



© Luchtfotografie Henderyckx – Intercommunale Leiedal

Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

K-R8

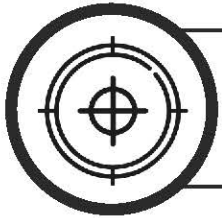
Verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving
van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost

Procesnota

Bijlage 1 scopingnota

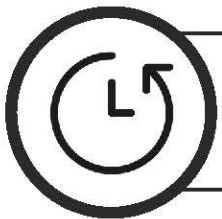
Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

K-R8



Waarom maken we dit plan?

[[Planvoornemen](#)]



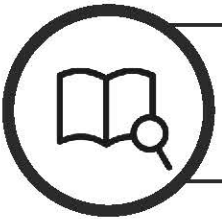
Wat ging er aan dit plan vooraf?

[[Historiek](#)]



Over welk gebied gaat het?

[[Plangebied](#)]



Wat kunnen de effecten zijn?

[[Scoping](#)]

Het plan wil de leefbaarheid van de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost verbeteren. [Meer weten?](#) zie [scopingnota](#) hoofdstuk 2. [Plandoelstelling](#)

De verkeersverzadiging en dreigende verkeerscongestie, het nog verder uit te bouwen aandeel alternatieve vervoersmodi en de ontwikkelingsmogelijkheden ter hoogte van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost leiden, in functie van de leefbaarheid, tot een noodzakelijke aanpassing en afstemming van infrastructuur, mobiliteit en ruimte. Voorliggende [scopingnota](#) is een logische volgende stap in een proces dat al enige tijd loopt en dat wordt verdergezet in samenspraak met alle actoren. [Meer weten?](#) zie [scopingnota](#) hoofdstuk 1. [Aanleiding en historiek](#)

Het plangebied heeft betrekking op de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. [Meer weten?](#) zie [scopingnota](#) hoofdstuk 3. [Het Plangebied](#)

Het plan voorziet (infrastructurele) ingrepen ter hoogte van de verkeerscomplexen en in functie van modal shift, en het bijsturen van ruimtelijke ontwikkelingen. Effectgroepen als mobiliteit, lucht, geluid, water, bodem, landschap, biodiversiteit, mens en klimaat zijn (mogelijk) relevant voor het plan. [Meer weten?](#) zie [scopingnota](#) hoofdstuk 4. [Scoping](#)

Het plan

Voor het verbeteren van de leefbaarheid van de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost is een geïntegreerde aanpak noodzakelijk: infrastructuur, mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen dienen op elkaar te worden afgestemd. Dit gebeurt aan de hand van vier ambities die te realiseren zijn in het plangebied: het multimodaal bereikbaar maken, het slim en kwalitatief verdichten, het realiseren van een verbindende groenstructuur en het geïntegreerd aanpakken van de weginfrastructuur.

& PROCES

Hoe ver staat het proces voor de opmaak van het GRUP?

De procesnota geeft de procesaanpak in elke fase van het proces weer. De nota geeft weer wat de aanpak, timing, overleg- en participatiemomenten en resultaten van elke fase in het proces zijn. Ook de wijze waarop het vooroverleg met de betrokken actoren wordt gevoerd, is in de nota terug te vinden.

De PROCESNOTA evolueert mee met het GRUP-proces

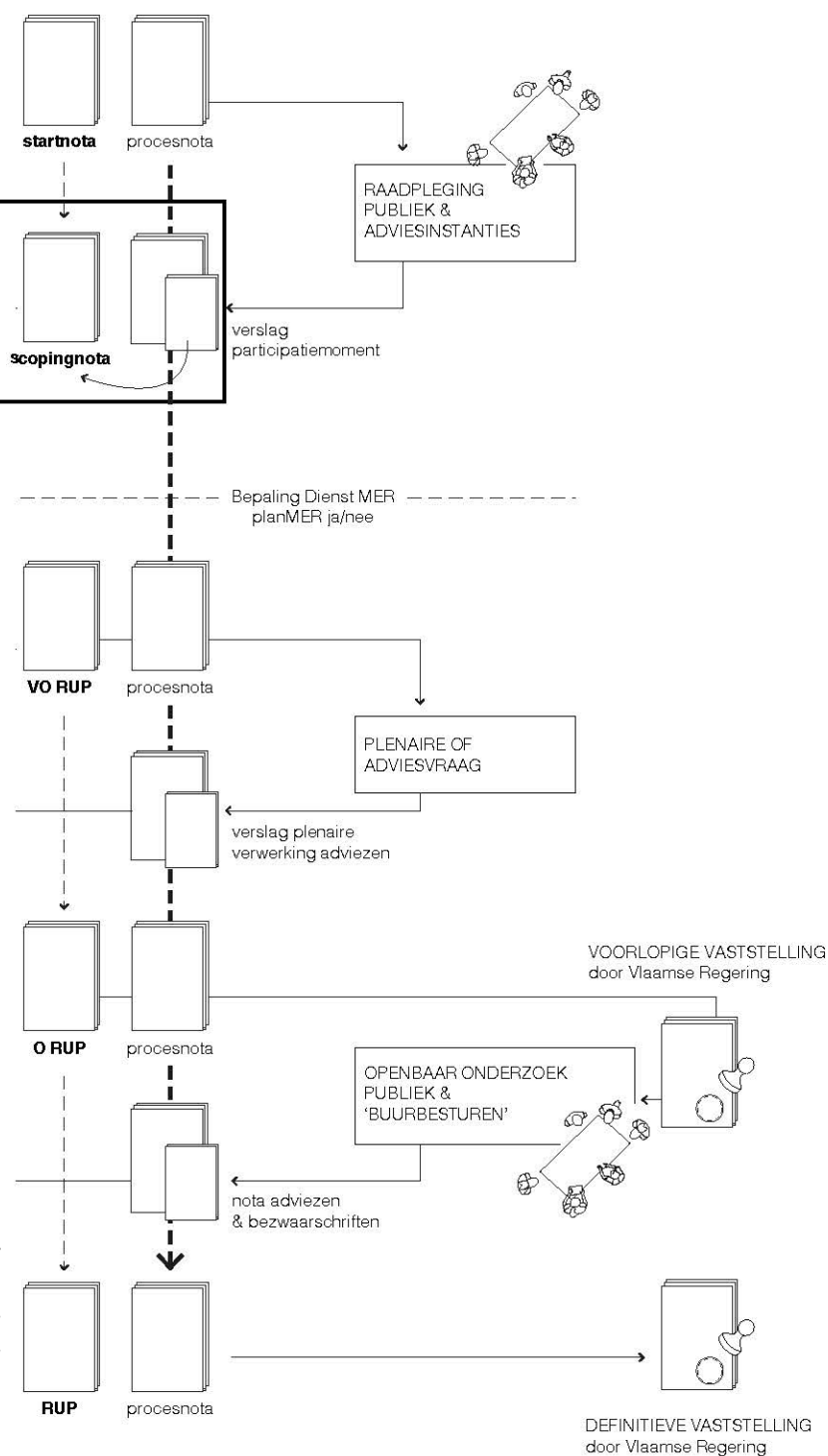
In elke fase van het proces wordt de procesnota geactualiseerd. Naarmate het proces vordert, rapporteert de procesnota ook over de reeds gezette processtappen.

Scopingfase

Het geïntegreerd planningsproces van het GRUP K-R8 is gestart op 19 juli 2019. De eerste onderzoeksfase van dit GRUP is doorlopen. De resultaten van dit eerste onderzoek zijn opgenomen in de verfijnde startnota. De inspraakperiode op de verfijnde startnota liep van 30 maart tot 28 mei 2021. De resultaten van de inspraak- en adviesperiode zijn verwerkt in deze scopingnota. Zowel start-, scoping- als procesnota zijn te raadplegen op www.grups.omgeving.vlaanderen.be.

Het proces

Voor de uitwerking van K-R8 wordt bewust gekozen voor een uitgebreid stakeholdersmanagement, waarbij we in dialoog treden met en open en breed communiceren naar alle betrokken administraties en gemeenten, naar georganiseerde actoren, naar de bevolking, naar de bedrijven, enz.



Inhoud

1	Overlegstructuur	2
1.1	Overleg in planteam.....	2
1.2	Overleg in samenspraak.....	6
1.2.1	Analyse van actoren en belanghebbenden.....	6
1.2.2	Adviesgroep	8
1.2.3	Actorenoverleg.....	8
1.2.4	(Inter)bestuurlijke terugkoppeling in functie van maximale gedragenheid	9
1.2.5	Terreinbezoeken	10
1.3	Afstemming met (lopende) onderzoeken en parallelle processen.....	10
1.3.1	Afstemming met parallelle weginfrastructuurwerken.....	10
1.3.2	Afstemming met het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk	16
1.3.3	Afstemming met parallelle processen inzake modal shift	21
1.3.4	Afstemming met parallelle ruimtelijke processen	24
1.4	Vlaamse Regering beslist	36
2	Procesverloop en -aanpak	37
2.1	De keuze voor een open en participatief proces	40
2.2	Onderzoeken.....	41
2.2.1	Iteratief proces.....	41
2.2.3	Deelonderzoeken	44
2.3	Stappen en fases in het planproces	47
2.3.1	Vorbereidende fase	48
2.3.2	Opstartfase.....	51
2.3.3	Verdere uitwerking en uitdieping van de startnota.....	52
2.3.4	Scopingfase	56
2.3.5	Ontwerp planvormingfase	60
2.3.6	Planvormingfase	61
2.3.7	Goedkeuringsfase	62
2.4	Maatregelen voorafgaand aan het GRUP en flankerend beleid	63
2.4.1	Ingrepen en maatregelen voorafgaand aan de optimalisatie van de verkeerscomplexen en de bestemmingswijzigingen.....	63
2.4.2	Flankerend beleid en noodzaak tot gekoppeld instrumentarium aan het GRUP	64

Procesnota

Versie Scopingnota

Dit document vormt de procesnota bij de [scopingnota](#) van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan K-R8 (hierna afgekort als: “het GRUP”). Voorliggende nota is een actualisatie van de procesnota bij de [verfijnde](#) startnota K-R8, goedgekeurd door de Vlaamse regering op **26 februari 2021**. De [scopingnota](#) en [procesnota](#) werden [opgemaakt](#) en op elkaar afgestemd.

In deze procesnota vindt u een overzicht van het proces en overleg in de reeds doorlopen opstart- en [scopingfase](#). Daarnaast geeft de procesnota weer welke de volgende stappen zullen zijn. Dit gebeurt door per fase van het proces aan te geven wat de doelstelling van de fase is, welk onderzoek en overleg erin zullen worden opgenomen, wat het resultaat moet zijn en welke inspraak- en participatiemomenten gepland worden. Onderhavige procesnota betreft de [derde](#) versie en zal in de loop van de procedure verder worden aangepast. De wijzigingen zullen telkens worden opgenomen in een nieuwe versie.

In deze procesnota is enkel het procesverloop en -aanpak terug te vinden. Voor alle inhoudelijke informatie over het GRUP verwijzen we naar de [scopingnota](#) die in deze fase samen met de procesnota raadpleegbaar is.

Het proces dat in kader van dit GRUP wordt doorlopen, wordt maximaal ingepast in het reeds lopende participatieproces.

Contact en info:

Departement Omgeving

Adres : Graaf De Ferrarisgebouw, Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 Brussel

<https://grups.omgeving.vlaanderen.be/>

1 Overlegstructuur

Voor de overlegstructuur wordt niet van nul vertrokken. Het procesverloop en de procesaanpak van onderhavige geïntegreerde GRUP-procedure wordt maximaal geënt en afgestemd op het reeds gevoerde procesverloop. In functie van de keuze voor de geïntegreerde GRUP-procedure wordt maximaal gebruik gemaakt van de bestaande overlegstructuur. [Om de processtructuur beter in overeenstemming te brengen met de huidige manier van werken, is de samenstelling van het planteam vanaf 1 februari 2022 bijgesteld \(zie §1.1\).](#)

1.1 Overleg in planteam

Rol en taken van het planteam

De keuze voor de geïntegreerde GRUP-procedure impliceert, naast het gebruik van de bestaande overlegstructuur, de oprichting van een planteam.

Het planteam staat in voor de voortgang van het geïntegreerde planningsproces. Het planteam neemt dus de globale verantwoordelijkheid voor het planproces op zich: begeleiden van de onderzoeken (incl. het bewaken van de afstemming tussen de deelonderzoeken en het integreren van de resultaten), overleg en (inter)bestuurlijke terugkoppeling, organiseren van participatie, integreren van de tussentijdse resultaten in het planningsproces, opmaken van documenten, enzovoort. Het planteam bewaakt eveneens de voortgang, de continue kwaliteit en de geïntegreerde aanpak van het planproces, net als de afstemming met parallelle processen.

Het planteam neemt een actieve rol op in het planproces. Het planteam houdt samen de pen in functie van de opmaak van documenten, staat in voor de voorbereiding van de adviesgroep en het bilateraal overleg met stakeholders (beleidsactoren, adviesinstanties, maatschappelijk middenveld, private actoren en bedrijven, lokale belangengroepen, ...), de organisatie van participatiemomenten, etc.

Het planteam zorgt voor de voorbereiding van de beslissing van de Vlaamse Regering.

Samenstelling van het planteam

Sinds de start van het planproces werd een kader uitgewerkt met verschillende overlegformats met een kernplanteam en ruimer planteam. De vraag werd gesteld om deze verschillende formats juist te omschrijven en af te bakenen, in de lijn met de procedure van het geïntegreerd planningsproces. Die stelt bijvoorbeeld dat het planteam verantwoordelijk is voor het aansturen van het proces en de redactie van de start-, scoping- en procesnota's. De facto gebeurde dit op niveau van het kernplanteam.

T.a.v. de vorige fasen in het planproces werd dus op het planteam van 1 februari 2022 geopteerd voor een planteam met beperktere samenstelling, bestaande uit de actoren die nauw en actief betrokken zijn bij de sturing van dit planproces en de opmaak van de nodige documenten. De ruimere groep van actoren wordt betrokken via 'de adviesgroep' (zie §1.2.2).

Het planteam is de auteur van deze procesnota en van de [scopingnota](#) en bestaat uit vertegenwoordigers van:

- Departement Omgeving - erkend ruimtelijk planner
- Departement Omgeving, team Milieueffectrapportage (MER) en team Externe Veiligheid (EV)
- MER-coördinator
- Erkend veiligheidsrapporteringsdeskundige (VR-deskundige)

- Agentschap Wegen en Verkeer
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken
- Projectcoördinator strategisch project Contrei
- Provincie West-Vlaanderen
- Intercommunale Leiedal
- Stad Kortrijk

Het planteam staat in voor de globale coördinatie van het planproces. Gezien de complexiteit en het integrale karakter van het planproces met noodzaak aan diverse expertises, zal het planteam zich bij het uitvoeren van de verschillende onderzoeken waar nodig laten bijstaan door (externe) experts.

Het planteam vergadert op regelmatige basis. De verslagen van het planteam zijn op elk moment te raadplegen via <https://grups.omgeving.vlaanderen.be/> en vormen een bijlage bij de procesnota. De weerslag van ander overleg (bilaterale afstemming, werkoverleg, adviesgroep, actorenoverleg, etc.) is terug te vinden in de antwoordnota en scopingnota.

Vanuit de projectcoördinatie van het strategisch project Contrei wordt mee ingestaan voor de continuïteit en coördinatie op vlak van communicatie en participatie. De projectcoördinator maakt deel uit van het planteam en werkt nauw samen met de communicatiemedewerkers van de andere kernactoren. De subsidieperiode van het strategisch project wordt beëindigd op 1 oktober 2022. Afspraken worden gemaakt om de verdere continuïteit te garanderen.

Bijkomende instanties kunnen steeds aan het overleg worden toegevoegd. Zo zal bv. in het kader van de infrastructuurwerken het planteam worden uitgebreid tot de samenstelling van een 'projectstuurgroep'. Bij het bespreken van deelzones of project- en vergunningsaanvragen op grondgebied Harelbeke en Zwevegem of onderwerpen met relevantie voor deze gemeenten, kunnen Harelbeke en Zwevegem ook aansluiten op het planteam (zie verder).

Werkoverleg

De leden van het planteam kunnen ook bilateraal of in beperktere samenstelling samenkomen om bijvoorbeeld teksten uit te schrijven of om meer thematische zaken uit te werken. Dit wordt beschouwd als werkoverleg, waarvan de resultaten worden meegenomen richting planteam.

Projectstuurgroep

In het kader van het mobiliteitsonderzoek is in uitvoering van het mobiliteitsbeleid en de basisbereikbaarheid een projectstuurgroep (PSG) op te richten. Gezien de overlap in samenstelling en taken tussen het planteam en de PSG, worden deze geïntegreerd georganiseerd. In de PSG zetelen dus de leden van het planteam, met een aantal bijkomende actoren op maat van het project:

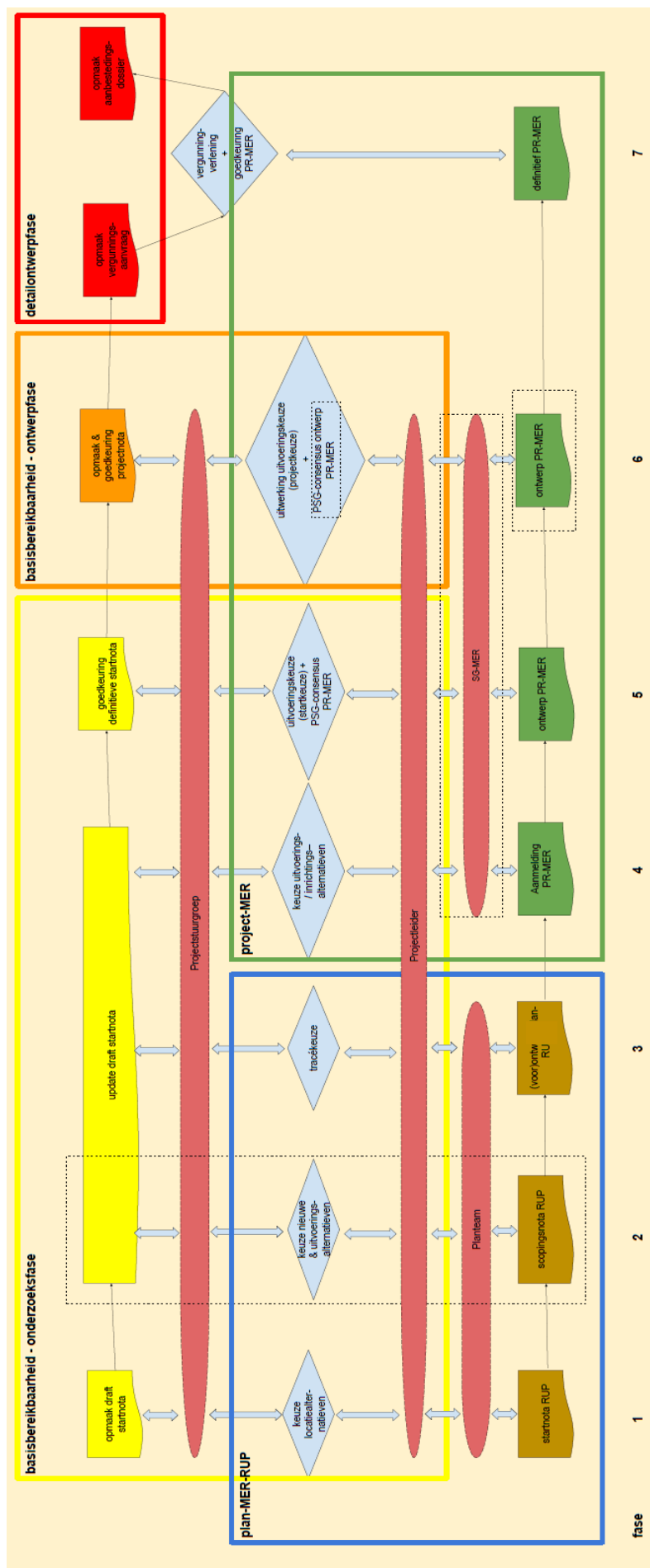
- De stad Harelbeke
- De gemeente Zwevegem
- V.V.M. De Lijn

De PSG begeleidt projecten volgens een gefaseerde projectmethodologie (met start- en projectnota), welke moet bijdragen aan een duidelijke stroomlijning in het ontwerp- en planningsproces. Hierbij is voorzien dat zowel bepaalde stappen in de projectmethodologie als de werking van de PSG kunnen worden geïntegreerd,

vervangen of weggelaten, wanneer voor bepaalde projecten gelijkaardige besluitvormingsprocessen worden doorlopen in andere procedures (bv. MER).

De leden van de PSG brengen hun aanbevelingen samen tot er een consensus is over het voorliggend dossier.

Een schema is uitgewerkt waarin het (maximale) traject wordt weergegeven. De doelstelling van dit gedetailleerd processchema is een goede technische inhoudelijke uitwerking voor het infrastructuurproject te combineren met een kwaliteitsvol en door betrokken partners gedragen infrastructuurproject met voldoende aandacht voor de verschillende disciplines. In het schema worden de PSG en het planteam evenwel apart weergegeven waardoor hun onderlinge inhoudelijke interactie duidelijk gemaakt kan worden.



Figuur 1-1: Stroomschema in functie van de afstemming tussen het geïntegreerd planningsproces en de opmaak van de start- en projectnota van het infrastructuurproject. Bij het plan-MER en het (voor)ontwerp RUP dient de startnota en het voorontwerp voor de infrastructuur te zijn goedgekeurd

Overlegplatform vergunningenbeleid

Vanuit de betrokken steden en gemeenten is er de vraag om een vergunningenbeleid uit te werken aan de hand van een afwegingskader en/of coördinerend overlegplatform. Het doel van de werkgroep bestaat erin om op uniforme wijze de vergunningsaanvragen te behandelen en om voor de ontvangen vergunningsaanvragen na te gaan wat de impact hiervan kan zijn op het planproces en een advies te formuleren over het al dan niet weigeren van de vergunningsaanvraag.

Mogelijke plannen, projecten en omgevingsvergunningsaanvragen (al dan niet in vooroverleg) worden zoveel als mogelijk gebundeld besproken op het planteam. Gezien vaak kort op de bal is te spelen, wordt indien nodig ook een afzonderlijke (digitale) werkgroep georganiseerd, waarbij ook de gemeentelijk omgevingsambtenaren kunnen aansluiten. Voor dossiers op grondgebied van Harelbeke en Zwevegem, sluiten deze gemeenten aan bij het planteam.

Er zijn in deze fase geen rechtsgevolgen gekoppeld aan het planningsproces. Wel worden plannen en projecten (vergunningen, bestemmingswijzigingen, verkoop met bouwverplichting, etc.) binnen het plangebied, die door hun ruimtebeslag de realisatie van de plandoelstellingen en mogelijke infrastructurele ingrepen kunnen hypothekeren, afgetoetst aan de plandoelstellingen van het GRUP (o.m. leefbaarheid) en de onderzoeksresultaten zoals ze op dat moment voorliggen. Interferentie met de contouren van de verkeerskundige varianten betekent evenwel geen bouwverbod. Wel is steeds een inschatting te maken van de mogelijke interferentie en de risico's die daarmee gepaard gaan.

1.2 Overleg in samenspraak

Tijdens het planproces wordt de nodige ruimte voorzien voor participatie en samenspraak met alle betrokkenen, bewoners en gebruikers. Een eerste formeel participatiemoment werd reeds in een vroege fase van het proces georganiseerd: naast de formele inspraakperiode op de goedgekeurde startnota [en verfijnde startnota](#) bij de formele opstart van het planproces, werden ook reeds dialoogmarkten georganiseerd tijdens de voorbereidende fase. Uiteraard kunnen betrokkenen op elk moment overleg vragen met het planteam.

In het procesverloop wordt uitgegaan van een overleg- en consensusmodel. Het planteam zoekt zo veel als mogelijk naar gedragen oplossingen. Die aanpak voorziet ook in formele adviesmomenten. De gemeenten en administraties worden op die momenten om een formeel advies gevraagd.

Concrete informatie over de eerste participatie, over de adviesrondes en alle voorziene inspraak- en participatiemogelijkheden zijn opgenomen in deel 2 van deze procesnota.

1.2.1 Analyse van actoren en belanghebbenden

Op basis van de ruimtelijke situering, de voorgenomen bestemmingen en de mogelijke functies in het projectgebied wordt een eerste opsomming gegeven van de relevante actoren en belanghebbenden.

Tabel 1-1: Stakeholdersanalyse

Kernactoren (planteam en adviesgroep)	Vlaamse Regering, Departement Omgeving (Planning, Gebiedsontwikkeling, team Milieueffectenrapportage, team Externe Veiligheid), Agentschap Wegen en Verkeer, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, V.V.M. De Lijn, Agentschap Innoveren & Ondernemen, De Vlaamse Waterweg, provincie West-Vlaanderen, stad Harelbeke, stad Kortrijk, gemeente Zwevegem, intercommunale Leiedal, projectcoördinator strategisch project Contrei, Infrabel
Beleidsactoren/overheden	Europa, Eurometropool, Frankrijk, Federale Overheid België, Waals gewest, Team Vlaams Bouwmeester, Agentschap Onroerend Erfgoed, Agentschap Natuur en Bos, Departement Landbouw en Visserij, NMBS, , Vlaamse Milieumaatschappij, Vlaamse Landmaatschappij, Vlaams Energie Agentschap, Agentschap Wonen Vlaanderen, Bestuur van de Luchtvaart van het federaal Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, Sport Vlaanderen, Toerisme Vlaanderen, Departement Cultuur, Jeugd en Media, OVAM, Elia, nutsmaatschappijen (Aquafin, Fluxys, Eandis, Infrax, Gaselwest, Luminus,...), Het Facilitair Bedrijf, de gemeenten Kuurne, Menen en Wevelgem gelegen in het studiegebied K-R8 ¹ , de overige steden en gemeenten uit de regio, politiezones (MIRA,VLAS en Gavers), parkeerbedrijf Parko
Regionale overlegplatformen	Interbestuurlijk overleg Zuid-West-Vlaanderen, vervoerregioraad Kortrijk, Regioraad Zuid-West-Vlaanderen, Conferentie van Burgemeesters
Adviesraden	Vlaamse adviesraden: SARO, SERV, Vlaamse Minaraad, MORA
	Provinciale adviesraden: PROCORO, PROMORA en provinciale Minaraad
	Lokale adviesraden: GECORO's, mobiliteitscommissies/-raden, Mina- en milieuraden
Maatschappelijk middenveld	VOKA Zuid-West-Vlaanderen, POM West-Vlaanderen, ABVV West-Vlaanderen, Liberale Vakbond Kortrijk (ACLVB), Beweging.net (ACV Zuid-West-Vlaanderen), UNIZO West-Vlaanderen, Natuurpunt (natuur.koepel VZW, Natuurpunt Kortrijk, Natuurpunt Gaverstreke), Boerenbond, Bond Beter Leefmilieu, Fietzersbond (Fietzersbond Kortrijk, Fietzersbond Zwevegem)
Private actoren, bedrijven (grond-eigenaars, project-ontwikkelaars,...)	Hoog Kortrijk: Kortrijk Xpo, XOM , Kinopolis, Hulpverleningszone Fluvia, AZ Groeninge, Barco, parkmanagement Kennedy- en Beneluxpark (Leiedal), Bond Moyson, Kempro, hogescholen KULAK, Vives, Syntra West, VZW Pylon (Crematorium Uitzicht), topsporthal Lange Munte
	Bedrijven ter hoogte van Kortrijk-Oost en de paperclip: o.m. bedrijvenparkmanagement Harelbeke-Zuid en leden, VZW Bedrijvenpark Kanaalzone Harelbeke-Kortrijk en leden, Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening/De Watergroep
	Bedrijven op de Pluim (Zwevegem): Climawest nv, Demunster bvba, Demuynck-Vansteelandt, Desutter Group, Dupont nv, Duthoo nv, Keuringsbureau Motorvoertuigen nv, MR Group bvba, Nebim nv, Omer Vander Ghinste, Oosterlynck nv, Peter Masschelein bvba, Publuma bvba
	Kapel ter Bede: Koramic/ Wienerberger, Cisco Systems Belgium, Howest The Square
	Evolis fase 1: Aluvision nv, AVC Gemino bvba, bvba Vb Savic Engineering, bvba Wever & Ducré, Campus Evolis 100 Nv, Jardinico Parasols bvba, Novitan nv, nv Kordekor, nv Lootens Line, nv Ntgrate, nv Osta Carpets, nv Smappee, nv Tonickx, Prostor bvba, Spica nv, Trustteam nv

¹ Zie [scopingnota](#), §4.3: Het studiegebied op macroschaal betreft het gebied waarbinnen zich ten gevolge van het plan (vnl. t.g.v. wijzigingen in verkeersintensiteit) significante effecten kunnen voordoen. Dit geldt voor de disciplines 'lucht, geluid en mensgezondheid', voor de discipline 'mobiliteit' en de disciplines 'water, biodiversiteit en landschap'. Het studiegebied is dus ruimer dan het plangebied K-R8 en stemt overeen met de perimeter van het Stadsmodel van Kortrijk (zie [scopingnota](#), figuur 4-2).

	Woongebieden ter hoogte van Kortrijk-Oost: sociale huisvestingsmaatschappij Wonen Regio Kortrijk, familie Vanooteghem, brouwerij Lagae, woningbouw Paul Huyzentruyt, Vlerick vastgoed, Koramic Real Estate
	Scholen ter hoogte van de reservatiestrook, zoals basisschool Sint-Amandscollege, De (Lage) Kouter, Guldensporencollege Zuid, Sint-Theresia Kortrijk, Rhizo, Centrum Leren en Werken, ...
	Voetbalclub KV Kortrijk
Actiegroepen	Kortrijkse Burgerbeweging E17-R8 Buurtcomité R8 Milieuzaken Stasegem Actiegroep crematorium Hoog Kortrijk

Wanneer tijdens de loop van het proces bijkomende partners worden gedetecteerd, dan krijgen deze alsnog een plaats in de processtructuur.

1.2.2 Adviesgroep

Zoals hoger werd aangegeven (zie §1.1) wordt de samenstelling van het planteam beperkt. Voorheen was het planteam samengesteld uit een ruimere groep van actoren. Deze brede samenstelling ging uit van de ambitie om zo proactief mogelijk te werken en concrete win-wins na te streven. Die ambitie blijft overeind, en het planteam zal ook blijven werken zoals vandaag, maar - conform de procedure van het geïntegreerd planningsproces – wordt de naamgeving van de overlegformats gewijzigd, waarbij het kernplanteam “planteam” wordt, en het voorheen ruime planteam “adviesgroep” genoemd wordt.

De samenkomst van de adviesgroep wordt voorbereid door het planteam. Volgende instanties maken momenteel deel uit van de adviesgroep:

- De stad Harelbeke
- De gemeente Zwevegem
- De gemeenten in het studiegebied: Kuurne, Menen en Wevelgem
- De V.V.M. De Lijn
- De Vlaamse Waterweg
- De Vlaamse Milieumaatschappij
- Agentschap Innoveren & Ondernemen
- Infrabel
- Eurometropool

De samenstelling van de adviesgroep wordt in het verdere proces uitgebreid in functie van terugkoppeling en afstemming met alle betrokken instanties (Agentschap Natuur en Bos, Agentschap Onroerend Erfgoed, Departement Landbouw en Visserij, ...).

1.2.3 Actorenoverleg

Het actorenoverleg is gericht op de adviesraden (Vlaams, provinciaal en/of lokaal), het maatschappelijk middenveld, private actoren en bedrijven, lokale belangengroepen en/of burgerbewegingen (o.a. actiegroepen). Een opsomming van deze actoren is terug te vinden in de stakeholdersanalyse.

Het actorenoverleg heeft als doel te informeren, kennis in te brengen, bekommernissen te capteren, afstemming te voorzien, draagvlak uit te bouwen, win-win en quick-wins te zoeken en een klankbord te zijn. Het overleg vindt plaats op sleutelmomenten, op vraag van de actoren zelf of proactief op initiatief van [het planteam](#).

Afhankelijk van de inhoud kan het actorenoverleg zich richten op een ruimere groep of op één of enkele stakeholdersgroep. Om het actorenoverleg efficiënt en doelgericht te laten verlopen, kan dit overleg indien nodig in het verdere proces thematisch en/of ruimtelijk worden opgedeeld. [De thematische werkgroepen kunnen zowel gericht zijn op mobiliteitsaspecten en/of ruimtelijke ontwikkelingen, als op procesmatige aspecten.](#)

Met dergelijk actorenoverleg kan ook ingegaan worden op de vraag vanuit VOKA West-Vlaanderen, en de betrokken bedrijven(parken), om op regelmatige basis terugkoppeling te krijgen over K-R8. Ook Unizo is hierbij te betrekken.

Met het actorenoverleg wordt ook tegemoetgekomen aan de vraag van de GECORO van Kortrijk om actief betrokken te worden in het planproces. Dit geldt ook voor de GECORO's van [Harelbeke en Zwevegem](#).

[N.a.v. de inspraakreacties op de verfijnde startnota werd bilateraal in dialoog gegaan met enkele grote spelers op Hoog Kortrijk \(Kortrijk Xpo, Xom, Koramic, Kulak, ...\). Met deze actoren zal ook in het verdere proces op geregelde tijdstippen worden samengezeten. Bij een heropstart van het Forum Hoog Kortrijk, als gezamenlijk initiatief van verschillende bedrijven en de intercommunale Leiedal, kan ook gebruik gemaakt worden van dit delend netwerk. Bilaterale afstemming zal echter blijvend nodig zijn.](#)

1.2.4 (Inter)bestuurlijke terugkoppeling in functie van maximale gedragenheid

Het planteam is in essentie een ambtelijke groep. In functie van maximale gedragenheid en regionale afstemming wordt voorzien in een terugkoppeling met de lokale besturen, [alsook terugkoppeling en afstemming op het interbestuurlijk overleg Zuid-West-Vlaanderen](#). Het is aan het planteam om voorstellen van beslissingen in het kader van voorliggend planproces voor te leggen aan de Vlaamse Regering.

Op het interbestuurlijk overleg (IBO) Zuid-West-Vlaanderen van 29 november 2019 werd de vraag naar meer politieke sturing in het planproces K-R8 besproken. Vanuit de lokale besturen wordt gevraagd om regelmatig op de hoogte te worden gebracht van de voortgang van het proces en dit via de bestaande regionale overlegstructuren. Een afzonderlijke stuurgroep K-R8 wordt niet nodig geacht.

Door gebruik te maken van de bestaande, regionale overlegorganen kan informatie worden overgemaakt en kunnen insteken worden geleverd. Door gebruik te maken van deze overlegorganen wordt ingestaan voor (inter)bestuurlijke terugkoppeling in functie van maximale gedragenheid en het versterken van de rol van participatie.

[De beslissingen van de Vlaamse regering worden voorbereid door het planteam K-R8, met een maximale bestuurlijke terugkoppeling. Het IBO Zuid-West-Vlaanderen en de vervoerregioraad Kortrijk zijn goede platformen hiervoor.](#)

Het IBO Zuid-West-Vlaanderen zorgt voor afstemming en coördinatie in functie van het voorbereiden van de besluitvorming door de Vlaamse Regering. Tevens staat het IBO in voor een toetsing aan de Regiovisie Zuid-West-Vlaanderen (zie scopingnota §1.3) en de afstemming met parallelle (regionale) processen (zie

procesnota §1.3), zoals bv. de overige regionale infrastructuurwerken op de R8 en omliggende autosnelwegen of de relatie tot de overige regionale ontwikkelingspolen in het stedelijk netwerk.

Er is geen adviesplicht van de vervoerregioraad Kortrijk op het strategische dossier K-R8, maar de vervoerregioraad dient wel geïnformeerd te worden over de stand van zaken van het planproces en wanneer inspraak mogelijk is. De taak van de vervoerregioraad Kortrijk betreft dus het opvolgen van het GRUP. Binnen het planproces K-R8 wordt rekening gehouden met de standpunten en beslissingen van de vervoerregioraad. In functie van (bestuurlijke) terugkoppeling kan tevens gebruik worden gemaakt van de RegioRaad Zuid-West-Vlaanderen. Via de RegioRaad wordt ook het middenveld betrokken.

De leden van het planteam en de adviesgroep staan in voor de nodige terugkoppeling met hun bestuur. In functie van deze terugkoppeling worden de gemeentelijke diensten bijgestaan en ondersteund door de intercommunale Leiedal.

Indien gewenst is het planteam steeds bereid tot bilateraal overleg (College van Burgemeester en Schepenen, Gecoro, gemeenteraad,...).

1.2.5 Terreinbezoeken

Er wordt voorgenomen om op vraag van betrokken stakeholders terreinbezoeken te organiseren. Dit kan in functie staan van het visualiseren van de globale problematiek met de verschillende scenario's of kan gericht zijn op de uitwerking van een scenario.

Afhankelijk van de inhoud en de processtap richt het terreinbezoek zich op een ruimere groep of op één of enkele stakeholdersgroepen (kernactoren, beleidsactoren, adviesinstanties, maatschappelijk middenveld, private actoren en bedrijven, lokale belangengroepen en burgerbewegingen, lokale adviesraden, bevolking in het projectgebied).

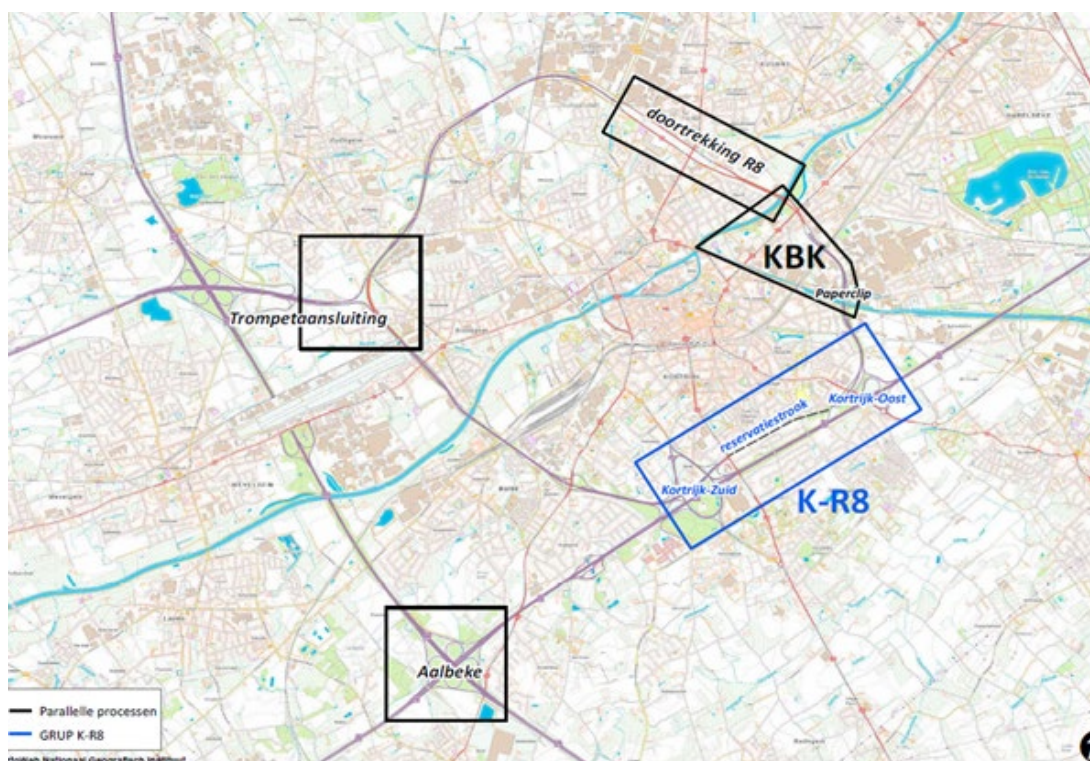
1.3 Afstemming met (lopende) onderzoeken en parallelle processen

Afstemming is vereist tussen het planproces en verscheidene parallel lopende processen en projecten. De inhoudelijke en procesmatige afstemming wordt onder meer beoogd vanuit het interbestuurlijk overleg Zuid-West-Vlaanderen (zie §1.1.3). Waar nodig, wordt gestreefd naar een parallelle besluitvorming.

1.3.1 Afstemming met parallelle weginfrastructuurwerken

De integrale aanpak van de R8-infrastructuur blijft behouden. Bij het optimaliseren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en het al dan niet sluiten van de R8 tussen deze complexen, wordt steeds het functioneren van de R8 als geheel bekeken. Voor dit optimaal functioneren van de R8 en het omliggend autosnelwegennetwerk zijn ook andere infrastructuurwerken vereist opgenomen in parallelle processen, zijnde de optimalisatie van de verkeerswisselaar te Aalbeke, de doortrekking van R8 te Harelbeke/Kuurne en de ongelijkgrondse trompetaansluiting ter hoogte van de A19 met de R8. Hiervoor wordt optimaal afgestemd.

In deze parallelle processen zal ook in functie van transparantie en draagvlakvorming waar nodig communicatie en participatie plaatsvinden en zal de toetsing aan ruimtelijke kwaliteit en aan de milieueffecten (geluidshinder, fijn stof, sluipverkeer, ...) blijvend aanwezig zijn.



Figuur 1-2: Verkeersinfrastructuur opgenomen in het planproces K-R8 en in parallelle processen

Volgende infrastructuurwerken worden niet meegenomen in de doelstellingen en het planvoornemen van het geïntegreerd planproces en worden dus opgenomen in andere, parallelle processen die los staan van de timing van K-R8:

De ongelijkgrondse trompetaansluiting ter hoogte van de A19 met de R8

De trompetaansluiting A19/R8 (Kortrijk-West) is in die mate ver gevorderd dat dit het eerste project zal zijn dat wordt uitgevoerd (beslist beleid). In juli 2021 verleende Vlaams minister voor Omgeving Zuhal 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.

De werken omvatten de heraanleg van het knooppunt Kortrijk-West van de autosnelweg A19 met de ringweg R8 en de aanpassing van het op- en afrittencomplex A19 Gullegem-Moorsele met de Koningin Fabiolalaan en de N343. Deze aanpassingen zijn noodzakelijk om de verkeersveiligheid en de doorstroming te verhogen.

De optimalisatie van de verkeerswisselaar Aalbeke

In het voorbereidend mobiliteitsonderzoek van K-R8 zijn veilige en goed werkende verkeerskundige oplossingen gevonden voor de optimalisatie van deze verkeerswisselaar. Deze oplossingen beperken zich hoofdzakelijk tot aanpassingen binnen de bestaande contour van het klaverblad. De (vervolg)studie wordt zo snel mogelijk opgestart, waarbij in dit proces de nodige afwegingen worden gemaakt op vlak van verkeersveiligheid, de leefbaarheid van de omliggende kernen, het stadsrandbos en de impact van de verwachte verschuivingen van de verkeersstromen.

Om het probleem van filevorming op de verkeerswisselaar Aalbeke op te lossen, dienen de weefbewegingen uit elkaar gehaald te worden. Met de optimalisatie van de verkeerswisselaar Aalbeke zou ook meer verkeer de juiste route moeten nemen. Bedoeling is om de verkeerswisselaar een stuk performanter te maken.

De doortrekking van de R8 Harelbeke en Kuurne

De doortrekking van de R8 ter hoogte van Kuurne en Harelbeke houdt in dat er een scheiding zal zijn tussen het bovenlokaal verkeer op de R8 en het lokaal verkeer op de parallelle ventwegen en dat de bijhorende kruispunten structureel worden verbeterd. Het is van belang dat de doortrekking een oplossing biedt voor de kruispunten waar uitwisseling tussen lokaal en bovenlokaal verkeer mogelijk is, de oversteekbaarheid van de R8 voor alle vervoersmodi (openbaar vervoers- en veilige fietsverbindingen) en de leefbaarheid van de omgeving. In functie van de leefbaarheid van de omgeving zijn meerdere varianten te onderzoeken.

Het is mogelijk de veiligheidsproblematiek ter hoogte van dit gedeelte van de R8 parallel aan het planproces K-R8 aan te pakken. Hierbij is een onderscheid te maken tussen de doortrekking ter hoogte van Harelbeke en deze ter hoogte van Kuurne:

- Op het interbestuurlijk overleg Zuid-West-Vlaanderen van 19 maart 2021 ging het kabinet Mobiliteit en Openbare Werken akkoord om studiebudget vanuit het Agentschap Wegen en Verkeer te voorzien voor de doortrekking R8 Kuurne (buiten het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk), waarbij de studie zich focust op de infrastructurele afwerking van het deel van de R8 tussen de Noordlaan en de Bondgenotenlaan en het verhogen van de verkeersveiligheid. In het project-MER in het kader van deze studie (parallel met K-R8) zullen milieuaspecten en aspecten op vlak van leefbaarheid mee bekeken worden.
- Het voorkeursbesluit van het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk (zie §1.3.2) zal meer duidelijkheid bieden omtrent de verdere opname van de doortrekking R8 Harelbeke. Ofwel zal de doortrekking R8 Harelbeke opgenomen worden binnen dit complex project, ofwel wordt dit onderdeel van de doortrekking Kuurne en Kortrijk.

In afwachting van de studie voor de doortrekking R8 Harelbeke worden in het kader van de verkeersveiligheid ingrepen voorzien ter hoogte van de kruispunten van de R8 met de Hippodroom- en Zandbergstraat (Harelbeke) in functie van de realisatie van een bijkomende afslagstrook. De afslagstrook is bedoeld voor verkeer uit de richting E17 naar het centrum Kortrijk via de N43. Tegelijkertijd wordt de dwarsende beweging ter hoogte van de Hippodroom- en Zandbergstraat voor gemotoriseerd verkeer verhinderd. De ingreep dient nog finaal afgetoetst te worden met beide gemeentebesturen.

Het complex Stasegem/Harelbeke-Zuid (de Paperclip)

De Paperclip is te bekijken in functie van het verhogen van de veiligheid. De aantakkingen van de op- en afritten zijn onlogisch en moeilijk leesbaar. De herinrichting van dit complex maakt in geval van het Ringtracé deel uit van het onderzoek in het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk (zie §1.3.2). In geval van het Rechtdoor- of Bypass-tracé maakt de Paperclip niet langer deel uit van het complex project, maar zal het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) de herinrichting van de Paperclip opnemen als onderdeel van de studie van de noordelijke doortrekking van de R8.

Vanuit K-R8 wordt de nodige afstemming voorzien met de optimalisatie van de Paperclip. Bij de optimalisatie van de verkeersafwikkeling van Kortrijk-Oost is ook de Paperclip mee in beschouwing te nemen. Zo zijn de lengteprofielen van de Paperclip en het verkeerscomplex Kortrijk-Oost op elkaar af te stemmen en is de

ontsluiting van de (toekomstige) ontwikkelingen op Kapel ter Bede in samenhang met de Paperclip te bekijken.

Bij de aanpak van de Paperclip, zij het in het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk of in de studie van AWV, dient de ontsluiting en bereikbaarheid van de omliggende zones zowel binnen als buiten het plangebied van K-R8 (zoals bv. de Kanaalzone, Kapel ter Bede, Evolis, Harelbeke-Zuid en Stasegem) gegarandeerd te worden.

Regionale infrastructuurwerken ter hoogte van de R8 en de omliggende autosnelwegen

De doortrekking van de noordelijke R8, de optimalisatie van de verkeerswisselaar Aalbeke en de trompetaansluiting A19/R8 moeten allen bijdragen tot het optimaal functioneren van de R8 en de omliggende snelwegen. In het kader van doorstroming en verkeersveiligheid zijn dan ook eerst deze werken op te nemen.

Onderstaande tabel geeft de regionale weginfrastructuurwerken weer, samen met de voorziene aanpak. De verschillende onderzoeken in functie van deze werken worden parallel opgenomen en uitgevoerd, waarbij de onderlinge afstemming wordt bewaakt. De voortgang en planning van de infrastructuurwerken in de Kortrijkse regio is afhankelijk van diverse factoren (budgettaire, VTE, afstemming, procedureel,...) en is in elk geval te voorzien van een fasering.

Bij de opname en fasering 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.

Tabel 1-2: Aanpak regionale weginfrastructuurwerken in Zuid-West-Vlaanderen

	Volgorde	Reeds verricht onderzoek	Eerstvolgende stap	Indicatieve timing eerstvolgende stap
Ongelijkgrondse trompetaansluiting R8/A19	1	• Project-MER 'Uitbouw en definitieve inrichting knooppunt tussen A19 en R8' • Omgevingsvergunning juli 2021	• Aanbesteding en uitvoering	• Start uitvoering voorjaar 2022
Doortrekking R8 Kuurne	2	• Visienota R8 (te actualiseren ifv verdere proces)	• Opstart studie doortrekking R8 Kuurne (gedeelte buiten het complex project)	• Timing studie: aanbesteding 2022 (onder voorbehoud van opmaak GIP 2022)
Optimalisatie verkeerswisselaar Aalbeke	3	• Verkennend mobiliteitsonderzoek K-R8: verkeerskundig haalbare varianten voor de herinrichting werden in kaart gebracht. • Bijkomende fly-over voor het verkeer van Gent richting Doornik niet weerhouden, gezien weefbewegingen zonder deze boog voldoende vlot kunnen verlopen	• Opstart studie herinrichting ifv de verdere uitwerking van de variant "sterboog" • Aanbesteding project-MER: voorstel tot opname	• Opstart studie asap

	Volgorde	Reeds verricht onderzoek	Eerstvolgende stap	Indicatieve timing eerstvolgende stap
Doortrekking R8 Harelbeke incl. paperclip ³	4	• Visienota R8 (te actualiseren ifv verdere proces) • Geïntegreerd onderzoek ikv het complex project PLAN B-K ikv het Ringtracé (met 2 aansluitings-complexen, varianten met brug of tunnel onder de Leie)	Na voorkeursbesluit PLAN B-K : • In geval van ringtracé PLAN B-K: verdere uitwerking binnen PLAN B-K • In geval van rechtdoor- of bypasstracé PLAN B-K: opstart afzonderlijke studie AWV	• Afhankelijk van voorkeursbesluit PLAN B-K
Herinrichting verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost, al dan niet met sluiten R8 ertussen	5	• Streefbeeldstudie Kortrijk-Oost • Verkennend mobiliteitsonderzoek K-R8: verkeerskundig haalbare varianten voor de optimalisatie van beide complexen werden in kaart gebracht in geval van niet-sluiten en sluiten R8	• Opmaak bestek onderzoek K-R8 (mobiliteitsonderzoek, plan-MER, MKBA, ontwerpend onderzoek en RVR) • Opstart onderzoeken	• Lancering bestek voorjaar 2022

Herinrichting N8

Voor het gedeelte van de Oudenaardsesteenweg N8 tussen de rotonde Cowboy Henk en de rotonde N8 x N391 (Q8-rotonde) werd door het Agentschap Wegen en Verkeer in 2021 een [studieopdracht gelanceerd](#) om de herinrichting parallel met K-R8 en in afwachting van de definitieve optimalisatie van de verkeerscomplexen uit te voeren. Mobiliteitsonderzoek uitgevoerd door Mint i.o.v. de stad Kortrijk geeft namelijk aan dat er los van mogelijke verdere ontwikkelingen op Kortrijk-Oost reeds maatregelen noodzakelijk zijn om de doorstroming en verkeersveiligheid op de N8 te verbeteren. [Het startoverleg van het onderzoek vond plaats begin maart 2022. Volgens de vooropgestelde planning wordt de startnota in september 2022 opgeleverd.](#)

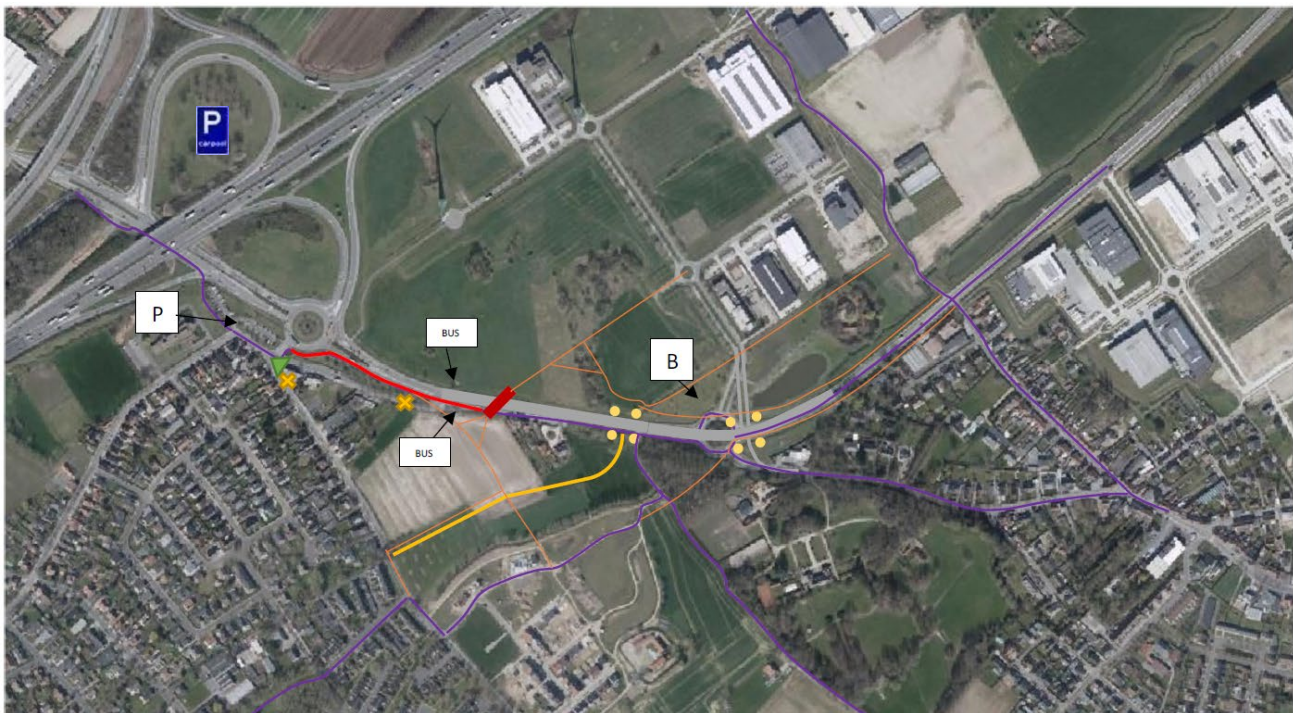
Volgende ingrepen worden parallel met het GRUP K-R8 verder onderzocht en uitgevoerd, voor zover deze niet interfereren met de optimalisatie van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost:

- Onderzoek naar mogelijke optimalisaties van de rotonde Cowboy Henk (waaronder een turborotonde);
- Het vervangen van de Q8-rotonde door een lichtengeregeld kruispunt (N8-N391-Evolis-Kortrijksestraat (Zwevegem);
- Het knippen van de aansluiting van de Roggelaan-Morinnestraat op het op- en afrittencomplex Kortrijk Oost (Cowboy Henk-rotonde) in functie van een verbeterde doorstroming op die rotonde en de fietsveiligheid;

³ De doortrekking Harelbeke incl. de Paperclip kan pas aangepakt worden na beslissing van de Vlaamse regering over het voorkeurtracé van het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk.

- Het maken van een nieuwe aansluiting op de N8 via een nieuw aan te leggen weg tussen de Morinnestraat en de N8 (zoals voorzien in de ontwikkeling van het stedelijk woongebied Langwater), waarbij het nieuwe kruispunt op de N8 voorzien wordt van lichten⁴;
- Bij het uitvoeren van deze ingrepen is de bereikbaarheid van de carpoolparking Kortrijk-Oost blijvend te garanderen en is ook onderzoek te voeren naar de potenties tot opwaardering van deze parking.

Het Agentschap Wegen en Verkeer bekijkt samen met de stad Kortrijk welke verbindingen en infrastructuur voor zwakke weggebruikers er mee zijn te onderzoeken in de studie. Ook de gemeente Zwevegem en de provincie West-Vlaanderen worden hierbij betrokken. De mogelijke ingrepen voor zwakke weggebruikers dienen robuuste investeringen te zijn die geenszins interfereren met de optimalisatie van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost.



	Aan te passen hoofdtracé
	Nieuwe verbindingsweg en lichtengeregelde kruispunten
	Bovenlokale Functionele Fietsroute
	Nieuw volledig conflictvrij (?) tweerichtingsfietspad zuidkant N8 + fietstunnel
	Mogelijks te onderzoeken fietsverbindingen
P	Her in te richten carpoolparking
B	Nieuwe brandweerkazerne
X	Knip aansluiting Morinnestraat – oude arm voor autoverkeer (fiets- en busverkeer eventueel mogelijk)
	Behoud aansluiting rotonde Cowboy Henk richting Roggelaan

Figuur 1-3: Verder te onderzoeken ingrepen in functie van de herinrichting Oudenaardsesteenweg N8 tussen de rotonde Cowboy Henk en de Q8-rotonde

⁴ Het verleggen van de aansluiting moet zorgen voor een verhoogde leesbaarheid en verkeersveiligheid voor alle weggebruikers (fiets, bus en auto). Door het verleggen van de aansluiting wordt het sluipverkeer doorheen Lange Munte ontmoedigd en worden de stromen die nog blijven bestaan gelijkmatiger over de wijk verdeeld.

De inspraakreacties op de verfijnde startnota K-R8 **worden** meegenomen bij het voorbereiden van de studieopdracht voor de herinrichting van de N8 (zie bijlage 2, Antwoordnota). Omgekeerd zal het onderzoek in het kader van K-R8 ook rekening houden met de resultaten van deze studieopdracht.

1.3.2 Afstemming met het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk

Het planproces is optimaal af te stemmen met het complex project 'opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen' (PLAN B-K) en dit zowel op vlak van infrastructuur, mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen. Een duidelijke overlap tussen beide processen situeert zich ter hoogte van de Kanaalzone (zie scopingnota §2.3.3)⁵. **Ter hoogte van deze zone is samenwerking en afstemming vereist in functie van de opmaak van het masterplan voor de economische zones langs het kanaal (voorzien in 2022).**

De inhoudelijke en procesmatige afstemming van deze twee processen wordt o.m. beoogd vanuit het interbestuurlijk overleg Zuid-West-Vlaanderen, via vertegenwoordiging in het planteam en de adviesgroep K-R8, de ambtelijke begeleidingsgroep van het complex project PLAN B-K, en via bilateraal en gericht overleg met De Vlaamse Waterweg. **Op het interbestuurlijk overleg Zuid-West-Vlaanderen van 19 maart 2021 werd de afstemming tussen het GRUP K-R8 en het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk behandeld.**

Er is tevens te waken over de juridische interferenties (bv. het ene proces voortbouwt op de onderzoeksresultaten of keuzes van het andere proces). Het ene proces mag het andere niet hypothekeren of vertragen.

Geïntegreerde gebiedsprocessen

Zowel het complex project PLAN B-K, als het planproces K-R8 zijn geëvolueerd van infrastructuurprojecten naar geïntegreerde gebiedsprocessen, met naast de infrastructuurwerken en milderende maatregelen een ruimere gebiedsopgave (ecologie, economie, mobiliteit, stedelijke ontwikkeling, ...) met ook maatregelen in functie van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van de omgeving.

Het planproces K-R8 heeft het **verbeteren** van de leefbaarheid als centrale doelstelling. Ook het complex project PLAN B-K grijpt door de opwaardering van het kanaal in op de leefbaarheid van de omgeving. In beide processen zijn infrastructuur, mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen en stadsvernieuwingenprojecten samen te bekijken, zodoende de leefbaarheid van de omgeving te kunnen **verbeteren**⁶. Ook de effecten op vlak van luchtkwaliteit, geluidshinder en gezondheid zijn in samenhang te bekijken (cumulatieve effecten):

- Uitstoot van de toegenomen scheepvaart (PLAN B-K)
- Verschuivingen in het wegverkeer (K-R8 en Ringtracé PLAN B-K)
- Inzet op alternatieve vervoersmodi (K-R8)

Milderende maatregelen en aanbevelingen

Gezien de sterke interferentie tussen K-R8 en PLAN B-K is er ook een belangrijke interferentie bij de concrete uitwerking van compenserende en milderende maatregelen. Specifieke aandacht is te besteden aan het

⁵ In de Kanaalzones zijn er vanuit K-R8 en PLAN B-K opgaves op vlak van leefbaarheid, ruimte-innames infra-werken, mobiliteit en ontsluiting, en toekomstige ontwikkelingen. Een koppeling met Kapel ter Bede is noodzakelijk.

⁶ Binnen PLAN B-K is de geïntegreerde benadering tijdens het opstellen van de alternatievenonderzoeksnota en het uitvoeren van het geïntegreerd onderzoek verder verfijnd, tot een onderzoek naar de mogelijkheden welke andere functies het kanaal opneemt of kan opnemen en op welke manier de opwaardering van het kanaal mee betekenis kan geven aan en als hefboom kan dienen voor de verdere ontwikkeling van de regio (geïntegreerde gebiedsopgave).

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 reeds 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. Cumulatieve effecten zijn te bekijken en mogelijke interfererende maatregelen zijn op elkaar af te stemmen.

Modal shift en mobiliteit

Binnen PLAN B-K wordt een modal shift beoogd naar het water. Het GRUP K-R8 zet in op openbaar vervoer en fiets en zal waar nodig de ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied bijsturen in afstemming met de infrastructuur en mobiliteit. De bijdrage tot een modal shift zal in beide processen gepaard moeten gaan met flankerend beleid (zie §2.4.2).

In het geïntegreerd onderzoek PLAN B-K is als aanbeveling opgenomen dat flankerend beleid gewenst is dat gericht is op het stimuleren van alternatieven (openbaar vervoer, fietsverkeer) ten aanzien van het gemotoriseerd verkeer. De modelleringen tonen immers een beperkte restcapaciteit van het verkeersnetwerk in het studiegebied. Onder meer het GRUP K-R8 moet hiertoe bijdragen.

In beide processen zullen voorafgaande maatregelen nodig zijn, anticiperend op de impact van de infrastructurele werken (en werfzones).

Infrastructuurwerken R8

Het Ringtracé, waarbij het kanaal en de R8 gebundeld worden aangelegd (verlegging R8), wordt onderzocht als één van de mogelijke alternatieven binnen het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk. Afstemming is te voorzien gezien de aanpak van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en -Oost binnen K-R8 (met het al dan niet sluiten van de R8 tussen deze complexen) en het functioneren van de R8 als geheel.

De noordelijke doortrekking R8 Kuurne (gedeelte van de R8 vanaf de Noordlaan, over de N50 tot de Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg) valt buiten de scope van het complex project. De studie hiervoor is in opstart.

De verdere doortrekking van de R8 vanaf de Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg tot de Zandbergstraat inclusief de optimalisatie van het complex Stasegem/Harelbeke-Zuid (de Paperclip) is afhankelijk van het voorkeursbesluit van het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk. Het voorkeursbesluit PLAN B-K zal namelijk de reikwijdte van deze studie bepalen (zie tabel 1-2).

- In geval er gekozen wordt voor het Ringtracé PLAN B-K dan zit een deel van de infrastructuurwerken op de herinrichting van dit deel van de R8 vervat binnen PLAN B-K. In geval er gekozen wordt voor het rechtdoor- of bypass tracé PLAN B-K maken de Paperclip en de herinrichting van de R8 geen deel uit van PLAN B-K, maar wordt dit onderzocht in een afzonderlijke studie van het Agentschap Wegen en Verkeer.
- In geval van het Bypass- of Ringtracé zullen het verdere onderzoek in kader van PLAN B-K en de afzonderlijke studieopdracht voor het gedeelte van de doortrekking R8 buiten PLAN B-K parallel verlopen, waarbij een continue afstemming en wisselwerking tussen deze onderzoeken is te voorzien.

Tabel 1-3: Opname van de noordelijke doortrekking R8 en Paperclip afhankelijk van de tracékeuze van PLAN B-K

Opgenomen in PLAN B-K		Afzonderlijke studie AWW (parallel met PLAN B-K en K-R8)	
		in opstart	na voorkeursbesluit PLAN B-K
Rechtdoortracé PLAN B-K	/	Noordelijke doortrekking R8 Kuurne (Noordlaan tot Bondgenotenlaan/A. van Dycklaan)	Doortrekking R8 Kortrijksestraat tot Zandbergstraat, incl. de Paperclip
Bypasstracé PLAN B-K	Bereikbaar houden van de N43, Hippodroomstraat en Zandbergstraat		Doortrekking R8 Kortrijksestraat tot Zandbergstraat, incl. de Paperclip
Ringtracé PLAN B-K	Doortrekking R8 vanaf de N43 t.e.m. de Paperclip		/

Het onderzoek dat gevoerd werd in [PLAN B-K](#) wordt meegenomen in het verdere onderzoek voor de doortrekking van de R8 (studieopdracht AWW). Ontwerpend onderzoek moet uitwijzen welke reikwijdte de typeoplossingen hebben van het onderzoek [PLAN B-K](#).

Indien er wordt beslist om het kanaal Bossuit-Kortrijk niet aan te passen en/of op te waarderen, zal AWW onderzoek voeren naar de volledige doortrekking van de R8 ter hoogte van Kuurne en Harelbeke inclusief de Paperclip. In dit onderzoek moet een oplossing worden geboden voor de kruispunten waar uitwisseling tussen lokaal en bovenlokaal verkeer mogelijk is, de oversteekbaarheid van de R8 voor openbaar vervoer- en veilige fietsverbindingen en de leefbaarheid van de omgeving. In functie van de leefbaarheid van de omgeving zijn meerdere varianten te onderzoeken.

Bereikbaarheid van de omliggende (ontwikkelings)zones

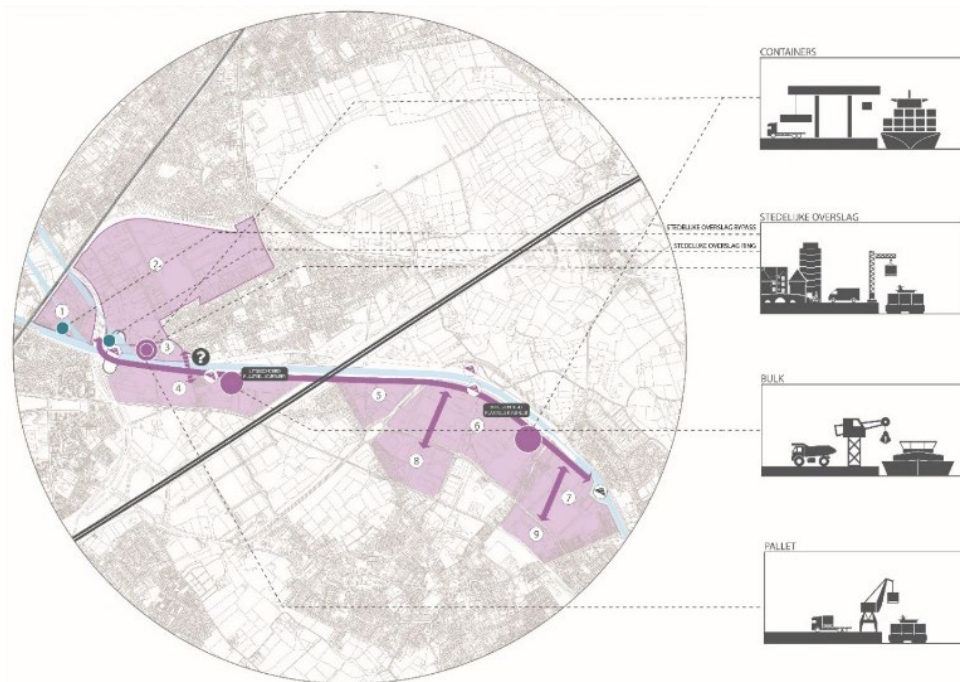
In geval van het Ringtracé maakt ook de herinrichting van de R8 deel uit van [PLAN B-K](#). Het Ringtracé gaat uit van een herinrichting van de R8 waarbij de bestaande toegangen tot de R8 niet langer kunnen gebruikt worden en er nieuwe aansluitingscomplexen nodig zijn om de verkeersafwikkeling in het gebied behoorlijk te laten functioneren.

Bij deze herinrichting en het verdwijnen van de Paperclip, dienen de omliggende zones blijvend bereikbaar te zijn en een goede ontsluiting te kennen. In relatie tot het planproces K-R8 geldt dit bijvoorbeeld voor de Kanaalzone, Kapel ter Bede en Evolis. Maar dit geldt uiteraard ook voor zones gelegen buiten het plangebied K-R8, zoals het bedrijventerrein Harelbeke-Zuid en Stasegem.

Verkeersgeneratie regionaal overslagcentrum (ROC) of specifieke overslagcentra (SOC's)

Binnen K-R8 is rekening te houden met de mogelijke bijkomende verkeersgeneratie vanuit de bijkomende potenties voor watergebonden bedrijvigheid langs het kanaal Bossuit-Kortrijk en na te gaan of er hiervoor ruimte is boven op de verdere ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied.

In het onderzoek K-R8 wordt uitgegaan van de realisatie van een regionaal overslagcentrum (ROC) of de realisatie van een aantal specifieke overslagcentra (SOC's) langs het kanaal Bossuit-Kortrijk en de verkeersgeneratie op de weg die hiermee gepaard gaat. Aan de hand van doorrekeningen met het stadsmodel van Kortrijk gaf het voorbereidend mobiliteitsonderzoek K-R8 aan dat er vanuit het ROC geen impact was op de keuze van de ontwerpvarianten van de verkeerscomplexen, gezien het ROC relatief weinig verkeer genereert tijdens de spitsuren.



Figuur 1-4: Zones met potenties voor watergebonden bedrijvigheid en/of overslag langs het kanaal Bossuit-Kortrijk

In het geïntegreerd onderzoek in het kader van **PLAN B-K** werden de trafiekcijfers geactualiseerd. Het ROC vertegenwoordigt ca. 2,1 miljoen ton/jaar tegen 2040. Het grootste deel daarvan betreft de “bouwhub” (specifiek overslagcentrum gericht op bouwmaterialen), een beperkter deel betreft containers. In het kader van het geïntegreerd onderzoek **PLAN B-K**⁷ werden o.b.v. de geactualiseerde trafiekcijfers door Mint doorrekeningen gedaan. Er kan geconcludeerd worden dat de verkeersgeneratie uitgaande van een ROC langs het kanaal relatief beperkt is tijdens de spits, zowel ten opzichte van de huidige intensiteiten als ten opzichte van de wegcapaciteit. De bijkomende verkeersgeneratie is voornamelijk gesitueerd op het hoofdwegennet of de toegangswegen hier naartoe. Het is wel nodig om het (vracht)verkeer dat gegenereerd wordt door het ROC maximaal weg te houden van woonstraten. Dit laatste is afhankelijk van de gekozen locatie van het ROC.

Tabel 1-4: Geactualiseerde trafiekcijfers uit het geïntegreerd onderzoek **PLAN B-K**

Overzicht

KBK - ALGEMEEN

		2040								
		Nulscenario			Opwaardering KBK zonder ROC's			Opwaardering KBK met ROC's		
		Afwaarts	Opwaarts	Totaal	Afwaarts	Opwaarts	Totaal	Afwaarts	Opwaarts	Totaal
VOLUMES	Import	612.809	142	612.951	121.332	592.607	713.939	940.203	1.681.772	2.621.975
	Export	1.370	124.192	125.562	93.043	40.175	133.218	303.555	40.175	343.730
	Transit	-	108	108	1.626.499	332.649	1.959.148	1.626.499	332.649	1.959.148
	Totaal	614.179	124.442	738.621	1.840.874	965.430	2.806.304	2.870.257	2.054.595	4.924.853
SCHEPEN	Geladen	693	150	843	1.825	964	2.789	2.813	1.982	4.795
	Leeg	16	544	560	407	2.765	3.172	1.502	3.504	5.006
	Totaal	709	694	1.403	2.232	3.729	5.961	4.315	5.486	9.801
	Imp/Exp	708	693	1.401	632	802	1.434	2.715	2.559	5.274
	Transit	1	1	2	1.600	2.927	4.527	1.600	2.927	4.527
	Totaal	709	694	1.403	2.232	3.729	5.961	4.315	5.486	9.801

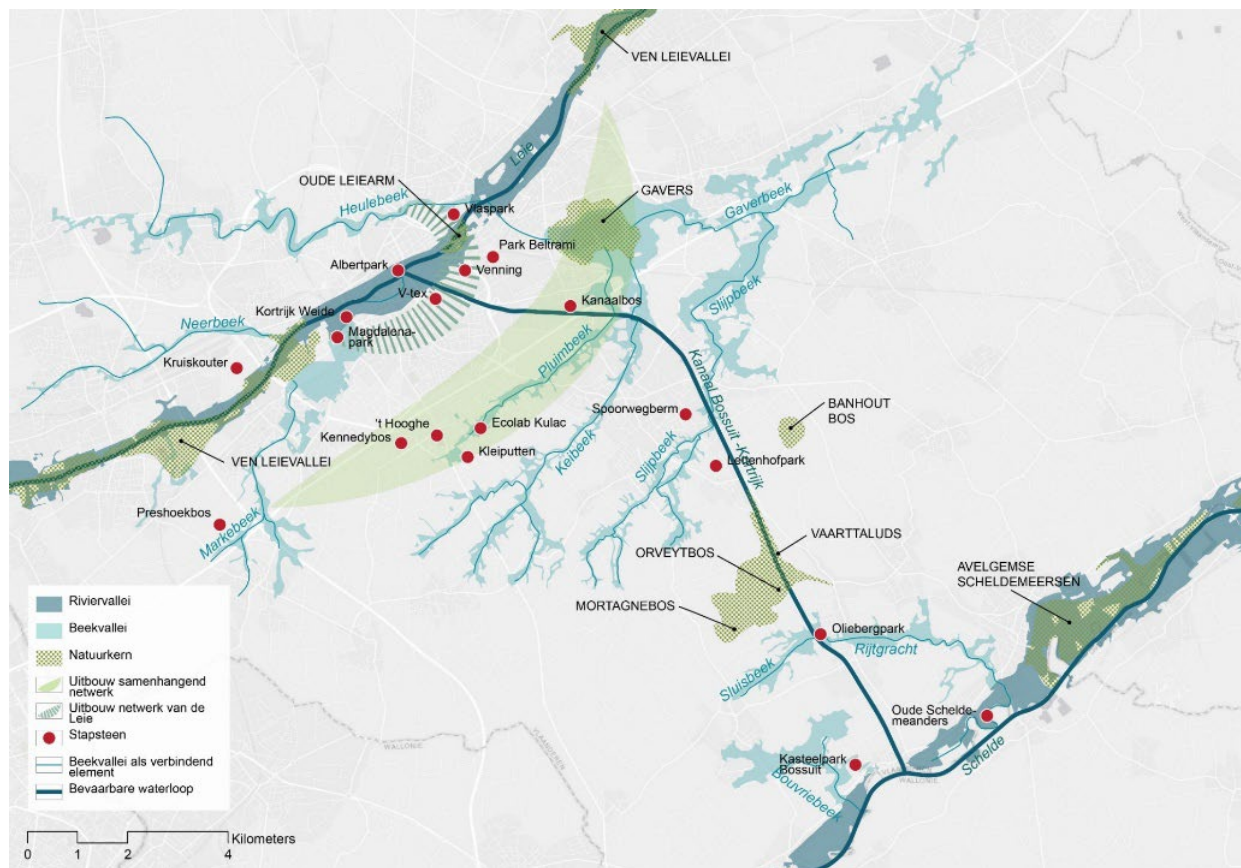
⁷ Nota onderzoeksaspect 15 'Ontwikkelingsmogelijkheden voor economische functies', §7.2.3.

Ecologische verbindingen

Binnen het geïntegreerde onderzoek van PLAN B-K wordt niet alleen voorzien in herstel van bermen, bomerijen, houtkanten op middellange termijn (gezien de vegetatie enige ontwikkelingstijd nodig heeft), maar zijn er ook ecologische en landschappelijke potenties met linken naar de bredere omgeving (versterken van de ecologische en landschappelijke structuur op regionale schaal). Hiertoe behoort ook [het bijdragen aan de uitbouw van het samenhangend netwerk en het versterken van de groenverbinding Kennedybos-Kanaalbos-De Gavers-Leie](#).

Binnen K-R8 is er de ambitie tot realisatie van een verbindende groenstructuur doorheen het plangebied (van de Marionetten tot aan het kanaal Bossuit-Kortrijk). Deze groenstructuur moet bijdragen aan de regionale groenverbinding tussen het Preshoekbos-Kennedybos-Kanaalbos-De Gavers. In deze zin is dan ook afstemming te voorzien met [PLAN B-K](#), waar men tevens de versterking van de verbinding Kennedybos-De Gavers-Leie beschouwt als onderdeel van het actieprogramma.

Beide processen kunnen bijdragen aan de inzet op natuur- en groenontwikkeling in de regio. In geval van compensaties zijn nodige inspanningen te leveren, zodat deze kunnen gerealiseerd worden binnen de regio.



Figuur 1-5: Regionale ecologische verbindingen in Zuid-West-Vlaanderen met aanduiding van een aantal stapstenen (niet-limitatief) (Bron: geïntegreerd onderzoek PLAN B-K)

1.3.3 Afstemming met parallelle processen inzake modal shift

Er is afstemming te voorzien met o.m. volgende processen die inzetten op alternatieve vervoersmiddelen:

- Het nieuwe openbaar vervoersplan **korte termijn** (incl. vervoer op maat) en het **in opmaak zijnde** regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Kortrijk. Hier wordt dieper op ingegaan in de **scopingnota**: zo is bv. in het planproces prioritair te verdichten langs de kernnet A-assen⁸, is het **ambitieniveau inzake modal shift** in het kader van het K-R8 bepaald in afstemming met de vervoerregiowerking, en zal ook de uitbouw van een multimodaal knooppunt (regionaal hoppinpunt) op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost worden afgestemd met de vervoerregio.
- De doorstroming en verdere uitbouw van fietssnelwegen en het bovenlokaal fietsnetwerk (BFF) (o.m. het Guldenspoorpad en de fietssnelweg langs de spoorlijn Kortrijk-Waregem). Er is af te stemmen met o.m. het Actieplan Kortrijk Fietst, de Masterplannen Fiets, etc.
- De herinrichting van de N8 op grondgebied van Zwevegem in functie van nieuwe mobiliteitsmodi waarbij het verkeer wordt afgeremd en maximaal omgeleid via N391.
- Het Economisch netwerk Seine Schelde (eNES) waarbij vanuit dit netwerk een gezamenlijke én coördinerende rol wordt opgenomen in het optimaliseren van watergebonden ruimtelijk-economische ontwikkelingen en het gebruik van de waterwegen binnen het werkingsgebied van het Seine Schelde-project.
- De relatie ten aanzien van het ongelijkgronds brengen of het afsluiten van de spoorwegoverwegen.

Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding (HOV)

Het planproces dient ook afgestemd te worden met de doelstellingen van de Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding (HOV) tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk en de voortgang van het onderzoek dat hierover loopt. Doelstelling is om een trambusverbinding te realiseren tussen de achterkant van het station en Hoog Kortrijk, via de Doorniksewijk. De realisatie van de HOV is van groot belang voor de ontwikkelingsmogelijkheden op Hoog Kortrijk.

De realisatie van de HOV is een parallel proces en wordt binnen het planproces als beslist beleid beschouwd (dit vormt het uitgangspunt in het onderzoek van K-R8)⁹. 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 Kortrijk. De frequentie zal deze van de HOV evenaren met daarbij een zo hoog mogelijke snelheid van de bussen.

Er werd een positieve maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgesteld voor het traject tussen achterkant station en Hoog Kortrijk, alsook onderzoeken met betrekking tot de optimale trajecten. Dit leidde tot het scenario om twee HOV-lijnen te voorzien, namelijk de lijnen 1 en 13. De twee lijnen zullen hetzelfde traject tussen het station en de halte aan de Xpo rijden, waarna ze opsplitsen. Lijn 1 zou doorrijden tot aan

⁸ Kernnet A-assen behoren tot het kernnet. Het kernnet is de tweede laag in het gelaagd OV-netwerk. Dit houdt in dat ze aanvullend zijn aan het treinnet en de hoge vervoersvraag tussen grote kernen opvangen waardoor ze rijden op de grote assen. De bussen verbinden de grote woonkernen en de centraal gelegen attractiepolen. Kortom, het zijn de lijnbussen die langs de steenwegen de steden/gemeenten met elkaar verbinden. In het geval van A-assen is er sprake van een clustering van verschillende buslijnen waardoor er een frequentie van 15' kan gewaarborgd worden. Er vindt een zeer goede bediening plaats.

⁹ Na het afwerken van de MKBA voor de tracékeuze voor een HOV heeft AWV in samenspraak met de stad en De Lijn een studiebureau 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 van zal plaatsvinden.

AZ Groeninge en keert aan de laatste rotonde. Lijn 13 zou een lus rijden waarbij ze onder meer de regionale voorzieningen Provinciehuis Zuid-West-Vlaanderen, Vives hogeschool, KU Leuven campus KULAK en Syntra West zou ontsluiten.

Mits een goede doorstroming/snelheid zou er ook een verhoogde potentieelinschatting verkregen worden (indien de snelheid van de HOV steeds min. 30 km/u is dan gaat de HOV in concurrentie met de wagen, wordt het gebruik van de HOV aantrekkelijker en zal dit leiden tot meer gebruikers). Samen met het Agentschap Wegen en Verkeer en de stad Kortrijk heeft De Lijn in 2020 een studiebestek gepubliceerd om doorstromingsmaatregelen langsheen dit traject te onderzoeken. Op vandaag wordt de frequentie van het openbaar vervoer op de N50 bekeken in relatie tot de fiets en het parkeren en in functie van de oversteekbaarheid van de N50.

De vooropgestelde timing van 2024 is zowel qua timing als qua benodigd investeringsbudget¹⁰ even wel niet meer haalbaar. De timing voor de wegenwerken zal in samenspraak tussen de stad Kortrijk, het Vlaams Gewest en De Lijn bijgesteld worden.



Figuur 1-6: HOV-verbinding tussen Kortrijk station en Hoog Kortrijk

(Lopende) infrastructuurwerken in functie van modal shift in de omgeving van het plangebied

In de omgeving van het plangebied worden volgende infrastructuurwerken in functie van openbaar vervoer en fiets beoogd. De werken moeten bijdragen aan de modal shift.

¹⁰ De Lijn draagt bij via het doorstromingsbudget aan de studie en uitvoering, dit gebeurt via het Agentschap Wegen en Verkeer. De investeringen in voertuigen zijn volledig ten laste van De Lijn. De kosten voor de heraanleg van de openbaar domein worden gedragen door de stad Kortrijk en het Vlaams Gewest. Het investeringsplan van De Lijn wordt opgemaakt in functie van de noden en opportuniteiten op Vlaams niveau, waar mogelijk rekening houdend met het advies van de vervoerregio's.

Tabel 1-5: Infrastructuurwerken ivf openbaar vervoer in de omgeving van het plangebied

	Reeds verricht onderzoek	Eerstvolgende stap	Indicatieve timing eerstvolgende stap
Hoogwaardige openbaar vervoersverbinding tussen station Kortrijk en Hoog Kortrijk	De Lijn voerde i.o.v. toenmalig minister DMOV Hilde Crevits een MKBA uit om te achterhalen of HOV te verantwoorden was in het stedelijk weefsel van Kortrijk en waar de HOV-as optimaal wordt ingericht. De conceptplannen voor de HOV-lijn 13 (Tacklaan/ Wandelweg/N50 + omgeving Erasmuslaan/ Universiteitslaan/Schaapsdreef) zijn opgemaakt.	Microsim in uitvoering	Bespreking resultaten microsim en bijsturing plannen waar nodig
Invoering van kernnet/ aanvullend net	Tijdens de opmaak van het OV-plan korte termijn zijn er vanuit de betrokken lokale besturen heel wat onderzoeksvragen geformuleerd. Deze werden onderzocht en de oplossingen kwamen in het onderzoeksrapport terecht.	De implementatie van het nieuwe OV-plan korte termijn is afhankelijk van beslissing minister	Werkdatum voor de ingang van het OV-plan: 1 juli 2023

Tabel 1-6: Infrastructuurwerken ivf de fiets in de omgeving van het plangebied

BFF: Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk

	Reeds verricht onderzoek	Eervolgende stap	Indicatieve timing eerstvolgende stap
Oost-Westverbinding op Hoog Kortrijk (onderdeel BFF)	Route is eind 2019 aan het BFF toegevoegd. Stad Kortrijk heeft ontwerper aangesteld om de verbinding thv Vlasakker te bestuderen + een ontwerper om de fietsverbinding over de Beneluxlaan vorm te geven.	Verder onderzoek	lopende
Projectnota Beneluxlaan Harelbeke (onderdeel BFF)	Startnota met voorwaarden goedgekeurd op 15 januari 2020. Projectnota goedgekeurd op de projectstuurgroep van 10 februari 2022	Opmaak uitvoeringsdossier	lopende
Kruispunt Luipaardstraat / Kanaalstraat, Kortrijk / Harelbeke (onderdeel BFF)	Startnota goedgekeurd op 11 december 2017. Projectnota goedgekeurd in de intergemeentelijke projectstuurgroep op 9 september 2021. Uitvoeringsdossier opgemaakt.	Realisatie	2023

	Reeds verricht onderzoek	Eervolgende stap	Indicatieve timing eerstvolgende stap
Fietssnelweg F7 Kortrijk-Harelbeke-Waregem (fietssnelweg)	Startnota goedgekeurd op 5 juni 2020. Projectnota goedgekeurd in de intergemeentelijke projectstuurgroep op 29 juni 2021.	Opmaak voorontwerp PRUP	2022
Projectnota Kortrijksestraat Zwevegem (onderdeel BFF)	De projectnota is voorgelegd op 15 juni aan de PSG. Deze werd goedgekeurd.	Opmaak van een ontwerp dossier met oog op realisatie; eerste fasen betreffen gemengd verkeer (geen fietsfondsproject)	
Missing link Guldenspoorpad tussen Moen en Knokke (onderdeel fietssnelweg)	Laatste missing link op de F45 tussen Avelgem en Kortrijk. Goedkeuring startnota (projectstuurgroep 8 mei 2020). Gronden zijn verworven, vooronderzoek is uitgevoerd.	Agendering projectnota op de projectstuurgroep	Voor de zomer 2022

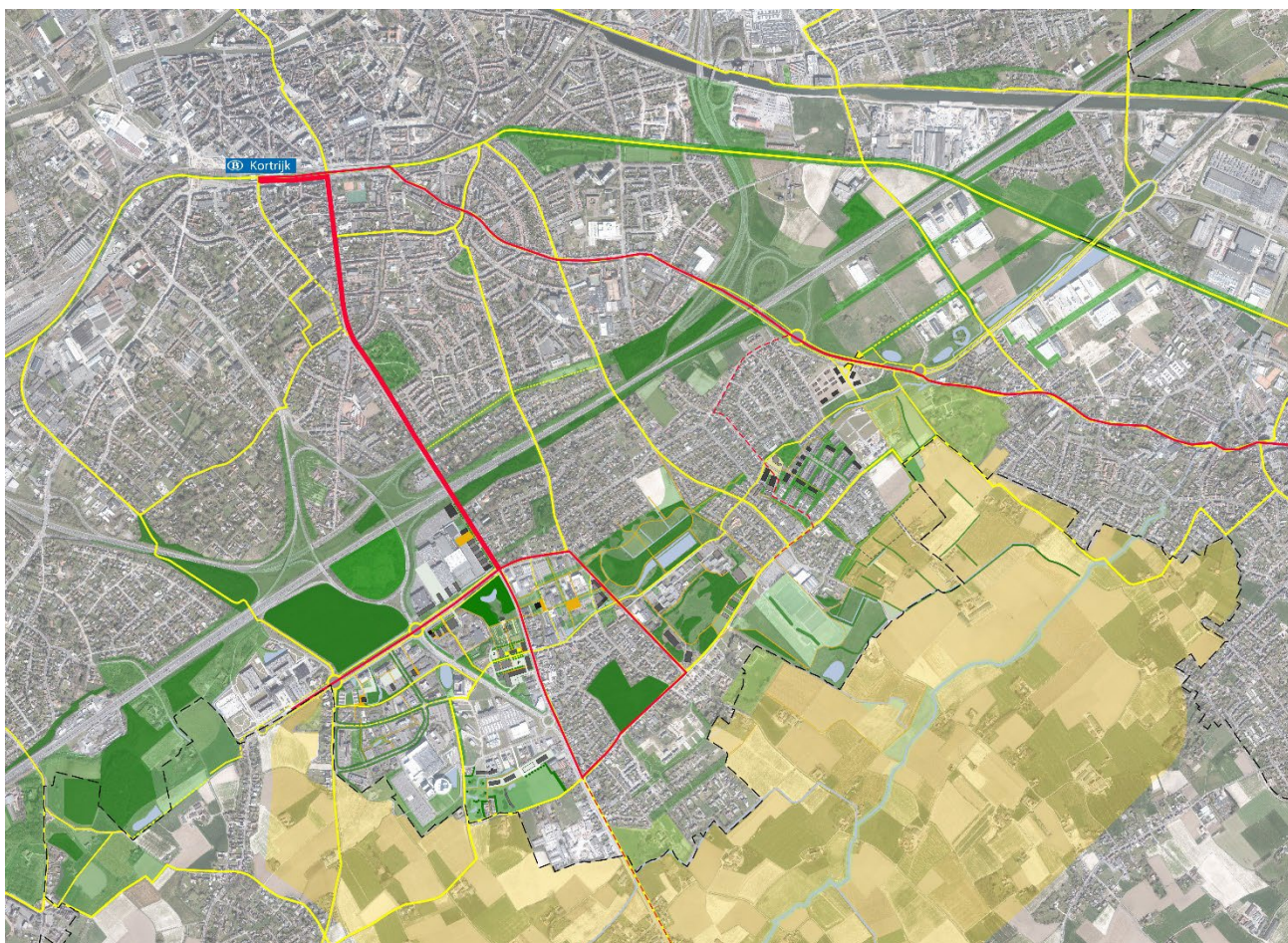
Tabel 1-7: Recente realisaties fiets

Realisatie fiets	Omschrijving
Guldenspoorpad Avelgem	Na de realisatie van de fietsbrug over de Schelde werd in het voorjaar 2020 het Guldenspoorpad (F45) op grondgebied Avelgem gerealiseerd.
Missing Link Guldenspoorpad Bekaert site, Zwevegem	De F45 is ter hoogte van de site Bekaert in Zwevegem in najaar 2019 gerealiseerd.
Jaagpad rechteroever Kanaal Bossuit-Kortrijk	Realisatie van het jaagpad op rechteroever van het Kanaal Bossuit-Kortrijk tussen sluis 9 in Kortrijk tot de Deerlijkstraat in Zwevegem. Dit werd in het voorjaar 2018 gerealiseerd.

1.3.4 Afstemming met parallelle ruimtelijke processen

1.3.4.1 Masterplan Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost

Het Masterplan Hoog Kortrijk is in opmaak door de stad Kortrijk en de intercommunale Leiedal en wordt aangevuld vanuit het strategisch project Contrei voor wat betreft de delen op grondgebied van Harelbeke en Zwevegem. Het Masterplan Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost wordt ter validatie voorgelegd aan de betrokken steden en gemeente. Na validatie door de steden en gemeente alsook door het planteam K-R8 kan het Masterplan Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost een gedeelde visie vormen voor zowel K-R8 als voor het stedelijk beleid. Hiervoor wordt nog verder afgestemd.



Figuur 1-7: Masterplan Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost

Vervolgens zal aan deze visie voor Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost een actieprogramma worden gekoppeld, dat moet instaan voor de effectieve doorvertaling en realisatie van de doelstellingen.

1.3.4.2 KVK als parallel proces geleid door de stad Kortrijk

De stad Kortrijk en KV Kortrijk (KVK) willen in 2024 starten met de bouw van een nieuw voetbalstadion voor KVK. De locaties voor het nieuwe voetbalstadion die worden voorgesteld in de startnota KVK palen aan de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost. In het scenario waarbij het nieuwe stadion op één van deze locaties gebouwd wordt, is er afstemming nodig tussen de besluitvorming over KVK en de besluitvorming binnen K-R8.

Beslissing over het KVK-stadion en aanvullend programma (hierna samen genoemd als 'KVK') als parallel proces naast het GRUP K-R8

Een groot deel van de site 'kop van Evolis' heeft volgens het huidige bestemmingsplan de passende bestemming voor de bouw van KVK. In grote delen van die bestemmingszone zijn ruimte-innames mogelijk voor aanpassingen aan de verkeerswisselaar Kortrijk-Oost. Daardoor komt het eigenlijke stadion buiten de passende bestemmingszone te liggen en is een bestemmingswijziging nodig. Ook voor het aanvullend programma is een bestemmingswijziging nodig.

In de hypothese dat de 'kop van Evolis' bevestigd wordt als meest geschikte locatie in het te voeren onderzoek over de zes weerhouden locatiealternatieven, zijn er twee opties:

- ofwel verloopt de herbestemming via dit GRUP,

- ofwel verloopt het via een parallel ruimtelijk uitvoeringsplan waarbij de stad Kortrijk het initiatief neemt.

In de tweede optie zijn afspraken over de afstemming tussen de beide initiatieven nodig. De tweede optie is ook alleen mogelijk als KVK op deze locatie geen aanleiding geeft tot structurele aanpassingen aan het op- en afrittencomplex Kortrijk-Oost. Uit het mobiliteitsonderzoek dat is uitgevoerd voor KVK blijkt dat dit - [uitgaande van het voorgestelde aanvullende programma](#) - niet het geval is (zie verder).

[In het geval van een andere alternatieve locatie, zoals de site van Kortrijk Xpo, is een gelijkaardige benadering nodig waarbij ook hier de mogelijke noodzaak tot structurele aanpassingen van het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid als gevolg van het bijkomend programma op de Xpo-site wordt onderzocht.](#)

De stad Kortrijk geeft de voorkeur aan de piste [via een parallel ruimtelijk uitvoeringsplan](#), onder meer omwille van de vooropgestelde timing maar vooral omdat uit het gevoerde onderzoek blijkt dat KVK als parallel proces het ruimtelijk uitvoeringsplan K-R8 niet belemmert. Uiteraard zullen bijsturingen noodzakelijk zijn in functie van afstemming tussen beide processen.

Hierover is meermaals overleg geweest tussen de Vlaamse regering, het departement Omgeving, het departement MOW, het Agentschap Wegen en Verkeer en de stad Kortrijk. De conclusie van dat overleg is dat het proces voor KVK parallel kan verlopen met het GRUP, mits de afstemming verzekerd is, en dat het Agentschap Wegen en Verkeer de aanpassingen op de N8 voorbereidt om daar de verkeersdoorstroming en -veiligheid te verzekeren (zie §1.3.1), ongeacht de definitieve locatiekeuze voor KVK.

Programma

Om de bouw van het stadion (via PPS) financieel rendabel in de markt te zetten en om een monofunctionele stand alone-ontwikkeling te vermijden, wordt een aanvullend programma toegevoegd. Het voetbalstadion en aanvullend programma zijn dus in deze zin onlosmakelijk met elkaar verbonden.

[Het aanvullend programma is nog te bepalen. Dit aanvullend programma zal op elk van de weerhouden locaties een andere invulling krijgen. Naast de locaties, zijn dus ook de aard en de omvang van het aanvullend programma van belang in relatie tot het onderzoek K-R8.](#)

Gezien het aantal parkeerplaatsen dat het programma met zich meebrengt, zijn de mogelijkheden te onderzoeken om maximaal gebruik te maken van alternatieve vormen van parkeren, gedeeld en complementair gebruik van parkeerplaatsen, het gebruik van alternatieve vervoersmodi,...

Ruimtelijk ontwerpend onderzoek

Voor de site kop van Evolis maakten BRUT en B-architecten in opdracht van Leiedal en de stad Kortrijk in 2019 een masterplan op [voor de locatie kop van Evolis](#). Het initiële masterplan is aangepast om rekening te houden met mogelijke ruimte-innames door aanpassingen aan de verkeerswisselaar Kortrijk-Oost. Daarbij is rekening gehouden met de resultaten van het verkeerstechnisch onderzoek in het kader van K-R8. Het masterplan resulteerde in de keuze voor een eenvoudig (niet-multifunctioneel) stadion met een multifunctioneel aanvullend programma in afzonderlijke gebouwen.



Figuur 1-8: Masterplan voor KVK op de kop van Evolis (BRUT en B-architecten voor Leiedal en de stad Kortrijk), met bouwvelden 1) hotel, 2) voetbalstadion, 3) de Stapel (aanvullend programma), 4) inkomgebouw Evolis

Voor de locatie 'site Xpo en omgeving' is ook reeds verkennend ontwerpend onderzoek uitgevoerd. Hiervoor worden twee scenario's vooropgesteld:

- Scenario 1: stadion op Xpo-site

In dit scenario wordt het voetbalstadion gecombineerd met beursinfrastructuur. Het ontwerpend onderzoek krijgt verder vorm in overleg met de voornaamste stakeholders. De stad voert een financiële haalbaarheidsanalyse uit en brengt de mobiliteitseffecten en parkeerbehoefte in kaart.

De tussentijdse conclusies van het ontwerpend onderzoek zijn onder meer:

- Nieuwe publieke ruimte versterkt de noord-zuidas en het bouwprogramma langs Kennedylaan vult de fronten van Kinapolis en het Xpo-kantoorgebouw aan om een stedelijke as te ontwikkelen en de potenties van o.m. het openbaar vervoer optimaal te benutten.
- Het stadion heeft een stedelijk front aan de zijde van de Doorniksesteenweg en aan de zijde van een nieuw aan te leggen plein om zo de noord-zuidas op te laden met nieuwe functies aansluitend bij de geplande HOV-halte.
- De parkeeroplossing bestaat uit een parking onder het stadion, onder en op de flexibele vloer tussen hallen 4, 5 en Kinapolis, een opwaardering van de P&R en uit gedeeld gebruik van grootschalige parkeerinfrastructuur op Hoog Kortrijk.

- Scenario 2: stadion op locatie P&R:

Dit scenario voorziet de inplanting van het voetbalstadion op de huidige terreinen van AWV en de P&R. Hierbij wordt Kortrijk Xpo integraal behouden, al wil de stad ook in dit scenario de ontwikkelingsmogelijkheden op de site verder onderzoeken in het licht van de aflopende concessieovereenkomst van bv. Kortrijk Xpo.

Het innemen van de terreinen van AWV en de wegpolitie in dit scenario impliceert dat er zich een oplossing opdringt voor de federale wegpolitie, en dit langsheen het hoofdwegennet (autosnelweg) met directe ontsluiting naar het hoger wegennet. De site Evolis biedt zich in het geval van herlokalisatie aan als potentiële locatie.

Locatiealternatievenonderzoek

Gezien de realisatie van KVK een nieuwe grootschalige ruimtevraag is met een regionale dimensie, is voor dergelijke ruimtevraag op regionaal niveau bekeken welke locatie het meest geschikt is. Arcadis maakte in opdracht van Leiedal het locatiealternatievenonderzoek op (eindrapport, 29 september 2020). Het departement Omgeving, het departement MOW, het Agentschap Wegen en Verkeer en de stad Kortrijk werkten hieraan mee.

Een longlist van 34 locaties in het stedelijk gebied Kortrijk werd onderzocht en afgetoetst o.b.v. volgende criteria:

- Ligging in het regionaalstedelijk gebied Kortrijk, prioritair binnen de regionale ontwikkelingspolen of binnen de R8. Omwille van het sociaal-maatschappelijke belang en vanuit de werking van de club moeten voetbalstadion en aanvullend programma zich geheel situeren binnen het regionaal stedelijk gebied Kortrijk. De stedelijke gebieden Menen en Waregem worden dus voor deze regionale ruimtevraag buiten beschouwing gelaten.
- Het te realiseren programma (zie tabel 1.8).
- Multimodale bereikbaarheid: de locatie dient ontsloten te zijn door hoogwaardig openbaar vervoer, moet goed ontsloten zijn naar het hoger wegennet en moet op een korte afstand aansluiting maken op het gewenste fietsnetwerk van Kortrijk.
- Zuinig en duurzaam ruimtegebruik: het vrijwaren van de toekomstige potenties voor watergebonden bedrijvigheid en openruimtegebieden.
- De planningscontext o.b.v. de juridisch-planologische context en de politiek gevalideerde beleidsbeslissingen, lopende planningsinitiatieven of actieve stappen in gebiedsontwikkeling.



nr naam	nr naam	nr naam
1 Gullegem Drie Masten (Finlandia)	13 Bonte Os	25 Kop van Evolis
2 Bergelen	14 Huidig stadion + Blekerij 1/3	26 Evolis II
3 Ter Biest	15 Huidig stadion + Blekerij 2/3	27 Langwater fase 2
4 Kleine Molen	16 Huidig stadion + Blekerij 3/3	28 P+R + Syntra
5 parkgroen Ghellinck	17 Venning	29 P+R + Xpo 1/2
6 Toortelbeek Heule	18 Kruiskouter	30 P+R + Xpo 2/2
7 Vier Linden	19 Leiekant Oost	31 Vlasakker
8 Site Mewaf (Van Marcke)	20 Lauwe	32 groengebied ten Z van Kulak
9 Hippodroom Kuurne	21 open ruimte LAR	33 Beneluxpark II
10 Vlaspark Kuurne	22 Van Marcke Weggevoerdenlaan (Pottelberg)	34 WUG bij sportcentrum Lange Munte
11 Voetbalstadion Harelbeke + sportterreinen	23 Littoral	
12 Gavers	24 Kapel ter Bede	

Figuur 1-9: Longlist met zoekzones voor de locatiealternatieven in het stedelijk gebied Kortrijk (Locatieonderzoek, Arcadis i.o.v. Leiedal, 29 september 2020)

De aftoetsing aan de hierboven vermelde criteria resulteerde in het weerhouden van 6 locaties, waarvan de eerste 4 gelegen zijn in het plangebied K-R8:

1. De kop van Evolis;
2. Kapel ter Bede;
3. Kortrijk Xpo en P&R;
4. Syntra en P&R;
5. Weggevoerdenlaan (site Van Marcke);
6. Brugsesteenweg (Mewaf-site).



Figuur 1-10: Weerhouden locaties voor KVK in het plangebied K-R8 na het locatieonderzoek van Arcadis

Deze 6 locatiealternatieven zijn vervolgens in het locatieonderzoek getoetst aan een set kwalitatieve criteria die de geschiktheid van de site bepalen voor het KVK:

- Ruimtelijke inpasbaarheid en draagkracht op niveau van de site en van de omgeving
- Multimodale ontsluiting van de site en impact op de verkeersleefbaarheid
- Mogelijkheden voor het optimaliseren van het vooropgestelde parkeerprogramma door gedeeld gebruik van parkeervoorzieningen in de omgeving en/of complementair gebruik van de eigen parkeervoorzieningen
- Verhouding tot eventuele lopende ontwikkelingsprocessen
- Beschikbaarheid van de site binnen de vooropgestelde timing van de start der werken van het stadion in 2024

Het uitgevoerde locatiealternatievenonderzoek **is nog** geen volwaardig onderzoek naar alle mogelijke milieueffecten en hierover **was** nog geen brede inspraak mogelijk. Uit het verdere onderzoek kunnen dus mogelijk nog andere locatiealternatieven naar boven komen.

Onderzoek mobiliteitseffecten KVK-stadion op de kop van Evolis

Naast het locatiealternatievenonderzoek is er een onderzoek uitgevoerd naar de mobiliteitseffecten van KVK op de kop van Evolis. Dat onderzoek is uitgevoerd door Mint in opdracht van de stad Kortrijk en in overleg met het departement MOW, het Agentschap Wegen en Verkeer, het departement Omgeving en de intercommunale Leiedal.

De doelen van het onderzoek waren:

- inzicht krijgen in mobiliteitseffecten van het KVK-stadion op de kop van Evolis;
- een overzicht krijgen van de mogelijke aanpassingen aan het wegennet, en;
- te weten komen of het op- en afrittencomplex Kortrijk-Oost structureel aangepast zou moeten worden om de ontwikkeling mogelijk te maken.

Het onderzoek werd uitgevoerd rekening houdend met volgend programma:

Tabel 1-8: Programma kop van Evolis

Voetbalprogramma	In schil stadion	15.000 zitplaatsen VIP loges Fietsenstalling voor 3.000 fietsen Faciliterende ruimtes
	Rondom	2.900 auto's (nieuw en/of via complementair gebruik), waarvan 500 parkeerplaatsen ifv VIP's
Nevenprogramma	Hotel	80 personen (5.000 - 6.000m ²)
	Gemengd programma (48.490m ²)	Bedrijvigheid: 28.290m ² Kantoren: 13.440m ² Vrijetijd: 6.560m ²
	Parkeerplaatsen	500 wagens, dubbel gebruikt als VIP-parking voor het voetbalprogramma (14.400m ²)
	Fietsenstallingen	500 fietsen/ 1.400m ²
Programma ifv inpassing	Aansluiting op de omliggende infrastructuur (fiets, bus, auto)	
	Landschappelijke afwerking en integratie ifv de realisatie van een robuust blauwgroen netwerk in de regio Kortrijk	
	Infiltratie- en buffervoorzieningen conform de gewestelijke hemelwater-verordening (minimaal scenario met infiltratiezone van 2.000 m ²)	

De conclusies van het onderzoek zijn:

- KVK heeft een verwaarloosbare impact op het volledige wegennet, in verhouding tot alle bestaande en nog geplande ontwikkelingen in de ruime omgeving. De files die ontstaan als er geen aanpassingen aan het wegennet gebeuren, ontstaan ook zonder de realisatie van KVK.
- Maatregelen op het omliggende wegennet zijn nodig, maar dat is ook het geval als KVK er niet komt. De ingrepen situeren zich vooral op de N8 en op de overgang van de N8 naar de N391 en de Kortrijksestraat (Zwevegem). Deze maatregelen aan de weginfrastructuur worden hoger besproken onder §1.3.1. 'herinrichting N8'. Daarnaast zijn ook maatregelen te voorzien om sluipverkeer tegen te gaan op het onderliggend wegennet en zijn volgende maatregelen te voorzien in functie van de zwakke weggebruiker:
 - de aanleg van een volledig conflictvrij dubbelrichtingsfietspad aan de zuidzijde van de N8 tot aan het verkeerslichten geregeld kruispunt N8 x Morinnestraat;
 - een pakket aanvullende maatregelen voor fietsers, opnieuw ongeacht de beslissingen over het KVK-stadion en met zowel gunstige gevolgen voor de fietsveiligheid als voor de doorstroming van het autoverkeer.
- Met deze ingrepen zijn er voldoende garanties voor de verkeersdoorstroming en -veiligheid op het wegennet.
- KVK geeft geen aanleiding tot structurele aanpassingen aan het op- en afrittencomplex Kortrijk Oost.

Het is wenselijk om andere sterk autogerichte en spitsgebonden ontwikkelingen in deze omgeving te evalueren, waaronder Kapel ter Bede en delen van het stedelijk woongebied Langwater.

Maatregelen op matchdagen en een consistent mobiliteitsbeleid door KVK zullen nodig zijn, zoals dat bij elk voetbalstadion het geval is.

Met betrekking tot de site 'Kortrijk Xpo' is dergelijk mobiliteitsonderzoek nog uit te voeren.

Startnota KVK-stadion

De startnota van het gemeentelijk RUP KVK-stadion is goedgekeurd door het College van Burgemeester en Schepenen van de stad Kortrijk op 11 oktober 2021. Vanuit de uitgevoerde multicriteria-analyse (MCA) worden in deze startnota twee locaties als redelijk alternatief beschouwd o.b.v. de ruimtelijke haalbaarheid, m.n. 1) de site 'Kortrijk Xpo' (incl. de brandweersite aan de Doorniksesteenweg, de P&R, de site van het Agentschap Wegen en Verkeer en de site Syntra West) en 2) de site 'kop van Evolis'. Binnen locatie 1 ziet de startnota een alternatief met stadion op de site Xpo en een alternatief met stadion op de P&R en de site Agentschap Wegen en Verkeer langs de Kennedylaan.

De inspraakperiode op deze startnota liep van 18 november 2021 tot 17 januari 2022.



Figuur 1-11: Site Kortrijk Xpo met de brandweersite, P&R, site AWW en Syntra West



Figuur 1-12: Site Kop van Evolis

Interactie tussen de parallelle processen KVK en K-R8

Het verdere proces voor de bouw van het nieuwe KVK-stadion en aanvullend programma verloopt parallel met het GRUP. De verwachte tijdslijn is uitgezet; in cruciale fases is er afstemming voorzien. Het planteam K-R8 en de stad Kortrijk zullen instaan voor het bewaken van een optimale afstemming en een kwalitatieve procesvoering.

Naast de constante afstemming via de vertegenwoordiging van de stad Kortrijk in het planteam voor K-R8, verloopt de interactie onder meer zo:

1. Communicatie gemeentelijk RUP KVK-stadion

De stad Kortrijk staat in voor de communicatie naar de burger over het gemeentelijk RUP voor KVK. Dit gebeurde voorafgaand aan de start van de inspraakperiode op de verfijnde startnota K-R8. De stad zorgde tevens voor het beantwoorden van vragen omtrent KVK op de webinars tijdens de inspraakperiode van K-R8.

2. Interactie tussen de verfijnde startnota K-R8 en de startnota KVK

De resultaten van de raadpleging over de verfijnde startnota voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan K-R8 werden na afloop van de inspraakperiode (mei 2021) bezorgd aan de stad Kortrijk, zodat de relevante reacties konden verwerkt worden bij de opmaak van de startnota voor het RUP KVK. Binnen KVK zal ook rekening worden gehouden met de contouren van de verkeerskundige varianten voor het verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost uit het voorbereidend mobiliteitsonderzoek K-R8.

3. Interactie tussen de startnota KVK en de scopingnota K-R8 (zie verder)

Ook over de startnota KVK is er een publieke raadpleging voorzien van 18 november 2021 tot 17 januari 2022. De resultaten daarvan werken door via de vertegenwoordiging van de stad in het

planteam van K-R8; relevante inspraakreacties zijn verwerkt in de scopingnota en worden meegenomen in de onderzoeken over K-R8 in de scopingfase.

4. *Interactie met het ontwerpend onderzoek voor de site Kortrijk Xpo - P&R*

De stad Kortrijk schat in dat het locatiealternatief site 'Kortrijk Xpo - P+R' na de Kop van Evolis het meest redelijke alternatief is. Daarom start de stad versneld met ontwerpend onderzoek en met een beperkte mobiliteitsstudie voor dat locatiealternatief. De output is zowel bruikbaar voor het GRUP K-R8, als voor het RUP KVK.

5. *Wisselwerking onderzoeken KVK en K-R8*

De onderzoeken in het kader van beide planprocessen verlopen deels parallel en werken op elkaar in. De resultaten van de studie van het Agentschap Wegen en Verkeer over de N8 worden geïntegreerd in de beide plannen (zie §1.3.1).

- Bij de herneming van het mobiliteitsonderzoek tijdens de eerste onderzoeksrunde K-R8 zijn de op dat moment weerhouden locatie(s) KVK met bijhorend programma in te brengen in het planproces K-R8. Uit dit mobiliteitsonderzoek in het kader van K-R8 zullen (nieuwe) verkeerskundig haalbare varianten komen, waarbij afstemming nodig zal zijn tussen K-R8 en het KVK-proces.
- De bouw van een nieuw voetbalstadion en aanvullend programma wordt meegenomen als ontwikkelingsscenario in het plan-MER van K-R8 (zie verfijnde startnota §4.4.2). Mogelijke cumulatieve effecten spelen vooral op vlak van mobiliteit en in tweede orde ook inzake lucht en geluid.
- Er wordt aangenomen dat de onderzoeksfase van het RUP KVK sneller zal landen dan het onderzoek van het RUP K-R8. Op basis van de thans vooropgestelde planning en timing kan de eerste onderzoeksrunde van K-R8 deels in wisselwerking staan met het onderzoek KVK en is het verdere onderzoek K-R8 bij te sturen op basis van de resultaten van het planproces KVK. Door de locatiekeuze voor KVK dan te maken, vermindert het aantal te onderzoeken varianten in het K-R8-proces.

6. *KVK als beslist beleid*

Wanneer de locatiekeuze en het programma voor KVK definitief is bepaald, geldt dit als beslist beleid voor K-R8. De locatie en het programma van KVK worden dan als een vast gegeven meegenomen in het verdere onderzoek K-R8. Op basis van de huidige inzichten verwacht de stad Kortrijk dat het ruimtelijk uitvoeringsplan KVK in werking kan treden rond de zomer van 2024.

Interactie tussen de startnota KVK en de scopingnota K-R8

De inspraakreacties en adviezen op de startnota van het RUP KVK werden nagezien in functie van de afstemming tussen beide planprocessen en de opmaak van de scopingnota K-R8.

Vanuit inspraak wordt algemeen gevraagd om het proces van KVK in te passen binnen de plandoelstellingen van K-R8 en om bv. geen andere ontwikkelingen en functies in het gedrang te brengen, het verbeteren van de leefbaarheid in deze omgeving niet te bemoeilijken, ... Maatregelen in functie van leefbaarheid zullen deel uitmaken van het milieueffectenonderzoek van KVK.

In functie van het onderzoek K-R8 is het belangrijk te weten met welke mogelijke locaties voor het nieuwe voetbalstadion er is rekening te houden. Inspraakreacties schuiven ook de Weggevoerdenlaan, de

brandweersite langs de N50 en de binnenkant van het Ei naar voor. Tevens wordt gevraagd de site Syntra mee in beschouwing te nemen. Vanuit het planteam KVK zal bepaald worden welke locaties al dan niet weerhouden worden. Het mobiliteitsonderzoek K-R8 zal rekening houden met de locaties (met specifiek programma) die op dat moment nog weerhouden zijn.

In het plan-MER van K-R8 worden de cumulatieve effecten onderzocht. Gezien de inspraak op de startnota KVK, waarin gewezen is op de cumulatieve effecten bij evenementen, is stap 2B van het MER van K-R8 nog verder aangevuld (zie scopingnota §4.5.2).

De vraag om de mogelijke worst case situatie te bekijken (bv. op vrijdagavond wanneer een grote beurs en een voetbalmatch gelijktijdig doorgaan, samen met de gebruikelijke avondspits), zal besproken worden op het planteam KVK. Mogelijke resultaten worden meegenomen in het planproces K-R8.

Op het planteam van KVK is tevens te bespreken hoe de cumulatieve effecten worden bekeken in het onderzoek, in het geval de beslissing over KVK valt voorafgaand aan het (milieueffecten)onderzoek K-R8.

De resultaten van de geluids- en luchtkwaliteitsmetingen K-R8 kunnen uiteraard gebruikt worden in het planproces KVK. Voor de luchtkwaliteitsmetingen (met looptijd 15 maanden + naverwerking) is rekening te houden dat het eindrapport in het najaar van 2023 wordt opgeleverd.

De geluidsmetingen verliezen niet hun relevantie bij de locatiekeuze voor het voetbalstadion op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. O.b.v. de meetresultaten wordt bekeken of er maatregelen mogelijk zijn voorafgaand aan het GRUP. De meetresultaten worden tevens gebruikt voor het MER van K-R8, waarbij ook de cumulatieve effecten met KVK worden bekeken.

Met betrekking tot de infrastructuur is het volgende ingesproken:

- Er wordt gevraagd bijkomend te onderbouwen dat het stadion kan worden gerealiseerd zonder structurele aanpassingen aan het verkeerscomplex Kortrijk-Oost.
→ Hiervoor werd reeds een mobiliteitsonderzoek uitgevoerd door Mint die dit aantoonde (zie hoger). In het verdere proces is dit ook te onderzoeken in relatie tot het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid.
- De bezorgdheid wordt geuit dat een eventuele keuze voor een locatie voor het nieuwe voetbalstadion op Hoog Kortrijk of op Kortrijk-Oost geen argument mag zijn om de R8 op of onder de reservatiestrook te sluiten.
→ In het MER van K-R8 wordt de leefbaarheid van de omgeving in totaliteit bekeken. Dit gaat niet alleen over kansen voor stedelijke ontwikkeling, maar ook over de ruimtelijke kwaliteit van de woonomgeving, de verblijfskwaliteit, hinder en gezondheid, multimodale bereikbaarheid, etc.
- Het voorstel wordt gedaan om de site van het voetbalstadion te voorzien van een rechtstreekse ontsluiting vanaf het hogere wegennet (bv. een aparte op- en afrit vanaf R8 in de omgeving Xpo of vanaf de E17 naar Evolis).
→ Het nemen van een rechtstreekse toegang vanaf het hogere wegennet kan niet worden toegestaan. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de wegencategorisering is te volgen, waarbij het aantal op- en afritten beperkt dient te blijven. Vanuit het planproces K-R8 werd reeds gesteld dat er geen bijkomend op- en afrittencomplex kan aangelegd worden om verkeersveiligheidsredenen en om doorstroming op de hoofdweg te verzekeren.
- Vanuit inspraak werd ook als mogelijke oplossing voorgesteld om in functie van de doorstroming van de HOV de N50 af te sluiten van de R8.
→ Binnen K-R8 wordt bekeken om de E17 niet meer rechtstreeks aan te sluiten op de N50, waardoor dit bovenlokaal verkeer zich zal verplaatsen naar de Kennedylaan. Daarbovenop het verkeer naar de

regionale polen via de N50 verschuiven naar het Ei, zal niet draagbaar zijn voor dit verkeerscomplex. Er dient een spreiding van het verkeer naar de regionale attractiepolen plaats te vinden en dit via de N50 en de N323(a&b).

1.3.4.3 Andere parallelle ruimtelijke processen

Op regionaal niveau

Het planproces K-R8 is tevens af te stemmen met andere, ruimtelijke processen in de (ruime) omgeving van het plangebied (niet-limitatieve lijst):

- Vanuit een geïntegreerde benadering dient de relatie te worden gelegd met de overige delen van de regionale ontwikkelingspolen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost en de andere ontwikkelingspolen in het stedelijk netwerk (Kortrijk-Noord, omgeving luchthaven Kortrijk-Wevelgem en Waregem-Zuid).
- De uitbouw van een continue bovenlokale groene verbinding tussen het Preschoekbos, het Stadsgroen Marionetten, het Kennedybos, en het provinciaal domein De Gavers, met groene 'stapstenen' in de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost en de te nemen ontsnipperende maatregelen.
- Het in opmaak zijnde landschapsplan Interfluvium (Kortrijk-Zwevegem) voor de ruimte ten zuiden van de E17 tot de Scheldevallei.
- De overige prioritaire regionale acties in de regio Zuid-West-Vlaanderen, zoals de regionale strategie [detailhandel](#), de geïntegreerde aanpak van de vervoerregio Kortrijk (incl. knooppuntontwikkeling), het activeren van productieve landschappen, het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk (zie §1.3.2) en de herstructurering van (watergebonden) bedrijvigheid met o.m. het bestemmen van bijkomende bedrijventerreinen.
- Op vlak van bedrijvigheid is ook af te stemmen met o.m. de visie ruimtelijke-economische structuur Zuid-West-Vlaanderen, het economisch onderzoek in het kader van [PLAN B-K](#), het onderzoek betreffende het bijkomend aanbod ondernemen, de ruimtemonitor ondernemen van de provincie.
- etc.

Op gemeentelijk niveau

Naast het RUP voor het nieuwe voetbalstadion van KV Kortrijk en aanvullend programma, is ook met andere lokale planningsprocessen afstemming te voorzien, zoals het in opmaak zijnde beleidsplan ruimte van de stad Kortrijk, het RUP 't Hoge (fase opmaak scopingnota) en het RUP Walle (scopingsfase).

Aan het in opmaak zijnde gemeentelijk ruimtelijk beleidsplan van de stad Kortrijk worden gebiedsgerichte en stadsbrede beleidskaders gekoppeld welke overlappen met K-R8. In het bijzonder betreft dit het voorziene beleidskader voor Hoog Kortrijk.

Het RUP 't Hoge wordt voortgezet als een parallel lokaal planproces. De doelstellingen van dit plan voor de kantoren- en handelszone Beneluxpark fase 2 aan de rand van Hoog Kortrijk (omzetting naar een oefengolfterrein, hockeyveld met een beperkte afwerking met kantoren aan de rand van het Beneluxpark) zijn blijvend af te stemmen op de plandoelstellingen K-R8 (verkeersgeneratie, geen verdere uitdeining van Hoog Kortrijk,...).

Het gemeentelijk RUP Lange Munte – Beeklaan werd op 19 april 2021 goedgekeurd. In functie van de inpassing in het ruimere verhaal is de wijk Lange Munte thans opgenomen in het plangebied K-R8. In het verdere proces is te bekijken om de plancontour van K-R8 verder te verfijnen.

1.4 Vlaamse Regering beslist

Een planproces en de opmaak van een GRUP vereist ook beslismomenten. De concrete en formele beslissingen in het planproces voor het GRUP K-R8 worden genomen door de Vlaamse Regering.

De eerste stap in het beslissingsproces is de goedkeuring van de startnota. Daarmee zet de Vlaamse Regering het proces formeel in gang. De Vlaamse Regering heeft de startnota van het GRUP K-R8 goedgekeurd op 19 juli 2019 en de verfijnde startnota op 26 februari 2021.

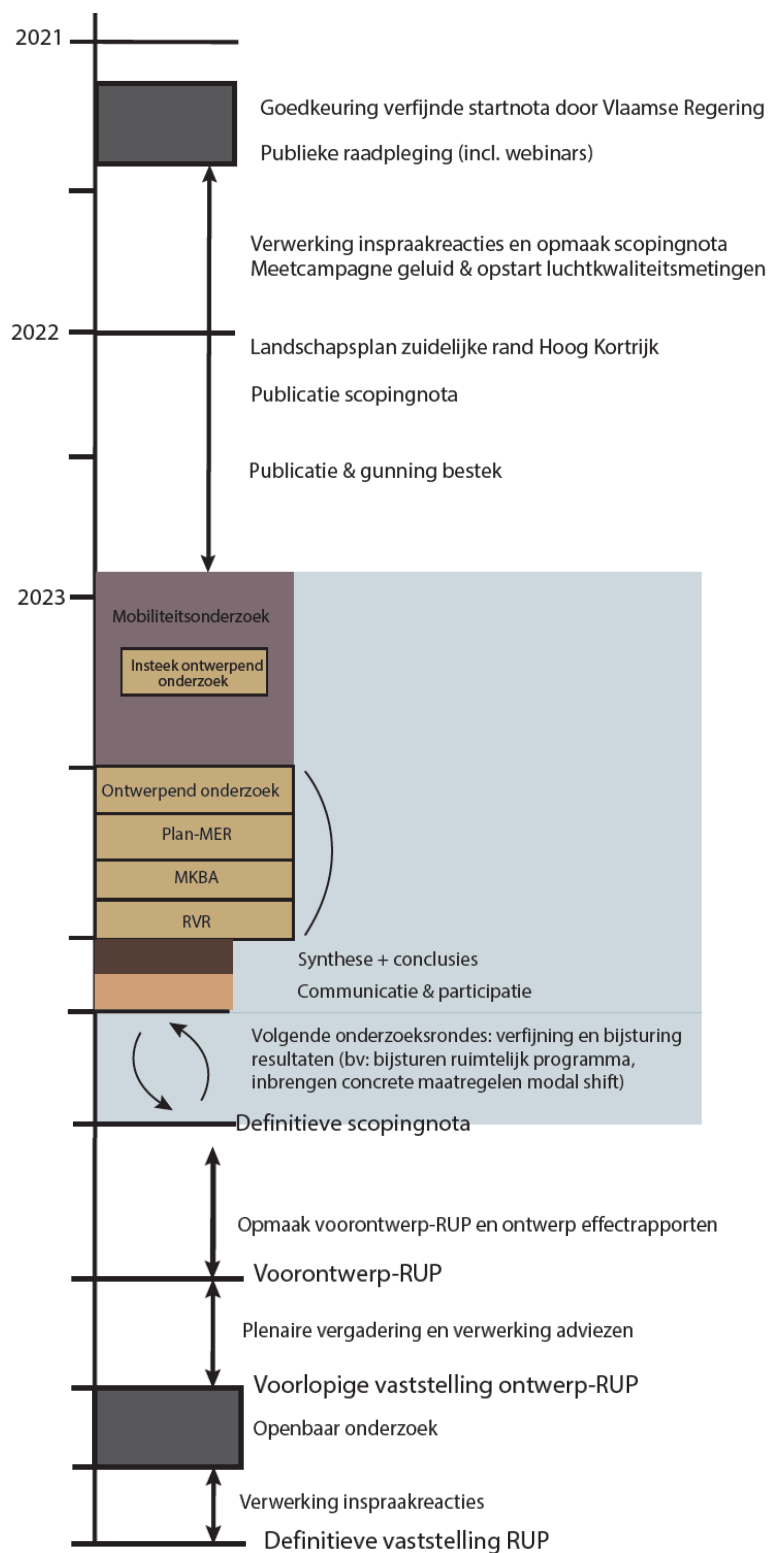
Naast de goedkeuring van de startnota en de verfijnde startnota zal de Vlaamse Regering daarna ook beslissen over het ontwerp-GRUP en over het definitieve GRUP.

De goedkeuring van het definitieve GRUP betekent niet dat de werken voor het verbeteren van de verkeerscomplexen onmiddellijk kunnen opgestart worden. Hiervoor dienen nog verdere stappen ondernomen te worden (project-MER¹¹, omgevingsvergunning, ...). Wel zal op dat moment zicht zijn op de gekozen infrastructuurvariant en worden ook de nodige budgetten en mogelijke financieringskanalen bekeken voor de heraanleg van de infrastructuur.

¹¹ In het project-MER zal de aanlegfase van de infrastructuurwerken worden onderzocht. De werken zijn maximaal af te stemmen op andere mogelijke infrastructuurwerken in de regio.

2 Procesverloop en -aanpak

Een planproces wordt door het planteam georganiseerd op maat van de doelstelling van het proces. Elk proces vereist immers specifiek en aangepast overleg en onderzoeken. De regelgeving, in dit geval de Vlaamse Codex Ruimtelijke ordening (VCRO), legt niet vast hoe vaak er vergaderd moet worden of welke onderzoeksgegevens minimaal vereist zijn. De VCRO legt wel een kader en spelregels vast.



*Figuur 2-2: Schematische weergave van de processtappen in het planproces K-R8
De verdere timing hangt af van de onderzoeksresultaten en de nodige bijsturingen en verfijningen*

2.1 De keuze voor een open en participatief proces

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 uitgegaan van een participatief proces, waarbij de ideeën en de kennis van de actoren zo vroeg mogelijk in het proces worden meegenomen.

Reeds in de voorbereidende fase en na goedkeuring van de startnota is er overleg met de stakeholders geweest en werd een participatietraject gevoerd. De verkregen input wordt meegenomen in het verdere planproces. De roepnaam (K-R8) die in de voorbereidende fase werd uitgewerkt, zal ook tijdens de verdere processtappen consequent gebruikt worden om de herkenbaarheid van het planproces te vergroten.

Het goedgekeurde communicatie- en participatieplan uit de voorbereidende fase vormt een goede basis om de communicatie en participatie tijdens de volgende fases in het planproces te verfijnen, verder open te trekken en uit te diepen. Om voldoende inspraak te genereren zal de nadruk liggen op het consulteren van de diverse stakeholders. Een absolute voorwaarde daartoe is uitgebreide, transparante en proactieve informatievoorziening.

Voor de verdere stappen in het planproces wordt, naast de twee formele participatiemomenten, bijkomend ingezet op communicatie en participatie. Zo werd de startnota na de eerste formele consultatie verder verfijnd op basis van de verkregen input, wat resulteerde in de verfijnde startnota. Deze verfijnde startnota werd opnieuw onderworpen aan een consultatieronde vooraleer over te gaan naar de volgende fase in het planproces.

De volgende informatieve kanalen worden ingezet voor het planproces:

- Op de projectwebsite www.k-r8.be is de laatste stand van zaken van het planproces terug te vinden.
- Een coördinerende communicatieverantwoordelijke (vanuit het strategisch project Contrei) staat in voor de coördinatie en opvolging van de gestelde vragen van stakeholders en allerhande meldingen. Verdere afspraken worden gemaakt met het oog op het einde van de subsidieperiode van het strategische project (oktober 2022).
- Op regelmatige tijdstippen wordt via een digitale nieuwsbrief geïnformeerd over de stand van zaken (streefdoel 4 keer per jaar), waarbij ook de informatie-, overleg- en participatiemomenten worden aangekondigd.
- Gerichte berichten worden verstuurd naar groepen van stakeholders, bv. bewoners (bewonersbrieven) of bedrijven (brief of mailing).
- Er wordt ingezet op bestaande informatiekanalen van steden, gemeenten en andere actoren. Hiertoe wordt een databank aangelegd. Op sleutelmomenten worden artikels of katernen op deze kanalen geplaatst.
- Er wordt gestreefd naar aanwezigheid op inhoudelijk verwante activiteiten en evenementen.
- Sociale media worden gericht ingezet (vermelding op sociale media van de kernactoren, Twitter, Facebook...).
- Voor persvragen worden de betrokken beleidsactoren zo snel mogelijk op de hoogte gebracht en betrokken.

- De pers wordt op sleutelmomenten ingelicht (gunning/start mobiliteitsonderzoek, afronding verkennend mobiliteitsonderzoek, startbeslissing, scopingnota...).

Binnen de procedure tot opmaak van het gewestelijk RUP K-R8 zijn volgende vaste inspraakmomenten voorzien:

- Publieke raadpleging (incl. infomarkten) en adviesvragen op de startnota goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 19 juli 2019: deze raadpleging vond plaats tussen 8 oktober 2019 en 6 december 2019, met tijdens deze raadpleging twee infomarkten op 14 oktober 2019 in de gemeente Zwevegem en op 15 oktober 2019 in de stad Kortrijk;
- Publieke raadpleging (incl. die digitale publieke infomomenten onder de vorm van webinars) en adviesvragen na de goedkeuring van voorliggende verfijnde startnota door de Vlaamse Regering; de publieke raadpleging werd gehouden van 30 maart tot 28 mei 2021, de webinars vonden plaats op 27 april, 3 mei en 6 mei 2021.
- Openbaar onderzoek na de voorlopige vaststelling van het ontwerp-RUP.

Verbonden aan de verschillende fasen worden in het planproces een aantal bijkomende inspraakmomenten voorzien. Na iedere onderzoeksrunde in het iteratief proces (zie §2.2) wordt ingezet op de nodige communicatie en/of participatie. De communicatievorm en/of inspraakmogelijkheden (onlinebevraging, infomarkt, inspraak op document,...) worden bepaald vanuit het planteam o.b.v. de resultaten van de genomen stap. Vanuit inspraak wordt aangegeven om hierbij ook de adviesraden te betrekken (GECORO, SARO,...).

Volgens noodzaak zullen in de loop van het planproces nog bijkomende communicatie- en inspraakmomenten worden voorzien en wordt ingezet op een maximale bestuurlijke terugkoppeling, actorenoverleg en bilateraal overleg.

2.2 Onderzoeken

Het planproces gaat gepaard met een aantal (deel)onderzoeken die parallel en in afstemming met elkaar worden uitgevoerd doorheen de verschillende fasen in het planproces.

2.2.1 Iteratief proces

Er wordt uitgegaan van een iteratief proces, dat na elke stap o.b.v. de tussentijdse onderzoeksresultaten wordt bijgestuurd. O.b.v. de resultaten van het onderzoek gebeurt telkens een bijsturing van de uitgangspunten, waarbij dus wordt gesleuteld aan de verschillende deelaspecten in het planproces met elk hun doelstellingen en ambitieniveau (zie ook [scopingnota](#) §2):

- Het verbeteren van de leefbaarheid
- Het inzetten op alternatieve vervoersmodi (modal shift)
- Het evalueren en bijsturen van de ruimtelijke ontwikkelingen
- Het verbeteren van de weginfrastructuur



Figuur 2-3: Schematische voorstelling van de plandoelstellingen K-R8

In functie van elke onderzoeksronde wordt het ruimtelijk programma bepaald en/of bijgestuurd en wordt bekeken of er bijkomend is in te zetten in functie van de modal shift. Op deze manier wordt een optimaal evenwicht en afstemming beoogd tussen infrastructuur, mobiliteit en ruimte in functie van het verbeteren van de leefbaarheid.

Het planteam K-R8 neemt gezamenlijk de beslissing om over te gaan tot de volgende stap in het iteratief proces. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor de verschillende stappen in het milieuonderzoek (zie [scopingnota §4](#)).

Vorbereidende fase

Het [verkennend](#) mobiliteitsonderzoek K-R8 (Witteveen+Bos en TML in 2018-2019 i.o.v. het Agentschap Wegen en Verkeer) (zie [bijlage 3 bij de scopingnota](#)), werd uitgevoerd voorafgaand aan de goedkeuring van de startnota van het GRUP. In dit mobiliteitsonderzoek werd uitgegaan van een maximumscenario op vlak van ruimtelijke ontwikkelingen en werd nog geen rekening gehouden met een bijkomende inzet op alternatieve vervoersmodi.

Bij de zoektocht naar verkeerskundig haalbare varianten werd uitgegaan van een maximaal behoud van de bestaande wegenis en het zoveel als mogelijk vrijwaren van de bestaande bebouwing. De verkeerskundige varianten werden enkel getoetst op hun verkeerskundige haalbaarheid. Een toetsing aan milieueffecten en leefbaarheid maakte hier geen deel van uit; dit wordt nader bekeken in het verdere proces.

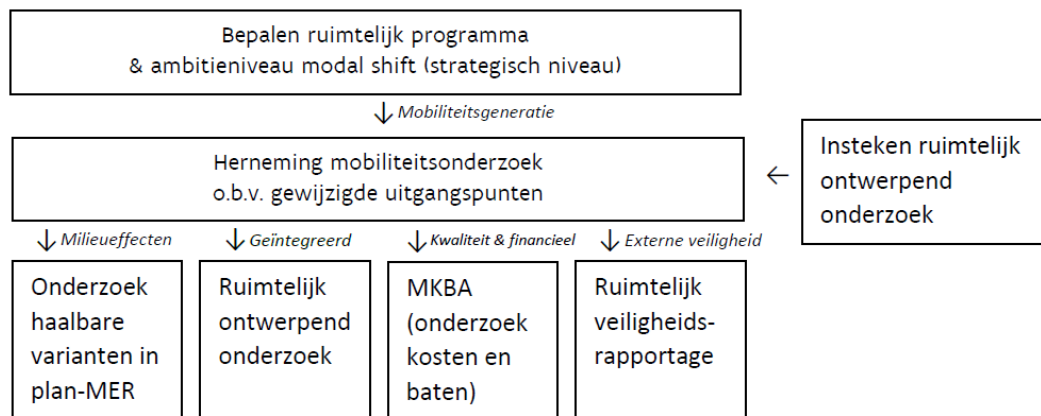
De resultaten van het verkennend mobiliteitsonderzoek hebben geleid tot een bijsturing van de geformuleerde uitgangspunten (zie verder). Deze gewijzigde uitgangspunten vormen het vertrekpunt voor het verdere onderzoek K-R8.

Eerste onderzoeksronde

In de eerste onderzoeksronde binnen het iteratief proces worden o.b.v. de resultaten van het verkennend onderzoek volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Een hoog ambitieniveau inzake het [verbeteren](#) van de leefbaarheid (de toekomstige situatie incl. de geplande ontwikkelingen moet globaal beter zijn dan de bestaande situatie) (zie [scopingnota §2.1](#)).

- Een modal split met een aandeel duurzame vervoersmodi **van 50%**, waarbij ook volwassen passagiers als duurzaam worden beschouwd ¹² (zie [scopingnota §2.2.1](#)). In deze onderzoeksrunde wordt de modal shift bekeken op een strategisch niveau.
- Een ruimtelijk programma waarbij op goed multimodaal ontsloten locaties wordt ingezet op kwalitatieve verdichting (zie [scopingnota §2.2.2.1](#)) en waarbij op plekken die niet goed ontsloten zijn of omwille van de leefbaarheid niet gewenst zijn om te ontwikkelen er wordt ingezet op het vrijwaren van de open/groene ruimte (zie [scopingnota §2.2.2.2](#)).
- Bij de herinrichting van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en het al dan niet sluiten van de R8 tussen deze complexen wordt een zekere filetolerantie gehanteerd (zie [scopingnota §2.2.3](#)), om zo de modal shift mogelijk te maken. Ook zijn een aantal aandachtspunten, zoals opgenomen in voorliggende [scopingnota](#), te hanteren.



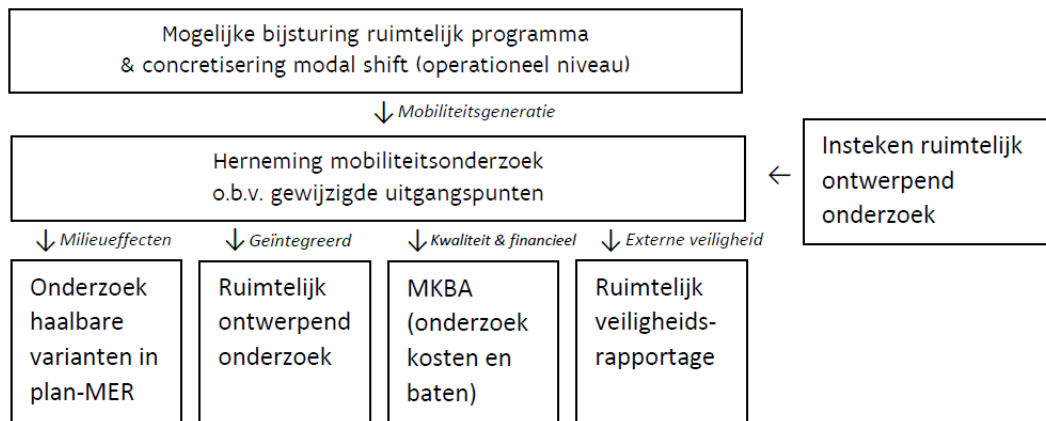
Figuur 2-4: Stappen tijdens de eerste onderzoeksrunde ikv het planproces K-R8

Volgende onderzoeksronden

O.b.v. de resultaten van elke onderzoeksrunde zal bepaald worden of een bijsturing van de uitgangspunten noodzakelijk is en of een nieuwe onderzoeksrunde met gewijzigde uitgangspunten is op te starten. Het onderzoek wordt bij de opstart van een volgende ronde niet gans hernomen, maar wel bijgestuurd en verfijnd.

Vanaf de tweede onderzoeksrunde wordt voor wat betreft de inzet op alternatieve vervoersmodi (modal shift) rekening gehouden met een programma van concrete maatregelen en acties, welke zijn bepaald en voortvloeien uit de voorgaande onderzoeksrunde.

¹² Bij een verplaatsing met de wagen wordt de chauffeur en kinderen die meerijden beschouwd als een niet-duurzame verplaatsingen. Volwassenen die meerijden worden wel gerekend bij de duurzame verplaatsingen.



Figuur 2-5: Stappen tijdens de tweede en mogelijks daaropvolgende onderzoeksronden ikv het planproces K-R8

2.2.3. Deelonderzoeken

De scopingnota bepaalt de te onderzoeken ruimtelijke aspecten en de effectbeoordelingen die moeten worden uitgevoerd, alsook de methode ervan. Door het opmaken van de scopingnota wordt er richting gegeven aan het onderzoek voor wat betreft het plan zelf en de effecten. Na de opmaak van de scopingnota wordt van start gegaan met de verschillende deelonderzoeken, die op elkaar zijn af te stemmen:

1. Mobiliteitsonderzoek
2. Milieueffectenrapportage (plan-MER)
3. Ruimtelijk ontwerpend onderzoek
4. Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)
5. Ruimtelijk veiligheidsrapportage (RVR)

Voor het uitvoeren van de verschillende deelonderzoeken wenst het planteam te werken 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.

In het onderzoek naar de verkeerskundige varianten en in het verdere ruimtelijk ontwerpend onderzoek zal moeten gezocht worden naar een evenwicht dat enerzijds een duurzame mobiliteitsoplossing garandeert, maar anderzijds ook rekening houdt met het bestaande en toekomstige functioneren van de deelzones.

Mobiliteitsonderzoek

Op basis van de gewijzigde uitgangspunten in de [scopingnota](#), waarbij ook wordt ingezet op modal shift en het bijsturen van ruimtelijke ontwikkelingen, wordt het mobiliteitsonderzoek uit de voorbereidende fase (Witteveen+Bos en TML in 2018-2019 i.o.v. het Agentschap Wegen en Verkeer) hernomen. Hierbij wordt het volgende onderzocht (zie [scopingnota](#) §2.4.3):

- de verkeerskundig haalbare varianten uit het voorbereidend mobiliteitsonderzoek
- de [verkeerskundig](#) niet-haalbare varianten uit het voorbereidend mobiliteitsonderzoek (gezien de gewijzigde uitgangspunten)
- de weerhouden varianten vanuit inspraak
- mogelijke nieuwe varianten vanuit het onderzoek zelf

Daar waar het verkennend mobiliteitsonderzoek uitging van een maximumscenario op vlak van ruimtelijke ontwikkelingen, wordt dit programma in functie van het verdere mobiliteitsonderzoek bijgestuurd en beperkt waarbij vanuit dit mobiliteitsonderzoek de restcapaciteit zal worden bepaald. Het verdere mobiliteitsonderzoek neemt de eerstvolgende of onderliggende kruispunten mee, om zo de modal shift in kaart te kunnen brengen.

In het **verkennd** mobiliteitsonderzoek werd enkel de overkapping van de R8 bekeken (in hoofdsenario 2, waarbij de R8 gesloten wordt tussen de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost). In het verdere mobiliteitsonderzoek zal het overkappen van de E17 en/of R8 volwaardig worden onderzocht. Ook een **mogelijke** snelheidsverlaging op de E17 (en bijgevolg ook de R8) wordt bekeken in het onderzoek.

In het mobiliteitsonderzoek is ook rekening te houden met de locaties voor de realisatie van het voetbalstadion van KV Kortrijk en aanvullend programma (§1.3.4) en de aandachtspunten bij het verbeteren van de weginfrastructuur die opgenomen zijn in de scopingnota (zie scopingnota §2.2.3).

Het mobiliteitsonderzoek gebeurt op basis van het nieuwe Stadsmodel van Kortrijk. In het onderzoek specifiek voor de infrastructuurvarianten is een traject met startnota en projectnota te integreren (binnen de projectmethodologie van de projectstuurgroep):

- De startnota omvat de situering/probleemstelling, de planningscontexten en randvoorwaarden, een ruimtelijke en verkeerskundige analyse, redelijke oplossingsvarianten/concepten, afweging en keuze voorkeursoplossing.
- De projectnota omvat de inhoudelijke uitwerking van het project, de kostenraming en vervolgstappen, de keuze van voorkeursontwerp/projectkeuze

Uit het verdere mobiliteitsonderzoek moet blijken welke verkeerskundige varianten er o.b.v. de gewijzigde uitgangspunten haalbaar blijken te zijn op basis van ontwerpeisen, zoals bv. bochtstralen, richtlijnen inzake verkeers- en tunnelveiligheid (overkapbaarheid), etc. **De verkeerskundig haalbare varianten zullen verder bekeken worden in de overige deelonderzoeken.**

Milieueffectenrapportage (plan-MER)

In een milieueffectrapport (MER) wordt gerapporteerd over het onderzoek naar de mogelijke milieueffecten van een voorgenomen plan of activiteit: de milieugevolgen voor o.a. **mobiliteit**, mens, natuur, water, bodem, lucht, erfgoed en het landschap worden op een wetenschappelijke manier beschreven en beoordeeld.

Het MER wordt opgesteld door een team van erkende deskundigen en wordt tijdens het opstellen inhoudelijk getoetst door het team Mer. Na afwerking van het MER gaat het team Mer finaal na of het MER alle noodzakelijke elementen bevat en dus alle vereiste informatie verschaft in functie van het nemen van een beslissing over het plan of de activiteit. Deze toetsing houdt een kwaliteitscontrole in.

De milieubeoordeling gebeurt, anders dan in een klassiek plan-MER, gedurende het volledige planproces. De **scopingnota** bevat een voorstel van methodologie en een eerste aanduiding van te onderzoeken disciplines. De milieubeoordeling zal ook doorlopen in de ontwerp- en de goedkeuringsfase en kan in die fase nog gewijzigd worden als de planopties dat vereisen. De milieubeoordeling wordt finaal goedgekeurd op het ogenblik van de definitieve goedkeuring van het GRUP.

Alle redelijke en verkeerskundig haalbare alternatieven worden onderworpen aan het milieu-gerelateerd onderzoek en dus onderzocht op hun milieueffecten en afgetoetst aan de ambitie tot **verbeteren van de**

leefbaarheid. Vanuit de vooropgestelde geïntegreerde aanpak wordt vanuit de centrale doelstelling tot het verbeteren van de leefbaarheid een optimale afstemming beoogd tussen mobiliteit en infrastructuur, het inzetten op alternatieve vervoersmodi en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Eventuele detailmodellerings (vnl. door VITO) zijn uit te voeren voor zaken die te complex zijn om met de standaard lucht- en geluidsmodellen te onderzoeken.

De methodiek van het plan-MER wordt voorgesteld in §4 van de [scopingnota](#).

Ruimtelijk ontwerpend onderzoek

Het ruimtelijk ontwerpend onderzoek vergt een geïntegreerde aanpak, waarin zowel mobiliteit en infrastructuur, het inzetten op alternatieve vervoersmodi en ruimtelijke ontwikkelingen samen worden bekeken en op elkaar afgestemd.

Het onderzoek wordt uitgevoerd op planniveau. Waar nodig wordt gezocht naar concrete acties en maatregelen die voorafgaand aan het GRUP kunnen worden uitgevoerd.

Het ruimtelijk ontwerpend onderzoek wordt uitgevoerd voor de verschillende alternatieven, waarbij nagedacht wordt over ruimtelijke criteria en randvoorwaarden. Het ruimtelijk ontwerpend onderzoek geeft (ruimtelijke) insteken bij het zoeken en uitwerken van de infrastructuurvarianten en moet meer inzicht geven op onder meer de vereiste ruimte-innames, grondverwerving en ruimtelijke integratie. Het onderzoek kan bv. inzichten geven op vlak van groenverbindingen, fiets en openbaar vervoer ter hoogte van de verkeerscomplexen.

Het ruimtelijk onderzoek houdt rekening met de doelstellingen en randvoorwaarden zoals geformuleerd in de [scopingnota](#) en moet onder meer bijdragen tot het concretiseren en verfijnen van de ingrepen in functie van het verbeteren van de leefbaarheid, de inzet op modal shift en het realiseren van een verbindende groenstructuur doorheen het plangebied, ruimtelijk kwalitatieve voorstellen in functie van het concretiseren en verfijnen van het ruimtelijk programma in het plangebied.

Het onderzoek wordt onder meer gekaderd binnen een evaluatie van het regionaal stedelijk gebied Kortrijk en gebeurt conform de doelstellingen uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Tevens gebeurt een aftoetsing aan de 'Ruimtelijke visie voor de regio van Leie en Schelde'.

In het plangebied werd al heel wat ruimtelijk ontwerpend onderzoek verricht in opdracht van de stad Kortrijk, de intercommunale Leiedal en het Departement Omgeving (zie [scopingnota](#) §1.2.3). Het verdere onderzoek bouwt hierop voort. Verder ontwerpend onderzoek zal worden uitgevoerd voor een aantal deelzones binnen het plangebied.

Het geïntegreerd ruimtelijk ontwerpend onderzoek wordt ingezet als methodiek om op een efficiënte manier tot resultaten te leiden en wordt verricht los van de (beschikbare) financiële middelen.

De geïntegreerde aanpak binnen het ontwerpend onderzoek noodzaakt een multidisciplinair team, en dus een combinatie van technische en ruimtelijke ontwerpers met ontwerpexpertise infrastructuur, kennis van architectuur, landschap, mobiliteit, ...

Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)

In de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) worden de kosten en baten afgewogen per redelijk alternatief voor het verbeteren van de bovenlokale weginfrastructuur. De MKBA focust zich op:

- de kosten en baten bij elk van de verkeerskundig haalbare infrastructuurvarianten uit het hernomen mobiliteitsonderzoek
- de varianten in functie van de verbeteren van de leefbaarheid (overkapping R8 en/E17, snelheidsverlaging E17 en insleuving E17 ter hoogte van Kortrijk-Oost)
- de leefomgevingskwaliteit in relatie tot deze varianten (impact op de leefbaarheid, landschappelijke inkleiding, ruimtelijke inpassing,...).

Varianten inzake modal shift (openbaar vervoer, fiets,...) en stedelijke processen die los van deze varianten staan, worden dus niet mee bekeken. De focus op de infrastructuur is ingegeven vanuit de inspraakreacties. Daarenboven zijn stedelijke processen ook moeilijker te monetariseren.

De analyse gaat niet louter over de directe investeringskost en het maken van financiële afwegingen van de redelijke alternatieven. De analyse gaat ook over de leefomgevingskwaliteit, met o.m. volgende bouwstenen (te bekijken op vlak van verlies-kosten en baten): luchtkwaliteit, geur- en geluidshinder, natuur en landschap, klimaat, veiligheid, gezondheid, erfgoed, sociale cohesie, economie, recreatie, etc.

Ter voorbereiding van de opstart van de MKBA is de referentiesituatie te bepalen en zijn de kosten en baten te definiëren en identificeren. **De MKBA moet tot verruimde en betere inzichten leiden die verder mee te nemen zijn in de andere onderzoeken.**

Ruimtelijk Veiligheidsrapport (RVR)

Bij het opstellen van een ruimtelijk uitvoeringsplan is na te gaan of de geplande ruimtelijke ontwikkelingen een invloed hebben op de risico's en mogelijke gevolgen van een zwaar ongeval in een Seveso-inrichting, enerzijds omwille van de ligging van het projectgebied, anderzijds omwille van de geplande ontwikkelingen in het projectgebied. De rapportage heeft betrekking op het toezicht op vestiging van nieuwe en wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen en nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen.

Gezien het plangebied binnen de consultatiezone van twee Seveso-inrichtingen ligt (zie [scopingnota](#) §5), dient onderzocht te worden **of er een ruimtelijk veiligheidsrapport is op te stellen**. Vragen hierbij zijn:

- Wordt een bedrijventerrein bestemd waarbinnen zich nieuwe Seveso-inrichtingen kunnen vestigen?
- Welke concrete ontwikkelingen worden gepland binnen de consultatiezones van de bestaande Seveso-inrichtingen?

Op 7 maart 2022 heeft het Team Externe Veiligheid een advies overgemaakt (zie bijlage 7 bij de [scopingnota](#)). Aangezien er binnen het plangebied (meer bepaald ter hoogte van Kortrijk-Oost) ruimte wordt gelaten om Seveso-inrichtingen op te richten, dient bij het GRUP een ruimtelijk veiligheidsrapport opgemaakt te worden.

2.3 Stappen en fases in het planproces

Elk planproces doorloopt een aantal stappen of fases. Deze verschillende fases worden in volgende paragrafen diepgaander toegelicht. Doelstelling is om met elke stap in het planproces te zorgen voor een concretisering en verfijning van het planvoornemen, wat de omvang en de beheersbaarheid van het GRUP moet bevorderen.

De doelstellingen van het GRUP [zijn bepaald in de verfijnde startnota en verder verfijnd in de scopingnota](#). Het onderzoek in kader van K-R8 volgt een iteratief proces (zie §2.2.1). Op basis van de resultaten van elke onderzoeksrunde is niet alleen te bekijken waar het onderzoek is bij te sturen, maar kunnen ook telkens beslissingen en/of engagementen worden genomen ([bv. welke infrastructuurvarianten vallen af](#)), is te bekijken welk instrumentarium er is te koppelen aan het GRUP (zie §2.4.2) en/of welke ingrepen er mogelijk zijn voorafgaand aan het GRUP en wie hiervoor instaat (zie §2.4.1). Verdere mijlpalen in het planproces zijn het voorontwerp-GRUP (zie §2.3.5), de voorlopige vaststelling van het GRUP (zie §2.3.6) en de definitieve vaststelling van het GRUP (zie §2.3.7).

2.3.1 Voorbereidende fase

Naar aanleiding van de streefbeeldstudie Kortrijk-Oost bleek reeds dat voor de optimalisatie van dit complex (grootschalige) ruimte-innames noodzakelijk zijn (en dus ook herbestemmingen) en dat ook de wisselwerking met het complex Kortrijk-Zuid te bekijken is. Tijdens het traject van de relance van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (november 2014 - mei 2015) werd dan ook vanuit de gebiedsgerichte werkgroep 'stedelijke regio Kortrijk' voorliggend proces als "quick-win" geformuleerd naar de Vlaamse Regering toe. De uitgebreide en intensieve voorbereidende fase van voorliggend planproces werd ingezet vanaf het najaar van 2015.

In de loop van 2016 werden de scope en doelstellingen van K-R8 uitgewerkt, wat begin 2017 resulteerde in een goedgekeurde nota waarin het proces werd afgebakend. Vanaf eind 2016 werd werk gemaakt van de opstart van het verkennend mobiliteitsonderzoek (formuleren onderzoeksvragen) en de opmaak van de hieraan gerelateerde samenwerkingsovereenkomst. Het mobiliteitsonderzoek werd opgestart in september 2017.

Begin 2017 werd een stakeholdersanalyse opgemaakt en in juli 2017 werd het communicatieplan voor de voorbereidende fase goedgekeurd. Eind augustus 2017 werd een samenwerkingsovereenkomst afgesloten [tussen het Departement Omgeving, het Agentschap Wegen en Verkeer en de intercommunale Leiedal](#) voor de opstart en uitwerking van het luik communicatie en participatie. Dit werd uitgewerkt in het najaar van 2017, waarbij ook een onlinebevraging werd gelanceerd en vier dialoogmarkten werden georganiseerd. In het voorjaar van 2018 werd het inzetten op modal shift nader bekeken en vonden verschillende workshops plaats in functie van ruimtelijk en ontwerpend onderzoek op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost.

De procedurekeuze

In de voorbereidende fase werd een opname van dit proces binnen de procedure complexe projecten beoogd. Begin 2019 werd beslist niet deze procedure, maar wel de geïntegreerde GRUP-procedure te volgen.

Met de keuze voor de geïntegreerde GRUP-procedure wordt geen projectgedreven aanpak meer beoogd, maar wel een aanpak vanuit een ruimer verhaal met naast de infrastructuurwerken ook de aanpak van de stedelijke ontwikkelingen in de omgeving ervan. Vanuit een evenwichtige benadering moet in de geïntegreerde GRUP-procedure het ruimtelijk programma verder worden geconcretiseerd in afstemming met de infrastructuur, waarbij ook de leefbaarheidsaspecten in acht worden genomen.

Met de opmaak van het plan-MER in de geïntegreerde GRUP-procedure wordt een onderzoek beoogd dat leidt tot bestemmingswijzigingen op perceelsniveau met de goedkeuring van het GRUP (bij de procedure complexe projecten wordt in een eerste stap een MER op strategisch niveau opgemaakt, de bestemmingswijziging komt pas in de volgende fase). Dit moet de periode waarin eigenaars, bewoners en ontwikkelaars in het ongewisse blijven enigszins beperken en vermijden dat mogelijke ontwikkelingen voor lange tijd on hold worden gezet.

De afbakening van de scope en de doelstellingen

In de voorbereidende fase werd gezocht naar een eenduidige formulering van de probleemstelling en het afbakenen van de doelstellingen en het planvoornemen. De voorbereidende onderzoeken kenden een bredere scope die in de startnota is verfijnd (zie verfijnde startnota §1.2.1).

Het voorzorgsprincipe

In de voorbereidende fase werd door de (kern)partners overeengekomen een voorzorgsprincipe te hanteren om de nodige gronden te vrijwaren in functie van de optimalisatie van de bovenlokale weginfrastructuur. Dit voorzorgsprincipe betrof een engagementsverklaring, dat op zich geen bouwverbod inhoudt en niet direct afdwingbaar is van derden. De partners pasten dit toe op plannen en projecten met een ruimtebeslag (vergunningen, bestemmingswijzigingen, verkoop met bouwverplichting, etc.). Op deze manier werd vermeden dat na verkoop van private gronden of eventuele stedenbouwkundige aanvragen mogelijke oplossingen voor verkeersknooppunten worden gehypothekeerd. Uiteraard zijn ook ruimte-innames buiten de gronden waar het voorzorgsprincipe is gehanteerd niet uit te sluiten.

Het principe werd toegepast in de geel gekleurde zones aangeduid op onderstaande kaart, uitgezonderd voor wat betreft het bedrijventerrein Evolis waar het voorzorgsprincipe enkel werd toegepast in de kop van Evolis en voor wat betreft het gemeentelijk RUP Grote Wallebeek in de binnenkant van het complex Kortrijk-Zuid¹³.



Figuur 2-6: Toepassing van het voorzorgsprincipe in de voorbereidende fase (met uitzondering van het bedrijventerrein Evolis en het RUP Grote Wallebeek)

In een volgende stap werd beslist om de toepassing van het voorzorgsprincipe op grondgebied Kortrijk te verfijnen door het uitsluiten van volgende gronden: de percelen binnen de reservatiestrook voor het sluiten van de R8 die integraal buiten de 30 meter-grens van het autosnelwegdomein liggen, de gronden in de reservatiestrook die tot het openbaar domein behoren (m.u.v. de site van het Mimosa-zwembad en het containerpark Maandagweg) en de bebouwde percelen op Kapel ter Bede.

¹³ Het voorzorgsprincipe werd niet toegepast in de 30m-zone langs de autosnelwegen, gezien het KB van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen. Dit KB werd dd. 25 januari 2019 opgeheven door het BVR betreffende de vrije stroken langs de autosnelwegen (waarbij de 10m-zone behouden blijft voor het bouwen van huizen). In de reservatiestrook voor het sluiten van de R8 tussen de N50 en N8 geldt – los van het voorzorgsprincipe - adviesverplichting van Agentschap Wegen en Verkeer (VCRO, art. 4.3.8.§2).

Het voorzorgsprincipe werd toegepast totdat de resultaten van het verkennend mobiliteitsonderzoek gekend waren en is dus op vandaag niet langer van toepassing.

Communicatie en participatie tijdens de voorbereidende fase

In de voorbereidende fase werden een aantal documenten inzake communicatie en participatie opgemaakt:

- Communicatie- en participatieplan voor de verkenningsfase (DenS Communicatie, 6 juli 2017)
- Nota stakeholdersanalyse en bestaande communicatie in het kader van K-R8 (25 september 2017)
- Nota het verlenen van informatie over K-R8 (16 oktober 2017)
- Syntheserapport participatietraject en rapportage online bevraging K-R8 (Createlli-Codecrea, januari 2018)

Een samenwerkingsovereenkomst werd afgesloten tussen de intercommunale Leiedal, het Agentschap Wegen en Verkeer en het departement Omgeving in functie van de uitvoering van het luik communicatie en participatie in de tweede helft van 2017.

In de voorbereidende fase waren er geen formele (wettelijk vastgelegde) consultatiemomenten voorzien, maar zoals [aangegeven](#) is ernaar gestreefd om vanaf de start een open en transparant proces te voeren, zowel binnen de eigen processtructuur, als naar de externe stakeholders (burgers, ondernemers, verenigingen) toe. Op die manier kreeg eenieder de kans om zijn bekommernissen te uiten, groeide de wederzijdse kennis en begrip voor elkaars belangen en nam het gedeelde karakter van de doelstellingen toe naarmate ze verfijnd werden.

Procesmatig kunnen we stellen dat het maatschappelijk debat in de regio opgestart is tijdens deze voorbereidende fase:

- Een campagnestijl, baseline en roepnaam ('K-R8' of 'kracht') werden uitgewerkt. De website van K-R8 werd opgezet en een eerste nieuwsbrief werd verspreid.
- Er werd gestart met een precampagne op sociale media, ter voorbereiding van de onlinebevraging en de dialoogmarkten.
- Via een onlinebevraging die van 13 oktober tot 26 november 2017 liep op de website van K-R8 werd veel input ontvangen over de verschillende scenario's, de ruimtelijke ontwikkelingen, verkeersveiligheid, over zaken die impact hebben op de leefbaarheid in de omgeving en over alternatieve vormen van mobiliteit in functie van een modal shift.
Na het afsluiten van de onlinebevraging werd bekeken welke input kan meegenomen worden in het verdere onderzoek en welke input betrekking heeft op parallelle processen.
- De verkregen input vanuit de onlinebevraging werd gebruikt ter voorbereiding van de gesprekstof op de vier dialoogmarkten in tweede helft van november 2017 (Kortrijk, Kuurne, Harelbeke en Zwevegem). Bezoekers op deze dialoogmarkten werden geïnformeerd over het opzet en het doel van de voorbereidende fase, over het proces als geheel en de relatie met andere processen. Daarnaast werd men bevraagd over waar het veiliger en/of vlotter mag, waar men een snelle oplossing ziet, wat ervoor zorgt dat men zich anders gaat verplaatsen en waar men meer ruimte voor mag maken (groen, minder hinder maatregelen, fiets- en OV-verbindingen, leefbaarheid, nieuwe initiatieven en slim gebruik van de ruimte).

De feedback verkregen op de dialoogmarkten en via de onlinebevraging van 2017 is beschikbaar om de projectwebsite (<https://www.k-r8.be/dialoogmarkten-2017>).

2.3.2 Opstartfase

De opstartfase vormt de eerste formele stap van voorliggend geïntegreerde GRUP- proces. Doel van deze fase is het uitvoeren van een eerste verkenning, het formuleren van de doelstelling en het uitvoeren van alle acties om de startnota en de procesnota publiek te maken. Dit betekent concreet het planteam samenstellen, de startnota en de procesnota opmaken.

De opstartfase werd beëindigd met de goedkeuring van de (eerste) startnota K-R8 door de Vlaamse Regering op 19 juli 2019. Over de goedgekeurde startnota en de procesnota werd in het najaar van 2019 participatie georganiseerd. Het resultaat van de participatie werd opgenomen in een verslag (zie <https://www.k-r8.be/tools/verslag-publieke-raadpleging-oktober-december-2019>) en verwerkt in de verfijnde start- en procesnota.

Doelstelling - onderzoek

Tijdens deze fase werd vooreerst het planteam samengesteld (zie §1.1.1).

Tijdens het voorbereidend onderzoek en overleg is vanzelfsprekend gesproken over de plandoelstelling. Het planteam heeft immers als opdracht om een startnota uit te werken die de inhoudelijke basis vormt om de Vlaamse Regering zich te laten engageren voor een concrete plandoelstelling. De plandoelstelling en -voornemen zijn omschreven in de startnota.

Overleg en participatie

De door het planteam opgemaakte start- en procesnota werd na de goedkeuring door de Vlaamse Regering publiek gemaakt. Deze publieke raadpleging gaat gepaard met het organiseren van minstens één participatiemoment en adviesvragen.

Publieke raadpleging startnota VR 19 juli 2019

Conform de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening werd gedurende een termijn van zestig dagen een publieke raadpleging over de startnota (VR 19 juli 2019) georganiseerd. Deze raadpleging vond plaats nadat de start- en procesnota op 19 juli 2019 door de Vlaamse Regering werden goedgekeurd en vond plaats tussen 8 oktober 2019 en 6 december 2019.

Het doel van deze raadpleging was om iedereen op de hoogte te brengen en om reeds in een vroeg stadium van het proces inbreng te krijgen over *de probleemstelling, de inhoudsafbakening en de scope van het voorgenomen plan en een eerste aanduiding van relevante disciplines en aandachtspunten voor het later uit te voeren milieueffectenonderzoek*. Vermits het uitvoeringsplan in een latere fase verder uitvoering zal krijgen, is het dus niet de bedoeling om het plan tijdens de publieke raadpleging in detail te becommentariëren. Het openbaar onderzoek later in deze procedure (zie infra) biedt daartoe de mogelijkheid.

De aankondiging van de startnota en procesnota (VR 19 juli 2019) voor onderhavige GRUP-procedure gebeurde door een aanplakking in elke betrokken stad of gemeente, via een bericht in het Belgisch Staatsblad, een bericht in ten minste drie dagbladen die in het Vlaamse Gewest werden verspreid, en via een bericht op de website van het Departement Omgeving. Deze aankondiging bevatte volgende informatie:

- De bevoegde overheid, m.n. de Vlaamse Regering;
- Het voorwerp van de raadpleging;
- De betrokken gemeenten;
- De plaats waar de startnota en de procesnota kunnen worden geraadpleegd;
- Begin- en einddatum van de raadpleging over de startnota;

- Plaats, datum en het uur waarop het participatiemoment zal plaatsvinden;
- De wijze waarop en het adres waar de bevolking haar reacties kenbaar kan maken en de vermelding dat reacties ook kunnen worden afgegeven tegen ontvangstbewijs op het gemeentehuis van de betrokken gemeenten.

Participatiemomenten startnota VR 19 juli 2019

Tijdens de publieke raadpleging voor dit geïntegreerd GRUP-proces werden twee participatiemomenten onder de vorm van infomarkten georganiseerd, met name op 14 oktober 2019 in de gemeente Zwevegem en op 15 oktober 2019 in de stad Kortrijk. Tijdens deze infomarkten werd aan de bevolking de mogelijkheid gegeven om o.a. nadere informatie over de goedgekeurde start- en procesnota in te winnen en in dialoog te gaan en/ of vragen te stellen aan het planteam.

De participatie- en informatiemarkten, of dialoogmarkten zoals de ontmoetingsmomenten tot hiertoe genoemd zijn, staan in functie van transparantie open voor alle stakeholdersgroepen (adviesraden, maatschappelijk middenveld, private actoren en bedrijven, lokale belangengroepen en burgerbewegingen, bevolking, ...).

Adviesvraag startnota VR 19 juli 2019

De Vlaamse Regering heeft als bevoegde overheid het advies over de startnota (VR 19 juli 2019) opgevraagd van de daartoe bevoegde adviesinstanties. Decretaal bepaald, betreft het de Strategische adviesraad [Ruimtelijke Ordening](#), de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen, de deputatie van de provincie West-Vlaanderen, de colleges van burgemeester en schepenen van de betrokken steden en gemeenten (gezien het uit te voeren locatieonderzoek voor grootschalige ontwikkelingen waren dit de steden en gemeenten Anzegem, Deerlijk, Harelbeke, Kortrijk, Kuurne, Menen, Waregem, Wervik, Wevelgem, Wielsbeke en Zwevegem). Overeenkomstig het uitvoeringsbesluit werden nog een heel aantal adviesverlenende instanties bevestigd. Het advies diende binnen een termijn van zestig dagen worden gegeven. Als deze termijn werd overschreden, kon aan de adviesvereiste worden voorbijgegaan.

Documenten

Tijdens de publieke raadpleging werden volgende documenten ter beschikking gesteld:

- De Startnota goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 19 juli 2019;
- De bijhorende procesnota (versie 1).

2.3.3 Verdere uitwerking en uitdieping van de startnota

Gezien de omvang en de complexiteit van het planproces [werd](#) ervoor gekozen om na de publieke consultatie over de startnota goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 19 juli 2019, dit document verder uit te werken en bij te sturen waar nodig. De resultaten en input vanuit de consultatie op de goedgekeurde startnota [werden](#) verwerkt in de verfijnde startnota. Deze werkwijze [moest](#) - vanuit de keuze voor een open en participatief proces - het mogelijk maken om alle belanghebbenden maximaal te betrekken in het proces.

Doelstelling – onderzoek

In de opstartfase was het onderdeel van de milieubeoordeling nog niet volledig. De [eerste](#) startnota (VR 19 juli 2019) bevat wel reeds een eerste aanduiding van relevante disciplines en aandachtspunten voor het later uit te voeren milieueffectenonderzoek.

Met de verfijning van de startnota heeft het team van erkende MER-deskundigen, samen met het planteam, de scoping naar relevante effectgroepen binnen deze disciplines uitgevoerd, en het nodige detailniveau voor het verdere onderzoek bepaald. Hierbij is rekening gehouden met de resultaten en input van de eerste publieke consultatie en de opgave van redelijke alternatieven. Dit resulteert in een voorstel van methodologie voor het op te maken plan-MER opgenomen in de verfijnde startnota (zie verfijnde startnota §4), wat in een tweede consultatieperiode voor inzage en inspraak werd voorgelegd. De volledige scope van het op te maken plan-MER wordt na deze tweede publieke consultatie door het team Mer op punt gesteld in de scopingnota. Indien tijdens het planproces de planopties een wijziging/aanpassing vereisen van het milieueffectenonderzoek, dan kan het planteam hiertoe opdracht geven.

Overleg en participatie

Publieke raadpleging verfijnde startnota

De resultaten en input van de eerste publieke consultatie en de uitgewerkte scoping werden verwerkt in de verfijnde startnota. De verfijnde startnota werd op 26 februari 2021 goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Conform de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening werd gedurende een termijn van zestig dagen een publieke raadpleging over de verfijnde startnota georganiseerd (30 maart tot 28 mei 2021).

Het doel van deze raadpleging is om iedereen op de hoogte te brengen van de verdere uitwerking, uitdieping en/of bijsturing van de start- en procesnota, waarbij ook rekening is gehouden met de resultaten en input uit de eerste publieke consultatie. Vermits het uitvoeringsplan in een latere fase verder uitvoering zal krijgen, is het dus niet de bedoeling om het plan tijdens de publieke raadpleging in detail te becommentariëren. Het openbaar onderzoek later in deze procedure (zie infra) biedt daartoe de mogelijkheid.

De aankondiging van de verfijnde startnota en procesnota voor onderhavige GRUP-procedure gebeurde door een aanplakking in elke betrokken stad of gemeente, via een bericht in het Belgisch Staatsblad, een bericht in ten minste drie dagbladen die in het Vlaamse Gewest worden verspreid, via een bericht op de website van het Departement Omgeving. Deze aankondiging bevatte volgende informatie:

- De bevoegde overheid, m.n. de Vlaamse Regering;
- Het voorwerp van de raadpleging;
- De betrokken gemeenten;
- De plaats waar de startnota en de procesnota kunnen worden geraadpleegd;
- Begin- en einddatum van de raadpleging over de startnota;
- Plaats, datum en het uur waarop het participatiemoment zal plaatsvinden;
- De wijze waarop en het adres waar de bevolking haar reacties kenbaar kan maken en de vermelding dat reacties ook kunnen worden afgegeven tegen ontvangstbewijs op het gemeentehuis van de betrokken gemeenten.

In de inspraakperiode werd vanuit het planteam bewaakt dat er voldoende fysieke (niet-digitale) communicatie en ondersteuning is, temeer de participatiemomenten digitaal dienen te verlopen (zie volgend punt). Dit kan door het verspreiden van gedrukte flyers, bewoners- of nieuwsbrieven, de aankondiging in gemeentelijke infobladen, etc.

Ook volgende niet-digitale kanalen zijn voorzien:

- De documenten van de verfijnde startnota konden op afspraak ingezien worden bij het Departement Omgeving, de stad Harelbeke, de stad Kortrijk en de gemeente Zwevegem.

- Formele inspraakreacties op de verfijnde startnota **konden**, naast de digitale weg, via een brief aan het Departement Omgeving of tegen ontvangstbewijs bij de stad Harelbeke, de stad Kortrijk of de gemeente Zwevegem.
- Vragen (ook los van de inspraakperiode) **konden** telefonisch worden doorgegeven aan het Departement Omgeving (tel. 02 553 38 00). Dergelijke vragen gelden echter niet als formele inspraakreacties.

Participatiemomenten verfijnde startnota

Net zoals bij de goedgekeurde startnota (VR 19 juli 2019), **werden** ook voor de verfijnde startnota participatiemomenten georganiseerd. Tijdens deze participatiemomenten **werd** opnieuw aan de bevolking de mogelijkheid gegeven om o.a. nadere informatie over de verfijnde start- en procesnota in te winnen en in dialoog te gaan en/ of vragen te stellen aan het planteam.

De participatie- en informatiemarkten staan in functie van transparantie open voor alle stakeholdersgroepen (adviesraden, maatschappelijk middenveld, private actoren en bedrijven, lokale belangengroepen en burgerbewegingen, bevolking, ...).

Gezien COVID-19 en de daaraan verbonden richtlijnen **was** het niet mogelijk om in deze fase fysieke infomarkten te organiseren. De **publieke infomomenten dienden** bijgevolg digitaal door te gaan aan de hand van webinars. **Deze webinars vonden plaats op 27 april, 3 mei en 6 mei 2021**. Op de webinars **werd** na een toelichting over het planproces, de mogelijkheid geboden om vragen te stellen en in dialoog te gaan met het planteam K-R8. De moderatie van de webinars werd verzorgd door het communicatiebureau Connect.

De (ingesproken) presentatie van de webinars kan opnieuw bekeken en beluisterd worden. Het verslag van de webinars kan geraadpleegd worden via de projectwebsite (<https://www.k-r8.be/publieke-raadpleging-van-30-maart-tot-en-met-28-mei-2021>) en de website van het Departement Omgeving (www.omgeving.vlaanderen.be/grups).

Adviesvraag verfijnde startnota

De Vlaamse Regering **heeft** als bevoegde overheid het advies over de verfijnde startnota van de daartoe bevoegde adviesinstanties **opgevraagd**. Decretaal bepaald, betreft het de Strategische adviesraad **Ruimtelijke Ordening**, de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen, de deputatie van de provincie West-Vlaanderen, de colleges van burgemeester en schepenen van de betrokken steden en gemeenten (gezien verfijning van het plangebied in de verfijnde startnota zijn dit de steden en gemeenten Harelbeke, Kortrijk en Zwevegem¹⁴). Overeenkomstig het uitvoeringsbesluit werden nog een heel aantal adviesverlenende instanties bevraagd. Het advies **diende** binnen een termijn van zestig dagen **te** worden gegeven. Als deze termijn werd overschreden, kan aan de adviesvereiste worden voorbijgegaan.

Participatie luchtkwaliteitsmetingen

Samen met de inspraakperiode op de verfijnde startnota werd een meetcampagne opgezet op vlak van luchtkwaliteit. De campagne moet bijdragen tot een verhoogd draagvlak en werd opgezet door de Vlaamse Milieumaatschappij, het Departement Omgeving en de betrokken gemeenten Harelbeke, Kortrijk en Zwevegem. De luchtkwaliteitsmetingen gebeuren op dezelfde manier als bij CurieuzeNeuzen. Het gaat dus niet om het meten van fijn stof, maar over NO₂ (stikstofdioxide), omdat deze pollutant veel sterker bepaald wordt door de lokale verkeersemisies dan fijn stof.

¹⁴ Ook de steden gemeenten die niet in het plangebied, maar wel in het studiegebied van K-R8 zijn gelegen werden aangeschreven. Dit zijn de stad Menen, de gemeente Kuurne en de gemeente Wevegem.

Documenten

Tijdens de publieke raadpleging **werden** volgende documenten ter beschikking gesteld:

- Verslag van de publieke raadpleging en participatiemomenten;
- De verfijnde startnota;
- De geactualiseerde versie van de procesnota (versie 2);
- Bijhorende bijlagen:
 1. De antwoordnota
 2. De tunnelnota

2.3.4 Scopingfase

Dit is de fase waarin het planproces K-R8 zich thans bevindt.

Doelstelling – onderzoek

In deze fase **werd** de verfijnde startnota uitgebreid naar de scopingnota. De adviezen en inspraakreacties **zijn** door het planteam in de scopingnota verwerkt. Op deze wijze wordt aangegeven hoe wordt omgegaan met suggesties om het plan te verbeteren of worden aandachtspunten in functie van de effectenonderzoeken beschreven.

De scopingnota zal aldus het voortschrijdend inzicht tussen de (verfijnde) startfase en de voorlopige vaststelling van het ontwerp-GRUP weergeven en zal ook aangeven hoe is omgegaan met de adviezen en de inspraakreacties.

Naast de scopingnota wordt in deze fase ook een geactualiseerde procesnota opgemaakt.

Tijdens het proces van de opmaak van de scopingnota kan de scopingnota ook nog bijgesteld worden. Een bijstelling van de scopingnota kan bijvoorbeeld nodig zijn wanneer er diverse planalternatieven of varianten te onderzoeken zijn of wanneer het (effecten)onderzoek, tot nieuwe/gewijzigde inzichten heeft geleid. Bij de opmaak van de scopingnota wordt rekening gehouden met de adviezen en het resultaat van de participatie tijdens de opstartfase (zie §4.2.2). De diensten bevoegd voor milieueffectrapportage en veiligheidsrapportage dienen in de loop van de scopingfase hun kwaliteitsbeoordeling over de inhoudsafbakening van het planmilieueffectenrapport in de scopingnota te integreren.

De kwaliteitsbeoordeling over de inhoudsafbakening van het plan-MER door het Team Mer zit vervat in voorliggende scopingnota, en dit op basis van de huidige inzichten.

Voorafgaand aan de start van de onderzoeken is nog het akkoord door het Team Mer te verlenen over het voorgestelde team van erkende MER-deskundigen dat het plan-MER zal opstellen, en de eventuele wijzigingen aan de inhoudsafbakening die op dat moment alsnog noodzakelijk worden geacht. Dit akkoord zal toegevoegd worden aan de (volgende) scopingnota.

Overleg- en participatie

In deze fase **wordt** onder andere op basis van de inspraakreacties bekeken welke overlegmomenten - naast de planteamvergaderingen - wenselijk en nodig zijn teneinde een gedragen scopingnota te bekomen.

Gelijktijdig met dit planproces, loopt ook het voorbereidend studiewerk voor het globale proces verder door. In het kader van de verdere technische uitwerking zullen er uiteraard ook overlegmomenten worden georganiseerd met allerlei actoren en instanties.

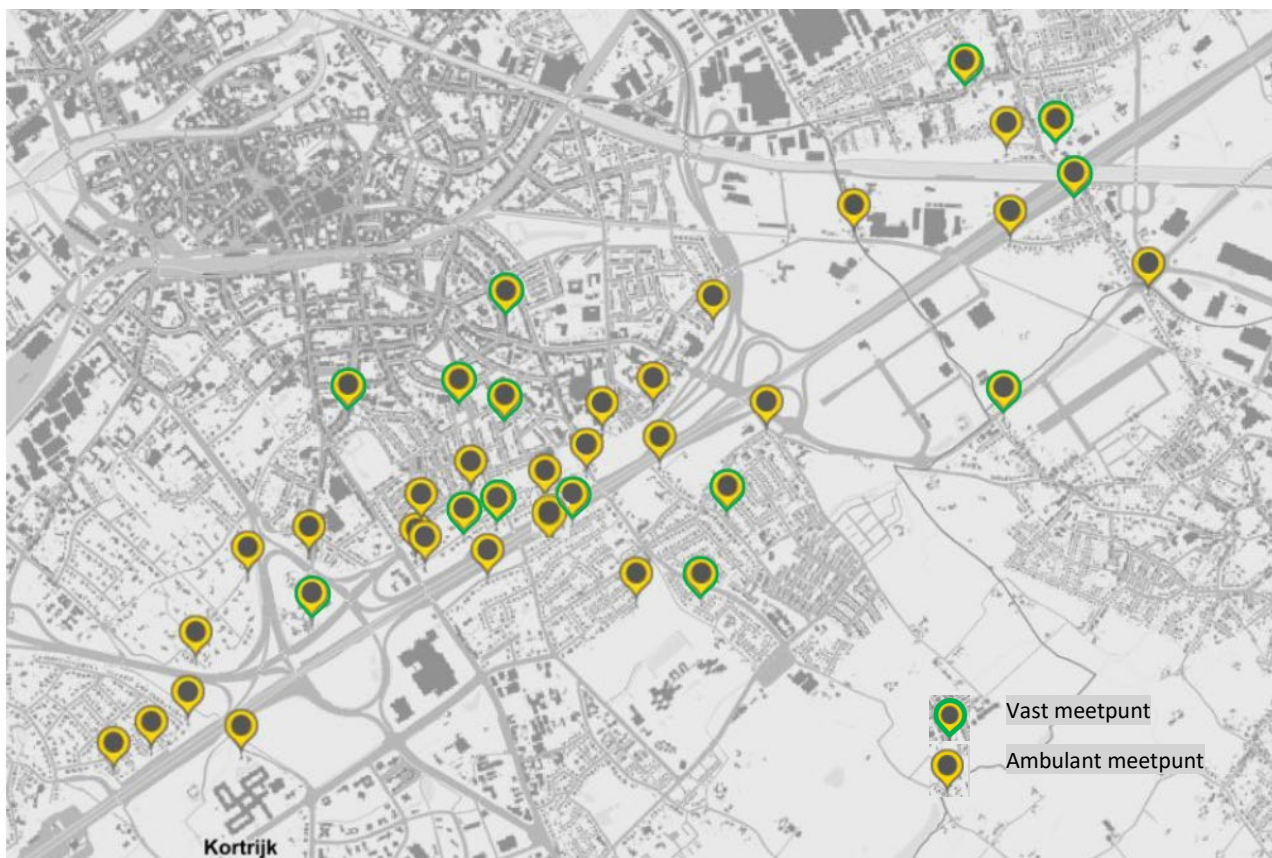
Geluidsmetingen

In het kader van het GRUP K-R8 werden in oktober en november 2021 geluidsmetingen uitgevoerd in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. De meetcampagne onderzoekt het wegverkeerslawaai en kadert binnen de centrale doelstelling van het GRUP K-R8 om de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost te verbeteren. Om de geluidsmetingen correct te interpreteren gingen de geluidsmetingen gepaard met telling van het lokale verkeer. Hiertoe werden meetlussen op het wegdek bevestigd.

Vanuit het planteam K-R8 en dBA Plan werd een netwerk van meetlocaties uitgezet in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Hierbij werd rekening gehouden met o.m. de nabijheid van de weginfrastructuur welke wordt aangepakt in het kader van het planproces K-R8, de nabijheid van bebouwing/bewoning en de locaties waar in het recente verleden ook al geluidsmetingen uitgevoerd werden door het Agentschap Wegen en Verkeer. Ook een aantal vaste meetpunten op grotere afstand van de autosnelweg E17 werden geselecteerd om de nachtelijke geluidsimpact van de snelweg in kaart te brengen. Er werden geen extra meetpunten toegevoegd die nog meer bij de stadscentra liggen, gezien deze meer beïnvloed worden door het lokaal wegverkeersgeluid en dus minder het effect van R8 en E17 in beeld brengen.

De meetcampagne omvat een totaal van 39 meetpunten in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost (grondgebied Harelbeke, Kortrijk en Zwevegem), waarvan:

- 14 vaste meetpunten: op deze locaties werd continu gemeten over een periode van minstens 1 week.
- 25 ambulante meetpunten: deze locaties werden twee maal gemeten.



Figuur 2-8: Kaart met aanduiding van de locaties voor de geluidsmetingen in het kader van K-R8

De meetresultaten zullen een gemiddelde zijn op basis van de windrichtingen en er is ook rekening te houden met het geluid afkomstig van andere wegen.

De resultaten van de geluidsmetingen zullen deel uitmaken van het milieuonderzoek van het GRUP K-R8. In de milieubeoordeling zal gezocht worden naar een structurele oplossing, zoals bv. door onderzoek naar de haalbaarheid van overkappingsvarianten van de R8 en/of E17, de eventuele aanleg van bermen of geluidsschermen, een mogelijke insleuving van de E17 ter hoogte van Kortrijk-Oost, etc. Ook een snelheidsverlaging op de E17 maakt deel uit van het verdere onderzoek van K-R8, gezien hiervoor de nodige afwegingen zijn te maken op vlak van verkeersveiligheid, mogelijke verkeersverschuivingen, leefbaarheid, luchtkwaliteit en geluid, etc. Op basis van de onderzoeksresultaten zal de Vlaamse Regering hierover een beslissing nemen.

De resultaten van de geluidsmetingen zijn gevoegd als bijlage bij de scopingnota (zie bijlage 6).

Zie ook: <https://www.k-r8.be/geluidsmetingen>.

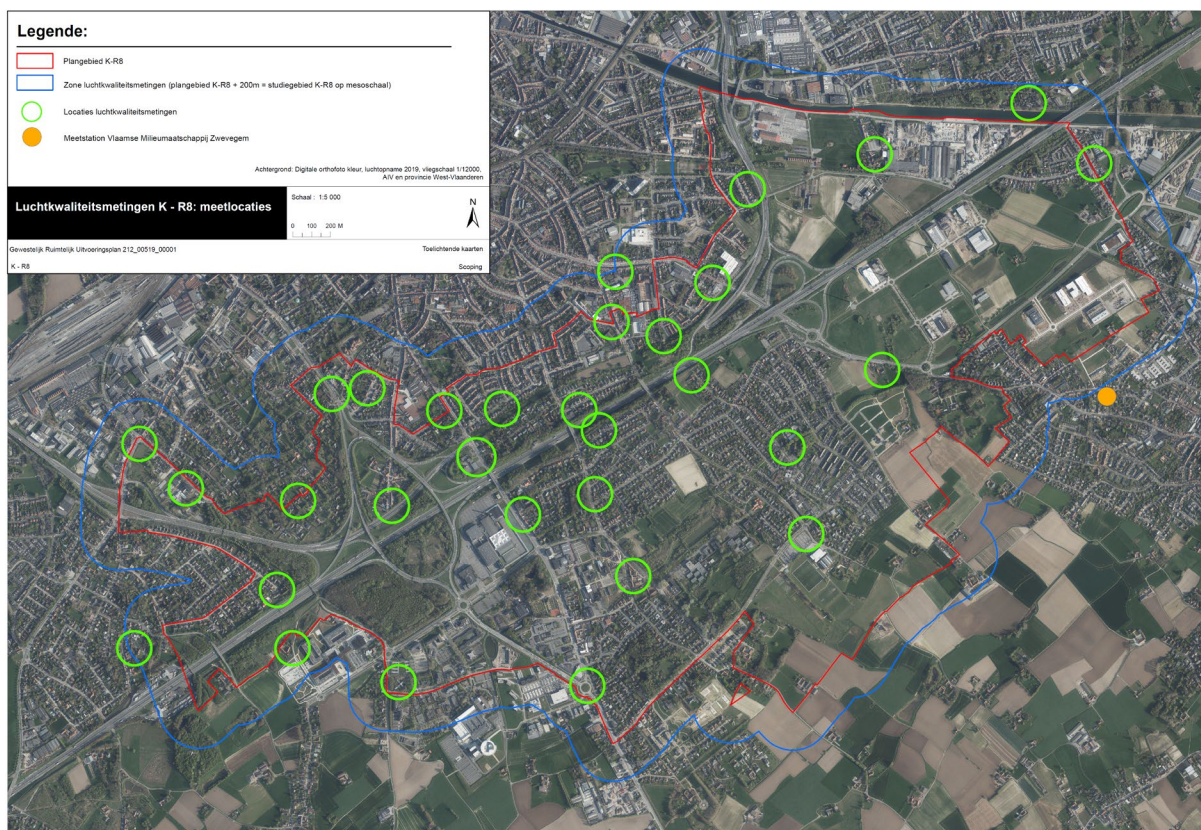
Luchtkwaliteitsmetingen

Het Departement Omgeving en de lokale besturen Kortrijk, Harelbeke en Zwevegem organiseren samen met de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) een campagne om de luchtkwaliteit in kaart te brengen in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost.

De meetcampagne kadert binnen de centrale doelstelling van het GRUP K-R8 om de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost te verbeteren. Van oktober 2021 tot december 2022 (15 maanden) zal tweewekelijks op diverse locaties de concentratie stikstofdioxide (NO₂) gemeten worden aan de hand van kleine meettoestellen, de zogenaamde passieve samplers. Stikstofdioxide is een schadelijk gas dat in de uitlaatgassen van wagens zit en is een goede parameter voor luchtverontreiniging door lokaal verkeer¹⁵.

De locaties voor de luchtkwaliteitsmetingen zijn bepaald door het planteam K-R8 in samenspraak met de VMM. Bij het uitzetten van het netwerk van meetlocaties in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost is o.m. rekening gehouden met de voorstellen vanuit inspraak, de nabijheid van bewoning en kwetsbare locaties (bv. scholen), de locaties waar reeds in het verleden metingen zijn verricht en de locaties waar veranderingen ten gevolge van het planproces K-R8 worden verwacht (bv. omgeving van de weginfrastructuur).

¹⁵ Meer info over stikstofoxiden: <https://www.vmm.be/lucht/stikstofoxiden>.



Figuur 2-9: Kaart met aanduiding van de locaties voor de luchtkwaliteitsmetingen in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost

Er werden in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost 31 meetlocaties geselecteerd. Bovenop deze meetlocaties is er nog een extra locatie aan het VMM-meetstation in Zwevegem en een extra locatie aan het VMM-meetstation in Roeselare. Deze 2 extra meetstations werden gekozen in functie van kwaliteitsborging. In totaal gaat het dus over 33 meetlocaties.

De VMM staat in voor de analyse en interpretatie van de meetresultaten (kwaliteitsbewaking). Hierbij is wel rekening te houden dat het kalibreren van de passieve samplers de nodige tijd vraagt. De gevalideerde waarden van de metingen zullen steeds pas ca. een half jaar na het uitvoeren van de metingen gekend zijn. De eindrapportage van de meetcampagne wordt in het najaar van 2023 verwacht.

De meetgegevens zullen worden gebruikt voor:

- *Mogelijke acties voorafgaand aan het GRUP K-R8:* Eventuele locaties waar de luchtkwaliteit minder goed zijn in kaart te brengen. Voor deze locaties is te bekijken of er maatregelen mogelijk zijn voorafgaand aan het GRUP¹⁶. De relatie tot het planproces K-R8 zal hierbij bewaakt worden.
- *Gebruik van de meetresultaten in relatie tot het GRUP K-R8:* Als de meetresultaten door de VMM gevalideerd en beschikbaar zijn voor of tijdens de opmaak van het plan-MER, dan worden deze resultaten mee opgenomen in het MER in functie van het bespreken van de referentiesituatie en om bij te dragen aan de validatie en interpretatie van de modelresultaten voor de bestaande situatie.

¹⁶ In de tweewekelijkse metingen worden de grenswaarden in kaart gebracht. Op de jaargemiddelde grenswaarden is er pas zicht nadat er één volledig kalenderjaar (dus van januari tot december 2022) is gemeten. Pas na dit kalenderjaar en ook rekening houdende met de nodige tijd voor analyse en interpretatie van de meetresultaten, zal er zicht zijn op mogelijke locaties met overschrijding van de Europese grenswaarden. Mogelijke acties kunnen pas dan ondernomen worden.

Het is aan de VMM en VITO om te oordelen of het bijwerken en verfijnen van de modellen relevant is op basis van de meetcampagne. Indien dit het geval is, dan zal dit vermoedelijk niet voorafgaand aan het MER kunnen gebeuren.

- *Gebruik van de meetresultaten in functie van de lange termijn:* De meetresultaten zijn te gebruiken in functie van monitoring over lange termijn (zie [scopingnota §4](#)). Er is te meten vóór, tijdens en na de werken. De meetresultaten van voorliggende meetcampagne fungeren hierbij als nulmeting, zodat na uitvoerige naverwerking van de meetresultaten een vergelijking mogelijk wordt na realisatie van de plandoelstellingen.

Samenwerkingsovereenkomst

In functie van de opstart van de onderzoeken is een samenwerkingsovereenkomst af te sluiten. In deze overeenkomst kunnen bv. afspraken worden gemaakt omtrent de verantwoordelijkheden en de rolverdeling tussen de partners, de op te starten deelonderzoeken en kostenverdeling, communicatie en participatie, ...

De afspraken over het vrijwaren van gronden in functie van de optimalisatie van de infrastructuur bleven tot hiertoe beperkt tot (een deel van) de voorbereidende fase (zie §2.3.1: dit betrof een engagementsverklaring, dat op zich geen bouwverbod inhield en niet direct afdwingbaar is van derden).

In het verdere onderzoek moet blijken welke gronden te vrijwaren zijn en of het noodzakelijk is om ook reeds bebouwde percelen en/of in ontwikkeling zijnde percelen aan te snijden. Ook milderende maatregelen die uit het plan-MER komen, kunnen zorgen voor bijkomende ruimte-innames. In het verdere proces wordt verder bekeken welke afspraken er zijn te maken over het omgaan met plannen en projecten met een ruimtebeslag in de omgeving van Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost. Mogelijke interferenties met de verkeerskundige varianten dienen bekeken te worden met de nodige overwegingen. In deze fase wordt hiervoor het nodige overleg voorzien (zie §1.2.5 overlegplatform vergunningenbeleid).

Documenten

Tijdens deze fase zullen volgende documenten ter beschikking worden gesteld:

- Verslag van de publieke raadpleging en participatiemomenten;
- Scopingnota;
- Bijhorende bijlagen:
 1. Geactualiseerde versie van de procesnota
 2. De antwoordnota
 3. Het verkennend mobiliteitsonderzoek
 4. De tunnelnota
 5. Landschapsplan voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk
 6. Geluidsmetingen omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost
 7. Beslissing Team Externe Veiligheid

2.3.5 Ontwerp planvormingfase

Doelstelling – onderzoek

De ontwerp planvormingsfase heeft tot doel een inhoudelijk gedragen voorstel van het GRUP op te maken. De ontwerp planvormingsfase eindigt bij de plenaire vergadering of schriftelijke adviesvraag. Voor het GRUP wordt een plenaire vergadering met de adviesinstanties voorzien. Deze vergadering dient om het ontwerpplan

waarbij de resultaten van de uitgevoerde effectenbeoordelingen mee zijn opgenomen te bespreken met de adviesinstanties.

Na de opmaak van de scopingnota wordt het plan verder uitgewerkt samen met de effectbeoordelingen en eventuele andere onderzoeken die relevant worden geacht. Alternatieven worden onderzocht m.b.t. hun ruimtelijke en andere effecten en m.b.t. de doelstellingen van het plan. Eventueel kunnen bepaalde alternatieven verlaten worden op basis van de beoordelingen of kunnen nieuwe varianten worden toegevoegd. Gedurende dit iteratieve proces kan het planteam zowel de scopingnota als de procesnota wijzigen. De nieuwe versies van deze nota's zijn openbaar raadpleegbaar. De ontwerp planvormingsfase heeft als uiteindelijke doel om een inhoudelijk gedragen voorstel van het (voor)ontwerp GRUP op te maken.

In de ontwerp planvormingsfase wordt het voorontwerp GRUP en een geactualiseerde procesnota opgemaakt.

Overleg en participatie

Na de scopingfase zal bekeken worden welke overlegmomenten wenselijk en nodig zijn om een onderbouwd en gedragen ontwerp GRUP op te kunnen maken. In elk geval wordt na elke onderzoeksrunde in het iteratief proces (zie §2.2.1) ingezet op het nodige overleg, communicatie en participatie.

Daarnaast zullen ook in deze fase nog overlegmomenten doorgaan in het kader van de verdere technische uitwerking van het globale proces.

Documenten

Volgende documenten zullen tijdens deze fase ter beschikking worden gesteld:

- Het voorontwerp GRUP;
- Resultaten van het gevoerde onderzoek (milieubeoordeling, MKBA, RVR...);
- Geactualiseerde versie van de procesnota.

2.3.6 Planvormingfase

Doelstelling – onderzoek

Tijdens de planvormingsfase wordt het ontwerpplan en de effectbeoordeling opgemaakt. Deze fase eindigt bij de voorlopige vaststelling van het plan en het openbaar onderzoek.

Het ontwerp GRUP wordt afgewerkt door het planteam op basis van de resultaten van het tot dan afgelegde planningsproces: de ontwerp-effectenbeoordelingen, de adviezen van de adviesinstanties en/of de resultaten van de plenaire vergadering(en). Het ontwerp GRUP en de ontwerpeffectenbeoordelingen (ontwerp milieubeoordeling, ontwerp RVR, ...) zullen aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd om het ontwerp GRUP voorlopig vast te stellen.

In deze fase wordt het ontwerp-GRUP en een geactualiseerde procesnota opgemaakt. Dit voorlopig vastgestelde ontwerp GRUP en de bijhorende ontwerp-effectbeoordelingen zijn vervolgens voorwerp van een openbaar onderzoek.

Overleg en participatie

Er zal een openbaar onderzoek worden georganiseerd. Zowel het ontwerp GRUP als de milieueffectenbeoordeling worden aan het openbaar onderzoek onderworpen en de bevolking kan hierop opmerkingen maken. Het openbaar onderzoek duurt 60 dagen. Dit openbaar onderzoek wordt minstens binnen de 30 dagen na de voorlopige vaststelling aangekondigd in het Belgisch Staatsblad. Het openbaar onderzoek start uiterlijk de dertigste dag (termijn van orde) nadat de aankondiging ervan in het Belgisch Staatsblad is verschenen. De resultaten van het openbaar onderzoek zullen verwerkt worden door het planteam. Het planteam zal moeten nagaan in hoeverre er op basis van de resultaten van het openbaar onderzoek wijzigingen aan zowel het GRUP als de uitgevoerde effectenbeoordelingen noodzakelijk zijn. De resultaten en de daaruit voortvloeiende aanpassingen zullen in de aanhef van het besluit van het definitief vastgestelde GRUP worden opgenomen.

Documenten

Volgende documenten zullen tijdens deze fase ter beschikking worden gesteld:

- Het ontwerp GRUP;
- Resultaten van het gevoerde onderzoek (milieubeoordeling, MKBA, RVR...);
- Aangepaste versie van de procesnota.

2.3.7 Goedkeuringsfase

Doelstelling - onderzoek

In de goedkeuringsfase worden de resultaten van het openbaar onderzoek verwerkt en wordt het definitieve GRUP en effectenbeoordeling opgemaakt. Het team MER zal voorafgaand aan de definitieve vaststelling van het GRUP de kwaliteit van het plan-MER beoordelen. Ze toetst aan de scopingnota en aan de vereiste gegevens die een plan-MER moet omvatten en zal daarbij tevens rekening houden met de tijdens het openbaar onderzoek geformuleerde adviezen, opmerkingen en bezwaren. [Het team Externe Veiligheid zal](#), voorafgaand aan de definitieve vaststelling van het GRUP, de kwaliteit van het ruimtelijk veiligheidsrapport beoordelen. De Vlaamse Regering stelt uiterlijk binnen honderdtachtig dagen na het einde van het openbaar onderzoek het plan daarop definitief goed.

Overleg en participatie

De mate en manier waarop in deze fase overleg en/of participatie aan de orde is, is sterk afhankelijk van de geformuleerde adviezen, opmerkingen en bezwaren die bij aanvang van deze fase ontvangen worden.

Documenten

Volgende documenten zullen tijdens deze fase ter beschikking worden gesteld:

- Het GRUP;
- Resultaten van het gevoerde onderzoek (milieubeoordeling, MKBA, RVR...);
- Aangepaste versie van de procesnota.

2.4 Maatregelen voorafgaand aan het GRUP en flankerend beleid

2.4.1 Ingrepen en maatregelen voorafgaand aan de optimalisatie van de verkeerscomplexen en de bestemmingswijzigingen

Ingrepen in functie van het verbeteren van de leefbaarheid, veiligheid, doorstroming, het inzetten op alternatieve vervoersmiddelen (modal shift) en groenrealisatie 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 hypothekeken. Elke investering dient nuttig en doordacht te zijn. De nodige afspraken kunnen hierover worden gemaakt.

Het uitvoeren van deze ingrepen heeft geen impact op de stappen en het onderzoek in het kader van voorliggend planproces. Bij de opmaak van het actieprogramma gekoppeld aan het Masterplan Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost (zie §1.3.4.1) en uit het verdere onderzoek van K-R8 kunnen ook eventuele versnelde ingrepen inzake het verbeteren van de leefbaarheid, veiligheid, doorstroming, modal shift en groenrealisatie komen en kan bekeken worden hoe deze parallel aan het planproces tot uitvoering kunnen worden gebracht.

Zo is bijvoorbeeld de aanleg van nieuwe en veiligere fietspaden steeds aan te moedigen. Fietsinvesteringen kunnen uitgevoerd worden zonder dat het GRUP K-R8 afgewerkt is.

De oost-westfietsrelatie doorheen Hoog Kortrijk interfereert niet met de optimalisatie van de verkeerscomplexen. Door de selectie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk kan een fietspadendossier opgestart worden. De dialoog hiervoor wordt aangevat, ook bv. in het kader van de realisatie van de fietsbrug over de Beneluxlaan.

Maar ook met betrekking tot het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers ter hoogte van de N8 is te bekijken of er mogelijke kleine ingrepen (met fasering) zijn die niet interfereren met de optimalisatie van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost. De betrokken actoren nemen dit gezamenlijk op in het kader van de studie voor de herinrichting van de N8 (zie §1.3).

Ander voorbeeld van een ingreep voorafgaand aan het GRUP is de aanleg van de aarden geluidsberm ter hoogte van de Keizershoek te Harelbeke (begin 2022 werd aan de kant van de woningen nog de afwatering afgewerkt en het bosgoed aangeplant).

Op basis van de resultaten van de geluidsmetingen (zie bijlage 6 bij de scopingnota) wordt bekeken of er in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost maatregelen mogelijk zijn die geen voorafname doen op het verdere onderzoek en de uiteindelijke oplossing. Zo zal er 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.

Een mogelijke snelheidsverlaging op de E17 is niet mogelijk voorafgaand aan het onderzoek K-R8. Een snelheidsverlaging op de E17 kan pas overwogen worden nadat o.b.v. het onderzoek K-R8 duidelijk wordt wat dit betekent op vlak van doorstroming, verkeersveiligheid, ruimtelijke impact, milieu-impact en leefbaarheid (waaronder luchtkwaliteit en geluidshinder). O.b.v. de onderzoeksresultaten is het aan de bevoegde minister en de Vlaamse Regering om hierover een beslissing te nemen. Wel is omwille van de verkeersveiligheid en doorstroming 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 weekdays, 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).

Er is te bekijken welke milderende en/of flankerende maatregelen er uit te voeren zijn voorafgaand aan de eigenlijke weginfrastructuurwerken. In het kader van het verbeteren van de leefbaarheid kan het wenselijk zijn om eerst ingrepen uit te voeren met betrekking tot onder meer de uitbouw van de verbindende groenstructuur, het inzetten op alternatieve vervoersmodi, etc. Dit zal moeten blijken en uitgewerkt worden in het verdere proces.

Tijdens de aanlegfase kan, indien de nodige ruimte beschikbaar is, bv. bekeken worden om voorafgaand aan de infrastructuurwerken groenschermen of -bermen aan te leggen, welke dan tegelijk ook kunnen zorgen voor het afschermen van de hinder tijdens de werken zelf.

2.4.2 Flankerend beleid en noodzaak tot gekoppeld instrumentarium aan het GRUP

GRUP als één van de instrumenten

Binnen het planproces K-R8 zullen heel wat beleidskeuzes gemaakt worden die kunnen vastgelegd worden in het GRUP of in daaraan gekoppelde instrumenten (zoals overeenkomsten en convenanten, verordeningen gekoppeld aan het GRUP, beslissingen parallel aan het GRUP...). Hierbij is te bekijken wat realiseerbaar is in het GRUP en wat via andere instrumenten is op te nemen: om de plandoelstellingen te halen, is er **nood aan andere instrumenten**. O.b.v. het actieprogramma en de onderzoeksresultaten is te bekijken welke instrumenten zijn in te zetten.

De vraag vanuit inspraak in functie van het oprichten van een Gebiedsfonds zal in het verdere proces bekeken worden door het planteam. Dit betreft een vrij nieuw instrument, waarbij ook de nodige ervaringen kunnen meegenomen worden vanuit het PLAN B-K.

Flankerend beleid

Leefbaarheid

De centrale doelstelling van het planproces is het **verbeteren** van de leefbaarheid in de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Vele inspraakreacties op de goedgekeurde (**verfijnde**) startnota hebben betrekking op leefbaarheid, gezondheid, luchtkwaliteit en geluidshinder. Hierbij moet het duidelijk zijn dat ook andere bronnen dan verkeer een grote rol spelen in de fijnstofproblematiek, zoals industrie, landbouw en houtverbranding. Dit betekent dat niet alleen het verminderen van het wegverkeer noch het elektrisch rijden voor een oplossing zal zorgen en er dus ook los van het planproces, vanuit de verschillende bestuursniveaus, initiatieven zijn te nemen om deze problematiek aan te pakken. Denk bv. aan acties rond fijnstof door houtverbranding.

Mobiliteit

Het GRUP draagt bij tot een duurzaam mobiliteitsbeleid, maar zal niet alles oplossend zijn. Om een duurzame mobiliteit en ook de doelstellingen inzake modal shift te bereiken is een flankerend beleid en een aanpak op hoger niveau noodzakelijk. Op zaken als bv. rekeningrijden, bedrijfswagens, zero-emissie voertuigen en lage

emissiezones, ... heeft het GRUP K-R8 geen vat. Ook is af te stemmen met parallelle processen, zoals bv. de vervoerregiowerking Kortrijk.

Er is ook af te stemmen met het mobiliteits- en parkeerbeleid van de stad Kortrijk (aanbod, tarifiering, evenementieel, werknemersparkeren,...). Daarnaast kunnen ook maatregelen op lokaal niveau **genomen worden** om sluipverkeer tegen te gaan.

Ruimte

Naast de opmaak van het GRUP, zullen in functie van concrete realisaties op het terrein ook realisatiegerichte en grondgebonden instrumenten moeten ingezet worden, zoals bv. instrumenten in functie van inrichting en grondverwerving of instrumenten die omgaan met financiële min- of meerwaarden. Deze instrumenten kunnen ook in onderlinge samenhang worden ingezet en moeten de garantie op uitvoering vergroten.

De te hanteren instrumentenmix moet blijken uit het verdere proces. Een transparante afweging en motivering van de in te zetten instrumenten moet bijdragen tot het bekomen van draagvlak.