plancontour verder te verfijnen. Voor de delen die in een plangebied van het RUP zullen vallen zullen stedenbouwkundige voorschriften inzake de bestemming, inrichting of beheer worden vastgelegd. De detailleringsgraad zal worden bepaald vanuit het planteam.
Bedrijvigheid	
De bedrijvigheid zal zich vooral situeren in de zones voor ontwikkeling en verdichting. De focus in de startnota ligt voor de ontwikkeling vooral op diensten, kantoren, onderwijs,... waar bij bedrijvigheid eerder gekeken wordt naar verdichting. Graag zien we naast een onderzoek naar ruimte voor kantoren ook een gelijkaardige piste voor ruimtebehoefte bedrijven.	In de scopingnota is een hoofdstuk toegevoegd in functie van verdere onderbouwing van het aanbod en behoefte op vlak bedrijvigheid in de regio Zuid-West-Vlaanderen en in het plangebied (zie §1.2.3).
Kantoren	
Met complementaire programma's wordt vooral gemikt op grootschalige kantoorontwikkeling. Hierbij is rekening te houden met het post-corona-tijdperk waar kantooroppervlakte een minder prominente rol zal spelen. Dit zal bijgestuurd moeten worden om te vermijden dat men kantoorleegstand gaat creëren.	Het voorbije decennium is de relatie werk-privé enorm veranderd. Digitalisering, robotisering en de vraag naar meer duurzaamheid heeft dan ook een enorme impact op bestaande arbeidsprocessen. De coronacrisis zorgde dat dit alles werd versneld. Vele aspecten die voorheen ondenkbaar waren, worden nu al als het nieuwe normaal

Inspraakreactie	Bespreking
De stelling dat Covid-19 geen invloed op de behoefte aan kantoorruimte zou hebben, is betwistbaar gezien Covid-19 het thuiswerken heeft versneld. Dit heeft tot gevolg dat minder kantoorruimte nodig zal zijn. Zo hebben reeds werkgevers (Proximus, Vlaamse overheid, Belfius) die normaal gezien een grote nood hebben aan kantoorruimte, laten weten dat zij door het inzetten van thuiswerk op lange termijn, minder ruimte nodig zullen hebben.	beschouwd (thuiswerk, vergroening van woon-werkverkeer, conference-calls om de dag te starten, voldoende ruimte met respect voor 'social distancing', ...). Dit alles heeft een effect op de kantorenmarkt. De coronacrisis zorgde op korte termijn voor een onvermijdelijke correctie, aangezien de economische impact doorstroomt naar de bedrijfsactiviteit. Op de langere termijn blijft het kantoor echter een fundamenteel onderdeel van de bedrijfscultuur en speelt het een essentiële rol in ons werk en productiviteit.
De nood aan en de zin van extra kantoorruimte in Hoog Kortrijk is niet aangetoond. Het is onduidelijk waarop men zich baseert om te veronderstellen dat deze extra kantoorruimte ook daadwerkelijk benut zou worden. Er wordt in de startnota wel terecht vermeld dat een overaanbod van kantoorgebouwen vermeden moet worden. Er wordt verwezen naar de kantorenstudie van de stad Kortrijk en de intercommunale Leiedal. In de brochure (de kantorenstudie zelf is, voor kon worden nagegaan, niet publiek raadpleegbaar) wordt o.m. vermeld dat er een potentieel van 100.000 m² aan kantoorruimte zou zijn voor het arrondissement Kortrijk over een periode van 10 jaar, dat de huidige leegstand 11.726 m² bedraagt, en dat toegankelijkheid de belangrijkste factor is bij het zoeken naar een nieuw adres: locaties die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer zullen in de toekomst ondernemingen aantrekken. De noodzaak aan extra kantoorruimte wordt ook in de kantorenstudie onvoldoende onderbouwd. Zo blijft het onduidelijk waarom de huidige leegstaande kantoorruimte niet benut zou kunnen worden. Het is onduidelijk waarop de bevestiging steunt dat er 100.000 m² extra kantoorruimte nodig zou zijn.	De kantorenstudie stad Kortrijk en regio Zuid-West-Vlaanderen (JLL en City D i.o.v. de stad Kortrijk en intercommunale Leiedal) concludeert dat er een standaardgroei is met een potentieel van 100.000 m² aan kantoorruimte voor het arrondissement Kortrijk voor een periode van 10 jaar. Deze aanname is gebaseerd op de bestaande cijfers en kan gehanteerd worden als een richtlijn om leegstand en overaanbod te vermijden. Meer informatie over het aanbod en de behoefte aan kantoren is opgenomen in de scopingnota (zei §1.2.3.) en is te vinden op https://www.kortrijk.be/kantorenstudie.
Er mag geen abstractie van worden gemaakt dat de capaciteit aan kantoorruimte, ook in de onmiddellijke omgeving van de site Xpo (President Kennedypark) recent werd verhoogd. Op het park wordt trouwens door een private investeerder op dit moment een kantoorgebouw van zeven verdiepingen opgetrokken.	Er wordt rekening gehouden met de potenties op vlak van verdichting van het bestaande kantooraanbod op Hoog Kortrijk, zoals het verdichten van het Kennedypark en langs de HOV-assen op Hoog Kortrijk.
Detailhandel	
Positief is dat de programma's onderwijs, expo, diensten,... worden vermeld en dat er dus weinig of geen sprake is van retailprogramma's die de concurrentie met de binnenstad zouden kunnen aangaan. Hier moet wel uitgekeken worden wat betreft de 2 stadspoorten (kop van Evolis en kop van Langwater). Dit wordt een reservatiegebied voor stedelijke ontwikkeling met diensten 'complementair aan	Volgens de voorschriften voor gebied voor stedelijke ontwikkeling in GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk wordt grootschalige kleinhandel niet toegelaten op de Kop van Evolis en de Kop van Langwater. Dit is ook nog steeds de beleidsvisie die vooropgesteld wordt door de stad Kortrijk. Een stadspoort houdt niet in dat hier een grootschalige bouwprogramma's dienen te worden gerealiseerd. Ook een landschappelijke inrichting van dergelijke zone,

Inspraakreactie	Bespreking
de binnenstad'. Het gevaar bestaat dat hier wel grootschalige detailhandel zou kunnen ontwikkelen.	gecombineerd met een beperkter bouwprogramma afgestemd op de omgeving, kan. Verder onderzoek moet bepalen welke functies hier wenselijk zijn.
In de startnota wordt dit niet vernoemd, maar er is geen sprake van mogelijk behoeftenonderzoek hiervoor (waar dit voor de kantoormarkt wel het geval was).	De Gemeenteraad van Kortrijk keurde op 9 december 2019 een beleidsplan voor kleinhandel goed, namelijk 'Kortrijk Handelt'. Hoog Kortrijk wordt weerhouden als een gebied waar retail niet wordt gestimuleerd. De Doorniksesteenweg/'t Hoge (N50) vanaf E17 tot rotonde Beneluxpark wordt aangeduid als laagdynamisch kleinhandelslint. Doelstelling voor de laagdynamische kleinhandelslinten is het voeren van een aanbodbeleid op maat van de aangrenzende buurten als aanvulling op het aanbod op andere locaties. Op Hoog Kortrijk wordt enkel de zone ter hoogte van de Decathlon weerhouden als kleinhandelszone. Er worden wel ruimere mogelijkheden voorzien voor de verkoop van voeding (bv. supermarkten), gezien dit essentiële producten zijn.
Landbouw	
K-R8 beoogt de woon(uitbreidings)gebieden aan de rand van Hoog Kortrijk te schrappen. Een nieuwe bestemming als agrarisch gebied kan een verdere uitdijning van het verstedelijkte gebied tegengaan en de open ruimte beschermen. Vraag om te overwegen de zones met een professioneel landbouwgebruik die aansluiten bij de agrarische structuren in het RUP een agrarische bestemming te geven.	In opdracht van het Departement Omgeving hebben Voorland en Atelier Romain een landschapsplan opgemaakt voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk (eindrapport februari 2022, zie bijlage 5 bij de scopingnota). Hierbij werd de landschappelijke en programmatorische invulling van dit gebied bekeken. De resultaten hiervan zijn verwerkt in de scopingnota. O.b.v. de resultaten van dit landschapsplan wordt vanuit K-R8 beoogd om de gronden in agrarisch gebruik die thans gelegen zijn woon(uitbreidings)gebied om te zetten naar agrarisch gebied. Dit geldt bv. voor de gronden van de landbouwbedrijven Debode en Demets.
Binnen de grenzen van het plangebied zijn enkele landbouwbedrijfssites gelegen (in agrarisch gebied en in WUG). Vraag om bij de verdere uitwerking van het RUP rekening te houden met deze bedrijven en hun bedrijfsvoeringen.	Zie bespreking vorig punt. In functie van de opmaak van het landschapsplan (zie bijlage 5 bij de scopingnota) werd ontwerp onderzoek uitgevoerd, maar werd ook in gesprek gegaan met de landbouwers in het gebied om zo zicht te hebben op de landbouwbedrijfsvoering en dit kunnen meenemen bij de opmaak van het plan. Ook in het verdere proces, bij de opmaak van het bestemmingsplan en de bijhorende stedenbouwkundige voorschriften, is dit verder te bekijken. Hierbij is ook de relatie te leggen met het omliggende landbouwgebied.
Het rundvee- en akkerbouwbedrijf in de Sint-Denijseweg 75 is gelegen in het plangebied. Het bedrijf zal op korte termijn verder uitgebaut worden door de zoon. Vraag om rekening te houden met de bedrijfssituatie en bij het schrappen van het woonuitbreidingsgebied waar het bedrijf in is gelegen het gebied als agrarisch gebied te bestemmen ivm een verdere duurzame en economisch verantwoorde uitbating van het bedrijf.	Zie bespreking vorig punten. Ook met vader en zoon Debode werd in gesprek gegaan in aanloop naar de opmaak van het landschapsplan (Voorland & Atelier Romain). In de visie die het plan vooropstelt, is ook opgenomen dat er voor het bedrijf Debode zelfs extra (economische) mogelijkheden zitten in aanleg en onderhoud van kleine landschapselementen

Inspraakreactie	Bespreking
Hieronder een weergave van de in gebruik zijnde gronden in het woonuitbreidingsgebied (ca. kleine 10 ha, incl. de hoeve met bedrijfsgebouwen). In totaal heeft het bedrijf 45 ha in gebruik. Bijgevolg is ruim 20% van het areaal vervat in woonuitbreidingsgebied en in het GRUP. Deze gronden zijn essentieel voor het bedrijf en worden ingezet voor de productie van ruwvoeder voor de dieren (gras en maïs), daarnaast worden er akkerbouwmatige vruchten (zoals aardappelen, tarwe en bieten) geteeld. De graasweiden rond het bedrijf behoren tot de huiskavel en vormen een ononderbroken geheel rond de hoeve. 	(tuinaanleg en onderhoud is voor vader en zoon Debode nu ook al deel van de bedrijfsvoering).
Vraag om een duidelijke link en samenhang met het omliggende landbouwgebied te maken. Op die manier wordt een jonge ondernemer rechtszekerheid geboden om verder te werken aan een toekomstgericht dynamisch landbouwbedrijf.	
Vraag om bij de uitbouw van de groenstructuur in die zones waar een agrarische bestemming geldt, de agrarische bestemming te respecteren. Integrale bebossingen in het agrarisch gebied die een landbouwkundige uitbating van het perceel niet meer mogelijk maken, zijn niet gewenst.	In de toekomstvisie van het landschapsplan zuidelijke rand Hoog Kortrijk (zie bijlage 5 bij de scopingnota) wordt er van uit gegaan dat landbouw de primaire ruimtegebruiker is die de functionaliteit en het beeld van het gebied bepaalt. De agrarische bestemming (en gebruik) staan dus voorop.
Vraag om rekening te houden met de bestaande landbouwstructuren en landbouwgebruik, ook bij het bestemmen van harde functies naar open ruimte functies en bij het onderzoeken van de mogelijkheden om natuurverbinding te realiseren.	Zie bespreking vorig punt.

Inspraakreactie	Bespreking
Groot gelijk dat de buffering van regenwater binnen het plangebied dient te gebeuren om zo geen wateroverlast te hebben in de omliggende landbouwgronden, maar waarom niet voorstellen dat de aanpalende boeren uit bepaalde waterbuffers (die mogelijk speciaal tot dit doel zouden aangelegd kunnen worden) zouden kunnen putten tijdens periodes van grote droogte? Misschien dat dit de mogelijke pijn van verlies van landbouwgrond al wat kan verzachten?	Het landschapsplan zuidelijk rand Hoog Kortrijk (zie bijlage 5 bij de scopingnota) bevat geen elementen van 'verlies van landbouwgrond'. Bovendien legt het plan ook sterk de klemtoon op water en waterbuffering. Als het daarbij gaat om water in functie van landbouwgebruik, gaat de focus naar eventuele mogelijkheden van opvang/sponswerking voor regenval in buffers op de flanken; waterbuffering in de Keibeekvallei staat in de eerste plaats in het teken van bescherming van woongebied tegen wateroverschotten in periodes van zeer hevige regenval. De technische aspecten en mogelijkheden van waterbuffering zullen verder bekeken worden (o.a. door Inagro en Boerennatuur).
Energie	
Vraag aandacht te besteden aan de mogelijkheden en potenties voor hernieuwbare energie zowel in het plangebied als voor de infrastructuurwerken aan R8 en E17.	De mogelijkheden en potenties voor hernieuwbare energie zijn op een hoger (regionaal) schaalniveau te bekijken en dus vanuit andere, overkoepelende processen. Vanuit deze processen kan dan bekeken worden waar deze zaken te vertalen zijn (zoals bv. in het plangebied K-R8). Het GRUP is hier niet het juiste instrument voor.
Vlaskracht cv biedt hun diensten, expertise en netwerk aan om de kansen voor de opwekking van duurzame energie te helpen ontwikkelen en uitbaten. Dit kan een bijdrage leveren aan het behalen van de klimaatdoelen zoals opgenomen in het Burgemeestersconvenant 2030. Als de burgercoöperatie voor duurzame energie in de Leiestreek, heeft Vlaskracht cv ervaring als ontwikkelaar en uitbater van installaties voor hernieuwbare energieopwekking via zonnepanelen. In de toekomst worden daar windkracht en warmtenetten aan toegevoegd. De burgerparticipatie vergroot het draagvlak in gevallen waar sprake is van visuele vervuiling bij het inplanten van windturbines of zonnepanelenvelden. Bij dit laatste denken we aan de eventuele overkapping. Ook voor het opzetten van energiegemeenschappen of Local Energy Communities (LEC's) biedt de Vlaskracht community kansen.	Zie bespreking vorig punt.
Hoog Kortrijk	
De verdere ontwikkelingskansen voor de onderwijsvorming en de strategische beursfaciliteiten op Hoog Kortrijk mogen niet in het gedrang komen.	Vanuit de mogelijkheden op vlak van mobiliteit en vanuit een duurzaam ruimtegebruik is te bekijken hoe er kansen zijn te creëren voor de regionale functies op Hoog Kortrijk. Dit ligt ook in lijn met de selectie als regionale ontwikkelingspool in de regiovisie Zuid-West-Vlaanderen.
Als de verbinding tussen Hoog Kortrijk en Kortrijk centrum qua openbaar vervoer geoptimaliseerd wordt (voorziene tramverbinding), kan verdere uitbouw van bv. hoger onderwijs of bedrijven ook in de stad gebeuren.	Er is inderdaad een kernversterkend beleid te voeren. Op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost zijn echter, mits een goede multimodale bereikbaarheid, programma's op te

Inspraakreactie	Bespreking
	nemen die niet inpasbaar zijn in bestaande stedelijke centra en dus complementair met het kernversterkend beleid kunnen zijn.
Site Xpo	
De conclusies van het lopende (ontwerpend) onderzoek dat door de stad wordt uitgevoerd zijn mee te nemen in K-R8. Uit dit onderzoek blijkt dat naast Evolis de Xpo-site ook meer en meer een valabele alternatieve locatie voor het KVK-stadion met aanvullend programma. Vraag om hierbij voldoende vrijheidsgraden te behouden, zodat een herontwikkeling van de Xpo-site mogelijk blijft, dit is in concreto het KVK-stadion met aanvullend programma, maar ook andere potentiële toekomstplannen.	De verdere ontwikkeling van de site zal bekeken worden samen met het ontwerpend onderzoek dat door de stad Kortrijk wordt uitgevoerd. Binnen het onderzoek K-R8 wordt rekening gehouden met alle weerhouden locaties voor het nieuwe voetbalstadion. Het planproces K-R8 houdt zowel rekening met een verdichtingsscenario op de site Xpo, waarbij naast Kortrijk Xpo ook de mogelijkheden worden onderzocht om bijkomende stedelijke activiteiten te voorzien op de site, als het scenario waarbij het voetbalstadion en aanvullend programma op deze locatie wordt gerealiseerd.
Enkele verkeerskundige varianten hebben een grote impact op de Xpo-site en de ruime omgeving. De Stad Kortrijk vraagt de Vlaamse Regering (1) of ze bereid is om de financiële gevolgen van die varianten te dragen en (2) om de financiële gevolgen maximaal in te perken door de ruimte-innames te beperken tot de strikt noodzakelijke. Het beperken van de vrije stroken langs autosnelwegdomein is daarbij volgens de stad essentieel.	In het mobiliteitsonderzoek wordt bekeken om bij de optimalisatie van de weginfrastructuur de ruimte-innames zo beperkt mogelijk te houden. Het verkennend mobiliteitsonderzoek heeft echter aangetoond dat mogelijke ruimte-innames niet uitgesloten kunnen worden. In dat geval zal er ingestaan worden voor de nodige compensaties.
Het GRUP suggereert geen bestemmingswijziging voor de site Xpo, omdat de huidige bestemming als 'gemeenschapsvoorzieningen' ruimte laat voor nieuwe verdichtende ontwikkelingen. Het GRUP dient de bestaande bestemming als 'gemeenschapsvoorzieningen' te behouden, zodat lokale partners de flexibiliteit behouden voor een performante en duurzame ontwikkeling in de toekomst. Een te gedetailleerde vastlegging van de mogelijkheden in een GRUP zou te veel gebaseerd zijn op een momentopname i.p.v. flexibel om te gaan met nieuwe ontwikkelingen.	De site Xpo is gelegen in het bijzonder plan van aanleg 31/2 Europark wijziging A (9 juni 1995). De site is bestemd als 'gebied voor grootschalige gebouwen voor tentoonstellingen, beurzen, congressen, filmzalen, evenementen, etc. met inbegrip van verblijfsaccommodatie en bijkomende parkeergelegenheid', met in nevenbestemming 'kleinschalige dienstverlenende functies die een ondersteuning vormen van de grootschalige functies en voor de ruimere omgeving'. Het is geenszins de bedoeling om voor deze site te gedetailleerde voorschriften op te leggen in het GRUP. Het behoud van de bestemming als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen wordt vooropgesteld, doch gedeeltelijke herbestemmingen zijn mogelijk in functie van mogelijke ruimte-innames voor de optimalisatie van het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid of een verruiming van het mogelijke programma op de site. Het GRUP biedt ook opportuniteiten om verouderde voorschriften van het BPA te herzien (bv. op vlak van terreinbezetting, bouwhoogte,...).
De startnota meldt dat de concessie ten einde loopt in 2025 en dat dit de aanleiding kan zijn voor een nieuwe invulling van de hallensite. Daarbij wordt uit het oog verloren dat de volledige erfpachtrechten op de site en de eigendomsrechten op de nieuwe investeringen van 2008-2009 toebehoren aan de nv XOM. Vermits de erfpachtrechten zijn toegekend tot 2052 is er van meet af aan het engagement	De scopingnota is in deze zin aangepast. Nv Xom beschikt over de eigendoms- en erfpachtrechten.

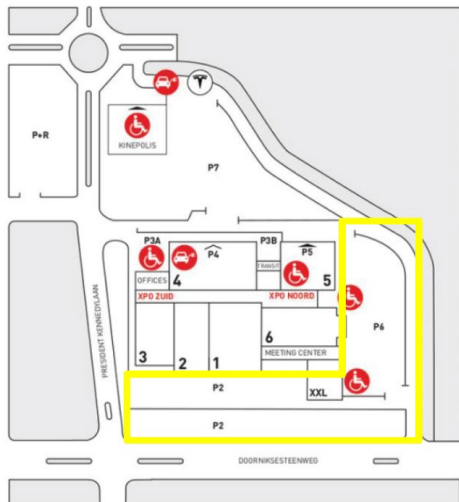
Inspraakreactie	Bespreking
om de site ook na 2025 te bestemmen voor de realisatie van het maatschappelijk doel van de vennootschap.	
Xom nv bereidt samen met de stad een nieuwe concessie voor waarvan de voorwaarden in 2022-2023 bepaald moeten worden. De Stad Kortrijk wil de nieuwe concessie aangrijpen om de Xpo-site een nieuwe toekomst te geven die aansluit op de breed gedragen ambities voor het versterken van de noord-zuidas, het verduurzamen van de mobiliteit met o.m. de trambus op deze as en het verplaatsen van slecht gelegen ontwikkelingslocaties naar duurzaam bereikbare locaties nabij openbaar vervoer. De Stad Kortrijk wil ook dat de site haar regionale uitstraling behoudt en een driver blijft voor stedelijke groei en innovatie.	De ambitie tot versterken van de noord-zuidas, het verduurzamen van de mobiliteit en het behoud van de regionale uitstraling worden opgenomen en verder benadrukt in de scopingnota.
De hypothese waarin Kortrijk Xpo zou verdwijnen, is niet aan de orde. De site van Kortrijk Xpo moet in zijn huidige functies behouden. Kortrijk Xpo ziet zich genoodzaakt om zich in alle rechten voor te behouden. In dit verband kan er nu reeds op worden gewezen dat de in de startnota beschreven optie, waarin wordt gesuggereerd dat de activiteiten van Kortrijk Xpo geheel of gedeeltelijk zouden worden afgebouwd, organisatoren er nu reeds toe kan aanzetten om op zoek te gaan naar alternatieve locaties in andere steden om zich op die manier van de continuïteit van de door hen georganiseerde evenementen te verzekeren. Indien een deel van de beursruimte zou verdwijnen of niet optimaal als beursruimte benut kan worden, mag worden verwacht dat evenementen zoals Velofolies, Interieur, TAVOLA, Broodway/Meat Expo, Interpom, GR8, Matexpo niet langer in Kortrijk Xpo georganiseerd zullen worden. Kortrijk Xpo zou dan een meer lokale beursruimte worden, haar internationale aantrekkingskracht verliezen en haar toonaangevend platform voor B2B concepten ten voordele van verscheidene sectoren niet meer kunnen ontwikkelen. Het behoud van de huidige beursruimte, en de exploitatiemogelijkheden, is dan ook noodzakelijk opdat Kortrijk Xpo haar huidige exploitatie en activiteiten kan blijven voortzetten.	N.a.v. deze inspraakreactie zijn de doelstellingen in de scopingnota aangepast. In het onderzoek naar de verdichtingsmogelijkheden op de site is steeds te bekijken om deze te combineren met de activiteiten van Kortrijk Xpo. Daarbij is tevens te zoeken naar complementaire of versterkende functies.
De verdichting mag niet leiden tot een uitholling van de beuzencampus, die zich nationaal (derde plaats na Brussel en Gent) en internationaal heeft gepositieerd. Bij de opmaak van het Masterplan voor Kortrijk Xpo in 2008 hebben verschillende overheden (de Europese Unie, het Vlaamse Gewest, de Provincie West-Vlaanderen, de intercommunale Leiedal en de Stad Kortrijk) zich verbonden om tot 2052 de beursruimte tot een bloeiende exporuimte in de Eurregio (Vlaanderen, Wallonië en Noord-Frankrijk) uit te bouwen. De voormelde overheden hebben hiervoor substantiële middelen vrijgemaakt. Het verdwijnen van Kortrijk Xpo	Zie bespreking vorig punt. Het is van belang samen te zitten over de tussentijdse resultaten van het onderzoek. In december 2021 werd een bilateraal overleg georganiseerd met zowel Kortrijk Xpo als XOM.

Inpraakreactie	Bespreking
of de inperking van de exploitatiemogelijkheden van Kortrijk Xpo door nieuwe verdichting, is met deze engagementen niet verenigbaar en druist in tegen de beginselen van behoorlijk bestuur. De optie tot verdichting van activiteiten op de campus is te bestuderen voor zover dit de ambities van het masterplan niet in het gedrang brengt en voor zover voorkeur wordt gegeven aan complementaire of versterkende functies.	
Het is noodzakelijk om geen bijkomende functies op de site toe te laten. Dit zal een conflict creëren tussen de gebruikers van de site wat betreft het ruimtegebruik en de parkeer capaciteit op de site. Het gebrek aan parkeerplaatsen zal ervoor zorgen dat éénmalige bezoekers van beurzen, hun keuze om naar Kortrijk te komen zullen heroverwegen.	Omwille van de potenties van de site langs de noord-zuid as met de hoogwaardige openbaar vervoersverbinding tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk wordt de site als ontwikkelings- en verdichtingslocatie onderzocht. Dit impliceert mogelijke bijkomende stedelijke functies. Afstemming van het ruimtegebruik en de mobiliteitsaspecten maken integraal deel uit van het verdere onderzoek.
Het inperken of verdwijnen van de beursactiviteit is niet alleen nadelig voor Kortrijk Xpo zelf, maar ook voor de lokale economie in de onmiddellijke omgeving en de stad Kortrijk. Het zou, gelet op het aanzienlijke hefboomeffect van beursinfrastructuur zoals Kortrijk Xpo voor de omliggende regio, een onvermijdelijke negatieve weerslag hebben op de lokale economie (tewerkstelling van 100 personeelsleden van Kortrijk Xpo en onrechtstreekse tewerkstelling van 500 à 600 personen tijdens evenementen). Het economisch hefboomeffect is zelfs groter voor Kortrijk Xpo dan voor andere beurzen, aangezien dit geschat wordt op tien keer de omzet van Kortrijk Xpo. Ook de bezetting van de Kortrijkse hotels en restaurants neemt tijdens beursevenementen in grote mate toe.	Het economisch belang van Kortrijk Xpo wordt onderstreept in de scopingnota.
De site is op vandaag slecht verbonden met het openbaar vervoer. Gezien de ligging van de beursruimte naast de snelweg en ver van het station/openbaar vervoer komen de bezoekers nagenoeg uitsluitend met de wagen. Ondanks de volgehouden pogingen van Kortrijk Xpo om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen (bv. door een shuttle tussen de site en het station van Kortrijk) is het mobiliteitsgedrag niet structureel veranderd. Dit kan mede verklaard worden doordat de meeste evenementen gespecialiseerde vakbeurzen zijn, die een (inter)nationaal zakenpubliek aantrekken dat zich in hoofdzaak met de wagen naar de site begeeft. Het planvoornemen vermeldt dat de mogelijkheden om een multimodaal knooppunt op de site te creëren. Het is twijfelachtig of dit voor een oplossing voor de site zal zorgen.	Daarnaast beoogt K-R8 ook in te zetten op modal shift. De ligging van de site Xpo palend aan de toekomstige HOV-verbinding tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk heeft hierbij bijzondere potenties. Dit kan versterkt worden door op de site of in de onmiddellijke omgeving ervan een regionaal hoppinpunt uit te bouwen. De realisatie van een regionaal hoppinpunt is steeds mede te onderzoeken in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen. Ook dit maakt deel uit van het onderzoek K-R8.
De exploitatie van de grote beurzen impliceert intensief gebruik van de parkings. In de eerste plaats wordt de parkeerruimte gebruikt door exposanten, hun	Binnen het planproces is de doelstelling opgenomen om anders om te gaan met parkeren, in functie van een duurzaam ruimtegebruik en de modal shift. De huidige

Inspraakreactie

personeel en bezoekers van de beurzen. De parkings van Kortrijk Xpo alsook de nabijgelegen parking van Kinepolis en handelszaken kennen een hoge bezettingsgraad. Op vandaag is de parkeercapaciteit op piekmomenten onvoldoende en moeten bezoekers gebruikmaken van randparkings (meestal op weekenddagen, parkings van bedrijven die gesloten zijn) en van de park & ride. Het is dan ook niet mogelijk om de parkeerruimte van Kortrijk Xpo zelfs gedeeltelijk te herbestemmen: de volledige parkeerruimte is noodzakelijk voor de exploitatie van de beurs. Dat zou de leefbaarheid van de omgeving schaden (bv. wildparkeren) en de verkeersveiligheid in het gedrang brengen. De parkeerdruk zal alleen maar toenemen naar mate Hoog Kortrijk verder wordt ontwikkeld.

De buitenruimtes en parkeerzones rondom de site Kortrijk Xpo worden niet enkel gebruikt om aan de reële parkeerbehoefte te voldoen maar vervullen ook andere doeleinden die rechtstreeks verband houden met de beursruimte. De buitenruimtes worden intensief benut bij het opbouwen, beleveren en ontruimen van een beurs. Zij biedt de vereiste capaciteit aan exposanten, standenbouwers en alle overige leveranciers om materialen voor de beurs met vrachtverkeer te beleveren. Dit vrachtverkeer heeft voldoende ruimte nodig om te kunnen stationeren en manoeuvreren. Het vrachtverkeer maakt vnl. gebruik van de zone tussen de Doorniksesteenweg en de hallen (zone in het geel op het plan, parkings P2 en P6).



Bespreking

parkeervelden maken dan ook deel uit van het verdere onderzoek voor de site in functie van mogelijks compactere inrichting, ontharding,... Er is ook gebruik te maken van de potenties inzake dubbelgebruik van parkeerplaatsen (verminderen aantal parkeerplaatsen door het inschakelen van nabije bestaande parkings als parking Vives, Decathlon, CM), te zoeken naar een plek voor mogelijk gezamenlijk parkeren op Hoog Kortrijk, ...

Wat betreft het parkeren: zie bespreking vorig punt.

In het verdere onderzoek is na te denken over een multifunctioneel ruimtegebruik (beursruimte, parking, logistiek,...), zodat optimaal gebruik kan worden gemaakt van de beschikbare ruimte.

Inspraakreactie	Bespreking
Op vandaag wordt de bestaande capaciteit maximaal benut: voor grote beurzen heeft Kortrijk Xpo reeds een systeem van gespreide tijdsloten moeten ontwikkelen om het vrachtverkeer naar de site te laten komen en de beurs te beleveren. Voor bepaalde beurzen (bv. Matexpo) moet de volledige verharde buitenruimte bovendien voor de beurs zelf benut worden. Indien deze ruimte herbestemd zou worden, heeft ook dit een negatieve impact op de organisatie van deze beurs en de exploitatie van Kortrijk Xpo. De huidige bestemming van de buitenruimtes rondom de site zijn dus te behouden	
Uit de startnota wordt afgeleid dat het de intentie is om minstens een deel van de beursruimte en/of van de buitenruimte die rechtstreeks verbonden is aan Kortrijk Xpo, te herbestemmen naar kantoorruimte. Het blijkt het voornemen te zijn om te zorgen voor een “verdichting” en dus de bouw van nieuwe kantoorgebouwen. Ook op de site Xpo is de nood en de zin van extra kantoorruimte (in de kantorenstudie) niet aangetoond. Het ontwikkelen van kantoorfuncties is niet inpasbaar op de site. Op de site zijn immers de aansluitingen met het openbaar vervoer beperkt en wordt ook de parkeer capaciteit reeds maximaal benut. Indien de nood aan bijkomende kantoorruimte zou bestaan, en die kantoorruimte in de regio van Hoog Kortrijk zou moet worden ontwikkeld, dan nog is het verkieslijk dat deze kantoorruimte op bestaande bedrijfsterreinen wordt ontwikkeld waarop reeds gelijkaardige activiteiten zijn (zoals het President Kennedypark). Op een site zoals Kortrijk Xpo, die reeds andere functies vervult, is geen ruimte om bijkomende kantoorgebouwen te ontvangen, niet zonder de bestaande functies in gevaar te brengen.	Voor de nood en zin aan extra kantoorruimte in de kantorenmarkt van Kortrijk wordt verwezen naar de scopingnota (zie §1.2.3.3). De kantorenstudie van de stad Kortrijk en regio Zuid-West-Vlaanderen (JLL en City D i.o.v. de stad Kortrijk en intercommunale Leiedal) heeft aangetoond dat er een standaardgroei is met een potentieel van 100.000 m² aan kantoorruimte voor het arrondissement Kortrijk voor een periode van 10 jaar. Deze aanname is gebaseerd op de bestaande cijfers en kan gehanteerd worden als een richtlijn om leegstand en overaanbod te vermijden. Er worden vooral potenties gezien in het verdichten van het bestaande kantorenaanbod op Hoog Kortrijk (bv. verdichten van Kennedypark), met daarnaast ook een verdichtingspotentieel langsheen de Xpo, de President Kennedylaan en de Park & Ride. De site Xpo biedt mogelijkheden voor een verwevingsproject met meer publieke functies zoals evenementen, cultuur of recreatie door de specifieke ligging als brug tussen verschillende functies en bestemmingen. Deze site leent zich ook om meer ondersteunde functies voor Hoog Kortrijk te faciliteren.
Kennedypark	
Leiedal wil dit moment aangrijpen om het Kennedypark, samen met de betrokken actoren, te verduurzamen en toekomstbestendig aan te pakken. Dit wordt momenteel ontwerpmatig onderzocht. De levensduur van een aantal kantoren is op vandaag ten einde. De gebouwen voldoen niet meer aan de energetische normen, de interne lay-out van het gebouw beantwoordt niet meer aan de huidige noden en de perceelsinrichting vraagt om ontharding. Financieel en bouwkundig is een nieuwbouw vaak veel interessanter dan een herbruik en up-to-date brengen van de gebouwen. Er wordt dan ook gevraagd om deze nuancering correcter te formuleren in de nota. Wat betreft de optimalisatie is het geenszins de bedoeling om de vloeroppervlakte kantoren te doen stijgen. De vloerindex (V/T) blijft 0,43, maar er wordt wel ingezet	Op basis van deze inspraakreactie zijn de nodige aanvullingen en nuancerings in de scopingnota toegevoegd.

Inspraakreactie	Bespreking
op hoger bouwen ten voordele van vergroening en ruimte voor water. Uitzondering m.b.t. de V/T is de zone langs de Kennedylaan, ter hoogte van de Kennedyrotonde, waar verdichting moet kunnen, gekoppeld aan de zichtlocatie en de bereikbaarheid. Leiedal onderschrijft deze verdichting.	
Verder onderzoek dient uit te wijzen of in deze zone, naast kantoren, ook andere functies in hoofd- en/of nevenbestemming in de overweging te nemen zijn. Op vandaag laat het gewestplan een ruimer programma dan kantoren toe, maar de vraag kan worden gesteld of dit wenselijk is. Het Ibis Styles Hotel is op het Kennedypark reeds aanwezig. Er wordt vanuit Leiedal gevraagd om deze duurzame optimalisatie (verfijning m.b.t. bestemming en/of bouwmogelijkheden) in overleg verder uit te werken en bepalen. De oefening moet duidelijk maken of de huidige gewestplanbestemming kan blijven of een herbestemming in functie van de ruimtelijke optimalisatie via dit GRUP noodzakelijk is.	Er is te bekijken of een herbestemming van het Kennedypark al dan niet noodzakelijk is en welk instrument hierbij is in te zetten. Naast een RUP, behoort het bijstellen van de verkoopvoorwaarden tot de mogelijkheden.
Voor de realisatie van een aantal uitdagingen (o.a. deelmobiliteit, slim parkeren, ontharding,...) van het Kennedypark zal het GRUP eerder ondersteunend werken. De implementatie vraagt andere instrumenten en middelen. Leiedal neemt hier vooral initiatief, en wenst dit ook verder te continueren vanuit de eigen werking kaderend binnen de transitiearena's van het beleidskader 'Leiedal 2035' en de transitielijnen van het 'Beleidsplan 2025'.	Om de doelstellingen zoals bv. op vlak van modal shift te behalen zijn inderdaad ook andere instrumenten en middelen in te zetten. Er zal dan ook verder met de intercommunale Leiedal en andere partners worden samengezeten zodat versterkend kan worden gewerkt.
Brandweersite Doorniksesteenweg	
De Stad Kortrijk vindt dat de ontwikkelingsmogelijkheden voor deze site samen met de Xpo-site moeten onderzocht en ontworpen worden. De stad benadrukt daarbij ook de visie om een verbinding tussen de brandweersite en de expositie te creëren. Het ontwerpend onderzoek voor de Xpo-site houdt daar rekening mee, zonder daar voorafnames op te doen.	Het concept om een verbinding te maken tussen de brandweer- en expositie is ingeschreven in de verfijnde startnota en zal verder bekeken worden in het ruimtelijk ontwerpend onderzoek.
De Stad Kortrijk is eigenaar van de site en vraagt vanuit die hoedanigheid de ruimte-innames te beperken tot wat noodzakelijk is voor de doelstellingen van K-R8.	In het verkennend mobiliteitsonderzoek en ook in het verdere onderzoek wordt bekeken om de ruimte-innames bij de verkeerskundige varianten zou beperkt mogelijk te houden. Het verkennend mobiliteitsonderzoek heeft echter reeds aangetoond dat ruimte-innames op deze site niet uit te sluiten zijn.
P&R en AWV-terreinen Kennedylaan	
De P&R-site beschouwt de Stad Kortrijk als een deel van de Xpo-site en moet in dus in samenhang daarmee ontworpen worden.	In het ruimtelijk ontwerpend onderzoek worden de verschillende deelzones in samenhang bekeken. Dit geldt voor de Xpo site en de P&R, maar bv. ook de brandweersite, de site van het Agentschap Wegen en Verkeer, etc.

Inspraakreactie	Bespreking
De Stad Kortrijk ziet potentieel om de invulling van de AWW-terreinen aan de Kennedylaan een nieuwe invulling te geven die beter aansluit bij de ambities voor Hoog Kortrijk en wil daarover verder in overleg gaan met de Vlaamse Regering.	Vanuit de plandoelstellingen zijn alle kansen in functie van de inzet op modal shift te onderzoeken. Dit geldt ook voor de omgeving van de park & ride. Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft momenteel geen intenties om de site te verlaten. Een mogelijke verhuis kan enkel overwogen worden als er concreet zicht is op een volwaardig alternatief. Dit alternatief moet gelegen zijn langs de hoofdwegen met een directe ontsluiting naar het hoger wegennet.
One Campus (Vives, Kulak, Syntra)	
De onderwijsinstellingen moeten verder kunnen groeien op hun huidige locaties. De verdere ontwikkelingsmogelijkheden worden in nauw overleg tussen de scholen en de stad Kortrijk afgestemd rekening houdend met de One-campus ambitie en de algemene plandoelstellingen van K-R8. De verfijnde startnota doet enkele gedetailleerde uitspraken over de ontwikkelingsmogelijkheden, dit vraagt echter verder onderzoek o.m. m.b.t. de impact van de verdichting op het omliggende landschap. De stedelijke autonomie dient hier gegarandeerd te worden.	Het One Campus model is opgenomen in de doelstellingen van K-R8. De gedetailleerde uitspraken over de ontwikkelingsmogelijkheden zijn in de scopingnota geschrapt en te bekijken in het verdere onderzoek. De mogelijkheden op deze locatie die door de stad Kortrijk worden bekeken, zijn af te stemmen met de plandoelstellingen van K-R8.
De aanwezige onderwijsinstellingen (Vives/Kulak/Syntra) zijn verder uit te bouwen tot One Campus. Vlasakker vormt een belangrijke verbindende schakel tussen Vives en Kulak.	Het One Campus model is opgenomen in de doelstellingen van K-R8. Dit omvat het versterken van de verbinding tussen de twee campussen. De inname dient beperkt te zijn (hoek Etienne Sabbelaan en Kulak), zodat er geen interferentie is met de beekvallei, de fietsverbinding en de looplijnen. De connectiezone kan enerzijds een mobiliteitsknoop omvatten dichtbij het openbaar vervoer op de Etienne Sabbelaan en kan anderzijds beschouwd worden als een fysieke ontmoetingsplaats met beperkte bebouwing als toegangspoort tot de Kulak. De nodige afstemming is voorzien met het inrichtingsplan voor het stadspark Vlasakker en omgeving dat in opdracht van de stad Kortrijk is opgemaakt. Ook het landschapsplan voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk sluit hierop aan (zie bijlage 5 bij de scopingnota).
 Er wordt door de stad ontwerpand onderzocht hoe deze connectie kan versterkt worden. Daarbij wordt voor de hoek tussen de Etienne Sabbelaan, de toegangsweg tot Kulak en de beekvallei in kaart gebracht welke functies deze plek kunnen	

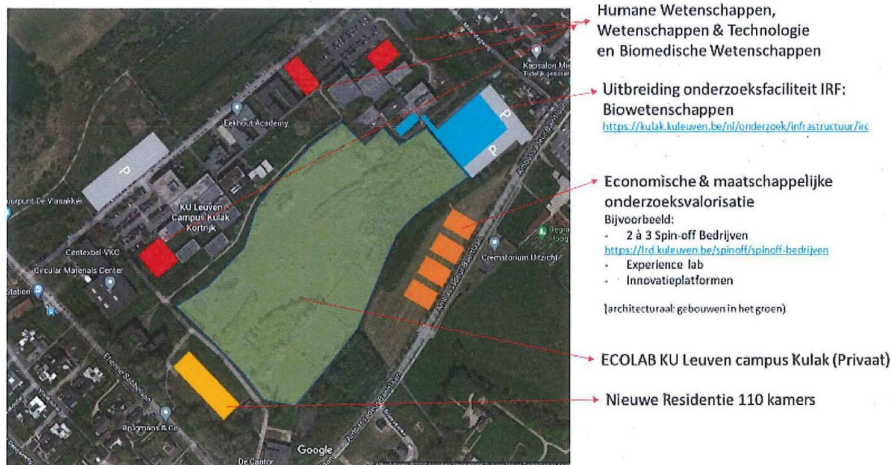
Inspraakreactie

opladen en hoe dit kan vormgegeven worden (gebouw, constructie, ...) rekening houdende met de kenmerken van de plek en de verschillende stromen die hier zullen samenkomen. Door de zone waar de 2 campussen connecteren bebouwbaar te maken, kunnen fysieke ontmoetingsplaatsen / gemeenschappelijke faciliteiten dichtbij het HOV-mobiliteitspunt worden gecreëerd.

Het planproces K-R8 en het ruimtelijk onderzoek/opmaak van het inrichtingsplan dat op gemeentelijk niveau loopt, zijn doorlopend op elkaar af te stemmen.

De uitbreidingsnoden voor de Campus Kulak Kortrijk zijn duidelijk te stipuleren. In tegenstelling tot de startnota, is het de ambitie om niet sterker te verdichten rond de Spina, net om te vermijden dat er een harde fysieke breuklijn tussen de Vlasakker en het Ecolab zou ontstaan.

Uitbreidingen – KU Leuven campus Kulak Kortrijk



- De KU Leuven bestaat uit 3 groepen: Humane Wetenschappen, Wetenschappen en Technologie en Biomedische Wetenschappen. Voor elk van deze groepen voorzien we uitbreidingsmogelijkheden. (rode kleur)
- In het kader van de sociale voorzieningen voor studenten en personeel op de campus behouden we graag de zone 'groene mate' als bebouwbaar perceel voor o.m. een nieuwe residentie met +-110 kamers. (gele kleur)
- Het IRF (interdisciplinary Research Facility) van de campus Kulak huisvest de onderzoeksinfrastructuur voor de biowetenschappen van de campus.

Bespreking

In de scopingnota worden de uitbreidingsnoden onderstreept en uiteengezet.

De ambitie van de Kulak is om aan de rand van de campus te verdichten. In het kader van duurzaam ruimtegebruik is optimaal gebruik te maken van de verdichtingsmogelijkheden op de bestaande site. De multimodale bereikbaarheid van het bouwveld aan de Ambassadeur Baertlaan is beperkt, waarvoor het enkel kan worden aangesneden onder strikte voorwaarden:

- Vrijwaren van de verbindende groenstructuur tussen Vlasakker-Ecolab-Lange Munte (het bouwveld ter hoogte van de Ambassadeur Baertlaan situeert zich op de heuvelrug, waarbij het landschappelijk en ecologisch zeer waardevol is de connectie tussen Ecolab en Vlasakker te behouden).
- Motivering dat er op de campus en in het bijzonder aan de kant Etienne Sabbeaan geen bouw mogelijkheden zijn, omwille van reeds bestaande bebouwing, geplande uitbreidingen, omwille van het functioneren van de campus, etc.
- Het parkeren mag geen impact hebben op het landschap. Er wordt bij voorkeur geopteerd voor ondergronds parkeren of gedeeld parkeren met het sportcentrum.
- Beperkte bouwhoogte van max. 2 bouwlagen.
- In fasering, waarbij eerst het bouwveld dat aansluit op het IRF (d.i. de onderzoeksinfrastructuur voor biowetenschappen) is te realiseren.

Inspraakreactie	Bespreking
Ook in dit kader wensen we nog voldoende uitbreidingsmogelijkheden te behouden. https://kulak.kuleuven.be/nl/onderzoek/infrastructuur/irc (blauwe kleur) - Om een toekomstige translatie van het universitair onderzoek naar Spin-off Bedrijven, Experience Lab, Innovatieplatformen mogelijk te maken, dienen we ikv de economische en maatschappelijke onderzoeksvalorisatie voldoende bebouwbaar potentieel aan de Ambassadeur Baertlaan te behouden. (oranje kleur) - Daarnaast zijn we het idee genegen om i.p.v. dwars te parkeren op de dienstweg van de campus, een parkeerhaven met het equivalent aantal plaatsen te voorzien dat nauw verbonden is met de voorziene Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding (HOV) / Mobiliteitshub aan de ingang van onze campus (Etienne Sabbelaan) P. 38 (Figuur 2-8) en p. 53-54 van de startnota zijn in dit kader te wijzigen.	
Festivals	
Hoog Kortrijk is in eerste instantie een woongebied waar echter ook festivals worden ingericht die de rust niet bevorderen en die daar geen plaats hebben.	De zone ten zuiden van het sportcentrum Lange Munte wordt in de zomer gebruikt voor festivals Alcatraz en Camping Kitsch. Doorheen het jaar gaan er soms kleinschalige sportactiviteiten door en er is een cricketpitch aangelegd (hiervoor is beperkte infrastructuur noodzakelijk). Binnen de studie voor het ecologische stadspark Vlasaker en omgeving (studiebureau OMGEVING i.o.v. de stad Kortrijk) werd onderzocht of de evenementenweide doorheen het jaar op een meer ecologische manier beheerd kan worden (bv. bloemenweide, ecologisch maaibeheer,...). Ook in het onderzoek voor de opmaak van het landschapsplan zuidelijke rand Hoog Kortrijk (Voorland en Atelier Romain i.o.v. het Departement Omgeving, zie bijlage 5 bij de scopingnota) wordt dit gebied gezien als een groene zone met recreatief medegebruik. De zone blijft dus zijn open ruimte bestemming behouden, waarbij slechts enkele dagen per jaar tijdelijke evenementen worden toegestaan. Volgende maatregelen worden genomen om de impact voor burens te remediëren tijdens festivals: - Aangepast mobiliteitsplan (enkel bewoners krijgen toegang tot de wijk, waardoor geen wildparkeren kan ontstaan in de buurt). - De opbouwtijd wordt zo kort mogelijk gehouden. - Sinds vorig jaar is er slechts een week tussen beide festivals, zodat de periode van hinder een week korter is.

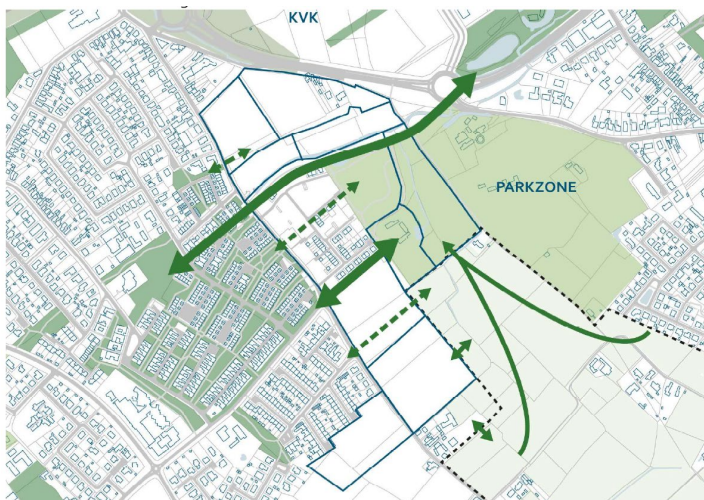
Inspraakreactie	Bespreking
	- Bewonersbrief met daarin alle contactgegevens van de organisatie in geval van problemen. - Uitnodiging op een bewoners BBQ op donderdag als compensatie van de algemene hinder.
Kortrijk-Oost	
Het komt over alsof er ter hoogte van Kortrijk-Oost een aantal keuzes gemaakt zijn (zwaaiikom, stadion, ...). In de tekst wordt dit als 'mogelijkheid' geduid, maar de andere opties – ook binnen het plangebied – komen niet consequent aan bod in de tekst. Vraag naar verduidelijking in tekst en beeld, specifiek naar het statuut van illustraties, voorbeelden of keuzes.	De voorbeelden aangehaald in deze inspraakreactie hebben betrekking op parallelle processen. Binnen Plan B-K behoort de realisatie van een zwaaiikom ter hoogte van de Kanaalzone tot de alternatieven. De Vlaamse Regering heeft hier echter nog geen beslissing over genomen. Ook over het dossier van het voetbalstadion KV Kortrijk is nog geen beslissing genomen. De startnota van dit gemeentelijk RUP werd goedgekeurd op 11 oktober 2021. Een aantal verduidelijkingen hieromtrent zijn opgenomen in de scopingnota en procesnota.
Kop Evolis – Kop Langwater	
De ontwikkeling van de kop van Evolis en de kop van Langwater vraagt verder ontwerpend onderzoek. Indien het programma van het voetbalstadion op een andere locatie zal worden gebouwd, dan is de ontwikkeling van de kop van Evolis verder ontwerpmatig te onderzoeken.	De kop van Evolis en de kop van Langwater zullen verder bekeken worden in het ruimtelijk ontwerpend onderzoek. Wat betreft de kop van Evolis worden binnen K-R8 de mogelijkheden bekeken in geval deze zone niet wordt weerhouden als locatie voor het nieuwe voetbalstadion en aanvullend programma. Ontwerpend onderzoek voor het voetbalstadion gebeurt in het gemeentelijk planningsproces.
Vraag om rekening te houden met de ambitie om Evolis verder uit te bouwen als toekomstbestendig bedrijventerrein en een verticaal circulair bedrijfsgebouw (gestapelde bedrijfsunits) te realiseren, al dan niet in mix met ondersteunende functies voor Evolis. De haalbaarheid van een verticaal circulair bedrijfsgebouw (gestapelde bedrijfsunits) wordt momenteel onderzocht door Leiedal. Indien de resultaten positief zijn, is kop van Evolis de plek om dergelijk vernieuwend concept te realiseren, al dan niet in mix met ondersteunende functies voor Evolis.	In de verfijnde startnota en scopingnota is de realisatie van gestapelde bedrijvigheid in de kop van Evolis als mogelijk scenario opgenomen, alsook het scenario om op deze locatie stedelijke functies complementair met de binnenstad te realiseren (zie volgend punt). De resultaten van het haalbaarheidsonderzoek van een verticaal circulair bedrijfsgebouw (intercommunale Leiedal) worden meegenomen in het verdere onderzoek.
De kop van Evolis en de Kop van Langwater worden als verdichtingslocaties omschreven waar de mogelijkheid tot de ontwikkeling als 'stadspoort' met stedelijke functies, complementair aan de binnenstad, wordt onderzocht. Het is niet duidelijk wat bedoeld wordt met de ontwikkeling als 'stadspoort', welke nieuwe (grootschalige) programma's het GRUP beoogt en hoe deze inpasbaar zijn in de vooropgestelde kwalitatieve verdichtingsstrategie.	Een stadspoort houdt niet noodzakelijk in dat een grootschalig bouwprogramma dient gerealiseerd te worden. Ook een landschappelijke inrichting van dergelijke zone, gecombineerd met een beperkter bouwprogramma afgestemd op de omgeving kan. Verder onderzoek moet bepalen welke functies hier wenselijk zijn. Gelet op het kernversterkend beleid, is hier geen grootschalige detailhandel gewenst.
Een studie bureau is aangesteld voor de ontwikkeling van een visie rond de kop van Langwater in relatie met de buurt Langwater en de ontwikkeling op Evolis. Op	Zie bespreking vorige punten.

Inspraakreactie	Bespreking
de kop van Evolis lijkt het niet verstandig om een groot bijkomend aanbod te voorzien van niet-grondgebonden residentiële units. De nabijheid van de E17, de drukke invalsweg beperken de mogelijkheden om dit kwaliteitsvol op de markt te zetten. Er wordt gekeken naar buurtfuncties zoals kleinschalige retail, crèches, en andere buurtversterkende functies. Ook voor burelen lijkt de markt op deze locaties niet sterk. Het is dan ook niet meteen duidelijk hoe hier sprake kan zijn van zgn. verdichtingsmogelijkheden of compensatie.	De ontwikkelingsmogelijkheden zijn te bepalen vanuit het verdere ontwerp onderzoek. Bestaande inzichten worden daarbij meegenomen.
In de startnota wordt rekening gehouden met de komst van een brandweerkazerne voor de hulpverleningsdienst Fluvia. Er is hierbij rekening te houden met de tweeledigheid eigen aan een brandweerkazerne, nl. vrijwilligers die vlot in kazerne dienen te geraken en een vlotte operationele brandweeruitruk in verschillende richtingen. De hulpverleningsdienst Fluvia gaat graag in dialoog in de verdere stappen van het ontwerp. Tegen de zomer 2021 zal de ontwerper van de nieuwe brandweerkazerne gekend zijn. Het dossier loopt via de Vlaams Bouwmeester. De eerste richtinggevende inzichten qua aansluiting op de mobiliteit zullen dit jaar gekend zijn. Doelstelling is om de bouw van deze nieuwe kazerne op te starten in 2024 en ze tegen 2026 operationeel te krijgen.	Leden van het planteam K-R8 zijn ook betrokken in het overleg in functie van de realisatie van de brandweerkazerne. Afstemming wordt voorzien. Het belang van de tweeledigheid eigen aan een brandweerkazerne is opgenomen in de scopingnota.
Zuidelijk deel Langwater	
De Stad Kortrijk vraagt een partiële ontwikkeling van het zuidelijk deel van Langwater ook te onderzoeken als onderhandelde oplossing in het verdere planproces. In tegenstelling tot de nog niet-ontwikkelde woongebieden palend aan de E17, staat de leefbaarheid van deze locatie namelijk niet onder druk. Bij het ontwerp onderzoek naar een partiële ontwikkeling dient een landschappelijk kwalitatieve afwerking als uitgangspunt meegenomen te worden.	Vanuit de plandoelstellingen K-R8 wordt gestreefd naar een maximaal behoud van de open ruimte in het zuidelijke gedeelte van Langwater. In het landschapsplan voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk (Voorland en Atelier Romain i.o.v. het Departement Omgeving, zie bijlage 5 bij de scopingnota) werd bekeken om de grens tussen de bebouwde en open ruimte te bepalen en vorm te geven mede vanuit het fysisch systeem. Op het terrein en ook leesbaar op de hoogtekaart is een opdeling in 4 bolle akkers te zien, waarbij het centrum van elke bolle akker het hoogtepunt is met een afwatering naar alle 4 de zijden, om uiteindelijk langs 3 depressies af te wateren naar het noordoosten (richting de Pluimbeekvallei). Landschappelijk is er dus vandaag een visuele opdeling leesbaar. De grootste depressie komt daarbij overeen met de rand van de bestaande bebouwing aan de Morinnestraat. Dit resulteert in een partiële woonontwikkeling van het zuidelijk deel van Langwater, met een bebouwingsgrens in het verlengde van de woning Morinnestraat 72.
Volle steun voor het schrappen van de woon(uitbreidings)gebieden. Het zuidelijk deel van Langwater is nu mooi open en groen en zou een prachtig natuurgebied kunnen worden, groen en zuurstof voor de stad en ruimte voor biodiversiteit.	Zie bespreking vorig punt.

Inspraakreactie

In het masterplan is er een sterke visie die nog steeds actueel is en nog versterkt wordt door de coronacrisis. De 'charette' als ontwerpproces moest garanties bieden tot het bekomen van een kwaliteitsvolle ontwikkeling, gedragen door alle stakeholders. Hieraan hebben de besturen van Kortrijk en Zwevegem actief meegewerkt, alsook de provincie West-Vlaanderen en het Vlaams Gewest. In de maanden vooraf werden alle stakeholders geraadpleegd en betrokken. Naast de zoektocht naar een duidelijke identiteit voor deze ontwikkeling werd hard gewerkt aan de landschapsintegratie, waterhuishouding, mobiliteitsaspecten, fasering en duurzaam ruimtegebruik. De inrichtingsstudie als eindresultaat van de charette is door het College van Burgemeester en Schepenen principieel goedgekeurd in zitting van 14/11/2012.

Het schrappen zal ruimtelijk tot een disruptie lijden. Het project zal immers haar sterkte verliezen en haar meerwaarde als creatie van een mooie en doordachte standsrand in relatie met het open gebied missen. Met de afbakening werd een harde lijn vastgelegd als zijnde de oostelijke stadsrand met een duidelijke visie. Ruimtelijk mooi en logisch afgebakend, grenzend aan open gebied en met integratie van een groenpark dat één geheel vormt met de bestaande hoeve en de aanpalende landbouwgronden.



Bespreking

Zie bespreking vorige punten.

Ontwerpend onderzoek (Hoog Kortrijk, Lange Munte) over de jaren heen heeft geleid tot gewijzigde inzichten en standpunten over dit gebied. Principes als kwalitatief ruimtelijk rendement en het terugdringen van het bijkomend ruimtebeslag zijn ook opgenomen in de strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. In dat opzicht is een verdere uitbreiding van Hoog Kortrijk richting open ruimte tegen te gaan en wordt vanuit de plandoelstellingen K-R8 dan ook gestreefd naar een maximaal behoud van de open ruimte aan de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk.

Zie bespreking vorige punten.

Inspraakreactie	Bespreking
- De afbakeningslijn houdt rekening met de sterk aanwezig rijke agrarisch as die vanuit de heuvelzone Kooigem-Zwevegem-Knokke afdaalt en uitmondt ter hoogte van de N8/E17. Van daaruit maakt ze de verbinding met het natuurgebied De Gavers in Harelbeke. Deze as vormt een zichtas in het huidige masterplan. De realisatie van fase 3 zorgt voor een duidelijke afbakening van het stedelijke woongebied en een overgang naar de agrarische omgeving. - De dreef naar de hoeve Soubry verhoogt de leesbaarheid van het project dat de relatie vormt met het groen samen met de Pietje Paterbeek met bijhorende dreef. Bij schrapping blijft een onleesbare wijk over te klein om te functioneren. De relatie met groen gaat verloren en wordt niet duidelijk afgelijnd. Deze zal immers begrensd worden door typische Vlaamse achtertuinen met tuinbergingen en afsluitingen. De hoeve Soubry ligt dan verloren met een dreef die decentraal komt te liggen, een deel van haar functionaliteit verliest en haar rol als vista en aantrekking van de zachte weggebruiker en recreant niet ten volle zal kunnen uitspelen omwille van de onleesbaarheid van het geheel. - Bij schrapping blijft ten zuiden van de Morinnestraat het probleem bestaan dat er geen overgang naar het open gebied is voorzien noch een stadsbegrenzing.	
Fase 3 is uitermate geschikt om verder te ontwikkelen: - Niet gelegen in overstromingsgebied. - Geen geluidshinder want ver genoeg van autostrades en drukke wegen. - Geen beletsel voor de creatie van randstedelijk groen of voor de beoogde verbindende groenstructuur, maar integendeel een duidelijke en geïntegreerde begrenzing ervan (zie figuur 2-27 en 2-33 uit de startnota). - Geen extra verzwarende van de mobiliteitsproblematiek gezien de ontwikkeling van deze fase slechts een druppel op een hete plaat is in het licht van de bestaande verkeersstromen. Bovendien is de gewijzigde verkeerssituatie aan de rotonde aan Cowboy Henk in het voordeel van ontsluiting van de wijk en wordt de mobiliteit op macroniveau in K-R8 ten gronde aangepakt. De tewerkstellingsmogelijkheden creëren in de onmiddellijke nabijheid (Evolis, Kulak, scholen, Kennedypark, ziekenhuis,...) opportuniteiten om dicht bij huis te werken met de fiets als vervoermiddel. - Geen directe burens of woningen die benadeeld zijn door de ontwikkeling.	Zie bespreking vorige punten. Vanuit inspraak op de verfijnde startnota werden zowel reacties voor als tegen een ontwikkeling van het zuidelijke deel van Langwater ontvangen. Elke bijkomende ontwikkeling genereert bijkomende verkeersintensiteit die een impact heeft op de doorstroming op het hogere wegennet.

Inspraakreactie

- Een door de buurt gedragen project dat in eerste fase slechts 2 bezwaren kende en vlot is vergund dankzij het kwaliteitsvolle masterplan.

De eerste fase is vergund adhv een verkavelingsvergunning voor 108 woningen en de aanleg van het centrale park, dienstig voor alle fases van de ontwikkeling. Bij de aflevering van de verkavelingsvergunning is tussen de Stad Kortrijk en de ontwikkelaar een overeenkomst ondertekend op 25/03/2014 met als bedoeling "afspraken vast te leggen rond een aantal specifieke aspecten die de individuele verkavelingsaanvragen te boven gaan en die als overkoepelend dienen te worden beschouwd". Artikel 1 van deze overeenkomst luidt als volgt: *"De stad heeft door voorvermelde collegebeslissing principieel haar steun bevestigd aan het project en zal dan ook alle vergunningsaanvragen ingediend in het kader van de realisatie van het project en conform de inrichtingsstudie beoordelen rekening houdend met de principes vastgelegd in voormelde collegebeslissing en inrichtingsstudie"*.



Om dit te kunnen uitvoeren zijn grondeigendommen gestructureerd, bedrijfsstructuren opgericht voor de bouw en realisatie van de bouwwerken, schulden aangegaan bij financiële instellingen voor de financiering van dit project,

Bespreking

Zie bespreking vorige punten.

Vanuit de plandoelstellingen K-R8 wordt gestreefd naar een maximaal behoud van de open ruimte in het zuidelijke gedeelte van Langwater. Gezien de reeds gemaakte afspraken tussen de stad Kortrijk en de eigenaar/ontwikkelaar (o.m. ondertekende overeenkomst) en de reeds uitgevoerde werken waarbij reeds is rekening gehouden met de verdere ontwikkeling (heraanleg centrale dreef en Morrinestraat, aanleg centraal park, wadi en rioleringsstelsel) werd tijdens de workshops voor het landschapsplan voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk in dialoog gegaan met de ontwikkelaar en de stad Kortrijk.

Inspraakreactie	Bespreking
bouwteams samengesteld, architecten geselecteerd voor de opmaak van een beeldkwaliteitsplan, studiebureaus en ingenieurs aangesteld voor de opmaak van de plannen rekening houdende met de totaalontwikkeling. De wegenisinfrastructuur voor de eerste fase is aangelegd en opgeleverd, alsook het centrale park met volkstuintjes. De hoeve Soubry (incl. de omwalling) centraal in het project is in private handen en is bijna afgewerkt. Op vraag van de Stad Kortrijk is de dreef naar de boerderij volledig heraangelegd met de bedoeling om deze in de toekomst samen met de infrastructuur van de tweede fase over te dragen aan de stad als deel van het zachte verbindingsnetwerk. Tot op heden zijn er 80 bouwvergunningen afgeleverd en op een periode van 3,5 jaar zijn 56 woningen verkocht en 6 woningen in optie. Inmiddels is een studiebureau aangesteld voor de ontwikkeling van fase 3 en het ontwikkelen van een visie rond de kop van Langwater in relatie met de buurt Langwater en de vooropgestelde ontwikkeling op Evolis. Het wijzigen van de spelregels halfweg het spel kan niet tot een goed eindresultaat leiden en dreigt in één trek alle inspanning van de laatste tien jaar in dit dossier van tafel te vegen.	
Door het schrappen wordt de vooropgestelde strategie tot de creatie van een woonaanbod voor het beoogde doelpubliek ondermijnd. Jonge Kortrijkzanen verlaten de stad wegens gebrek aan aanbod aan comfortabele nieuwbouwwoningen met private tuin. Door de coronacrisis is deze vraag nog versterkt. Jonge Kortrijkzanen zijn op zoek naar een volledig afgewerkte en energiezuinige (energieneutrale) woning met een hoog wooncomfort, een eigen en niet te grote tuin, gelegen in een kwalitatieve woonomgeving in de stadsrand, op fietsafstand van scholen, sportcentra, winkels etc., en dichtbij op- en afrit autostrades, met budget tussen de 350.000 en 490.000 euro. Bestaande oudere woningen zijn te duur (tussen 250.000 en 500.000 euro) in aankoop om nog voldoende budget over te houden om deze te moderniseren en aan te passen naar de huidige normen (tussen 100.000 en 200.000 euro). Er is wel een kwalitatief aanbod nieuwbouwwoningen aanwezig in de buurgemeenten. Het profiel van de nieuwe bewoners van Langwater is de volgende: 90% tussen de 24 en 45 jaar, 80% had ervoor al een woning in een buurgemeente of de universiteitssteden Gent/Brussel/Antwerpen, jonge gezinnen met kinderen of kindervens, 70% universitair met hoog inkomen, meestal jobs in Kortrijk of op as Kortrijk-Gent. De vraag naar een villa of halfopen bebouwingen in budget tussen de 430.000 en 500.000 euro-all-in is het sterkst.	Momenteel is het Woonplan van de stad Kortrijk in opmaak. De te verwachten groei van het inwonersaantal tegen 2030 werd reeds in kaart gebracht aan de hand van de prognoses. Daaruit blijkt dat er een voldoende bestemd woonaanbod is. De kwalitatieve analyse gebeurt d.m.v. interviews met verschillende actoren (architecten, doelgroepen, ...). Uit deze analyse blijkt dat bij nieuwbouw minder ingezet moet worden op de klassieke, ruime grondgebonden gezinswoningen en er eerder compacte, alternatieve woontypologieën te kort zijn. Het is wel zo, dat niet enkel nieuwbouwaanbod in aanmerking komt voor de doelgroep waar hier naar verwezen wordt. Er is in de stad ook heel wat bestaand aanbod, waar stilaan een generatiewissel wordt vastgesteld. Ook hier kan op dit publiek ingezet worden, al dan niet mits renovatie van het pand, herbouw... Op die manier wordt ingezet op duurzaam ruimtegebruik, en wordt veroudering van het woonaanbod tegen gegaan.

Inspraakreactie	Bespreking
Dankzij de schaal van het project is er ook de vraag voor de realisatie van een dokterspraktijk, alsook ruimtes voor kine- en osteopathie. Hiervoor lijkt er in de buurt geen aanbod te bestaan of zijn de juridische mogelijkheden van het huidige aanbod op de markt te beperkt. De integratie van dergelijke functies verhoogt het voorzieningenniveau en de leefbaarheid van de buurt. Er is een voldoende aantal woningen te realiseren, om zo van een volwaardige buurt te kunnen spreken met eigen identiteit en buurtfuncties aan te trekken. De voorzieningen in de wijk Lange Munte hebben geen visibiliteit. Ook een herwaardering ervan lijkt dit niet op te lossen, maar beide wijken kunnen elkaar wel versterken, op voorwaarde dat het aanbod niet wordt ingeperkt. De USP's van ons project op heden zijn de volgende: - Ligging: stadsrand, op fietsafstand centrum/scholen/werkgelegenheid en nabij op- en afritcomplex aan een prachtig nieuw park. - Eigen identiteit project met architecturale harmonie en toch grote verscheidenheid en eigen identiteit van elke woning. - Grotere woningen dan concullega's met volledige verdiepingshoogtes. - Betere kwaliteit van o.m. buitenschrijnwerk en duurdere afwerking.	
Bij het schrappen zijn de financiële verliezen zo groot dat deze maatschappelijk onverantwoord blijken in het licht van het beoogde eindresultaat. Eerst en vooral moet het verlies aan grondwaarde worden berekend aan de venale waarde. Er zou 6 ha bouwgrond verdwijnen. De venale waarde ligt op heden gemiddeld tussen de 275 euro en de 325 euro/m². Rekening houdend met een verlies aan openbaar domein verdampt er ca. 15 miljoen euro aan grondwaarde. Er is ook rekening te houden met het promotierendement op de woningen. Teneinde de beloofde maatschappelijke doelstelling te bereiken en garantie te geven aan de stad om de (beeld)kwaliteit te leveren, is men gedwongen om zelf te bouwen. Dit risico dient ook gecompenseerd te worden, gezien hiervoor bouwteams zijn vastgelegd, kosten gemaakt voor het opstellen van de nodige juridische structuren, kredieten zijn afgesloten, telkens op maat van het totale project. Zoals overeengekomen met de stad zijn er in de vergunning van de eerste fase een aantal werken reeds voorzien die eigenlijk ten laste vallen van fase 3, zoals: - Centrale dreef naar de boerderij: geherprofileerd en heraangelegd met langs beide zijden een bomenrij, fietsboulevard en bindmiddel tussen fase 1 en 3, wordt overgedragen aan de stad bij realisatie van fase 3.	De financiële compensatiemogelijkheden zijn in overleg te onderzoeken. Hiervoor zal worden samengezeten met de stad Kortrijk en de eigenaar.

Inspraakreactie	Bespreking
- Centrale park met volkstuintjes: volledig aangelegd en definitief opgeleverd, binnenkort overgedragen aan de stad, berekend op schaal van het gehele project. - Wadi naast de Pietje Patersbeek: aangelegd en geprofileerd rekening houdende met de buffering voor fase 3. - Wal rond de boerderij: te incorporeren in het waterbeheersingssysteem van fase 3 (cf. overeenkomst met stad), werken uitgevoerd. - Rioleringsstelsel en heraanleg Morinnestraat: uitgevoerd rekening houdende met fase 3. Gezien deze werken zijn uitgevoerd en betaald en aangezien niet meer kunnen worden gerecupereerd in de eerste fase, zal dit tot verliezen lijden. Op heden bestaat er nog geen juridisch kader voor een dergelijke compensatieregeling.	
Kapel ter Bede & Littoral	
In de verfijnde startnota ontbreekt het compleet aan visie omtrent een interferentie van Kapel ter Bede met de bovenliggende zone Littoral.	De site Kapel ter Bede en de Kanaalzone zijn in samenhang te bekijken. In dat opzicht is samenwerking en afstemming vereist met PLAN B-K. In het op te maken masterplan voor de economische zones langs het kanaal is dus ook de relatie met de site Kapel ter Bede mee te bekijken. Hiervoor wordt afgestemd met De Vlaamse Waterweg. Daarnaast is de opmaak van het masterplan voor Kapel ter Bede (Koramic en stad Kortrijk) zowel af te stemmen met het planproces K-R8 als met PLAN B-K.
Kapel ter Bede is in samenhang te bekijken met site Littoral en het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk. Ifv het complex project zal een economisch masterplan worden opgemaakt voor deze omgeving. Voor de verdere uitwerking van dit studietraject zullen nog verfijnde afspraken aan de orde zijn ifv afstemming met het GRUP K-R8 (zowel inhoudelijk als in functie van de contourbepaling).	Zie bespreking vorig punt.
In het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk ligt voor de site Littoral een ontwikkeling als bouwhub met draaidok op tafel. De site Littoral en bij uitbreiding de site Kapel ter Bede lenen zich perfect om uit te groeien tot een regionale circulaire bouwhub. Via het kanaal kunnen (ruwe) grondstoffen aangevoerd worden die ter plekke, via diverse (toeleverings)bedrijven verwerkt worden tot eind- of halffabrikaten voor de bouwindustrie. Via het kanaal kunnen dan weer grote prefabelementen over een ruim gebied getransporteerd worden tot aan de bouwplaats. Er kunnen synergieën ontstaan met andere bedrijven en de diverse bouwgerelateerde kennisinstituten in de stad, waardoor nieuwe of verbeterde technieken en materialen ingang vinden. Ook de technische instituten en hogescholen in de stad kunnen hun opleidingen op dit vlak bijsturen zodat goed geschoold personeel	Het voorstel om de site Littoral en bij uitbreiding de site Kapel ter Bede te ontwikkelen als regionale circulaire bouwhub wordt meegenomen in het verdere onderzoek. Dit sluit aan bij de ontwikkeling van watergebonden bedrijvigheid en een mogelijke bouwhub op deze locatie vanuit het geïntegreerd onderzoek van Plan B-K. Hierover wordt verder afgestemd met De Vlaamse Waterweg. In welke mate Kapel ter Bede hierbij kan meegenomen worden, is te bekijken in het verdere onderzoek.

Inspraakreactie	Bespreking
aangeleverd wordt. We hebben dus een enorme potentie om in de regio een grote stap te zetten inzake circulair bouwen, met een positieve impact op jobcreatie en behoud van onze welvaart. De betrokken stadsbesturen en VOKA kunnen hierin een voortrekkersrol spelen.	
Kapel ter Bede	
De stad onderschrijft dat Kapel ter Bede via dit planningsproces een meer passende bestemming moet krijgen, maar vraagt voldoende ontwikkelingspotentieel behouden. De ambitie voor de ontwikkeling van Kapel ter Bede moet zijn om van een geïsoleerd naar een verbonden stadsdeel te evolueren. Verder ontwerpend en verkeerskundig onderzoek moet uitsluitel geven over het concrete programma voor deze site. Bij toekomstige ontwikkeling van deze omgeving zijn een verbetering van het openbaar vervoer richting Kapel ter Bede, de optimalisatie van de bestaande fiets- en wandelinfrastructuur en de minimale vereisten voor de ontsluiting per auto te onderzoeken.	De ambitie om van Kapel ter Bede te laten evolueren van een geïsoleerd naar een verbonden stadsdeel is ingeschreven in de scopingnota. Verder ontwerpend en verkeerskundig onderzoek moet uitsluitel geven over het concrete programma voor deze site. De draagkracht van de infrastructuur en de ontsluitingsmogelijkheden zullen hier mede bepalend zijn, net als de te realiseren verbindende groenstructuur. De verbetering van het openbaar vervoer, de optimalisatie van fiets- en wandelinfrastructuur en de ontsluitingsmogelijkheden voor het wegverkeer zijn mee te onderzoeken.
Voor Kapel Ter Bede wordt onderzocht of de invulling met wetenschapspark nog realistisch is en of hier geen ook geen extra mogelijkheden voor regionale bedrijvigheid kan voorzien worden. Dit lijkt ons een goede piste, beter gericht invullen met bestaande ruimtevragen dan werken met te strikte randvoorwaarden.	De inspraakreactie onderschrijft de doelstellingen van K-R8.
Indien een plannende overheid van de bepalingen uit een structuurplan wenst af te wijken, zoals zij in casu lijkt te doen, dient zij dit des te zorgvuldiger te motiveren, zeker nu de VCRO duidelijk stelt dat een RUP de uitvoering moet vormen van een in een structuurplan of beleidsplan vastgelegd en vooropgesteld beleid. De oude artikelen 2.1.6, 2.1.13 en 2.1.19 uit de VCRO stelden dit zelfs letterlijk (zie op vandaag in de VCRO bv. artikel 2.2.4, § 2, 5° en artikel 2.2.5, § 1, 6°). Afwijken van de bepalingen uit een structuurplan bij opmaak van een RUP kan in principe niet. - Behoud van de bestemming van de gronden is in overeenstemming met de richtinggevendende bepalingen uit het RSV. De percelen zijn gelegen binnen het regionaalstedelijk gebied Kortrijk. Het ruimtelijk beleid is er in de regionaalstedelijke gebieden krachtens het RSV op gericht bestaande en toekomstige stedelijke potenties maximaal te benutten. - Wat betreft het principe van de gedeconcentreerde bundeling stellen het RSV (en het PRS) dat de verwachte groei inzake nieuwe woningen, infrastructuur, bedrijventerreinen, recreatie,... bij voorkeur wordt opgevangen op plaatsen waar al een concentratie van die bepaalde functies bestaat, zoals dus bv. aan	Conform de structuurplannen is het nog steeds de bedoeling om de stedelijke potenties van de site maximaal te benutten, weliswaar rekening houdende met de nog verder te onderzoeken draagkracht van de infrastructuur en de ontsluitingsmogelijkheden van de site. Het principe van gedeconcentreerde bundeling wordt ook onderschreven in de ruimtelijke regionale visie Zuid-West-Vlaanderen. In deze visie is Kortrijk-Oost geselecteerd als regionale ontwikkelingspool met dus potentie om mits een multimodale bereikbaarheid bijkomende, grootschalige programma's op te nemen die niet inpasbaar zijn in bestaande stedelijke centra en dus complementair zijn met het kernversterkend beleid. Net deze multimodale bereikbaarheid is verder te onderzoeken. Daarnaast is in de regiovisie ook opgenomen dat elke regionale ontwikkelingspool in het stedelijk netwerk een 'groene voet' verdient als tegenpool voor de grootschalige ontwikkelingen. Het inschakelen van de site in de verbindende groenstructuur moet in deze omgeving bijdragen tot het verbeteren van de leefbaarheid als centrale doelstelling van het planproces.

Kortrijk-Oost. Dit moet de ongebreidelde spreiding van functies en de versnippering van het landschap tegengaan.

- M.b.t. dit stedelijk netwerk 'Kortrijk' stelt het PRS volgende: *'De rol van dit stedelijk netwerk ligt voornamelijk in de industriële ontwikkelingen en in de distributiefunctie. Wonen, werken en voorzieningen worden in eerste instantie gebundeld naar de stedelijke gebieden. De industriële activiteiten en de distributiefunctie worden geënt op de lijninfrastructuur ter hoogte van stedelijke gebieden en op locaties met bimodale ontsluitingsmogelijkheden. Lokale voorzieningen worden strikt gebundeld naar kernen die gelegen zijn op de lijninfrastructurele dragers. Dit moet voorkomen dat de stedelijke gebieden en kernen aaneenrijgen tot één stedelijk gebied.'* Een groot aantal bestaande ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden inperken/wegnemen in het licht van een mobiliteitsopzet is niet in overeenstemming met de bepalingen van het RSV en het PRS.
- Het GRS bepaalt m.b.t. Kapel ter Bede het volgende: *'De zone Kapel ter Bede wordt gekenmerkt door een zacht hellend terrein dat heel wat landschappelijke kwaliteiten bezit. Het heeft een oppervlakte van 47 ha. Een gedeelte is reeds ingenomen door Koramic en Scientific Atlanta. De bedrijven staan er als grote paviljoenen ingeplant. Het gebied wordt omsloten door de E17, de R8 en de oude spoorwegbedding. Kapel ter Bede wordt verder ontwikkeld als een bedrijvenpark. De bedrijfsgebouwen worden als een soort paviljoenen ingeplant in een groen, landschappelijk kader. Delen van het researchpark kunnen geïntegreerd worden in het bedrijvenpark. De ontsluiting gebeurt via interne wegen die aansluiten op de nieuw aan te leggen wegen langs de oude spoorwegbedding en het Deltapark.'* en *'De verschillende bedrijventerreinen binnen dit gebied hebben een eigen betekenis. Het Deltapark (KHZ) wordt ontwikkeld als een gemengd regionaal bedrijventerrein met aandacht voor de kwaliteit van de inrichting. Kapel ter Bede wordt ontwikkeld als een bedrijvenpark. De bestaande landschappelijke kwaliteiten worden behouden en geïntegreerd in het concept. Het researchpark wordt erin geïntegreerd.'*

Zowel het informatief, richtinggevend als bindend gedeelte van het GRS Kortrijk maakte in 2006 nog melding van de wil om de site Kapel ter Bede te realiseren. De site wordt in het richtinggevend gedeelte (p. 13) zelfs als één van de belangrijkste ontwikkelingspolen van de stad beschouwd.

Inspraakreactie	Bespreking
Slechts 15 jaar geleden werd op Vlaams niveau met het RUP afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk een visie op Kapel ter Bede en Littoral ontwikkeld waarbij de huidige ontwikkelingsmogelijkheden zijn vastgelegd (deelplan 6). Op vandaag is deze visie geenszins voorbijgestreefd. De ontwikkelingsmogelijkheden dreigen met de startnota ingeperkt te worden. Het in vraag stellen van de ontwikkelingsmogelijkheden gebeurt zonder concrete en redelijke verantwoording, andere dan het feit dat de eigendommen collateral damage zijn in kader van het bredere plan-opzet (mobiliteit). De motivatie op p. 19 vormt geen rechtvaardiging voor het verregaand inperken van de ontwikkelingsmogelijkheden op de site Kapel ter Bede, nu deze site wel degelijk kan worden beschouwd als ‘bestemd en te activeren aanbod’ (inzake bedrijvigheid). Er is spaarzaam om te gaan met bedrijvenzones.	Verder onderzoek moet uitwijzen welke ontwikkelingsmogelijkheden er mogelijk zijn o.b.v. de draagkracht van de infrastructuur en de ontsluitingsmogelijkheden van de site. Daarbij is ook te bekijken in welke mate de bestemming als wetenschapspark nog actueel is. Het mogelijk schrappen van bedrijvigheid (bv. in functie van infrastructuurinnames of groen) vanuit het planproces K-R8 heeft als gevolg dat er een stijging zal zijn van de behoefte. De confrontatie van vraag en aanbod zal leiden tot een nieuwe behoefteberekening voor bedrijventerreinen. Dit zal verder bekeken worden in het traject rond het bestemmen van nieuwe bedrijventerreinen door de provincie West-Vlaanderen.
De verfijnde startnota is niet duidelijk over het opzet, het doel en de toekomstige mogelijkheden voor de site Kapel ter Bede. Zo geeft de startnota aan dat de bestemmingen op de site ‘deels in vraag worden gesteld’, doch laat dezelfde startnota na om aan te geven waarom deze bestemmingen in vraag worden gesteld.	De huidige bestemming van de site als ‘wetenschapspark’ wordt in vraag gesteld gezien de ontbrekende vraag naar deze voorzieningen zoals strikt geformuleerd in de voorschriften. De voorschriften bepalen dat deze zone is bestemd voor bedrijven waarvan de hoofdactiviteit gericht is op fundamenteel en/of toegepast onderzoek en/of ontwikkeling in samenhang met onderwijs- en opleidingsactiviteiten. Dit zorgt er in de praktijk voor dat het gebied op heden moeilijk ingevuld geraakt, gezien het ontbreken van concrete initiatieven vanuit wetenschappelijke instellingen en het ontbreken van financiële middelen.
De uitholling van de bestaande ontwikkelingsmogelijkheden zou ingegeven zijn vanuit het ‘voorzorgsprincipe’ om zo de gronden die nog niet ontwikkeld zijn gedurende het planproces te kunnen ‘vrijwaren’, zodat de optimalisatie van de bovenlokale weginfrastructuur en het vastleggen van nieuwe bestemmingen absolute prioriteit krijgt. Dit is geen argument om de ondernemingsbestemming aan de gronden te ontnemen.	Overwegingen over mogelijke interferenties met de verkeerskundige varianten zijn steeds te maken. Vanuit het planteam is het engagement aangegaan om mogelijke plannen en projecten steeds in dit licht af te toetsen. Dit houdt geen bouwverbod in en is niet direct afdwingbaar van derden. Bij de keuze voor het verkeerskundige alternatief voor de optimalisatie van de weginfrastructuur zal blijken welke effectieve ruimte-innames er nodig zijn voor de infrastructuur.
In de eerste periode van inspraak is voor de site aangegeven dat een gefaseerd ontwikkelingstraject naar voor werd geschoven. Er wordt nergens gemotiveerd waarom dit onmogelijk zou zijn. Integendeel, men alludeert in de antwoordnota zelfs al op een vorm van negatieve anticipatie, hetgeen evident in deze fase van het planningsproces onmogelijk is.	Er werd reeds aangegeven dat de omvang, aard, verkeersgeneratie,... van de eerste en volgende fases van ontwikkeling verder zijn te concretiseren vooraleer er uitspraken kunnen worden gedaan over de haalbaarheid ervan. De overeenstemming met de plandoelstellingen van K-R8 is hierbij na te zien. Het planteam K-R8 is steeds bereid tot overleg en vraagt ook afstemming over de opmaak van masterplan voor Kapel ter Bede.
Het volledig verlaten van de mogelijkheid tot voorzien van kantoren of kantoor-achtigen (m.u.v. de gelaten mogelijkheden in de bestaande historische gebouwen) wordt niet gemotiveerd. Temeer de zone op dit moment net door deze kantoren en kantoorachtigen wordt gekenmerkt. Er moet een andere invulling dan	Over het aspect kantoren op Kapel ter Bede is nog verder af te stemmen op het planteam en met de stad Kortrijk. De stad Kortrijk wil in deze fase van het proces alle opties voor een economische ontwikkeling van het gebied onderzoeken (in het kader

Inspraakreactie	Bespreking
wetenschapspark mogelijk blijven, waarbij trouw wordt gebleven aan de visie om van de site een bedrijvenpark (met o.m. kantoor en kantoorachtigen) te maken. De beperking van de kantoorfuncties tot de historische gebouwen is al te beperkend.	van de opmaak van het Masterplan Kapel ter Bede) en zal na dit onderzoek een standpunt innemen. Hieronder worden in afwachting van het verdere overleg de visie vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), de kantorenstudie van de stad Kortrijk en regio Zuid-West-Vlaanderen, alsook een aantal ruimtelijke en mobiliteitsoverwegingen uiteengezet. Het is belangrijk om kantoren op de juiste plek onder te brengen binnen de stad en in de ruimere regio. De verschillende vragen voor nieuwe kantoorontwikkelingen zijn in hun totaliteit te bekijken, maar ook in relatie tot andere locaties en potenties in het stedelijk gebied. - Kantoren worden volgens het RSV (§4.5) zoveel als mogelijk geconcentreerd op belangrijke OV-knooppunten. Kapel ter Bede ligt niet langs een kernnet A-as. De locatie voor het uit te bouwen regionaal hoppinpunt Kortrijk-Oost wordt gezocht langs de N8. - Binnen het plangebied K-R8 heeft Hoog Kortrijk potenties voor kantoren gezien de bestaande kritische massa aan kantoren en ondernemingen die voor een duidelijke inhoudelijke profilering en professionele uitstraling zorgen, de aanwezigheid van kennisinstellingen, de visibiliteit en de multimodale bereikbaarheid die in de toekomst nog verder uitgebouwd zal worden. Daarenboven zijn er op Hoog Kortrijk nog heel wat verdichtingsmogelijkheden. - Op vlak van ondernemen is zorgvuldig en duurzaam om te springen met greenfields. Onderbouwning is nodig om ruimte voor ondernemen (deels) te laten verdwijnen vanuit het principe 'paars blijft purper'. - In de kantorenstudie stad Kortrijk en regio Zuid-West-Vlaanderen (JLL en City D i.o.v. de stad Kortrijk en intercommunale Leiedal) wordt aangegeven dat deze locatie slecht scoort op verschillende parameters die zijn gehanteerd in deze studie. De stationsomgeving Kortrijk en Hoog Kortrijk scoren veel beter op vlak van vb. verwevenheid van functies, nabijheid van kennisinstellingen, bereikbaarheid met openbaar vervoer,...De kantorenstudie geeft aan dat 'Kapel ter Bede' als een site kan ingezet worden op een brede waaier van economische ontwikkelingen die elders geen plaats vinden. Het kan gaan over grotere ruimtevragers, kmo's of andere ontwikkelingen. De aanwezige bedrijven hebben ook een sterke link met de speerpuntsectoren van de stad en de regio. Het kan eventueel een optie zijn om op deze zone versterkt in te zetten op deze speerpuntsectoren (game(ontwikkeling)industrie, creatieve maakindustrie, beeld- en

Inspraakreactie	Bespreking
	communicatietechnologie, kunststofverwerking en innovatieve materialen, verlichtingstechnologie, mechatronica). Naar kantoorontwikkelingen ziet de kantorenstudie op Kapel ter Bede gerichte ontwikkelingen komen om de gezonde economische mix op de site te versterken die tevens affiniteit hebben met de speerpuntsectoren. Er bestaat ook de grote opportuniteit om bij een globale ontwikkeling versterkt in te zetten op de inrichting van groene buitenruimte omdat dit als zeer positief wordt ervaren door de gebruikers. Door versterkt in te zetten op een kwalitatieve werkomgeving kan de site zich ook een specifieke identiteit verschaffen waardoor men zich bovenlokaal duidelijker kan positioneren.
Het is onbegrijpelijk dat de deur wordt opengelaten om van Kapel ter Bede een zone voor regionale bedrijvigheid te maken, terwijl men de verfijnde startnota aangeeft de site te willen vrijwaren voor zwaar verkeer. Hoe strookt dit met de drang naar een multimodale bereikbaarheid van de zone, waar wetenschapspark, stedelijke functies en bedrijvenpark veel meer en beter op aansluiten.	De verfijnde startnota geeft aan dat in het onderzoek naar de ontsluitingsmogelijkheden van de site er aandacht moet zijn voor de omliggende woonstraten. Zwaar verkeer is daar niet gewenst. Er is op zoek te gaan naar alternatieve ontsluitingsmogelijkheden.
De verfijnde startnota onderzoekt geen andere mogelijke bedrijfsinvullingen (zowel naar bestemming als ontsluiting toe) van de specifieke site die Kapel ter Bede is. Binnen de bestaande bestemmingscategorie moet dan ook worden gezocht naar een geactualiseerde invulling.	D.m.v. ontwerpend onderzoek is de mogelijke invulling van Kapel ter Bede te bepalen. Er wordt daarbij gedacht aan volgende mogelijke programma's waarbij ruimte wordt gecreëerd voor ondernemen, complementair met ander aanbod: een nog te onderzoeken aandeel te behouden wetenschapspark, samenhang met watergebonden bedrijvigheid Littoral, circulaire bouwhub, regionale bedrijvigheid, menging van economische functies, ...
Waarom wordt de planologische toestand van de site Kapel ter Bede in vraag gesteld omwille van de zogezegd weinig multimodale bereikbaarheid, terwijl de startnota opmerkt dat het de bedoeling is om op de site een multimodaal knooppunt in te richten. Dit is tegenstrijdig en spreekt de aanduiding van een groot deel van de site als 'zone voor ontwikkeling' tegen (en zone voor ontwikkeling beschouwd wordt beschouwd als een goed gelegen plek voor ontwikkeling en het versterken van de ruimtelijke organisatie omwille van de potenties op vlak van multimodale bereikbaarheid).	Figuur 2-79 uit de verfijnde startnota geeft de locaties aan die in het voorbije proces genoemd zijn als mogelijke en dus verder te onderzoeken locaties voor de uitbouw van een regionaal hoppinpunt. Gezien de locatie van een regionaal hoppinpunt sterk wordt bepaald vanuit de netwerklogica (BVR 16 juli 2021) en het OV-kernnet zich hier situeert op de N8, is het niet opportuun om Kapel ter Bede als mogelijke locatie van een regionaal hoppinpunt verder te weerhouden. Deze locatie is dan ook weggeschreven in de scopingnota.
Littoral	
Wordt Littoral best ontwikkeld met kantoorachtige bedrijvigheid, eerder dan productiebedrijvigheid? Een andere mogelijkheid is het te ontwikkelen programma te koppelen aan verkeersgeneratie, gekoppeld aan de ontsluitingsmogelijkheden van de site. Op dit moment hoeft dit nog niet gedetailleerd te worden. Dit komt later in het traject of deelproject concreter aan bod.	Zowel vanuit Plan B-K als vanuit het planproces K-R8 wordt ervoor gekozen om bij de site Littoral maximaal gebruik te maken van de waterweg, met dus watergebonden bedrijvigheid. In het masterplan dat voor de economische zones langs het kanaal zal worden opgemaakt, zullen ook de ontsluitings- en inrichtingsmogelijkheden worden bekeken.

Inspraakreactie	Bespreking
Geeft de illustratie op p. 65 blijk van het voorkeursprogramma van de Vlaamse Regering om Littoral als keuze voor de zwaairom en inplanting van het ROC te promoten? Werden de bewoners van de Luipaardstraat al op de hoogte gebracht van de mogelijkheid tot onteigening ?	De Vlaamse Regering heeft hieromtrent nog geen keuzes gemaakt. Het definitief voorkeursbesluit dient nog genomen te worden. Vanuit de resultaten van het geïntegreerd onderzoek van Plan B-K wordt gewezen op de mogelijkheden voor watergebonden bedrijvigheid en/of overslag in de Kanaalzone. De Kanaalzone/Littoral wordt ook vermeld als één van de mogelijke locaties voor zwaairom. Om misverstanden te vermijden, wordt de illustratie niet meer opgenomen in de scopingnota. Voor de bewoning in de Luipaardstraat wordt een toekomstvisie uitgewerkt met het oog op vrijwillige verwerving en een uitdoofbeleid van de woonfunctie op lange termijn.

8. PROCEDURE & PROCES

Inspraakreactie	Bespreking
Integrale aanpak	
De verschuiving van infrastructuurproject naar integrale benadering met leefbaarheid als algemene doelstelling is positief. De verfijnde startnota is volledig en allesomvattend. Dit brengt echter ook het risico met zich mee dat de focus en concreet beoogde resultaten van dit planproces kunnen vervagen.	De focus of centrale doelstelling is en blijft het verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. De doelstellingen rond modal shift, het bijsturen van ruimtelijke ontwikkelingen, realiseren van een verbindende groenstructuur en verbeteren van de weginfrastructuur moeten hiertoe bijdragen. Het nog op te maken actieprogramma gekoppeld aan het Masterplan Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost, met ook acties voor K-R8, moet zorgen voor realisatiegerichtheid, ook voorafgaand aan het verbeteren van de weginfrastructuur.
Bevoegdheden, rollen en taakverdeling	
Wie stuurt aan?	Het planteam staat in voor aansturing van het geïntegreerde planningsproces. Voor de samenstelling van het planteam wordt verwezen naar §1.1 van de procesnota. Het planteam zorgt voor de voorbereiding van de beslissingen van de Vlaamse Regering.
Gezien de omvang van het GRUP en de complexiteit en veelheid van de nog te voeren onderzoeken wordt voorgesteld een coördinatieteam of projectcoördinator aan te stellen, zodat deze aanpak ook in de toekomst gegarandeerd kan blijven. Dit wordt ook gevraagd ivm de opvolging van het actieprogramma.	Voor het uitvoeren van de verschillende deelonderzoeken zal gewerkt worden met (een nog aan te stellen) consortium. De opdracht voor dit consortium zal niet alleen het uitvoeren van de onderzoeken omvatten, maar ook de coördinatie en de afstemming ervan. De (aan te stellen) coördinator vanuit het consortium zal deel uitmaken van het planteam. Het planteam zal mee instaan voor de coördinatie van de deelonderzoeken en de opvolging van het actieprogramma.
De Stad Kortrijk vraagt conform het subsidiariteitsbeginsel een maximaal behoud van de stedelijke autonomie binnen de klijtlijnen van de gezamenlijke ambities van het GRUP K-R8. De rolverdeling tussen de verschillende partners moet in overleg bepaald worden en vastgelegd zijn voor de voorlopige vaststelling van het ontwerp van RUP.	Voor de ganse regionale polen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost zijn ruimtelijke principes opgemaakt, welke zijn vertaald in het Masterplan Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Hieraan wordt ook nog een actieprogramma verbonden, met acties die op te nemen zijn vanuit K-R8 en vanuit andere (lokale) processen. Dit wordt uitgewerkt in overleg met de betrokken actoren.
De inspanningen van Leiedal zijn indachtig te blijven. Hierbij wordt verwezen naar de uitbreiding van het kantoorgebouw van de intercommunale Leiedal aan de Kennedylaan. Dit nieuwe lowtechkantoor is een toonbeeld van slimme verdichting (minimale footprint, aansluitend op fietspad, ontharding parkeerterrein,...).	Er wordt in het kader van voorliggend planproces nauw samengewerkt met Leiedal. De intercommunale zetelt dan ook in het planteam. De kwalitatieve verdichtingsprincipes die bij deze nieuwbouw worden gehanteerd, samen met de ontharding en vergroening, sluiten naadloos aan op de ruimtelijke optimalisatie van het Kennedypark zoals opgenomen in de verfijnde startnota en scopingnota. https://www.leiedal.be/nieuws/leiedal-timmert-aan-slimme-verdichting-met-nieuw-kantoorgebouw

Inspraakreactie	Bespreking
Besluitvorming en engagementen	
Elk oordeel over de startnota staat of valt met de keuze die wordt gemaakt over de R8. In de startnota wordt alles opengelaten. Er kan van “verfijning” moeilijk sprake zijn als een van de hoofdbeslissingen nog niet genomen is...	Met de verfijning van de startnota wordt bedoeld dat het planvoornemen en de plan-doelstellingen worden verfijnd. Beslissingen over de R8 kunnen pas genomen worden nadat het onderzoek is gevoerd.
Vraag om zo snel als mogelijk keuzes te maken en die te communiceren naar alle belanghebbenden. Rechtszekerheid is cruciaal voor de verdere groei van onze regio.	In het verdere mobiliteitsonderzoek en in het plan-MER zal blijken welke varianten niet verkeerskundig haalbaar zijn of in relatie tot de doelstelling tot verbeteren van de leefbaarheid niet als redelijk kunnen worden beschouwd. Trapsgewijs zullen dus alternatieven afvallen. Er wordt niet gewacht op de procedureel vastgelegde inspraakmomenten om te communiceren over de resultaten van het onderzoek en de daaruit voortvloeiende beslissingen. Inspraak wordt voorzien over de tussentijdse onderzoeksresultaten.
De politieke besluitvorming staat vaak niet garant voor de efficiëntste en duurzaamste oplossingen. De politiek die het autorijden eerder aanmoedigt en comfortabeler maakt, zorgt ervoor dat het moeilijker wordt automobilisten enige beperking op te leggen wat haaks staat op de modal shift die de Vlaamse overheid tegelijkertijd vooropstelt.	De stelling vormt geen onderdeel van de scope van het project.
Er is eerst te beslissen over de kern. Diverse nevendossiers zijn ondergeschikt (woonuitbreidingsgebieden die verdwijnen, de onzekere toekomst van Kapel Ter Bede, de impact van de Eurometropool, het groenplan, de brandweerkazerne, de kantorenstudie, Vlasakker, Syntra). Voor al deze dossiers moet de oplossing worden bepaald als de kernbeslissingen (R8, E17, HOV) zijn genomen. Dit is voor te leggen en bespreken in een gemeenteraad. Nu ligt een massa mogelijke voorstellen voor die verder moeten beslist worden doch tegelijkertijd zijn een pak onderdelen al geëlimineerd of op een zijspoor gezet. Dit is problematisch als procedure, ook voor de kwaliteit en het eindresultaat.	Afstemming tussen infrastructuur, mobiliteit en ruimte is te voorzien in functie van het verbeteren van de leefbaarheid in deze omgeving. Beslissingen rond de infrastructuur kunnen dan ook niet los hiervan genomen worden. Bij de opmaak van het actieprogramma voor Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost zal scherper worden gesteld welke acties binnen welk proces worden opgenomen. Er zal worden gecommuniceerd over de tussentijdse resultaten en de te nemen beslissingen. De onderzoeksresultaten kunnen ook besproken worden met de gemeenteraad. Ook in het voorbije proces werd reeds samengezeten met de gemeenteraad van Kortrijk.
De bevraging via het K-R8 dossier is een grote schijnbeweging als de stad Kortrijk niet helder en democratisch haar standpunten bekend maakt. De niet transparante houding van de stad Kortrijk maken een gedragen en succesvolle besluitvorming zeer moeilijk.	De Vlaamse regering is de initiatiefnemende overheid en staat in voor de besluitvorming in dit planproces. De stad Kortrijk brengt bij iedere formele procedurestap van het GRUP K-R8 haar advies uit. De adviezen zijn steeds opvraagbaar bij het Departement Omgeving en de stad via de procedure openbaarheid van bestuur.
Verder onderzoek	
De resultaten van de milieueffectrapportage (MER) en maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) zullen bepalend zijn in de keuzes die verder dienen gemaakt te worden.	Binnen het planproces K-R8 worden 5 deelonderzoeken uitgevoerd: mobiliteitsonderzoek, plan-MER, ruimtelijk ontwerpend onderzoek, maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) en ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR). De resultaten van deze op

Inspraakreactie	Bespreking
Vraag om in samenhang met het onderzoek naar de verkeerscomplexen een ont-snipperingsstudie (bv. verbinding tussen het Ei en het Kennedybos) op te maken waarin de potenties om barrièrewerking van de verkeersinfrastructuur op te heffen onderzocht worden. Ook in de uitwerking van lopende infrastructuurpro-jecten vragen we voldoende aandacht voor o.a. groenintegratie.	elkaar af te stemmen deelonderzoeken zullen bepalend zijn voor de keuzes op vlak van leefbaarheid, infrastructuur, mobiliteit, ruimte en groen. Begin 2022 werd met het Agentschap Natuur en Bos en Natuurland afgesteld over de scope van het onderzoek. Binnen het onderzoek K-R8 is te bekijken om een conti-nue migratiecorridor te realiseren langs de E17, als verbinding tussen het kanaal Bos-suit-Kortrijk en de Marionetten richting Preshoekbos. Hiervoor zijn ook passages te creëren onder de radiale/secundaire wegen (bv. onder de N50). Dit versterkt de doel-stelling van K-R8 tot de realisatie van een verbindende groenstructuur langs de weg-infrastructuur waarbij ook de niet-bebouwde woongebieden langs de weginfrac-tuur niet meer worden aangesneden. Het wordt weinig zinvol gezien om verbindingen over of onder de snelweg te realise-ren. Ook een verbinding tussen het Ei en het Kennedybos kent weinig meerwaarde.
De Stad Kortrijk wil over de Xpo site en het ontwerpend onderzoek verder in over-leg met de Vlaamse Regering.	Er is zowel ruimtelijk ontwerpend onderzoek voorzien voor het scenario met het nieuwe voetbalstadion KVK op de site Xpo, als een scenario zonder dit nieuwe sta-dion. De onderzoeksresultaten zijn mee te nemen binnen K-R8, welke zo ook zullen voorgelegd worden aan de Vlaamse Regering.
De effecten van geluidsoverlast en luchtvervuiling zijn volwaardig mee te nemen in de verdere onderzoeken, waaronder het ontwerpend onderzoek en de maat-schappelijke kosten-baten analyses (MKBA). Het onderzoek is niet enkel te rich-ten op geluidsoverlast in de zones aan de randen van de infrastructuur, dit is ook ruimer te bekijken met de Vlaamse ambities in het achterhoofd. De MKBA is van belang in het triëren van de alternatieven.	De effecten op vlak van geluid en luchtkwaliteit zullen bekeken worden in de verschil-lende deelonderzoeken. Zo zal in het ruimtelijk ontwerpend onderzoek o.m. gezocht worden naar ingrepen in functie van leefbaarheid en een ruimtelijke inpassing van de infrastructuurvarianten. De MKBA bekijkt niet alleen de kosten en baten voor elk van de varianten voor weginfrastructuur, maar ook de leefomgevingskwaliteit in relatie tot deze infrastructuurvarianten.
Actieprogramma & instrumenten	
Vraag om in het verdere traject de doelstellingen uit de verfijnde startnota door te vertalen in een concreet actieprogramma, met daarin voor elke actie een dui-delijke omschrijving van het te bereiken doel, door wie deze worden opgenomen (al dan niet in het GRUP K-R8), de vereiste middelen, de ingeschatte timing en fasering, de in te zetten instrumenten naast het RUP, het verloop van de besluit-vorming, het engagement van de Vlaamse Regering en de tussen de Vlaamse Re-gering en de andere overheden. De actiepunten zijn in nauw overleg met de stad Kortrijk te bepalen. Het planproces van het GRUP moet de overkoepelende coördinatie en afstem-ming bieden voor de realisatie van deze actiepunten.	Voor de ganse regionale polen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost zijn ruimtelijke principes opgemaakt, welke zijn vertaald in het Masterplan Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Hier-aan wordt ook nog een actieprogramma verbonden, met acties die op te nemen zijn vanuit K-R8 en vanuit andere (lokale) processen (zoals bv. het gemeentelijk ruimtelijk beleidsplan met bijhorende beleidskaders, het Woonplan van de stad Kortrijk, etc.). Vanuit het verdere onderzoek K-R8 zullen ook bijkomende acties worden geformu-leerd (zoals bv. milderende maatregelen vanuit het MER).

Inspraakreactie	Bespreking
Wij rekenen op degelijke oplossingen en op quick-wins.	Voor Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost wordt nog een actieprogramma opgemaakt met acties op korte, middellange en lange termijn. Er wordt gezocht naar mogelijke acties en maatregelen in functie van bv. het verbeteren van de leefbaarheid en de inzet op modal shift die uitvoerbaar zijn voorafgaand aan de definitieve optimalisaties van de infrastructuur.
Vraag aan de Vlaamse regering een Gebiedsfonds oprichten voor K-R8. Hierbij wordt verwezen naar de methodiek opgenomen in het voorontwerp voorkeursbesluit van het complex project KBK (p. 64 - <i>De zones waar grote onzekerheid heerst of de private percelen die zullen worden getroffen door de projectingrepen, worden aangeduid en opgenomen in een gebiedsfonds. Voor de aangeduide zones zal een aankoopbeleid worden uitgewerkt en toegepast</i>). Gezien de lange looptijd van het traject, de tijd nodig alvorens natuur zich kan ontwikkelen en de ambitie om een verbindende groenstructuur uit te bouwen wordt gevraagd om in het gebiedsfonds ook middelen vrij te maken om reeds in uitwerkingsfase natuurontwikkeling op cruciale plaatsen zo snel mogelijk te initiëren of hiervoor de nodige verwervingen te doen.	De vraag naar het oprichten van een Gebiedsfonds zal vanuit het planteam bekeken worden in het verdere proces. Dit betreft een vrij nieuw instrument, waarbij ook de nodige ervaringen kunnen meegenomen worden vanuit Plan B-K. O.b.v. het actieprogramma en de resultaten van het nog op te starten onderzoek K-R8 kan bekeken worden welke instrumenten zijn in te zetten. Er dient eerst verder zicht te zijn op de mogelijke ruimte-innames, vooraleer kan worden overgegaan tot de mogelijke inzet van dergelijk instrument voor het verwerven van gronden.
Er wordt gevraagd aan de Vlaamse regering een vergunningenbeleid uit te werken aan de hand van een afwegingskader en/of coördinerend overlegplatform.	In het planteam worden plannen en projecten met een ruimtebeslag, en zo dus ook (in voorbereiding zijnde) vergunningsaanvragen, afgetoetst op de mogelijke interferenties met de verkeerskundige varianten. Het planteam maakt hierbij gezamenlijk de nodige overwegingen o.b.v. de op dat moment voorliggende onderzoeksresultaten. Er wordt een inschatting gemaakt van de mogelijke impact en gevolgen bij interferenties. Een mogelijke interferentie met de contouren van de verkeerskundige varianten houdt in deze fase van het proces geen bouwverbod in.
Timing	
Waarom sleept het K-R8 project al tientallen jaren aan?	K-R8 is een omvangrijk proces dat de formele procedurestappen van een geïntegreerd planningsproces dient te volgen. Binnen dit planproces is niet alleen een veelheid aan alternatieven te onderzoeken, het verbeteren van de leefbaarheid in deze omgeving noodzaakt een integrale en interdisciplinaire aanpak, waarbij infrastructuur, mobiliteit en ruimte op elkaar zijn af te stemmen. Daarbij is ook de nodige tijd voor overleg, inspraak en afstemming met parallelle processen te voorzien.
Hopelijk wordt K-R8 niet opnieuw vertraagd door de heraanleg van het kanaal Bossuit-Kortrijk hier ook bij te betrekken.	De inhoudelijke en procesmatige afstemming tussen het GRUP K-R8 en Plan B-K wordt o.m. beoogd vanuit het interbestuurlijk overleg Zuid-West-Vlaanderen, via vertegenwoordiging in de adviesgroep K-R8 en de ambtelijke begeleidingsgroep van Plan B-K, en via bilateraal en gericht overleg met De Vlaamse Waterweg. Dit moet

Inspraakreactie	Bespreking
De scenario's en varianten voor de aanpak voor de verkeerscomplexen dienen zo snel mogelijk getrechterd te worden om rechtszekerheid te creëren naar de betrokken eigenaars in het plangebied.	ervoor zorgen dat het ene proces het andere niet hypothekeert en de voortgang wordt bewaakt. De alternatieven voor het verbeteren van de weginfrastructuur zullen in het milieuonderzoek (plan-MER) onderzocht worden op hun milieueffecten en op vlak van leefbaarheid. In de loop van het milieuonderzoek zullen trapsgewijs niet-redelijke alternatieven afvallen. In een eerste stap worden de alternatieven afgetoetst aan de centrale doelstelling tot het verbeteren van de leefbaarheid. Daarna volgt een verdere aftoetsing binnen de disciplines mobiliteit, lucht en geluid, waarbij bekeken wordt of er al dan niet bijstellingen mogelijk zijn. De overblijvende alternatieven worden tot slot afgetoetst aan alle disciplines. Aan het eind van het planproces wordt het GRUP vastgelegd. Pas op dat moment wordt een definitieve keuze gemaakt en zal de Vlaamse Regering beslissen aan de hand van welk alternatief men de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost wenst te verbeteren.
Vraag om de volgende processtappen vlot in gang te zetten.	Het planteam bewaakt de voortgang, de continue kwaliteit en de geïntegreerde aanpak van het planproces, net als de afstemming met parallelle processen. Parallel met het verwerken van de inspraakreacties in de scopingnota wordt de opstart van de verschillende deelonderzoeken voorbereid.
Grondverwerving en onteigening	
Ik woon in de Maandagweg heel dicht bij de toekomstige verbinding. Gaan we onteigend worden?	Momenteel kan het planteam niet met zekerheid stellen of en waar er onteigeningen zullen plaatsvinden in uitvoering van GRUP. De mogelijke redelijke alternatieven dienen eerst onderworpen te worden aan het geïntegreerd onderzoek. Hierna zal het planteam een voorkeursalternatief voorleggen aan de Vlaamse Regering in functie van een voorlopige vaststelling. In deze fase zal het planteam concreet zicht hebben op mogelijk uit te oefenen onteigeningen. Indien dit het geval is, zal een onteigeningsplan opgesteld moeten worden, waarvoor ook een openbaar onderzoek dient georganiseerd te worden. De procedure van een onteigeningsplan, alsook bepalingen m.b.t. toewijzing vergoedingen worden opgevangen binnen het decreet Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017.
Vraag aan Vlaanderen om een actieve rol op te nemen m.b.t. het schrappen van woongebieden palend aan de E17 (ifv het versterken van de bufferzones van de E17) en de verwerving van deze gronden te overwegen.	Binnen de procedure van het geïntegreerd planningsproces wordt gewerkt met herbestemming en het opnemen van planschade. Vanuit het planteam en vanuit Vlaanderen kan reeds in aanloop naar de herbestemming maatgericht gezocht worden naar actoren met interesse voor verwerving passende binnen de beoogde herbestemming.

Inspraakreactie	Bespreking
Budgetten en compensaties	
Het financieel plaatje is belangrijk gezien iedere burger bijdraagt. Wegen blijven aanleggen en uitbreiden (zoals de zuidelijke verbinding R8) verhoogt de onderhoudskosten. Er is nu al geen geld om het bestaande wegennet optimaal te onderhouden.	De kosten en baten van de haalbare infrastructuurvarianten zullen onderzocht worden in een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Deze analyse maakt echter niet alleen financiële afwegingen van de redelijke alternatieven, maar brengt de kosten en baten op vlak van leefomgevingskwaliteit in beeld.
Uitvoering zal afhankelijk zijn van budgetten en prioritering.	De voortgang en planning van de infrastructuurwerken in de Kortrijkse regio is afhankelijk van diverse factoren (budgettair, VTE, afstemming, procedureel,...) en is in elk geval te voorzien van een fasering. Bij de opname van de werken is telkens rekening te houden met de ruimtelijke context en de leefbaarheid van de omgeving. Een geïntegreerde aanpak van mobiliteit en ruimte wordt vooropgesteld.
De stad Kortrijk vraagt de Vlaamse Regering (financiële) verantwoordelijkheid te nemen bij herbestemmingen, hiervoor billijke compensaties te voorzien, en dit te verankeren in een afsprakenkader.	In het kader van voorliggend gewestelijk planningsproces zal Vlaanderen in geval van planschade instaan voor de gepaste financiële compensaties. Afspraken hierover zullen worden gemaakt.
De Stad Kortrijk heeft in het plangebied aanzienlijke grondposities en financiële belangen. De Stad wil op dezelfde manier behandeld worden als elke andere eigenaar in het gebied en rekent dus op een volledige schadeloosstelling ingeval van grondverwerving, herbestemming of het vestigen van erfdienstbaarheden zoals de vrije stroken langs autosnelwegdomein.	Net zoals bij andere eigenaars in het gebied zullen ook ten aanzien van de stad Kortrijk de nodige compensaties worden voorzien. Een samenwerkingsovereenkomst tussen besturen kan opgesteld worden in functie van verwezenlijking infrastructuur.
Communicatie & participatie	
Gezien de complexiteit van het planproces wordt gevraagd ook tussentijds overleg en terugkoppeling te voorzien met betrokkenen in het plangebied Kortrijk, naast de formele procedurestappen.	Verbonden aan de verschillende fasen wordt in het planproces bijkomende inspraak voorzien. Zo zal na iedere onderzoeksrondte in het iteratief proces ingezet worden op de nodige communicatie en/of participatie. De communicatievorm en inspraakmogelijkheden (onlinebevraging, infomarkt, inspraak op document,...) worden bepaald vanuit het planteam o.b.v. de resultaten van de genomen stap. Volgens noodzaak worden in de loop van het planproces bijkomende communicatie- en inspraakmomenten voorzien en wordt ingezet op een maximale bestuurlijke terugkoppeling, actorenoverleg en bilateraal overleg.
De Gecoro Kortrijk vraagt om bij het verfijnd ontwerp en verkeerstechnisch onderzoek betrokken te worden, vooraleer het vertaald wordt in een voorontwerp RUP met bestemmingen en voorschriften.	De GECORO Kortrijk zal, net zoals in het voorbije proces, nauw betrokken worden. Zie ook bespreking vorig punt.
Aandacht voor degelijke participatie en betrokkenheid van de lokale besturen (in het bijzonder Kortrijk, Harelbeke en Zwevegem) en burgers.	Het proces wordt op een open en participatieve wijze gevoerd, met als uitgangspunt een maximale betrokkenheid van alle actoren tijdens de loop van het proces. Er wordt niet enkel ingezet op een transparante en open communicatie, maar tevens wordt

Inspraakreactie	Bespreking
	uitgegaan van een participatief proces, waarbij de ideeën en de kennis van de actoren zo vroeg mogelijk in het proces worden meegenomen. Zie ook bespreking vorige punten.
Veel vragen rond de voorziene inrichting van de reservatiestrook zijn nog niet beantwoord, net als de impact op de uitgevoerde kosten baten analyse. Hierdoor vragen we met aandrang om een extra inspraakmoment met alle actoren.	In de scopingnota is bijkomende duiding opgenomen over de reservatiestrook zelf en een de beknopte historiek van deze strook en de omliggende woonstraten toegevoegd. Naast de 3 webinars die werden georganiseerd tijdens de inspraakperiode over de verfijnde startnota werd ook een afzonderlijk digitaal overleg georganiseerd op 4 mei 2021 met de buurtbewoners van de reservatiestrook. In het verdere proces zal ook verder worden ingezet op overleg met de actiegroepen (waaronder een overleg in mei 2022 bij de publicatie van de scopingnota).
Alle eigenaars en bedrijven (grondeigenaars of gebruikers) op Kapel ter Bede en Littoral zijn belanghebbenden en betrokken actoren, en moeten in het ontwikkelingsperspectief van de site te worden betrokken.	Deze belanghebbenden en actoren zullen betrokken worden in het verdere proces. Na elke onderzoeksronde zal over de onderzoeksresultaten worden gecommuniceerd en ook inspraak worden voorzien waar nodig. Met de eigenaar/ontwikkelaar van Kapel ter Bede wordt ook bilateraal samengezeten.

9. AFSTEMMING MET PARALLELE PROCESSEN

Inspraakreactie	Bespreking
De afstemming met parallelle processen dient gegarandeerd te worden en dit in iedere fase van de projecten en in alle transparantie, zodat deze dossiers elkaar versterken en niet tegenwerken. Er wordt gevraagd dit te verwerken in het programma met actiepunten.	Er wordt in het kader van dit planproces veel belang gehecht en aandacht besteed aan de afstemming met parallelle processen en projecten. Zie ook §1.3 in de procesnota. In functie hiervan wordt overleg gepleegd binnen de projectstructuur van de diverse projecten, maar ook overkoepelend binnen de werking van het interbestuurlijk overleg Zuid-West-Vlaanderen. Het actieprogramma zal worden opgemaakt voor de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost, en heeft dus zowel betrekking op K-R8 als op parallelle processen.
Door de rubriek “beslist beleid” verdwijnt de coherentie.	Het onderzoek K-R8 gaat uit van een optimale doortrekking van de noordelijke R8 en een gerealiseerde trompetaansluiting R8/A19. Deze infrastructuurwerken worden dan ook beschouwd als beslist beleid. Ook de maatregelen opgenomen in het laatste scenario van de doorrekeningsstudie voor de Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding (HOV) tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk worden meegenomen als beslist beleid. Binnen het planproces is rekening te houden met ontwikkelingsscenario's die een invloed kunnen hebben op het studiegebied en cumulatieve effecten kunnen hebben met het plan, maar losstaan van het plan zelf en zich autonoom kunnen voordoen of op basis van beslist beleid gerealiseerd worden. De selectie welke parallelle processen wel/niet in het milieueffectenonderzoek meegenomen worden als ontwikkelingsscenario gebeurt door het planteam. Daarbij wordt ook onderscheid gemaakt tussen processen die een fysieke impact (ruimtebeslag) kunnen/zullen hebben binnen het plangebied, dan wel processen die enkel impact hebben op basisparameters (wijziging verkeersintensiteiten, achtergrondconcentraties).
Parallele infrastructuurwerken	
Hoe komt het dat in andere steden infrastructuurprojecten steeds voorrang krijgen? De aandacht gaat naar de verkeerde projecten. Het lijkt alsof men de aandacht van de echte problemen wil afleiden.	Deze stelling biedt onvoldoende duiding en kan dan ook niet worden beantwoord.
Er wordt aandacht gevraagd voor de integrale aanpak R8 (noordelijke doortrekking, verkeerswisselaar Aalbeke, trompetaansluiting R8/A19, paperclip). Deze dossiers dienen in samenhang bekeken worden met het GRUP K-R8, maar mogen hier niet van afhankelijk gemaakt worden.	De verscheidene dossiers worden in samenhang bekeken, doch worden niet afhankelijk gemaakt van elkaar. Er dient vermeden te worden dat mogelijke problemen op het ene dossier een vertraging voor een ander dossier betekenen.

Inspraakreactie	Bespreking
Vraag te verduidelijken hoe de verschillende infrastructuurprojecten en -plannen in de omgeving van het plangebied (doorstroming R8 ter hoogte van Kuurne en Harelbeke, verkeerswisselaar Aalbeke, trompetaansluiting R8/A19, complex project kanaal Bossuit-Kortrijk, Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk) zich tot elkaar verhouden, op welke manier ze met elkaar interfereren en hoe ze op elkaar afgestemd (zullen) worden.	De verscheidene dossiers volgen elk hun eigen traject. De benodigde tijdsduur is niet altijd even makkelijk in te schatten. De dossiers worden onafhankelijk van elkaar dan ook verder ontwikkeld. In functie van noodzaak zal bekeken worden indien zich problemen naar afstemming voordoen.
Er zijn een aantal uitgangspunten betreffende realisatie van overige infrastructuurwerken opgenomen zoals het knooppunt Aalbeke en de trompetaansluiting R8/A19. Deze infrastructuren hebben een belangrijke invloed op de mobiliteit in de regio. In welke mate zijn we zeker dat deze uitgangspunten effectief gerealiseerd zullen worden?	In juli 2021 verleende Vlaams minister voor Omgeving Zuhair Demir de omgevingsvergunning voor het kruispunt R8-A19. De werken werden aanbesteed op 21 oktober 2021, de voorbereidende werken (grondwerken en sonderingen) zijn gestart op 19 april 2022. Voor het knooppunt Aalbeke kan nog geen realisatie worden ingepland. De studie voor de optimalisatie van de verkeerswisselaar is nog aan te besteden.
Vraag om in de mobiliteitsstudie N8 rekening te houden met de komst van de brandweerkazerne Fluvia op Evolis (op korte termijn) en hun vraag voor een goede bereikbaarheid ifv snelle interventies.	De vraag wordt weerhouden.
De optimalisatie van de verkeerswisselaar Aalbeke kan repercussies hebben op de doorstroming op E17 ter hoogte van afrit Rekkem.	Tijdens de werken kan dit het geval zijn. Na optimalisatie is er geen repercussie op de E17 ter hoogte van afrit Rekkem.
Infrabel vraagt dat de oplossing voor het ongelijkgronds brengen van de overwegen Heule meegenomen wordt binnen dit RUP. Er loopt hiervoor een mobiliteitsstudie. Infrabel geeft hiervoor graag input richting het RUP en vraagt omtrent dit onderwerp overleg in de uitwerkingsfase. De veiligheidsafstanden en de algemene voorwaarden m.b.t. bouwaanvragen en RUP dienen strikt te worden nageleefd.	De inrichting van de R8 is te koppelen aan de visie van het vervangen van overwegen in Heule. De R8 kan in dat opzicht ingezet worden om het verkeer dat vandaag doorheen het binnengebied van de R8 rijdt af te leiden via de R8. In het planproces zal de relatie ten aanzien van het ongelijkgronds brengen of afsluiten van de spoorwegoverwegen bekeken worden. Het afsluiten van de overwegen en de mogelijke keuze voor de lobbenstructuur in het nieuwe mobiliteitsplan van Kortrijk wordt meegenomen als ontwikkelingsscenario in het planproces K-R8.
Complex project kanaal Bossuit-Kortrijk (Plan B-K)	
Er is nood aan transparantie waarbij de beide processen in één geheel worden bekeken. De vraag dringt zich dan ook op in hoeverre beide processen kunnen worden samengevoegd tot één ruimtelijk planningsproces.	Het planteam K-R8 en de ambtelijke begeleidingsgroep PLAN B-K zitten meermaals samen in functie van afstemming tussen beide processen. De afstemming en coördinatie vindt ook plaats op bestuurlijk niveau: zo werden beiden processen in samenhang besproken op het interbestuurlijk overleg Zuid-West-Vlaanderen van 19 maart 2021. Het is aan de Vlaamse regering om beslissingen te nemen over beide processen en het al dan niet samenvoegen ervan. Volgens het planteam K-R8 is er voldoende afstemming en samenwerking om de beide processen hun voortgang te laten kennen.

Inspraakreactie	Bespreking
In beide processen zullen diverse ruimtelijke ontwikkelingen pas concreet ingevuld worden na het geplande onderzoek, waardoor deze onttrokken worden aan het maatschappelijke debat en de strategische advisering door de strategische adviesraden. Het nemen van een aantal ruimtelijke strategische keuzes in een latere fase maakt de interferentie tussen beide processen nog complexer. Het is een grote bezorgdheid hoe zal worden vermeden dat het ene proces voorafnames maakt die het andere proces negatief kunnen beïnvloeden.	Zie bespreking vorig punt. Naast de formeel verplichte inspraak zoals na de (verfijnde) startnota wordt aan de verschillende fasen in het planproces bijkomende inspraak verbonden. Daarbij is voorzien om na elke onderzoeksrondte in het iteratief proces in te zetten op de nodige communicatie en/of participatie.
Gezien de sterke interferentie tussen K-R8 en het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk zal er ook een belangrijke interferentie zijn inzake de concrete uitwerking van compenserende en milderende maatregelen. Er wordt specifieke aandacht gevraagd voor het uitwerken van een volwaardig pakket aan compenserende en milderende maatregelen voor beide processen.	Vanuit het geïntegreerd onderzoek in het kader van PLAN B-K is een pakket aan milderende maatregelen en aanbevelingen geformuleerd. Ook vanuit het nog uit te voeren plan-MER K-R8 zal bekeken worden welke (milderende) maatregelen er noodzakelijk zijn. Ook zijn hierbij de cumulatieve effecten van beide processen te bekijken en zijn mogelijke interfererende maatregelen op elkaar af te stemmen.
Beide processen tonen onvoldoende aan hoe de verschillende ruimtelijke ingrepen uiteindelijk zullen (moeten) kaderen binnen een eenduidig ruimtelijk structuur- of beleidsplan. Zowel K-R8 als het complex project gaan bv. uit van de (her-)ontwikkeling van bedrijventerreinen en woongebieden zonder dit afdoende te motiveren met een gedegen behoefteraming, met duiding van het huidige ruimtelijk aanbod en de mogelijkheden inzake reconversie en herontwikkeling.	Verdere duiding op vlak van aanbod en behoefte (incl. reconversie en herontwikkeling) is opgenomen in de scopingnota en dit zowel op vlak van wonen als op vlak van bedrijvigheid (zie scopingnota §1.2.3).
Het verkeer afleiden via Kortrijk-Noord stuit op het probleem dat de R8 aan de noordoostzijde niet is afgewerkt. Die zal niet afgewerkt worden in de eerstkomende 20 jaar gezien er met het kanaalproject KBK/R8 gekozen is voor de duurste, onbetaalbaarste en dus quasi onuitvoerbare optie. Als het kanaalproject KBK/R8 toch zou uitgevoerd worden, zal de R8 enkele jaren onderbroken zijn en wordt er dus verkeer afgeleid naar de verbinding via Kortrijk-Oost en -Zuid.	De voortgang en planning van de infrastructuurwerken in de Kortrijkse regio is afhankelijk van diverse factoren (budgettair, VTE, afstemming, procedureel,...) en is in elk geval te voorzien van een fasering.
HOV	
De studie rond HOV tussen het station en Hoog Kortrijk wordt in dit dossier als beslist beleid beschouwd. Er lopen echter nog belangrijke studies en de HOV-verbinding is niet opgenomen in het Vlaams Regeerakkoord. Er wordt verder gesteld dat de HOV in het nieuwe openbaar vervoerplan 2021 werd opgenomen, omdat de spitsfrequenties overeen komen met die van HOV. Dat is geen voldoende voorwaarde om te kunnen spreken over HOV en om zomaar het potentieel uit de MKBA te kunnen evenaren. HOV staat ook voor een hoge commerciële snelheid, waarvoor een eigen bedding, een aanvaardbare halte-afstand en een absolute prioriteit aan de verkeerslichten nodig zijn. In het net waarin het korte termijn OV-plan voorziet, zal de bus veel trager rijden dan in een HOV-scenario, door het	Na het afwerken van de MKBA voor de tracékeuze voor een HOV heeft AWV in samenspraak met de stad en De Lijn een studie bureau aangesteld om een startnota en projectnota te laten opmaken voor de implementatie van de HOV. Deze studie is lopende en zal gezien de constructieve houding van alle partners op middellange termijn uitgevoerd worden. Het is dan ook logisch dat deze als beslist beleid wordt meegenomen in voorliggend planproces waar de uitrol waarschijnlijk toch iets later zal plaatsvinden. Binnen het OV-plan dat door de vervoerregioraad werd goedgekeurd, is er een opwaardering van het aantal bussen per uur tussen Hoog Kortrijk en het station van

Inspraakreactie	Bespreking
delen van de rijbaan met fietsers en ander gemotoriseerd verkeer, de aanwezigheid van parkeerplaatsen langs het traject en bijhorend zoekverkeer, en een oponthoud ter hoogte van de verkeerslichten op het traject.	Kortrijk. De frequentie zal deze van de HOV evenaren, met daarbij een zo hoog mogelijke snelheid van de bussen.
Lokale processen	
Dit bovenlokaal langdurig proces mag lokale acties en plannen niet belemmeren, zeker niet wanneer ze realisatie geven aan ambities van K-R8 en geen aanleiding geven voor bestemmingswijzigingen. Afstemming hieromtrent wordt reeds opgenomen in het (kern)planteam, maar is in de volgende stappen van het GRUP gecoördineerder in te plannen met lokale besturen en andere betrokken partners. Belangrijk is om hierbij de lokale autonomie te garanderen.	Er werd in het najaar 2021 met de stad Kortrijk samengezeten om verdere afspraken te maken. Bij de opmaak van het bestek voor het onderzoek K-R8 wordt dit nog verder besproken. In het verdere proces is het de bedoeling om het plangebied van K-R8 nog verder te verfijnen.
Waar zit het Strategisch Meerjarenplan van de stad Kortrijk? Op p. 12 van de vijfde startnota wordt gesteld dat in het voorjaar 2021 een geactualiseerd masterplan, goedgekeurd door het CBS en gedragen door het planteam K-R8 zal worden voorgelegd. Dit moet aansluiten op het niet-gevalideerde masterplan Hoog Kortrijk van 2012. Is die fundamentele beslissing van het CBS al genomen?	Er wordt beoogd om het Masterplan Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost te laten valideren door de betrokken Colleges van Burgemeester en Schepenen (Harelbeke, Kortrijk en Zwevegem).
Er wordt aandacht gevraagd voor de afstemming met gemeentelijke RUP's gelegen in of grenzend aan het plangebied van het GRUP K-R8, met de vraag de mogelijkheid open te laten om plangebieden van deze RUP's (gedeeltelijk) te integreren in het GRUP K-R8 indien dit wenselijk zou blijken vanuit het lokale planproces (o.a. RUP 't Hoge, waar de ambities aansluiten bij de doelstellingen van het GRUP K-R8). Dit is verder af te stemmen met de betrokken gemeenten.	In een overleg met de stad Kortrijk (september 2021) werd aangegeven dat het RUP 't Hoge wordt voortgezet als gemeentelijk planningsproces. De vraag om het RUP mogelijks in een latere fase op te nemen binnen K-R8 ligt niet langer op tafel.
Er wordt specifieke aandacht gevraagd voor afstemming met de beleidsplanning van de stad Kortrijk: momenteel werkt de stad aan opmaak van een ruimtelijk beleidsplan, een woonplan en een mobiliteitsplan. In het ruimtelijk beleidsplan (goedkeuring voorzien in 2024) is een gebiedsgericht ruimtelijk beleidskader voor Hoog Kortrijk begrepen met het masterplan als basis). Het beleidskader is de passende aanvulling op het GRUP, omdat het de opvolging op lange termijn garandeert van acties die eerder op het stedelijke niveau rusten. De Stad Kortrijk vraagt zorgvuldig te kiezen tussen het voorliggend RUP als instrument en het ruimtelijk beleidsplan van de stad als overkoepelend programma voor het ruime gebied.	In de scopingnota wordt ingegaan op de afstemming met het in opmaak zijnde ruimtelijk beleidsplan (met een ruimtelijk beleidskader voor Hoog Kortrijk), mobiliteitsplan en woonplan van de stad (zie §1.3.3). In het verdere proces zal in overleg met de stad Kortrijk bekeken worden welk instrument (GRUP of beleidskader) wanneer en waar in het gebied is in te zetten.
Afstemming met gemeentelijk RUP KV Kortrijk	
Vraag om de beslissing om de inplanting van een nieuw voetbalstadion in Kortrijk over te hevelen van een gewestelijk naar een gemeentelijk ruimtelijk planningsproces verder te verduidelijken en onderbouwen. Daarbij tevens de vraag naar de	Er is overleg en afstemming voorzien tussen de verschillende planprocessen. Hoe dit concreet wordt voorzien, is opgenomen in de procesnota's van beide dossiers. Er

Inspraakreactie	Bespreking
relatie met het ruimtelijk beleidsplan. Bovendien overlappen de zoekzones voor de nieuwe inplanting van het voetbalstadion sterk met de zoekzones voor de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen in voorliggend GRUP. Door het KVK-dossier verdwijnt de coherentie.	wordt ook inhoudelijke afstemming voorzien met het ruimtelijk beleidsplan en het Masterplan Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost.
Het opsplitsen van de 2 procedures dreigt nogmaals het geheel te vertragen.	De stad Kortrijk en KV Kortrijk willen in 2024 starten met de bouw van een nieuw voetbalstadion. O.m. omwille van deze vooropgestelde timing wordt de realisatie van het voetbalstadion opgenomen in een afzonderlijk gemeentelijk planproces. Beide planteam bewaken de afstemming en voortgang van de processen.
Het locatieonderzoek voor het voetbalstadion kan niet losgezien worden K-R8 gezien de impact van deze ontwikkeling. De indruk mag niet ontstaan dat het locatieonderzoek voor het voetbalstadion bepalend zal zijn voor de verdere ontwikkelingsruimte.	Bij het zoeken naar de meest geschikte locatie voor het nieuwe voetbalstadion wordt ook rekening gehouden met K-R8 als ontwikkelingsscenario. In het plan-MER van K-R8 wordt voor de verschillende locaties voor het nieuwe stadion een draagkrachttoets uitgevoerd, waarbij nagegaan wordt wat de resterende draagkracht is op vlak van mobiliteit, lucht en geluid. De resultaten worden gedeeld om bij te dragen aan het verdere onderzoek en de besluitvorming binnen het project voor KVK. Wanneer de locatie voor het nieuwe voetbalstadion vanuit het gemeentelijk planproces is bepaald, dan dient dit als een vast gegeven meegenomen te worden in het verdere onderzoek van K-R8.
Gezien de onderlinge weerslag die beide planprocessen (kunnen) hebben, is in beide planningsprocessen rekening te houden met de cumulatieve effecten van het GRUP K-R8 en het gemeentelijk RUP KVK. De cumulatieve effecten zijn grondig te onderzoeken, in het bijzonder in het plan-MER.	Binnen het plan-MER zullen de cumulatieve effecten onderzocht worden. In de stap 2B van het plan-MER van K-R8 zal bekeken worden welke varianten voldoende draagkracht hebben om de cumulatieve impact te kunnen dragen van de verschillende zoeklocaties voor KVK die op dat moment nog op tafel liggen. De resultaten worden ook gedeeld met de stad Kortrijk om zo bij te dragen aan het verdere onderzoek en besluitvorming binnen het planproces voor KVK.
Er is geen resterende draagkracht meer voor de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en het tussenliggend gebied, de draagkracht is bereikt en overschreden. Extra verkeersgeneratie bv. vanwege het ruimtelijk programma voor het nieuwe voetbalstadion van KV Kortrijk is uit den boze. Niet alleen de E17, de R8 en bijhorende verkeerscomplexen maar ook de lokale wegen zullen dichtslibben naar aanleiding van de matches. Het is van belang om te onderzoeken of er voldoende ruimtelijke draagkracht is voor een voetbalstadion op de verschillende locaties. Op Hoog Kortrijk mogen de verdere ontwikkelingskansen voor de onderwijsomgeving en de strategische beursfaciliteit niet in het gedrang komen. Het realiseren van beide planinitiatieven is onverenigbaar met het behoud van de leefbaarheid in de omgeving.	Zie bespreking vorige punt. In het verdere onderzoek K-R8 zal de draagkracht en de capaciteitsgrens van de infrastructuur worden bepaald.

Inspraakreactie	Bespreking
Een voetbalstadion (incl. kantoorgebouwen in het aanvullend programma) bouwen op Kortrijk-Oost of Hoog Kortrijk zal voor bijkomende verkeersdrukke zorgen en is in strijd met de doelstellingen van K-R8. Te vrezen valt dat het sluiten R8 over de reservatiestrook als bedoeling heeft een “voetbalsnelweg” aan te leggen.	Zowel binnen het plan-MER van voorliggend GRUP als binnen het plan-MER van het RUP KVK-stadion zullen de mobiliteitseffecten onderzocht worden. Beide onderzoeken worden ook op elkaar afgestemd. In het GRUP K-R8 wordt het afstemmen van infrastructuur, mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost beoogd.
Minstens moet het openbaar onderzoek i.v.m. het bouwen van het voetbalstadion gekoppeld worden aan voorliggend GRUP, gezien de cumulatieve effecten van beide dossiers en zeer relevante gevolgen voor de te nemen beslissingen.	De inspraakreacties op de verfijnde startnota van het GRUP K-R8 werden meegenomen bij de opmaak van de startnota van het gemeentelijk RUP KVK-stadion. De inspraakreacties op de startnota van het gemeentelijk RUP KVK-stadion zijn ook meegenomen in de scopingnota K-R8.
Het planproces KVK is nog in voorbereiding is, waardoor er onvoldoende gegevens bekend zijn om hierover opmerkingen te formuleren. Voor dit dossier wordt de consultatieronde in het kader van het gemeentelijke RUP afgewacht.	De inspraakperiode op de startnota van het gemeentelijk RUP KVK-stadion liep van 18 november 2021 tot 17 januari 2022. Opmerkingen konden dan formeel worden overgemaakt. https://www.kortrijk.be/kvk-stadion
De intercommunale Leiedal vrijwaart het gebied voor stedelijke ontwikkeling (kop van Evolis) en de aanpalende percelen voor de mogelijke komst van het nieuwe voetbalstadion voor KVK met aanvullend programma. In combinatie met het stadion worden de aanpalende – nog onbebouwde - percelen op Evolis voorbehouden voor het realiseren van het aanvullende programma.	De percelen die gevrijwaard worden voor de mogelijke komst van het stadion en aanvullend programma worden weergegeven op figuur 2-18 in de verfijnde startnota. Er wordt rekening gehouden met de mogelijkheid dat een aantal percelen op Evolis gelinkt worden met het gebied voor stedelijke ontwikkeling.
De locatiekeuze voor het nieuwe voetbalstadion is al 10 jaar voorwerp van twijfel en zal nog lang aanslepen mede door de onzekerheid over de financiering. Hoe kan men dan het stadiondossier vruchtbaar finaliseren?	De financieringsmogelijkheden van het stadion zijn te bekijken in het kader van het planproces van de stad Kortrijk. Er wordt verwezen naar dit gemeentelijk planproces en de inspraakperiode op de startnota van het RUP KVK-stadion dat liep van 18 november 2021 tot 17 januari 2022.
Locaties	
Het behoud van het voetbalstadion op de bestaande site (Meensesteenweg-Moorseelsestraat) is de beste oplossing. Een kleinschalig project op deze gronden is bij uitstek het symbool van een krachtige kernversterking. Dit is de beste oplossing voor het stadion en voor het mobiliteitsprobleem op Kortrijk-Oost.	Het is aan het gemeentelijk RUP om aan te tonen of het o.b.v. de plandoelstellingen al dan niet mogelijk is om op de huidige locatie een nieuw voetbalstadion te bouwen. Er wordt verwezen naar het planproces van de stad Kortrijk en de inspraakperiode op de startnota van het RUP KVK-stadion dat liep van 18 november 2021 tot 17 januari 2022.
De Stad Kortrijk vraagt de Vlaamse Regering de conclusies van het KVK-proces te respecteren, als blijkt dat (1) de site Xpo de voorkeurlocatie wordt voor het KVK-stadion, (2) dit door de stad en Xom nv als haalbaar en wenselijk wordt bevonden in het licht van de globale aanpak van de noord-zuidas, (3) de mobiliteitseffecten beheersbaar zijn. In dat geval moeten die conclusies ook doorwerken binnen het planproces K-R8.	Binnen het planproces K-R8 zal rekening worden gehouden met de locatiekeuze en het programma voor KVK, van zodra formeel beslist binnen het gemeentelijk planproces.
Kortrijk Xpo mag als succesvol regionale privaat-publieke ontwikkelingsproject kan niet gehypothekeerd worden door een voetbalstadion. Het is aan Kortrijk Xpo	De Stad Kortrijk werkt op dit moment samen met Leiedal en in overleg met partners zoals Xom nv en Kortrijk Xpo bv aan ontwerpend onderzoek. Daarin verkent de stad

Inspraakreactie	Bespreking
zelf om haar toekomst dringend te definiëren. Het Xpo dossier koppelen aan het KVK dossier is vernietigend voor beide.	de mogelijke nieuwe ‘toekomst’ voor de Xpo-site. Eén van de pistes is dat de locatie naast een beurzensite ook een voetbalsite wordt. Uit de tussentijdse conclusies blijkt dat dit mogelijk is. Een finale conclusie zal genomen worden binnen het gemeentelijk RUP KVK-stadion. Daarin worden momenteel meerdere locaties voor het stadion tegen elkaar afgewogen.
Een nieuw stadion KV Kortrijk op de site Xpo zal voor nog meer lawaai- en verkeershinder zorgen. Daarbij is het beurzencomplex van Xpo nog niet actief door corona, wat ook nog eens in het weekend voor drukte zorgt.	Er wordt voorzien in een afstemming van beide planprocessen (KVK-stadion en GRUP K-R8). Een definitieve locatiekeuze volgt pas na inschatting van de milieueffecten van de verschillende locaties. Na een locatiekeuze kan meer in detail, op basis van inrichting, voor de verdere afstemming gezorgd worden.
Er is grondig onderzoek vereist als de site voor Kortrijk Xpo zowel verdicht zou worden én weerhouden is locatie voor het nieuwe stadion. Beide ruimtelijke ontwikkelingen op de site Xpo is vermoedelijk onhaalbaar is en onverenigbaar met het behoud van de huidige configuratie van Kortrijk Xpo.	Het ruimtelijk ontwerpend onderzoek in functie van de realisatie van stadion en aanvullend programma (met verdichting) op de site Xpo wordt opgenomen vanuit het gemeentelijk planproces en afgestemd met K-R8. Er wordt verwezen naar het planproces van de stad Kortrijk en de inspraakperiode op de startnota van het RUP KVK-stadion dat liep van 18 november 2021 tot 17 januari 2022.
Ter Biest & Leiebos	
De omgeving luchthaven Kortrijk-Wevelgem kan enkel beschouwd worden als regionale ontwikkelingspool en in die zin als mogelijk locatiealternatief voor de te compenseren planologisch bestemde gronden voor bedrijvigheid die mogelijks binnen het planproces wordt geschrapt, mits het gebied Ter Biest en de omgeving van het Leiebos hierin niet vervat zijn. Dit advies past in eerdere beleidsbeslissingen van de gemeente Wevelgem, zoals het meerjarenplan. De gemeente wenst - mits toestemming van de Vlaamse overheid - een RUP op te maken voor de site Ter Biest (zie gemeenteraadsbeslissing dd. 8 juni 2018).	Het Departement Omgeving gaf de opdracht aan Blauwdruk Stedenbouw i.s.m. Lama Landscape (landschappelijke luik) en TML (mobiliteitsaspecten) om - los van K-R8 - de regionale ontwikkelingspool omgeving luchthaven Kortrijk-Wevelgem nader te bekijken. De resultaten van het ruimtelijk ontwerpend onderzoek geven aan om het openruimtegebied tussen de kernen van Wevelgem, Moorsele, Gullegem en Bissegem te versterken door de realisatie van een verbindend ecologisch en recreatief netwerk welke ook potenties creëert voor een geleidelijke landbouwtransitie. Het ambitieniveau voor dit openruimtegebied situeert zich dan ook op regionale schaal en kan alsdusdanig blijvend onderdeel uitmaken van de regionale ontwikkelingspool. Op het interbestuurlijk overleg (IBO) van 17 december 2021 werd het regionale ambitieniveau voor het openruimtegebied tussen Wevelgem, Moorsele, Gullegem en Bissegem en de uitbouw ervan als regionale pool onderschreven. De stedelijke potenties toegekend aan Ter Biest tijdens het afbakeningsproces worden niet langer weerhouden. Gezien dit gezamenlijk regionaal standpunt wordt de opmaak van een RUP voor Ter Biest niet noodzakelijk geacht.
Het gebied Ter Biest mag geen plaats maken voor beton. Kies voor openhouden van bestaande open ruimtes en een duurzame aanpak mét visie op de toekomst. Het verschuiven van het probleem van Hoog Kortrijk naar deze plek is geen oplossing. Er zijn andere zones voor dergelijke plannen, zoals bv. Evolis. Tussen Bellegem en Zwevegem is er ook nog veel plaats.	Zie bespreking vorig punt.

10. OVERIGE

Inspraakreactie	Bespreking
Mobiliteitsplannen & ruimtelijke beleidsplanning	
Het is noodzakelijk om de link te leggen met de mobiliteitsplannen op verschillende niveaus. Deze worden momenteel uitgewerkt op het Vlaamse niveau (mobiliteitsvisie 2040) en het regionale niveau (via de vervoerregio). Het project moet naadloos aansluiten op de verschillende plannen.	In de scopingnota worden de Mobiliteitsvisie 2040 en het in opmaak zijnde regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Kortrijk vermeld, en wordt dieper ingegaan op en de gemeentelijke beleidsplannen van Harelbeke, Kortrijk en Zwevegem.
De ruimtelijke ingrepen moeten kaderen binnen de ruimtelijke structuurplannen of ruimtelijk beleidsplannen op de drie planniveaus (gewestelijk, provinciaal en gemeentelijk niveau).	In de scopingnota wordt naast het gewestelijk en provinciaal niveau, ook dieper ingegaan op de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen van Harelbeke, Kortrijk en Zwevegem. Ook het in opmaak zijnde ruimtelijke beleidsplan van de stad Kortrijk wordt vermeld.
De VCRO artikel 2.2.1, §1 bepaalt dat de Vlaamse Regering GRUPs kan opmaken ter uitvoering van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) en dat zolang er geen goedgekeurd BRV (incl. de nodige beleidskaders) is, het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) van 1997 de juridische basis vormt. De verfijnde startnota (p. 25) stelt enerzijds dat het planinitiatief K-R8 uitvoering geeft aan het RSV dat Kortrijk als regionaalstedelijk gebied selecteert, maar dat het planinitiatief anderzijds ook een evaluatie inhoudt van het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk' dat uitvoering geeft aan het RSV.	Zowel het GRUP K-R8 als GRUP Afbakening Regionaalstedelijk gebied Kortrijk geven uitvoering aan het RSV. Zowel de richtinggevende als bindende bepalingen van het RSV laten ruimte om de selectie van het regionaalstedelijk gebied kwalitatief in te vullen. Bepaalde aspecten, zoals vastgelegd in het GRUP Afbakening Regionaalstedelijk gebied Kortrijk, kunnen geactualiseerd worden in functie van o.m. recente ruimtelijke ontwikkelingen, voortschrijdend inzicht of de plandoelstellingen van het GRUP K-R8.
Nutsleidingen	
Fluxys bezit definitief buiten dienst gestelde (= ontgast en afgekoppeld van het netwerk) ondergrondse stalen buizen in de projectzone van deze aanvraag. De toegankelijkheid tot onze installaties dient gewaarborgd te blijven. Ter informatie de lijst van de aardgasvervoersinstallaties in de nabijheid van de aangekondigde werken en de indicatieve liggingsgegevens van deze buizen. - 3.461 90 Kortrijk - Zwevegem ND 250 - 14,7 bar (aansluiting Bekaert-Zwevegem, omlegging van de leiding langs nieuw kanaal Bossuit-kortrijk) - 3.46150 Pittem - Mouscron ND 250 - 14,7 bar (gemeente Marke: Ter Duinenstraat, OLV ten Spiegelestraat, St Annastraat)	In de verdere uitwerking van het planproces en de bestemmingen die vanuit dit proces zullen bepaald worden, is rekening te houden met de toegankelijkheid van de ondergrondse installaties van Fluxys.
Geen pijpleidingen. Denk aan behoud van de natuur en een gezonde wereld.	Er is geen vraag naar de aanleg van pijpleidingen in voorliggend plangebied.

Inspiraakreactie

Rekening houden met de aanwezigheid van de ondergrondse hoogspanningsleidingen (Elia). Boven en vlakbij deze leidingen mag geen diepwortelende begroeiing komen. De wettelijke bepalingen en veiligheidsvoorschriften in de onmiddellijke omgeving van de hoogspanningsgeleiders zijn te eerbiedigen.

Elia installaties (optische vezels):

- Glasvezel Zwevegem – Kortrijk Recolettenstraat
- Glasvezel Kortrijk-Oost Bezoekkamer Elia

Overzichtsplan van de Elia-installaties in de projectzone:



Bespreking

In de verdere uitwerking van het planproces en de bestemmingen die vanuit dit proces zullen bepaald worden, is rekening te houden met de aanwezigheid van de ondergrondse hoogspanningsleidingen.

De detailplannen van de Elia-installaties werden opgevraagd.