



© Luchtfotografie Henderyckx – Intercommunale Leiedal

Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

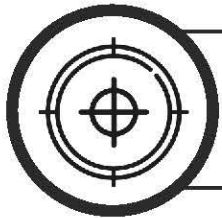
K-R8

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

Scopingnota

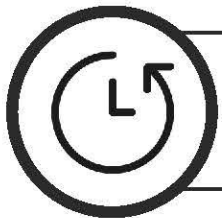
Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

K-R8



Waarom maken we dit plan?

[[Planvoornemen](#)]



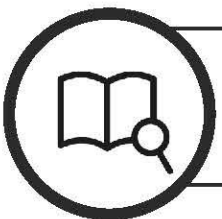
Wat ging er aan dit plan vooraf?

[[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 [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 [hoofdstuk 1. Aanleiding en historiek](#)

Het plangebied heeft betrekking op de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost.

[Meer weten?](#) zie [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 [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

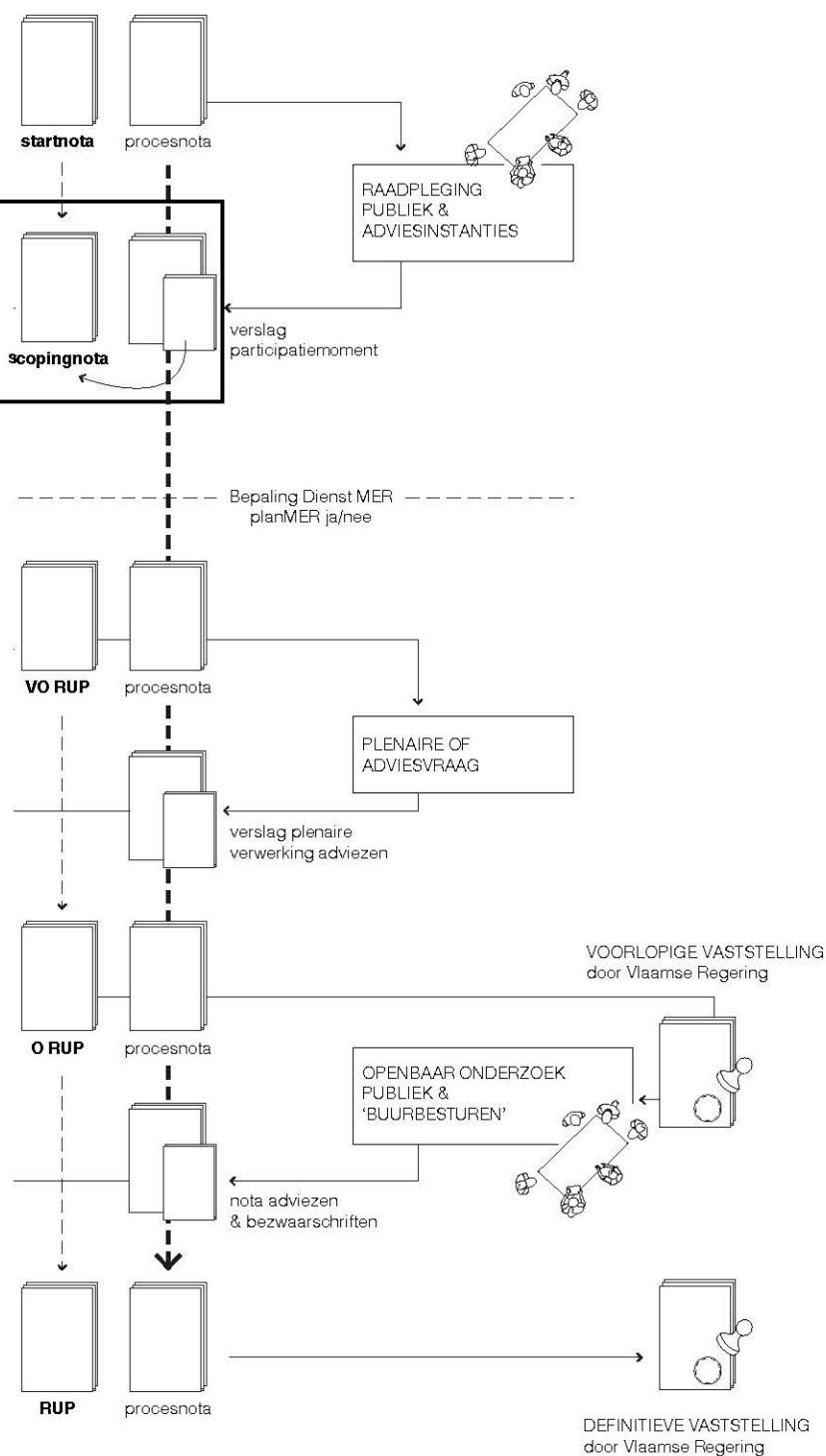
In elke fase van het proces wordt de procesnota geactualiseerd. Naarmate het proces vordert, rapporteert de procesnota ook over de reeds gezette processtappen.

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

Verklarende woordenlijst.....	5
Lijst met afkortingen	10
1 Aanleiding en historiek.....	12
1.1 Aanleiding	12
1.1.1 De verkeersproblematiek op de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost.....	13
1.1.2 De noodzaak tot het (bijkomend) inzetten op alternatieve vervoersmodi	14
1.1.3 De noodzaak tot nadenken over de stedelijke ontwikkelingen en functies	14
1.2 Historiek en relevante onderzoeken.....	15
1.2.1 Voorbereidende onderzoeken	15
1.2.3 Andere relevante studies en onderzoeken	17
1.2.3 Aanbod en behoefte	20
1.3 Relatie tot relevante beleidsplannen en beleidsbeslissingen	24
1.3.1 Op niveau van Europa, de Eurometropool en op federaal niveau	25
1.3.2 Op Vlaams niveau	26
1.3.3 Op provinciaal en regionaal niveau	30
1.3.4 Op lokaal niveau	31
2 Plandoelstelling en -voornemen.....	37
2.1 Centrale doelstelling tot het verbeteren van de leefbaarheid	38
2.2 Plandoelstellingen.....	40
2.2.1 Het multimodaal bereikbaar maken van de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost.....	40
2.2.2 Ontwikkelen, verdichten en vrijwaren met multimodale bereikbaarheid en leefbaarheid als leidende principes	49
2.2.3 Een geïntegreerde aanpak van het verbeteren van de weginfrastructuur	60
2.3 Planvoornemen.....	62
2.3.1 Herbestemmingen in functie van het verbeteren van de leefbaarheid	63
2.3.2 Herbestemmingen in functie van de inzet op modal shift	63
2.3.3 Herbestemmingen in functie van reconversie en kwalitatieve verdichting	63
2.3.4 Herbestemmingen ivf de realisatie van een verbindende groenstructuur	87
2.3.5 Herbestemmingen ivf het verbeteren van de bovenlokale weginfrastructuur	107
2.4 Alternatieven	107
2.4.1 Het nulalternatief	108
2.4.2 Alternatieven in functie van het verbeteren van de leefbaarheid	108
2.4.3 Infrastructuurvarianten voor het verbeteren van de bovenlokale weginfrastructuur.....	111
2.4.4 Alternatieven op vlak van modal shift.....	137
2.4.5 Alternatieven op vlak van ruimtelijke ontwikkelingen	140
2.5 Reikwijdte en detailleringsgraad.....	142

3. Plangebied	144
3.1 Geografische situering	145
3.2 Bestaande juridische toestand.....	146
3.3 Bestaande feitelijke toestand	149
3.4 Ligging tegenover de netwerken	167
4 Scoping en voorstel methodiek plan-MER	171
4.1 Planingrepen en hun relatie tot de effectgroepen	171
4.2 Relevante disciplines en MER-deskundigen.....	174
4.3 Afbakening studiegebied	174
4.4 Algemene methodologie.....	176
4.4.1 Referentiesituatie(s)	176
4.4.2 Ontwikkelingsscenario's	177
4.4.3 Inzet van modellen	180
4.4.4 Wijze van effectbeoordeling.....	184
4.4.5 Grensoverschrijdende effecten	185
4.4.6 Leemten in de kennis.....	185
4.4.7 Voorstellen tot monitoring.....	185
4.4.8 Eindsynthese en integratie	185
4.4.9 Niet-technische samenvatting	185
4.5 Stapsgewijze aanpak van het milieueffectenonderzoek.....	186
4.5.1 Stap 1 - Toetsing aan de centrale plandoelstelling tot verbeteren van de leefbaarheid	188
4.5.2 Stap 2- Diepgaander milieueffectenonderzoek van de weerhouden alternatieven uit stap 1	192
4.5.3 Stap 3 - Uitgebreid milieueffectenonderzoek van de weerhouden alternatieven uit stap 2 (werkwijze per discipline)	194
5 Veiligheidsrapportering.....	217
6 Bijlagen	219
Bijlage 1: Procesnota	219
Bijlage 2: Antwoordnota.....	219
Bijlage 3: Verkennend mobiliteitsonderzoek	219
Bijlage 4: Tunnelnota	219
Bijlage 5: Landschapsplan zuidelijke rand Hoog Kortrijk	219
Bijlage 6: Geluidsmetingen omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost	220
Bijlage 7: Beslissing Team Externe Veiligheid	220

Scopingnota

Dit document is de scopingnota van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) K-R8 'Verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost'. De scopingnota is een verwerking van de verfijnde startnota K-R8 die van 30 maart 2021 tot 28 mei 2021 een advies- en inspraakperiode heeft doorlopen. De verfijnde startnota toont de eerste onderzoeksresultaten van het geïntegreerd planningsproces van een GRUP. Deze eerste onderzoeksresultaten uit de verfijnde startnota zijn in deze scopingnota bijgewerkt en aangepast vanuit de resultaten van de inspraak- en adviesvraag.

Ook de inspraakreacties op de startnota van gemeentelijk RUP KVK-stadion werden nagezien (zie ook procesnota, §1.3.4.2) en o.b.v. deze reacties werd waar nodig de scopingnota aangevuld.

Het Team Mer van het Departement Omgeving maakt onderdeel uit van het planteam en zorgt op deze wijze voor een continue kwaliteitswaarborging van het milieueffectenonderzoek. De kwaliteitsbeoordeling over de inhoudsafbakening van het plan-MER door het Team zit vervat in deze 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.

De scopingnota volgt dezelfde opbouw als de verfijnde startnota, maar is inhoudelijk onder meer op volgende punten aangepast of aangevuld:

Plangebied

- O.b.v. de resultaten van de landschapsplan voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk (Voorland en Atelier Romain i.o.v. Departement Omgeving, zie bijlage 5) werd het plangebied beperkt uitgebreid ten oosten van het zuidelijke deel van het stedelijk woongebied Langwater.

Relevante onderzoeken en beleidsplannen

- Relevante elementen uit de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen en mobiliteitsplannen worden vermeld.
- Een hoofdstuk is toegevoegd over het aanbod en de behoefteraming op vlak van wonen, bedrijvigheid, kantoren en detailhandel in functie van het onderbouwen van de ruimtelijke keuzes in het verdere proces. Indien reeds planologisch bestemde gronden voor bedrijvigheid worden geschrapt, leidt dit tot een nieuwe behoefteberekening voor bedrijventerreinen wat verder bekeken wordt in het traject van de provincie West-Vlaanderen.
- De conclusies van het verkennend mobiliteitsonderzoek worden verder geduid, om zo de noodzaak tot aanpassing van de verkeerscomplexen te duiden, net als de nood tot inzet op modal shift en het bijsturen van ruimtelijke ontwikkelingen. Het verkennend mobiliteitsonderzoek is als bijlage bij de scopingnota gevoegd (bijlage 3).
- De stand van zaken (weerhouden locaties) van het gemeentelijk RUP KVK-stadion is geactualiseerd in functie van een optimale afstemming.

Modal shift

- Het ambitieniveau modal shift binnen het planproces K-R8 is geconcretiseerd (50/50), waarbij wordt voortgebouwd op de ambities van de vervoerregio Kortrijk.

- Naast het voorzien van ruimtelijke ontwikkelingen op plekken met een goede multimodale bereikbaarheid wordt ook gestreefd de regionale ontwikkelingspolen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost verder multimodaal bereikbaar te maken en dus de openbaar vervoersverbindingen af te stemmen op de gewenste ruimtelijke structuur.
- Er wordt verwezen naar het voorgenomen onderzoek op vlak van openbaar vervoer in het kader van de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Kortrijk.
- Het belang van het Guldenspoorpad wordt verder benadrukt. Daarnaast worden ook een aantal te onderzoeken fietsverbindingen nader omschreven.
- Voor de mobipunten wordt de merknaam “hoppinpunten” gebruikt, als nieuw Vlaams mobiliteitsmerk voor basisbereikbaarheid en alle daaraan gelinkte oplossingen.
- Zowel op Hoog Kortrijk als Kortrijk-Oost is een zoekzone aangeduid voor de realisatie van een regionaal hoppinpunt. Kapel ter Bede en de binnenzijde van de R8 worden niet langer weerhouden als mogelijke locaties voor een regionaal hoppinpunt voor Kortrijk-Oost.

Verfijning plandoelstellingen

- O.b.v. de resultaten van het landschapsplan voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk (Voorland en Atelier Romain i.o.v. Departement Omgeving, zie bijlage 5) zijn de plandoelstellingen voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk verfijnd.
- Binnen de plandoelstelling in functie van het realiseren van een verbindende groenstructuur doorheen het plangebied wordt het belang van recreatief medegebruik onderstreept met de nood aan publiek en toegankelijk groen, ook in functie van beweging en sport. Onderzoek is te voeren naar de realisatie van een continue groene migratiecorridor langs de E17.
- De potenties voor hernieuwbare energie zijn op een hoger (regionaal) schaalniveau te bekijken, met van daaruit mogelijke vertaling in het plangebied.

Ruimtelijk ontwerpend onderzoek & bespreking deelzones

- Verdere verduidelijking van de begrippen ‘verdichtingszones’, ‘ontwikkelingszones’ en ‘te vrijwaren zones’ is toegevoegd.
- De lijst met ruimtelijke plannen en ontwerpend onderzoek is aangevuld. De scopingnota is ook maximaal afgestemd op de (voorlopige) resultaten van het in opmaak zijnde Masterplan Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost (waaronder aanpassing van het kaartmateriaal), waarbij ook de visie om de identiteit van Hoog Kortrijk te versterken door ontwikkeling langs drie assen mee is opgenomen.
- O.b.v. de resultaten van de landschapsplan voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk (Voorland en Atelier Romain i.o.v. Departement Omgeving, zie bijlage 5) is de visie op een aantal deelzones verfijnd (spievormig perceel langs de begraafplaats, stedelijk woongebied Schaapsdreef, woonuitbreidingsgebieden Lange Munte, zuidelijk deel Langwater, parkgroen Langwater, ...).
- De bespreking van een aantal deelzones is aangevuld en bijgestuurd onder meer o.b.v. de inspraakreacties en de bilaterale gesprekken met een aantal grote spelers op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost (Kennedypark, site en omgeving Xpo, Kulak en Ecolab, voormalige site Lichtendal, ontwikkelingszones langs de HOV-as, crematorium, kop Evolis en Langwater, Kapel ter Bede en Littoral, niet-ontwikkelde woongebieden zuidzijde E17, site De Watergroep).
- De formulering over de visie op het woonlint Luipaardstraat Harelbeke (Kanaalzone-Littoral) is aangepast, zodat dit op eenzelfde manier wordt vermeld als in het geïntegreerd onderzoek van PLAN B-K.
- De resultaten van de studie ecologische stadspark Vlasakker en omgeving (studiebureau Omgeving i.o.v. stad Kortrijk) zijn verwerkt.
- Het vrijwaren en opwaarderen van het Kennedybos wordt verder benadrukt, met ook vermelding van de te onderzoeken groenverbinding tussen het Kennedybos en ‘t Hoge.
- Bij de bespreking van de gronden tussen Evolis en Keizershoek is het gemeentelijk advies van de stad Harelbeke meegenomen. De groenbuffer Keizershoek wordt vermeld.

Infrastructuur

- Het internationale economische belang van de E17 wordt onderstreept.
- M.b.t. een mogelijke snelheidsverlaging op de E17 wordt verwezen naar de bespreking in de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van 4 maart 2021. Het onderzoek K-R8 zal zich in eerste instantie focussen op een snelheidsverlaging tot 90km/u en voor vrachtwagens tot 70km/u. Dit wordt ook in de bestaande toestand onderzocht.
- Er wordt meer duiding gegeven over de reservatiestrook zoals aangeduid op het gewestplan tussen de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost. Ook is een beknopte historiek van de bovenlokale weginfrastructuur, de reservatiestrook en de omliggende woonstraten toegevoegd.
- Verduidelijking dat in het onderzoek voor de variant voor het sluiten van de R8 op de reservatiestrook de subvarianten op het maaiveld, verzonken en ondertunneld worden bekeken, maar niet een verhoogde subvariant.
- De variant sluiten R8 zonder optimalisatie van de verkeerscomplexen wordt niet weerhouden.
- Het niet-weerhouden van de variant 'sluiten R8 naast de E17 tot de Maandagweg' wordt bijkomend gemotiveerd.
- De uitgangspunten voor het infrastructuurontwerp zijn aangevuld. Zo is bv. maximaal rekening te houden met het bestaande en toekomstige functioneren van de ruimtelijke ontwikkelingen. Het rechtstreeks toegang nemen vanaf het hogere wegennet naar ontwikkelingssites (bv. voor het nieuwe voetbalstadion) kan niet worden toegestaan.

Scoping en voorstel methodiek plan-MER

- Verduidelijking dat de richtwaarden van de WHO geen normen zijn, maar wetenschappelijke advieswaarden en dat het behalen van deze waarden in een stedelijke omgeving (met K-R8 alleen) niet realistisch is.
- De opsomming van de biologisch waardevolle tot zeer waardevolle zones die zich in het plangebied bevinden, werd uitgebreid. Ook de meest nabije SBZ- en VEN-gebieden werden mee opgenomen in de bespreking van de bestaande situatie.
- Verduidelijking omtrent de compensaties voor het aansnijden van groen- en bosgebieden bij de heraanleg van de verkeerscomplexen is toegevoegd.
- Vermelding dat ook de juridisch-planologische referentiesituatie is te bekijken, in het bijzonder in functie van de bestemming van het crematorium.
- De mogelijke ontwikkelingsscenario's die een invloed kunnen hebben op het studiegebied en cumulatieve effecten kunnen hebben met het plan, zijn aangevuld. Bij aanvang van het onderzoek is te beslissen met welke scenario's wordt rekening gehouden.
- N.a.v. inspraak op de startnota KVK, waarin gewezen wordt op de mogelijke cumulatieve effecten bij evenementen, is stap 2B van het MER K-R8 verder aangevuld.
- Er wordt meer duiding gegeven op welke groeiverwachtingen het prognosejaar 2030 uit het stadmodel steunt.
- Het in te zetten instrumentarium voor de beoordeling van de effecten op luchtkwaliteit is aangevuld met in 2021 ontwikkelde tools om de impact van tunnelmonden in beeld te brengen.
- Het significantiekader voor de beoordeling van de impact op luchtkwaliteit werd geüpdatet.
- Verduidelijking dat in de discipline lucht de verkeersemissies worden bekeken en dat gebouwverwarming en bedrijfsemissies niet verder opgenomen worden in het milieueffectenonderzoek m.u.v. het crematorium. Gezien dit op vlak van emissies een heel specifieke activiteit is, worden in de discipline lucht ook de meest recente emissiemetingen van het crematorium opgenomen.
- De landbouwimpactstudie uitgevoerd door het Departement Landbouw en Visserij is toegevoegd als te gebruiken bron voor discipline mens-ruimte.
- Er wordt verwezen naar de regionale onthardingsstrategie met de ambitie tot ontharding en beperken van bijkomende verharding. Dit wordt ook meegenomen in de beoordeling van het MER (disciplines mens-ruimte, biodiversiteit, water en klimaat).

- Er wordt melding gemaakt van opgestarte luchtkwaliteitsmetingen en van de geluidsmetingen in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost.
- De opmaak van een passende beoordeling en verscherpte natuurtoets zal bekeken worden in stap 3 van het milieueffectenonderzoek o.b.v. de bekomen gegevens vanuit de discipline lucht.
- De werkwijze voor de beoordeling van de impact van stikstofdeposities op kwetsbare habitats werd aangevuld met de richtlijnen uit de Ministeriële instructie van 3 mei 2021 die er kwam naar aanleiding van het zogenaamde “stikstofarrest” van de Raad van Vergunningsbetwistingen.

Veiligheidsrapportering

- De Kanaalzone wordt gezien als mogelijke zone voor het toestaan van Seveso-bedrijven. Deze zone is ook in samenhang te bekijken met de site Kapel ter Bede. Ook in de kop van Evolis behoort een ontwikkeling met bedrijvigheid tot de mogelijkheden. Een ruimtelijk veiligheidsrapport is op te maken.

Deze en alle andere aanpassingen ten opzichte van de verfijnde startnota worden in de scopingnota in donkerblauwe tekst vermeld.

In deze scopingnota is vooral inhoudelijke informatie over het GRUP opgenomen. Voor informatie over het procesverloop en de procesaanpak verwijzen we naar de procesnota (zie bijlage 1) die in deze fase samen met de scopingnota raadpleegbaar is.

Contact en info:

Departement Omgeving

www.omgevingvlaanderen.be

Email: gop.omgeving@vlaanderen.be

Telefoon: 02 553 11 71

Adres: Graaf de Ferrarisgebouw, Koning Albert II-laan 20, 1210 Brussel

Verklarende woordenlijst

Aanvullend net

Het aanvullend net bestaat uit de bussen tussen kleinere steden en gemeenten. Het zorgt voor de aanvoer naar het kernnet en het treinnet. Ook het woon-werkverkeer en het woon-schoolvervoer dat alleen tijdens de spitsuren bestaat, maakt deel uit van dit net.

Afbakening

Afbakening is de precieze aanduiding van gebieden waar een specifiek beleid van toepassing is. De afbakening gebeurt in een afbakeningsproces waarin alle betrokkenen samenwerken.

Alternatief

Een alternatief is een andere manier om de doelstelling(en) van een plan- of projectvoornemen te realiseren.

Bestemming

Een bestemming is een door de overheid voorgenomen landgebruik op een grond. Een bestemming is voorzien in een goedgekeurd plan (bijvoorbeeld gewestplan, ruimtelijk uitvoeringsplan) via stedenbouwkundige voorschriften.

Capaciteit van een weg

Het aantal voertuigeenheden dat een weg binnen een bepaalde tijdsperiode kan verwerken.

Doorgaand verkeer

Verkeer dat geen herkomst of bestemming in het bestudeerde gebied heeft.

Draagkracht van de ruimte

Het vermogen van de ruimte om, nu en in de toekomst, menselijke activiteiten op te nemen zonder dat de grenzen van het ruimtelijk functioneren worden overschreden.

Duurzame ruimtelijke ontwikkeling

Duurzame ruimtelijke ontwikkeling is de vertaling van het begrip duurzame ontwikkeling naar het ruimtelijk beleid toe. Dit wordt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als uitgangshouding genomen voor het formuleren van de visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen. Dit is een ruimtelijke ontwikkeling gebaseerd op draagkracht en kwaliteit voor de vrijwaring van een leefbare ruimte voor de volgende generaties, zonder de aanspraken van de huidige generaties te hypothekeren.

Effect

Een effect is een gevolg of een verandering in een bepaalde situatie die wordt veroorzaakt door een gebeurtenis of een handeling (bijvoorbeeld de inzet van een alternatief).

Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP)

Een GRUP is een plan dat opgemaakt wordt door het Vlaamse Gewest en waarin bestemmingswijzigingen in een bestaand gebied (plangebied) worden vastgelegd. Het plan wijzigt of herbevestigt de bestemming en bijhorende voorschriften van bepaalde percelen of gebieden. Een ruimtelijk uitvoeringsplan legt voor het plangebied onder meer vast welke activiteiten er mogen plaatsvinden, waar er gebouwd mag worden en aan welke stedenbouwkundige voorschriften constructies moeten voldoen. Een ruimtelijk uitvoeringsplan geeft uitvoering aan een ruimtelijk structuurplan; Het heeft een verordende, dus verplichtende waarde voor iedereen.

Hoppinpunt

Een hoppinpunt is een vervoersknooppunt waar parkeermogelijkheden voor verschillende personenwagens en fietsen zijn en/of verschillende vervoersmogelijkheden (trein, bus, deelfiets, ...) aangeboden worden onder de vorm van o.m. deelsystemen, waardoor reizigers met het geschikte vervoermiddel een verplaatsing kunnen maken.

Kernnet

De bussen (en trams) van het kernnet zorgen voor de verbinding tussen grote woonkernen en scholen, sport- en recreatiecentra, ziekenhuizen en handelscentra. Het kernnet wordt afgestemd op het treinnet.

Leefbaarheid

Leefbaarheid is een begrip voor de objectieve en subjectief beleefde kwaliteit van de menselijke leefomgeving. Het begrip wordt verder gedefinieerd in het kader van dit planproces (zie 2.1).

Maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA)

In een maatschappelijke kosten-batenanalyse worden alle huidige en toekomstige voordelige en nadelige effecten, die de leden van de maatschappij ondervinden als gevolg van een project of beleidsmaatregel, tegen elkaar afgewogen door ze in monetaire waarden uit te drukken.

Milieueffectenrapport (MER)

In een milieueffectrapport wordt gerapporteerd over de te verwachten milieueffecten van een voorgenomen plan, programma of project: de milieugevolgen voor mensen, planten, dieren, goederen, water, bodem, lucht, monumenten, de natuur en het landschap worden op een wetenschappelijke manier bestudeerd en beschreven. Het MER wordt opgesteld door een team van erkende MER-deskundigen en wordt tijdens en na afwerking inhoudelijk getoetst door het Team Mer op zijn kwaliteit. Hierbij gaat het Team Mer na of het MER alle noodzakelijke elementen bevat, het onderzoek op een kwalitatieve wijze werd gevoerd en de conclusies duidelijk en navolgbaar zijn.

Milieueffectrapportage (m.e.r.)

Deze term dekt meer dan het rapport, en omvat ook het proces van overleg en gefaseerde rapportage.

Modal split

Modal split geeft de verhouding aan van het aantal reizigers per vervoersmiddel.

Modal shift

Modal shift is de hoeveelheid mensen die wijzigt van vervoersmiddel. Het gaat om een mobiliteitsverschuiving van de wagen naar duurzame verplaatsingen zoals fiets en openbaar vervoer.

Ontsluiting

Verkeersinfrastructu(u)r(en) die een gebied aansluiten op de rest van het verkeersnetwerk en het daardoor bereikbaar maken.

Ontwikkelingszones

Ontwikkelingszones zijn goed gelegen plekken voor ontwikkeling en het versterken van de ruimtelijke organisatie omwille van de potenties op vlak van multimodale bereikbaarheid en de complementariteit met het groenblauwe netwerk.

Plan-MER

Het rapport waarin de te verwachten milieueffecten van een plan of programma worden bestudeerd en beschreven. Dit rapport wordt opgesteld volgens een wettelijke procedure en in het kader van de decretale eis om voor bepaalde plannen en programma's een milieueffectrapportage uit te voeren.

Regionale ontwikkelingspool

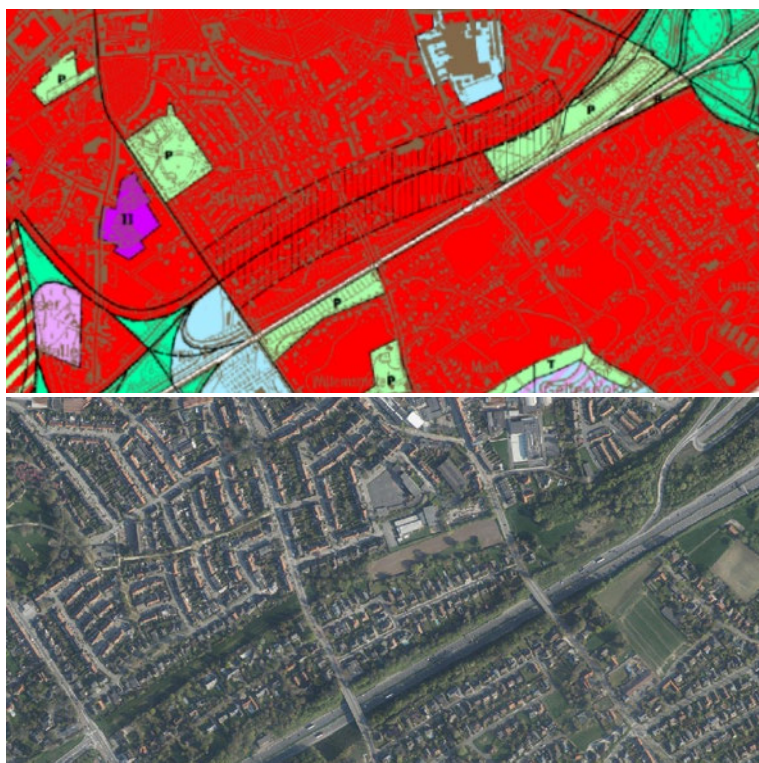
Regionale ontwikkelingspolen (zoals Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost) bevatten reeds belangrijke grootschalige bovenlokale functies en kunnen mits een multimodale bereikbaarheid potenties bieden om bijkomende, grootschalige programma's op te nemen, die niet inpasbaar zijn in bestaande stedelijke centra en dus complementair met het kernversterkend beleid kunnen zijn. Binnen deze polen dient ook aandacht te worden besteed aan de ruimtelijke kwaliteit. Het moeten levendige plekken worden door de nodige ruimte te voorzien voor ondersteunende diensten en faciliteiten. Elke ontwikkelingspool verdient ook een "groene voet" als tegengewicht voor de grootschalige ontwikkelingen.

Reservatiestrook

De reservatiestrook is de zwart gearceerde zone tussen de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost, zoals aangeduid op het gewestplan Kortrijk van 4 november 1977.¹ Met dit gewestplan werden dus de gronden binnen deze gearceerde zone gereserveerd voor het sluiten van de ring R8. De reservatiestrook heeft op het gewestplan een breedte van ongeveer 240 meter.

De op het terrein onbebouwde strook die tussen de tuinen van de woningen Burgemeester Mayeurlaan en Sint-Margriete-Houtemlaan ligt, heeft een breedte van ongeveer 40 meter. Er is een gebruiksovereenkomst omtrent het gebruik van de gronden door landbouw (akkerbouw en beperkt wei- of hooiland).

Binnen K-R8 wordt onderzocht of het sluiten van de ring R8 op de reservatiestrook wel de beste oplossing is. Dit is dan ook één van de alternatieven die onderzocht wordt, naast het niet-sluiten van de R8, het sluiten naast de E17 of in de bedding van de E17.



Figuur 0-1 en 0-2: Reservatiestrook volgens het gewestplan (gearceerde zone) en luchtfoto ter hoogte van de reservatiestrook

¹ Het gewestplan is te raadplegen via Geopunt: http://www.geopunt.be/kaart?app=gewestplan_app.

Ruimtelijk rendement

Ruimtelijk rendement is de mate waarin het ruimtebeslag gebruikt wordt voor maatschappelijke doeleinden. Het genereren van hoger ruimtelijk rendement gebeurt door meer activiteiten op eenzelfde oppervlakte te organiseren zonder afbreuk te doen aan de leefkwaliteit, en dit op de best gelegen plaatsen. De ontwikkeling van woongelegenheden, werkplekken, voorzieningen en infrastructuren gebeurt door bestaande bebouwde ruimtes te transformeren en zo weinig mogelijk door open en onbebouwde ruimte in te nemen.

Ruimtelijk structuurplan

Een ruimtelijk structuurplan is een plan waarin de keuzes met betrekking tot de ruimtelijk-structurele ontwikkeling van een bepaald gebied aangegeven worden, de ruimtelijke potenties worden belicht en waarin richtlijnen en organisatieprincipes voor grond- en ruimtegebruik worden aangegeven.

Het heeft betrekking op het gehele grondgebied en op alle ruimtebehoevende activiteiten waarvan de ordening aan een respectievelijk bestuursniveau is toevertrouwd. Het beoogt tevens de bevordering van de doeltreffendheid en van de interne samenhang van het ruimtelijk beleid.

Ruimtelijk Veiligheidsrapport (RVR)

Een openbaar document waarin, van een voorontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan en van de redelijkerwijze in beschouwing te nemen alternatieven, een wetenschappelijke beoordeling wordt gegeven van de geplande ontwikkelingen met betrekking tot nieuwe of bestaande inrichtingen en hun omgeving, wanneer de plaats van vestiging ervan of de ontwikkelingen zelf het risico op een zwaar ongeval kunnen vergroten of de gevolgen ervan ernstiger kunnen maken.

Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP)

Het plan wijzigt of herbevestigt de bestemming en bijhorende voorschriften van bepaalde percelen of gebieden. Een ruimtelijk uitvoeringsplan legt voor het plangebied onder meer vast welke activiteiten er mogen plaatsvinden, waar er gebouwd mag worden en aan welke stedenbouwkundige voorschriften constructies moeten voldoen. Een ruimtelijk uitvoeringsplan geeft uitvoering aan een ruimtelijk structuurplan; Het heeft een verordende, dus verplichtende waarde voor iedereen. Deze plannen komen in de plaats van de gewestplannen, algemene en bijzondere plannen van aanleg. Er zijn ruimtelijke uitvoeringsplannen op gewestelijk (GRUP), provinciaal (PRUP) en gemeentelijk (gRUP) niveau.

Team Mer

Bevoegde administratie voor milieueffectrapportage in Vlaanderen.

Te vrijwaren zones

Dit zijn zones binnen het plangebied die te vrijwaren zijn van (verdere) ontwikkeling en bebouwing. De zones maken deel uit van de groenblauwe dooradering of de open ruimte (landbouwgebied) aan de rand van Hoog Kortrijk en worden in het kader van de leefbaarheid, omwille van het feit dat ze niet goed bereikbaar zijn of de openruimtefunctie gevrijwaard van bebouwing. Ze omvatten verschillende functies als landbouwgrond, buffering, groene fietsverbindingen, ecologisch gericht groen, groene publieke ruimten en buurtgroen, recreatie,... Deze zones zijn onderling te koppelen tot een verbindende groenstructuur.

Variant

Een variant is een keuzemogelijkheid binnen een bepaald alternatief, en heeft betrekking op een beperkt aantal aspecten of elementen van dat alternatief. Varianten verschillen te weinig van elkaar om ze als aparte alternatieven te beschouwen.

Verdichtingszones

Verdichtingszones zijn ontwikkelingszones waar omwille van hun goede ligging langs een kernnet A-as voor het openbaar vervoer en/of een multimodaal knooppunt (regionaal hoppinpunt) ook een hogere dichtheid van bebouwing wordt vooropgesteld. Het zijn bij voorkeur plekken voor het realiseren van een programma met een regionale dimensie (zoals bv. bovenlokale functies in functie van zorg, evenementen, hoger onderwijs, hoogwaardige ondernemingen, diensten en kantoorontwikkelingen,...).

Verkeerscomplex

Plaats waar verkeersuitwisseling tussen een hoofdweg en een ondergeschikte weg mogelijk is. Een verkeerscomplex bestaat uit af- en opritten naar de hoofdweg.

Lijst met afkortingen

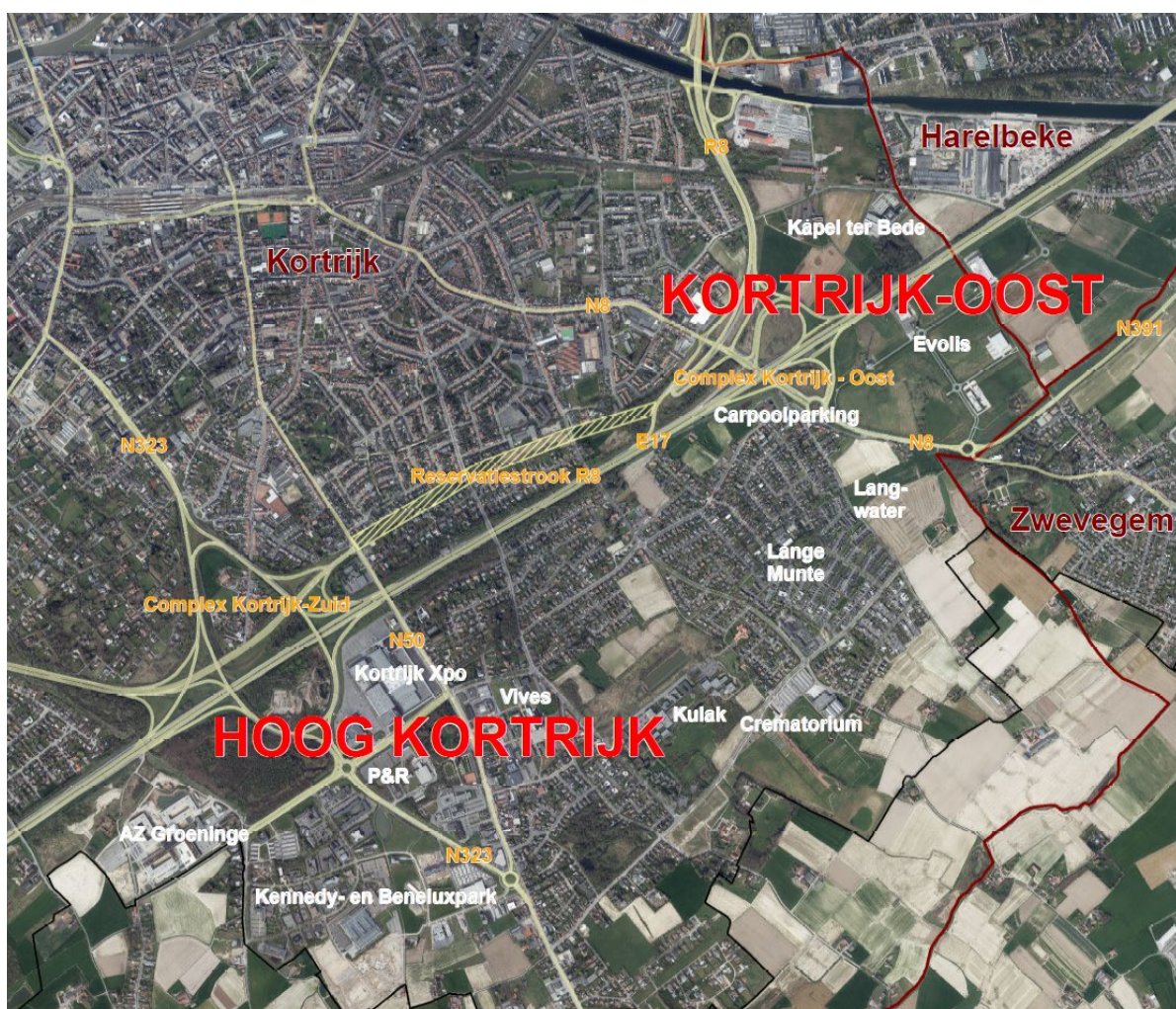
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BFF	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
BPA	Bijzonder Plan van Aanleg
BRV	Beleidsplan Ruimte Vlaanderen
BVR	Besluit Vlaamse Regering
BWK	Biologische waarderingskaart
CSA	Community Supported Agriculture
eNES	Economisch Netwerk Seine Schelde
EV	Externe Veiligheid
GAW	Gezondheidskundige advieswaarden
GIP	Geïntegreerd Investeringsprogramma
GRB	Grootschalig Referentie Bestand of Basiskaart Vlaanderen
GRS	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan
GRUP	Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan
HOV	Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding (tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk)
IBO	Interbestuurlijk Overleg (Zuid-West-Vlaanderen)
KB	Koninklijk Besluit
KVK	KV Kortrijk (nieuw voetbalstadion en aanvullend programma)
LIS	Landbouw-impactstudie
LPB	Vlaams Luchtbeleidsplan 2030
MB	Ministerieel Besluit
MER	Milieueffectenrapport
MKBA	Maatschappelijke kostenbatenanalyse
OV	Openbaar vervoer
P&R	Park & Ride
pae	personenenauto-equivalent
PLAN B-K	Complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk (www.planbk.be)
POM	Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij
PRUP	Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan
RSG	Regionaal stedelijk gebied (Kortrijk)

RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
RUP	Ruimtelijk Uitvoeringsplan
RVR	Ruimtelijk Veiligheidsrapport
SBZ	Speciale Beschermingszone
TEN-T	Trans-European Transport Network
VCRO	Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening
VEKP	Vlaams Energie- en Klimaatplan
VEN	Vlaams Ecologisch netwerk
VMM	Vlaamse milieumaatschappij
VR	Veiligheidsrapport
VRI	Verkeersregelinstallatie
V/T	Vloer terrein index
WHO	World Health Organization

1 Aanleiding en historiek

1.1 Aanleiding

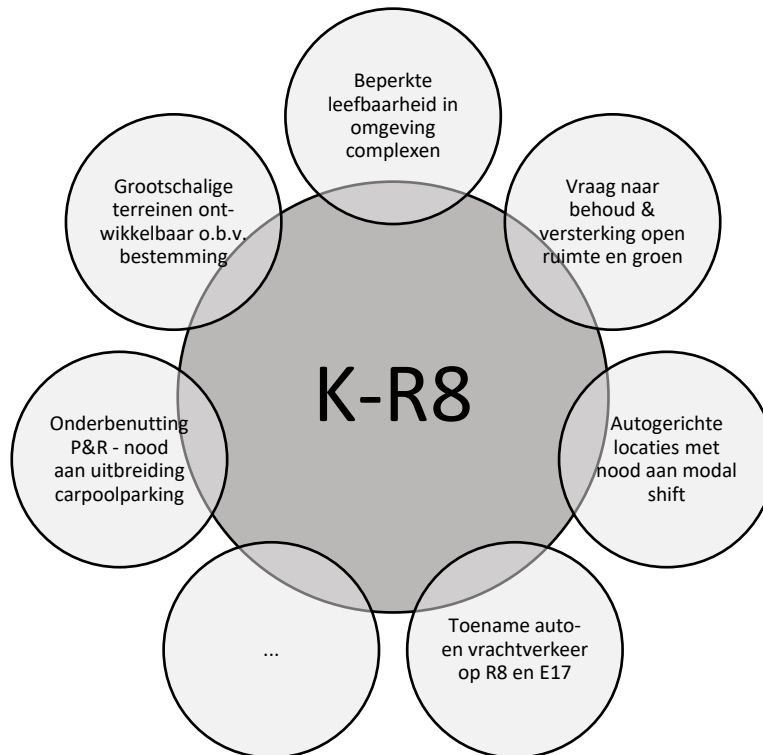
Het begrip 'Hoog Kortrijk' slaat op het stadsdeel van Kortrijk ten zuiden van de autosnelweg E17/A14 (Rijssel-Kortrijk-Gent-Antwerpen). Aanvankelijk werd het begrip alleen gebruikt voor de omgeving die aansluit op de Doorniksesteenweg en het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid (ook wel bekend als 'het Ei'). Maar meer recent werd Hoog Kortrijk ook uitgebreid naar het gebied aansluitend bij het verkeerscomplex Kortrijk-Oost. Voor de duidelijkheid wordt in de scopingnota toch een onderscheid gemaakt tussen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Met Kortrijk-Zuid wordt specifiek het verkeerscomplex bedoeld.



Figuur 1-1: De omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost

Het auto- en vrachtwagenverkeer op de ring R8, de E17 en de aanliggende verkeerscomplexen is de laatste decennia sterk toegenomen, waardoor de vlotte bereikbaarheid en leefbaarheid van de Kortrijkse regio in het gedrang komt. De aanwezigheid van de bovenlokale weginfrastructuur aan de zuidzijde van Kortrijk heeft tevens een impact op de leefbaarheid van de omliggende woonbuurten. Naast bestaande grootschalige (regionale) functies (zoals AZ Groeninge, Kortrijk Xpo, KULAK,...) zijn er op Hoog Kortrijk ook nog onbebouwde terreinen die o.b.v. hun bestemming ontwikkeld kunnen worden. Om Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost leefbaar te houden, is er naast het verbeteren van de weginfrastructuur ook nood om de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden bij te sturen, alsook in te zetten op alternatieve vervoersmiddelen zoals openbaar vervoer, fiets, deelmobiliteit,...

Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost hebben een eigen profiel met specifieke aandachtspunten. Dit wordt o.m. bepaald door de ligging in het stedelijk netwerk, de positionering ten aanzien van het openbaar vervoersnet, de reeds bestaande ruimtelijke functies en voorzieningen, etc. Op basis van het profiel en de reeds aanwezige functies is - ook op regionaal niveau - te bekijken of bepaalde ruimtevragen en functies (zoals bv. grootschalige detailhandel) al dan niet geschikt zijn om er onder te brengen.



Figuur 1-2: Schematische weergave van de aanleiding tot opstart van het proces K-R8

1.1.1 De verkeersproblematiek op de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost

De ring R8 rond de stad Kortrijk ontsluit via de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost naar de E17/A14. Tussen beide complexen is de R8 niet gesloten waardoor de uitwisseling tussen beide complexen gecombineerd wordt met de op- en afrit van de E17/A14. Tijdens de spitsmomenten veroorzaakt dit congestie en terugslag op de op- en afrit van de E17/A14. De complexen kunnen de verkeersintensiteiten om verschillende redenen niet snel genoeg verwerken en zijn niet afgestemd op de verdere ruimtelijke ontwikkeling van de regio. Ook het noordelijk deel van de R8 is niet volledig gerealiseerd en de [verkeerswisselaar](#) van Aalbeke (E17/E403) werkt niet optimaal waardoor de beide complexen onnodig belast worden (deze projecten maken geen deel uit van voorliggend planproces maar kunnen er niet los van gezien worden).

Het complex Kortrijk-Oost kent problemen ter hoogte van de uitwisseling N8 x op- en afrit R8 en N8 x op- en afrit E17/A14. Daarnaast zorgen de onderliggende kruispunten op de N8 voor een fileopbouw. Op de N8 ten noorden van de E17/A14 heeft het lichtengeregeld kruispunt N8 x Hugo Verriestlaan/ Beekstraat de grenswaarde van doorstroming bereikt, wat leidt tot congestie op de N8. Op de N8 ten zuiden van de E17/A14 geraakt het sas tussen de twee rotondes Cowboy Henk (N8 x op- en afrit E17/A14) en Q8 (N8 x N391) niet snel genoeg geleegd waardoor er congestie ontstaat op de N8 en de N391.

Het complex Kortrijk-Zuid is ingericht als een ei waarop meerdere wegen aan- en aftakken. Om te wisselen van richting dient er geweven te worden over verschillende rijstroken op korte afstand. Om deze weefbeweging nog veilig uit te voeren, vertraagt de snelheid van de voertuigen en verliest het complex aan doorstroming. Hierdoor ontstaat er structurele congestie tijdens de spitsmomenten.

De complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost kennen een onderlinge wisselwerking en staan in relatie met de verkeerswisselaar Aalbeke (E17/E403) en met het functioneren van de R8 als geheel en de E17.

1.1.2 De noodzaak tot het (bijkomend) inzetten op alternatieve vervoersmodi

Het inzetten op bijkomende infrastructuur voor het wegverkeer voor de aanpak van de verkeersproblematiek is niet alles oplossend. Dit leidt bovendien tot vragen over de ruimtelijke kwaliteit en inpasbaarheid ervan en over de impact op de leefbaarheid van de betrokken stadsdelen. Het openbaar vervoer en de noodzakelijke veilige en hoogwaardige fietsverbindingen vormen één geheel in het ruimtelijk ontwerp van de infrastructuurinterventies. In het planproces wordt een goede bereikbaarheid van (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelingen vooropgesteld. Het bijdragen tot de inzet op alternatieve vervoersmodi (openbaar vervoer, fiets, deelmobiliteit, collectief vervoer,...) maakt hier deel van uit. Hierbij is ook de relatie te leggen met het op te maken regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Kortrijk.

Een evaluatie van de bestaande parkeervoorzieningen op Hoog Kortrijk met inbegrip van de park & ride aan de President Kennedylaan en de carpoolparking Kortrijk-Oost dringt zich op. Er dient ook nagedacht te worden over (her)nieuw(d)e P&R-infrastructuur en in functie van zuinig ruimtegebruik over plekken voor gezamenlijk parkeren.

1.1.3 De noodzaak tot nadenken over de stedelijke ontwikkelingen en functies

Door de beschikbare ruimte en de sterk auto-gerichte ligging van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost via de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost vestigden er zich de laatste decennia een aantal grootschalige (regionale) activiteiten op die locaties die wegens ruimtegebrek geen plaats vonden in de Kortrijkse binnenstad. Daarnaast zijn er rond het complex Kortrijk-Oost nog grote onbebouwde terreinen waarvan de bestemmingsplannen bijkomende ontwikkelingen mogelijk maken.

De bestaande (stedelijke) ontwikkelingen en ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost zijn te evalueren en mogelijks (deels) te heroriënteren in afstemming met het verbeteren van de weginfrastructuur. Hierbij zijn naast het verbeteren van de leefbaarheid, ook ruimtelijke principes als duurzaam ruimtegebruik en kwalitatief ruimtelijk rendement in acht te nemen.

Bij de evaluatie van ruimtelijke ontwikkelingen zijn de (bijgestuurde of gewijzigde) programmeerkeuzes te onderbouwen vanuit een samenhang van elementen, zoals het aanbod en de behoeftes in het stedelijk gebied (zie §1.2.3) en de regionale ruimtelijke visie Zuid-West-Vlaanderen en andere beleidsplannen en -visies, maar ook vanuit de kwaliteiten van de plek zelf. Voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen zijn ook steeds de nodige randvoorwaarden te stellen, bv. naar verkeersgeneratie toe.

Tevens is een locatiebeleid te voeren waarin o.m. multimodale ontsluiting en het voorzieningenniveau belangrijke factoren zijn, zowel in functie van verdere ontwikkelings- en verdichtingslocaties, als met betrekking tot het (deels) vrijwaren van minder goed gelegen locaties. Dergelijke oefening gebeurt binnen het planproces K-R8, maar ook binnen de ruimere regio.

1.2 Historiek en relevante onderzoeken

1.2.1 Voorbereidende onderzoeken

Ter voorbereiding van voorliggend planproces werden een aantal onderzoeken ingezet om de doelstellingen en het planvoornemen te formuleren en te onderbouwen.

Volgende nota's en onderzoeken werden opgemaakt of uitgevoerd:

- Scope 'Verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Oost, Kortrijk-Zuid en Aalbeke en aanpakken van de R8 in relatie met de omgeving', februari 2017
- Nota 'Onderzoeksvragen, doelstellingen en uitgangspunten in functie van het verkennend mobiliteitsonderzoek', januari 2017
- Nota over het inzetten op modal shift in K-R8, 15 februari 2018
- Nota ruimtelijk onderzoek tijdens de verkenningsfase van K-R8, februari 2018
- Resultaten workshopweek Hoog Kortrijk, maart 2018
- Nota omtrent het verlengen van het voorzorgsprincipe, 21 juni 2018
- Resultaten workshops Kortrijk-Oost, mei en september 2018
- Mobiliteitsonderzoek R8 Kortrijk, Witteveen & Bos + Transport & Mobility (i.o.v. AWV West-Vlaanderen, eindrapport 11 juli 2019) (zie bijlage 3)

De voorbereidende onderzoeken werden parallel uitgevoerd en op elkaar afgestemd. Zo is bv. in het ruimtelijk onderzoek rekening gehouden met de noodzakelijke ruimte-innames en restcapaciteit bij **het verbeteren** van de weginfrastructuur en werden de verkeerskundig haalbare alternatieven in het mobiliteitsonderzoek gemilderd in functie van positieve effecten op vlak van leefbaarheid, ruimte-innames, alternatieve vervoersmodi,...

Het **verkennend** mobiliteitsonderzoek

Het **verkennend** mobiliteitsonderzoek (Witteveen & Bos, 11 juli 2019) (zie bijlage 3) onderzocht de alternatieven voor **het verbeteren** van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid, Kortrijk-Oost en Aalbeke. Er werd hierbij vertrokken vanuit twee hoofdscenario's: zonder de sluiting van de zuidelijke ring R8 rond Kortrijk (tussen de N50 en de N8) en in geval van de sluiting van de zuidelijke ring. Bij beide hoofdscenario's werd rekening gehouden met bestaande en geplande ruimtelijke ontwikkelingen² die een impact kunnen hebben op het proces qua verkeersgeneratie. Voor elk alternatief voor de optimalisatie van de bovenlokale weginfrastructuur werden de verkeerskundige haalbaarheid en de mobiliteitseffecten onderzocht, de ruimte-innames in kaart gebracht en een eerste financiële raming opgemaakt.

In het onderzoek werd uitgegaan van een optimale doortrekking van de R8 tussen de Noordlaan en het complex Stasegem/Harelbeke-Zuid (de paperclip) en van de gerealiseerde trompetaansluiting R8/A19.

In het **verkennend** mobiliteitsonderzoek werd niet uitgegaan van een bepaald percentage aan modal shift, maar van een worst case scenario (verkeerskundig optimum³). Bij het zoeken naar een aanvaardbare mildering werd tevens (beperkt) ingezet op alternatieve vervoerswijzen (bv. verhoogde doorstroming van openbaar vervoer op de gewestwegen) en alternatieve fietsroutes (bv. geen menging van fietsverkeer ter hoogte van een verkeerscomplex). De maatregelen opgenomen in het laatste scenario van de doorrekeningsstudie voor de Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding (HOV) tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk werden meegenomen als beslist beleid.

² Zie bijlage V 'nota ruimtelijke ontwikkelingen' bij het voorbereidend mobiliteitsonderzoek, waarin een overzicht gegeven wordt van de geplande ruimtelijke ontwikkelingen en aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur. Een aantal van deze ontwikkelingen betreft beslist beleid, een aantal andere projecten worden meegenomen volgens de meest waarschijnlijke realisatie.

³ Hierbij is geen rekening gehouden met het feit dat er ook verplaatsingen kunnen gebeuren met duurzame modi. Ook is de doorstroming voor wagens geoptimaliseerd zodat congestie vermeden wordt.

Bij het complex Kortrijk-Oost werd ook nagedacht over een variant met fietsers op dit complex, maar ook over een variant zonder fietsers op het complex. Bij de laatste variant werd gezocht naar een alternatieve fietsroute die ook meegenomen werd in de scenario's.

Daarnaast werd ook gezocht naar mogelijke verkeerskundige maatregelen voorafgaand aan en in afwachting van de definitieve optimalisaties van de verkeerscomplexen die de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in de omgeving van Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost kunnen verbeteren⁴. Uit het onderzoek kwamen echter geen mogelijke versnelde verkeerskundige ingrepen op korte termijn naar boven die met een beperkt budget konden worden uitgevoerd.

Verkenning inzake het inzetten op modal shift

Eén van de conclusies van de voorbereidende onderzoeken is dat er nood is aan het bijkomend inzetten op alternatieve vervoersmiddelen (modal shift). Het planproces K-R8 moet bijdragen tot een modal shift, met als boodschap dat het voorzien van bijkomende infrastructuur voor het wegverkeer niet alles oplossend is. Zowel in het verkennend mobiliteitsonderzoek (weliswaar beperkt) als in het voorbereidend ruimtelijk onderzoek werd dit complementair bekeken.

Verder onderzoek is o.m. vereist m.b.t. de doorstroom- en verliestijden voor het openbaar vervoer ter hoogte van de verkeerscomplexen, het voorzien van mogelijke vrije bus- of fietsstroken op de N50 en N8, het bekijken van het openbaar vervoer aan beide zijden van de N8, fietsrelaties doorheen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost, realiseren van veilige fietsverbindingen langs de bovenlokale weginfrastructuur, verkeersveilige kruispunten voor fietsers ter hoogte van de bovenlokale weginfrastructuur (barrièrewerking), evaluatie en opwaardering van de park & ride Hoog Kortrijk en de carpoolparking Kortrijk-Oost,...

Voorbereidend ruimtelijk en ontwerp onderzoek

Parallel en in afstemming met het [verkennend](#) mobiliteitsonderzoek vonden in het voorjaar en in september 2018 een aantal workshops plaats, waarin ontwerp en ruimtelijk onderzoek werd verricht op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost⁵. De workshops werden ingericht door de stad Kortrijk, de intercommunale Leiedal en vanuit het strategisch project RECOVER+.

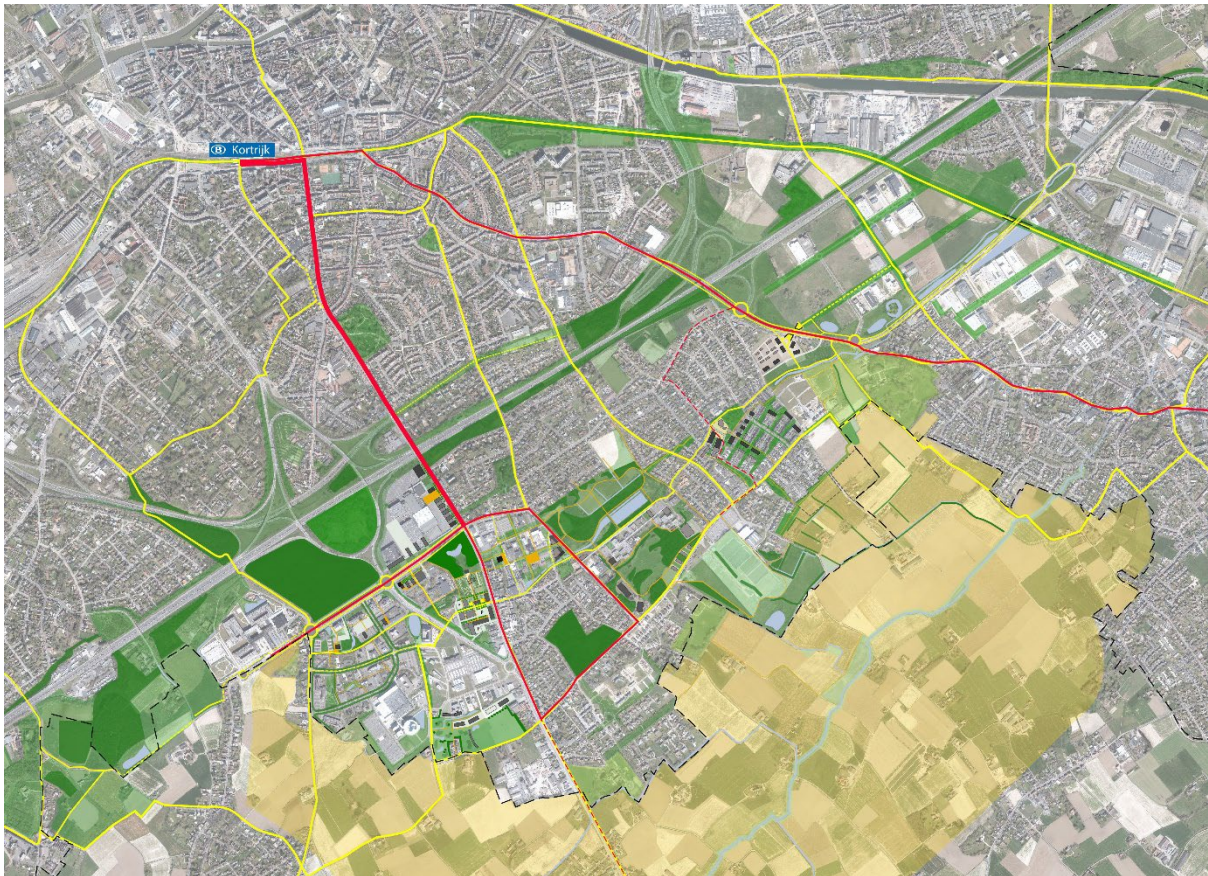
In het ruimtelijk onderzoek vormde het niet-gevalideerde masterplan Hoog Kortrijk van 2012 de vertrekbasis. Naast het masterplan Hoog Kortrijk werden ook de inrichtings- en masterplannen op Kortrijk-Oost geëvalueerd (masterplan Langwater, inrichtingsplan Evolis, inrichtingsplan Kapel ter Bede, masterplan Sportcampus Lange Munte, aanpak woonuitbreidingsgebieden Lange Munte,...).

In het masterplan Hoog Kortrijk werd een toekomstvisie uitgewerkt in relatie tot de stad Kortrijk en de ruimere regio. Het doel van deze toekomstvisie was de opmaak van een "future proof" plan, dat Hoog Kortrijk omvormt tot een coherent stadsdeel en het beter verbindt met de andere stadsdelen, met ruimte voor duurzame mobiliteit en de opwaardering van de leef- en belevingskwaliteit.

Voortbouwend op de krijtlijnen van het masterplan Hoog Kortrijk van 2012, werkte de stad Kortrijk in samenwerking met de intercommunale Leiedal verder aan een actualisatie van het masterplan. [Vanuit het strategisch project Contrei wordt het plan uitgebreid tot een Masterplan voor Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost, waarbij ook de delen op grondgebied van Harelbeke en Zwevegem zijn opgenomen.](#)

⁴ Het zijn kleinere, snel uitvoerbare ingrepen die zowel betrekking kunnen hebben op harde infrastructuur als op alternatieve vervoermodi (openbaar vervoer en fiets). De versnelde ingrepen kunnen blijvend zijn (indien ze niet bijdragen aan de eindoplossing) of een meerwaarde betekenen in afwachting van de (op lange termijn) definitieve optimalisatie.

⁵ In het participatietraject in het najaar van 2017 werden 5 thema's bevestigd omtrent het luik 'Omgeving', m.n. het 'beter benutten van de ruimte', 'levendige plekken', 'verbinding van plekken', 'hinderaspecten' en 'ruimte voor groen', die worden meegenomen in het verdere onderzoek.



Figuur 1-3: Masterplan Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost (in opmaak)

In het **voorbereidend** ruimtelijk en ontwerpend onderzoek wordt ingezet op een mobiliteitsverschuiving. Bij verdichting wordt gestreefd naar goede locaties met potenties voor openbaar vervoer en fiets. Op andere locaties wordt gekozen om de ontwikkelingen te beperken of niet (verder) te ontwikkelen. Bij (nieuwe) ontwikkelingen is maximaal aandacht te besteden aan de modal shift.

De mobiliteitsverschuiving houdt ook in dat er wordt nagedacht over het beperken van autoverkeer en parkeerplaatsen (bv. verplicht meervoudig gebruik van parkeerplaatsen). De potenties voor openbaar vervoer en fiets, deelmobiliteit, collectief vervoer, etc. worden nader bekeken en er wordt nagedacht over het ontwikkelen van multimodale knopen met bijhorende voorzieningen (o.m. evaluatie van de park & ride Hoog Kortrijk en de carpoolparking Kortrijk-Oost).

1.2.3 Andere relevante studies en onderzoeken

Tabel 1-1: Studies en onderzoeken relevant in het kader van voorliggend planproces

Mobiliteit en infrastructuur	
Algemeen	- Interfluviumstudie: Analyse en aanbevelingen voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid van het Interfluvium mobiliteit tussen Leie en Schelde (provincie West-Vlaanderen, 2012) - Overzichtsbundel Regio Kortrijk, Prioritaire weginfrastructuurwerken op regionaal niveau, versie juni 2008, maart 2012 en september 2013 (Leiedal-RESOC Zuid-West-Vlaanderen) - Interlokaal vrachtroutenetwerk regio Kortrijk, Leiedal, december 2013 - Rapport expertopdracht mobiliteit regio Kortrijk (18/05/2015, Vectris i.o.v. Ruimte Vlaanderen)

	▪ Enquête déplacements 2016, samenvattend verslag juni 2018, Vlaams grondgebied van de Eurometropool Rijsel-Kortrijk-Doornik ▪ Nota van het Agentschap van de Eurometropool betreffende het reflectieproces van de regio Kortrijk over mobiliteit (insteek en bijdrage aan de vervoerregio Kortrijk), 13 mei 2020
Ring rond Kortrijk (R8) - Kortrijk Oost - Kortrijk Noord - Kortrijk West	▪ Ontwerp visienota R8 Ring stedelijk gebied Kortrijk, 22/07/2010 (AWV/MOW) ▪ Streefbeeldstudie Kortrijk-Oost - Stasegem, Conceptstreefbeeld, 08/09/2010 (Grontmij) ▪ Presentatie onderzoeksvragen Streefbeeldstudie Kortrijk-Oost & R8 (Leiedal, werkgroep 28/06/2012) ▪ Streefbeeldstudie Kortrijk Oost – Stasegem, Synthesenota studie- en ontwerptraject, Grontmij Belgium nv, 1 december 2015 ▪ Mobiliteits- en verkeersstudie N8 te Kortrijk (Bissegem) en Wevelgem, januari 2015 ▪ N395a en b (R8) aansluiting met N395c en d, kruispunt Ringlaan Noordlaan te Kuurne/Kortrijk, (project van AWV – doortrekking van de R8), september 2009 ▪ Project-MER – Uitbouw en definitieve inrichting van het knooppunt tussen de A19 en de R8 te Kortrijk en Wevelgem
Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost	▪ Mobiliteitsplan Hoog Kortrijk, Conceptnota (fase 1 september 2005) ▪ Mobiliteitsplan Hoog Kortrijk, Uitwerking deelaspecten (fase 2 december 2008) ▪ Rapportage microsimulatie Hoog Kortrijk, december 2012 (Mint i.o.v. stad Kortrijk) ▪ Mobiliteitseffectenrapport woonproject Langwater Kortrijk ▪ Mobiliteitseffectenrapport woonproject Schaapsdreef Kortrijk ▪ Mobiliteitseffectenrapport BARCO ▪ Startnota ontsluiting bedrijventerrein Zwevegem Losschaert, Infrastructuur, ruimte en verkeer, versie 5, 08/08/2016
Knooppuntontwikkeling en alternatieve vervoersmodi	
Vervoerregio Kortrijk	▪ Documenten in kader van het nieuwe OV-plan korte termijn ▪ Synthese-visienota voor de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan
Multimodale overstappunten / hoppinpunten	▪ Carpoolparkings West-Vlaanderen (MOW/BMV West-Vlaanderen), april 2014 ▪ Onderzoek mobipunten + vervoer op maat in de regio Zuid-West-Vlaanderen, Leiedal ikv Share North+
Openbaar vervoer	▪ Openbaar vervoersplan korte termijn (inclusief vervoer op maat) ▪ Onderzoeksrapport Visie regio Kortrijk & openbaar vervoer, september 2015 (strategisch project RECOVER) ▪ Maatschappelijke kosten-baten-analyse (MKBA) en microsimulatie voor een hoogwaardig openbaar vervoersverbinding (HOV) tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk (V.V.M. De Lijn)
Fiets	▪ Masterplan fiets voor het Leie-Schelde interfluvium (Arcadis i.o.v. provincie West-Vlaanderen, 2014) ▪ Masterplan Fiets ten Noorden van de Leie (Arcadis i.o.v. provincie West-Vlaanderen, 2018) ▪ Fietzers in de voorrang (Mint i.o.v. Fietsberaad, 22 september 2017) ▪ Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, provincie West-Vlaanderen ▪ Wijzigingen Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk i.f.v. het Masterplan Fiets Leie-Schelde ▪ Actieplan Kortrijk fietst + Fietsrouteplan Kortrijk 2018 ▪ Recreatief fietsnetwerk Leiestreek
Ruimtelijke plannen en studies	
Aanbod en behoefte	▪ Woonbehoeftestudie 2017-2027: evaluatie en onderzoek ter ondersteuning van de West-Vlaamse woonprogrammatie, finale rapportage 04/07/2017, Atelier Romain – VUB Interface Demography i.o.v. provincie West-Vlaanderen

	▪ Beleidskader: berekening van de vraag naar bedrijventerreinen in West-Vlaanderen, ontwerp-eindrapport ▪ Het aanbod aan bedrijventerreinen in West-Vlaanderen, POM West-Vlaanderen, 1 januari 2021 ▪ Traject bijkomende bedrijventerreinen: https://www.west-vlaanderen.be/ruimtelijke-planning/bedrijvigheid
Ruimtelijke studies regio Zuid-West-Vlaanderen	▪ Ruimtelijke visie voor regio van Leie en Schelde (Leiedal, juli 2018) ▪ Visie ruimtelijk-economische structuur Zuid-West-Vlaanderen, eindrapport april 2015 (strategisch project REKOVER) ▪ Eindrapport ruimtemonitor ondernemen Zuid-West-Vlaanderen, december 2015 (strategisch project REKOVER) ▪ Onderzoek watergebonden bedrijvigheid in Zuid-West-Vlaanderen, eindrapport oktober 2017) + wisselwerking met ENES en herstructurering watergebonden bedrijvigheid ▪ Eindrapport ruimtemonitor wonen Zuid-West-Vlaanderen, december 2015 (strategisch project REKOVER) + actualisatie in 2022 ▪ Regionale visie woonuitbreidingsgebieden (ontwerprapporten per gemeente, mei 2016, strategisch project REKOVER) ▪ Kantorenstudie stad Kortrijk en regio Zuid-West-Vlaanderen (JLL en City D i.o.v. de stad Kortrijk en intercommunale Leiedal) (januari 2021) ▪ Regionale strategie detailhandel Zuid-West-Vlaanderen, strategisch project Contrei (in opmaak)
Master- en inrichtingsplannen	▪ Masterplan Kortrijk Xpo, 2008 ▪ Masterplan Hoog Kortrijk 2012 (Leiedal i.o.v. de stad Kortrijk) + eindrapport januari 2013 (niet-gevalideerd) ▪ Masterplan Langwater: Kortrijk Langwater, presentatiebundel Charrette, 19/11/2010-03/12/2010 ▪ Inrichtingsplan Evolis en Zwevegum Losschaert, 2006 ▪ Inrichtingsplan Kapel Ter Bede - Littoral, maart 2009 (Leiedal) ▪ Landschapsplan Stadsgroen Marionetten (OMGEVING, Haskoning en ARA i.o.v. stad Kortrijk) ▪ Inrichtingsstudie Vlasakker en omgeving (OMGEVING i.o.v. stad Kortrijk) ▪ Ontwerpend onderzoek stedelijk woongebied Langwater (Atelier Romain i.o.v. stad Kortrijk) ▪ Landschapsplan zuidelijke rand Hoog Kortrijk (Voorland i.s.m. Atelier Romain i.o.v. departement Omgeving, februari 2022) ▪ Actualisatie van het Masterplan Hoog Kortrijk (stad Kortrijk en Leiedal) en Kortrijk-Oost (strategisch project Contrei) (lopende) ▪ Open Ruimte Plan interfluvium (Kortrijk-Zwevegum) ▪ Onderzoek gestapelde bedrijvigheid kop van Evolis (Leiedal ikv Circ-NSR) ▪ Masterplan economische zones langs kanaal Bossuit-Kortrijk (ikv het complex project PLAN B-K), voorzien in 2022 ▪ Masterplan Kapel ter Bede (stad Kortrijk en Koramic), voorzien in 2022
KV Kortrijk en aanvullend programma	▪ Ontwerpend onderzoek en masterplan locatie kop van Evolis (eindpresentatie BRUT & B-architecten i.s.m. Mint & Idea Consult), 2018-2019 ▪ Locatieonderzoek (Arcadis i.o.v. de intercommunale Leiedal), eindrapport 29 september 2020 ▪ Mobiliteitsonderzoek locatie kop van Evolis (Mint i.o.v. de stad Kortrijk), voorjaar-zomer 2020 ▪ Ruimtelijk ontwerpend onderzoek locatie Kortrijk Xpo, BRUT & B-architecten, 2021
Gemeentelijke ruimtelijke	▪ RUP Kortrijk Walle (fase scopingnota)

uitvoeringsplannen in opmaak	▪ RUP Lange Munte - Bad Godesberglaan (opstartfase, stilgelegd): workshop eind 2019 ▪ RUP 't Hoge (fase plenaire vergadering) ▪ RUP voetbalstadion KV Kortrijk en aanvullend programma (fase startnota)
Lokale studies	▪ Beleidsplan ruimte stad Kortrijk (in opmaak) met daarin o.m. een ruimtelijk beleidskader voor Hoog Kortrijk ▪ Mobiliteitsplan Kortrijk (in opmaak) ▪ Woonplan stad Kortrijk (in opmaak)

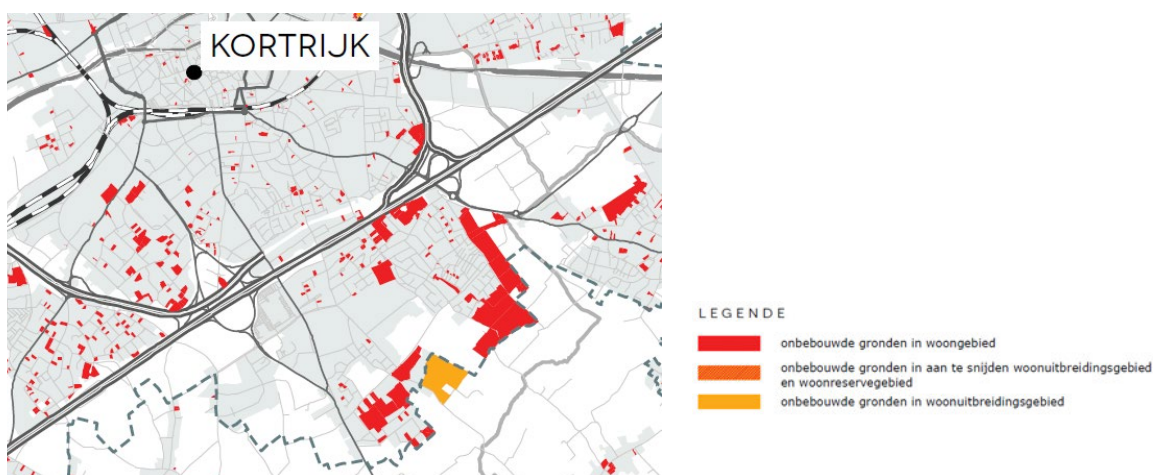
1.2.3 Aanbod en behoefte

Het planinitiatief voorziet in de evaluatie van bestaande en de creatie van nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden. In het verdere proces zijn de ruimtelijke keuzes te onderbouwen op vlak van aanbod en behoefte, waarbij ook rekening wordt gehouden met o.m. reconversie en herontwikkeling, recente tendensen (bv. thuiswerk) en de ruimtelijke visievorming. Hieronder worden op vlak van wonen, bedrijvigheid, kantoren en detailhandel een aantal resultaten uit provinciale en regionale studies meegegeven.

1.2.3.1 Wonen

In de ruimtemonitor wonen Zuid-West-Vlaanderen van 2015 werd geconcludeerd dat de regio wordt gekenmerkt door een groot overaanbod aan juridisch bestemde percelen voor woningbouw (meerfactor 4,1⁶) en er ruimschoots voldoende aanbod is om te voldoen aan de behoefte tot 2030. Bovendien werd in deze confrontatie nog geen rekening gehouden met de bijkomende mogelijkheden door reconversie en verdichting of met het aanbod vanuit bestaande leegstand.

De ruimtemonitor wonen werd in 2022 geactualiseerd (rapport wordt eerstdaags afgerond). Ondanks de grotere groei van het aantal huishoudens dan verwacht blijft de regio een groot overaanbod kennen, zeker gezien de verdichtingsmogelijkheden. De ruimtemonitor Zuid-West-Vlaanderen is aan te vullen en actualiseren o.b.v. de woonbehoeftestudie 2017-2027.⁷ In 2022 wordt er een nieuwe woonprogrammatie opgemaakt.



Figuur 1-4: Juridisch aanbod wonen regio Zuid-West-Vlaanderen (Ruimtemonitor wonen, 2015)

Er is ook af te stemmen met het in opmaak zijnde Woonplan van de stad Kortrijk. De te verwachten groei van het inwonersaantal tegen 2030 werd reeds in kaart gebracht aan de hand van de prognoses. Daaruit blijkt dat er een voldoende bestemd woonaanbod is. De kwalitatieve analyse gebeurt door middel van interviews met

⁶ De ruimtemonitor van 2015 geeft een meerfactor (meer aanbod dan behoefte) aan in Kortrijk van 4,2, in Harelbeke van 5,4 en in Zwevegem van 8,2.

⁷ Eindrapport: <https://www.west-vlaanderen.be/ruimtelijke-planning/beleidskaders/woonbehoeftestudie-2017-2027>.

verschillende actoren (architecten, doelgroepen, ...). Uit deze analyse blijkt dat bij nieuwbouw minder ingezet moet worden op de klassieke, ruime grondgebonden gezinswoningen en er eerder compacte, alternatieve woontypologieën te kort zijn.

1.2.3.2 Bedrijvigheid

De regio heeft nood aan ruimte voor ondernemen. Voor het schrappen en bestemmen van industriële zones zijn onderbouwde ruimtelijke afwegingen te maken. Het PRS West-Vlaanderen bepaalt, in het afwegingskader reconversie, dat een herinvulling is te evalueren via een cascade-systeem, waarbij eerst een nieuwe economische invulling bekeken moet worden (cf. 'paars blijft purper').

In de Ruimtemonitor van 2021 van de POM West-Vlaanderen⁹ is het aanbod in de subregio Kortrijk (Avelgem, Harelbeke, Kortrijk, Kuurne, Menen, Spiere-Helkijn, Wervik, Wevelgem en Zwevegem) in kaart gebracht. De subregio heeft 18,6 ha effectief aanbod, waarvan 9,1 ha in Kortrijk. De gemeente Zwevegem beschikt op 01/01/2021 over geen effectieve aanbod meer.

In de subregio Kortrijk is er een effectief potentieel aanbod (juridisch bestemde aanbod waarvan het vaststaat en 'zeker' is dat deze percelen de komende 10 jaar op de markt zullen komen) van 40,8 ha. Deze subregio omvat wat betreft 'te activeren potentieel aanbod' (terreinen/percelen met een beperking doch potentie tot ontwikkeling de 10 jaar) voornamelijk de categorie 'bevrozing door de overheid' (18,5 ha netto realiseerbaar). Bij het samennemen van het effectieve aanbod, het effectief potentieel aanbod en het te activeren aanbod dan telt het totale aanbod in de subregio Kortrijk 93,8 ha.

In de subregio Kortrijk is er een tekort van +56,0 ha.¹⁰ De behoefte wordt er opgevangen door het lopende planningsinitiatief van Menen-Wervik (66,9 ha), waarmee er voldoende theoretisch aanbod is tot 2027. De subregio Kortrijk heeft op heden nog een substantieel aandeel effectief aanbod en het aandeel te activeren bestemd aanbod (48 ha) is groot. Indien blijkt dat het planningsinitiatief terug aanhangig wordt gemaakt bij de Raad van State, dan is er bijsturing nodig.

Subregio Kortrijk

SUBREGIO Kortrijk	Inschatting vraag	Effectief Aanbod	Behoefte
Lokaal	57,4	3,8	53,6
Gemengd		0	
Regionaal	77,6	47,1	30,5
Totaal	135	50,9	84,1

SUBREGIO Kortrijk	Behoefte	Effectief Potentieel Aanbod		
Lokaal	53,6	15,4		
Gemengd		0		
Regionaal	30,5	12,7	Te kort	JA
Totaal	84,1	28,1	+ 56,0 ha	

Planinitiatieven subregio Kortrijk: 66,9 ha (o.a. Menen-Wervik)

Met de lopende planinitiatieven voldoende theoretisch aanbod tot 2027

Figuur 1-5: Behoefteraming subregio Kortrijk (Bron: Berekening vraag bedrijventerreinen in West-Vlaanderen)

⁹ Het aanbod aan bedrijventerreinen in West-Vlaanderen, 1 januari 2021, POM West-Vlaanderen.

<http://pomwvl.be/ruimtemonitor>

¹⁰ Ontwerp-eindrapport 'Berekening van de vraag naar bedrijvigheidsterreinen in West-Vlaanderen', goedgekeurd dd. 19/10 door de deputatie West-Vlaanderen. <https://www.west-vlaanderen.be/ruimtelijke-planning/beleidskaders-visies-en-onderzoek/beleidskader-berekening-van-de-vraag>

Mogelijke innames van bedrijvigheid in het kader van het planproces K-R8 vloeien voort uit de noodzakelijke ruimte-innames voor het verbeteren van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost en situeren zich meer bepaald ter hoogte van het bedrijventerrein Evolis en de site Kapel ter Bede. Mogelijke innames zijn te motiveren vanuit het verdere onderzoek.

Het mogelijk schrappen van bedrijvigheid vanuit het planproces K-R8 heeft als gevolg dat er een stijging zal zijn van de behoefte. Bij de confrontatie van vraag en aanbod zal leiden tot een nieuwe behoefteberekening voor bedrijventerreinen. Dit zal verder bekeken worden in het traject rond het bestemmen van nieuwe bedrijventerreinen door de provincie West-Vlaanderen. Daarbij zal het bijkomend bestemmen van bedrijventerreinen steeds gepaard gaan met de nodige compensaties en dus het elders schrappen van harde bestemmingen.

Vanuit een duurzaam ruimtegebruik (Saving Space) worden in het plangebied, zoals in de kop van Evolis, ook de mogelijkheden van gestapelde bedrijvigheid onderzocht. Dit kan zorgen dat er minder oppervlakte is aan te snijden om de berekende behoeftes te behalen en heeft een meerwaarde op vlak van ruimtelijk rendement, doch zorgt niet voor het beperken van de verkeersgeneratie welke nodig is in het zoeken naar een evenwicht tussen ruimte, infrastructuur en mobiliteit.

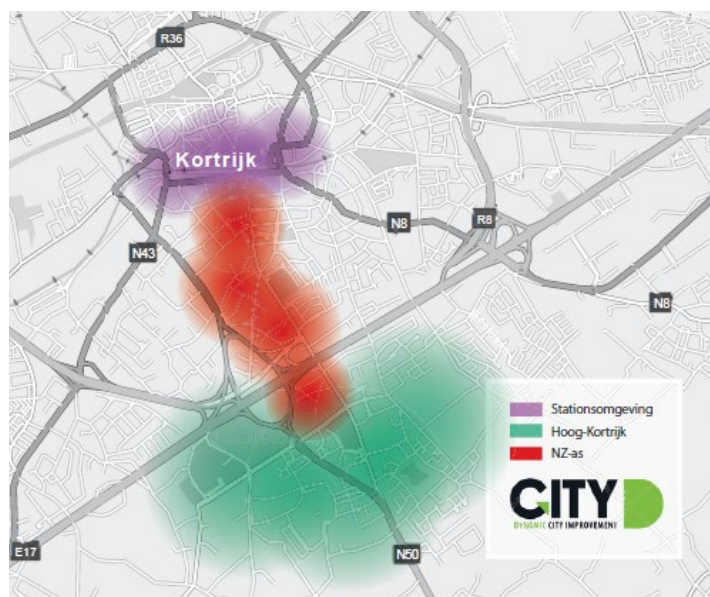
1.2.3.3 Kantoren

De kantorenstudie van de stad Kortrijk en regio Zuid-West-Vlaanderen (2021, JLL en City D i.o.v. de stad Kortrijk en intercommunale Leiedal, januari 2021) is opgemaakt als marktverkenning waarbij beleidsaanbevelingen worden geformuleerd. De resultaten van de kantorenstudie worden meegenomen bij de verdere ruimtelijke keuzes in het gebied en worden in het ruimtelijk ontwerpend onderzoek verder bekeken op maat van de betrokken deelzone.

De totale bestaande voorraad in het arrondissement Kortrijk wordt in de studie geschat op 175.159 m², waarvan 79% (138.245 m²) in Kortrijk zelf en 4% in Zwevegem. Rekening houdend met toekomstige vergunde ontwikkelingen in het arrondissement, bedraagt de marktomvang meer dan 200.000 m². De kantorenvorraad in het arrondissement Kortrijk bevindt zich voornamelijk in het President Kennedypark, Beneluxpark, Pottelberg, Evolis, Cotton Business Park, Koramic en omgeving (Kapel ter Bede), Ring Bedrijvenpark Kortrijk, Waregem Businesspark en 17 West Waregem. Toekomstige ontwikkelingen staan gepland in het Beneluxpark (ontwikkeling van 18.000 m²). De leegstand in Kortrijk wordt in de kantorenstudie geschat op 8,5% ofwel 11.726 m² en is het gevolg van een versnipperd en ook verouderd aanbod verspreid over de stad.

De cijfers van de kantorenmarkten Gent en Antwerpen (ook bevestigd voor Roeselare) zouden ook voor Kortrijk een toekomstige groei van de opname vooropstellen van 10% per jaar. Deze groei is nooit lineair, maar voornamelijk afhankelijk van nieuwe projecten die worden opgeleverd. Indien deze 10% groei wordt afgestemd op de afgeronde gemiddelde opname in het arrondissement Kortrijk van 7.000 m² per jaar, dan kan in een tijdspanne van 10 jaar een totale vraag vooropgesteld worden van 110.000 m². Een klein deel van deze vraag kan ingevuld worden met de huidige leegstand en door vervangingen van huidige bezetters die zich buiten Kortrijk willen vestigen of hun activiteiten inkrimpen of stopzetten.

Binnen de kantorenstudie worden 4 indicatieve gebieden gedetecteerd die potenties hebben op vlak van kantoorontwikkeling: de binnenstad, het station van Kortrijk, de Noord-Zuid As en Hoog Kortrijk. Op Hoog Kortrijk spelen hierbij de grote kritische massa aan kantoren, het bestaand economisch weefsel, de grote visibiliteit en identiteit een belangrijke rol.



Figuur 1-6: Indicatieve gebieden met potenties voor kantoorontwikkeling uit de kantorenstudie stad Kortrijk en regio Zuid-West-Vlaanderen (Bron: brochure kantorenstudie)

Door de coronacrisis zal op korte termijn een correctie plaatsvinden, aangezien de economische impact doorstroomt naar de bedrijfsactiviteit. Op langere termijn blijven kantoren een fundamenteel onderdeel van de bedrijfscultuur.

1.2.3.4 Detailhandel

Detailhandel kent in Vlaanderen overal een gelijkaardige evolutie, met een groei van concentraties aan winkels langs de steenwegen en in de periferie ten nadele van winkelgebieden in de kernen. De laatste jaren daalde het totaal aantal handelszaken, ontstond de wens naar schaalvergroting en stijgt het aantal leegstaande handelszaken. Het aandeel ketens is spectaculair gestegen in de laatste 10 jaar, ten koste van de zelfstandige handelaar.

De demografische evolutie in de regio Zuid-West-Vlaanderen heeft gevolgen voor detailhandel. Het aantal inwoners in de regio is van 2007 tot 2017 slechts met 3,6% gestegen t.o.v. 6,5% in het Vlaams Gewest. De bevolkingsdichtheid ligt in de regio aanzienlijk hoger dan in de rest van (West-)Vlaanderen, het aandeel eenpersoonshuishoudens is dan weer lager. Ook de vergrijzing heeft een belangrijke invloed op de winkelvoorzieningen.

In het eindrapport van de interprovinciale studie detailhandel is opgenomen wat de totale marktruimte voor alle productgroepen zal zijn in 2024. Het verhaal van e-commerce wordt meegenomen om zo te voorspellen wat de marktruimte van de fysieke winkel dan nog zal zijn. Net zoals in de andere provincies is de marktruimte voor alle soorten goederen (dagelijks, periodiek, uitzonderlijk) negatief. Dit betekent dat er geen nood is aan bijkomende fysieke ruimte voor detailhandel. Het is zelfs niet realistisch om het bestaande aanbod aan detailhandelspanden in te vullen. Iedere m² bijkomende detailhandelsruimte gaat ten koste van bestaande detailhandelszaken.

Vanuit het strategisch project Contreï is een regionale strategie detailhandel in opmaak¹¹. Bij het uitzetten van deze strategie werd gebruik gemaakt van verschillende bestaande ruimtelijke detailhandelsvisies, waaronder het ruimtelijk beleidskader van de stad Kortrijk 'Kortrijk Handelt' (gemeenteraad dd. 9 december 2019). De

¹¹ Regionale visie detailhandel, Regio Zuid-West-Vlaanderen, februari 2020, werkdocument (strategisch project Contreï, met ondersteuning vanuit subsidieproject KI:SS West).

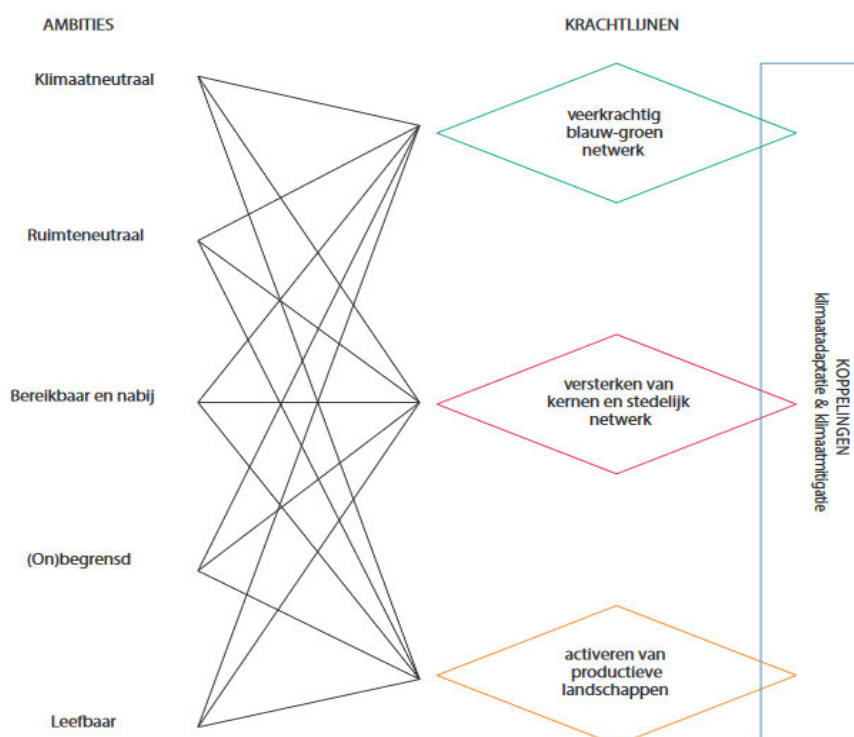
regionale strategie detailhandel geeft aan dat we een netto-toename aan winkelvloeroppervlakte voor detailhandel moeten vermijden en moeten inzetten op kernversterking en het clusteren van detailhandelszaken.

In het ruimtelijke beleidskader van de stad Kortrijk wordt Hoog Kortrijk beschouwd als een gebied waar retail niet wordt gestimuleerd. De Doorniksesteenweg (N50) vanaf E17 tot rotonde Beneluxpark wordt aangeduid als laagdynamisch kleinhandelslint. Op Hoog Kortrijk wordt enkel de zone ter hoogte van de Decathlon weerhouden als kleinhandelszone.

1.3 Relatie tot relevante beleidsplannen en beleidsbeslissingen

Op 19 juli 2019 sloot de Vlaamse regering de **interbestuurlijke samenwerkingsovereenkomst Zuid-West-Vlaanderen** af met de provincie West-Vlaanderen en de intercommunale Leiedal als vertegenwoordiger van de 13 steden en gemeenten in de regio. Met deze overeenkomst wordt een doorstart gegeven aan een aantal regionale acties in de regio Zuid-West-Vlaanderen, waaronder het de geïntegreerde aanpak van het planproces K-R8.

Tevens wordt in de overeenkomst de afspraak gemaakt om bij de uitvoering van de regionale acties de 'Ruimtelijke visie voor Regio van Leie en Schelde' te hanteren als basis voor verdere geïntegreerde samenwerking en afstemming rond strategische en complexe projecten en voor de uitvoering van regionale en lokale acties. Het is een strategisch kader voor ruimtelijke ontwikkelingen met drie ruimtelijke krachtlijnen binnen het kader van klimaat als motor voor nieuwe ontwikkelingen: het kwalitatief ontwikkelen van het blauwgroen netwerk, het versterken van kernen en stedelijk netwerk en het activeren van productieve landschappen.



Figuur 1-7: Ambities en ruimtelijke krachtlijnen uit de Ruimtelijke visie voor Regio van Leie en Schelde

In de regiovisie Zuid-West-Vlaanderen zijn Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost benoemd als regionale ontwikkelingspolen in het stedelijk netwerk. Deze regionale ontwikkelingspolen bevatten reeds belangrijke grootschalige bovenlokale functies. Mits een multimodale bereikbaarheid kunnen de ontwikkelingspolen

potenties bieden om bijkomende, grootschalige programma's op te nemen, die niet inpasbaar zijn in bestaande stedelijke centra en dus complementair met het kernversterkend beleid kunnen zijn. Het concentreren van deze grootschalige programma's binnen een beperkt aantal regionale ontwikkelingspolen moet het ongebreidelde uitdijen van de stedelijke gebieden tegengaan en zo ook de open ruimte vrijwaren.

Binnen deze polen dient ook aandacht te worden besteed aan de ruimtelijke kwaliteit. Het moeten levendige plekken worden door de nodige ruimte te voorzien voor ondersteunende diensten en faciliteiten. Elke ontwikkelingspool verdient ook een "groene voet" als tegengewicht voor de grootschalige ontwikkelingen.



*Figuur 1-8: Regionale ontwikkelingspolen in het stedelijk netwerk
(Ruimtelijke visie voor Regio van Leie en Schelde)*

Ook volgende beleidsplannen en beleidsbeslissingen zijn relevant in het kader van voorliggend planproces:

1.3.1 Op niveau van Europa, de Eurometropool en op federaal niveau

Klimaatakkoord van Parijs van 2015, als basis voor het internationale en nationale klimaatbeleid voor de komende decennia.

De Eurometropool is een Europese Groepering voor Territoriale Samenwerking (EGTS) die 14 Franse, Waalse en Vlaamse partners verenigt: 2 Staten, 3 Régio's/Gewesten, 3 Departementen en Provincies en 5 intercommunales. De strategie voor de periode 2014-2020 van de Eurometropool Rijsel-Kortrijk-Doornik draait rond 3 prioritaire thema's (socio-economische ontplooiing, mobiliteit en blauw-groene netwerken), welke na 2020 verder worden verdiept richting duurzaamheid, innovatie en solidariteit.

Hiernaast werden binnen de Eurometropool reeds een aantal relevante beslissingen voor dit planproces genomen, waaronder:

- Goedkeuring op 29 maart 2019 van de kaderbeslissing betreffende het strategische engagement van de Eurometropool voor de bescherming van de luchtkwaliteit in het grensoverschrijdende leefgebied.
- Beslissing van 5 december 2019 van de partners van de Eurometropool over het aanbevelingskader duurzame grensoverschrijdende mobiliteit.
- Protocol van 16 september 2020 betreffende de organisatie van het gecoördineerde beheer van grensoverschrijdende luchtvervuiling op grondgebied van de Eurometropool Rijsel-Kortrijk-Doornik.

- Op 19 november 2018 werden twee intentieverklaringen inzake mobiliteit ondertekend die de bereidheid van de Franse en Belgische regering, maar ook van de Région Hauts de France, Wallonië en Vlaanderen, de Eurometropool Rijsel-Kortrijk-Doornik en West-Vlaanderen/Flandre-Dunkerque-Côte d'Opale weerspiegelen om beter samen te werken op vlak van grensoverschrijdende verplaatsingen.

In 2019 keurde de Métropole Européenne de Lille (MEL) haar structuurplan inzake transportinfrastructuur (Schéma directeur des infrastructures de transport 2035 - SDIT) goed.

1.3.2 Op Vlaams niveau

1.3.2.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) (1997 en herzieningen) is een wetenschappelijk onderbouwde visie over hoe we in Vlaanderen met onze schaarse ruimte moeten omgaan om een zo groot mogelijke ruimtelijke kwaliteit te krijgen. Het is sinds 1997 van kracht als kader voor het ruimtelijk beleid. Het structuurplan stelt dat we de resterende open ruimte maximaal moeten beschermen en de steden herwaarderen zodat zij aangename plekken worden om te leven.

In het RSV is het regionaalstedelijk gebied Kortrijk geselecteerd met delen van de gemeenten Deerlijk, Harelbeke, Kortrijk, Kuurne, Wevelgem en Zwevegem. De regio Kortrijk bestaat uit de stedelijke gebieden Menen, Kortrijk, Waregem en Roeselare.

Als onderdeel van het grensoverschrijdend stedelijk netwerk Kortrijk-Rijsel-Roubaix-Tourcoing-Moeskroen versterkt het RSV de economische structuur van de regio Kortrijk en Noord-Frankrijk, de stedelijke ontwikkelingen uitgaande van Rijsel-Roubaix-Tourcoing en Kortrijk en de internationale verbindingen door de aanwezigheid van het HST-knooppunt in Rijsel en door het optimaliseren van het autosnelwegennet. Binnen het grensoverschrijdende samenwerkingsverband zijn uitspraken te formuleren over de ruimtelijke structuur en ontwikkelingsprojecten. In dit gebied moeten de ruimtelijke ontwikkelingen uitdrukkelijk in functie van hun grensoverschrijdend karakter worden bekeken.

Duurzame ruimtelijke ontwikkeling wordt in het RSV als uitgangshouding genomen voor het formuleren van de visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen. Dit is een ruimtelijke ontwikkeling gebaseerd op draagkracht en kwaliteit voor de vrijwaring van een leefbare ruimte voor de volgende generaties, zonder de aanspraken van de huidige generaties te hypothekeren. Duurzame mobiliteit past binnen de uitgangshouding van duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Hierbij worden de economische, sociale en ecologische componenten geïntegreerd benaderd.

Het RSV stelt een beleid voorop voor een verregaande optimalisering van het bestaande wegennet. Vanuit die doelstelling werd een categorisering uitgewerkt (zie figuur 2-16), gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan de verbindingfunctie, verzamel functie en/of de functie van toegang geven. De A14 Lille-Kortrijk-Gent-Antwerpen (E17) is geselecteerd als hoofdweg en maakt deel uit van het TEN 'Trans-European Networks' (Europese netwerk van transportassen). De A19 van het klaverblad A17/A19 tot de R8 en de R8-noord van N19 (Kortrijk-West) tot de aansluiting 2 A14 (Kortrijk-Oost) zijn geselecteerd als primaire wegen II. Het zuidwestelijke deel van de R8 betreft een secundaire weg I. Voor het zuidelijke (niet-gesloten deel) van de ring is geen categorisering aangegeven.

1.3.2.2 De afbakening van het stedelijk gebied Kortrijk

Op 20 januari 2006 wordt het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk' definitief vastgesteld. In het afbakeningsproces voorzagen men de stedelijke structuur voor grootschalige en unieke stedelijke functies te versterken door deze functies te bundelen in de binnenstad van Kortrijk en op Hoog Kortrijk. Beide stadsdelen zouden complementair worden ontwikkeld. Functies die niet kunnen ingepast worden in de binnenstad (zoals

het nieuwe ziekenhuis), zouden een plaats krijgen in Hoog Kortrijk. Een hoogwaardige openbaar vervoers- en fietsverbinding werd noodzakelijk geacht. De stedelijke potenties van Hoog Kortrijk zouden worden benut ter hoogte van het complex Kortrijk-Zuid (E17/R8) voor stedelijke functies en grootschalige kleinhandel, en ter hoogte van het complex Kortrijk-Oost voor regionale bedrijvigheid. Het stedelijk gebied kreeg bijkomende mogelijkheden voor woningbouw. De bestaande structuur met verzorgende kernen kon grotendeels instaan voor de 'normale' demografische ontwikkeling. Daarbovenop kregen o.m. de binnenstad (binnen de R8) en Hoog Kortrijk een extra taak. Grootschalige bedrijventerreinen op nieuwe locaties en nieuwe kantoorlocaties werden bij het afbakeningsproces niet voorzien. Bijkomende bedrijventerreinen werden gekoppeld aan bestaande terreinen gelegen aan infrastructuur van stedelijk niveau (R8 en E17).

Het planproces K-R8 omvat een evaluatie van het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk. Zo is een herziening van de deelplannen 6 en 7j van het gewestelijk RUP noodzakelijk voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Oost, maar zijn ook delen van de deelplannen 3b en 7i opgenomen in het plangebied. Vanuit het RSV heeft het ruimtelijk beleid ingezet op de realisatie van een kwalitatief aanbodbeleid. Dit gebeurde onder andere via het principe van de gedeconcentreerde bundeling, de uitwerking van een kernenhiërarchie door de provincies en het nastreven van een aanbodbeleid in kernen en steden. Bij de afbakening van het regionaalstedelijk gebied werd echter te weinig rekening gehouden met de mobiliteitseffecten van sommige nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en kwamen de mobiliteitsaspecten (in het bijzonder het openbaar vervoer) weinig aan bod. Met het oog op het voeren van een aanbodbeleid werd de demografische groei overschat en potenties op vlak van verdichting onderschat.

1.3.2.3 Andere beslissingen op Vlaams niveau

De Vlaamse Regering kiest eind 2006 voor **Evolis als TOP-project**, waarbij het bedrijventerrein fungeert als referentie voor de aanleg, inrichting en het beheer van bedrijventerreinen in Vlaanderen.

Stadscontract tussen de Vlaamse Regering en de stad Kortrijk 2007-2012, met specifiek gedeelte rond het project 'Hoog Kortrijk' in functie van een optimale integratie van de site van het ziekenhuis AZ Groeninge en het optimaliseren van de Kortrijkse Noord-Zuidverbinding.

In het kader van de bijkomende oproep strategische projecten van 2012 met als thema 'stadsregio's' keurde Vlaams minister Philippe Muyters het **strategisch project REKOVER** (Regio Kortrijk & Openbaar Vervoer) goed. Binnen REKOVER werd o.m. een vernieuwde openbaar vervoersvisie voor de regio opgemaakt, waarop bestaande en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (en in het bijzonder regionale, stedelijke functies) geënt worden.

In het Vlaams Regeerakkoord 2014-2019 is opgenomen het openbaar vervoersaanbod te versterken door o.m. de **verbinding Kortrijk Station - Hoog Kortrijk** te onderzoeken. Hiervoor is een MKBA bij de V.V.M. De Lijn uitgevoerd.

Eind 2015 keurde Vlaams minister van Omgeving Joke Schauvliege de aanvraag voor het **strategisch project REKOVER+** goed (subsidieperiode 1 maart 2016 - 1 maart 2019), met o.m. als ruimtelijke deelprojecten Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Vanuit de projectcoördinatie wordt o.m. bijgedragen aan het ontwerpend onderzoek en de coördinatie en uitvoering inzake communicatie en participatie tijdens de voorbereidende fase van voorliggend proces.

Op 8 september 2017 neemt de Vlaamse Regering de **startbeslissing voor het complex project** 'Opwaardering en/of aanpassing van het **kanaal Bossuit-Kortrijk** voor klasse Va-schepen' ([thans PLAN B-K](#)).

Op 20 juli 2018 keurde de Vlaamse Regering de **strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen** goed. De Vlaamse Regering formuleert in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen doelstellingen, ruimtelijke ontwikkelingsprincipes en werven die de basis zullen vormen om de ruimte van Vlaanderen te transformeren. De strategische visie schetst de strategische krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling in Vlaanderen voor de komende decennia en zal samen met een set van beleidskaders het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen vormen dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zal vervangen. De strategische visie vormt op dit moment dus geen rechtsgrond voor de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Vlaams Minister van Omgeving Joke Schauvliege keurde eind 2018 het nieuw **strategisch project Contrei** goed, met o.m. als deelacties de regionale ontwikkelingspolen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost.

Het Vlaams Parlement keurde op 3 april 2019 het **decreet Basisbereikbaarheid** goed. Met dat decreet wordt voor het openbaar vervoer overgestapt van het concept van basismobiliteit naar het concept van basisbereikbaarheid: van een aanbodgericht naar een vraaggericht openbaar vervoer.

Op 7 juni 2019 keurde de Vlaamse Regering het **geluidsactieplan voor belangrijke wegen 2019-2023** goed. Dit actieplan kadert in de uitvoering van de Europese richtlijn inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï. De richtlijn omgevingslawaaï heeft tot doel in Europa een gemeenschappelijke aanpak in te voeren met het oog op het vermijden, voorkomen of verminderen van schadelijke effecten van blootstelling aan omgevingslawaaï. De richtlijn is van toepassing op belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen, belangrijke luchthavens en agglomeraties.

In het geluidsactieplan 2019-2023 worden de aanbevelingen van de WHO (2018) enkel opgenomen als een streefdoel voor de lange termijn¹².

Op 19 juli 2019 keurde de Vlaamse regering de **startnota van het gewestelijk RUP K-R8** goed. [De verfijnde startnota werd op 26 februari 2021 goedgekeurd door de Vlaamse Regering.](#)

Op 25 oktober 2019 heeft de Vlaamse Regering het **Vlaams Luchtbeleidsplan 2030** (LBP) definitief goedgekeurd. Dit plan bevat maatregelen om de luchtverontreiniging in Vlaanderen aan te pakken en zo de impact van luchtverontreiniging op onze gezondheid en het leefmilieu verder te verminderen. Het plan bevat ook de specifieke doelstelling rond infrastructuurwerken en verkeersgenererende projecten, zoals het verminderen van de impact van grote infrastructuren in en rond stedelijke gebieden, en het evalueren tijdens het vergunningsproces van de impact van plannen en projecten met het oog op het behalen van klimaat- en luchtkwaliteitsdoelstellingen.

De Vlaamse Regering keurde op 9 december 2019 het **Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030** (VEKP) definitief goed. Het beleid in Vlaanderen zet in op zowel mitigatie (tegengaan of beperken van klimaatverandering door de broeikasgasuitstoot te verminderen), als adaptatie (aanpassing van natuurlijke en menselijke systemen aan de huidige en de te verwachten gevolgen van klimaatverandering) van klimaatverandering.

Het Vlaamse Luchtbeleidsplan en Energie- en Klimaatplan omvatten tevens de doelstelling tot realiseren van een daling van het aantal gereden voertuigkilometers met 15% (t.o.v. 2015) voor personenwagens en

¹² Dit zijn dus geen vastgelegde normen. De in het geluidsactieplan voorgestelde maatregelen zijn erop gericht om prioritaire problemen eerst aan te pakken, zoals die blijken op grond van overschrijding van de plandrempel van 70 dB Lden en enkele andere criteria die werden bepaald voor het opmaken van de knelpuntenlijst. In het geluidsactieplan wordt onder §8.2 erkend dat in situaties beneden deze plandrempel ook geluidshinder kan optreden of gezondheidsrisico's bestaan. Naarmate de meest prioritaire knelpunten zijn gesaneerd (zie p. 30 van het overwegingsdocument horende bij het geluidsactieplan), zal in de toekomst ook budgettaire ruimte vrijkomen om andere knelpunten te saneren, de plandrempel te verlagen en zo dichter naar de gezondheidskundige advieswaarden van de WHO toe te werken.

bestelwagens en een beperking van de toename tot maximaal 14% voor vrachtwagens voor heel Vlaanderen tegen 2030 ¹³.

De Vlaamse Regering keurde op 20 december 2020 de **Vlaamse Klimaatstrategie 2050** goed. Hiermee werd beslist dat elk gewest een eigen strategie zal op stellen, die vervolgens zal samengevoegd en geïntegreerd worden in een Belgische strategie. De Vlaamse klimaatstrategie omvat 4 belangrijke onderdelen: een streefdoel voor Vlaanderen tegen 2050, een beschrijving van een toekomstbeeld voor de verschillende sectoren, een beschrijving van de manier waarop we met de toekomstige gevolgen van klimaatverandering zullen omgaan, en een beschrijving van de randvoorwaarden voor een geslaagde transitie.

In het **Vlaams Regeerakkoord (2019-2024)** en in de **Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken (2019-2024)** zijn verhoogde investeringsambities inzake mobiliteit opgenomen, die zich vertalen door de concrete aanduiding van belangrijke investeringsprojecten voor de volgende regeerperiode (naast al deze die al vervat zijn in het GIP (Geïntegreerd Investeringsprogramma)). Het ruimtelijk planningsproces K-R8 wordt hierbij vermeld als één van de grote investeringsprojecten op Vlaams niveau.

Er wordt prioriteit gegeven aan investeringen in fietsinfrastructuur, openbaar vervoer, de doorstroming op het hoofdwegennet en missing links. De focus van het investeringsbeleid ligt op het woon-werk- en woon-schoolverkeer. Er is te streven naar een ambitieuze modal shift. Het aandeel duurzame modi (te voet, per (e-)step, (e-)fiets of speed pedelec, eigen of via deelsystemen, en met collectief vervoer of taxi moet voor heel Vlaanderen toenemen tot minstens 40%. Ook de vervoerregio's krijgen deze doelstelling inzake ambitieuze modal shift. Het netwerk bestaande uit fietsvoorzieningen, collectief vervoer en [hoppinpunten](#) moet de ambitie van de modal shift bewerkstelligen.

In de **Beleidsnota Omgeving (2019-2024)** wordt ingezet op een projectgedreven geïntegreerde uitvoering. De ervaring leert dat het bij investeringen met belangrijke impact op de omgeving, zoals grootschalige infrastructuur, nodig is een bredere integrale benadering te hanteren zodat samen met de geplande investering ook de omgevingskwaliteit verbetert. Dergelijke geïntegreerde gebiedsontwikkeling is de motor voor ruimtelijke transformatie. Er wordt daarom werk gemaakt van gezamenlijke gebiedsprogramma's, hand in hand met grootschalige infrastructuur- of landschappelijke projecten, die hiervoor een hefboom vormen. Bij grote infrastructuurprojecten, zoals K-R8, horen dan ook begeleidende omgevingsprogramma's. Er wordt maximaal open ruimte gevrijwaard. De robuuste natuur-, bos- en valleigebieden die de ruggengraat vormen van een ruimer, functioneel groenblauw netwerk worden versterkt. Het 'landschapsaspect' wordt structureel verankerd in de aanpak van de Vlaamse Overheid om omgevingsuitdagingen sectoroverschrijdend op te lossen en om de omgevingskwaliteit te versterken. 'Landschap' wordt binnen de Vlaamse Overheid transversaal en geïntegreerd benaderd. In de Beleidsnota is tevens de doelstelling opgenomen tot het realiseren van 10.000 ha bijkomend bos, waarvan 4.000 tijdens deze regeerperiode.

De Vlaamse Regering keurde op 9 juli 2021 de nieuwe toekomstvisie op de Vlaamse mobiliteit (**'Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040'**) definitief goed. Die blik op de toekomst zal dienen als leidraad voor onze mobiliteitsbeslissingen vandaag en de komende 20 jaar.

De Vlaamse Regering heeft op vrijdag 11 februari 2022 het besluit betreffende de [Hoppinpunten](#) definitief goedgekeurd.

¹³ Het aantal gereden voertuigkilometers neemt jaarlijks toe, zowel voor personen- als vrachtwagens. In een business as usual (BAU)-scenario is er voor vrachtwagens een grotere groei dan in het beleids (BEL)-scenario uit het VEKP en LBP. Zonder beleidsmaatregelen zal de toename van het aantal gereden voertuigkilometers door vrachtwagens dus hoger zijn dan 14%.

1.3.3 Op provinciaal en regionaal niveau

Het **Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen** (PRS) (2002 en herzieningen) schept de voorwaarden en mogelijkheden om het ruimtegebruik in West-Vlaanderen bij te sturen en te ontwikkelen.

Het PRS geeft aan dat het grensoverschrijdend stedelijk netwerk Kortrijk-Rijsel-Roubaix-Tourcoing-Moeskroen structurerend is op Vlaams niveau. De rol van het stedelijk netwerk regio Kortrijk ligt voornamelijk in de industriële ontwikkelingen en in de distributiefunctie. Wonen, werken en voorzieningen worden in eerste instantie gebundeld naar de stedelijke gebieden. De industriële activiteiten en de distributiefunctie worden geënt op de lijninfrastructuur ter hoogte van stedelijke gebieden en op locaties met bimodale ontsluitingsmogelijkheden.

Het plangebied K-R8 is gelegen in de deelruimte 'Leieruimte', met als bepalende elementen de Leie als multifunctionele drager, de wegeninfrastructuur als economische drager, de stedelijke gebieden Kortrijk, Waregem en Menen als knooppunten van ontwikkeling (ondersteund door Wervik en Wielsbeke op vlak van bedrijvigheid), en open-ruimteverbindingen als groene longen in de Leieband.

Het op- en afritcomplexen van hoofdwegen (E17-A17) ter hoogte van het stedelijk gebied zijn (potentiële) knooppunten voor de ontwikkeling van regionale bedrijventerreinen. Zowel voor industriële, hoogwaardige als andere specifieke bedrijvigheid zijn er ontwikkelingen mogelijk. Het secundaire wegennet is gericht op versterkte ontsluiting.

Het stedelijk gebied Kortrijk wordt als knooppunt voor ontwikkeling ondersteund. Binnen het stedelijk netwerk moeten de mogelijkheden voor het openbaar vervoer en de bovenlokale fietsverplaatsingen maximaal benut worden. Ook "groen in de stad" is van belang, omwille van de woon- en toeristisch-recreatieve kwaliteiten, zoals de versterking van beekvalleien in het stedelijke gebied.

Tijdens het traject van de relance van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (november 2014 - mei 2015) werd vanuit de **gebiedsgerichte werkgroep 'stedelijke regio Kortrijk'** de quick-win 'Hoog Kortrijk - erkenning als complex project - afstemming tussen ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructurele uitdagingen' geformuleerd. Intussen is gekozen voor de geïntegreerde GRUP-procedure (zie procesnota §2.3.1).

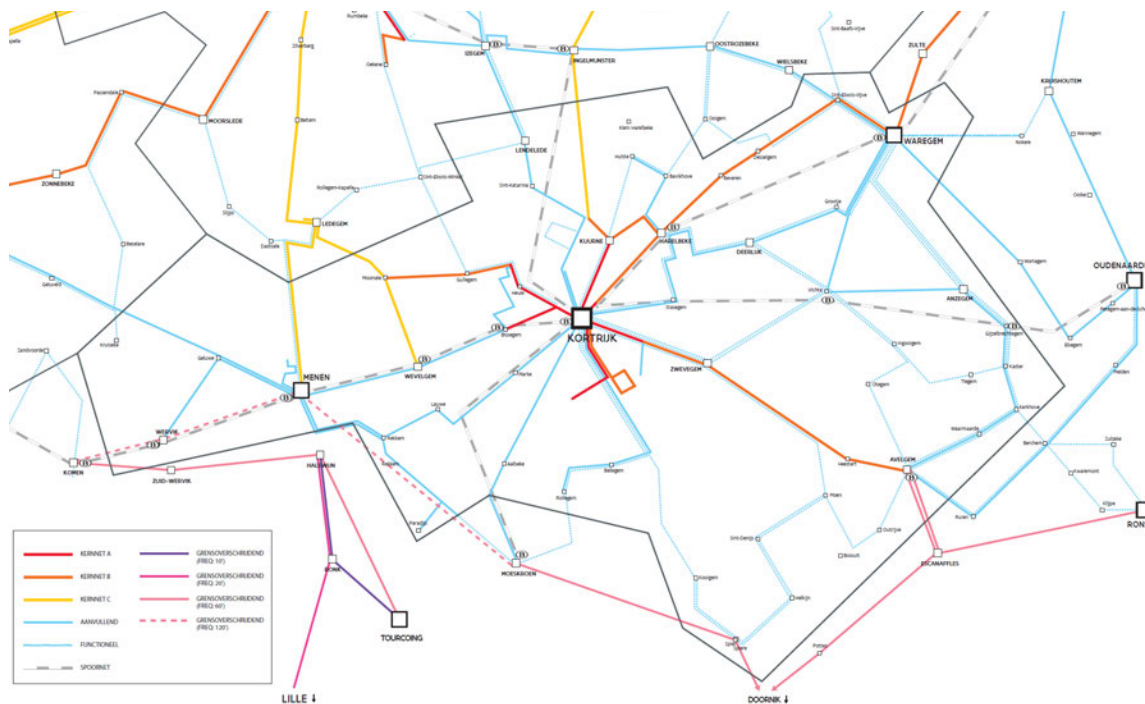
Respectievelijk in 2014 en 2018 werden het **Masterplan Fiets Leie-Schelde** en het Masterplan Fiets ten noorden van de Leie opgemaakt door de provincie West-Vlaanderen. Naast onderzoek naar de optimalisatie van het fietsnetwerk in de regio, worden ook flankerende maatregelen uitgewerkt om het fietsen te bevorderen.

In het voorjaar van 2018 onderschreven de 13 steden en gemeenten in de regio Zuid-West-Vlaanderen de '**Ruimtelijke visie voor de regio van Leie en Schelde**' (zie bovenaan §1.3). Dit werd in 2019 verankerd in de interbestuurlijke samenwerkingsovereenkomst Zuid-West-Vlaanderen.

Op 18 oktober 2013 ondertekenden de 13 steden en gemeenten uit de regio Zuid-West-Vlaanderen het '**Burgemeestersconvenant voor een klimaatneutrale regio**'. Dit beleidskader heeft als doel het lokaal energie- en klimaatbeleid te versterken.

Op 4 december 2020 keurde de vervoerregioraad Kortrijk het **Openbaar Vervoersplan korte termijn** (inclusief vervoer op maat) definitief goed.

Binnen de vervoerregio Kortrijk wordt momenteel gewerkt aan de opmaak van het **regionaal mobiliteitsplan**.



Figuur 1-9: Goedgekeurd OV-plan korte termijn vervoerregio Kortrijk: kernnet en aanvullend net weekdag spits

De ontwerp-conceptnota van het **Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen** werd goedgekeurd door de deputatie op 17 maart 2022.

1.3.4 Op lokaal niveau

Hoewel de lokale beleidsplannen geen bindende bepalingen bevatten voor een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, worden de inzichten en visies uit de lokale beleidsplannen maximaal geïntegreerd.¹⁴ In overleg met de lokale besturen wordt bepaald welke aspecten nog actueel en relevant zijn voor dit planproces. Zo vertrekken de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen bv. van het toenmalig opgemaakte inrichtingsplan voor Kapel Ter Bede en Littoral (Leiedal, maart 2009) en de bijhorende mobiliteitsstudie (Tritel i.o.v. Leiedal, december 2006), wat op vandaag o.b.v. de huidige inzichten is bij te sturen.

Het **Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) van Harelbeke** van 2005 werd herzien op 12 juli 2012. Volgens het structuurplan mag in de stedelijke omgeving Stasegem de bedrijvigheid binnen het bestaande aanbod aan industriegronden uitbreiden, mits milieuregelgeving wordt gerespecteerd en de draagkracht van de woonomgeving van Stasegem en de Keizershoek niet wordt overschreden. Er is te streven naar een optimaler ruimtegebruik van de bedrijfsgronden en de multimodale ontsluitingsmogelijkheden zijn aan te passen en uit te breiden in functie van een vlotte ontsluiting. Er is werk te maken van een functionele bewegwijzering, met als doel het beter functioneren van de R8/E17 en het verhogen van de verkeersleefbaarheid van Stasegem/Keizershoek.

¹⁴ Decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, artikel 19, 18/05/1999.

Het **gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Kortrijk** werd op 26 april 2007 goedgekeurd. Als regionaalstedelijk gebied wil Kortrijk op economisch vlak zijn positie van centrumstad binnen een grensoverschrijdende regio waarmaken. In het stedelijk gebied wordt een effectief aanbodbeleid gevoerd voor de verschillende soorten bedrijven. Dit vertaalt zich in het realiseren van gemengde en specifieke regionale bedrijventerreinen, het realiseren van lokale bedrijventerreinen en reconversie van bestaande economische sites.

Het “plangebied KHZ” is een belangrijke ontwikkelingspool voor de regio. Op grondgebied van Kortrijk worden 3 zones onderscheiden, m.n. het Deltapark (Evolis), Kapel ter Bede en de Kanaalzone:

- Het Deltapark wordt ontwikkeld als een regionaal gemengd bedrijventerrein. De zone heeft een goed bereikbaarheidsprofiel en een goede zichtlocatie. Het gebied wordt ontsloten via de N391. Langs de Oudenaardsesteenweg wordt een gebied van circa 10 ha gereserveerd voor grootschalige stedelijke functies die niet thuishoren in de binnenstad.
- Kapel ter Bede wordt verder ontwikkeld als bedrijvenpark. De bedrijfsgebouwen worden als paviljoenen ingeplant in een groen, landschappelijk kader. Delen van het researchpark kunnen geïntegreerd worden in het bedrijvenpark. De ontsluiting gebeurt via interne wegen die aansluiten op nieuw aan te leggen wegen langs de oude spoorwegbedding en het Deltapark.
- De Kanaalzone tussen het kanaal en oude spoorwegbedding bevat grootschalige bedrijven die potentiële gebruikers zijn van het kanaal voor aanvoer en afvoer van goederen. Het gebied wordt ontwikkeld als bedrijventerrein. Verder onderzoek moet uitwijzen voor welk soort bedrijvigheid: regionaal watergebonden bedrijven en/of lokale bedrijven.

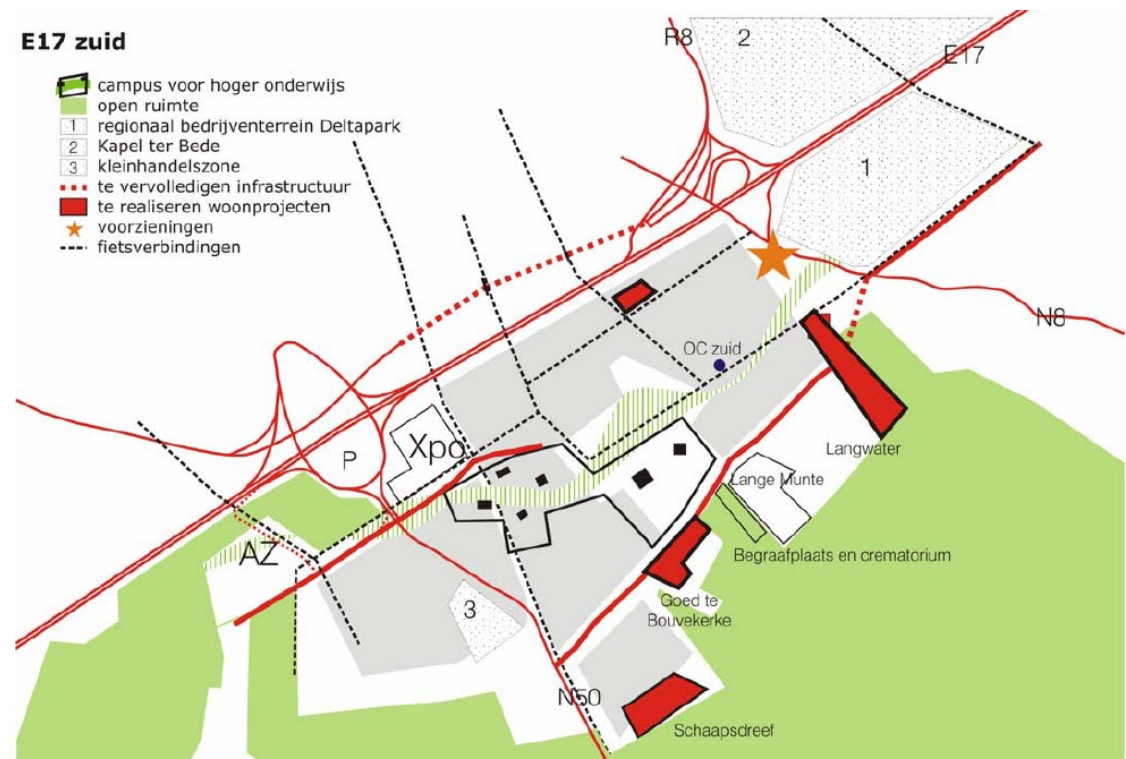
Kortrijk wordt bevestigd als belangrijkste dienstencentrum in een uitgesproken industriële regio. Hiervoor wordt een aanbod voor kantoren en diensten gecreëerd in de binnenstad en op Hoog Kortrijk. Hoog Kortrijk biedt uitzonderlijke mogelijkheden voor het lokaliseren van hoogwaardige diensten en voorzieningen: er is ruimte beschikbaar, er is een goede zichtbaarheid vanop de E17, een goede verbinding met de binnenstad via de noord-zuidas, en mogelijkheden voor het ontwikkelen van een kwalitatieve verbinding met het openbaar vervoer, de fiets of te voet.

Kortrijk wil zich profileren als centrum van de regio en als Vlaamse stad binnen de metropool Rijsel met eigen kwalitatieve en sterk uitgebouwde voorzieningen. Daarom is voldoende ruimte te reserveren voor mogelijke ontwikkelingen in de toekomst. Kortrijk wenst de gronden ten zuiden van de E17 te reserveren voor voorzieningen op bovenlokaal niveau. Aanverwante activiteiten kunnen samen met de voorzieningen gerealiseerd worden. Op Hoog Kortrijk maken het Algemeen ziekenhuis, Xpo Kortrijk, Campus Katho en Kulak en Lange Munte deel uit van de gewenste voorzieningenstructuur.

Naast de globale ruimtelijke vertaling is in het GRS eveneens een visie vastgelegd voor de verschillende deelruimtes op grondgebied Kortrijk. De deelruimte E17-Zuid bevat het gebied ten zuiden van de E17 ter hoogte van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost. Het bevat de ontwikkelingen op Hoog Kortrijk, de stadswijken tussen de N50 en de N8, de hogescholencampus, het regionaal bedrijventerrein Deltapark, het bedrijvenpark Kapel ter Bede en een deel van het gebied Langwater. Het beleid is gericht op het verder aantrekken van bovenlokale en hoogwaardige voorzieningen en bedrijvigheid, het verder uitbouwen van de hogescholencampus, het vergroten van de samenhang door kwalitatieve inrichting en organisatie van bebouwing en activiteiten, het bewaren van de kwalitatieve zichten over het glooiende landschap en een optimale verkeersafwikkeling. Op Kortrijk-Oost wordt een gedifferentieerd aanbod voor bedrijvigheid beoogd. Het Deltapark (Evolis) wordt ontwikkeld als een gemengd regionaal bedrijventerrein met aandacht voor de kwaliteit van de inrichting. Kapel ter Bede wordt ontwikkeld als bedrijvenpark, met behoud en integratie van de bestaande landschappelijke kwaliteiten in het concept en integratie van het researchpark. Een gedeelte van het gebied wordt gereserveerd voor grootschalige stedelijke functies.

Hoog Kortrijk wordt ontwikkeld als een volwaardig multifunctioneel stadsdeel met plaats voor hoogwaardige stedelijke voorzieningen zoals Xpo, ziekenhuis en Kinopolis, diensten en kantoren. De ontwikkelingen op Hoog Kortrijk zijn complementair aan de binnenstad. Dat houdt in dat er steeds een afweging moet gebeuren die de

keuze tussen een mogelijke locatie in de binnenstad of op Hoog Kortrijk tegenover elkaar afweegt. Een optimale verkeersafwikkeling is van essentieel belang voor het functioneren van het deelgebied. De mobiliteitsproblematiek wordt verder onderzocht. Mobiliteitseffectenrapporten worden opgemaakt in functie van de voorziene nieuwe ontwikkelingen.



Figuur 1-11: Visieschets deelruimte E17-Zuid (GRS Kortrijk)

Op heden is het **gemeentelijk beleidsplan ruimte Kortrijk** in opmaak. Dit plan zal het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) vervangen. De conceptnota van het beleidsplan werd op 21 juni 2021 goedgekeurd door het College van Burgemeester en Schepenen van Kortrijk. Aan dit beleidsplan worden gebiedsgerichte en stadsbrede beleidskaders gekoppeld, waaronder een beleidskader voor Hoog Kortrijk. Parallel aan de opmaak van het gemeentelijk beleidsplan ruimte werkt de stad Kortrijk ook aan een nieuw mobiliteitsplan en woonplan.

Binnen het werkdomein 'ruimtelijk beleid' wordt het **mobiliteitsplan van de stad Kortrijk** (16 juni 2011) gekaderd binnen de (toen) relevante ruimtelijke ontwikkelingen in en rond Kortrijk. Zowel Hoog Kortrijk als Kortrijk-Oost worden hierbij aangeduid als locaties voor strategische projecten.

Op Hoog Kortrijk wordt een optimalisatie van de huidige weginfrastructuur gezien door een nieuwe aansluiting van het knooppunt President Kennedylaan-Munkendoornstraat naar het Ei, in combinatie met het sluiten van de R8. De nieuwe ontwikkelingen op Hoog Kortrijk vragen een opwaardering van het openbaar vervoer. De Doorniksewijk-Doorniksesteenweg wordt bevestigd als corridor voor het openbaar vervoer naar Hoog Kortrijk. Bijzondere aandacht gaat uit naar de goede doorstroming van de bus en een hoogwaardige openbaarvervoerverbinding tussen de binnenstad en Hoog Kortrijk. Een studie Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) is uit te voeren.

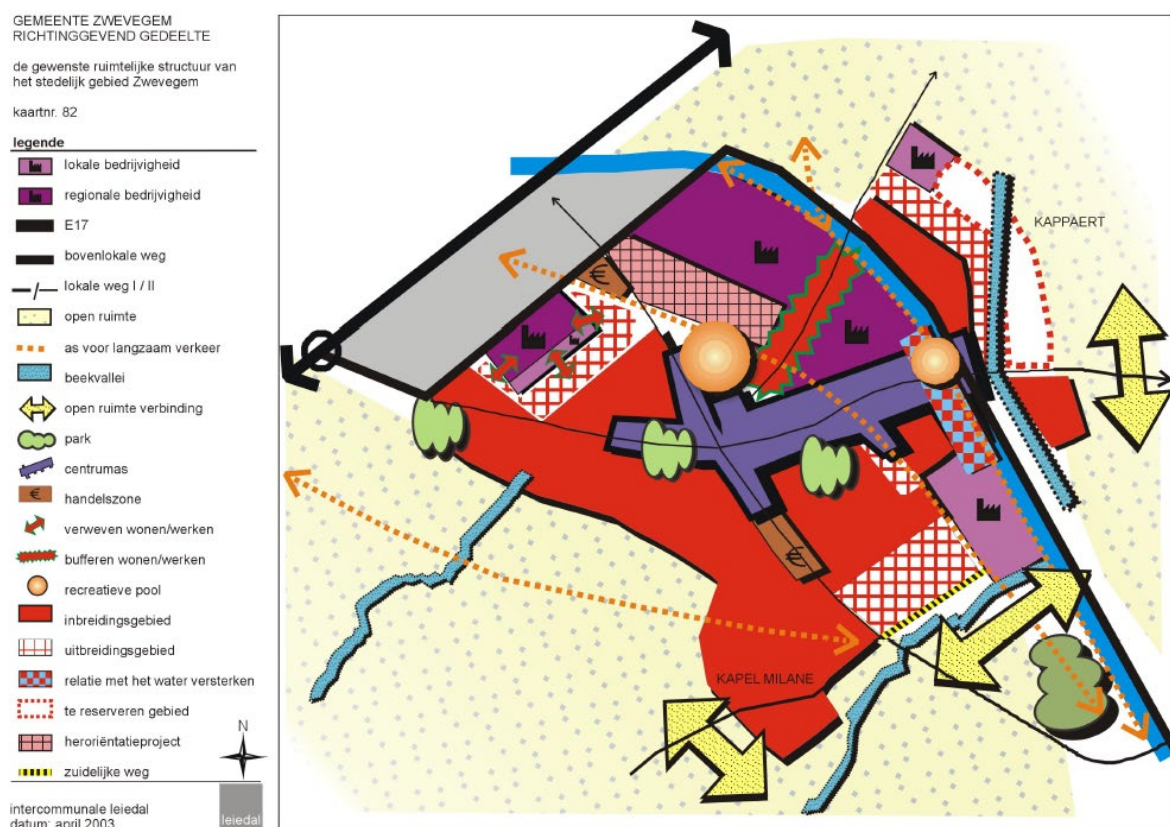
Voor Kortrijk-Oost-Stasegem is een ontwerpstreefbeeld op te maken (voor de R8 tussen de knooppunten Kortrijk-Oost en Stasegem, het wegvak van de E17 ter hoogte van het knooppunt Kortrijk Oost en de wegvakken van N8 en N391), is een verkeersplanologisch concept op te maken voor de ontsluiting van de zone Kortrijk Oost-Stasegem naar het hogere wegennet, samen met een voorstel van fasering voor de uitvoering, in functie van de ontwikkelingen op Kortrijk-Oost.

Binnen het werkdomein 'verkeersnetwerken' wordt gewezen op de toekomstvisie voor het fietsnetwerk Kortrijk, met uitwerking van 16 belangrijke routes.

In het **gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Zwevegem** van 1 april 2004 vormt de aanwezigheid van het op- en afrittencomplex van de E17 een belangrijke factor voor de toekomstige ontwikkeling van het bedrijventerrein Losschaert. De E17 biedt Zwevegem een optimale aansluiting op het hoofdwegennet. De N8 sluit ter hoogte van Kortrijk-Oost aan op de E17. Het op- en afrittencomplex stimuleert de ontwikkeling van Zwevegem en vormt een ontwikkelingsknooppunt. In het GRS is ook sprake van de problematische oversteek van de N391 ter hoogte van de Luipaardstraat.

De Losschaert wordt vermeld als gemengd regionaal bedrijventerrein, als onderdeel van een groter bedrijventerrein Luipaardzone (eveneens op grondgebied Harelbeke en Kortrijk). Aan de rand van het bedrijventerrein is aandacht te besteden aan de relatie met de omliggende functies. Een overgangsgebied tussen wonen en werken wordt voorgesteld. Daarnaast gelden volgende aandachtspunten: de ontsluiting (op het reeds gerealiseerde deel van de omleidingsweg), verdichtingsmogelijkheden voor de bedrijvigheid, centrumversterking, uitzicht en openbaar domein. Ten zuiden van het regionaal bedrijventerrein Losschaert wordt een lokaal bedrijventerrein bestemd.

In het parkgebied Langwater is een functiewijziging van de bestaande gebouwen tot gemeenschapsvoorziening, feestzaal, congresinfrastructuur, ... mogelijk. Een concrete wijziging zal echter nog steeds onderzocht worden en getoetst worden aan de ruimtelijke omgeving. Er kan geen nieuwe bebouwing bijkomen.



Figuur 1-12: Gewenste ruimtelijke structuur stedelijk gebied Zwevegem, GRS Zwevegem

In het **mobiliteitsplan Zwevegem** (november 2012) zijn mogelijke maatregelen en acties opgenomen om de bereikbaarheid van de site Losschaert te verbeteren. De trage wegen op de site zijn uit te bouwen, samen met de aansluiting van deze wegen op trage wegennetwerk van de gemeente. De oversteekpunten voor fietsers op de N391 ter hoogte van het Guldenspootpad en de Luipaardstraat zijn veilig in te richten. De frequentie van buslijn 91 tussen Losschaert en het station van Kortrijk is te behouden en een interne busbediening Evolis en Losschaert is aan te bieden. Er is te voorzien in een snelle en eenduidige afwikkeling van het bedrijventerrein

naar het hoger wegennet en een ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer naar de N391. Een ontsluiting via lokale wegen type 2 en type 3 is te vermijden. Een rotonde op de N391 is te realiseren voor de ontsluiting van het gemotoriseerd verkeer naar de zone Losschaert en de tweede fase van Evolis. Een bewegwijzeringsplan en verkeerscirculatieplan is op te maken. Geluidsoverlast voor omgeving door vrachtverkeer is zoveel mogelijk te beperken. De stedenbouwkundige voorschriften m.b.t. duurzaam parkeerbeleid uit het RUP Losschaert zijn toe te passen.

Op grondgebied van Zwevegem is de N391-N8 tot aan het knooppunt aan de Blokken geselecteerd als een vrachtroute 1. Deze weg ontsluit de regionale terreinen Evolis, Losschaert en de Blokken.

Een fietsverbinding Zwevegem-Kortrijk vanaf Kapel Milanen via de Morinnestraat naar de woonontwikkeling Langwater (om het knooppunt Kortrijk-Oost te vermijden) is te realiseren.

2 Plandoelstelling en -voornemen

De doelstelling voor de opmaak van dit GRUP is het verbeteren van de leefbaarheid van de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost en dit conform de doelstellingen uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Mobiliteit, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen worden geïntegreerd aangepakt en op elkaar afgestemd met aandacht voor de leefbaarheid. Een geïntegreerde visie moet de basis vormen voor het GRUP. Deze visie omvat volgende onderdelen:

- Het verbeteren van de leefbaarheid als overkoepelende doelstelling
- Het inzetten op alternatieve vervoersmodi (modal shift)
- Het evalueren en (deels) bijsturen en/of beperken van de (stedelijke) ontwikkelingen en ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden
- Het verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost in relatie tot het functioneren van de R8 als geheel en de E17

Met als overkoepelende doelstelling het verbeteren van de leefbaarheid en afgestemd op het in opmaak zijnde Masterplan Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost (zie §1.2.1), worden voor Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost **4 doelstellingen of ambities** geformuleerd:

1. Het multimodaal bereikbaar maken (modal shift)
2. Het slim en kwalitatief verdichten
3. Het realiseren van een verbindende groenstructuur
4. Het geïntegreerd aanpakken van de weginfrastructuur

In de verfijnde startnota werden de plandoelstellingen verder uitgewerkt en geconcretiseerd. In voorliggende scopingnota zijn de doelstellingen voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk nog verder verfijnd.

De plandoelstellingen vormen de ambities voor Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Elk van deze doelstellingen of ambities worden in de volgende rubrieken verder geconcretiseerd aan de hand van ruimtelijke principes op basis waarvan binnen het planproces ruimtelijke keuzes (zullen) worden gemaakt. Deze principes vormen samen een ruimtelijk afwegingskader op basis waarvan een onderbouwde keuze kan worden gemaakt om terreinen (anders) te ontwikkelen, verdichten, vrijwaren, etc.

Met het planproces is er een optimaal evenwicht te zoeken tussen de plandoelstellingen en dus tussen infrastructuur, mobiliteit en ruimte in functie van het verbeteren van de leefbaarheid. Bij de analyse van het verkennend mobiliteitsonderzoek waarin het maximumscenario op vlak van ruimtelijke ontwikkelingen werd doorgerekend, bleek nl. dat sommige kruispunten door het gebrek aan restcapaciteit overgedimensioneerd dienden te worden (bv. 3 doorgaande rijstroken en 2 rechts afslagstroken en 3 links afslagstroken). Om dit te voorkomen werd duidelijk dat er moet ingezet worden op een modal shift en zijn ook de ruimtelijke ontwikkelingen bij te sturen en te beperken. Dit moet leiden tot het beperken van de grootschalige ruimte-innames bij het verbeteren van de weginfrastructuur (bv. beperken van het aantal rijstroken) en ervoor zorgen dat de kruispuntconfiguratie bij de verbeterde verkeerscomplexen beter leesbaar is.

2.1 Centrale doelstelling tot het verbeteren van de leefbaarheid

De overkoepelende plandoelstelling van het GRUP betreft het verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. De leefbaarheid is zowel te verbeteren ter hoogte van en tussen de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost, als bij de ruimtelijke ontwikkelingen op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost die in het plangebied zijn opgenomen.

Om de leefbaarheid te verbeteren wordt gesleuteld aan een aantal parameters. Zo wordt ingezet op alternatieve vervoersmodi, wordt de weginfrastructuur verbeterd en worden de ruimtelijke ontwikkelingen geëvalueerd en waar nodig bijgestuurd.

Het GRUP K-R8 zoekt naar een optimaal evenwicht tussen infrastructuur, mobiliteit en ruimte in functie van het verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Dit noodzaakt een inzet op modal shift en het bijsturen/beperken van ruimtelijke ontwikkelingen.



Figuur 2-1: Schematische voorstelling van de plandoelstellingen K-R8

Het begrip leefbaarheid

Leefbaarheid omvat verschillende facetten, zoals verkeersleefbaarheid en -veiligheid, ruimtelijke kwaliteit en kwaliteit van de leefomgeving, belevingswaarde, ecologische, economische, sociale leefbaarheid,... Gezien de veelheid aan facetten is de leefbaarheid in haar totaliteit te bekijken en dient een evenwicht te worden gezocht, waarbij de nodige afwegingen zijn te maken. De ruime interpretatie van het begrip leefbaarheid betekent echter geen verlaging van het ambitieniveau (zie verder).

Gezien leefbaarheid een breed begrip is dat door iedereen anders geïnterpreteerd wordt, wordt in het kader van het milieu- en alternatievenonderzoek het begrip concreet gemaakt door te vertrekken van een geïntegreerde benadering volgens het 3P-principe (zie §4.5.1).

Ambitieniveau tot verbeteren van de leefbaarheid

Het verbeteren van de leefbaarheid omvat o.m. het beperken van hinderaspecten zoals geluid, luchtverontreiniging, visuele hinder, barrièrewerking, sluipverkeer, etc., het verbeteren van de verkeersleefbaarheid door het beperken van de verkeerskundige impact op het omliggende bebouwde weefsel en het verhogen van de omgevingskwaliteit en een duurzaam ruimtegebruik bij bestaande en nieuwe ruimtelijke

ontwikkelingen (zie art. 1.1.4. uit de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening). Ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten worden gelijktijdig tegen elkaar afgewogen, rekening houdende met de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen.

Het **verbeteren** van de leefbaarheid wordt zowel beoogd voor de publieke, als de private ruimte. In het bijzonder wordt aandacht besteed aan de leefbaarheid van de woonwijken aan weerszijden van de E17 en langs de reservatiestrook voor het sluiten van de ring tussen de N50 en N8 (in geval de R8 er gesloten wordt).

Het planteam wenst inzake het **verbeteren** van de leefbaarheid een 'hoog' ambitieniveau aan te houden, waarbij de toekomstige situatie (inclusief de geplande ontwikkelingen) globaal significant beter is dan de bestaande toestand.

De gezondheidkundige advieswaarden van de WHO geven daarbij de richting aan, maar er mag niet verwacht worden dat met dit ene planinitiatief de WHO-advieswaarden kunnen bereikt worden. De richtwaarden van de WHO zijn ook geen normen, maar wetenschappelijke advieswaarden die zijn bedoeld om overal ter wereld te gebruiken om acties (in verschillende contexten) ter verbetering van de luchtkwaliteit te ondersteunen. De realiteitszin om effectief aan deze WHO-richtwaarden te kunnen voldoen, mag echter niet los gezien worden van de context.

Zeker in een stedelijke context is het behalen van deze advieswaarden van de WHO - en zeker louter via K-R8 - niet realistisch (ter illustratie: in stedelijk gebied worden de GAW voor geluid zelfs niet gehaald in een rustige woonstraat met amper 50 auto's per uur overdag en 5 auto's per uur 's nachts). Zo is er sprake van een overschrijding van de zgn. gezondheidkundige advieswaarden (GAW) in heel de agglomeratie van Kortrijk (zie §3.3, laatste paragraaf).

Er wordt **daarom** niet geopteerd voor een 'erg hoog' ambitieniveau tot op het niveau van de WHO gezondheidswaarden, gezien dit in deze stedelijke omgeving niet als realistisch kan worden beschouwd. Er is evenwel steeds te voldoen aan de milieukwaliteitsnormen volgens VLAREM.



Figuur 2-2: Ambitieniveau inzake het **verbeteren** van de leefbaarheid in het planproces K-R8

Het verbeteren van de leefbaarheid vormt ook het vertrekpunt in het milieueffectenonderzoek (zie §4.5.1). Zo zal in het plan-MER in een eerste stap een toetsing op vlak van leefbaarheid worden uitgevoerd en is ook te bekijken welke milderende maatregelen er noodzakelijk zijn.

Een belangrijk aspect in het kader van het **verbeteren** van de leefbaarheid is tevens de bijdrage vanuit het planproces tot een daling van het aantal gereden kilometers in functie van het halen van de doelstellingen uit het Vlaams Luchtbeleidsplan en het Vlaams Energie- en Klimaatplan.

2.2 Plandoelstellingen

2.2.1 Het multimodaal bereikbaar maken van de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost

In de afgelopen decennia werd de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost ontwikkeld omwille van de optimale autobereikbaarheid. Doelstelling is om niet nog meer in te zetten op auto-gerichte locaties, maar om deze omgeving in de toekomst optimaal bereikbaar te houden. Hiervoor is het noodzakelijk in te zetten op een multimodale bereikbaarheid en een mobiliteitsverschuiving. Het inzetten op alternatieve vervoersmiddelen (modal shift) is een gezamenlijk engagement, dat zowel vanuit de hogere als de lokale besturen opgenomen wordt. *De inzet op modal shift vanuit het GRUP K-R8 is gericht op een mobiliteitsverschuiving bij lokaal en bestemmingsverkeer, niet op het doorgaand verkeer op de E17.*

In het planproces is te streven naar een maximaal potentieel aan alternatieve vervoersmodi, zoals openbaar vervoer, fiets, deelmobiliteit, collectief vervoer, ... in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Initiatieven en ontwikkelingen voor modal shift zijn alle kansen te geven en zo weinig mogelijk te hypothekeren. In functie hiervan zijn structurele en punctuele infrastructurele ingrepen nodig voor het openbaar vervoer en de fietsers, zodat men zich op een veilige en vlotte manier duurzaam kan verplaatsen. De fiets krijgt hierbij een duidelijke en prominente rol. Ook flankerende maatregelen en sensibilisering maken hier deel van uit.

Indicatoren modal shift

Het onderzoek K-R8 wordt uitgevoerd volgens een iteratief proces, waarbij de uitgangspunten telkens worden bijgesteld o.b.v. de resultaten van de vorige onderzoeksrunde (zie procesnota §2.2.1). Zo wordt gesleuteld aan de verschillende deelaspecten binnen het GRUP, m.n. het verbeteren van de weginfrastructuur, de inzet op modal shift en de evaluatie van ruimtelijke ontwikkelingen, die op deze manier optimaal op elkaar worden afgestemd.

In de eerste onderzoeksrunde wordt de modal shift op een strategisch niveau bekeken, en wordt dus gewerkt met indicatoren/parameters. Hiervoor worden volgende indicatoren gehanteerd:

Tabel 2-1: Indicatoren modal shift

Wie	Iedereen van of naar gebied, volwassenen en kinderen (zowel herkomst als bestemming)
Toers of verplaatsingen	Verplaatsingen (↔ toers zijn verschillende verplaatsingen naeen, bv. eerst fiets en dan trein)
Gebied	Afbakening gebied met invloedssfeer modal shift (zie figuur 2-3)
Duurzame modi	Volwassen passagiers worden als duurzaam beschouwd (de chauffeur en de kinderen die meerijden dus niet)
Motief verplaatsing	Alle (+ woon-werkverkeer afzonderlijk)
Tijdstip	Etmaal gemiddelde werkdag (bv. geen weekenduitstapjes)

De indicatoren m.b.t. de modal shift die in het planproces K-R8 worden gehanteerd zijn niet te gebruiken voor de aftoetsing aan de doelstellingen uit het Vlaams Luchtbeleidsplan en Vlaams Energie- en Klimaatplan. In deze laatste plannen zijn alle passagiers (zowel volwassenen als kinderen) als niet-duurzaam meegenomen. Beide aftoetsingen zullen nodig zijn in het kader van het planproces.

Tabel 2-2: Indicatoren modal shift (milieubeleidsplannen)

Wie	Iedereen van of naar gebied, volwassenen en kinderen (zowel herkomst als bestemming)
Toers of verplaatsingen	Verplaatsingen (↔ toers zijn verschillende verplaatsingen naeen, bv. eerst fiets en dan trein)
Gebied	Afbakening gebied met invloedssfeer modal shift (zie figuur 2-3)
Duurzame modi	Te voet, fiets, openbaar vervoer Passagiers (volwassenen en kinderen) worden als niet-duurzaam beschouwd
Motief verplaatsing	Alle (+ woon-werkverkeer afzonderlijk)
Tijdstip	Etmaal gemiddelde werkdag

Ambitieniveau modal shift in het GRUP

In het Vlaams Regeerakkoord (2019-2024) is de doelstelling van het behalen van een aandeel van 40% duurzame modi voor de vervoerregio Kortrijk opgenomen¹⁶. Het planproces K-R8 draagt bij tot deze doelstelling, maar vanuit het planproces alleen zal de vooropgestelde 40% in de vervoerregio Kortrijk niet gehaald worden. Andere processen, maatregelen, ed. dienen hiertoe bij te dragen.

De vervoerregio Kortrijk keurde op 18 juni 2021 de ambitie goed om in de regio te streven naar een modal split van 55/45. Deze ambitie wordt getrapt gerealiseerd tegen 2030. Om een aandeel van 45% duurzame modi te halen zullen de steden, waar het gemakkelijker is om een hogere modal split te realiseren, ambitieuzer moeten zijn om de beperktere mogelijkheden van de landelijkere gemeenten op te vangen. In landelijk gebied wordt gestreefd naar een stijging van het gebruik van duurzame vervoersmiddelen met minimum 6%, in de stedelijke gebieden moet een grotere inspanning gedaan worden.

Het planteam K-R8 opteert voor een ambitieuze, doch realistische modal shift. De vraag naar realisme kadert ook vanuit het gegeven dat op basis van het te behalen percentage duurzame modi er in het onderzoek zal worden gemodelleerd en de infrastructuur zal worden gedimensioneerd. Een hogere modal split zorgt voor compactere infrastructuurwerken, maar moet evenwel realistisch blijven.

Bij het bepalen van het ambitieniveau inzake modal shift binnen het GRUP K-R8 is een afweging gemaakt tussen de ligging in het stedelijk gebied versus de autogerichtheid van de regionale polen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost.

Binnen het plangebied liggen er kernnetlijnen, aanvullend netlijnen en functionele lijnen die in de spits Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost optimaal ontsluiten met een hoge frequentie. Gezien de ligging in het stedelijk gebied en bij het centrum van Kortrijk, de aanwezigheid van een kernnet A-lijnen en fietssnelwegen is een aandeel van minder dan 40% (zie Vlaams regeerakkoord) duurzame modi niet te verantwoorden. Er wordt hierbij tevens ook uitgegaan van de mogelijke potenties om de N8 fietsvriendelijker te maken en het inzetten op alternatieve fietsrelaties en routes.

Ook wordt rekening gehouden met de indicatoren modal shift (zie tabel 2-1 en 2-2) die zullen worden gehanteerd, waarbij ook volwassen passagiers als duurzaam worden beschouwd. Het beschouwen van een verplaatsing met volwassen passagiers als duurzaam verlaagt enigszins de ambitie.

Op basis van het bovenstaande wordt binnen het planproces K-R8 geopteerd voor een ambitieniveau van 50% duurzame modi. Hierbij wordt voortgebouwd op het ambitieniveau voor de vervoerregio Kortrijk en rekening

¹⁶ "De focus van het investeringsbeleid ligt op het woon-werk- en woon-schoolverkeer. We streven naar een ambitieuze modal shift. Het aandeel duurzame modi (te voet, per (e-)step, (e-)fiets of speedpedelec, eigen of via deelsystemen, en met collectief vervoer of taxi moet voor heel Vlaanderen toenemen tot minstens 40%. Ook de vervoerregio's krijgen deze doelstelling inzake ambitieuze modal shift. (...) Het netwerk bestaande uit fietsvoorzieningen, collectief vervoer en mobipunten moet de ambitie van de modal shift bewerkstelligen."

gehouden met de ligging in het stedelijk gebied. Het hogere percentage moet zorgen voor een compensatie voor de meer landelijke gebieden in de vervoerregio, zodat de 45% doelstelling voor de ganse vervoerregio kan worden gehaald.

Het werken met een concreet cijfer in het planproces K-R8 is noodzakelijk als werkhypothese in het verdere onderzoek en als basis voor o.m. de modelberekeningen en het dimensioneren van de infrastructuur. Voor de concrete maatregelen en de inzet op openbaar vervoer en fiets wordt in het kader van K-R8 een ambitieniveau van 50/50 gehanteerd. In functie van het infrastructuurontwerp zal een robuustheid worden ingebouwd in functie van de doorstroming.

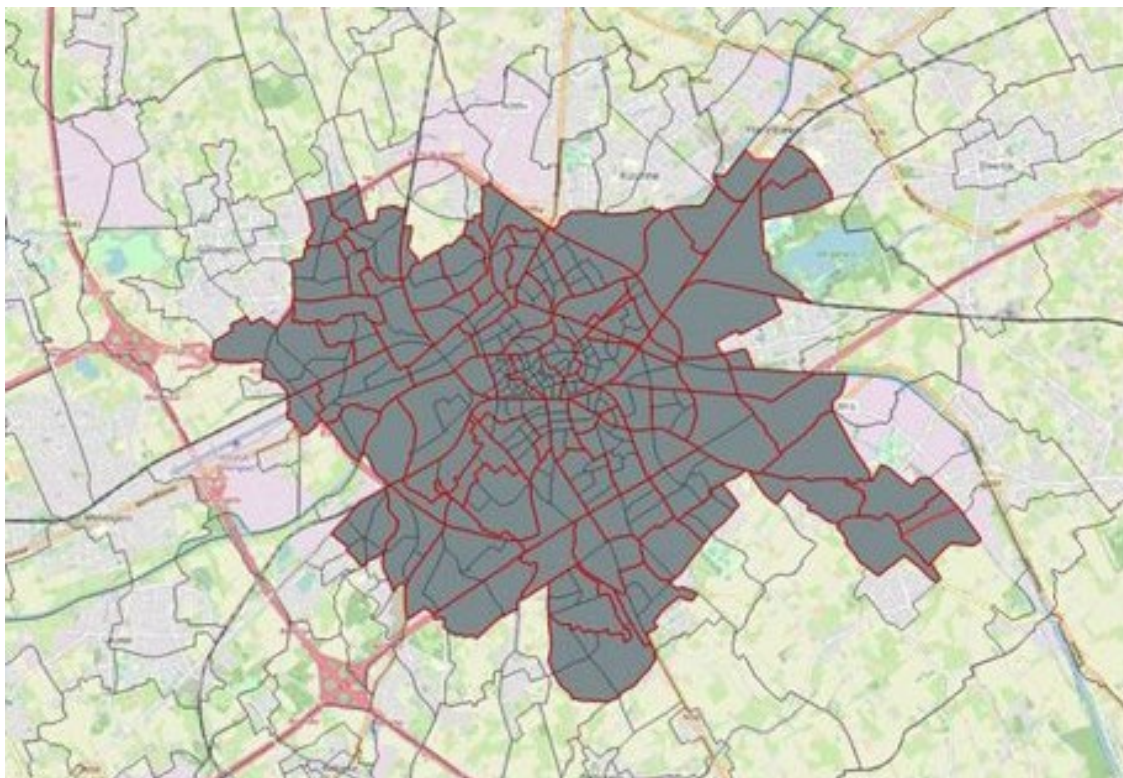
In de verfijnde startnota werd ook gesteld om in het verdere proces na te gaan in welke mate de Coronacrisis een blijvende impact heeft op het autowegennet en het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets. Op dit vlak wordt afgestemd met de aanpak binnen de vervoerregio Kortrijk. In 2021 werd reeds vastgesteld dat de verkeerscijfers terug grotendeels zijn genormaliseerd.

Afbakening van het gebied met invloedssfeer modal shift vanuit het GRUP

In het kader van het verdere onderzoek is het gebied afgebakend waarvan verwacht wordt dat het op vlak van modal split wordt beïnvloed vanuit het planproces K-R8. Vanuit K-R8 gebeuren er enkel maatregelen en ingrepen binnen het plangebied, en dus niet binnen het ruimere gebied dat op vlak van modal shift wordt beïnvloed.

Bij de afbakening van het gebied met invloedssfeer op vlak van modal shift vanuit het planproces K-R8 is rekening gehouden met:

- de isochroon 15-20 minuten fietsen vanaf het station van Kortrijk (aan 15km/u)
- de isochroon 15 minuten met openbaar vervoer vanaf het station van Kortrijk
- het nieuwe openbaar vervoerplan *korte termijn*, zoals definitief goedgekeurd op de vervoerregioraad Kortrijk dd. 4 december 2020 (dit zorgde voor een zuidoostelijke uitbreiding)



Figuur 2-3: Afbakening van het gebied met invloedssfeer op vlak van modal shift vanuit het GRUP K-R8

Concrete doelstellingen modal shift binnen het planproces

Uit het verdere onderzoek moet blijken welke concrete operationele ingrepen en maatregelen er genomen moeten worden in functie van de realisatie van de plandoelstelling tot bijkomende inzet op alternatieve vervoersmodi. Dit is te combineren met maatregelen en initiatieven vanuit parallelle processen (zoals de Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding (HOV) tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk, de modal shift nagestreefd in het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk, ...).

Volgende doelstellingen worden in elk geval beoogd in het planproces:

Het realiseren van een regionaal [hoppinpunt](#) op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost

Vanuit de gewenste toekomstplannen zoals de HOV vanaf het station van Kortrijk en de aanwezige en toekomstige ontwikkelingen heeft Hoog Kortrijk potenties van een regionaal knooppunt. Een verdere ontwikkeling van Kortrijk-Oost zorgt voor eenzelfde potentie.

Bij de exacte locatiebepaling van het vervoersknooppunt is o.m. rekening te houden met de ligging t.o.v. het stadscentrum, de connectie met de (H)OV, de mogelijkheid tot dubbelgebruik parkeren, de rechtstreekse ontsluiting vanaf het hoger wegennet, de noodzaak tot bijkomende wegenis aanleg, een link met een functionele fietsroute, etc. Er wordt afgestemd met het in opmaak zijnde regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Kortrijk, waarin de regionale [hoppinpunten](#) worden bepaald.

In het kader van de vervoerregiowerking is voor de opmaak van het openbaar vervoersplan [korte termijn](#) en de punten voor vervoer op maat vertrokken vanuit een netwerklogica (plaats in het netwerk). Naast de plaats in het netwerk zijn de [hoppinpunten](#) ook telkens te koppelen aan de ruimtelijke ontwikkelingen (zie §2.2.2).

De uitbouw van multimodale knooppunten op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost met daaraan gekoppelde voorzieningen, omvat tevens de evaluatie van de park & ride parking op Hoog Kortrijk, met als focus het bereikbaar maken van het centrum van de stad, en de bestaande carpoolparking Kortrijk-Oost, als ontmoetingsplek voor mensen die deze (langere) verplaatsing wensen te maken (weg van de stad) (zie §2.4.4).

Creëren van ruimte voor alternatieve vervoersmiddelen

De potenties voor de modal shift zijn te onderzoeken en steeds maximaal te benutten. Het creëren van ruimte voor openbaar vervoer, fiets, vervoer op maat, deelmobiliteit, ... houdt zowel ruimte in voor structurele ingrepen (bv. vrije busbanen, vrije fietspaden, fietsbruggen/tunnels, ...) als punctuele ingrepen (quick-wins, vb. fietsenstallingen, veilige fietsoversteken).

Het creëren van zo veel mogelijk ruimte voor alternatieve vervoersmiddelen vormt een duidelijke doelstelling. De combinatie van een vrije busbaan en vrijliggende fietspaden langs éénzelfde wegtracé is te onderzoeken, doch zal mogelijks niet steeds realiseerbaar zijn.

Hoogwaardig openbaar vervoer verbindt Hoog Kortrijk met de stad en regio

Er wordt uitgegaan van de Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding (HOV) op N50 Doorniksesteenweg vanuit het station van Kortrijk met vertakking/lussen op Hoog Kortrijk. De HOV vormt een parallel proces (zie procesnota §1.3.3), waarvan de resultaten worden opgenomen in K-R8.

Het GRUP beoogt het bijdragen tot de realisatie van vlotte en veilige openbaar vervoersverbindingen (OV) doorheen het plangebied. In functie van het realiseren van vlotte en veilige OV-verbindingen met de stad en regio wordt binnen het planproces rekening gehouden met het OV-plan [korte termijn](#) (kernnet en aanvullend net).



Figuur 2-4: Openbaar vervoersassen met kernnet (rode volle lijn) en aanvullend net (rode streepjeslijn)

Voor sites die met dit OV-plan korte termijn niet ontsloten worden door hoogwaardig openbaar vervoer zullen volgens de principes van basisbereikbaarheid (bundelen en ontvlechten) ook in de nabije toekomst geen bus tot op de site hebben. In functie van ontsluiting moet voor deze sites gedacht worden aan de overstap op vervoer op maat.

In het kader van de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Kortrijk wordt verder onderzoek gevoerd op vlak van openbaar vervoer. Daarbij wordt de visie RECOVER meegenomen (met HOV tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk), maar worden ook verdere optimalisaties onderzocht t.o.v. RECOVER. Eén van de mogelijke werkhypotheses is een tangentiële verbinding tussen Hoog Kortrijk en Evolis naar de stations Harelbeke en Waregem. Indien de vervoerregio dit verder wenst te onderzoeken, is het geenszins de bedoeling om deze as op te laden met (bijkomende) ontwikkelingen. De tangentiële lijn is bedoeld als snelle verbinding tussen de bestaande ontwikkelingen.

In afstemming met de vervoerregio Kortrijk wordt onderzoek gevoerd naar een goede en veilige doorstroming voor openbaar vervoer op de aansluitende gewest-/invalswegen. Naast doorstromingsmaatregelen wordt tevens de mogelijkheid tot realisatie van vrije busstroken op de radiale wegen N50 en N8 onderzocht. Ook de oost-westverbinding doorheen Hoog Kortrijk maakt deel uit van het onderzoek. Het intrinsiek potentieel van deze verbinding is in eerste instantie na te gaan.

De doelstellingen op vlak van doorstroming zijn gelinkt aan de betrouwbaarheid en efficiëntiescores: betrouwbaarheid $\geq 80\%$ en efficiëntie $\geq 80\%$. De commerciële snelheid is inherent onderdeel van de betrouwbaarheid en efficiëntiescores.

Volgende tabel geeft een overzicht van de knelpunten waar de doelstellingen in functie van doorstroming op vandaag niet worden gehaald. De voornaamste doorstromingsproblemen doen zich voor op de belangrijke

invalswegen naar Kortrijk, m.n. de assen Zwevegemstraat-Oudenaardsesteenweg (N8) komende van Zwevegem en Doorniksewijk-Doorniksesteenweg (N50) komende van Hoog Kortrijk.

Tabel 2-3: Doorstromingsanalyse netwerk (bron: V.V.M. De Lijn)

	Gemeente	Knelpunt wegvak	Betrouw- baarheid	Efficiëntie	Mogelijke oorzaken	Lopende studies
Kernnet	Kortrijk	N8 Oudenaardse- steenweg tussen Zwevegemsepoort en R8	67%	49%	Drukke, geen doorstromings- maatregelen	
	Kortrijk	N8 thv de R8	73%	70%	Drukke, veel diverse bewegin- gen, geen doorstromings- maatregelen	
Aanvullend net	/	/	/	/	/	/
Stadsnet	Kortrijk	N50 Doorniksewijk tussen station en Halve Jan	37%	43%	Diverse oorzaken	Microsimulaties N50 (ikv HOV)
	Kortrijk	P. Kennedypark	72%	67%		HOV-studie
	Kortrijk	Universiteitslaan	57%	44%		HOV-studie
	Kortrijk	Etienne Sabbelaan	59%	52%		HOV-studie
	Zie ook doorstromingsmetingen op niveau van kern- en aanvullend net op assen waar ook stadslijnen rijden (bv. N8 Oudenaardsesteenweg)					

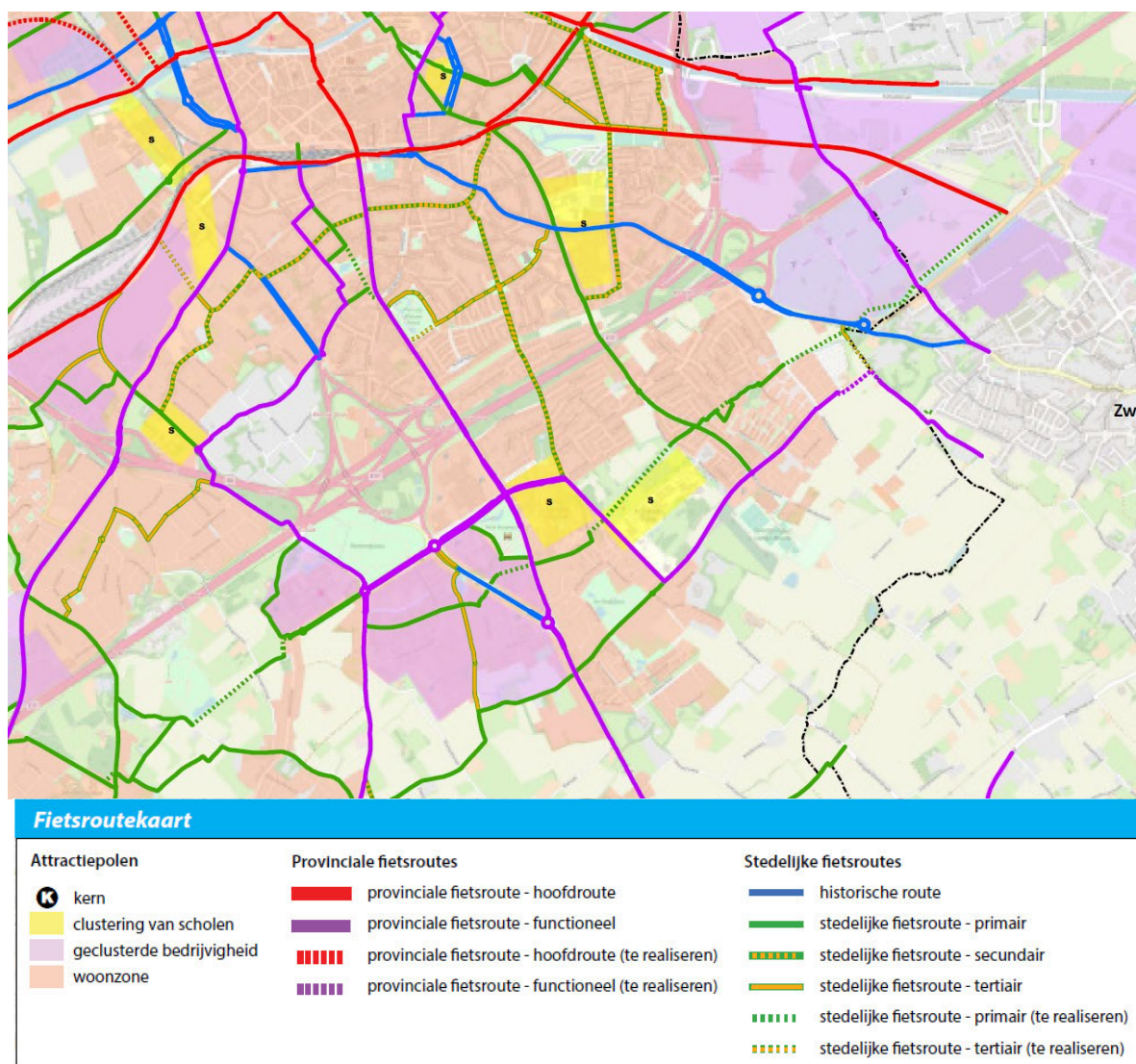
Fietsen in alle windrichtingen: het realiseren van vlotte en veilige verbindingen

Het GRUP beoogt het bijdragen tot de realisatie van vlotte en veilige fietsverbindingen doorheen het plangebied. De realisatie van een hiërarchisch en complementair (recreatief en functioneel) en fijnmazig fietsnetwerk in alle windrichtingen wordt beoogd. Dit betreft dus zowel noord-zuidverbindingen (bv. met het centrum van Kortrijk), als oost-westverbindingen (bv. doorheen Hoog Kortrijk). Voor de oost-westroute doorheen Hoog Kortrijk (fietsroute 8 Marke - Kennedypark - Evolis in de Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk) wordt beoogd binnen deze legislatuur de startnota op te maken.



Figuur 2-5: Fietssnelwegen (blauw) en Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (paars)

Bij het realiseren van vlotte en veilige verbindingen wordt uitvoering gegeven aan het Fietsplan van Kortrijk ('Kortrijk fietst') en de Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk. In functie van een gelaagd netwerk zijn de bovenlokale en lokale fietsroutes op elkaar af te stemmen.



Figuur 2-6: Toekomstvisie fietsnetwerk Kortrijk

Een belangrijke opgave binnen het plangebied is het vrijwaren, opwaarderen en versterken van het Guldenspoorpad¹⁷. Hierbij wordt uitgegaan van een multifunctioneel gebruik als fietssnelweg en groene as, met functioneel fietsverkeer, recreatief fiets- en wandelverkeer en lopers. Daarnaast heeft de spoorwegbedding een belangrijke natuur- en landschappelijke functie (zie inrichtingsplan voor de Groene as Guldenspoorpad, 2020).

¹⁷ De deputatie heeft haar beleid m.b.t. de inrichting van Groene assen vastgelegd in 2 nota's (2009): 'Groene Assen: plan van aanpak' en 'Basisprincipes m.b.t. de inrichting van alle Groene Assen'.



Figuur 2-7: Het Guldenspoorpad

Bij de realisatie van vlotte en veilige fietsverbindingen, wordt o.m. het volgende bekeken:

- De realisatie van duurzame en veilige fietsverbindingen ter hoogte van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost, met afweging van een realisatie op of over het complex of via alternatieve fietsroutes. Zo wordt vanuit inspraak voorgesteld om een fietsverbinding over het complex Kortrijk-Zuid en de E17 te realiseren in het verlengde van Walle (herstel historische verbinding) of een alternatieve fietsverbinding over de E17 ter hoogte van de Beeklaan.
- Een goede en veilige doorstroming voor fiets op de aansluitende gewest-/invalswegen, inclusief de mogelijkheid tot realisatie van vrije en veilige fietsstroken op de radiale wegen N50 en N8.
- In geval de R8 niet gesloten wordt op de reservatiestrook zijn de mogelijkheden en de potentie te onderzoeken van een fietsverbinding op deze strook met een verbindende rol langs de stad. Hierbij is te bekijken of in het oosten een aansluiting mogelijk is op het Guldenspoorpad en de Kanaalzone (in afstemming met PLAN B-K) en in het westen over het Ei richting Marke, met aansluiting op het Bruyningepad.
- Het realiseren van missing links en het aanpakken van knelpunten:

Hoog Kortrijk:

- Ontbrekende fietsbrug over de Beneluxlaan: verder onderzoek naar mogelijke scenario's en technische oplossingen is nodig gezien de fietsbrug hoger is aan te leggen dan voorzien.
- Fietsveilige oversteek ter hoogte van de rotonde Kinopolis (N323 x President Kennedylaan).
- Bijdragen tot de uitbouw van de fietsverbinding Hoog Kortrijk-Marke (Kortrijk fietst, actie 5): verbinding Bruyningepad met Canaertstraat.

Kortrijk-Oost:

- Veilige en conflictvrije (bv. via ondertunneling) fietsverbindingen langs de N8 worden noodzakelijk geacht, bv. voor scholieren die de secundaire scholencluster in de Oudenaardsesteenweg willen bereiken¹⁸.
 - De realisatie van een vrijliggend fietspad aan de zuidzijde van de N8, dat conflictvrij voorbij alle kruispunten raakt.
 - In functie van de oversteekbaarheid van de N8 is onderzoek te verrichten naar een mogelijke ongelijkgrondse dwarsing/ondertunneling van de N8, in functie van de bovenlokale functionele fietsroute tussen Hoog Kortrijk, Kortrijk-Oost en Deerlijk. Deze ingrepen worden, voor zover niet interfererend met het verbeteren van het complex Kortrijk-Oost, mee onderzocht in de studie herinrichting N8 (zie procesnota §1.3.1).
- Uitbouw fietsverbinding Zwevegem - Hoog Kortrijk - Kortrijk-Centrum (zie Kortrijk fietst actie 7): traag netwerk via Langwater als verbinding Zwevegem - Hoog Kortrijk.

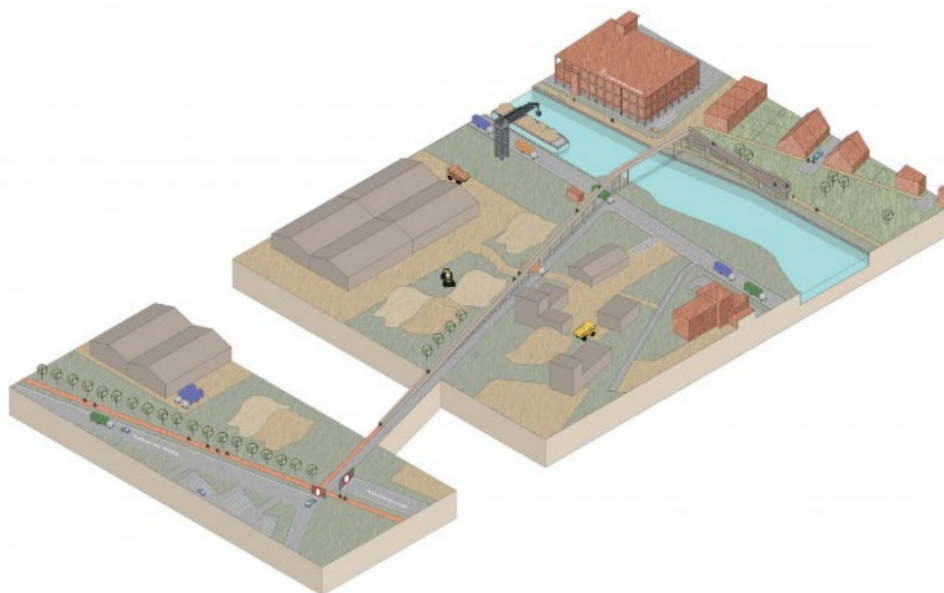
¹⁸ Binnen K-R8 worden enkel de delen van de N8 gelegen in het plangebied bekeken. Hoe de doorstroming kan verbeteren op het volledige tracé van de N8 valt buiten de scope van dit planproces. Afstemming is uiteraard te voorzien.

Het onderzoek rond fietsverbindingen is af te stemmen met de vervoerregio Kortrijk. Binnen de vervoerregio is bv. in een theoretische oefening¹⁹ het fietsnetwerk afgetoetst aan (mobiliteits)magneten en voorzieningen, als belangrijkste generatie- en attractiepolen voor personenverkeer. Opvallend is de concentratie aan belangrijke magneten en voorzieningen ter hoogte van Hoog Kortrijk die gemist worden door het fietssnelwegennetwerk. De relatie Kortrijk-Hoog Kortrijk heeft voldoende potentieel, doch heeft op heden geen vlotte fietsverbinding. De aanwezige fietsroute (BFF) tussen Kortrijk en Hoog Kortrijk blijkt onvoldoende te beantwoorden aan de vervoersvraag. De fietsinfrastructuur inrichten naar een intensiever gebruik kan volstaan.



Figuur 2-8: Analyse van potentieel bijkomende fietsverbindingen vanuit de vervoerregiowerking Kortrijk
(Bron: Oriëntatienota vervoerregio Kortrijk)

Het onderzoek is eveneens af te stemmen op PLAN B-K. In het geïntegreerd onderzoek PLAN B-K werd reeds ontwerpelijk onderzoek verricht in functie van een nieuwe fietsbrug ter hoogte van de Luipaardstraat met een conflictvrije kruising van het kanaal, de Kanaalstraat en deels over de zone Littoral.



Figuur 2-9: Ontwerpend onderzoek vanuit PLAN B-K met nieuwe fietsbrug ter hoogte van de Luipaardstraat
(Bron: Geïntegreerd onderzoek PLAN B-K)

¹⁹ Deze analyse houdt geen rekening met de vooropgestelde maaswijdte van het fietssnelwegennet en BFF. Doelstelling is om de verbindingen te selecteren waarvoor o.b.v. de potentiële bijkomende verbindingen of een opwaardering van de verbinding moet worden afgewogen. In de volgende fase van het regionaal mobiliteitsplan moet de vraag worden gesteld of deze wenselijk zijn.

Een integrale en kwalitatieve aanpak

Een integrale en kwalitatieve aanpak wordt vooropgesteld, waarin kwaliteitsniveau, leesbaarheid en herkenbaarheid centraal staan. Het betreft een integrale aanpak van de verschillende vervoersmodi (openbaar vervoer, vervoer op maat, fiets, deelmobiliteit, ...), gekoppeld aan knooppuntontwikkeling maar ook aan maatregelen inzake parkeren (parkeerbeleid). Het fiets- en wandelnetwerk wordt gelinkt aan de groen- en waterstructuur.

In deze aanpak wordt ook steeds de link gemaakt met de ruimtelijke ontwikkelingen:

- Het mobiliteitsprofiel van bestaande functies en bestemmingen wordt geëvalueerd en mogelijk (deels) geheroriënteerd in functie van de (bijkomende) inzet op modal shift.
- Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en bestemmingen wordt de bewuste keuze gemaakt in te zetten op modal shift (zoals het inzetten op fietsinfrastructuur, de keuze voor locaties met een goede openbaar vervoersontsluiting of gelegen nabij een [hoppinpunt](#),...).

2.2.2 Ontwikkelen, verdichten en vrijwaren met multimodale bereikbaarheid en leefbaarheid als leidende principes

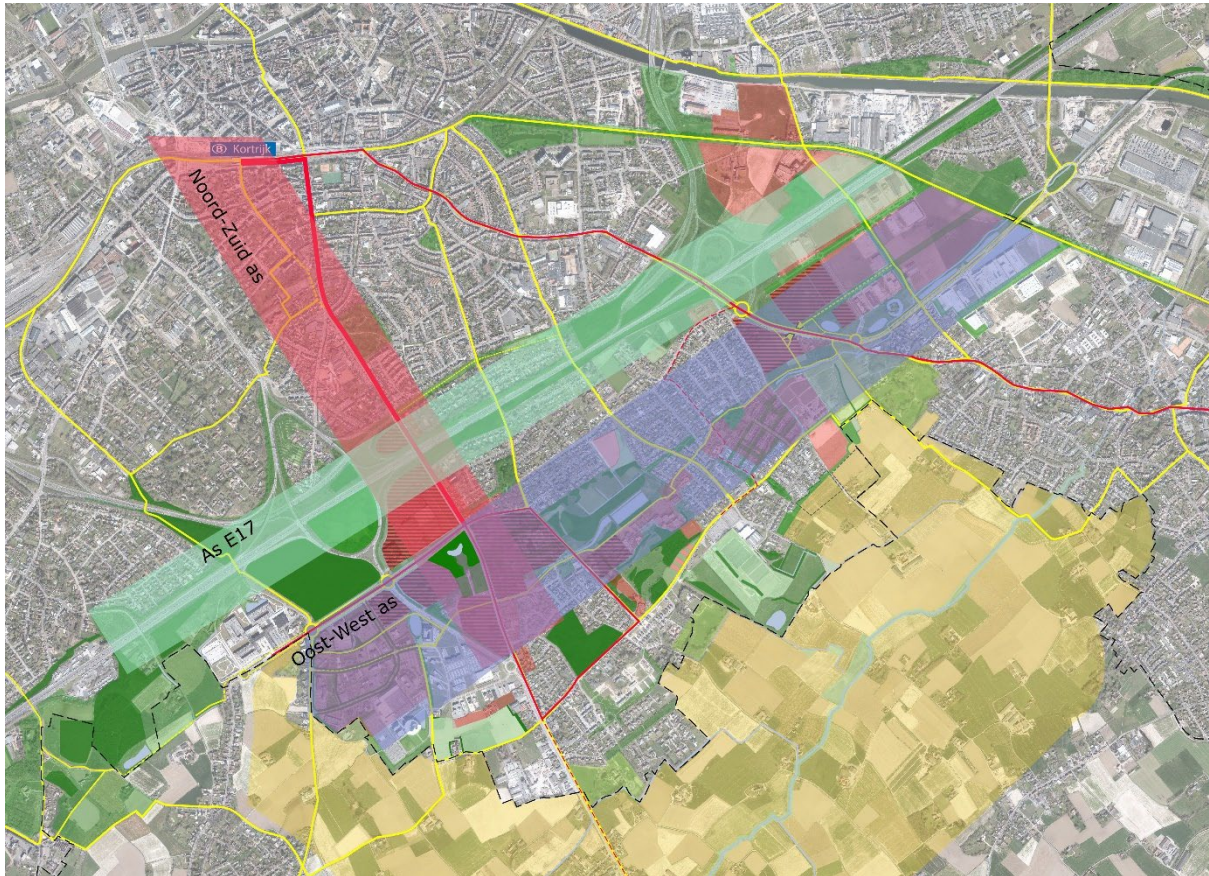
De voorbereidende onderzoeken hebben aangetoond dat er niet meer kan uitgegaan worden van een maximumscenario op vlak van ruimtelijke ontwikkelingen. Bestaande (stedelijke) ontwikkelingen en ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost zijn te evalueren en (deels) bij te sturen. In functie van het [verbeteren](#) van de leefbaarheid, een duurzaam ruimtegebruik en kwalitatief ruimtelijk rendement wordt naast het bekijken van welke delen in de omgeving van Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost kwalitatief verdicht kunnen worden (zie §2.2.2.1), ook bekeken waar de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden (deels) beperkt dienen te worden en welke delen gevrijwaard blijven als open en groene ruimtes (landbouw, natuur,...) met mogelijke afstemming op zachte recreatie en integratie van integrale watersystemen (zie §2.2.2.2).

Het beperken van (de impact van) ruimtelijke ontwikkelingen kan door een (gedeeltelijke) schrapping, de keuze voor minder verkeersgenererende functies en/of een herschikking van functies. Vanuit een weloverwogen locatiebeleid is te kiezen om (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelingen te herschikken op goed ontsloten locaties met nabijheid van voorzieningen en diensten, van woon- en werkplaatsen, van openbaar vervoer. Dit gaat gepaard met de uitbouw van multimodale knooppunten ([hoppinpunten](#)) in relatie tot (gewenste) ruimtelijke verdichtingslocaties.

De identiteit van Hoog Kortrijk wordt versterkt door ontwikkeling langs drie assen. Deze structurerende assen omvatten een afwisseling van groen en bebouwing.

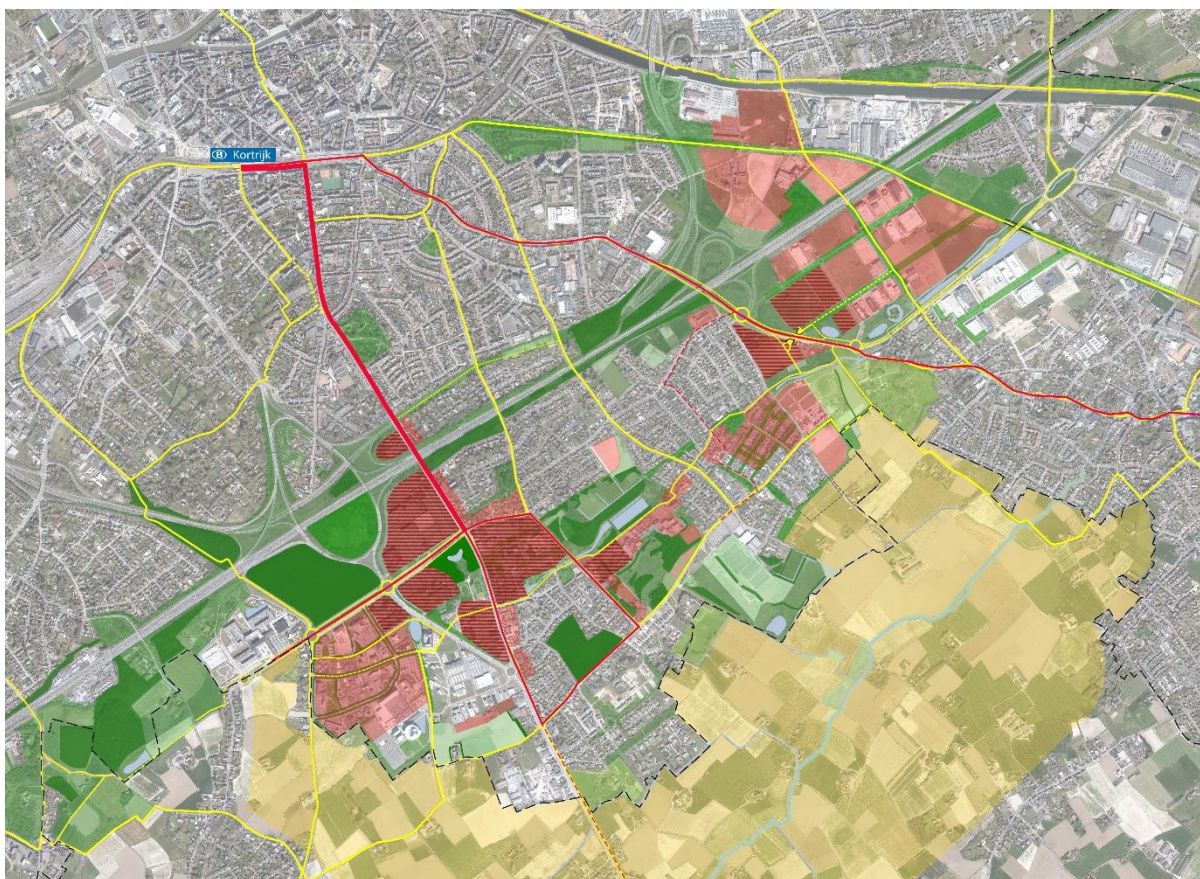
1. De as E17 wordt gevormd door een afwisseling tussen een groen snelwegweglandschap (buffergroen) en beeldbepalende sites. Op vandaag zijn dit de site Xpo ter hoogte van Kortrijk-Zuid en Evolis ter hoogte van Kortrijk-Oost.
Vanuit aandacht voor leefbaarheid wordt het aantal bouwlocaties langs de E17 beperkt. De stedelijke identiteit wordt verder uitgebouwd op een beperkt aantal hotspots: op Kortrijk-Zuid betreft dit het versterken van de identiteit van de Xpo site en de herontwikkeling van de site van de brandweer, op Kortrijk-Oost wordt Kapel ter Bede bij ontwikkeling een gezicht gegeven vanaf de snelweg. De beeldbepalende architectuur (landmark) wordt er gerealiseerd zonder de bufferende groenstructuur in het gedrang te brengen.
2. De Noord-Zuid as verbindt het stadscentrum en Hoog Kortrijk en overlapt gedeeltelijk met het plangebied K-R8. De as heeft potenties om slim te verdichten en zich zo verder uit te bouwen als stedelijke as. Om de stedelijkheid te garanderen is het belangrijk dat deze as wordt uitgebouwd op maat van de mens, met bijzondere aandacht voor beleving op het maaiveld. Totaalprojecten met een sequens van gebouwen en publieke ruimte moeten zorgen voor een afwerking van het straatbeeld.

3. De Oost-West as doorheen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost vormt een dambordpatroon met een sequens van groen en bebouwing. Op deze as kunnen grootschalige functies verder worden uitgebouwd en worden deze gekoppeld aan het versterken van de collectieve groenstructuur. Via een optimalisatie van het ruimtebeslag met compacter en hoger bouwen kan gewerkt worden aan een verhaal van vergroening met ruimte voor water en de aanpak van parkeren (minder parking, ondergronds, dubbelgebruik, ...).



Figuur 2-10: Structurerende assen uit het in opmaak zijnde Masterplan Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost

Op onderstaande kaart wordt weergegeven waar er in de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost enerzijds ontwikkelings- en verdichtingszones (zie §2.2.2.1) worden gezien en anderzijds welke zones worden beoogd te vrijwaren van ontwikkeling en bebouwing (zie §2.2.2.2). Ruimtelijke principes als verhogen van het ruimtelijk rendement in het huidige ruimtebeslag met maatwerk voor leefkwaliteit, de multimodale bereikbaarheid en het voorzieningenniveau, de groenblauwe dooradering en het fysisch systeem als basis voor ontwikkeling, etc. zijn hierbij een belangrijke leidraad. Ze vereisen telkens een zorgvuldige toepassing op maat van het gebied of de plek.



Figuur 2-11: De omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost met weergave van de zones waar ontwikkeling (rood), verdichting (rood gearceerd), vrijwaring (groen) en een open ruimte beleid (geel) wordt beoogd

De verschillende zones kunnen worden als volgt gedefinieerd:

- **Ontwikkelingszones** = rode zones

Ontwikkelingszones zijn goed gelegen plekken voor ontwikkeling en bebouwing, alsook het versterken van de ruimtelijke organisatie omwille van de potenties op vlak van multimodale bereikbaarheid en de complementariteit met het groenblauwe netwerk.

- **Verdichtingszones** = rood gearceerde zones

Verdichtingszones zijn ontwikkelingszones waar omwille van hun goede ligging langs een kernnet A-as voor het openbaar vervoer en/of een multimodaal knooppunt (regionaal hoppinpunt) ook een hogere dichtheid van bebouwing wordt vooropgesteld. Het zijn bij voorkeur plekken voor het realiseren van een programma met een regionale dimensie (zoals bv. bovenlokale functies in functie van zorg, evenementen, hoger onderwijs, hoogwaardige ondernemingen, diensten en kantoorontwikkelingen,...).

Vanuit hun strategische locatie bieden de verdichtingszones potentieel om hoger te bouwen. De randvoorwaarden voor hoger bouwen en hoogbouw worden uitgewerkt in afstemming met het in opmaak zijnde Masterplan Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Aspecten als stedenbouwkundige inpasbaarheid, behoefte aan het programma, ontharden en vergroenen, slim parkeren, geen significante verhoging van het autoverkeer, duurzame bebouwing met architecturale kwaliteit, multimodale bereikbaarheid en HOV-koppeling, nabijheid van het bovenlokaal fietsnetwerk, beeldbepalende zichtlocatie, etc. zijn hierbij mee in beschouwing te nemen.

- **Te vrijwaren zones = groene en gele zones**

Daarnaast zijn er ook zones die in functie van de groenblauwe dooradering en het behoud van de open ruimte, in het kader van de leefbaarheid en/of omwille van het feit dat ze niet goed bereikbaar zijn, worden gevrijwaard van **ontwikkeling en bebouwing**.

Groene zones

De groene zones in het plangebied hebben een verschillende omvang (zowel groot als klein) en liggen verspreid tussen de bebouwing op Hoog Kortrijk. Ze omvatten verschillende functies: buffering, groene fietsverbindingen, ecologisch gericht groen/natuur (bv. stadsgroen Marionetten, Kennedybos, natuurreserveaat Kleiputten), publieke parken (bv. Kasteelpark 't Hoge, wijkgroen Sint-Paulus), groene campusstructuren (bv. Kennedypark, campus Katho, campus Kulak), wonen (bv. woonpark Wolvendreef), groene publieke ruimten en buurtgroen, recreatie (bv. ravot- en speelgroen, sportvelden),...

De groene stapstenen verspreid in het plangebied zijn onderling te koppelen tot een *verbindende groenstructuur* als onderdeel van een grotere regionale groenstructuur tussen het Preshoekbos en De Gavers. Bij dit ontsnipperend groenconcept in functie van waardevolle fauna en flora en het verhogen van de biodiversiteit worden niet alleen bestaande groengebieden maximaal gehandhaafd, maar worden ook functionele barrières weggenomen (bv. ecoducten of -tunnels) en aangesloten ecologische structuren hersteld of gecreëerd. De ecologische connectiviteit wordt verhoogd door de aanleg van groenelementen langs de weginfrastructuur (buffergroen), doordacht aangelegde groenstructuren doorheen het plangebied (blauwgroene dooradering) en langs de randen van Hoog Kortrijk (randstedelijk groen).

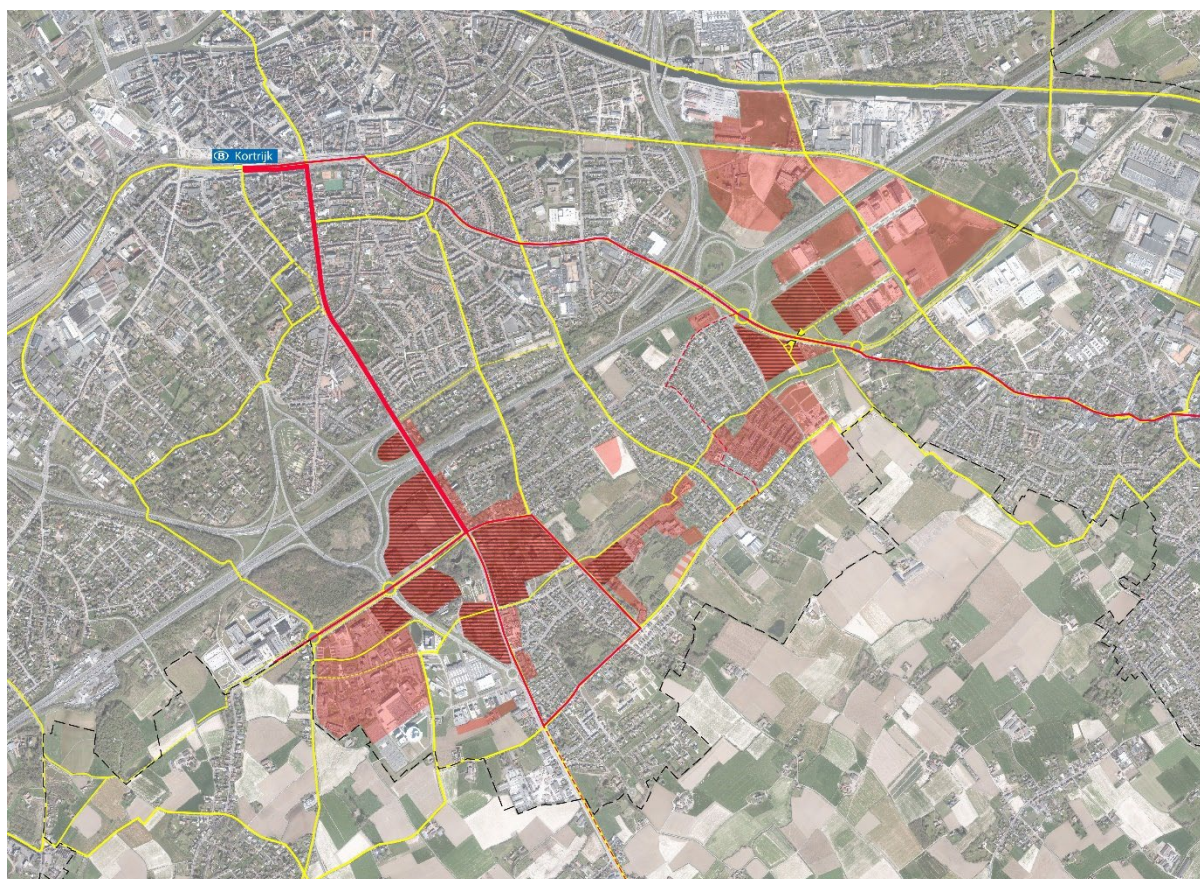
Open ruimtegebied = gele zones

De gele zones zijn **grotendeels** gelegen buiten het plangebied K-R8. In deze zones wordt, **ook** buiten het planproces, een open ruimte beleid gehandhaafd. **Binnen K-R8 worden een aantal woonuitbreidingsgebieden geschrapt. Duurzame landbouw is er de primaire gebruiker, met integratie van het een klimaatrobuust en gezond watersysteem, zachte recreatie en trage wegen, biodiversiteit en landschapskwaliteit (zie ook bijlage 5: Landschapsplan zuidelijke rand Hoog Kortrijk).**

Ontwikkelen en verdichten dient complementair te gebeuren met de uitbouw van de verbindende groenstructuur. Daarnaast is ook in de verdichtings- en ontwikkelingszones in te zetten op een kwalitatief ruimtelijk rendement: door een duurzaam ruimtegebruik kan ook in deze zones de nodige ruimte worden voorzien voor groen, een kwalitatief publiek domein,... Dit kan opnieuw bijdragen aan het beoogde verbindende karakter van de te realiseren groenstructuur.

De toekomstplannen voor de verdichtings- en ontwikkelingslocaties en de zones die beoogd worden te vrijwaren, zoals hieronder beschreven, zijn een weergave van de huidige stand van zaken van het ontwerpend onderzoek **en vormen het uitgangspunt voor het verdere onderzoek**. Voor sommige sites omvat dit reeds duidelijke uitspraken, voor andere sites is verder onderzoek noodzakelijk. In deze zin zullen de beleidskeuzes hieronder verder worden bijgestuurd en/of verfijnd **o.b.v. verder overleg met de stakeholders op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost en o.b.v. verdere inzichten en onderzoeksresultaten**.

2.2.2.1 Slim en kwalitatief verdichten op goed multimodaal ontsloten locaties



Figuur 2-12: Ontwikkelingszones (rood) en verdichtingszones (rood gearceerd) op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost, langs de OV-assen (donkerrood) en fietsverbindingen (geel)

Knooppuntontwikkeling op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost

De vervoersknooppunten of regionale **hoppinpunten** bepaald vanuit de netwerklogica (zie §2.2.1) dienen te worden afgestemd op de ruimtelijke ontwikkelingen (ruimtelijke knooppunten). Dit resulteert in de uitbouw van multimodale knooppunten met daaraan gekoppelde voorzieningen, diensten en verdichtingsopgaves.

Er wordt voorzien in de uitbouw van multimodaal knooppunt op Hoog Kortrijk en op Kortrijk-Oost. Hierbij wordt de huidige locatie van de park & ride Hoog Kortrijk en de carpoolparking Kortrijk-Oost afgewogen t.o.v. andere mogelijke locaties (zie §2.4.4). Op Kortrijk-Oost gaat knooppuntontwikkeling gepaard met de ruimtelijke keuzes die in deze omgeving worden gemaakt (zoals op Kapel ter Bede en in de kop van Evolis).

Multimodale ontsluiting als bepalende factor: prioritair verdichten bij multimodale knooppunten, langs (H)OV-assen en fietsgebonden en -gerichte ontwikkelingen

De ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden worden bepaald in samenhang met de mogelijkheden inzake multimodale bereikbaarheid en ontsluiting, de knooppuntwaarde (de mate waarin een plek is geïntegreerd in het systeem van collectief vervoer voor personen ²²) en het voorzieningenniveau. De multimodale ontsluitbaarheid is dus bepalend voor de mogelijkheden op vlak van verdichting en verweving van functies. Dit zal bijgevolg op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost verschillend zijn van locatie tot locatie.

Ruimtelijke ontwikkelingen zijn dus te voorzien op plekken met een goede multimodale bereikbaarheid. Er wordt ook naar gestreefd om de regionale ontwikkelingspolen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost verder multimodaal

²² De knooppuntwaarde wordt o.m. bepaald door de transportmodus (trein, metro, tram, bus, ...), de frequentie van het vervoersaanbod, de vervoerscapaciteit, aansluitings- en (multimodale) overstapmogelijkheden en aansluiting op fiets- en wandelnetwerken. Hoe makkelijker en directer iemand zich vanuit een plek naar andere plekken kan verplaatsen, hoe hoger de knooppuntwaarde.

bereikbaarheid te maken en dus de OV-verbindingen af te stemmen op de gewenste ruimtelijke structuur. Hiervoor is af te stemmen met de vervoerregio Kortrijk.

Met een multimodale ontsluiting als bepalende factor wordt volgende strategie van kwalitatief verdichten van functies gehanteerd:

- Er is prioritair en kwalitatief te verdichten nabij de multimodale knooppunten en langs kernnet A-assen met frequentie van 15' (gezien het principe van bundeling binnen basisbereikbaarheid is hierbij steeds een combinatie van streekbussen en stadslijnen). Deze openbaar vervoersassen zijn de ontwikkelingsassen op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Voor Hoog Kortrijk betreft dit de kernnet A-as op de N50 en de President Kennedylaan. Voor Kortrijk-Oost betreft dit de kernnet A-as op de N8, waar de kernnet A-as doorloopt tot de rotonde Cowboy Henk in functie van de keerbeweging.
De bebouwbare zones nabij deze knooppunten en assen zijn - in afstemming met het structurerend blauwgroene netwerk (zie §2.2.2.2) - uitgelezen plekken waar gezocht kan worden naar kwalitatieve verdichting. Het ruimtelijk rendement wordt er kwalitatief verhoogd door meer te doen met minder ruimte (intensivering, hergebruik, tijdelijk ruimtegebruik,...) en in te zetten op gemengde programma's met verweving van functies. Het kwalitatief schakelen en stapelen van bebouwing, publieke ruimte en groen worden er gestimuleerd.
Verdichtingsopgaves inzake wonen gerelateerd aan knooppuntontwikkeling en de uitbouw van (hoogwaardig) openbaar vervoersassen worden meegenomen in het planproces. De aanpak en verdichting van woonwijken an sich is in afstemming op te nemen in lokale (plan)processen (zie bv. het gemeentelijk RUP Lange Munte-Beeklaan). *In het verdere proces is ook te bekijken hoe er wordt omgegaan met woonzones of -linten in geval deze moeilijk verenigbaar zijn met ontwikkelings- of verdichtingsopgaven.*
- Langs de kernnet B as op Hoog Kortrijk, langs het aanvullend net en ook in de nabijheid van fietsverbindingen zijn de knooppuntwaarde en de ontwikkelingsmogelijkheden verder te onderzoeken. Een mogelijke (verdere) ontwikkeling wordt er voorzien in verhouding tot de multimodale ontsluitbaarheid.
- Locaties op Hoog Kortrijk en/of Kortrijk-Oost die niet goed multimodaal ontsloten zijn of onvoldoende knooppuntwaarde hebben lenen zich niet tot (verdere) verdichting of verweving van functies. In functie van een betere multimodale ontsluiting kan hierbij een weloverwogen (her)locatiebeleid gevoerd worden.

Bij verdere ontwikkeling dient het voorzieningenniveau gelijke tred te houden. Voor de zones op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost met regionale programma's (kantoren, schoolcampussen, ziekenhuis, Evolis,...) zijn deze programma's te verweven met ondersteunende functies (zoals crèche, eetgelegenheden, *hoppinpunten*,...).

Gelijktijdig met het slim verdichten en verweven wordt complementair de groenstructuur (zie §2.2.2.2) en het wandel- en fietsnetwerk (zie §2.2.1) versterkt met aandacht voor ontharding, vergroening, het watersysteem, droogte en hitte-eilandeffecten in de directe omgeving van de verdichting en verweving. Verdichten en verweven gebeurt steeds met maatwerk voor leefkwaliteit, klimaatbestendigheid en verhandingsbeperking.

Complementariteit van (grootschalige) programma's

Nieuwe (grootschalige) programma's zijn complementair met de kernen en worden gecombineerd met het onderbrengen van ondersteunende diensten en faciliteiten.

Met 'complementair' worden programma's bedoeld die aanvullend zijn met andere (vergelijkbare) functies in de kern, maar die door hun grote ruimtevrage en schaal (inclusief ondersteunende functies en faciliteiten), hun moeilijke verweefbaarheid met andere functies, hun bereikbaarheids- en mobiliteitsprofiel niet inpasbaar zijn in het binnenstedelijk gebied. Het verkeersgenererend karakter en de mogelijkheden tot inzet op alternatieve vervoermodi zijn hierbij mee te nemen.

Kantoorontwikkelingen

Weloverwogen keuzes zijn te maken waar kantoren zijn te voorzien in de stad en in de ruimere regio. Bij deze afweging speelt multimodale bereikbaarheid en de ligging nabij OV-knooppunten een belangrijke rol, ook bij kantoorontwikkelingen dient namelijk maximaal ingezet te worden op een modal shift, het beperken en dubbel gebruik van parkeerplaatsen, ... Volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (§4.5) worden kantoren zoveel als mogelijk geconcentreerd op belangrijke OV-knooppunten.

In de eerste plaats is gebruik te maken van de potenties vanuit het vernieuwen en verdichten van het bestaand aanbod. Clustering van kantoren is na te streven, net als verweving van functies (koppeling met aanvullende diensten, samenbrengen van bedrijven en activiteiten).

De uitkomst van de kantorenstudie die de stad Kortrijk samen met de intercommunale Leiedal opmaakt, is mee te nemen bij de afwegingen die gemaakt worden m.b.t. grootschalige kantoorontwikkelingen (behoefte aan bijkomend aanbod aan kantoorruimte, potenties en aanbevelingen, etc.). Het is van belang dat kantoren op de juiste plek terecht komen en overaanbod vermeden wordt.

Hoog Kortrijk heeft potenties voor kantoren gezien de bestaande kritische massa aan kantoren en ondernemingen die voor een duidelijke inhoudelijke profilering en professionele uitstraling zorgen, de aanwezigheid van kennisinstellingen, de visibiliteit en de multimodale bereikbaarheid die in de toekomst nog verder uitgebouwd zal worden. De verschillende vragen voor nieuwe kantoorontwikkelingen op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost zijn in hun totaliteit te bekijken, maar ook in relatie tot andere locaties en potenties in het stedelijk gebied.

Op Hoog Kortrijk worden vooral potenties gezien in het verdichten van het bestaande kantorenaanbod (bv. verdichten van Kennedypark). Er wordt gekozen om het kantorenlandschap niet verder te laten uitwaaiëren, maar dit verder uit te bouwen ter hoogte van de openbaar vervoersassen, zoals op de site van Xpo en P&R, de brandweersite en in het Kennedypark (zie §2.3.3). Afhankelijk van de ligging langs de Noord-Zuid as kan er ingespeeld worden op specifieke aspecten van de kantorenmarkt. De realisatie van een hoogwaardige openbaarvervoer corridor d.m.v. een trambus zal de mogelijkheden van deze as als kantorenlocatie alleen maar versterken.

Op Kortrijk-Oost worden kantoren gezien als ondersteunend onderdeel van een economisch programma (zie §2.3.3). Dergelijke kantoren zijn dus gekoppeld aan de bedrijvigheid.

Hierover is nog verdere afstemming te voorzien met de stad Kortrijk, gezien de stad alle opties voor een economische ontwikkeling in het gebied (met inbegrip van autonomie kantoorontwikkelingen) verder wil onderzoeken.

Economie en bedrijvigheid

De centrale doelstelling tot verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost omvat verschillende facetten (zie §2.1), waaronder ook de economische leefbaarheid. Vanuit de mogelijkheden op vlak van mobiliteit en vanuit een duurzaam ruimtegebruik is te bekijken hoe er kansen zijn te creëren om te ontwikkelen, zodat hun burgers er economisch en sociaal op vooruitgaan, doch zonder daarbij andere facetten als ecologische, sociale, verkeersleefbaarheid,... uit het oog te verliezen. De leefbaarheid in al haar facetten moet hierbij centraal blijven staan.

Het ruimtelijk beleid m.b.t. bedrijfsgronden wordt afgewogen op verschillende criteria, waaronder de bereikbaarheid en (multimodale) ontsluiting van economische functies. Een vlotte mobiliteit vormt één van de belangrijkste schakels voor de bedrijvigheid. Het economische belang en de impact hierop is dan ook nader te bekijken. De (multimodale) bereikbaarheid en ontsluiting van bedrijven(terreinen), zowel voor logistieke stromen als het woon-werkverkeer, spelen een belangrijke rol. De bereikbaarheid van stad (zowel stadsintern als extern) en hinterland zijn belangrijk. Bedrijven en organisaties moeten beschikken over een vlot toegankelijke arbeidsmarkt. Dit impliceert o.a. een vlotte bereikbaarheid van tewerkstellingszones.

Op vlak van ondernemen is in te zetten op een kwalitatief ruimtelijk rendement en een duurzaam ruimtegebruik op goed (multimodaal) ontsloten locaties. Verdichten en verweven gebeurt steeds met maatwerk voor leefkwaliteit, klimaatbestendigheid en verhardingsbeperking en gebeurt complementair met de te realiseren groenstructuur en het wandel- en fietsnetwerk.

Nieuwe economische programma's zijn complementair met de kernen en worden gecombineerd met het onderbrengen van ondersteunende faciliteiten, inzet op deelmobiliteit en gebundeld en complementair parkeergebruik, en kwaliteit van de publieke ruimte.

Vanuit de principes van zuinig ruimtegebruik is na te denken over meerlagig bouwen, benutten van de ondergrondse oppervlakte, ruimte en functies delen op het bedrijventerrein en met de buurt, mengen van functies op het terrein,...²³ Het inzetten op zuinig ruimtegebruik is af te stemmen met de mobiliteitsaspecten, gezien immers éénzelfde oppervlakte meer verkeer kan genereren.

Indien planologisch bestemde gronden voor bedrijvigheid worden geschraapt (omwille van ruimte-innames voor de infrastructuur, beperken verkeersgeneratie, ...), heeft dit als gevolg dat er een stijging zal zijn van de behoefte. Bij de confrontatie van vraag en aanbod zal er dus een wijziging zijn, wat leidt tot een nieuwe behoefteberekening voor bedrijventerreinen. Dit zal verder bekeken worden in het traject rond het bestemmen van nieuwe bedrijventerreinen vanuit de provincie West-Vlaanderen. Daarbij zal het bijkomend bestemmen van bedrijventerreinen steeds gepaard gaan met de nodige compensaties en dus het elders schrappen van harde bestemmingen.

Inzetten op de kwaliteit van de publieke ruimte

Er wordt ingezet op de (belevings)kwaliteit en aantrekkelijkheid van het publiek domein, met ook respect en waardering van het aanwezige erfgoed. Dit betekent een optimalisatie ten voordele van voetgangers, fietsers, groen en ruimte voor water.

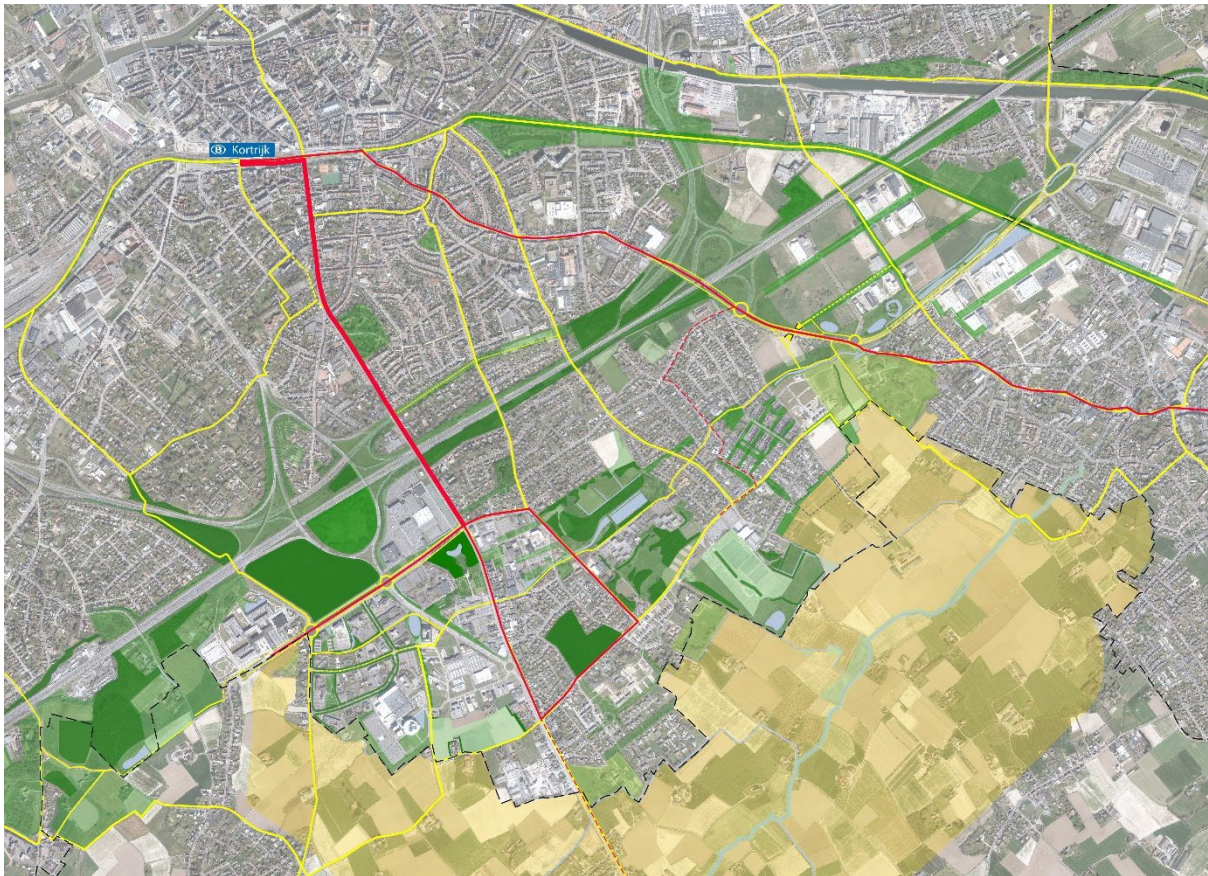
De auto krijgt een andere plaats. Gekoppeld aan de modal shift zal duidelijkheid moeten komen over waar er al dan niet parkeerplaatsen worden voorzien en waar er integraal wordt ingezet op enkel duurzamere vervoersmodi. De parkeerplaatsen op Hoog Kortrijk gereorganiseerd, geoptimaliseerd en beperkt ten voordele van een kwalitatief publiek domein (verblijfsruimte). Hierbij is na te denken over de mogelijke alternatieven voor parkeren in functie van een duurzaam ruimtegebruik (groene parking, ondergrondse parking,...) en het inzetten op deelwagens en deelparkeren. Belangrijk zijn het maximaal benutten van een gebundeld en complementair parkeergebruik: zo kan het aantal parkeerplaatsen worden verminderd door nabije bestaande parkings in te schakelen. Hiervoor zal een afsprakenkader nodig zijn en onderhandeld worden met de huidige eigenaars en uitbaters.

2.2.2.2 Het realiseren van een verbindende groenstructuur

Vanuit inspraak op de (verfijnde) startnota K-R8 is gevraagd naar meer groen, natuur en biodiversiteit, met ook specifieke projectvoorstellen bv. voor Kortrijk-Oost. Deze voorstellen worden nader bekeken in het verdere onderzoek.

Binnen het planproces zijn bestaande groene zones, zoals bv. het Kennedybos en de Marionetten, maximaal te vrijwaren, maar is ook in te zetten op bijkomend groen met de realisatie van een verbindende groenstructuur als resultaat.

²³ Zie ook het traject Saving Space van de provincie West-Vlaanderen binnen de binnen de 'proeftuinen in het kader van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen'.



Figuur 2-13: Visualisatie van de beoogde verbindende groenstructuur doorheen het plangebied

Het verbeteren van de leefbaarheid door een groenblauwe dooradering

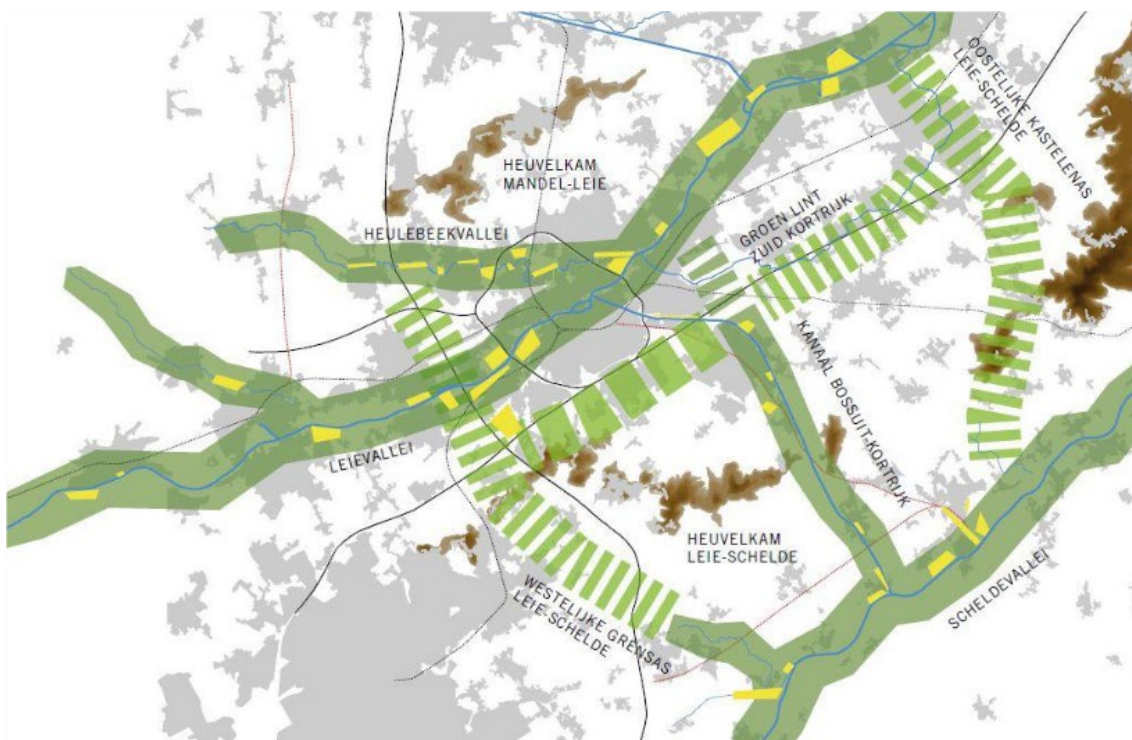
Doorheen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost is in functie van het verbeteren van de leefbaarheid, de doorwaadbaarheid van het gebied en een duurzaam ruimtegebruik de groene en open ruimte te bestendigen en te creëren. Deze groene en open ruimtes hebben diverse functies (ecologisch gericht groen, ruimte voor water, publieke parken, groene campusstructuren,...). Op deze manier wordt gezorgd voor een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving. De nabijheid van groen heeft een positief effect op de mentale gezondheid en de sociale cohesie. Met nieuwe routes, parken, speelplaatsen, bossen,... ontstaat een gevarieerd aanbod, waardoor de buitenruimte een aangename verblijfs- en recreatieplek wordt voor iedereen.

Bij de realisatie van de verbindende groenstructuur doorheen het plangebied dienen ook de mogelijkheden te worden onderzocht in functie van bijkomende bosrealisatie (los van mogelijke vereiste boscompensaties).

Het verhogen van de biodiversiteit door een groenblauwe dooradering

De ambitie tot realisatie van een verbindende groenstructuur moet ook bijdragen tot het verhogen van de biodiversiteit. Zo kan de aanpak van de verkeersinfrastructuur hiervoor mogelijkheden bieden, zoals de realisatie van groencorridors, ecoducten/ecotunnels en groene stapstenen.

Binnen het planproces wordt een duidelijk ontsnipperend en dus verbindend groenconcept gehanteerd. Diverse groene stapstenen of groene parels liggen verspreid in het plangebied. Voor vele dieren en plantenpopulaties is dat nefast. Daarom is het belangrijk dat werk gemaakt wordt om die gebiedjes met elkaar te verbinden. Het bijdragen aan de ecologische ontsnippering en het tegengaan van de barrièrewerking maakt ook onderdeel uit van het milieueffectenonderzoek (zie tabel 4-6 en 4-20). Maar ook in het ruimtelijk ontwerpend onderzoek is te bekijken om op een fijnmaziger schaalniveau de nodige groenverbindingen te realiseren.

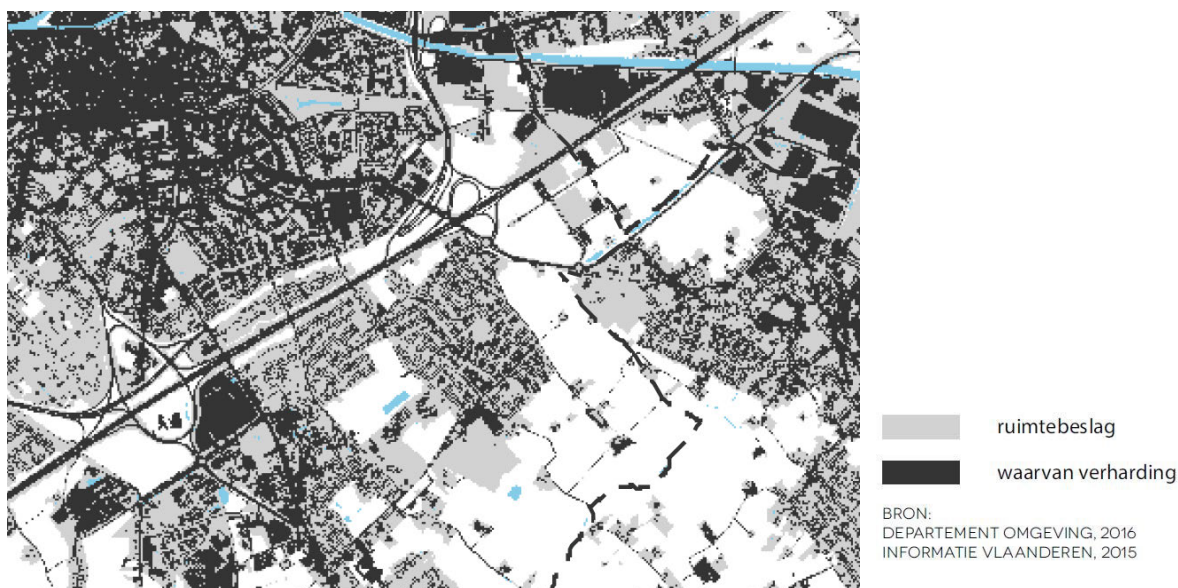


Het planproces draagt ter hoogte van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost bij tot de realisatie van het 'Groen Lint Zuid' als regionale groene verbinding tussen het Preshoekbos en De Gavers. Hierbij zal dus ook een koppeling moeten worden voorzien aan lokale groenblauwe netwerken buiten het plangebied, om een grotere ecologische verbidingsstructuur te bekomen.

Een blauwgroene dooradering vanuit klimaatbestendigheid

Het verdichten en verweven (zie §2.2.2) gebeurt steeds met maatwerk voor leefkwaliteit, klimaatbestendigheid en verhardingsbeperking. Dit moet bijdragen tot een grotere biodiversiteit, een aangename leefomgeving, koelere steden, een betere bodemkwaliteit, minder wateroverlast en een betere luchtkwaliteit. De groenstructuur wordt versterkt met aandacht voor ontharding, vergroening, het watersysteem, droogte en hitte-eilandeffecten in de directe omgeving van de verdichting en verweving. Tevens dient aandacht uit gaan naar het landgebruik, veranderingen in landgebruik en bosbouw (LULUCF) met hun invloed op de uitstoot van broeikasgassen en de opname van koolstof uit de atmosfeer.

Vanuit het strategisch project ZeroRegio werd in 2020 voor de regio Zuid-West-Vlaanderen een onthardingsstrategie opgemaakt. In deze strategie is o.m. opgenomen om meer ruimte te voorzien voor water en groen (bv. bij de heraanleg van pleinen, het openleggen van ingekokerde waterlopen en baangrachten,...) en omvat ook strategieën die verband houden met mobiliteit (bv. versmallen van wegprofielen tot strikt noodzakelijke verharding, stapelen van parkeren,...). Binnen het GRUP K-R8 zal de toe- en afname van verharding en groene ruimte worden beoordeeld in werkstap 1 van het milieueffectenonderzoek als ook meer diepgaand in werkstap 3, m.n. binnen de disciplines mens-ruimte, biodiversiteit, water en klimaat (zie §4).



Figuur 2-15: Weergave van het ruimtebeslag en het aandeel verharding in de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost

Een verbindende groenstructuur vanuit een geïntegreerde aanpak

De groene ruimte wordt gerealiseerd vanuit een geïntegreerde aanpak en gekoppeld aan:

- Een kwalitatief fiets- en wandelnetwerk met veilige oversteken ter hoogte van de wegen en voldoende verlichting.
- Recreatief medegebruik: publiek en toegankelijk groen, ook in functie van beweging en sport.
- Het watersysteem in combinatie met uitdagingen op vlak van klimaat en energie²⁴. De nodige aandacht is te besteden aan maatregelen inzake waterbeheersing, zoals het voorzien van bijkomende waterbuffering, de ingebuisde Pluimbeek waar mogelijk wijzigen naar een open beekprofiel, ... Ook de mogelijke effecten van infrastructuuringrepen op de watertafel zijn te bekijken.
- Ter hoogte van de weginfrastructuur kan de groene en open ruimte bijdragen tot het verbeteren van de leefbaarheid.

Creëren van een zachte grens naar de open ruimte toe

Het open landschap aan de zuidzijde van Hoog Kortrijk wordt beschermd tegen verdere ontwikkelingen door een zachte grens en overgang te creëren tussen bebouwde omgeving en het landschap. Dit moet de open ruimte maximaal vrijwaren en het ruimtebeslag in de open ruimte tegengaan. De overgangszone wordt gericht op landbouw en groen, waterbeheer en vormen van (zachte) stedelijke recreatie (zie ook bijlage 5 Landschapsplan zuidelijke rand Hoog Kortrijk). Er wordt dus bewust geopteerd om Hoog Kortrijk niet uit te breiden, maar kwalitatief te verdichten in de bebouwde ruimte.

Schrappen van onbebouwde woonzones

Gezien het overaanbod in de regio Zuid-West-Vlaanderen aan juridisch bestemde gronden voor wonen, worden niet-ontwikkelde woon(uitbreidings)gebieden in het plangebied geëvalueerd en mogelijks (deels) herbestemd. Bij de evaluatie van deze gebieden wordt o.a. gebruik gemaakt van de regionale beleidsprincipes uit de 'Ruimtelijke visie voor regio van Leie en Schelde' (zie §1.3). Bijzondere aandacht gaat uit naar o.m. de leefbaarheid (bv. in geval van ligging in de omgeving van de bovenlokale weginfrastructuur cf. o.m. luchtkwaliteit, geluidsklimaat, etc.), de aanwezigheid van voorzieningen, de ontsluiting van het collectief vervoer, het kernversterkend karakter en/of de mogelijke aansluiting op de (waardevolle) open ruimte.

²⁴ De mogelijkheden en potenties voor hernieuwbare energie zijn op een hoger (regionaal) schaalniveau te bekijken. Van daaruit kan bekeken worden of dit ook te vertalen is in het plangebied K-R8.

In het plangebied wordt het volgende vooropgesteld:

- Vrijwaren van nog niet aangesneden bestemde woonzones langs de E17 en de R8. Het ontwikkelen van deze zones wordt niet in overeenstemming gezien met de centrale doelstelling tot **verbeteren** van de leefbaarheid.
- Vrijwaren van onbebouwde woon(uitbreidings)zones aan de rand van Hoog Kortrijk in functie van het creëren van een zachte grens naar de open ruimte toe.
- De overige woongebieden, niet aansluitend op het hoofdwegennetwerk of de open ruimte, worden geëvalueerd in het verdere proces.

2.2.3 Een geïntegreerde aanpak van het verbeteren van de weginfrastructuur

De doelstelling op vlak van infrastructuur betreft het verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost als antwoord op de verkeersverzadiging en de dreigende verkeerscongestie en -onveiligheid op het hogere wegennet. In functie van deze doelstelling wordt onderzocht of het al dan niet sluiten van de ring rond Kortrijk tussen de N50 en de N8 kan bijdragen tot de optimalisatie van hoger vermelde complexen.

Het verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en het al dan niet sluiten van de R8 tussen deze complexen moet zorgen voor een optimale bereikbaarheid van de regio.



Figuur 2-16: Bovenlokale weginfrastructuur ter hoogte van het plangebied, met aanduiding van de huidige wegcategorisering

Een geïntegreerde aanpak van infrastructuur, mobiliteit en ruimte

Er is nood aan een goede afstemming tussen infrastructurele en mobiliteitsuitdagingen en ruimtelijke ontwikkelingen. Een geïntegreerde aanpak van mobiliteit en ruimte is voorop te stellen bij de aanpak van de bovenlokale weginfrastructuur.

In deze geïntegreerde aanpak wordt o.m. aandacht besteed aan volgende aspecten:

- Verhogen van de verkeersveiligheid, -leefbaarheid en -leesbaarheid
- Het verbeteren van de bereikbaarheid en de doorstroming
- Barrièrewerking en oversteekbaarheid - via ruimtelijke ingrepen wordt gezocht om de barrièrewerking van de bovenlokale infrastructuur tegen te gaan zodat de verschillende stadsdelen werkelijk met elkaar verbonden worden en de leefbaarheid in het ruimere gebied wordt verhoogd
- Toetsing aan ruimtelijke kwaliteit
- De leefbaarheid van de omgeving
- In afstemming met de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving
- Versterken van de identiteit, beeldkwaliteit, herkenbaarheid en uitstraling voor regionale functies langs de bovenlokale weginfrastructuur

- Toetsing aan de milieueffecten (geluidshinder, luchtkwaliteit, sluisverkeer,...)
- In afstemming met de andere infrastructuurprojecten
- Waar nodig wordt ingezet op communicatie en participatie in functie van transparantie en draagvlakvorming
- ...

Uitgangspunten in relatie tot de overige infrastructuurwerken op de R8 en omliggende autosnelwegen

In het onderzoek naar [het verbeteren](#) van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost dient rekening gehouden te worden met de onderlinge wisselwerking en de relatie met het functioneren van de R8 als geheel en de E17, en met het omliggende hoger wegennet.

De optimale doorstroming op de R8 ter hoogte van Kuurne en Harelbeke, de optimalisatie van de verkeerswisselaar Aalbeke en de realisatie van de trompetaansluiting R8/A19 zijn noodzakelijk om een oplossing te vinden voor een goed functioneren van de R8 als geheel en de E17 (zie procesnota §1.3.1). Naast de optimalisatie van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost vormen deze infrastructuurwerken een essentieel deel van de oplossing.

In het onderzoek K-R8 wordt dan ook uitgegaan van de gerealiseerde ongelijkgrondse trompetaansluiting voor de aansluiting Kortrijk-West R8/A19, een optimale noordelijke doortrekking van de R8 en een optimale herinrichting van de verkeerswisselaar Aalbeke. De optimalisatie van deze infrastructuur wordt niet onderzocht in het proces van K-R8 (zie procesnota §1.3.1), maar wordt er wel op afgestemd met bijzondere aandacht voor leefbaarheid, transparantie en draagvlakvorming.

Doorstroming op de gewest- en invalswegen

Ook de doorstroming op de gewest-/invalswegen en de eerstvolgende kruispunten op deze gewest-/invalswegen aansluitend op de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost maakt integraal deel uit van het onderzoek.

Voor de herinrichting van de Oudenaardsesteenweg N8 tussen de rotonde Cowboy Henk en de rotonde N8 x N391 (Q8-rotonde) is begin 2022 door het Agentschap Wegen en Verkeer een studie opgestart om de herinrichting parallel met K-R8 en in afwachting van de definitieve optimalisatie van de verkeerscomplexen uit te voeren (zie procesnota §1.3.1).

Filetolerantie in functie van een modal shift

Na de infrastructuurwerken op de R8 en aan de verkeerswisselaar Aalbeke wordt geen structurele filevorming getolereerd op de hoofdwegen E17, E403 en de R8.

Ter hoogte van de kruispunten op het onderliggend wegennet wordt een zekere mate van filevorming getolereerd. Tijdens de spits wordt het acceptabel bevonden om pas tijdens de tweede lichtencyclus mee door groen te geraken, indien dit niet leidt tot fileterugslag waardoor het eerstvolgende kruispunt geblokkeerd raakt. In geval van rotondes wordt gekeken naar de fileopbouw met gelijkaardige wachttijden.

Los van deze kruispunten wordt elke vorm van filevorming getolereerd, wat nodig is om de omslag naar alternatieve vervoersmodi mogelijk te maken.

Capaciteitsgrens van de infrastructuur

Het is tevens de doelstelling om in het verdere onderzoek te bepalen wat maximaal ontworpen kan worden op vlak van infrastructuur en dus de draagkracht en de capaciteitsgrens van de infrastructuur te bepalen. Naast principes als duurzaam ruimtegebruik, kwalitatief ruimtelijk rendement, locatiebeleid,... zal dus ook de verkeersinfrastructuur fungeren als kapstok voor wat mogelijk is op vlak van ruimtelijke ontwikkelingen.

Voor het bepalen van de draagkracht en capaciteitsgrens van de infrastructuur wordt vertrokken van een aantal (ontwerpmatige) aandachtspunten die de alternatieven op vlak van de bovenlokale weginfrastructuur richting en vorm geven²⁵:

- Technische bepalingen voor het wegenisontwerp (bv. boogstralen, verkanting, bochtverbreding,...)
- Maximaal gebruik van de bestaande wegenis
- Geen extra verkeerscomplex op de E17
- Geen rechtstreekse aansluiting van ontwikkelingssites vanaf het hogere wegennet (het RSV en de wegcategorisering zijn te volgen)
- Geen rechtstreekse aansluiting van de E17 op de N50
- [Geen afsluiting van de N50 van de R8](#)
- Geen extra toegangsweg via het regionaal bedrijventerrein Evolis naar een mogelijk verlengd op- en afrittencomplex op de E17
- Het bovenlokaal verkeer zo snel mogelijk naar het hoger verkeersnet leiden
- [Geen terugslag op de E17](#)
- [Bekijken of er optimalisatiemogelijkheden zijn in het kader van de routes voor uitzonderlijk vervoer.](#)
- De impact op de doorstroming voor wegverkeer inclusief het openbaar vervoer op het lagere verkeersnetwerk
- Het vrijwaren van de straat Kapel ter Bede (Kortrijk) en het gedeelte van de Keizersstraat aan de zuidzijde van de E17 (Harelbeke) van zwaar verkeer en bedrijfsverkeer
- De doorstroming en verdere uitbouw van fietssnelwegen (in het bijzonder het [integreren](#), vrijwaren en [versterken](#) van het Guldenspoorpad) en het bovenlokaal fietsnetwerk (zie §2.2.1)
- [Het maximaal rekening houden met het bestaande en toekomstige functioneren van de ruimtelijke ontwikkelingen](#)²⁶
- Het maximaal vrijwaren van het aanwezige erfgoed
- Het maximaal handhaven van groene gebieden (zoals het Kennedybos en Marionetten)
- Het werken aan ecologische ontsnippering en het bijdragen aan de uitbouw van een continue bovenlokale groene verbinding tussen het Preshoekbos, het Stadsgroen Marionetten, het Kennedybos, het Kanaalbos en het provinciaal domein De Gavers, aan de hand van de realisatie van groencorridors, ecoducten/ecotunnels en groene 'stapstenen' in de omgeving van Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost (zie §2.2.2.2)

2.3 Planvoornemen

Het GRUP zal die [bestemmingswijzigingen](#) in het gebied meenemen die nodig zijn in functie van de realisatie van de doelstellingen. De beoogde herbestemmingen in functie van het [verbeteren](#) van de leefbaarheid, de inzet op modal shift, reconversie en kwalitatieve verdichting, de realisatie van de verbindende groenstructuur en het verbeteren van de bovenlokale weginfrastructuur komen aan bod in dit hoofdstuk.

Om de plandoelstellingen te verwezenlijken zal het ook nodig zijn om andere instrumenten te koppelen aan het GRUP (zie procesnota §2.4.2).

²⁵ Bij het infrastructuurontwerp kan niet worden uitgegaan van de WHO-normen. Er wordt gestreefd om zo dicht mogelijk bij deze gezondheidsadvieswaarden te komen. Het behalen van deze normen in deze stedelijk omgeving is echter niet mogelijk, zodat dit geen uitgangspunt kan zijn voor de ontwerpeisen van de infrastructuur.

²⁶ In deze zin kan het mogelijk werken met keerwanden deel uitmaken van het (ontwerpend) onderzoek. Het verankeren van keerwanden vraagt echter ook ruimte en de verkeersveiligheid is steeds mee in beschouwing te nemen.

2.3.1 Herbestemmingen in functie van het verbeteren van de leefbaarheid

De mogelijke herbestemmingen in functie van het verbeteren van de leefbaarheid zullen voortvloeien uit het verdere onderzoek:

- Bestemmingswijzigingen die nodig zijn in functie van het verbeteren van de leefbaarheid van de woon- en werkomgevingen. Het kan hierbij gaan om buffers (geluid, visueel, groen,...) voor de inpassing van de bovenlokale weginfrastructuur of ter compensatie.
- Bestemmingswijzigingen die nodig zijn voor de landschappelijke en functionele inpassing van weginfrastructuur (waaronder ook ruimte voor water), de realisatie van maatregelen vanuit het MER en dus, het verminderen van bestaande effecten van de bovenlokale weginfrastructuur.
- ...

2.3.2 Herbestemmingen in functie van de inzet op modal shift

Gezien het belang van het bewerkstelligen van een mobiliteitsverschuiving, zullen hiervoor herbestemmingen nodig zijn:

- De bestemmingswijzigingen die nodig zijn in functie van de multimodale bereikbaarheid en het verminderen van de barrièrewerking. Hierbij wordt bijvoorbeeld gedacht fiets- en voetgangersverbindingen, wijziging van openbaar vervoersverbindingen, ...
- Voor deze bestemmingswijzigingen kan gewerkt worden met een effectief bestemmingsgebied (bv. voor de mogelijke aanleg van vrije bus- of fietsstroken langs de N8 en/of N50) of een symbolische aanduiding in overdruk (bv. voor de aanduiding van het tracé van de fietssnelweg Guldenspoorpad).
- Bestemmingswijzigingen die nodig zijn voor de uitbouw van multimodale knooppunten of regionale hoppinpunten op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost, en de eventueel daaraan gekoppelde voorzieningen.
- ...

2.3.3 Herbestemmingen in functie van reconversie en kwalitatieve verdichting

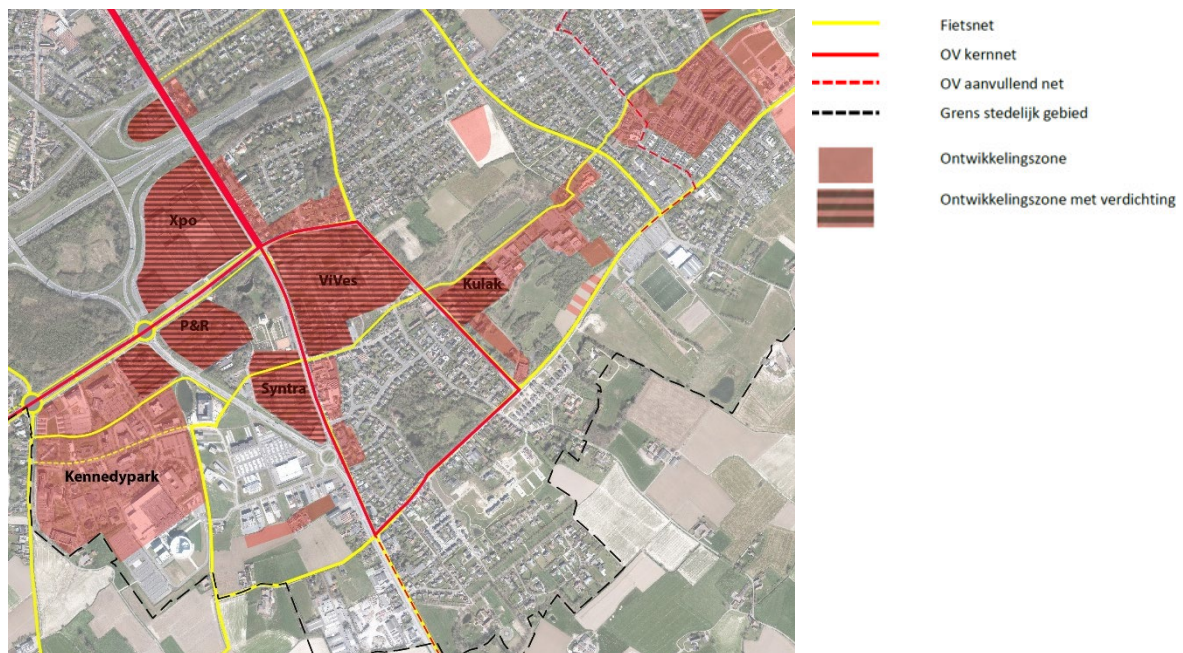
Bestaande (stedelijke) ontwikkelingen en ontwikkelingsmogelijkheden in het plangebied worden geëvalueerd en (deels) bijgestuurd. Dit gebeurt in functie van het verbeteren van de leefbaarheid, vanuit ruimtelijke principes als o.m. duurzaam ruimtegebruik en kwalitatief ruimtelijk rendement, de noodzaak tot het beperken van de verkeersgeneratie, de herlocalisatie in functie van een betere multimodale ontsluiting,... en wordt onderbouwd vanuit de behoeftes in het stedelijk gebied.

O.b.v. de resultaten van het verkennend onderzoek K-R8 wordt niet meer uitgegaan van een maximumscenario op vlak van ruimtelijke ontwikkelingen. Er zijn dus ruimtelijke keuzes te maken in afstemming met de mogelijkheden op vlak van alternatieve vervoersmodi en het verbeteren van de weginfrastructuur. De ontwikkelingsmogelijkheden zijn niet alleen te bepalen in relatie tot de multimodale ontsluitingsmogelijkheden, maar ook in samenhang met de ruimtelijke keuzes in de (ruimere) omgeving. Zo zijn er bv. ter hoogte van Kortrijk-Oost nog verschillende niet-ontwikkelde zones (Kapel ter Bede, Littoral, kop van Evolis,...): de gewenste ontwikkelingen (en hun verkeersgeneratie en -afwikkeling) worden binnen K-R8 als geheel afgetoetst aan de draagkracht van de omgeving. Bij de keuze voor bepaalde grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen dient men zich er bewust van te zijn dat dit mogelijke consequenties kan hebben voor andere ruimtelijke ontwikkelingen.

Hieronder worden de verschillende deelzones besproken waar in het planproces de reconversie- en verdichtingsmogelijkheden worden onderzocht. **De haalbaarheid van de thans beoogde herbestemmingen is vanuit het verdere onderzoek na te gaan in functie van een optimale afstemming tussen infrastructuur, mobiliteit en ruimte.** Mogelijke verdere bijstellingen zullen vereist zijn o.b.v. de (tussentijdse) onderzoeksresultaten.

Een aantal van deze deelzones zijn ook weerhouden voor de realisatie van het nieuwe voetbalstadion van KV Kortrijk en aanvullend programma (zie procesnota §1.3.4). Hiervoor is vanuit de stad Kortrijk een gemeentelijk planproces lopende. Dit gebeurt in wisselwerking met het GRUP K-R8 in functie van een optimale afstemming van beide processen.

Vanuit de multicriteria-analyse worden in de startnota van het RUP KVK-stadion twee locaties als redelijk alternatief beschouwd o.b.v. de ruimtelijke haalbaarheid. Het betreft de locatie 'kop van Evolis' en de locatie 'omgeving site Xpo' (incl. de brandweersite, P&R en site AWV), met locatie 1a 'stadion op de site Xpo' en locatie 1b 'stadion op de P&R'.



Figuur 2-17: Ontwikkelingszones (met verdichting) op Hoog Kortrijk

Ruimtelijke optimalisatie en verdichting van het Kennedypark

Een optimalisatie en verdichting van het Kennedypark wordt beoogd, waarbij meer ruimtelijke kwaliteit wordt nagestreefd. Het kantorenpark is daarbij te verduurzamen en toekomstbestendig aan te pakken.

In het Kennedypark is in te zetten op vernieuwing en het up-to-date brengen van de bestaande kantoorgebouwen naar de huidige standaarden. De levensduur van een aantal kantoren is op vandaag ten einde. De gebouwen voldoen niet meer aan de energetische normen, de interne lay-out van het gebouw beantwoordt niet meer aan de huidige noden en de perceelsinrichting vraagt om ontharding. Financieel en bouwkundig is een nieuwbouw vaak veel interessanter dan een herbruik en up-to-date brengen van de gebouwen.

Wat betreft de optimalisatie is het niet de bedoeling om de vloeroppervlakte kantoren te doen stijgen. De vloer-terrein index (V/T) blijft 0,43, maar er wordt wel ingezet op hoger bouwen ten voordele van vergroening en ruimte voor water. Uitzondering m.b.t. de V/T is het bouwveld ter hoogte van de Kennedyrotonde: hier zijn potenties om de V/T op te trekken omwille van de zichtlocatie en de bereikbaarheid (nabijheid HOV-halte). Hiervoor is ontwerpend onderzoek nodig.



Figuur 2-18: Vluchtfoto Kennedypark (© Luchtfotografie Henderyckx – Intercommunale Leiedal)

De optimalisatie van het ruimtebeslag is tevens gelinkt aan een verhaal van vergroening met ruimte voor water en minder parking, maar ook inzet op ondergronds parkeren en dubbelgebruik van parking via gezamenlijke parkeervelden. Op het Kennedypark is ook te werken aan de doorwaadbaarheid met ruimte voor wandel- en fietspaden in functie van het vervolledigen van het wandel- en fietsnetwerk (incl. fietsstallingen). De oostwest-fietsas doorheen het Kennedypark is uit te bouwen tot een volwaardige verbinding, waarbij meer ruimte is te geven aan het water. Ter hoogte van de rotonde Kinopolis is een optimalisatie van de fietsinfrastructuur noodzakelijk.

Voor de realisatie van een aantal uitdagingen (o.a. deelmobiliteit, slim parkeren, ontharding,...) van het Kennedypark zijn naast het GRUP ook andere instrumenten en middelen in te zetten (zoals bv. de verkoopvoorwaarden). Hiervoor werken de intercommunale Leiedal en het planteam K-R8 nauw samen. Zo laat het gewestplan op vandaag een ruimer programma dan kantoren toe. Verder onderzoek moet uitwijzen of in deze zone naast kantoren ook andere functies in hoofd- en/of nevenbestemming in de overweging te nemen zijn en dus of voor het Kennedypark al dan niet een planologisch initiatief vereist is.

Verdichtingsstrategie omgeving Xpo

Het planproces beoogt om de activiteiten van Kortrijk Xpo te bestendigen en tegelijk te zoeken naar verdichtingsmogelijkheden op de site en in de omgeving ervan.



Figuur 2-19: Zicht op Kortrijk Xpo

Huidig programma

Het huidige programma van Kortrijk Xpo omvat 37.900 m² aan beursoppervlakte en een parkeercapaciteit van 2.256 plaatsen. In de weekends wordt geregeld beroep gedaan op uitwijkparkings (waaronder de P&R met 446 plaatsen). Bij sommige beurzen (Matexpo) wordt de volledige verharde oppervlakte benut voor standhouders en dient er 100% beroep te worden gedaan op uitwijkparkings (volledig op Evolis).



Figuur 2-20: Huidig programma Kortrijk Xpo met aanduiding exporuimtes (hallen 1 tot 6 + Rambla N, Rambla Z en XXL) en parkeercapaciteit (parking P2 tot P7, P+R)

Xpo: doelstellingen en ambities

Kortrijk Xpo wenst een bestendiging en eventuele versterking van de huidige concurrentiepositie, met een erkenning van het algemeen belang van Kortrijk Xpo voor de stad en de regio²⁷, een verlenging van de concessie en het zoeken naar een verbeterde integratie en (wissel)werking. De beursactiviteiten zijn van belang voor de lokale economie (tewerkstelling, bezetting horeca en hotels,...), hebben een regionale uitstraling en moeten een driver blijven voor stedelijke groei en innovatie.

Op vlak van programma wenst Xpo de totale indooroppervlakte van de expohallen aan te houden om zo de concurrentiepositie te behouden. Op vlak van logistiek is er nood aan ca. 38.000 m² aan verharde buitenruimte om de aan- en afbouw van beurzen te garanderen (op vandaag zijn dit de binnenkant van de galleria, de volledige parking kant E17 en de volledige parking Ei/Kinopolis). De hallen dienen logistieke aansluiting te hebben met de buitenzijde en zijn in het beste geval steeds doorlopend met elkaar verbonden.

Kortrijk Xpo streeft naar een efficiënter ruimtegebruik en een betere landschappelijke inkleding (stapelen parkeerplaatsen, infiltratiemogelijkheden voor regenwater, ...). Een verdichting van de site zal zodoende ook de nodige voorwaarden met zich mee brengen inzake het creëren van ruimte voor water en vertraagde afvoer.

Programmabepaling en verdichtingsmogelijkheden

In functie van het vernieuwen van de concessie tegen 2025 zal het programma op de site worden bepaald en de draagkracht van de omgeving worden bekeken. In aanloop naar de concessie-oproep maakt Xom een masterplan voor de site op. Hiervoor wordt in 2022 en 2023 het beurslandschap verkend in functie van de

²⁷ Het Masterplan Kortrijk Xpo van 2008 voorziet het vrijwaren van de Xpo-activiteiten op lange termijn, met de uitbouw van Kortrijk Xpo als regionale economische hefboom en internationale poort.

inhoudelijke ambities, worden concessie-scenario's opgemaakt en wordt uiteindelijk ook een scenario voor de Xpo-site gekozen.

De verdere ontwikkeling en verdichting van de site is niet alleen in overeenstemming te brengen met de plandoelstellingen K-R8, maar moet ook aansluiten op de ambities voor het versterken van de Noord-Zuid as tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk. De HOV-verbinding op deze as creëert potenties voor ontwikkelingen in nabijheid van het openbaar vervoer. De Xpo site biedt de potenties om de Noord-Zuid-as in de toekomst verder op te laden tot een dynamische as via een verdichting met stedelijke programma's gekoppeld aan een levendige plint en kwalitatieve publieke ruimte.

Binnen K-R8 wordt onderzocht om de site Xpo te verdichten met bijkomende stedelijke activiteiten (zoals kantoren, hotel, publieke en ondersteunende functies,...). De site leent zich om ondersteunde functies voor Hoog Kortrijk te faciliteren. In het onderzoek naar de verdichtingsmogelijkheden zijn mogelijke complementaire en versterkende functies t.a.v. Kortrijk Xpo te bekijken.

Er wordt o.m. nagedacht om (naast de huidige Xpo) een ontwikkelings-/verdichtingsstrook toe te laten aan de rand van de N50 Doorniksesteenweg met een verweving van functies. In het verdere onderzoek is na te denken over een multifunctioneel ruimtegebruik (beursruimte, parking, logistiek,...), zodat optimaal gebruik kan worden gemaakt van de beschikbare ruimte.

Gelet op het bovenstaande wordt het behoud van de bestemming als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen vooropgesteld, doch gedeeltelijke herbestemmingen zijn mogelijk in functie van mogelijke ruimte-innames voor de optimalisatie van het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid. Het GRUP biedt ook opportuniteiten om mogelijks verouderde voorschriften van het bijzonder plan van aanleg 31/2 Europark wijziging A (9 juni 1995) te herzien (bv. op vlak van terreinbezetting, bouwhoogte,...)²⁸.

Mobiliteit en parkeren

Bij de verdichting van de site is maximaal in te zetten op de multimodale bereikbaarheid en de ligging langs de HOV-as. Mogelijke bijkomende mobiliteitsdruk uitgaande van verdichting is mee in beschouwing te nemen, in combinatie met de beursactiviteiten.

Binnen het planproces is de doelstelling opgenomen om anders om te gaan met parkeren in functie van een duurzaam ruimtegebruik en de modal shift³⁰. De huidige parkeervelden maken dan ook deel uit van het verdere onderzoek in functie van mogelijks compactere inrichting, ontharding, ondergronds parkeren, ... Er is ook gebruik te maken van de potenties inzake dubbelgebruik van parkeerplaatsen (verminderen aantal parkeerplaatsen door het inschakelen van nabijge bestaande parkings als parking Vives, Decathlon, CM), te zoeken naar een plek voor mogelijk gezamenlijk parkeren op Hoog Kortrijk,...

Op de site zijn ook de mogelijkheden voor de realisatie van een multimodaal knooppunt (regionaal **hoppinpunt**) te onderzoeken (zie §2.4.4), o.m. in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen op en in de omgeving van de site.

Relatie met de omgeving

In het verdere ontwerp onderzoek is de mogelijkheid te bekijken om Hoog Kortrijk (ter hoogte van Xpo) beter te verbinden met het stadscentrum de overzijde van de E17. Dit kadert binnen het versterken van de Noord-Zuid as, zoals opgenomen in het Toekomstplan Kortrijk 2025. Het voorliggende concept voorziet de brug

²⁸ De site is volgens het BPA bestemd als 'gebied voor grootschalige gebouwen voor tentoonstellingen, beurzen, congressen, filmzalen, evenementen, etc. met inbegrip van verblijfsaccommodatie en bijkomende parkeergelegenheid', met in nevenbestemming 'kleinschalige dienstverlenende functies die een ondersteuning vormen van de grootschalige functies en voor de ruimere omgeving'.

³⁰ De parkeer- en mobiliteitscijfers verkregen van Kortrijk Xpo zullen hierbij meegenomen worden.

over de E17 te verbreden in functie van een nieuw kwalitatief publiek domein. Op deze manier worden ook de potenties langs de N50 geoptimaliseerd. De site van Xpo dient in samenhang te worden bekeken met de site van de brandweerkazerne en de P&R Hoog Kortrijk.

Afhankelijk van de variant voor het verbeteren van het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid wordt ook de binnenkant van dit complex ten zuiden van de E17 betrokken in het verkozen scenario.

Afstemming met KVK

De verdere ontwikkeling van de site is te bekijken samen met het ontwerpend onderzoek dat door de stad Kortrijk wordt uitgevoerd in het kader van het RUP KVK-stadion. Het planproces K-R8 houdt rekening dat de site Xpo een potentiële locatie vormt voor de realisatie van het nieuwe voetbalstadion van KV Kortrijk en aanvullend programma. Dit wordt opgenomen vanuit het gemeentelijk planproces van de stad Kortrijk in afstemming met K-R8.

De brandweersite Doorniksesteenweg

Na herlocalisatie van de HVZ Fluvia-kazerne aan de Doorniksesteenweg N50 zijn de ontwikkelingsmogelijkheden te bekijken. Hierbij is er een grote afhankelijkheid van de ruimte-claims in functie van het verbeteren van het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid. Concrete uitspraken over de site zijn in deze zin nog niet mogelijk, wel biedt de site gelet op de goede ligging langs de N50 (met HOV-verbinding) mogelijkheden voor verdichting met stedelijke programma's. De site heeft ook een belangrijke zichtlocatie voor de stad. In het verdere proces zijn de potenties voor kantoren, maar ook de mogelijkheden voor bv. diensten en hotel te onderzoeken.

In functie van het bewaren van een dynamiek langs de HOV-verbinding is te bekijken of wonen via verweving of als ondergeschikt programma op de site aan bod kan komen. Hierbij dient in elk geval gezien de ligging nabij het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid de leefbaarheid in acht worden genomen.

Zoals vermeld bij de site van Kortrijk Xpo, wordt onderzocht om de site te verbinden met Hoog Kortrijk aan de overzijde van de E17. Dit kadert binnen het versterken van de Noord-Zuid as, zoals opgenomen in het Toekomstplan Kortrijk 2025. Het voorliggende concept voorziet de brug over de E17 te verbreden in functie van een nieuw kwalitatief publiek domein ³¹. Op deze manier worden ook de potenties langs de N50 geoptimaliseerd.

Op de site zijn ook de mogelijkheden voor de realisatie van een multimodaal knooppunt (regionaal hoppinpunt) te onderzoeken (zie §2.4.4).

Verdichtingsstrategie site P&R en site Agentschap Wegen en Verkeer

Op de hoek van de President Kennedylaan en de Beneluxlaan zijn de huidige park & ride (P&R) en de Districtgebouwen van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) gelegen. De P&R telt 460 parkeerplaatsen. De gronden zijn eigendom van de stad Kortrijk en het AWV.

De P&R wordt momenteel onderbenut. De komst van de HOV-as kan hierin verandering brengen. Bovendien creëert deze gunstige ligging langs de HOV-as ook bijkomende ontwikkelingspotenties. De site P&R en (een gedeelte van) de site AWV worden dan ook gezien als verdichtingslocaties voor een programma van stedelijke functies.

De toekomstplannen voorzien hier een mogelijke ontwikkeling met bv. kantoren, diensten en/of andere stedelijke functies in combinatie met de verdere uitbouw van de P&R tot een multimodaal knooppunt (regionaal hoppinpunt) (zie §2.4.4). Hierbij is te onderzoeken of de P&R een plek kan zijn voor gezamenlijk parkeren op Hoog Kortrijk. Of er kan geopteerd worden voor een volledige ontwikkeling van de site met

³¹ De brug N50 over de E17 is opgenomen op de dynamische lijst van Vlaamse Broekelbruggen, waarbij bekeken wordt om in 2022 een PPS op te zetten en een bestek te lanceren. De afstemming met parallelle processen alsook een mogelijke verbreding van de brug is hierbij te bekijken.

stedelijke functies, waarbij de P&R wordt verplaatst naar de site Xpo. De ontwikkeling op de site kan voorzien worden van compacte en hogere kopgebouwen die fungeren als entree naar Hoog Kortrijk. Ook de gronden van AWW hebben potenties om in de toekomst te verdichten met [vergroening van de beide sites](#).

De toekomstige ontwikkeling van beide sites dient in onderlinge afstemming te gebeuren én te worden gekoppeld aan de toekomstplannen [voor Xpo, de site Syntra](#) en het park 't Hoge. Hierbij worden wandel- en fietspaden kwalitatief geïntegreerd en wordt ruimte voorzien voor groen en water. [Vanuit inspraak wordt ook gevraagd om binnen het onderzoek voor deze ganse zone ook aandacht te hebben voor de woningen die er gelegen zijn \(Pyestraat\)](#).

Afhankelijk van de locatiekeuze voor het nieuwe voetbalstadion van KV Kortrijk zal de site van de P&R verder bekeken worden in het GRUP K-R8 of in het gemeentelijk RUP van de stad Kortrijk.

Verdichtingsstrategie sites kennisinstellingen Hoog Kortrijk: versterken van het One Campus-model

De onderwijscampussen op Hoog Kortrijk zijn van strategisch belang voor de stad Kortrijk en de ruimere regio. De aanwezige en geplande functies hebben hun betekenis op vlak van Onderzoek en Ontwikkeling (R&D), gekenmerkt door o.m. interdisciplinariteit, regionale samenwerking en internationale activiteit. Deze activiteiten zijn bijgevolg niet alleen van belang voor de stad, maar voor de ganse economische ruggengraat van de regio.

Deze sterkte uit zich echter niet ten volle op het terrein. Daarom is er de wens om de drie campussen - Syntra, Vives en Kulak - sterker met elkaar te verbinden tot een One Campus-model, waarbij de verbindende groenstructuur een belangrijke rol zal spelen. Dit houdt in dat de drie campussen elk verdichtingsmogelijkheden krijgen, gekoppeld aan vergroenen van hun campussen. [Vanuit inspraak wordt ook \(in de omgeving van de campussen\) gevraagd naar bijkomende voorzieningen voor studenten \(ontspanning, uitgaansmogelijkheden, spin-offs, ...\)](#).

Er wordt ook ingezet op het verstevigen van het wandel- en fietsnetwerk (gelinkt aan de groenstructuur) die de drie campussen met elkaar verbindt, met veilige oversteken ter hoogte van Doorniksesteenweg en de Etienne Sabbelaan. Een belangrijke fietsas is de oost-west fietsverbinding (fietsroute 8 Marke - Kennedypark - Evolis in de Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk) die doorheen de verschillende campussen loopt, en onderdeel is van het BFF op Kortrijks grondgebied.

Daarenboven wordt ook gestreefd naar een stand-still parkeerbeleid (met ook onderzoek naar het mogelijks beperken van parkeerplaatsen), waarbij parkings indien mogelijk ook worden gedeeld. Dit kadert binnen een vernieuwd beleid, waarbij multimodale bereikbaarheid van de 'one-campus' (met de komst van HOV-lijn) zal worden gepromoot. Hiervoor zal een gezamenlijk schoolvervoersplan worden opgemaakt, die duidelijkheid moet bieden over de huidige en te verwachten vervoersbewegingen van en naar de campus. De uitkomst van deze studie zal sturend zijn voor de verdere keuzes m.b.t parkeerbeleid op de verschillende campussites.

Verdichtingsstrategie omgeving Syntra

De site tussen de Beneluxlaan en Doorniksesteenweg N50 heeft een grootte van bijna 10 ha. [Het bouwblok maakt onderdeel uit van een verdichtingszone³². De ontwikkeling ervan wordt in zijn totaliteit bekeken.](#)

Syntra West Kortrijk heeft plannen tot reorganisatie van hun site. Men wil hierbij een compactere campus organiseren. Een gedeelte van de gronden - aansluitend bij kasteel 't Hoge - komt in handen van de [Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij \(POM\)](#). De POM voorziet op deze locatie de ontwikkeling van een kantoorfunctie. Er zijn ook plannen om de site van de Kaai verder uit te bouwen tot een sports experience center.

³² Het in opmaak zijnde Masterplan Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost ziet hierbij een hoogteaccent ter hoogte van de Beneluxrotonde (zijde Beneluxlaan), als toegangspoort tot de stad.



Figuur 2-21: Masterplan site Syntra West

De **potenties** voor het slim en kwalitatief verdichten van de site **worden** gezamenlijk onderzocht. Volgende ruimtelijke inrichtingsprincipes worden hierbij toegepast:

- Het verhogen van de leesbaarheid van **het bouwblok**, met ook een verhoogde zichtbaarheid aan de kant van de Doorniksesteenweg en de Beneluxlaan.
- Het **ontharden en vergroenen** van de site waarbij ook een **uitbreiding van de rozentuin** wordt gerealiseerd.
- Het optimaliseren van de fietsverbindingen op de site. Daarbij wordt de aanleg van een brug over de Beneluxlaan (onderdeel van BFF) beoogd, die zorgt voor een verbinding met het westelijke deel van Hoog Kortrijk en verder richting Marke en Aalbeke.
- Realiseren van **fijnmazige wandelverbindingen** die **connecties** maken tussen de sites in het bouwblok onderling en met de Rozentuin en het kasteelpark. Daarbij worden ook de verbindingen richting site Vives en site Expo/Kinopolis verder geoptimaliseerd.
- Reorganisatie van het parkeren, waarbij wordt ingezet op **geclusterd parkeren**, dubbelgebruik van parkeerplaatsen, **parkeren organiseren onder de bebouwing...** en interferentie met fietsverbindingen wordt vermeden.
- Er is rekening te houden met het aangrenzend landhuis/kasteel 't Hooghe beschermd als monument en het park als stads- of dorpsgezicht.

Site Vives

De Vives Campus, gelegen tussen de Doorniksesteenweg en de Etienne Sabbelaan, kan verder worden ontwikkeld (bv. nieuwe studentenvestigingen, bijkomende leslokalen) op basis van het gridpatroon die er vandaag reeds aanwezig is. Elke verdichting van de site moet gepaard gaan met ontharding in functie van een kwalitatieve uitbouw van groen en trage wegennet doorheen de campus. **In de visievorming voor de campus wordt rekening gehouden met de oost-west fietsverbinding die langs de campus loopt en die onderdeel**

uitmaakt van het BFF. Bijkomende parkeergelegenheden zijn niet gewenst, om zo de modal shift bij de studenten naar het openbaar vervoer en de fiets mogelijk te maken en te stimuleren.

Site Kulak

Er wordt ingezet op de verdichting van de bestaande campus van de Kulak, waarbij de bestaande structuur van de Spina (waarbij alle gebouwen aanklikken op een centrale circulatie-as) wordt versterkt. Om te vermijden dat er een harde fysieke breuklijn tussen Vlasakker en Ecolab zou ontstaan, wordt ook gezocht om te verdichten aan de randen van de campus. Ecolab zelf, wat het groene hart van de campus vormt, blijft gevrijwaard van bebouwing.



*Dit is een indicatieve weergave van de ontwikkelingsstrategie
Dit dient verder op projectniveau worden bekeken en concreet worden vorm gegeven*

- 1 *Onderwijsgebouwen (Humane Wetenschappen, Wetenschappen & Technologie en Biomedische Wetenschappen)*
- 2 *Nieuwe residentie 110 kamers*
- 3 *Economische en maatschappelijke onderzoeksvalorisatie*
- 4 *Uitbreiding onderzoeksfaciliteit IRF Biowetenschappen*

Figuur 2-22: Gewenste uitbreidingen van de Campus Kulak Kortrijk met aanduiding van de (gemaximaliseerde) bouwvelden waarbinnen de gebouwen zijn te realiseren

Vanuit inspraak worden de uitbreidingswensen van de Campus geduid (zie ook figuur 2-22):

- Een uitbreiding voor elk van de 3 groepen Humane Wetenschappen, Wetenschappen en Technologie en Biomedische Wetenschappen
- Een nieuwe residentie met ca. 110 kamers in het kader van de sociale voorzieningen voor studenten en personeel op de campus
- Het IRF (Interdisciplinary Research Facility) huisvest de onderzoeksinfrastructuur voor de biowetenschappen
- Bebouwbaar potentieel aan de Ambassadeur Baertlaan om een toekomstige translatie van het universitair onderzoek naar Spin-off Bedrijven, Experience Lab, Innovatieplatformen mogelijk te maken

De nieuwe ontwikkelingen moeten worden gekoppeld aan meer ruimte voor kwalitatief publiek domein en groen, in samenhang met fiets- en wandelpaden. Er wordt ook rekening gehouden met de oost-westfietsverbinding die door de campus loopt en onderdeel uitmaakt van het BFF.

Het bouwveld ter hoogte van de Ambassadeur Baertlaan situeert zich op een heuvelrug, waarbij het landschappelijk en ecologisch zeer waardevol is de connectie tussen Ecolab en Vlasakker te behouden. De multimodale bereikbaarheid van dit bouwveld is beperkt. Om deze reden kan het bouwveld enkel worden aangesneden indien men kan aantonen dat er op de campus en in het bijzonder aan de kant Etienne Sabbelaan geen bouw mogelijkheden zijn (dit kan bv. omwille van reeds bestaande bebouwing, geplande uitbreidingen, omwille van het functioneren van de campus, etc.), zolang de groene corridor Ecolab Lange Munte wordt gevrijwaard, het parkeren geen impact heeft op het landschap, de bouwhoogte wordt beperkt tot max. 2 bouwlagen en het aansnijden in fasering gebeurt (met eerst het aansnijden van het bouwveld aansluitend op IRF).

In het verdere onderzoek is te bekijken om een mobiliteitsknoop te realiseren aan de Etienne Sabbelaan, bij de HOV-halte. Dit sluit ook aan bij de ambitie van de Campus om in te zetten op fietsverbindingen, deelfietsen en deelsteps. Deze knoop kan ook beschouwd worden als een fysieke ontmoetingsplaats met beperkte bebouwing als toegangspoort tot de Kulak.

De huidige parkeercapaciteit omvat 150 plaatsen. Als de parkeerdruk vermindert (HOV, mobiliteitsknoop) dan kan mogelijk gezocht worden om gebundeld te parkeren (met minder aantal parkeerplaatsen) bij de mobiliteitsknoop aan de Etienne Sabbelaan en dit ter vervanging van het huidige dwarsparkeren langsheen de toegangsweg.

De gewenste bijkomende parkeerplaatsen bij realisatie van de onderzoeksfaciliteit IRF Biowetenschappen mogen niet voor extra belasting zorgen op de doorstroming van de HOV op de Etienne Sabbelaan (meer bepaald ter hoogte van het kruispunt met de Ambassadeur Baertlaan). De bebouwing dient optimaal gebruik te maken van de parkeermogelijkheden op de sportcampus Lange Munte.

Voormalige site Lichtendal

De site van het voormalige WZC Lichtendal (Sint Denijseweg 1 Kortrijk) zal op korte termijn tijdelijk ingevuld worden als detentiecentrum (5 jaar). Het is wenselijk om deze site nadien te betrekken in het One Campus-verhaal om zo een verbindende schakel te realiseren tussen Vives/Vlasakker en Kulak en zo verdichtingsmogelijkheden voor deze onderwijsinstellingen te voorzien.

Voor de site werd reeds ontwerpend onderzoek uitgevoerd, waarbij de mogelijkheden voor een gestapeld programma zijn onderzocht. Verschillende scenario's voor de site kunnen worden overwogen, maar er dient wel ruimte te worden voorzien voor de inbedding van de fietsverbinding in een groenstructuur langs de zuidzijde van de site, een centrale brede doorgang als visuele en groenverbinding naar de site Vives, de herprofilering van de Sint-Denijseweg, en de integratie van de HOV-halte indien de keuze wordt gemaakt om deze ter hoogte van de site te realiseren.

Overige ontwikkelingszones langs de HOV-assen

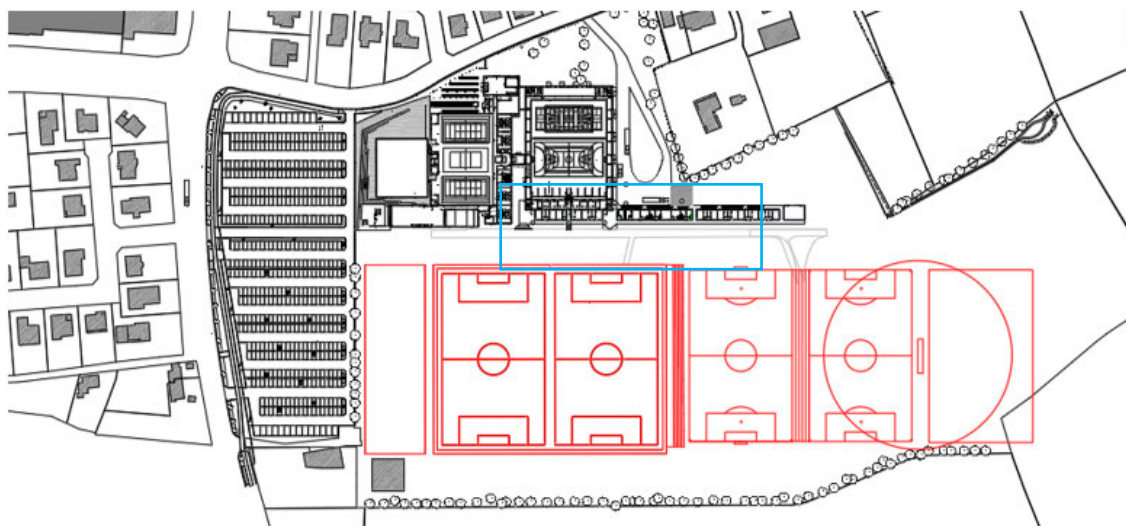
Naast de hoger vermelde verdichtingszones worden ook de zones aan de noordzijde van de Universiteitslaan en aan de oostzijde van de N50 Doorniksesteenweg (tegenover de brandweersite, site Xpo en de site Syntra) beschouwd als ontwikkelingszones. Op lange termijn kan hier, bv. bij verkoop van de woningen, het programma meer opgeladen worden met stedelijke functies. Langs de N50, als onderdeel van de Noord-Zuid as is het hierbij van belang deze zones uit te bouwen tot een levendige stedelijke omgeving met kwalitatief publiek domein.

Woongebied ten noorden van Vlasakker

Met betrekking tot het onbebouwd woongebied ten noorden van Vlasakker (momenteel in landbouwgebruik), op de hoek van de Tarwelaan en Maandagweg (circa 2,8 ha), zijn de ontwikkelingsmogelijkheden te onderzoeken in samenhang met een mogelijke aansluiting en/of toegang tot de open ruimte van Vlasakker (zie §2.3.4). Ontwerpend onderzoek moet verdere duidelijkheid bieden over de woon- en groenontwikkeling alsook de aansluiting op de verbindingen en toegang tot Vlasakker.

Sportsite Lange Munte

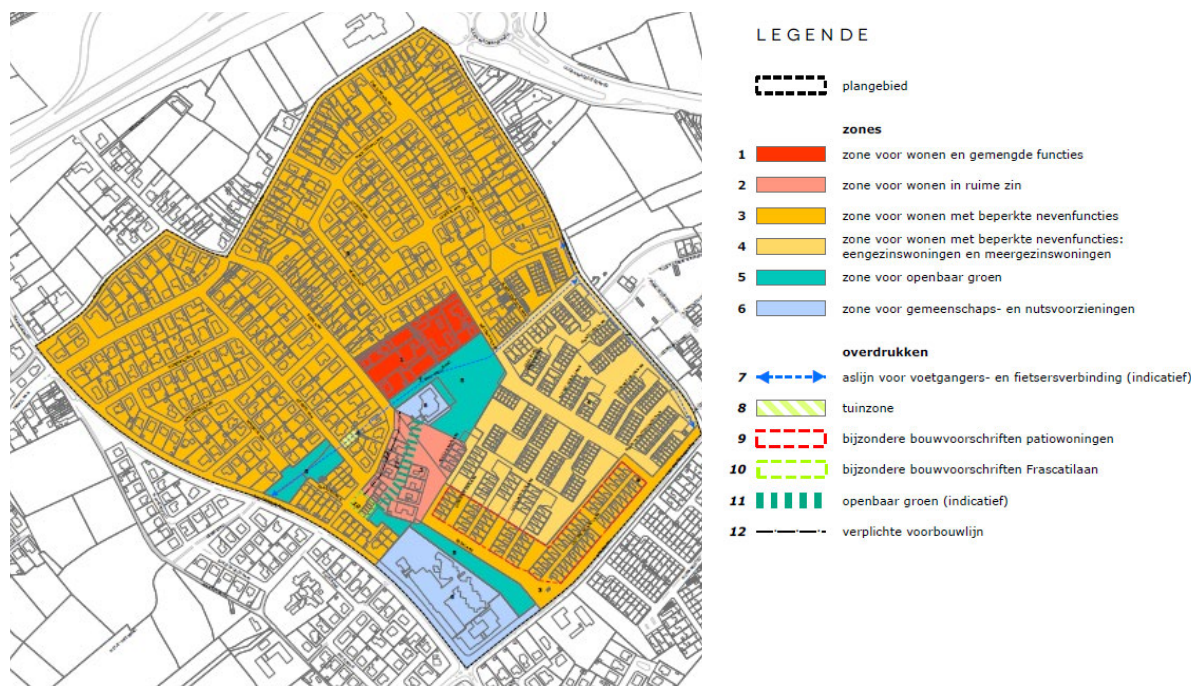
Voor de sportsite Lange Munte vormt het Masterplan Lange Munte Zuid van 2019 het uitgangspunt. De stad Kortrijk focust zich thans op de herinrichting van de sportzone zelf. Gezien hiervoor geen bestemmingswijziging nodig is, zal dit in het verdere proces vermoedelijk leiden tot een verfijning van het plangebied, waarbij in het plangebied K-R8 enkel de gronden ten zuiden van de sportcampus blijven opgenomen (zie verder: 'groenzone voor laagdynamische recreatie' met o.m. de cricketpitch).



Figuur 2-23: Inrichting van de sportvelden lange termijn (met 4 voetbalvelden, mogelijk te optimaliseren naar 5 velden door inname van de restruimte tussen de velden, en een cricketpitch) uit het Masterplan Lange Munte Zuid. Het blauwe kader duidt de intussen gerealiseerde kleedkamers aan.

Wijk Lange Munte

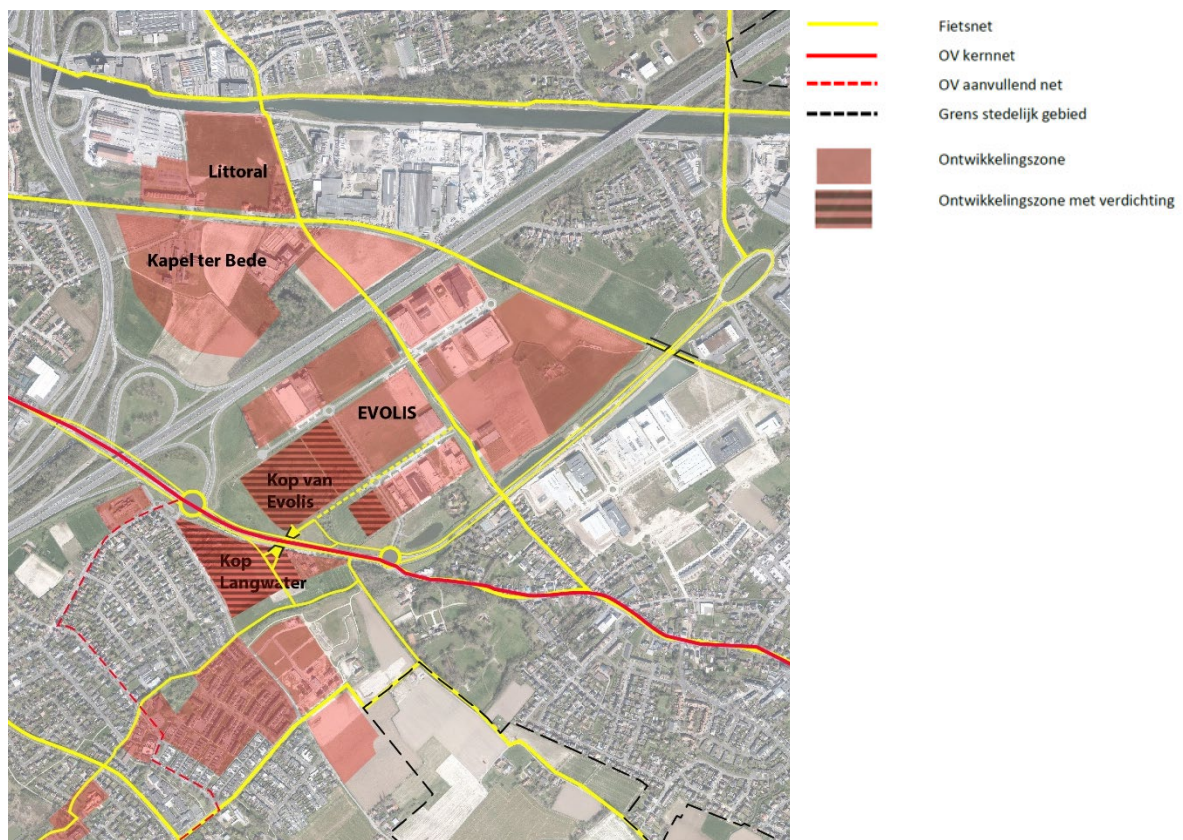
De stad Kortrijk heeft recent een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan opgesteld voor de buurt Lange Munte, bij benadering afgebakend door de Roggelaan, de Morinnestraat, de Baaistraat en de Bad Godesberglaan. Het RUP werd definitief vastgesteld door de gemeenteraad op 19 april 2021 en moet de buurt klaarmaken voor de toekomst.



Figuur 2-24: Bestemmingsplan gemeentelijk-RUP Lange Munte-Beeklaan (GR 19/04/2021)

Met het RUP wordt een vernieuwing, verdichting en vergroening van de sociale woonwijk mogelijk gemaakt. Concreet zal worden ingezet op een leesbaardere groenstructuur die bijdraagt tot de leefkwaliteit van de buurt. Om dit waar te maken wordt gekozen om een aantal rijen woningen af te breken en deze te vervangen door compactere appartementen. Het renovatieproject moet leiden tot een toekomstbestendige nieuwe woonwijk. Er komt tevens een functionele fietsroute die de wijk verbindt met de rest van de stad.

In functie van de inpassing in het ruimere verhaal is de wijk Lange Munte, althans in deze fase, gelegen binnen de contouren van K-R8. Doelstellingen als het realiseren van een groenzone en een functionele fietsroute zijn in overeenstemming met de doelstellingen van K-R8 en dienen ingebed te worden in het netwerk van fietsverbindingen en de ruimere (regionale) groenstructuur. In het verdere proces van K-R8 zullen de plancontouren nog verder worden verfijnd.



Figuur 2-25: Ontwikkelingszones (met verdichting) op Kortrijk-Oost

Site van De Watergroep

De site van De Watergroep aan de Roggelaan te Kortrijk is gelegen nabij het verkeerscomplex Kortrijk-Oost. Op deze site is rekening te houden met mogelijke innames bij de optimalisatie van de infrastructuur.

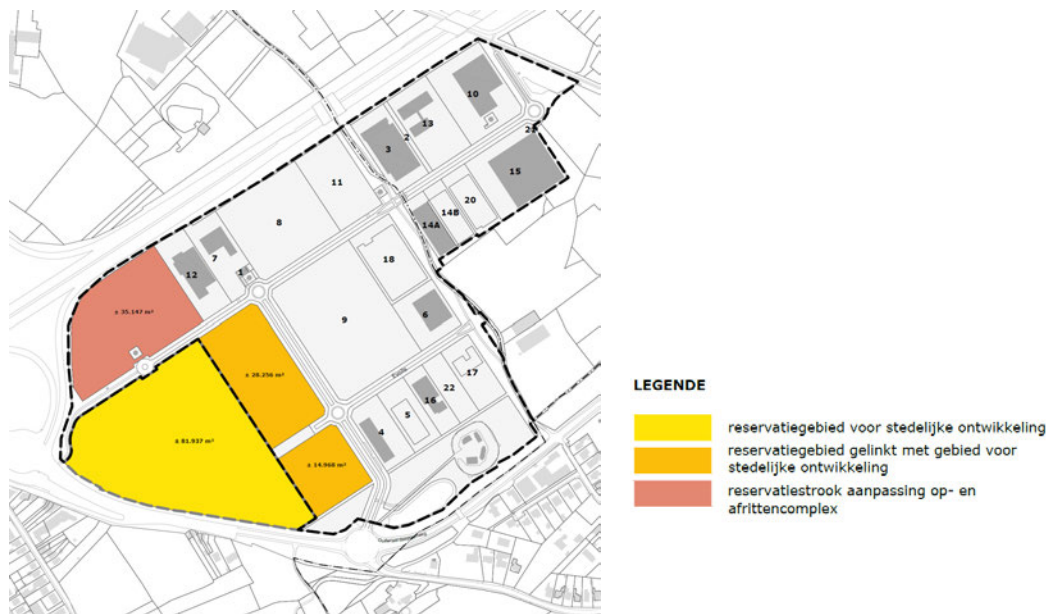
In de studie 'carpoolparkings West-Vlaanderen' (departement MOW, 2014) behoort een uitbreiding van de naastgelegen carpoolparking op de site van De Watergroep tot de mogelijkheden. De site is ook gelegen in de zoekzone voor de realisatie van een regionaal hoppinpunt langs de N8 (zie §2.4.4.2).

In geval van nieuwe ontwikkelingen op het bebouwde gedeelte van de site zijn de mobiliteitseffecten in overweging te nemen: een significante bijkomende verkeersgeneratie is niet gewenst.

Het vrijwaren van het onbebouwde gedeelte van de site ten westen van de bestaande bebouwing wordt vooropgesteld (zie woongebieden Roggelaan en Roggeveld). Op de terreinen zijn de mogelijkheden voor groenbuffering te bekijken.

Kop van Evolis

Het begrip “kop van Evolis” slaat op de westelijke uitloper van het bedrijventerrein Evolis nabij het complex Kortrijk-Oost en het gebied voor stedelijke ontwikkeling (art. 7.3. van het deelplan 7j “Stedelijk woongebied Langwater” van het gewestelijk RUP) ten noorden van de N8. De kop en de aanpalende percelen worden momenteel bevroren voor ontwikkeling door de publieke ontwikkelaar van Evolis (intercommunale Leiedal).



Figuur 2-26: Verkoopkaart Evolis Kortrijk-Harelbeke

De kop van Evolis wordt gezien als verdichtingslocatie voor een programma van stedelijke functies. Hiervoor worden volgende scenario's gezien:

- Evolis wordt afgewerkt in de lijn van de huidige bestemming, met bedrijvigheid aansluitend op het bedrijventerrein Evolis. Hierbij zijn ook de mogelijkheden te onderzoeken in functie van gestapelde bedrijfsunits (verticaal circulair bedrijfsgebouw), al dan niet in een mix met ondersteunende functies voor Evolis. Een onderzoeks- en haalbaarheidsoefening rond gestapelde bedrijvigheid werd uitgevoerd door de intercommunale Leiedal in het kader van het project binnen Circ-NSR (Circular North Sea Region), waarbij verschillende scenario's werden onderzocht voor het stapelen van productie- en werkateliers met aandacht voor haalbaarheid, duurzaamheid en circulariteit. De helling van het terrein voorziet hierbij potenties in functie van het laden en lossen.

Kantoren worden in dit scenario enkel overwogen als ondersteunend onderdeel van het economisch programma (kantoren gekoppeld aan de bedrijvigheid)³⁴. Mede door het grotere potentieel op andere sites lijkt dit niet de plaats om prioritair in te zetten op kantoorontwikkelingen.

- De kop van Evolis wordt ontwikkeld als 'stadspoort', in combinatie met het gebied voor stedelijke ontwikkeling aan de overzijde van de N8 (zie verder – Kop van Langwater). Hierbij wordt gedacht aan stedelijke functies, complementair aan de binnenstad.

Een stadspoort houdt niet noodzakelijk in dat een grootschalig bouwprogramma dient gerealiseerd te worden. Ook een landschappelijke inrichting van dergelijke zone, gecombineerd met een beperkter bouwprogramma afgestemd op de omgeving kan. Verder onderzoek moet bepalen welke functies hier wenselijk zijn.



³⁴ Bij de mogelijke realisatie van het voetbalstadion voor KV Kortrijk op de kop van Evolis ontstaan specifieke opportuniteiten. De potenties voor de kantoormarkt zullen in het proces van KVK bekeken worden.

Gelet op de regionale strategie detailhandel en het kernversterkend beleid, is hier geen grootschalige kleinhandel gewenst³⁵.

In het verdere ontwerpend onderzoek voor deze site is in te zetten op multimodale ontsluiting door integratie van het trage netwerk, deelmobiliteit... en de ontwikkeling als onderdeel van de structurerende Oost-West-as. De kop van Evolis is ook te bekijken als mogelijke locatie voor de realisatie van een multimodaal knooppunt (regionaal hoppinpunt) ter hoogte van Kortrijk-Oost in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen.

Voordelig aan deze locatie is dat voor het parkeerprogramma van mogelijke stedelijke functies (zoals bv. het parkeerprogramma van het voetbalstadion met aanvullend programma) er gebruik kan worden gemaakt van bestaande parkeerplaatsen, om te voldoen aan een mogelijke parkeerbehoefte. Op de bedrijventerreinen van Evolis en de Pluim zijn nl. brede parkeerstroken (1.800 parkeerplaatsen op Evolis en 600 plaatsen op De Pluim) voorzien die zodanig worden beheerd (via de verkoopvoorwaarden per bedrijfsperceel) dat ze in dubbelgebruik kunnen worden ingezet.

Bij de verdere ontwikkeling van Evolis en de kop van Evolis zal het beschikbare buffervolume moeten afgetoetst worden. Tekorten zijn op eigen terrein aan te vullen. In bestemmingsplan moet daartoe ruimte voor water worden voorzien, evenals de nodige voorschriften.

Afhankelijk van de locatiekeuze voor het nieuwe voetbalstadion van KV Kortrijk zal de kop van Evolis verder bekeken worden in het GRUP K-R8 of in het gemeentelijk RUP van de stad Kortrijk.

Het alternatief waarbij het voetbalstadion op de locatie van de P&R wordt gezien en waarbij de terreinen van AWV en de wegpollitie worden ingenomen, impliceert dat zich een oplossing opdringt voor de federale wegpollitie (kantoren, containerpark, zoutloodsen,...) en dat een nieuwe locatie is te zoeken langsheen en met een directe ontsluiting naar het hoger wegennet. De site Evolis biedt zich in het geval van herlocalisatie aan als potentiële locatie.

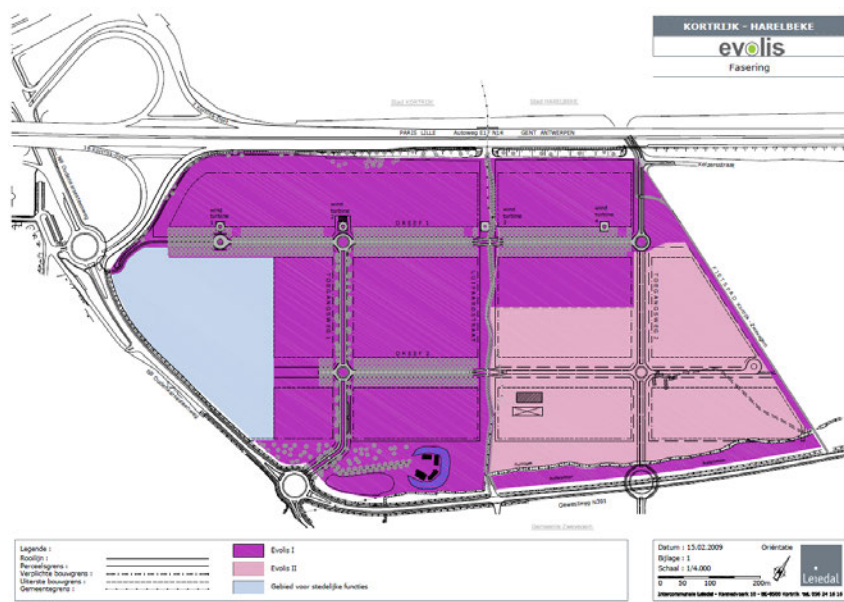
De ontwikkeling van de kop van Evolis is ook af te stemmen op de studie voor de herinrichting van de N8 (zie procesnota §1.3.1) en de plannen voor de realisatie van de nieuwe brandweerkazerne als hoofdzetel van de Hulpverleningszone Fluvia op het perceel net ten noorden van de Q8-rotonde (N8 x N391)³⁶. Een omgevingsvergunningsaanvraag is in voorbereiding.

Het bedrijventerrein Evolis

Het regionaal bedrijventerrein Evolis is gelegen tussen de E17, de N8, de N391 en de oude spoorwegbedding (grondgebied Kortrijk en Harelbeke). Het gebied is volgens het gewestplan bestemd als industriegebied (Evolis I) en regionaal bedrijventerrein met openbaar karakter (Evolis II). Evolis Kortrijk-Harelbeke (fase I + II) heeft een oppervlakte van 65 hectare bruto.

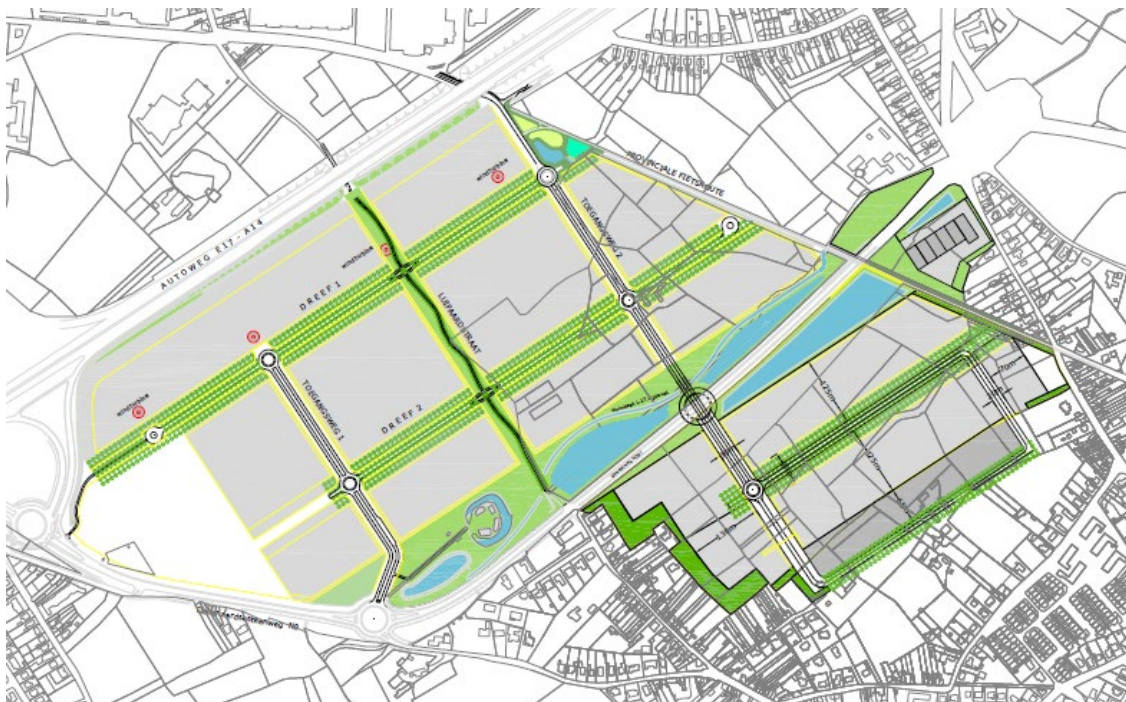
³⁵ Volgens de voorschriften voor gebied voor stedelijke ontwikkeling in GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk wordt grootschalige kleinhandel niet toegelaten op de kop van Evolis.

³⁶ Op mobiliteitsvlak is hierbij rekening te houden dat de vrijwilligers vlot in de kazerne dienen te geraken en een vlotte operationele brandweertuitruk in verschillende richtingen mogelijk moet zijn.



Figuur 2-27: De bedrijventerreinen Evolis I (paars) en Evolis II (roos)

Op Evolis I zijn reeds verschillende bedrijven gevestigd. Gezien de aantoonbare regionale behoefte aan grote bedrijfsperven, wordt actief ingezet om Evolis II (grondgebied Harelbeke, ca. 20 ha bruto) op korte termijn in te richten als regionaal bedrijventerrein volgens het inrichtingsplan van 2006. In plaats van een rotonde op de N391 is een lichtengeregeld kruispunt aangelegd dat ook het bedrijventerrein de Pluim ontsluit.



Figuur 2-28: Inrichtingsplan voor het bedrijventerrein Evolis en Zwevegem-Losschaert, 2006

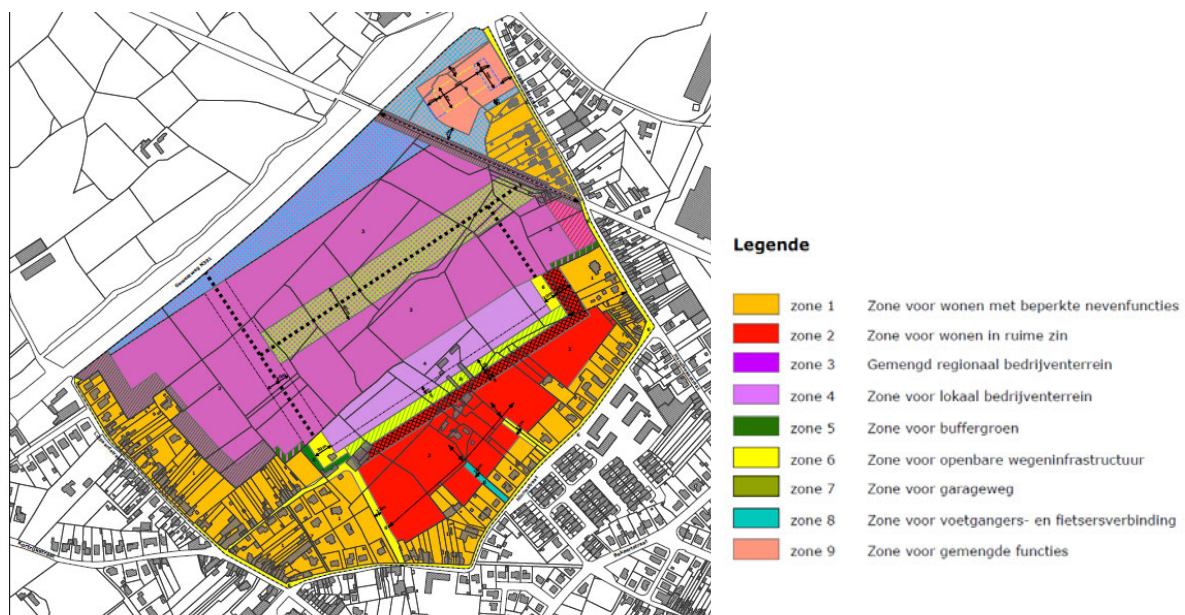
De verdere realisatie van het bedrijventerrein Evolis vergt geen herbestemming. Gedeeltelijke herbestemmingen zijn enkel vereist in functie van mogelijke ruimte-innames voor het verbeteren van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost (zie §2.3.5).

Het inrichtingsplan van 2006 vormt tot op heden de basis voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein Evolis. Dit plan omvat o.m. volgende stedenbouwkundig concepten:

- Vanuit de bekommernis voor zorgvuldig en meervoudig ruimtegebruik wordt voorzien in de aanleg van uniforme parkeerstrips langs de dreven. Deze parkeerstrips dienen zowel voor de eigen parkeerbehoefte van de bedrijven, als worden deze ook ter beschikking gesteld aan derden.
- De dominante openbare groenstructuren mogen niet in het gedrang worden gebracht door de omgevingsaanleg van de bedrijven. De groenaanleg op eigen terrein moet kwaliteitsvol zijn en moet in overeenstemming zijn met de omgevingsaanleg van het openbaar domein.

Het bedrijventerrein Zwevegem Losschaert (De Pluim)

Het bedrijventerrein Zwevegem-Losschaert is gelegen tussen de N391, de Luipaardstraat, de Harelbeekstraat en de Hinnestraat. Het gemeentelijk RUP "Zwevegem-Losschaert" (26/08/2010) onderscheidt een gemengd regionaal bedrijventerrein van circa 23 hectare (verfijning van het deelplan 3b van het gewestelijk RUP), een lokaal bedrijventerrein van circa 4 hectare, een nieuwe woonwijk van 7 hectare (max. 135 wooneenheden) en een zone voor gemengde functies. Op basis van dit RUP werd een inrichtingsstudie opgemaakt.



Figuur 2-29: Gemeentelijk RUP Losschaert, goedgekeurd op 26/08/2010

De bedrijvenzones (zone 3 en 4) en de zone voor gemengde functies (zone 9) worden opgenomen in het plangebied van K-R8 om zo de samenhang met de verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein Evolis te garanderen, waarbij ook te bekijken is om de mobiliteitsafwikkeling van beide bedrijventerreinen aan elkaar te koppelen. De overige zones, waaronder de woonzones (zones 1 en 2), worden niet opgenomen in het plangebied K-R8.

Vanuit mobiliteit en ontsluiting wordt de bedrijvenzone in deze fase meegenomen in het planproces K-R8. Gezien er vanuit het planproces geen herbestemmingen worden beoogd, zal het plangebied hier nog worden verijnd.

De kop van Evolis en de kop van Langwater worden gezien als verdichtingslocaties. Bij de ontwikkeling van deze zones is in functie van een duurzaam en zuinig ruimtegebruik maximaal in te zetten op een complementair parkeergebruik, waarbij ook de parkeerstroken op de bedrijventerreinen Evolis en De Pluim maximaal zijn te benutten.

Kop van Langwater

De kop van Langwater is deels bestemd als stedelijk woongebied (art. 7.1.) en deels als gebied voor stedelijke ontwikkeling (art. 7.3.) opgenomen in het deelplan 7j 'Stedelijk woongebied Langwater' van het GRUP Afbakening stedelijk gebied Kortrijk (20 januari 2006).

In deze driehoekige zone zijn de verdichtingsmogelijkheden te onderzoeken, net als - in combinatie met de kop van Evolis - de ontwikkeling als 'stadspoort' voor Kortrijk. Stedelijke functies, complementair aan de binnenstad, kunnen hierbij bekeken worden. Een stadspoort houdt niet noodzakelijk in dat een grootschalig bouwprogramma dient gerealiseerd te worden. Ook een landschappelijke inrichting van dergelijke zone, gecombineerd met een beperkter bouwprogramma afgestemd op de omgeving kan. Verder onderzoek moet bepalen welke functies hier wenselijk zijn. Gelet op de regionale strategie detailhandel en het kernversterkend beleid, is hier geen grootschalige detailhandel gewenst³⁷.

Het behoud van de bestaande woningen langs de Oudenaardsesteenweg N8 wordt als uitgangspunt genomen voor het verdere onderzoek.



Figuur 2-30: Uittreksel uit deelplan 7j van het GRUP Afbakening stedelijk gebied Kortrijk (20 januari 2006)

In het landschapsplan voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk (zie bijlage 5) wordt vanuit het fysisch systeem gedacht³⁸, waarbij de Pluimbeek terug een structurerende element van het landschap moet vormen en de onderlegger moet zijn in het denken over waterbeheer, biodiversiteit, land(schaps)bouw en mobiliteit.

Op de watersysteemkaart van de Universiteit van Antwerpen is de vallei van de Pluimbeek slechts tijdelijk nat waar naast het bufferen van water in sommige periodes ook water kan infiltreren. In de bufferstrook langs de Pluimbeek is extra verharding en bebouwing te vermijden om zo het bufferende volume te vrijwaren. Volgens de pluviale overstromingskaarten heeft de vallei van de Pluimbeek een waterbufferende functie bij hevige neerslag. De vallei is in te richten als waterbuffer met een hoog waterzuiverend vermogen om zo overstromingen in de toekomst op te vangen.

³⁷ Volgens de voorschriften voor gebied voor stedelijke ontwikkeling in GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk wordt grootschalige kleinhandel niet toegelaten op de kop van Langwater.

³⁸ Het landschap aan de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk is door de jaren gevormd door de kam en de vallei, met de Pluimbeek en de Keibeek als ruggengraat. Toch werd er de laatste decennia, bij ontwikkelingen van verkavelingen of het gebruik door de landbouw, nog weinig rekening gehouden met het fysisch systeem. De Pluimbeek is voor het grootste deel overwelfd.



Figuur 2-31: Uitsnede uit het landschapsplan zuidelijke rand Hoog Kortrijk



Figuur 2-32: Kaart landschapssysteem
(Bron: Landschapsplan zuidelijke rand: Watersysteemkaart
UAntwerpen en Geopunt Beekfiches stad Kortrijk)

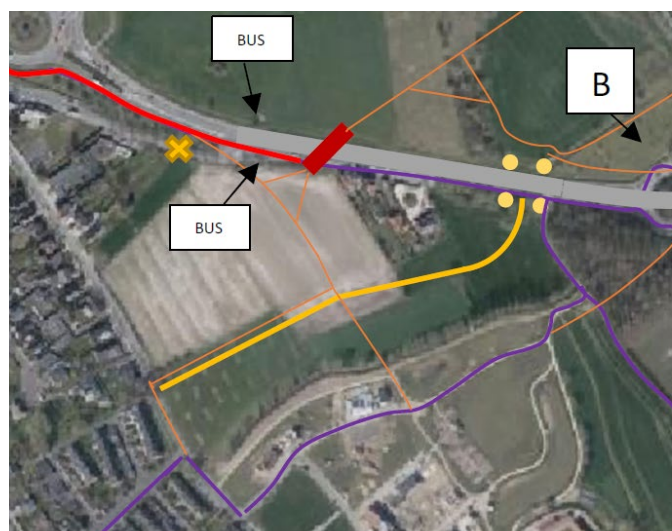


Figuur 2-33: Pluviale overstromingskaart,
toekomstig klimaat 2100

Het watersysteem is dan ook bepalend voor het bebouwbaar gedeelte van de kop van Langwater. Dit heeft als gevolg dat fase 4 van het stedelijk woongebied Langwater, gelegen tussen de Pluimbeek en het gebied voor stedelijke ontwikkeling, niet langer in aanmerking komt voor ontwikkeling. De nodige compensaties zijn hiervoor te voorzien.

Voor Langwater fase 2 wordt vanuit de doelstellingen gestreefd naar een voldoende ruime bufferzone langs de Pluimbeek. In januari 2022 werd voor fase 2 een verkavelingsvergunning verleend, waarbij de zone tussen de reservatiestrook (in functie van een mogelijke toekomstige verbinding voor gemotoriseerd verkeer richting N8) en de Pluimbeek uit de verkaveling werd uitgesloten. Aangepaste plannen worden opgemaakt.

Ook het gebied voor stedelijke ontwikkeling is te bekijken vanuit het watersysteem, op basis waarvan de bebouwingsgrens is bepalen. Op basis van de overstromingskaarten is het aangewezen om het zuidelijke gedeelte van dit gebied te vrijwaren (dit komt grosso modo overeen met het gedeelte ten zuiden van de 25m-brede reservatiestrook voor de mogelijke toekomstige verbinding voor gemotoriseerd verkeer richting N8). Verder ontwerpend onderzoek is uit te voeren.



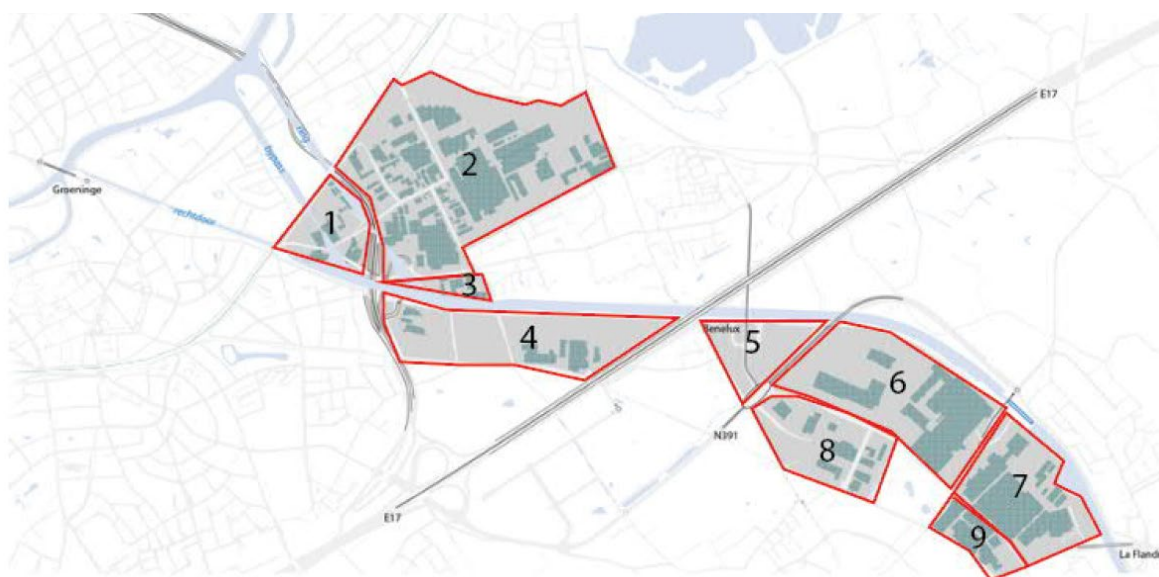
Figuur 2-34: Indicatieve aanduiding van de nieuwe verbindingsweg tussen de Morinnestraat en de N8
(Bron: studie herinrichting N8)

In het ontwerpend onderzoek voor deze site is in te zetten op multimodale ontsluiting door integratie van het trage netwerk, deelmobiliteit... en de ontwikkeling als onderdeel van de structurerende Oost-West-as. De verdere ontwikkeling van de kop van Langwater en de fietsverbinding doorheen dit gebied zijn in samenhang te bekijken. Dit houdt ook verband met een mogelijke veilige kruising voor fietsers over of onder de N8.

De kop van Langwater is ook te bekijken als één van de mogelijke locaties voor de realisatie van een multimodaal knooppunt (regionaal hoppinpunt) ter hoogte van Kortrijk-Oost (zie §2.4.4).

Kapel ter Bede en de Kanaalzone/Littoral

In 2022 is voorzien zowel een masterplan op te maken voor de economische zones langs het kanaal Bossuit-Kortrijk (waaronder de Kanaalzone)³⁹, als een masterplan voor Kapel ter Bede. De Kanaalzone en de site Kapel ter Bede zijn in samenhang te bekijken. Afstemming van beide masterplannen, het complex project PLAN B-K en het GRUP K-R8 is nodig. Uit het verdere onderzoek moet blijken wat binnen K-R8 verder is op te nemen.



Figuur 2-35: Economische zones langs het kanaal Bossuit-Kortrijk (nr. 4: Kanaalzone) (Bron: PLAN B-K)

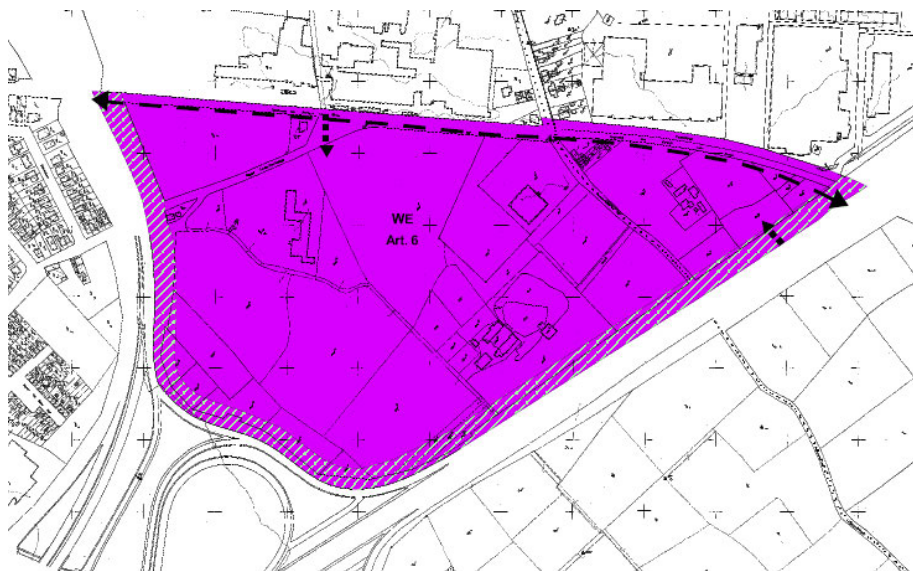
³⁹ Het masterplan omvat onderzoek naar watergebonden bedrijvigheid, de ontsluitingsmogelijkheden van de economische zones en de flankerende maatregelen ten aanzien van de omgeving en in functie van de leefkwaliteit.

Kapel ter Bede

Kapel ter Bede (circa 30 ha) is gelegen tussen het Guldenspoorpad, de R8 en de E17 (complex Kortrijk-Oost), op grondgebied Kortrijk en Harelbeke. Het gebied is bestemd door het deelplan 6 “Kapel ter Bede” van het GRUP ‘Afbakening stedelijk gebied Kortrijk’ (20 januari 2006) als een gebied voor wetenschapspark en (grootschalige) stedelijke activiteiten. Het bedrijventerrein is bestemd voor bedrijven waarvan de hoofdactiviteit gericht is op fundamenteel en/of toegepast onderzoek en/of ontwikkeling in samenhang met onderwijs- en opleidingsactiviteiten. Stedelijke activiteiten van regionaal belang zoals bedrijvigheid, dagrecreatie en daaraan complementaire activiteiten zijn tevens toegelaten.

De toelichtingsnota bij het GRUP duidt hierbij:

- *“De ontwikkeling voor onderzoeksactiviteiten is de hoofdbestemming. Stedelijke activiteiten gelden als ondergeschikte bestemming.”*
- *“Stedelijke activiteiten van regionaal belang zijn in laatste instantie ook toegelaten. Elke activiteit dient het geheel te versterken, zowel het geheel van het plangebied als het geheel van het regionaal stedelijk gebied. Grootschalige activiteiten die inspelen op de potenties van de locatie zouden een grote meerwaarde vormen voor het stedelijk gebied.”*



Figuur 2-36: Deelplan 6 ‘Gebied voor wetenschapspark en stedelijke activiteiten Kapel ter Bede’ van het GRUP ‘Afbakening stedelijk gebied Kortrijk’ (20 januari 2006)

De zone geraakte tot op heden moeilijk ingevuld, gezien het ontbreken van financiële middelen en concrete initiatieven vanuit wetenschappelijke instellingen. Gezien de ontbrekende vraag naar deze voorzieningen zoals strikt geformuleerd in de voorschriften, worden de stedenbouwkundige voorschriften voor wat betreft de bestemming ‘wetenschapspark’ (deels) in vraag gesteld. Er is dan ook te bekijken welk aandeel wetenschapspark er nog is te behouden.

Maximaal benutten van de ontwikkelingspotenties in afstemming met de (multimodale) ontsluitingsmogelijkheden

De stedelijke potenties van de site zijn maximaal te benutten, waarbij de mogelijkheden mee worden bepaald door de nog verder te onderzoeken draagkracht van de infrastructuur en de (multimodale) ontsluitingsmogelijkheden van de site. Dit wordt ook onderschreven in de ruimtelijke regionale visie Zuid-West-Vlaanderen, waarin Kortrijk-Oost is geselecteerd als regionale ontwikkelingspool met dus potenties om mits een multimodale bereikbaarheid bijkomende programma’s op te nemen, die niet inpasbaar zijn in bestaande stedelijke centra en dus complementair met het kernversterkend beleid kunnen zijn. Net deze multimodale bereikbaarheid is verder te onderzoeken.

Verder ontwerpend en verkeerskundig onderzoek moet uitsluitsel geven over het concrete programma voor deze site. De draagkracht van de infrastructuur en de ontsluitingsmogelijkheden zijn hier mede bepalend, net als het inschakelen van de site in de verbindende groenstructuur. Gezien de hoge verkeersintensiteit van de huidige bestemmingen worden ook delen van het gebied voor wetenschapspark en stedelijke activiteiten in vraag gesteld.

In overleg tussen het planteam en de eigenaar/ontwikkelaar kan bekeken worden of in afwachting van de optimalisatie van de weginfrastructuur een eerste fase of fasen van ontwikkeling kan worden gerealiseerd. Hierbij is ook de interferentie met de verkeerskundige varianten te bekijken, net als de doelstelling om Kapel ter Bede in te schakelen in de verbindende groenstructuur.

Te onderzoeken programmaonderdelen

Het programma op Kapel ter Bede is te bepalen in afstemming met de ontwikkelingsbehoeften, de ontsluitingsmogelijkheden en de multimodale bereikbaarheid. Volgende programmaonderdelen vormen het uitgangspunt en zijn in de loop van het proces te verfijnen en/of bij te sturen:

- De mogelijkheden op vlak van economische activiteiten zijn te onderzoeken:

Er dient een evaluatie te gebeuren van het te behouden aandeel wetenschapspark, waarbij inzicht is te verkrijgen inzake de specifieke behoefte. Er dient onderzocht te worden welk type bedrijvigheid in deze omgeving passend is, rekening houdende met de (aangepaste) ontsluitingsmogelijkheden van deze site. Dit omvat ook onderzoek naar de mogelijkheden voor regionale bedrijvigheid⁴⁰. Vanuit inspraak is er de vraag om ook andere mogelijke bedrijfsinvullingen te onderzoeken. In het onderzoek naar het toekomstige programma zal ook een menging van economische functies worden bekeken (grotere ruimtevragers, speerpuntsectoren⁴¹, ...).

In het verdere onderzoek is te bekijken in welke mate de mogelijke realisatie van watergebonden bedrijvigheid en een (circulaire) bouwhub op Littoral (zie verder) een uitbreiding kan kennen op Kapel ter Bede.

In functie van de poortfunctie tot de stad dient hierbij bijzondere aandacht uit te gaan naar de beeldkwaliteit, zowel de architecturale kwaliteit als de integratie in de (ruimere) omgeving. Om beeldkwaliteit te garanderen en een duurzaam ruimtegebruik te stimuleren zijn voorwaarden uit te werken (zoals bv. rond de inplanting, de bouwhoogten en het voorkomen van de gebouwen en m.b.t. de omgevingsaanleg⁴²). Dit moet de economische en ruimtelijke kwaliteit van het bedrijventerrein op lange termijn waarborgen.

- Met betrekking tot kantoren en kantoorachtigen is verdere afstemming nodig met het planteam en de stad Kortrijk. De stad wil alle opties voor economische ontwikkeling van het gebied verder onderzoeken, met inbegrip van autonome kantoorontwikkelingen.

Verdere ruimtelijke en mobiliteitsoverwegingen zijn te maken. Zo stelt het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen §4.5 dat kantoren zoveel als mogelijk worden geconcentreerd op belangrijke OV-knooppunten en ligt Kapel ter Bede volgens de kantorenstudie van de stad Kortrijk en de regio Zuid-

⁴⁰ Zie Eindrapport Ruimtelijk-economische structuur Zuid-West-Vlaanderen. De beschikbare ruimte voor grootschalige bedrijfsperven blijft schaars, de vraag naar grote bedrijfsperven actueel. Het behouden van de grootschaligheid is aangewezen voor de grootschalige bedrijventerreinen met een goede bereikbaarheid vanaf de grote verkeersassen.

⁴¹ De aanwezige bedrijven hebben ook een sterke link met de speerpuntsectoren van de stad en de regio. Het kan een mogelijkheid zijn om op deze zone versterkt in te zetten op deze speerpuntsectoren (game(ontwikkeling)industrie, creatieve maakindustrie, beeld- en communicatietechnologie, kunststofverwerking en innovatieve materialen, verlichtingstechnologie, mechatronica).

⁴² Zie bijvoorbeeld de voorschriften van het inrichtingsplan van het regionaal bedrijventerrein Evolis.

West-Vlaanderen op ruime afstand van de indicatieve gebieden met potenties voor kantoorontwikkelingen⁴³.

- In het ontwerpend onderzoek zal ook bekeken worden om een volwaardige en verbindende groenstructuur en een kwalitatieve groene ruimte op Kapel ter Bede uit te bouwen in functie van het verbeteren van de leefbaarheid, biodiversiteit, de doorwaadbaarheid van het gebied en een duurzaam ruimtegebruik (zie §2.2.2.2).
- Het aanwezige erfgoed is hierbij te integreren, zoals de Onze-Lieve-Vrouw ter Bedekapel (beschermd monument) en de directeurswoning van 1928 (Kapel ter Bede 119, inventaris).

In het verdere onderzoek zullen ook de concepten en ontwerpprincipes voor Kapel ter Bede die werden gehanteerd in het voorbereidend ruimtelijk ontwerpend onderzoek van 2018 worden meegenomen en (her)bekeken:

- Het concept “bouwen helling” + concept “parklandschap”, waarbij rekening wordt gehouden met het reliëf (helling) van de site en met de realisatie van buffergroen langs de infrastructuur.
- Het concept “strip” omvat de creatie van een strip met de historisch waardevolle droogloodsen en met nieuwe volumes in het verlengde, als overgangszone tussen Littoral en Kapel ter Bede.
- Het concept “way strip” in functie van het versterken van de identiteit, beeldkwaliteit, herkenbaarheid en uitstraling voor regionale functies langs de E17, dient afgestemd te worden op de realisatie van buffergroen langs de E17.

Verbeteren van de (multimodale) bereikbaarheid

Bij toekomstige ontwikkeling van deze omgeving is een verbetering van de multimodale bereikbaarheid van de site (waaronder de optimalisatie van de bestaande fiets- en wandelinfrastructuur) en de minimale vereisten voor de ontsluiting per auto te onderzoeken.

Kapel ter Bede kent een goede ontsluiting met de fiets. De site ontsluit op het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk langs de Luipaardstraat, via de fietssnelweg het Guldenspoorpad F45 (Gent-Oudenaarde-Kortrijk), en het fietspad via de straat Kapel ter Bede richting N8. Deze fietspaden dienen dan ook kwalitatief geïntegreerd te worden in de toekomstige ontwikkeling van Kapel ter Bede.

De site is op vandaag niet ontsloten door hoogwaardig openbaar vervoer en volgens de principes van basisbereikbaarheid (bundelen en ontvlechten) zal er ook in de nabije toekomst geen bus komen tot op de site. De kernnet A-lijn op de N8 (frequentie 15') zal geen omweg maken via Kapel ter Bede of een andere site. In functie van ontsluiting van Kapel ter Bede moet er gedacht worden aan de overstap op vervoer op maat.

De HOV-halte aan de N8 is gelegen op ca. 550 à 600m afstand van de site. De bereikbaarheid van de site is heel wat minder dan bij sites die palen aan de N8. Vandaar wordt Kapel ter Bede beschouwd als een ontwikkelingszone en geen verdichtingszone.

Om de site vlot en veilig te ontsluiten voor gemotoriseerd verkeer, zijn infrastructuurwerken noodzakelijk. In het onderzoek naar de ontsluitingsmogelijkheden voor de site zijn de alternatieven te onderzoeken, zoals bv. de alternatieve ontsluiting die er komt van de Paperclip of een alternatief met doorsteek onder de E17 (zie inrichtingsplan Evolis van 2006). Bij een alternatieve ontsluiting van de Paperclip kunnen er opportuniteiten zijn voor gecombineerde ontsluiting van de bedrijven langs de Kanaalstraat en de site Littoral.

⁴³ Binnen het plangebied K-R8 heeft Hoog Kortrijk potenties voor kantoren gezien de bestaande kritische massa aan kantoren en ondernemingen die voor een duidelijke inhoudelijke profilering en professionele uitstraling zorgen, de aanwezigheid van kennisinstellingen, de visibiliteit en de multimodale bereikbaarheid die in de toekomst nog verder uitgebouwd zal worden. Daarenboven zijn er op Hoog Kortrijk nog heel wat verdichtingsmogelijkheden (bv. verdichting van het Kennedypark).

Het verdere mobiliteits- en ontwerpmatig onderzoek moet uitwijzen wat de ontsluitingsmogelijkheden van de site zijn. Dit onderzoek is te voeren o.b.v. een specifiek programma voor Kapel ter Bede, waarbij ook rekening wordt gehouden met de cumulatieve effecten van de ontwikkeling van de kop van Evolis en Langwater en bv. ook het bijkomend verkeer op de N8 en N391 wordt nagezien.

In het onderzoek is rekening te houden met:

- De relatie met de Paperclip (zie procesnota §1.3.1), waarbij is af te stemmen met het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk (PLAN B-K) (zie procesnota §1.3.2).
- Een mogelijke ontsluiting langs de kades van het kanaal, via de Kanaalstraat en/of Visserskaai, is af te stemmen met het complex project PLAN B-K. Zo wordt in het complex project voorgesteld dat de Kanaalstraat in meer of mindere mate uitgebouwd en ingericht wordt als interne verbindingsweg voor het economische verkeer, zeker als gekozen wordt voor een scenario met een netwerk van verschillende kleine overslagactiviteiten.
- In het geïntegreerd onderzoek PLAN B-K wordt ook een mogelijke nieuwe wegverbinding voorgesteld door bv. de Luipaardbrug te voorzien op gemengd verkeer (met voldoende aandacht voor de veiligheid voor fietsers) of door een aparte brug te voorzien in de buurt van de Luipaardstraat enkel voor gemotoriseerd verkeer naast de Luipaardbrug die dan voorbehouden blijft voor fietsers.
- Een rechtstreekse aantakking op de R8 is niet wenselijk vanuit veiligheidsoverwegingen (cf. beperkte weefafstand). Een ontsluiting naar de N8 lijkt niet evident.
- Een ontsluiting via de straat Kapel ter Bede of de Keizersstraat loopt door woonwijken en is niet wenselijk.
- Specifieke aandacht dient uit te gaan naar de mobiliteit ter hoogte van het Guldenspoorpad. Zo is er bv. bij de verdere ontwikkeling van Kapel ter Bede en Littoral sprake van een kruising met het Guldenspoorpad. In geval deze kruising noodzakelijk is, dient deze ongelijkvloers gerealiseerd te worden ter hoogte van het kruispunt Kapel ter Bede/Luipaardstraat (nog verder te onderzoeken).
- Bij de afbakening van het regionaal stedelijk gebied Kortrijk werd voorgesteld om Kapel ter Bede te ontsluiten voor zwaar verkeer en personenwagens via Evolis en voor personenwagens via de Keizerstraat (figuur 2-37). Een mogelijke ontsluiting via het bedrijventerrein Evolis dient uit te gaan van het vrijwaren van de fietssnelweg. In functie van het zoeken naar een oplossing van deze conflicten werd een bijkomend voorstel overgemaakt via inspraak (figuur 2-38). De haalbaarheid van deze ontsluitingsopties zijn nog te onderzoeken. Zo is bv. ook een ontsluiting via Evolis II te bekijken, waarbij de ontsluiting rechtdoor loopt naar het kruispunt N391 x Pluim.



Figuur 2-37 en 2-38: Voorgestelde ontsluitingsmogelijkheden van Kapel ter Bede vanuit inspraak (nog te onderzoeken)
De Kanaalzone en Littoral

Het industriepark Harelbeke Kanaalzone (gebied voor milieubelastende industrieën) situeert zich ten zuiden van het kanaal Bossuit-Kortrijk. Op de site Littoral tussen de Luipaardstraat en Kapel ter Bede werden de (niet-waardevolle) gebouwen van de voormalige pannembakkerij (ca. 6 ha) afgebroken, zodat de gronden bouwrijp kunnen gemaakt worden voor nieuwe bedrijfsactiviteiten.

Vanuit het geïntegreerd onderzoek in het kader van het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk (PLAN B-K) wordt gewezen op de mogelijkheden voor watergebonden bedrijvigheid en/of overslag in de Kanaalzone met volgende ontwikkelingsperspectieven:

- Heroriëntatie van bestaande bedrijvigheid richting het water, intensifiëren van de bestaande watergebonden bedrijvigheid en ontwikkeling van Littoral met nieuwe watergebonden bedrijvigheid
- Economische clustering in een “bouwhub”: bouwgerelateerde bedrijven met kansen voor de inrichting van overslagactiviteiten onder de vorm van een specifiek overslagcentrum voor bouwmaterialen (bulk, palet). Vanuit inspraak K-R8 wordt ook nog een mogelijke ontwikkeling van Littoral, en bij uitbreiding van Kapel ter Bede, als regionale circulaire bouwhub meegenomen in het verdere onderzoek.
- Mogelijke realisatie van een bijkomende zwaaigelegenheden (zwaaiakom met insteekdok): de locatie ter hoogte van de Kanaalzone is één van de alternatieven.

Rond deze ontwikkelingsperspectieven is binnen PLAN B-K nog geen beslissing genomen. Daarvoor is te wachten op het voorkeursbesluit van de Vlaamse Regering.



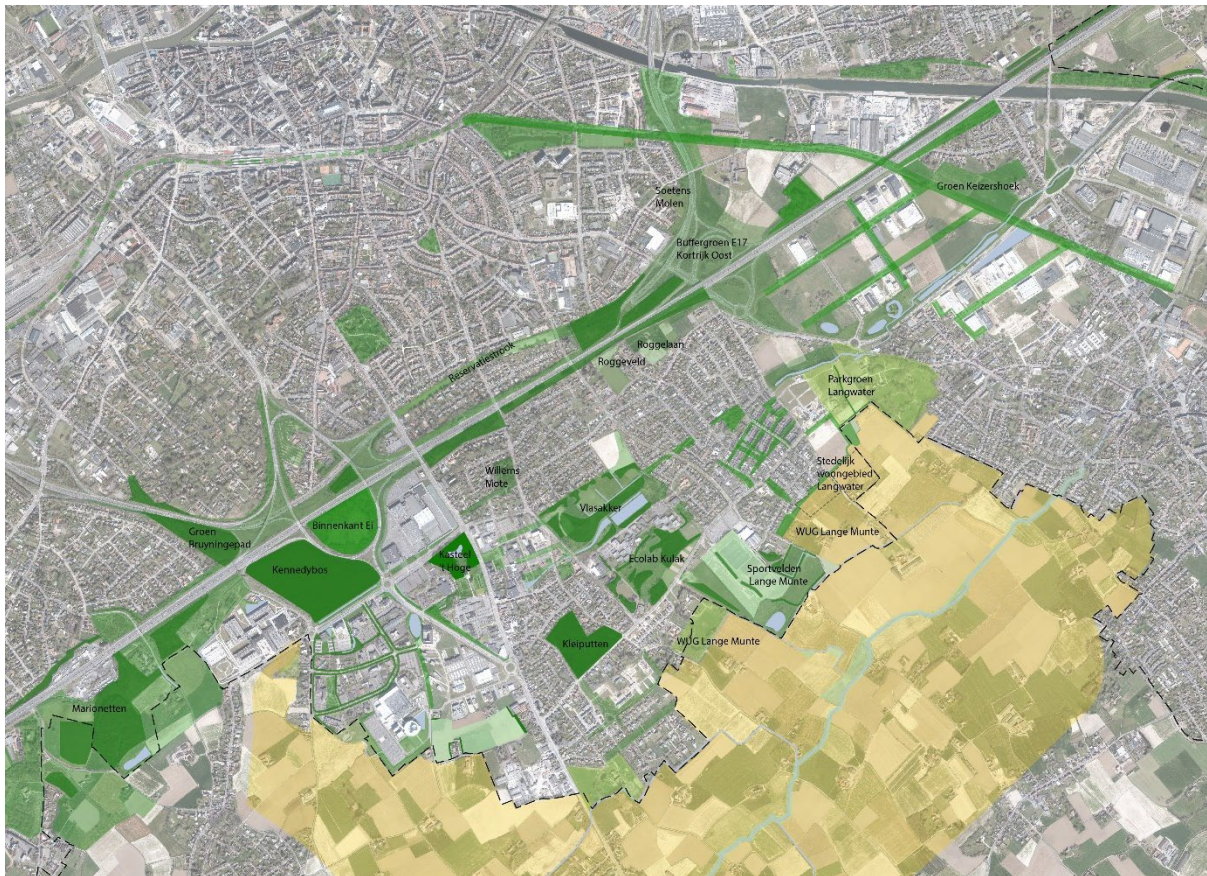
Figuur 2-39: De Kanaalzone (rode lijn) met Littoral (groen) en het woonlint langs de Luipaardstraat (rood)
(Bron: Geïntegreerd onderzoek PLAN B-K)

Deze ontwikkelingsperspectieven voor Littoral worden opgenomen in het onderzoek K-R8. Dit sluit ook aan bij de principes rond economische leefbaarheid en ontwikkelingskansen voor bedrijvigheid zoals beoogd in dit GRUP (zie §2.2.2). O.m. volgende randvoorwaarden zijn hierbij te respecteren:

- De noodzakelijk innames in de Kanaalzone voor het verbeteren van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost.
- De erfgoedwaarden van de site Littoral van NV Céramique et briquetteries mécaniques du Littoral (droogloodsen met poortgebouw en schoorsteen beschermd als monument), vrijstaande villa van 1923 (inventaris), eenheidsbebouwing van bureel en conciërgewoning (inventaris), baanwachterswoning (inventaris).
- Een randafwerking van de site Littoral met niet-watergebonden functies langs het Guldenspoorpad.
- Voor de bewoning in de Luipaardstraat wordt een toekomstvisie uitgewerkt met het oog op vrijwillige verwerving en een uitdoofbeleid van de woonfunctie op lange termijn.
- De bereikbaarheid en (multimodale) ontsluiting (met mogelijke inrichting van de Kanaalstraat als interne verbindingsweg tussen de zones voor watergebonden bedrijvigheid aan de zuidzijde van het kanaal in functie van economische ontsluiting).
- Een duurzaam ruimtegebruik.

2.3.4 Herbestemmingen ifv de realisatie van een verbindende groenstructuur

In functie van de realisatie van een verbindende groenstructuur doorheen het plangebied zijn niet alleen de bestaande groenzones te bestendigen, maar is ook bijkomend groen te realiseren en te bestemmen. Ook de mogelijkheid tot bestemmen van bos is hierbij te bekijken.



Figuur 2-40: Realisatie van een verbindende groenstructuur doorheen het plangebied

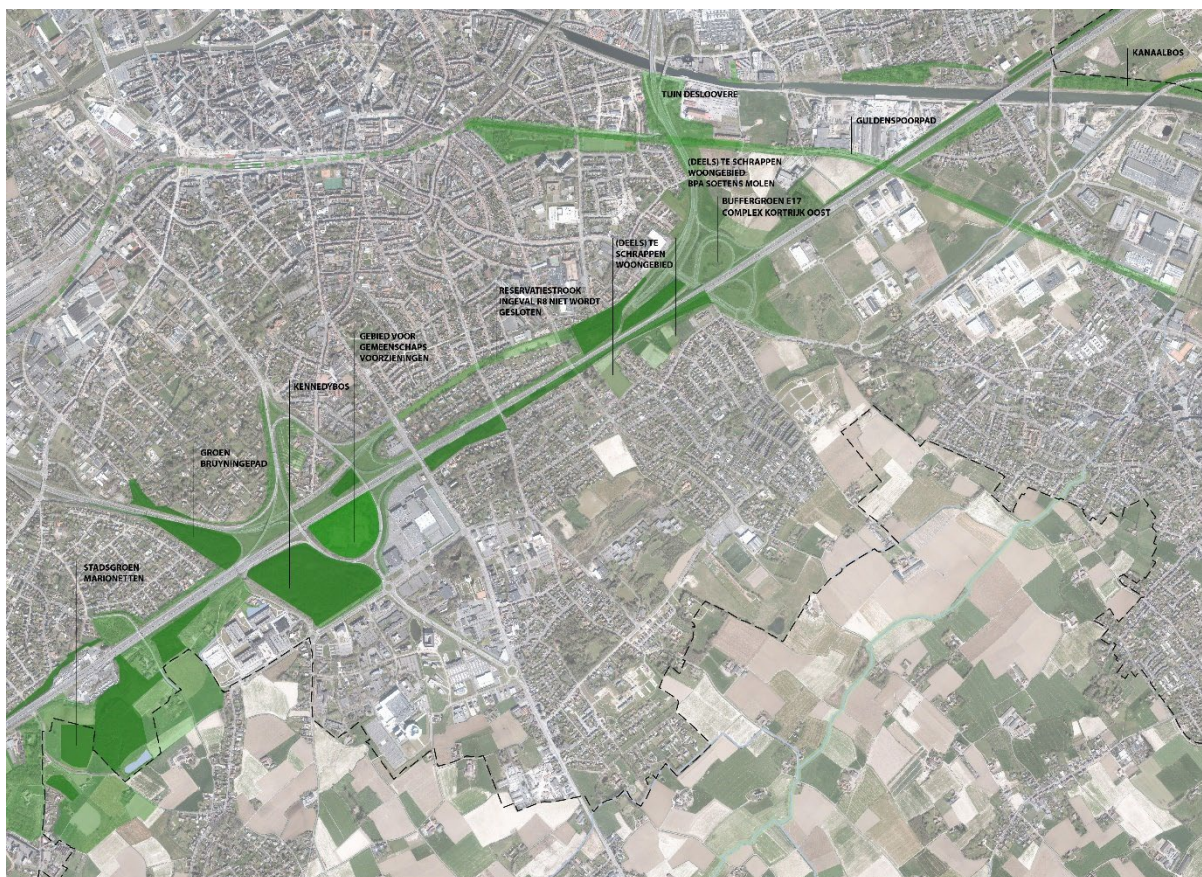
Hieronder volgt een oplistijng van de potentievolle zones in functie van de realisatie van de verbindende groenstructuur, onderverdeeld in:

- De realisatie van buffergroen langs de E17, de R8 en de verkeerscomplexen
- Het blauwgroen netwerk doorheen het plangebied, gekoppeld aan fietsassen
- De realisatie van randstedelijk groen (groene zones met randstedelijk karakter)

Realisatie van buffergroen langs de E17, R8 en complexen

Vanuit inspraak wordt gevraagd naar het behoud van bestaande en de aanleg van nieuwe groenbuffers, -schermen en/of -bermen. Meer en denser groen (wintergroen, met bomen en planten) aan de randen van de weginfrastructuur moet de leefbaarheid verhogen (opname van vervuilende stoffen, lichtpollutie, lawaaihinder,...) en ook inspelen op de klimaatuitdagingen.

Bij de realisatie van het buffergroen is rekening te houden met het besluit van de Vlaamse regering betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen dd. 25 januari 2019 dat bepaalt dat in de eerste 10 meter van de vrije stroken langs aansluitingscomplexen van autosnelwegen het verboden is om gewassen met een hoogte van meer dan één meter aan te planten.



Figuur 2-41: De realisatie van buffergroen langs de E17, de R8 en de verkeerscomplexen

Binnen het onderzoek K-R8 wordt bekeken om een continue migratiecorridor te realiseren langs de E17, als verbinding tussen het kanaal en de Marionetten richting Preshoekbos. Hiervoor zijn ook passages te creëren onder de radiale/secundaire wegen (bv. onder de N50). Op deze manier kunnen (kleinere) dieren zich verplaatsen in de berm en groenzones langs de snelweg.

Na afstemming met het Agentschap Natuur en Bos en Natuurpunt wordt er weinig baat gezien om verbindingen onder of over de snelweg te realiseren.

Bij het realiseren van buffergroen dient gebruik te worden gemaakt van autochtoon plantmateriaal. Invasieve (exote) soorten leiden tot problemen op vlak van biodiversiteit, ecosysteemdiensten, ... Streekeigen groen trekt streekeigen fauna aan (insecten, vogels, ...).

Bij de mogelijke keuze voor het plaatsen van geluidschermen langs de E17 dienen zowel de realisatie van de verbindende groencorridor als de werking van het geluidsscherm bekeken te worden (zo beperkt overhangend groen de werking van een geluidsscherm). Ook het onderhoud/beheer van het buffergroen langs de infrastructuur is hierop af te stemmen.

Binnenzijde van het Ei

De binnenkant van het complex Kortrijk-Zuid (het Ei) ten zuiden van de E17 is bestemd als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut. In relatie tot de aanpassing van het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid is deze zone te (her)bekijken:

- In geval deze zone na optimalisatie van het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid volledig omgeven blijft door de weginfrastructuur, dan wordt vanuit de overkoepelende doelstelling tot het verbeteren van de leefbaarheid geopteerd om dit gebied te vrijwaren⁴⁷. Bij de keuze tot realisatie van een groenzone dienen aspecten als beheer, belevingswaarde en toegankelijkheid mee in rekening worden genomen. Klein wild kan ten opzichte van de wegenis zorgen voor een veiligheidsproblematiek.
- Hetzelfde geldt indien de gekozen verkeerskundige variant voor het complex Kortrijk-Zuid (zie §2.4.3.1 en §2.4.3.2) het mogelijk maakt deze zone te verbinden met het Kennedybos (door het wegvallen van de tussenliggende infrastructuur).
- Andere verkeerskundige varianten [zorgen dan weer voor het openwerken van het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid aan de kant van de site Xpo](#) (zie §2.4.3.1 en §2.4.3.2). De haalbaarheid van mogelijke bijkomende activiteiten is te bekijken op basis van het verdere mobiliteitsonderzoek.

Ten noorden van de E17 is in de binnenkant van het Ei de zone voor waterbufferbekkens, groen en landbouw uit het gemeentelijk RUP 'Grote Wallebeek' te bestendigen.

Niet-ontwikkelde woongebieden aan de zuidzijde van de E17

Ten zuiden van de E17 liggen twee onbebouwde woongebieden, m.n. een woongebied tussen de Maandagweg/Roggeveld/Beeklaan (ca. 2,2 ha) en een woongebied tussen de Roggelaan/Beeklaan (ca. 4,6 ha) naast de [bebouwde](#) site van De Watergroep.

Gezien de ligging naast de E17 wordt geopteerd om deze zones in functie van de leefbaarheid en de realisatie van buffergroen langs de autosnelweg niet te ontwikkelen. Naast het aspect leefbaarheid zijn [harde functies er niet wenselijk gezien de gronden gelegen zijn in tweede bouwlijn \(met mogelijke impact op de woonomgeving\)](#) en deze beperkt en/of niet rechtstreeks ontsluitbaar zijn. Het betreft ook een gebied met mogelijke ruimte-innames in functie van de heraanleg van de snelweginfrastructuur.

De concrete invulling van het gebied is nog te onderzoeken (bv. groenbuffer). De compensatieregeling is mee te bekijken in het verdere proces⁴⁸.

Buffergroen E17 - Kortrijk-Oost

De zone ten noorden van de E17, tussen de Maandagweg en de N8, is op vandaag reeds bestemd als parkgebied. Het behoud van deze groenzone wordt vooropgesteld, waarbij de opwaardering en uitbreidingsmogelijkheden worden onderzocht. Vanuit inspraak wordt erop gewezen dat dit speelbos, naast een groenverbinding en -buffer, ook ingezet kan worden voor recreatief medegebruik (jeugdverenigingen, scholen,...) en als rustgebied voor vogels. Ook de bebouwingmogelijkheden zijn te bekijken.

Het behoud van parkgebied is enkel van toepassing indien uit het onderzoek blijkt dat het sluiten van de ring R8 niet aan de orde is of dat er een ander alternatief wordt gekozen voor het sluiten van de ring. [Wanneer dit het geval is, wordt gezocht naar een kwalitatieve en ecologische versterking.](#)

Reservatiestrook R8

De reservatiestrook voor het sluiten van de ring rond Kortrijk (R8) is gelegen tussen de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost, ten noorden van de E17. Naast de aanduiding van de reservatiestrook is het gebied volgens het gewestplan bestemd als woongebied en parkgebied. In het woongebied bevinden zich verscheidene verkavelingen. [De onbebouwde gedeelte van de reservatiestrook gelegen tussen de woonstraten is thans een groene zone, deels in landbouwgebruik.](#)

Indien uit het onderzoek blijkt dat het sluiten van de ring niet aan de orde is of dat er een ander alternatief wordt gekozen voor het sluiten van de ring, is te bekijken welke (her)bestemming hier kan bijdragen tot de

⁴⁷ In deze zin wordt de langetermijnvisie uit het Masterplan Kortrijk Xpo van 2008, waarbij ontwikkeling als uitbreiding van de site Xpo wordt gezien in de binnenkant van het Ei, niet weerhouden.

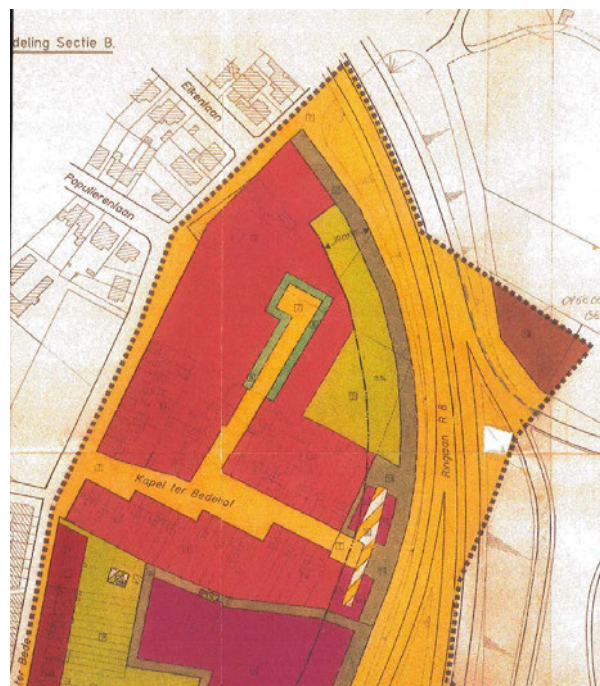
⁴⁸ Binnen de procedure tot opmaak van het RUP is planologische ruil enkel mogelijk vanuit algemeen belang.

doelstellingen van het GRUP. Een herbestemming als doorlopende groene as met recreatieve functie en fiets- en/of openbaar vervoersinfrastructuur behoort tot de mogelijkheden (zie alternatieven §2.4.5). [Afstemming is te voorzien met de stedelijke ontwikkeling van de Mimosa-site vanuit de stad Kortrijk.](#)

BPA Soetens Molen

Aan de binnenkant van de R8, ter hoogte van Kortrijk-Oost, bevindt zich een onbebouwd woongebied gelegen in het BPA Soetens Molen (MB van 29/11/1995). Het gebied is volgens het BPA bestemd voor “aaneengesloten bebouwing met onderbreking”, “autobergplaatsen en bergingen” en wegenis. Aan de kant van de R8 is tevens een groenzone en een tuinstrook aangeduid.

Gezien de ligging naast de R8 wordt geopteerd om deze niet-bebouwde zone van het BPA in functie van de leefbaarheid en de realisatie van buffergroen langs de R8 niet te ontwikkelen.



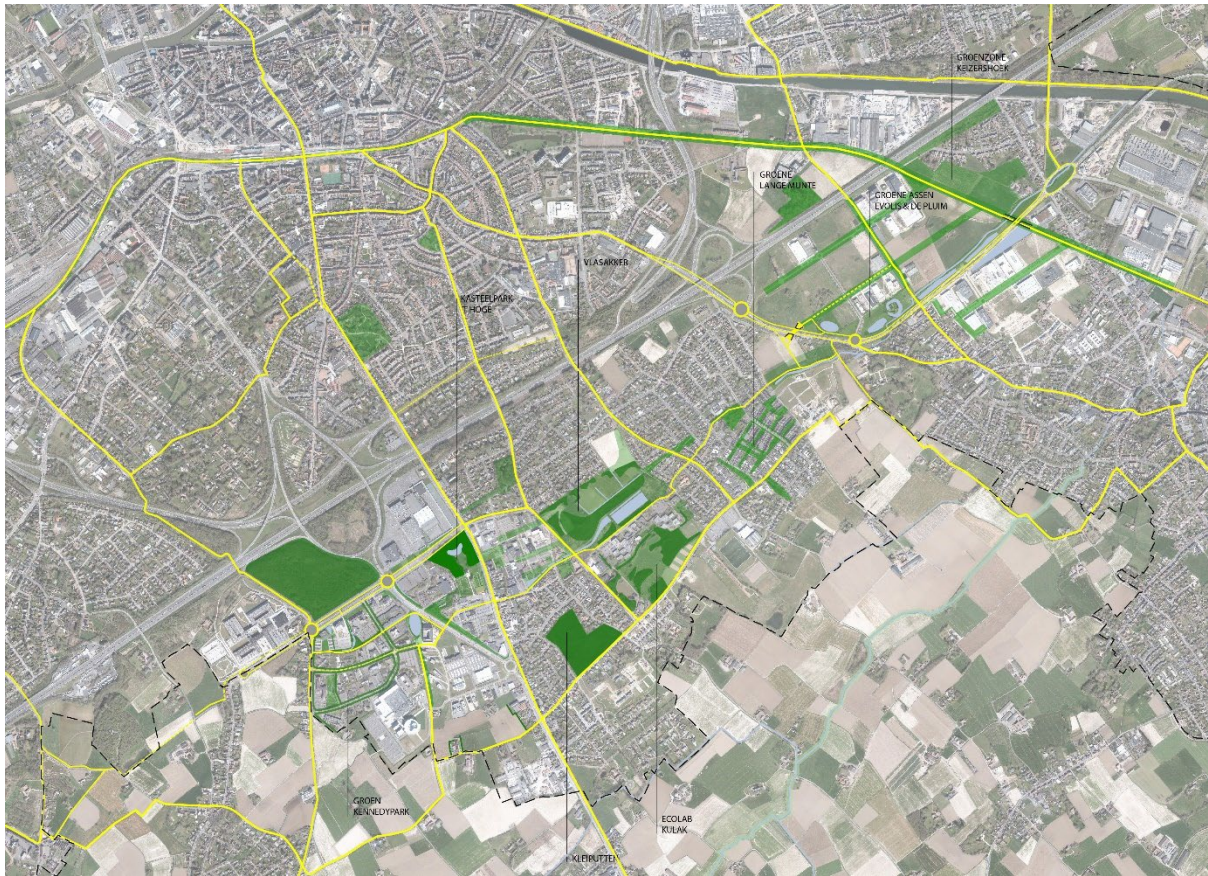
Figuur 2-42: Uitsnede uit het BPA Soetens Molen ter hoogte van het niet-ontwikkelde gedeelte tussen de straat Kapel ter Bede en de R8

Groenbuffer Keizershoek

Ter hoogte van de wijk Keizershoek (Harelbeke) is langs de E17 recent een aarden geluidsberm aangelegd. Na de werken wordt de volledige zone opnieuw aangeplant, zodat het zijn natuurlijk karakter en bufferende functie terugkrijgt (met afwatering aan de kant van de woningen en aanplant van bosgoed). Dit groen maakt ook de verbinding van de E17 naar het kanaal Bossuit-Kortrijk (o.m. het Kanaalbos).

Blauwgroen netwerk doorheen het plangebied, gekoppeld aan fietsassen

Dwars doorheen het plangebied zijn reeds een aantal groenzones aanwezig, zoals de Kleiputten, het park 't Hoge, het Landhuis Willems Mote, etc. (zie oplistings onder §3.3.1). Ook de groene assen uit het inrichtingsplan van Evolis dragen bij tot de realisatie van de verbindende groenstructuur. Naast het bestendigen van bestaande groenzones, is echter ook in zetten op het versterken van de groenstructuur.



Vrijwaren en opwaarderen van het Kennedybos

Met de overtollige klei uit de uitgraving voor de aanleg van de E17 werd een stuk restgrond van 14 ha opgevoerd, waarop in maart 1971 het Kennedybos werd aangeplant. Het bos bestaat vooral uit inheemse bomen zoals zomereik, haagbeuk, berk, beuk en winterlinde. Door natuurlijke verjonging werd dit aangevuld met een gevarieerde bos- en struikenvegetatie. De kalkrijke kleigrond geeft het bos een uniek karakter met speciale planten als rietorchis en gevlekte orchis. Op de biologische waarderingskaart is dit bos aangeduid als een complex van biologisch (zeer) waardevolle elementen (jong loofbos en veedrinkpoel).



Het Kennedybos is maximaal te vrijwaren en op te waarderen. Strikt noodzakelijke innames in functie van het verbeteren van de infrastructuur dienen te worden gecompenseerd. In het verdere onderzoek is tevens de mogelijkheid te bekijken om het bos op te waarderen in relatie tot de optimalisatie van het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid (al dan niet in combinatie met een fietsverbinding over dit verkeerscomplex).

Bij de verdichtingsstrategie voor het terrein van de P&R en de site Xpo zijn de mogelijkheden te bekijken om een groene verbinding te maken vanaf het Kennedybos en langs de Kennedylaan tot het park 't Hoge. Het kasteel 't Hooghe en park is hierbij te integreren en op te waarderen.

Verstevigen van de groenstructuur ter hoogte van Kulak – sport Lange Munte

Ter hoogte van Kulak en sport Lange Munte situeren zich drie groenzones, van noord naar zuid, Vlasakker, Ecolab en de spievormige groenzone naast de begraafplaats Hoog Kortrijk. Er is de ambitie om deze groenzones landschappelijker sterker met elkaar te verbinden. Daarbij is ook te bekijken om de Kleiputten ecologisch en recreatief beter te verbinden met Vlasakker.

De stad Kortrijk gaf de opdracht voor de opmaak van een groeninrichtingsplan, met als focus de uitwerking van een concreet uitvoeringsplan voor Vlasakker als ecologisch stadspark⁴⁹. De visievorming - met als doel de landschappelijke samenhang tussen de zones Vlasakker, Ecolab en de spie naast de begraafplaats te vergroten - werd gemaakt voor de totaliteit van het gebied.



Figuur 2-46: Schetsontwerp ecologisch stadspark Vlasakker en omgeving, studie bureau OMGEVING i.o.v. stad Kortrijk

Vlasakker

Vlasakker is een niet aangesneden terrein van 17 ha aan de noordzijde van de Kulak. Het gebied is bestemd volgens het gewestplan als wetenschapspark, met aan de noordzijde een bufferzone (gewestplanwijziging van 06/07/2001). Deze bestemming is evenwel onwettig bevonden door de Raad van State zonder te zijn vernietigd.

De ontwikkeling van de Vlasakker stond on hold na verschillende juridische disputen over de bestemming en de concrete invulling. Voortschrijdend inzicht heeft geleid tot een nieuwe ontwikkelingsvisie rond Vlasakker, namelijk Vlasakker behouden en inrichten als publiek toegankelijk groengebied en verbindende schakel in het One Campus-verhaal. Deze beleidskeuze werd ook opgenomen in het huidige strategisch meerjarenplan van de stad Kortrijk.

⁴⁹ De realisatie van een ecologisch stadspark wordt beoogd, waarbij dit park wordt ingeschakeld in de verbindende groenstructuur doorheen het plangebied. In deze zin wordt het voorstel vanuit inspraak KVK om hier een watersportbaan te realiseren niet weerhouden.



Figuur 2-47: Omgeving Vlasakker, foto Natuurpunt Kortrijk

Vanuit de stad Kortrijk zijn reeds concrete acties ondernomen om Vlasakker te verankeren als ecologisch stadspark (masterplanning, overleg stakeholders en middelen op de meerjarenplanning voor realisatie). Het opgemaakte groeninrichtingsplan moet de kwaliteiten van Vlasakker versterken waarbij meer ruimte wordt voorzien voor water (o.m. de meanderende Pluimbeek, bufferbekken en grachtstructuur), beleving en ontmoeting (plateau en vlonderpad bij het bufferbekken, wandellus, natuurlijke speelzones, ...). In 2022 wordt een omgevingsvergunningsaanvraag ingediend.

Vlasakker wordt ter hoogte van het knooppunt van Vives, Lichtendal en Kulak ook een ontmoetingsplek voor studenten. Hiermee wordt de zichtbaarheid van Campus Kulak verhoogd.

Het planproces K-R8 beoogt Vlasakker bestemmingsmatig te bestendigen als groengebied, zodat de toekomstplannen voor dit gebied ook juridisch planologisch worden verankerd. Aan de rand van dit gebied is rekening te houden met het vrijwaren van de beekvallei, de fietsverbinding, de inrichting van een mobiliteitsknoop aan de Etienne Sabbelaan (kant Kulak) en de voormalige hoeve Maandagweg 52 opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed.

Ecolab

Ecolab sluit aan bij het gebouwencomplex van de Kulak en bedraagt ongeveer 10 ha. Het Ecolab is bestemd als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen, net zoals de rest van de site van Kulak. Het terrein is gelegen op de noordhelling van 't Hoge en heeft een reliëfverschil van ongeveer 17 m.

De gronden zijn eigendom van de universiteit die dit groengebied inzet als Ecolab in functie van de opleiding biologie op de campus. De huidige begroeiing is het resultaat van een groeninrichtingsplan opgemaakt in 2001. Het terrein omvat een aantal habitats, waaronder grasland, poelen, bos en ruigte.

Het Ecolab wordt actief beheerd (sinusbeheer) in overleg met de provincie West-Vlaanderen en wordt mee opgenomen in het natuurbeheerplan.

Het planproces K-R8 stelt het behoud van het Ecolab als groene zone voorop, als hart van de campus van de Kulak. De dubbele functie van het gebied is hierbij te behouden, met enerzijds de groenfunctie en anderzijds het belang van het gebied op academisch vlak en op vlak van onderzoek. Hierbij is ook de groenverbinding tussen Vlasakker en het spievormige perceel naast de begraafplaats van Hoog Kortrijk te vrijwaren.



Figuur 2-48: Plan Ecologisch laboratorium KULeuven-Kortrijk
<https://www.kuleuven-kulak.be/kulakbiocampus/ecolab/index.htm>

Kapel ter Bede en de Kanaalzone

Hoger (zie §2.3.3) wordt vermeld dat Kapel ter Bede deel uitmaakt van de regionale ontwikkelingspool Kortrijk-Oost en dat in deze zin de stedelijke potenties maximaal zijn te benutten. In de regiovisie is ook opgenomen dat elke regionale ontwikkelingspool in het stedelijk netwerk een 'groene voet' verdient als tegenpool voor de grootschalige ontwikkelingen. Het inschakelen van de site in de verbindende groenstructuur moet in deze omgeving bijdragen tot het verbeteren van de leefbaarheid als centrale doelstelling van het planproces.

Gecombineerd met de ontwikkeling van Kapel ter Bede zijn ook delen van dit gebied te vrijwaren in functie van het verbeteren van de leefbaarheid, biodiversiteit, de doorwaadbaarheid van het gebied en een duurzaam ruimtegebruik. Het Guldenspoorpad kan hierbij fungeren als drager van de groene verbinding tussen Kortrijk-Centrum en omgeving. Dit betreft bv. de groenstroken langsheen de R8 en de E17 en het Guldenspoorpad dat kan fungeren als drager van de groene verbinding tussen Kortrijk-Centrum en omgeving.

Vanuit inspraak op de (verfijnde) startnota zijn op vlak van groenverbindingen en biodiversiteit in de omgeving Kortrijk-Oost heel wat suggesties gedaan (zie Antwoordnota). Deze suggesties worden bekeken in samenhang met de ontwikkeling van Kapel Ter Bede.

In het verdere proces zijn o.m. volgende zaken te bekijken:

- De ruimtelijke inpassing van en/of groenbuffering t.a.v. de weginfrastructuur. Langs de E17 wordt dit bekeken in samenhang met de realisatie van een landmark langs de snelweg.
- Het vrijwaren en versterken van het voormalige kasteelpark Surmont kan bijdragen tot de realisatie van een kwalitatieve groene ruimte op Kapel ter Bede⁵⁰. Dit is eveneens te bekijken in samenhang met de realisatie van een landmark langs de E17.
- Koppeling van de groenstructuur aan een kwalitatief fiets- en wandelnetwerk (o.m. ecologische kwaliteit langs het Guldenspoorpad en de Luipaardstraat) en het watersysteem in combinatie met uitdagingen op vlak van klimaat en energie.
- De uitbouw van groene corridors en verbindingen doorheen het gebied, met onderzoek naar mogelijke doorsteken onder de R8 en E17.
- Mogelijkheden tot realisatie van een volwaardige groenzone met publieke meerwaarde en ruimte voor waterbuffering.
- Landschappelijke inkleding van de ontwikkelingen.

⁵⁰ In het onderzoek K-R8 wordt ook de variant bekeken waarbij het complex Kortrijk-Oost naar het oosten wordt verschoven. Deze variant is niet combineerbaar met het behoud van het vml. kasteelpark.

- Behouden en versterken van de groenzone naast de droogloodsen (kant R8), met inbegrip van de restanten van de beek. De mogelijkheden voor waterretentie zijn hier te onderzoeken, net als de verbinding met de natuurtuin 'Desloovere' aan de overzijde van de R8.
- Behoud en onderzoek naar de opwaardering van natuurtuin Desloovere (gelegen tussen R8 Olmenlaan / Dr. Snellaertstraat en Goedendaglaan).

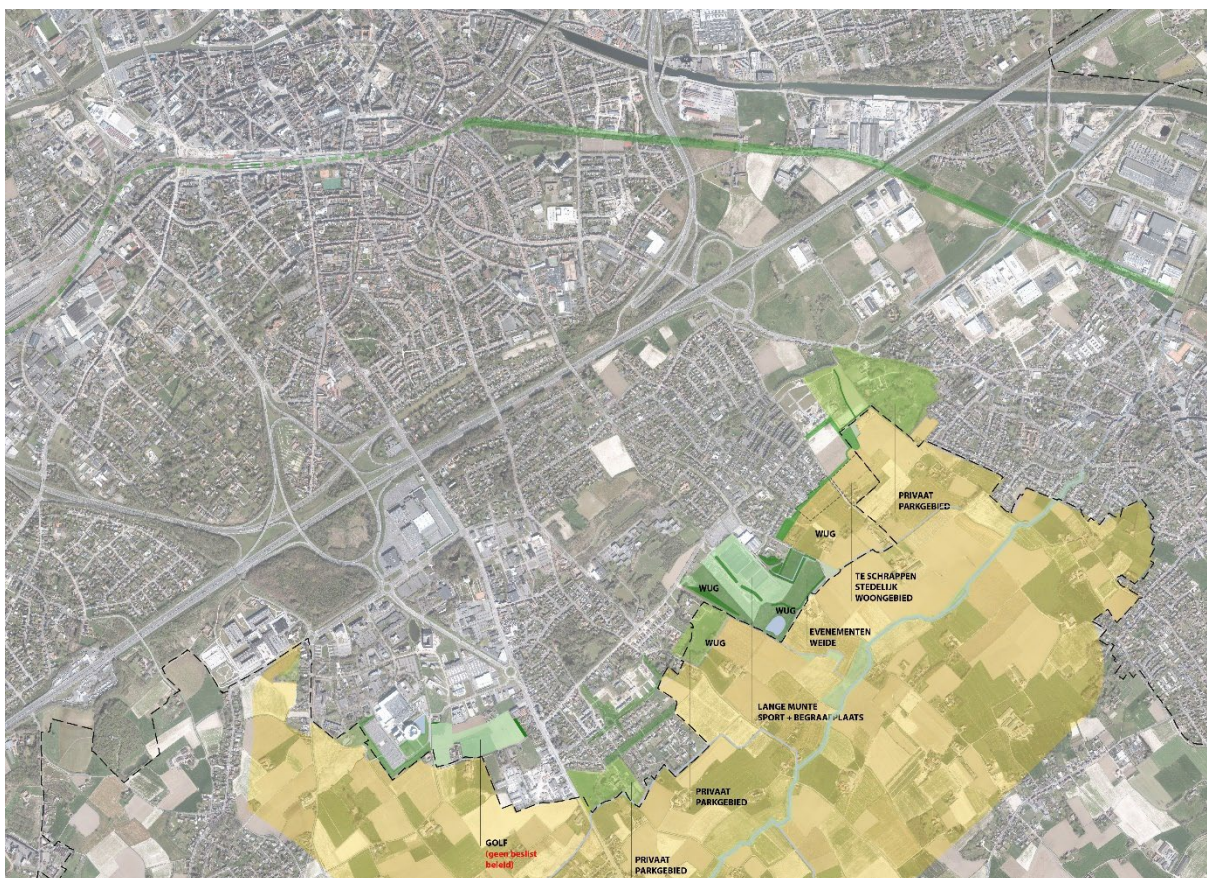
Gronden tussen Evolis en Keizershoek

In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Harelbeke wordt gesuggereerd om het ingesloten gebied van landbouwgronden tussen het bedrijventerrein Evolis en de wijk Keizershoek bij uitdoving van de landbouw te ontwikkelen in functie van wonen, groen en recreatie. Een ontwikkeling in functie van wonen wordt niet langer ondersteund door de stad Harelbeke en is evenmin in overeenstemming met de plandoelstellingen van K-R8. Groen en ook zachte vormen van recreatie kunnen een bufferende en verbindende functie hebben. Binnen K-R8 worden de mogelijkheden onderzocht om dit gebied in te passen in de verbindende groenstructuur (bv. bebossing, publiek groen in aansluiting op het Guldenspoorpad, ...), waarbij ook de impact op de landbouw is na te gaan.

Realisatie van randstedelijk groen (groene zones als randstedelijk karakter)

In het planproces wordt ervoor geopteerd om Hoog Kortrijk niet verder te laten uitdeinen: er wordt gestreefd naar maximaal behoud van de open ruimte en naar een zachte overgang van bebouwde naar open ruimte. Hierbij worden aan de rand van de pool een aantal woon(uitbreidings)gebieden geschrapt en herbestemd ten bate van functies in de open ruimte.

De herbestemmingen staan niet alleen in functie van het realiseren van randstedelijk groen, maar ook in functie van de landbouw, waterbeheer en zachte recreatie.



Figuur 2-49: Realisatie van randstedelijk groen (groene zones met randstedelijk karakter)

Het landschapsplan voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk (Voorland en Atelier Romain i.o.v. het Departement Omgeving, zie bijlage 5) omvat de zuidelijke deelzones binnen het plangebied K-R8 alsook een ruimer onderzoeksgebied (buiten het plangebied) tot aan de Keibeek. Met de opmaak van dit landschapsplan werden de plandoelstellingen voor deze zuidelijke rand verrijkt tot volgende 4 doelstellingen:

1) Het watersysteem is klimaatrobuust en gezond.

- In het landschapsplan worden 3 deellandschappen onderscheiden: de Pluimbeekvallei (in het plangebied) en de Keibeekvallei (buiten het plangebied), met daartussen de heuvelkam. Het biofysische systeem van kam en vallei nodigt uit tot een logisch waterbeheer van infiltratie en vertraagde afvoer op de kam, en van waterbuffering in de vallei. Beide buffers vermijden tekort bij droogte zowel als teveel bij piekneerslag. De hoeveelheden grond- en oppervlaktewater blijven op peil door een optimale sponswerking van de bodem; hun kwaliteit is goed door minimale uitspoeling van pesticiden en meststoffen en door wegwerken van ongezuiverde uitlaten.

2) Duurzame landbouw is de primaire ruimtegebruiker die de functionaliteit en het beeld van het gebied bepaalt.

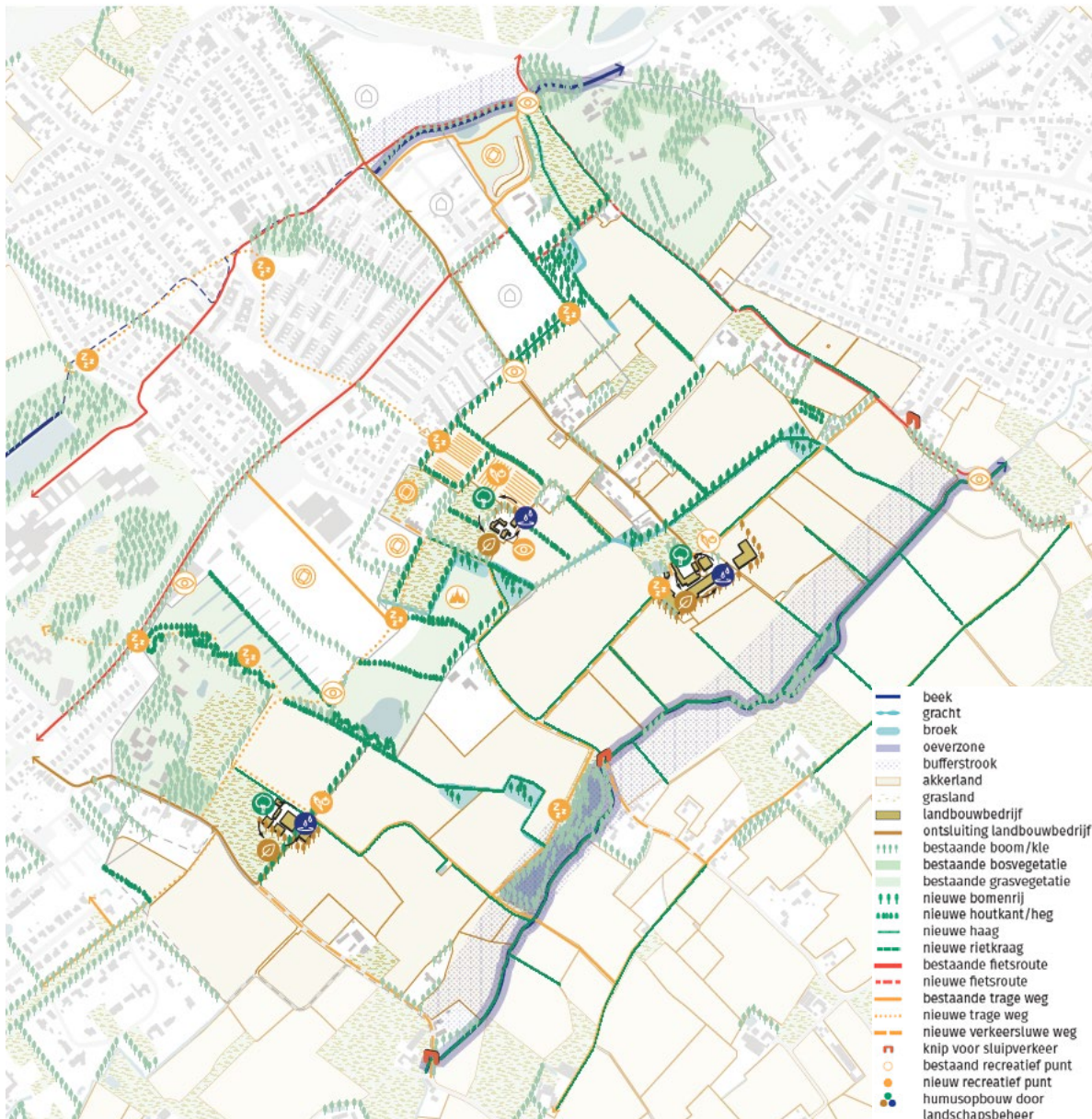
- De voornaamste ruimtegebruiker is professionele landbouw, in evenwicht met de draagkracht van het ecosysteem. Een gezonde bodem vormt het basisgegeven, ook vanuit het potentieel om water, sediment en koolstof op te slaan. Een gezonde bodem die water en sediment vasthoudt en die koolstof opslaat, is de basis van het landbouwsysteem. De nabijheid van het stedelijk gebied nodigt uit tot diverse vormen van stadsverbonden voedselproductie en tot zorg voor landschap en natuur. Deze aspecten maken in het gebied integraal deel uit van de technische en economische rationale van de landbouw, die ook sterk inzet op betrokkenheid van burgers en recreanten.
- Over deze visie op landbouw in het gebied zal verder in gesprek gegaan worden met de betrokken landbouwers en hun organisaties en met instellingen en organisaties met kennis en expertise op de diverse relevante vlakken.
- Het is duidelijk dat in dit open ruimte deelgebied en naar de toekomst toe de kaart getrokken wordt van landbouwactiviteiten; en dat dit zich ook vertaalt in de herbestemming van harde functies naar agrarische. Het landschapsplan zuidelijk rand Hoog Kortrijk houdt ook rekening met de specifieke situatie van de huidige landbouwbedrijven in het gebied. Deze bedrijven zullen ook in het verdere traject sterk betrokken blijven.

3) De biodiversiteit en landschapskwaliteit worden beschermd en verhoogd.

- Gelegen tussen de Gavers en het Preschoekbos, vormt de open ruimte aan de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk een kwalitatieve ecologische verbinding, waarbij natuur en landschap integraal verweven zijn met hoofdfuncties landbouw en wonen. Kleine landschapselementen versterken de kam- en valleistructuur en ze realiseren natuur- en landschapsambities. Het landschap ondervindt minimale visuele hinder door landschappelijke integratie van gebouwen en infrastructuur met groenbuffers, en de ecologische barrièrewerking door weginfrastructuur is minimaal.

4) Trage wegen zorgen voor een sterke beleefbaarheid van het landschap en verbinden luwteoases en landschappelijk waardevolle punten.

- Verkeersveiligheid en -leefbaarheid krijgen in het gebied vorm door groene functionele fietstrajecten, die woon-, werk- en schoolomgevingen verbinden en bijdragen aan de gewenste modal shift. Kwalitatieve buffering t.a.v. de omgeving en kwalitatieve punten met cultuurhistorische-, natuur- of belevingswaarde zorgen samen voor de herkenbaarheid en belevingswaarde van de landschapskamer. Kwalitatieve landschappelijke afwerking van de rand van woongebieden zorgt voor een zachte en groene overgangszone tussen de bebouwde omgeving en het landschap. Bestaande of nieuwe faciliteiten voor sport, recreatie,... aan de rand van het gebied worden - visueel en fysiek - verbonden door een performant traag netwerk en een geleidelijke overgangszone.



Figuur 2-50: Landschapsplan zuidelijke rand Hoog Kortrijk
(Voorland en Atelier Romain i.o.v. Departement Omgeving, februari 2022)

De generieke doelstellingen voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk worden aan de hand van geïntegreerde strategieën vertaald in een specifiek landschapsplan voor het gebied.

- *Integraal waterbeheer op de kam en in de vallei maakt gebruik van slimme natuurinrichting en -dito beheer.* Deze strategie vertaalt zich in een grachten- en bekensysteem dat de fysische kenmerken van het landschap volgt en daardoor maximaal functioneel is op vlak van waterbuffering en biodiversiteit.
- *Opwaarderen van de bodem is de basis voor meer duurzame landbouw.* In het bijzonder wordt ingezet op een optimaal koolstofgehalte van de bodems, door bodemsparende groundbewerking en toevoeging van organische stof. Daar bovenop worden ook specifieke maatregelen getroffen ter beperking van erosie.
- *Landbouwers zijn ook landschapsbouwers.* Beheer van landschapselementen en/of de realisatie van andere landschappelijke doelstellingen maken deel uit van het verdienmodel van de landbouw.
- *De stad versterkt de landbouw en vice versa.* De nabijheid van de stad, het trage wegennetwerk en de passage van mensen in het gebied, bieden opportuniteiten voor korte keten en beleving als

verbindende dynamiek tussen landbouwers en burgers, en dragen bij tot een robuust verdienmodel van de landbouw.

- *Verkeersinrichting in landschapskamers kiest voor gemotoriseerd bestemmingsverkeer, voor landbouwverkeer en voor wandelaars en fietsers, ten koste van het sluipverkeer.* Zonder de logistieke ontsluiting voor de landbouw te compromitteren, zorgen slimme ingrepen voor een uitnodigend en veilig gebied voor wandelen en fietsen, en wordt sluipverkeer geminimaliseerd.
- *Trage wegen en kleine landschapselementen zorgen voor een aantrekkelijk en beleefbaar landschap. Samen met de kleine landschapselementen, maken belevingspunten, trage verbindingen en recreatieve elementen, het gebied aantrekkelijk en beleefbaar.*

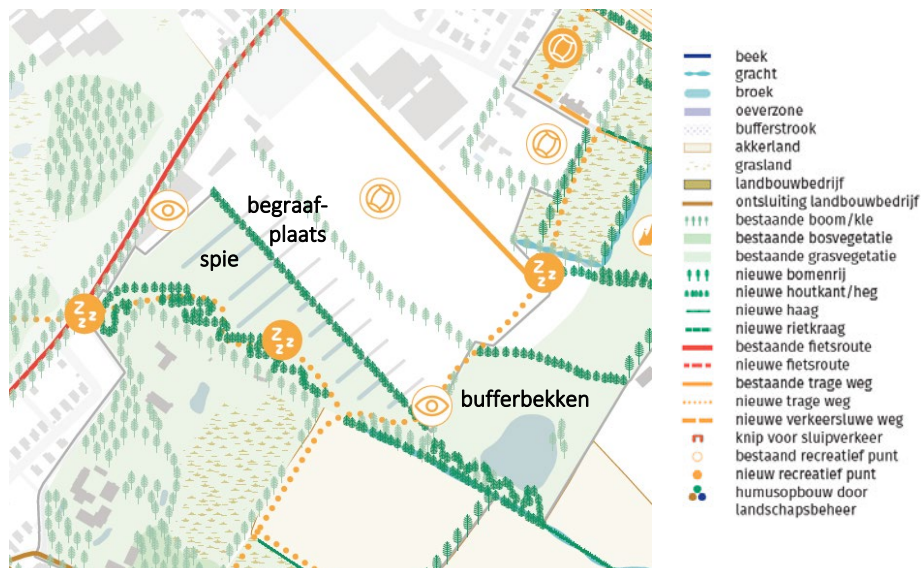
Tot de doelstellingen behoort ook de realisatie van een trage verbinding langs de stadsrand en een verbinding vanuit de sites Vlasakker - Kulak - begraafplaats tot deze nieuwe trage weg. Aan het inrichten van een trage weg langs de stadsrand kunnen maatregelen gekoppeld worden in functie van water en biodiversiteit. De weg verbindt verschillende functies en vormt tevens de grens tussen de sportsite Lange Munte en de open ruimte. Landschappelijk kan de weg zorgen voor een overgang en voelbaar contrast tussen de kam en de vallei. Het landschapsplan voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk gaat uit van een minimum noodzakelijke breedte (15m) ter hoogte van de punten waar de stadsrand het diepst in het landschap komt en het bewaren van een voldoende afstand tussen de bestaande bebouwing en de woonkorrel aan de Morinnestraat 39-49 in functie van de zichtrelatie.

Crematorium, begraafplaats Hoog Kortrijk en omgeving

De begraafplaats Hoog Kortrijk en het crematorium zijn gelegen in het BPA begraafplaats Zuid Oost Kerkhof Hoog Kortrijk. Dit BPA werd onwettig bevonden door de Raad van State zonder te zijn vernietigd. K-R8 beoogt het bestendigen van de begraafplaats en het crematorium (gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut) en de realisatie van een kwalitatieve overgang van het stedelijk weefsel naar het landschap. Aandachtspunt vanuit de leefbaarheidsdoelstellingen van K-R8 is daarbij ook voldoende flexibiliteit te bieden voor mogelijke toekomstige ruimtevragen van het crematorium met het oog op technologische vernieuwing en duurzame alternatieven voor verbranding, energievoorziening, waterhuishouding, enz. Het crematorium wordt hier momenteel in gefnuikt door de voorschriften van het BPA.

Het spievormige perceel ten westen van de begraafplaats van Hoog Kortrijk is te behouden als open en groene ruimte, waarbij ook gezocht wordt om het gebied een identiteit te geven. Het groene karakter van het gebied is te behouden, waarbij de inrichting nog nader is te bekijken (tijdens de workshops in het kader van de opmaak van het landschapsplan zuidelijke rand van Hoog Kortrijk werd geopperd om bv. de houtkant te verbreden en de trage verbinding meer centraal doorheen het gebied te leggen). Een mogelijk gebruik als bijvoorbeeld een bloemenweide of beeldenpark passen in de doelstelling voor dit gebied. Het perceel kan ook in het licht bekeken worden van mogelijke nieuwe tendensen op vlak van begraven (bv. ecologisch afbreekbare urnenvelden).

Aan het bufferbekken ten zuiden van de begraafplaats heeft zich watergebonden natuur ontwikkeld. Vanuit het landschapsplan voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk wordt beoogd om dit gebied (ca. 3,7 ha) om te zetten in natuurgebied. Bij het bijkomend bestemmen van natuurgebied in de omgeving van het crematorium is de impact op de exploitatie van het crematorium mee te onderzoeken.



Figuur 2-51: Omgeving begraafplaats Hoog Kortrijk, uitsnede uit het Landschapsplan zuidelijke rand Hoog Kortrijk

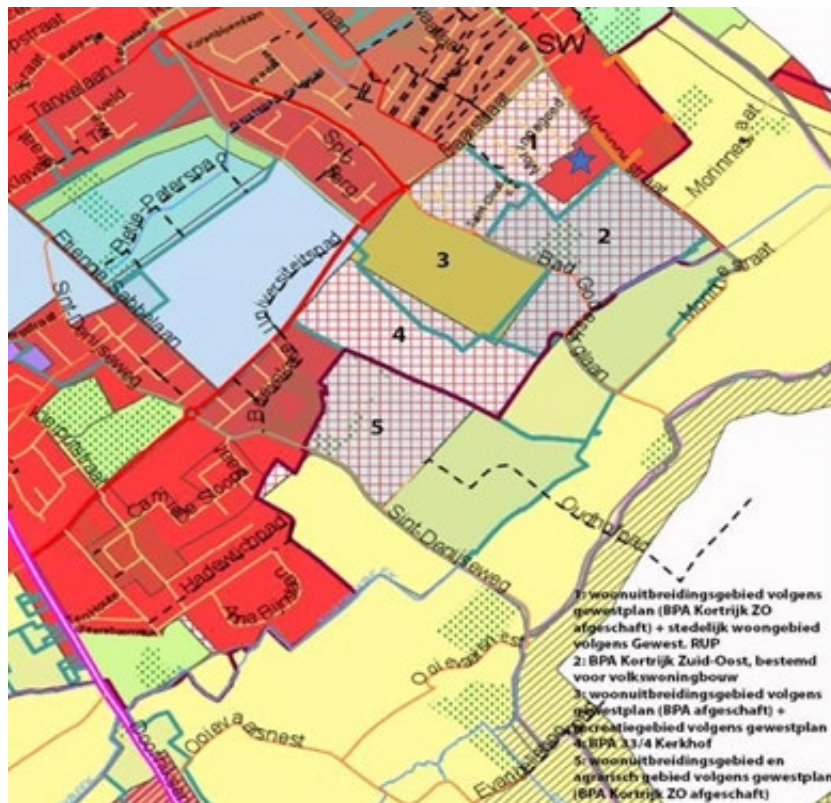
Woonuitbreidingsgebieden Lange Munte

De woonuitbreidingsgebieden Lange Munte zijn gelegen aan de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk, op de grens met de open ruimte, en hebben een totale oppervlakte van 282.123 m².



Figuur 2-52: Luchtfoto omgeving woonuitbreidingsgebieden Lange Munte

Het gebied ligt grotendeels in woonuitbreidingsgebied volgens het gewestplan en ook deels in het BPA Zuid-Oost (08/03/1966, behouden in planregister BVR 20/04/2001) dat de zone (aanpalend aan Langwater) bestemt tot gebied voor sociale huisvesting (gegroepende bouw van volkswoningen of kleine landeigendommen met een brutodichtheid van 25 wooneenheden per hectare). De woonuitbreidingsgebieden zijn gelegen deels binnen en deels buiten de afbakening van het stedelijk gebied Kortrijk.



Figuur 2-53: Planningscontext omgeving woonuitbreidingsgebieden Lange Munte

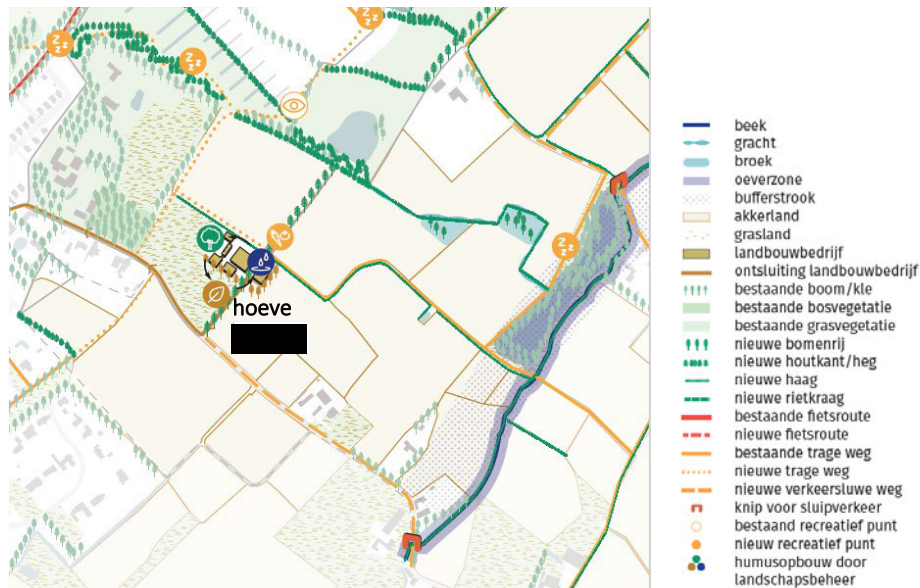
Voor de aanpak van dit gebied werd door de stad Kortrijk het gemeentelijk RUP Lange Munte Bad Godesberglaan opgestart. Eind mei 2019 vond een ontwerpworkshop plaats. Gezien de overlappende plandoelstellingen werd beslist dit gebied mee te nemen in het planproces K-R8 en het gemeentelijk planningsinitiatief stop te zetten. De stad Kortrijk focust zich thans op de herinrichting van de sportzone, waarvoor geen bestemmingswijziging nodig is.

K-R8 beoogt het schrappen van de woonuitbreidingsgebieden Lange Munte, waarbij de mogelijkheden zijn te onderzoeken in functie van landbouw, waterbeheer, randstedelijk groen en recreatie, met realisatie van een kwalitatieve overgang van het stedelijk weefsel naar het landschap. Dit gebied werd dan ook nader bekeken bij de opmaak van het landschapsplan voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk (zie bijlage 5). We onderscheiden hierbij 3 deelzones.

Omgeving hoeve

Het woonuitbreidingsgebied ter hoogte van de Sint-Denijseweg is op vandaag in landbouwgebruik. In dit gebied (een kleine 10 ha) zijn de hoeve en bedrijfsgebouwen van een rundvee- en akkerbedrijf gelegen, samen met gronden die worden ingezet voor de productie van ruwvoer voor de dieren (gras en maïs), het telen van akkerbouwgewassen (zoals aardappelen, tarwe en bieten) en als grasweiden.

Vanuit het GRUP K-R8 wordt beoogd om het woonuitbreidingsgebied om te zetten naar agrarisch gebied. In het verdere proces is te bekijken hoe de beoogde landschapsopbouw concreet bestemmingsmatig en in de stedenbouwkundige voorschriften is te verankeren, met behoud van de mogelijkheden in functie van een duurzame uitbating van het rundvee- en akkerbouwbedrijf. Hierbij is ook de relatie te leggen met het omliggende landbouwgebied (het bedrijf heeft zo'n 45 ha in gebruik).



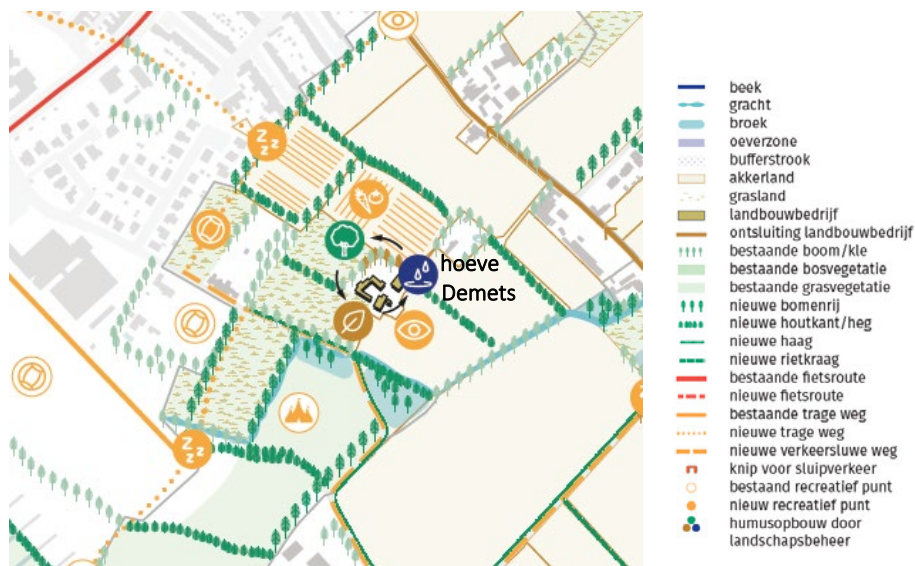
Figuur 2-54: Omgeving hoeve [redacted] Uitsnede uit het landschapsplan zuidelijke rand Hoog Kortrijk

Omgeving hoeve Demets

De gronden in de omgeving van de hoeve Demets maken deel uit van een kleinschalig landbouwbedrijf (15 vleeskoeien en 10 ha akkerbouw), waarvan de landbouwer bijna op pensioenleeftijd is. De gronden zijn volgens het BPA Kortrijk Zuid-Oost bestemd voor volkswoningbouw. Het planproces K-R8 beoogt een herbestemming als agrarisch gebied. Ook hier is in het verdere proces te bekijken hoe de beoogde landschapsopbouw concreet bestemmingsmatig en in de stedenbouwkundige voorschriften is te verankeren. De omzetting naar agrarisch gebied gaat gepaard met het toekennen van zonevreemde basisrechten voor de bestaande woningen. De mogelijkheden hiertoe zijn eveneens nader te specificeren in de voorschriften.

Door de ligging aan de stadsrand hebben de gronden potenties om te transformeren tot een dynamische en veelzijdige plek voor buurtbewoners en bezoekers. De mogelijkheden richting beleavingslandbouw (bv. zelfplukboerderij in CSA-model (Community Supported Agriculture), boerderijklassen, hoeverecreatie en -toerisme, korte keten, ...) worden verkend. Een landbouwfunctie in combinatie met meer stedelijke functies kan de overgang tussen het stadsdeel van Hoog Kortrijk en de open ruimte van Hoog Kortrijk belichamen. Vanuit het landschapsplan voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk is in deze omgeving ook te werken aan landbouwsopbouw (bv. aanleg van houtkanten) en kan er een avontuurlijke speelzone en speelbos worden ingericht. De gronden sluiten aan bij de zone voor laagdynamische recreatie (zie verder) en liggen langs de beoogde trage verbinding langs de stadsrand van Hoog Kortrijk.

De plek kan een vliegwiel worden voor leefbaarheid en beleving van Hoog Kortrijk als een multifunctioneel voedsellandschap, met de combinatie van een kwaliteitsvol landschap en duurzame naburige landbouwbedrijven.



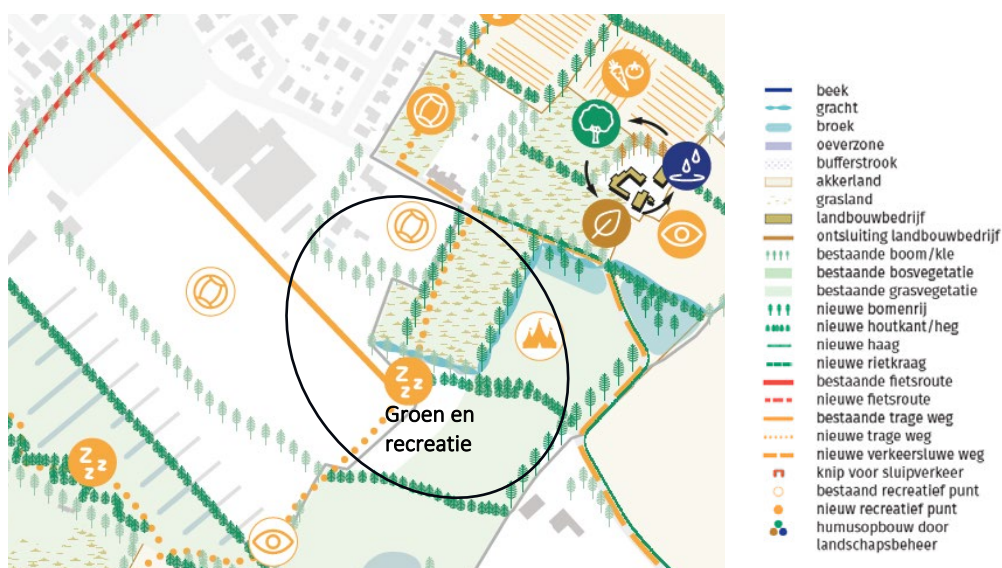
Figuur 2-55: Omgeving hoeve Demets, uitsnede uit het landschapsplan zuidelijke rand Hoog Kortrijk

Groene zone met laagdynamische recreatie

De gronden ten zuiden van de sportsite Lange Munte en langs de Bad Godesberglaan zijn deels bestemd door het BPA begraafplaats Zuid Oost Kerkhof Hoog Kortrijk, het gewestplan (recreatiegebied) en het BPA Kortrijk Zuid-Oost (bestemming volkswoningbouw). Het BPA begraafplaats Zuid Oost Kerkhof Hoog Kortrijk werd onwettig bevonden door de Raad van State.

De gronden zijn in gebruik voor laagdynamische recreatie (activiteiten van de scouts en sportdienst, cricketpitch, ...). Vanuit K-R8 wordt beoogd om het groene karakter van deze omgeving te behouden en tegelijk laagdynamische recreatieve activiteiten mogelijk te maken. Dit zal nog verder worden verfijnd in functie van de vertaling hiervan naar een bestemmingsplan met bijhorende stedenbouwkundige voorschriften.

De gronden worden op vandaag ook gebruikt als evenementenweide met een tijdelijk intensief gebruik tijdens de zomer (Alcatraz, Camping Kitsch). Dergelijke hoogdynamische activiteiten dienen ondergeschikt en een uitzondering te blijven. Ze zijn te beperken in tijd (enkele dagen tijdens de zomer) en ook ruimtelijk af te bakenen in functie van de overgang naar de open ruimte en ten aanzien van de nabijgelegen woningen (zie ook de ontvangen inspraakreacties op de verfijnde startnota).



Figuur 2-56: Groene zone met laagdynamische recreatie, uitsnede uit het landschapsplan zuidelijke rand Hoog Kortrijk

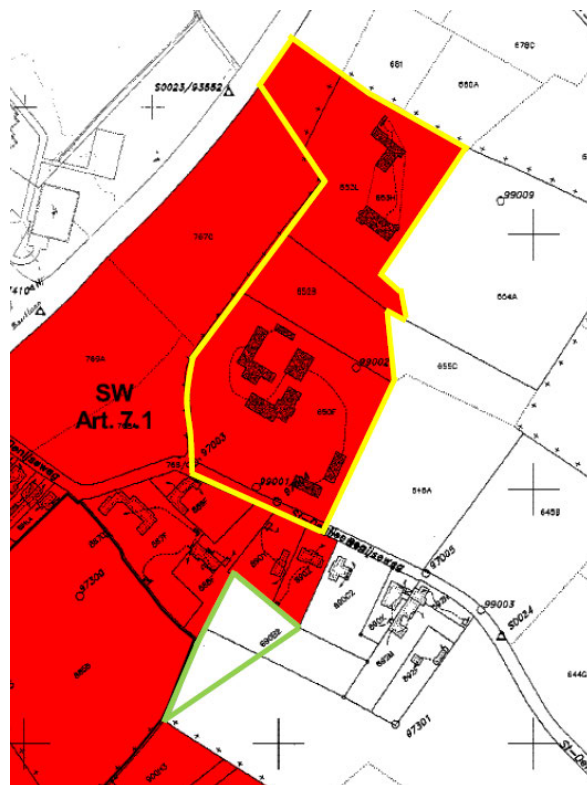
Niet-bebouwde percelen stedelijk woongebied Schaapsdreef

De percelen gelegen achter de verkaveling het Goed te Boevekerke langs de Ambassadeur Baertlaan die beide deel uitmaken van het stedelijk woongebied Schaapsdreef (deelplan 7i van het GRUP Afbakening stedelijk gebied Kortrijk, 20 januari 2006) worden mee opgenomen in het plangebied (het betreft de adressen Sint-Denijsseweg 71 en 73). Er is te bekijken om deze percelen te vrijwaren van verdere verkaveling en zo de overgang naar de zuidelijk gelegen open ruimte te bewerkstelligen.

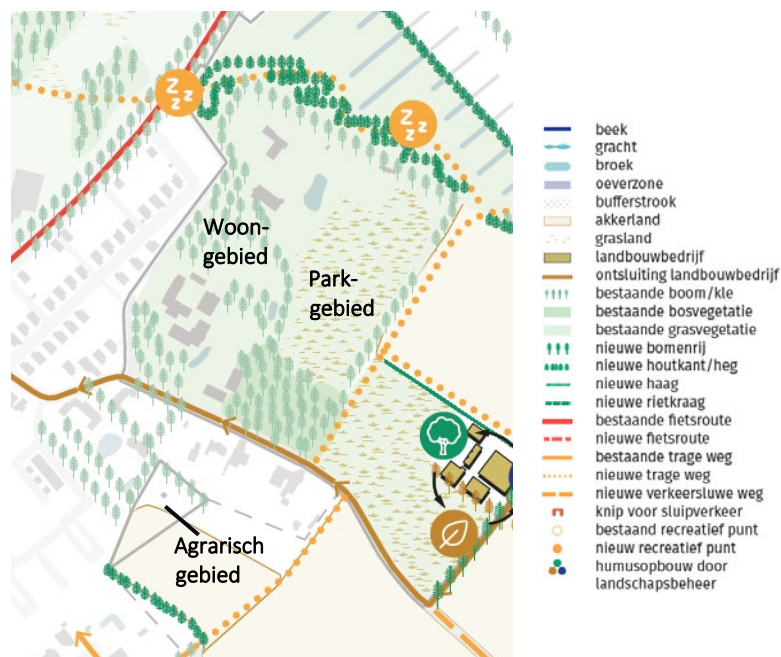
De percelen zijn opgenomen in het landschapsplan voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk (zie bijlage 5). Het huidige groene karakter wordt in het landschapsplan bestendigd.

Vanuit het planproces K-R8 wordt bekeken om voor de percelen gelegen in stedelijk woongebied binnen de bestemming wonen specifieke stedenbouwkundige voorschriften op te maken die voldoende mogelijkheden laten voor de huidige functies (o.m. zorginstelling) maar tegelijk ook het groene karakter behouden en de percelen vrijwaren van verdere verkaveling. In functie van de overgang naar de open ruimte wordt beoogd om de aanpalende percelen net buiten het stedelijk woongebied (thans woonuitbreidingsgebied) om te zetten naar parkgebied.

Ook een driehoekig stukje woonuitbreidingsgebied buiten de afbakeningslijn van het stedelijk gebied tussen de Sint-Denijsseweg en de Hadewijchlaan is mee opgenomen in het plangebied. Het GRUP beoogd hier een omzetting naar agrarisch gebied.



Figuur 2-57: Gedeelte van het stedelijk woongebied Schaapsdreef opgenomen in het plangebied K-R8 (geel) en het driehoekig stukje woonuitbreidingsgebied (groen)



Figuur 2-58: Stedelijk woongebied Schaapsdreef en omgeving met beoogde herbestemmingen, uitsnede uit het landschapsplan zuidelijke rand Hoog Kortrijk

Zuidelijk deel van het stedelijk woongebied Langwater

Het stedelijk woongebied Langwater is o.b.v. het GRUP 'Afbakening stedelijk gebied Kortrijk' van 20 januari 2006 (deelplan 7j) bestemd. Ontwerpend onderzoek over de jaren heen heeft geleid tot gewijzigde inzichten en standpunten over dit gebied. Vanuit de plandoelstellingen K-R8 wordt gestreefd naar een maximaal behoud van de open ruimte in het zuidelijke gedeelte van Langwater.

Het stedelijk woongebied aansluitend op de huidige verkaveling (fase 3 van Langwater) is in private eigendom. Vanuit inspraak werd aangegeven dat er bij de uitgevoerde fase 1 van Langwater reeds rekening werd gehouden met de verdere ontwikkeling van het stedelijk woongebied (heraanleg centrale dreef en Morinnestraat, aanleg centraal park, wadi en rioleringsstelsel, ...).

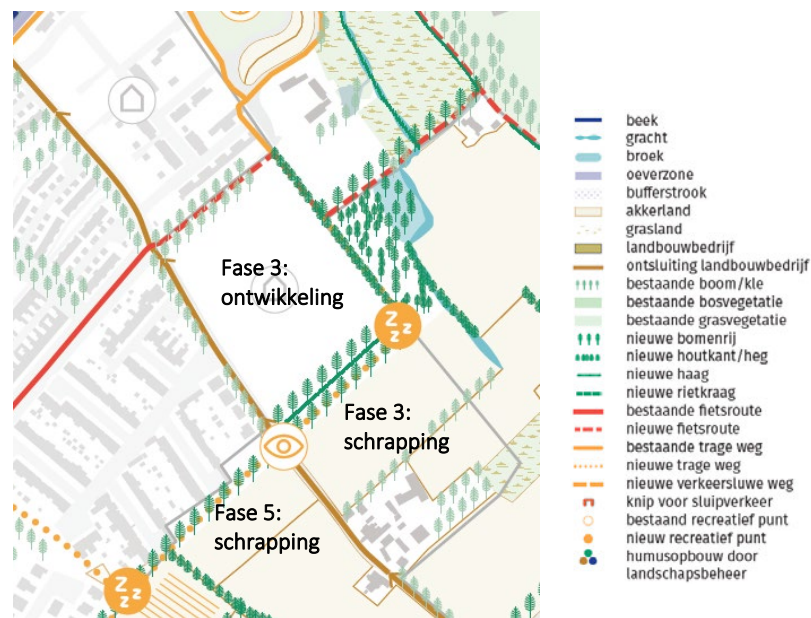


Figuur 2-59 en 2-60: Stedelijk woongebied Langwater: deelplan 7j van het GRUP Afbakening stedelijk gebied Kortrijk (20 januari 2006) en fasering volgens het masterplan

In het landschapsplan voor de zuidelijk rand van Hoog Kortrijk (zie bijlage 5) werd bekeken om de grens tussen bebouwde en open ruimte vorm te geven mede vanuit het fysisch systeem. Op het terrein en ook leesbaar op de hoogtekaart zien we een opdeling in 4 bolle akkers, waarbij het centrum van elke bolle akker het hoogtepunt is met afwatering naar alle 4 de zijden, om uiteindelijk langs 3 depressies af te wateren naar het noordoosten (richting de Pluimbeekvallei). Landschappelijk is er dus vandaag een visuele opdeling leesbaar. De grootste depressie komt daarbij overeen met de rand van de bestaande bebouwing aan de Morinnestraat. Dit resulteert in een partiële woonontwikkeling van het zuidelijk deel van Langwater, met een bebouwingsgrens in het verlengde van de woning Morinnestraat 72.

Het gedeelte van fase 3 ten zuiden van deze grens en ook fase 5 van Langwater achter het Morinnegoed (gronden in eigendom van de stad Kortrijk) worden niet langer aangesneden voor bebouwing, maar herbestemd tot agrarisch gebied. De omzetting naar agrarisch gebied gaat gepaard met het toekennen zonevreemde basisrechten voor de bestaande woningen. De mogelijkheden hiertoe zijn nader te specificeren in de voorschriften.

Het gedeeltelijk schrappen van deze fase van Langwater wordt gekoppeld aan de nodige compensatie, waarbij de mogelijkheden worden onderzocht (via verdichtingsmogelijkheden op goed multimodaal bereikbare locaties, via financiële compensatie, ...) en alle aspecten mee in beschouwing worden genomen (historische verwervingswaarde, reeds uitgevoerde werken, ...).



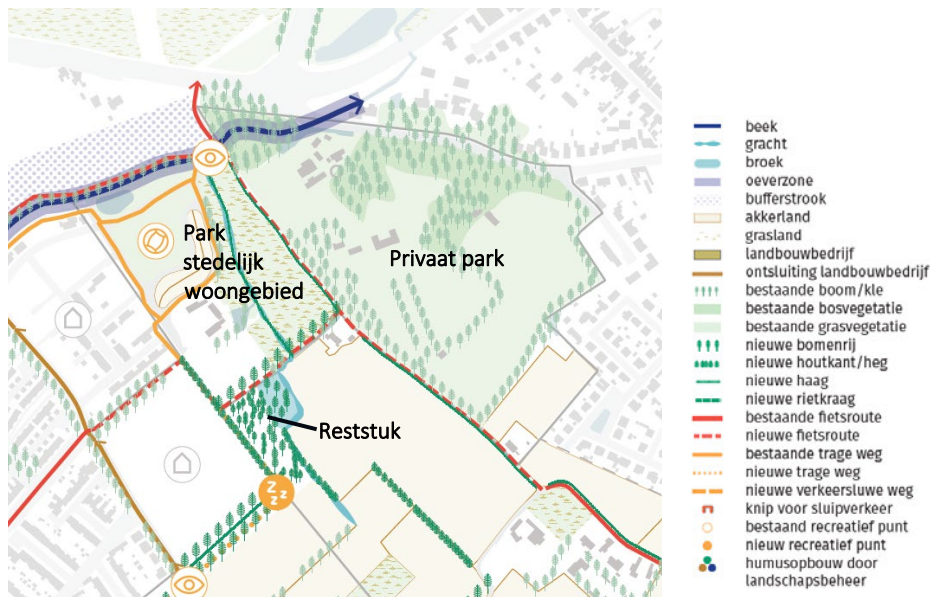
Figuur 2-61: Zuidelijke deel van het stedelijk woongebied Langwater, uitsnede uit het landschapsplan voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk

Parkgroen Langwater

Het parkgroen Langwater is gelegen tussen het stedelijk woongebied Langwater (Kortrijk) en de N8 (Zwevegem). Het meest westelijk gelegen gedeelte van dit gebied werd bij de afbakening van het stedelijk gebied Kortrijk bestemd als parkgebied (deelplan 7 'stedelijk woongebied Langwater') en is intussen gedeeltelijk ingericht met volkstuinjes en een hondenloopweide. De overige gronden binnen dit deelplan zijn in landbouwgebruik.

Ten zuiden van de Kortrijkstraat N8 te Zwevegem bevindt zich het privaat park met landhuis en hoeve 't Lang Water (Kortrijksestraat 173-175), opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed van de gemeente Zwevegem. Het domein is volgens het gewestplan deels bestemd als parkgebied en deels als agrarisch gebied. Een verdere bestemming als groengebied kan bijdragen tot de realisatie van de verbindende groenstructuur doorheen het plangebied. Het perceel met de woning Winkelstraat 50 (Zwevegem) behoudt hierbij zijn agrarische bestemming.

Binnen het gebied is ruimte te geven aan de Pluimbeek, in het bijzonder ter hoogte van de N8 en de Q8-rotonde. De bestaande trage verbinding vanaf de N8 richting Zwevegem is nog uit te bouwen tot een volwaardige functionele fietsroute. Hierbij is ook de missing link te realiseren doorheen Langwater als onderdeel van de oost-west route doorheen Hoog Kortrijk.



Figuur 2-62: Parkgroen Langwater, uitsnede uit het landschapsplan zuidelijke rand Hoog Kortrijk

De zone tussen het stedelijk woongebied Langwater en de private woning Morinnestraat 33 Kortrijk wordt binnen het landschapsplan voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk gezien als een 'reststuk' (ongeveer 0,7 ha) met potentie voor natuurrealisatie met integratie van het watersysteem (bv. gracht met breed oeverprofiel en beplant met watergebonden vegetatie). Hierbij zou, ter compensatie van de ingenomen landbouwgrond, de bestaande gracht ten oosten van het reststuk verlegd kunnen worden om zo een beter bewerkbare vorm van het landbouwperceel te creëren (1 hoek i.p.v. 3 hoeken).

N.a.v. de resultaten van het landschapsplan voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk en de verbindende groenstructuur die hierbij gezien wordt aan de stadsrand, wordt het plangebied ten oosten van het zuidelijke deel van Langwater beperkt uitgebreid met enkele percelen (zie figuur 2-62, 'reststuk'). Verder onderzoek moet uitwijzen of hier een herbestemming naar parkgebied gewenst is. Deze beperkte uitbreiding van de plancontour moet het ook mogelijk maken om de mogelijkheden voor de missing link in het BFF verder te bekijken.



Figuur 2-63: Plangebied (grijs) met beperkte uitbreiding (rode lijn)

2.3.5 Herbestemmingen ifv het verbeteren van de bovenlokale weginfrastructuur

In het planproces K-R8 zullen bestemmingswijzigingen nodig zijn voor de aanleg van de bovenlokale weginfrastructuur, waarin de gewenste werken worden vastgelegd en waarin wordt aangegeven wat met de niet benutte ruimte na aanleg van de infrastructuur zal gebeuren. In functie van de modal shift worden ook de aansluitende gewestwegen hierbij opgenomen. Ook zijn mogelijke ruimtelijke ingrepen te onderzoeken om de barrièrewerking van de infrastructuur tegen te gaan.

Vanuit het verkennend onderzoek is duidelijk dat rond Kortrijk-Oost (delen van) het deelplan 6 'Gebied voor wetenschapspark en stedelijke activiteiten Kapel ter Bede' en het deelplan 7j 'Stedelijk woongebied Langwater' van het GRUP 'Afbakening stedelijk gebied Kortrijk' (20 januari 2006) zijn te herzien. Zo is o.m. rekening te houden met mogelijke ruimte-innames op Kapel ter Bede, in de Kanaalzone en op het bedrijventerrein Evolis. Ook rond het complex Kortrijk-Zuid zijn ruimte-innames mogelijk in functie van het verbeteren van de infrastructuur, zoals op de site Kortrijk Xpo en de brandweersite.

Zowel het planproces K-R8, als het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk (PLAN B-K) (zie procesnota §1.3.2) impliceren in functie van de infrastructuurwerken mogelijke ruimte-innames in de Kanaalzone. Binnen K-R8 is dit bv. het geval bij variant 1 voor het verbeteren van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost en de ingesproken variant waarbij het verkeerscomplex Kortrijk-Oost verlegd wordt richting het kanaal. Binnen PLAN B-K is er sprake van een impact op de Kanaalzone indien er gekozen wordt voor het Ringtracé. De infrastructuurwerken zijn dan ook in samenhang te bekijken, ook in functie van de (toekomstige) ontwikkelingen in de Kanaalzone. Het geïntegreerd onderzoek PLAN B-K geeft aan dat de Luipaardbrug is te verhogen in functie van 3-laagse containervaart. Dit impliceert bijkomende ruimte-innames in de Kanaalzone.

Het aansnijden van bestaande of bestemde bos-, park-, of groengebieden in functie van de heraanleg van de verkeerscomplexen is maximaal te vermijden. Het verkennend mobiliteitsonderzoek gaf echter aan dat dit niet uit te sluiten is. Indien toch bos-, park of groengebied dient aangesneden te worden voor verkeersinfrastructuur, dan zijn de compensatiemogelijkheden eerst te bekijken in het plangebied of de omgeving ervan. In het verdere proces zullen ook de nodige inspanningen worden geleverd om de noodzakelijke ontbossingen (in geval deze niet vermeden kunnen worden) in functie van de infrastructurele aanpassingen in eerste instantie in natura te compenseren. Hiervoor worden opnieuw eerst de mogelijkheden binnen het plangebied bekeken. Enkel indien een compensatie in natura niet mogelijk blijkt, kan er sprake zijn van een financiële compensatie.

Bij de keuze van alternatief voor het verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost, waarbij de R8 tussen de N50 en N8 al dan niet gesloten wordt, is de reservatiestrook tussen de N50 en de N8 zoals aangeduid op het gewestplan Kortrijk (4 november 1977) te schrappen.

2.4 Alternatieven

In dit hoofdstuk wordt geduid welke alternatieven er worden gezien op vlak van programma en locatie. De inrichtingsalternatieven hebben betrekking op het lopende ontwerpproces en worden doorheen het ontwerpproces verder uitgeklaard.

De alternatieven hebben betrekking op het verbeteren van de leefbaarheid, de bovenlokale weginfrastructuur, modal shift en ruimtelijke ontwikkelingen. Er wordt verduidelijkt hoe met deze alternatieven wordt omgegaan. Tot slot wordt ook ingegaan op de reikwijdte en de detailleringsgraad van het GRUP.

2.4.1 Het nulalternatief

Het nulalternatief is de te verwachten ontwikkeling van het gebied zonder het planvoornemen, dus zonder aanpassingen aan de weginfrastructuur of het evalueren of bijsturen van de ruimtelijke ontwikkelingen.

Het nulalternatief wordt niet onderzocht en beoordeeld als alternatief, gezien dit niet in overeenstemming is met de centrale doelstelling van K-R8 tot het verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Niets doen zal per definitie de toestand verslechteren. Vanuit de plandoelstellingen is tevens bepaald dat er sowieso is in te zetten op een modal shift (wat neerkomt op het alternatief modal shift, zie §2.4.4.1).

Wel zal er in het verder onderzoek van K-R8 een “referentie 2030” doorgerekend worden in het Stadsmodel om onderscheid te kunnen maken tussen de impact van K-R8 versus de cumulatieve ontwikkelingen die wel in het 2030-scenario zitten maar geen deel zijn van K-R8 (zie §4.4.1). De “referentie 2030” is dus een extra referentie, maar is niet te beschouwen als een alternatief.

2.4.2 Alternatieven in functie van het verbeteren van de leefbaarheid

2.4.2.1 Overkapping E17 en/of R8

In het [verkennend](#) mobiliteitsonderzoek werd enkel de overkapping van de R8 bekeken (zie hoofdsценario 2 waarbij de R8 gesloten wordt tussen de N50 en de N8), zonder hierbij rekening te houden met een mogelijke overkapping van de E17. In het verdere onderzoek dient bij de mogelijke alternatieven voor [het verbeteren](#) van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost, waarbij de R8 al dan niet gesloten wordt tussen deze complexen, de piste om de E17 en/of R8 te overkappen volwaardig onderzocht te worden. Dit is te kaderen binnen de centrale doelstelling tot het [verbeteren](#) van de leefbaarheid in de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost.

Varianten hierbij zijn:

- geen overkappingen
- R8 overkapt
- E17 overkapt
- R8 en E17 overkapt

De voorstellen vanuit inspraak voor het overkappen van de E17 en R8 worden meegenomen in het verdere onderzoek (zie Antwoordnota, bijlage 2), rekening houdend met de Europese richtlijnen inzake tunnelveiligheid.

In de bijgevoegde Tunnelnota (zie bijlage 4) worden de Europese richtlijnen tunnelveiligheid en het vademecum weginfrastructuur van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) toegelicht.

De Europese richtlijnen tunnelveiligheid vormen het hoofdkader. Er is steeds te voldoen aan deze richtlijnen. In de Europese richtlijnen is de 10 seconden-regel opgenomen. Deze regel houdt in dat er in het kader van verkeersveiligheid geen wijziging van het aantal rijstroken mag zijn binnen de 10 seconden voor de tunnelmond (na de tunnelmond is dit wel toegestaan). De regel is bijgevolg bepalend voor het al dan niet voorzien van een tunnel.

Het Vademecum weginfrastructuur van het Agentschap Wegen en Verkeer bepaalt de richtlijnen voor de inrichting van de weg, maar ook voor tunnels (bv. de breedte, lengte en hoogte van de tunnel, hellingsgraden, snelheden, drainage, wat bij incidenten,...).

De technische haalbaarheid van de overkapping is nog te onderzoeken⁵², gezien de weefzones voor de tunnel buiten de tunnel moeten liggen. Vanuit de bestaande toestand werd reeds een indicatieve toetsing gemaakt van de mogelijkheden voor een overkapping van de E17, rekening houdende met de 10 seconden-regel in functie van tunnelveiligheid (zie figuur in de Tunnelnota). In voorliggend geval dient ook rekening gehouden te worden met het feit dat we hier te maken hebben met een zone tussen twee verkeerscomplexen.

Er is tevens een koppeling te maken met de snelheid op de E17, gezien de 10 seconden-regel afhankelijk is van de snelheid. De indicatieve toetsing op de bestaande toestand werd toegepast bij een snelheid van 120km/u en een verlaagde snelheid van 90km/u.

In het verdere onderzoek is per variant het overkapbare gedeelte van de E17 en/of R8 en de haalbaarheid ervan te bekijken. De mogelijkheden inzake overkapping E17 hangen sterk af van de vereiste aanpassingen aan de complexen.

Het milieueffectenonderzoek zal nagaan wat de mogelijke effecten zijn van een overkapping o.m. op vlak van leefbaarheid (geluidsklimaat, luchtkwaliteit, grondwater,...). Bij de overkappingsalternatieven zullen bijvoorbeeld de effecten op vlak van luchtkwaliteit worden onderzocht en zal ook bekeken worden welke mogelijkheden er zijn om deze effecten te milderen. Gezien ter hoogte van de tunnelmonden een verslechtering van de luchtkwaliteit zal optreden, speelt de lengte van de tunnel een belangrijke rol. De overkappingsvarianten zullen ook bekeken worden in de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA).

2.4.2.2 Snelheidsbeperking op de E17

In de inspraak op de (verfijnde) startnota werden meerdere voorstellen gedaan tot het verlagen van de snelheid op de autosnelweg E17. Deze voorstellen variëren zowel in het tracé waar de snelheid wordt verlaagd, als in de gevraagde snelheid.

Tabel 2-4: Ingesproken varianten voor de snelheidsverlaging op de E17

Tracé met snelheidsverlaging	- van Kortrijk-Oost tot Franse grens - van Deerlijk tot Franse grens - van Aalbeke tot Deerlijk - zone Hoog Kortrijk
Gevraagde snelheidsverlaging	- tot 90km/u en voor vrachtverkeer tot 70km/u - tot 70 km/u - voor vrachtwagens max. 60 km/u ⁵³

In de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van 5 maart 2020 heeft Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters de vraag tot verlaging van de maximumsnelheid op de E17 ter hoogte van Kortrijk beantwoord⁵⁴. De minister stelt dat de snelheidsregimes zo eenduidig en uniform mogelijk moeten zijn om de leesbaarheid van de wegsituatie op het hoofdwegenennetwerk te verzekeren. De vraag werd negatief beantwoord, doch kan mogelijks verder overwogen worden indien objectieve criteria aantonen dat dit aangewezen is (bv. in het kader van luchtkwaliteit, overdreven geluidsoverlast).

De vraag werd hernomen in de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van 4 maart 2021.⁵⁵ In deze Commissie stelde de minister dat er heel wat afwegingen zijn te maken op vlak van verkeersveiligheid, leesbaarheid van de autosnelwegen, eenduidigheid voor de weggebruiker, leefbaarheid, luchtkwaliteit,... maar

⁵² Vanuit inspraak wordt gevraagd om te leren uit andere overkappingsdossiers, zoals de Koning Willem-Alexandertunnel in Maastricht. Ervaringen en leerpunten worden meegenomen.

⁵³ Snelheden van lager dan 70km/u worden niet weerhouden, gezien deze lager zijn dan de snelheid op de ringweg R8.

⁵⁴ <https://www.vlaamsparlament.be/commissies/commissievergaderingen/1373976/verslag/1378322>

⁵⁵ <https://www.vlaamsparlament.be/commissies/commissievergaderingen/1481797/verslag/1487769>

dat er nu reeds maatregelen kunnen worden genomen die verder kunnen bijgestuurd worden o.b.v. MER K-R8. Dit zijn bijvoorbeeld:

- Het gebruik van stiller asfalt bij toekomstige structurele onderhoudswerken. In 2020 werd er op de E17 richting Gent, tussen Aalbeke en Kortrijk-Oost reeds stiller asfalt aangelegd. Het Agentschap Wegen en Verkeer zal een stillere verharding op de E17 in de rijrichting Frankrijk tussen Kortrijk-Oost en Aalbeke mee uitvoeren in het project van de persleiding van het bufferbekken van het Ei (uitvoering is te verwachten in 2023).
- In 2021 werd een budget van bijna 2,5 miljoen euro uitgetrokken voor de implementatie van een dynamische verkeerssignalisatie tussen Kortrijk-Oost in de rijrichting van Frankrijk. Ter verbetering van de doorstroming en de verkeersveiligheid zal de snelheid tussen 7u en 19u op weekdagen worden verlaagd tot 100 km/u, en dit tussen Kortrijk-Oost en Aalbeke (timing inwerkingtreding wordt nog bekeken). Een betere doorstroming heeft ook resultaat op de leefbaarheid en luchtkwaliteit in de omgeving.
- De aanleg van de grondnam ter hoogte van de Keizershoek te Harelbeke in 2021-22.

De vraag tot snelheidsverlaging op de E17 wordt opgenomen in het planproces en zal onderzocht worden in het mobiliteits- en milieueffectenonderzoek. Deze vraag kan gekaderd worden in de centrale doelstelling van het GRUP tot verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van beide verkeerscomplexen (verbeteren luchtkwaliteit, beperken geluidshinder,...).

Het planteam kiest ervoor om in eerste instantie een snelheidsverlaging op de E17 tussen het kanaal Bossuit-Kortrijk en de verkeerswisselaar Aalbeke te onderzoeken. Dit komt overeen met het tracé voor het plaatsen van de digitale signalisatie. Voor dit tracé wordt een snelheidsverlaging tot 90km/u en voor vrachtwagens tot 70km/u onderzocht. O.b.v. de onderzoeksresultaten is te bekijken of deze snelheid verder is bij te sturen.

Een mogelijke snelheidsverlaging zal niet alleen worden onderzocht voor de verkeerskundig haalbare varianten voor het verbeteren van de weginfrastructuur, maar ook voor de bestaande toestand. Omdat een mogelijke snelheidsverlaging in de bestaande toestand losstaat van het onderzoek voor de infrastructuurvarianten zal dit, ook in functie van het draagvlak, voorgenomen worden in het onderzoek.

Het onderzoek naar een mogelijke snelheidsverlaging wordt uitgevoerd voor de verkeerskundig haalbare varianten voor het verbeteren van de weginfrastructuur. Dit zal meegenomen worden in stap 1 van het milieueffectenonderzoek (zie §4.4.3), met mogelijke bijstellingen in stap 2A (zie §4.5.2).

Het verdere onderzoek moet aantonen wat een mogelijke snelheidsverlaging betekent inzake doorstroming, verkeersveiligheid, ruimtelijke impact, milieu-impact en leefbaarheid. Een mogelijke snelheidsverlaging op de E17 zal verschuivingen van verkeer teweegbrengen. Deze verkeerseffecten moeten mee bekeken worden in het verdere onderzoek. Zo is bv. te onderzoeken of een snelheidsverlaging op de E17 gepaard moet gaan met een snelheidsverlaging op de R8 (om mogelijk ongewenste verschuivingen van verkeer naar de R8 tegen te gaan).

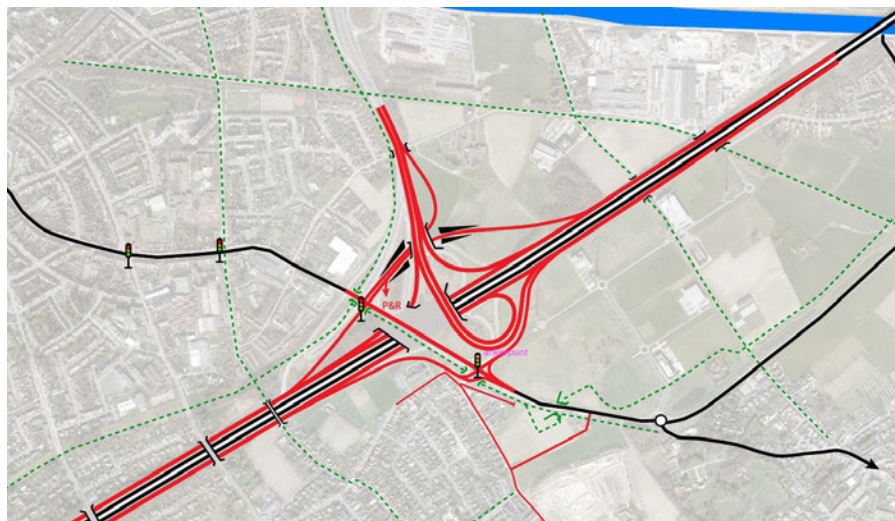
Om de effecten van de snelheidsverlaging op de E17 (gewijzigde doorstroming en de ritdynamiek) op emissies te onderzoeken, kan naast de doorrekening met de luchtmodellen (generiek model Impact) ook beslist worden om gebruik te maken van het specifieke emissiemodel EnViver, in combinatie met een microsimulatie van verkeer met het VISSIM-model.

Op basis van de onderzoeksresultaten zal bekeken worden of er bijstellingen nodig zijn aan het gekozen tracé met snelheidsverlaging en/of aan de snelheid zelf. Er zal een evenwicht moeten gezocht worden tussen doorstroming versus milieu-impact en leefbaarheid. Op basis van de onderzoeksresultaten is het aan de bevoegde minister en de Vlaamse Regering om een beslissing te nemen over het al dan niet verlagen van de snelheid op de E17. Deze beslissing is te nemen op basis van de onderzoeksresultaten (waaronder MER) binnen K-R8.

2.4.2.3 Insleuving E17 ter hoogte van Kortrijk-Oost

Bij de verschillende varianten voor [het verbeteren](#) van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost (zie § 2.4.3) is te bekijken om de E17 ter hoogte van het complex in te sleuven. In de bestaande situatie stijgt de E17 ter hoogte van de N8 en daalt de snelweg weer richting de Luipaardstraat, om erna weer te stijgen richting het kanaal Bossuit-Kortrijk. De E17 vormt zo ter hoogte van de N8 een ‘bult’ op het tracé. Het wegwerken van deze ‘bult’ van de E17 ter hoogte van Kortrijk-Oost kan mogelijks positieve effecten hebben op vlak van geluidshinder en emissies.

Bij deze varianten wordt de E17 ingegraven ter hoogte van de N8, waarbij de N8 via een brugconstructie over de E17 wordt getrokken. Alle aansluitingen aan beide zijden van de E17 zijn hierbij aan te passen. De insleuving kan ook samen bekeken worden met het principe van overkapping van E17 met R8 (overkapping, halve overkapping, open structuur,...).



Figuur 2-64: [Verbeteren](#) van het complex Kortrijk-Oost in geval niet-sluiten R8 met insleuving van de E17 ter hoogte van Kortrijk-Oost

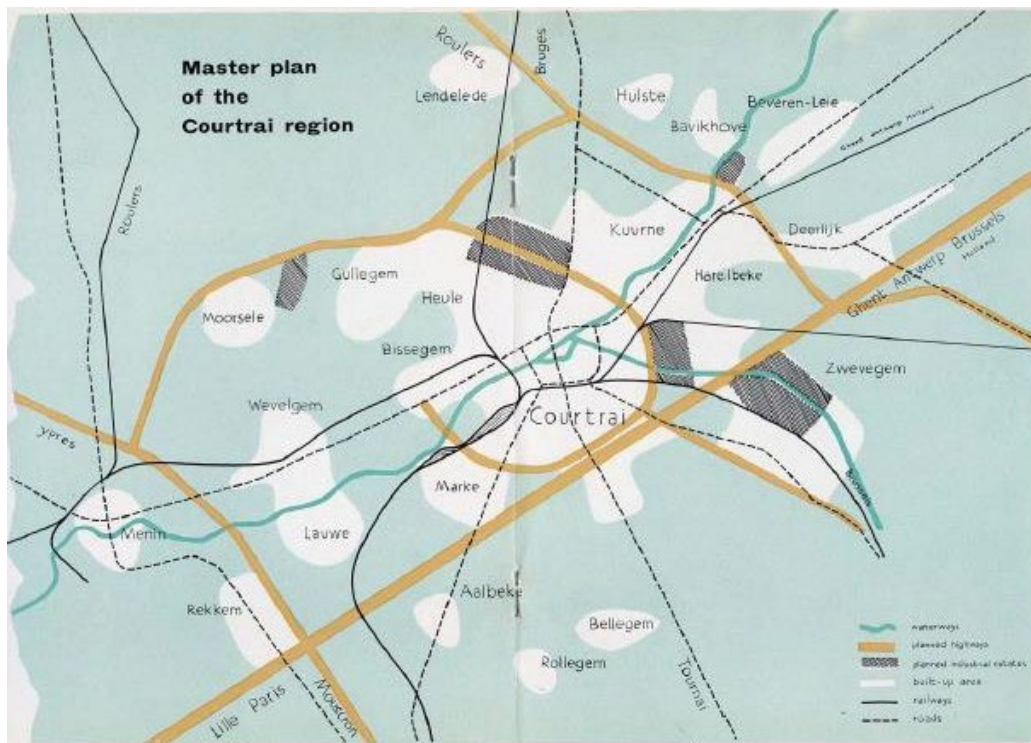
In het verdere onderzoek is de technische en verkeerskundige haalbaarheid van het ingraven van de E17 ter hoogte van Kortrijk-Oost na te zien, naast een afweging van de kosten en baten. Het insleuven van de E17 ter hoogte van Kortrijk-Oost impliceert in elk geval een groot grondverzet. Er is thans reeds een pompgebouw aanwezig. In geval van insleuving zal heel wat meer water moeten afgepompt worden. Deze aspecten zijn in het milieueffectenonderzoek verder te bekijken.

2.4.3 Infrastructuurvarianten voor het verbeteren van de bovenlokale weginfrastructuur

Binnen het planproces wordt gezocht naar [het verbeteren](#) van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost. [Het verbeteren](#) van de twee complexen wordt onderzocht in geval de R8 tussen deze twee complexen niet gesloten wordt (hoofdscenario 1) en in geval de R8 wel gesloten wordt (hoofdscenario 2). Ook de onderliggende wegennet aan de verkeerscomplexen is mee in beschouwing te nemen.

Historiek bovenlokale weginfrastructuur en reservatiestroom

Om de ontwikkelingen in het Kortrijkse in goede banen te leiden werd tijdens de jaren 1950 het GAAP (Gemeenschappelijk Algemeen Aanlegplan) opgesteld. Op de kaart staan ook de “geplande snelwegen” aangeduid (zoals de R8 en E17).



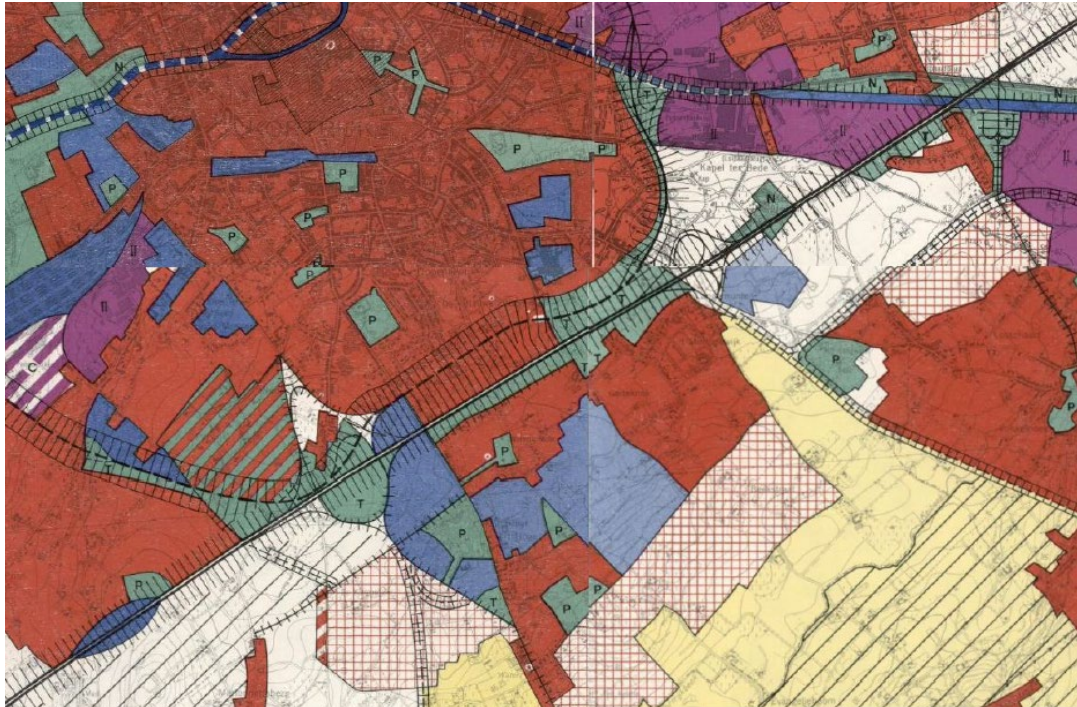
Figuur 2-65: Kaart GAAP, 1954 (Bron: Intercommunale Leiedal)

Vanaf het begin van de jaren 1970 werd het net van steenwegen ontdubbeld door de aanleg van de E17 (toen nog E3) en later ook de A17. Ook de R8 wordt aangelegd. De snelweg E3 (E17) werd opengesteld in 1970.



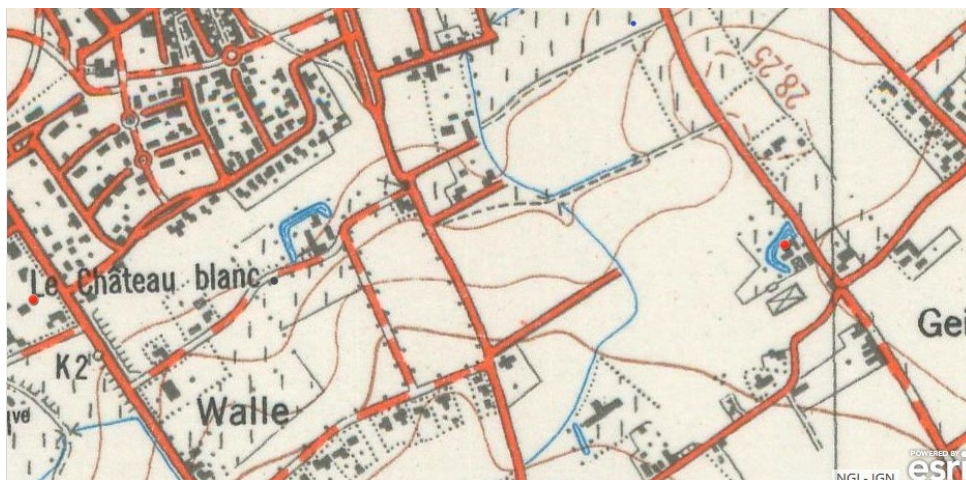
Figuur 2-66: Luchtfoto 1971 (© Stad Kortrijk, Bron: Stadsarchief Kortrijk), Kaartbladen Kortrijk, Harelbeke, Zwevegem en Belleghem

Op het ontwerp-gewestplan Kortrijk van 1974 wordt de reservatiestrook voor het sluiten van de R8 ingetekend tot aan de E17. Op het definitieve gewestplan van 1977 wordt de breedte van deze strook beperkt (zie figuur 0-1). Opmerkelijk is ook dat er aan de zuidzijde van de E17, tussen de complexen Kortrijk-Zuid en -Oost (uitgezonderd ter hoogte van de huidige Xpo site), een groene bufferzone is ingetekend.



Figuur 2-67: Ontwerp gewestplan 1974, kaartbladen Mouscron 29/5 - Zwevegem 29/6 - Harelbeke 29/2, Kortrijk 29/1

Vanuit inspraak is gevraagd om naast de historiek van de reservatiestrook, ook deze van de omliggende woonstraten in beeld te brengen. Woonstraten als de Burgemeester Mayeurlaan (aanleg in 1957) en de Sint-Margriete Houtemlaan (verbreding en heraanleg historische voetweg in 1968) waren reeds aanwezig voor de aanleg van de autosnelweg en de aanduiding van de reservatiestrook⁵⁶. De plannen voor een zuidelijke ringweg R8 waren er wel reeds voorafgaand aan de (her)aanleg van deze straten (zie kaart GAAP daterend van 1954).

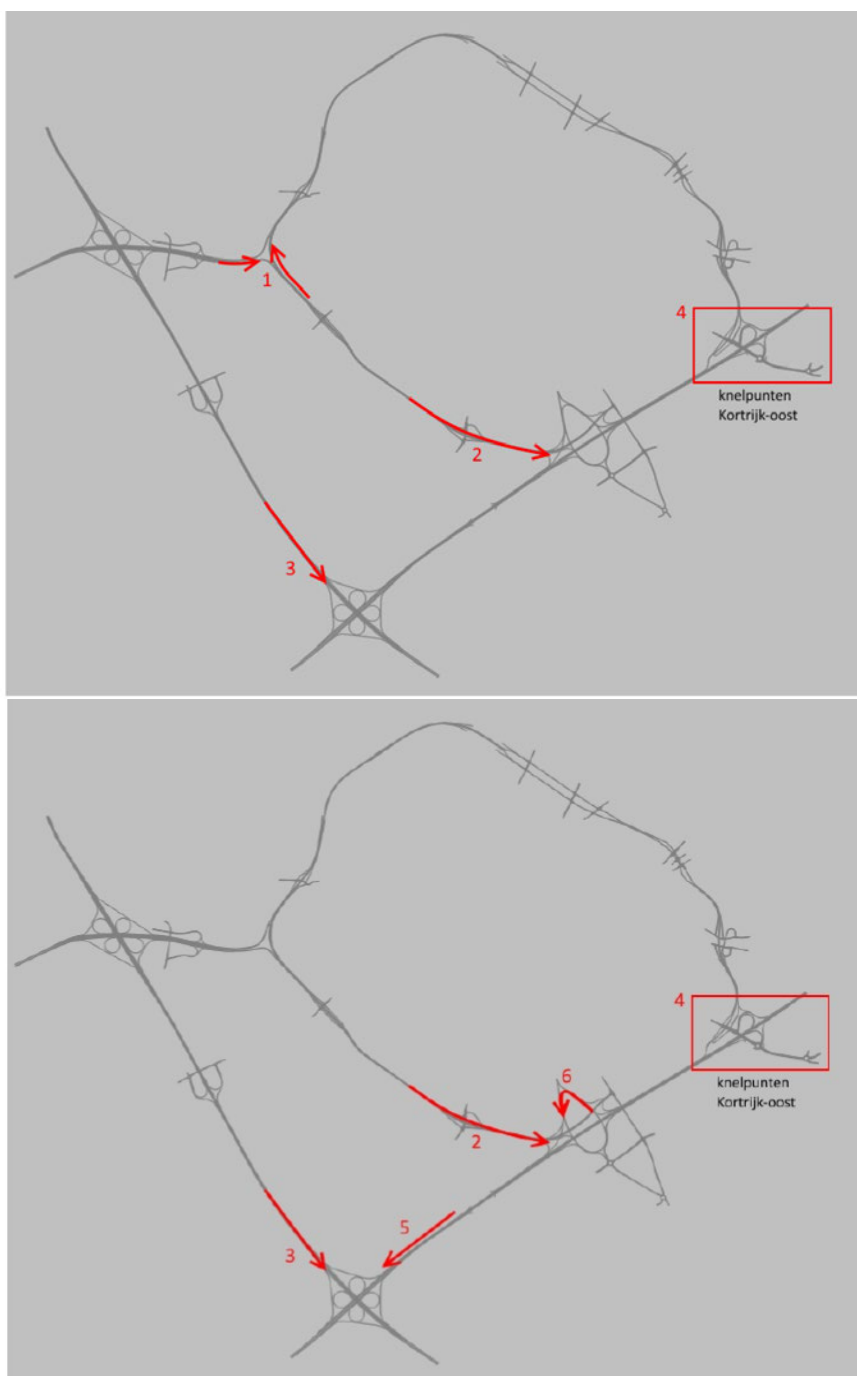


Figuur 2-68: Weergave van de woonstraten Burgemeester Mayeurlaan en Sint-Margriete-Houtemlaan voorafgaand aan de aanleg van de E17 en R8, Topografische kaart van België, 1969

⁵⁶ "Duizend Kortrijkse straten", Egied van Hoonacker, 1986.

Verkennd mobiliteitsonderzoek

Het verkennd mobiliteitsonderzoek wijst erop dat er bij de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost op heden een aantal knelpunten zijn op vlak van verkeersveiligheid en doorstroming en er dus gezien deze onlogische en gevaarlijke situaties er een nood is om deze complexen aan te passen. Op vandaag is er bv. sprake van een verkeerde aansluiting waarbij de wegcategorisering niet wordt gevolgd: ter hoogte van het complex Kortrijk-Oost wordt er aangesloten met een secundaire III weg (N8) op een primaire weg (E17). Ook de fietsveiligheid is aan te pakken op de verkeerscomplexen, vooral ter hoogte van Kortrijk-Oost. Daarenboven zorgen de geplande ruimtelijke ontwikkelingen voor bijkomende uitdagingen op de weginfrastructuur.



Figuur 2-69 en 2-70: Overzicht knelpunten ontstaan in de basissituatie tijdens de ochtendspits en de avondspits (verkennd mobiliteitsonderzoek K-R8)

In het **verkennend** mobiliteitsonderzoek zijn een aantal verkeerskundige varianten haalbaar gebleken o.b.v. de toen geformuleerde uitgangspunten. In deze uitgangspunten werd nog geen rekening gehouden met de thans beoogde mobiliteitsverschuiving naar alternatieve vervoersmodi (modal shift) en werd uitgegaan van een maximumscenario op vlak van ruimtelijke ontwikkelingen.

In het verdere onderzoek worden dus andere uitgangspunten gehanteerd dan deze gebruikt in het verkennend mobiliteitsonderzoek, wat tot andere resultaten zal leiden. Op basis van de verfijnde plandoelstellingen wordt nl. nagedacht over het (deels) beperken van ruimtelijke ontwikkelingen, wordt bewust ingezet op modal shift en wordt ook de draagkracht en de capaciteitsgrens van de infrastructuur bepaald. Vanuit het verdere onderzoek kunnen dus nog andere alternatieven opduiken.

In het **verkennend** mobiliteitsonderzoek werden de verkeerskundige varianten gecheckt op verkeerskundige en wegontwerptechnische haalbaarheid en werden de varianten tijdens het ontwerpproces gemilderd. Bij deze mildering werden bepaalde negatieve effecten van een variant verzacht. Dit betekent een zekere matiging op verkeerskundig vlak (aanvaardbare verliestijden) met positieve effecten op vlak van leefbaarheid, kostprijs, ruimte-inname. Dit heeft bij sommige complexen geleid tot extra (sub)varianten.

Echter vond in het **verkennend** mobiliteitsonderzoek nog geen volwaardig onderzoek naar de effecten op vlak van leefbaarheid plaats. In het milieueffectonderzoek (zie §4) zal moeten blijken of er bijkomend onderscheid kan worden gemaakt tussen de hoofdsenario's 'sluiten R8' en 'niet-sluiten R8' en de onderliggende alternatieven. Dit gebeurt in eerste instantie vanuit de discipline mobiliteit. Verder onderzoek zal uitwijzen wat de effecten zijn van de verschillende alternatieven op vlak van leefbaarheid, geluid, luchtkwaliteit,... Op deze wijze zal duidelijker worden welke alternatieven voor mens en milieu al dan niet als haalbaar kunnen beschouwd worden.

Voor het hoofdalternatief 2, waarbij de R8 gesloten wordt tussen de N50 en de N8, en alle daaronder vallende (sub)alternatieven wordt weinig draagvlak gevonden onder bewoners en eigenaars van de woonwijken langs de reservatiestrook en de E17. Zij maken zich zorgen over de leefbaarheid van hun woonbuurt. Echter onder de gebruikers van de R8 en de E17 en niet-aanwonenden zijn er wel voorstanders van het sluiten van de R8.

Hoofdsenario 2 waarbij de R8 tussen de N50 en N8 gesloten wordt, betekent inderdaad de aanleg van bijkomende infrastructuur in een sterk verstedelijkte omgeving. Echter dient opgemerkt te worden dat het verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost zonder het sluiten van de R8 tussen deze complexen ook een groot aandeel bijkomende infrastructuurwerken vraagt. Voor beide hoofdsenario's is er een ruimtelijke impact in de stedelijke omgeving, die nog nader te onderzoeken is op vlak van milieueffecten.

Uit het **verkennend** mobiliteitsonderzoek is te concluderen dat er geen significante verschillen zijn op vlak van doorstroming tussen de hoofdsenario's waarin de R8 tussen de N50 en N8 wel of niet gesloten wordt. In geval van beide hoofdsenario's kan een oplossing gevonden worden voor de verkeerskundige knelpunten. Echter werd in het **verkennend** onderzoek het verschil in restcapaciteit niet bekeken en heeft deze conclusie ook geen betrekking op wat dit betekent op vlak van verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Op basis van het bovenstaande wordt geconcludeerd dat hoofdsenario 2, waarbij de R8 wordt gesloten tussen de N50 en de N8, in deze fase van het planproces nog verder is te weerhouden.

Te onderzoeken alternatieven

Rekening houdende met deze gewijzigde uitgangspunten (zie hoger) wordt voortbouwend op het verkennend mobiliteitsonderzoek in het verdere proces het volgende onderzocht:

- de verkeerskundig haalbare varianten uit het **verkennend** mobiliteitsonderzoek
- de niet-verkeerskundig haalbare varianten uit het **verkennend** mobiliteitsonderzoek (deze kunnen nl. gezien de gewijzigde uitgangspunten toch haalbaar blijken)
- de weerhouden varianten vanuit inspraak
- mogelijke nieuwe varianten vanuit het verdere onderzoek

Voor de E17 hebben de varianten betrekking op een mogelijke overkapping, snelheidsverlaging en/of insleuving ter hoogte van Kortrijk-Oost (zie §2.4.2). Het verhogen van de capaciteit van de snelweg behoort niet tot de doelstellingen van K-R8.

Tabel 2-5: Hoofdscenario's en (sub)alternatieven mee te nemen in het verdere onderzoek

ALTERNATIEVEN	SCENARIO'S		VARIANTEN		
	Hoofd-scenario's	Subscenario's	Varianten E17	Overkappings-varianten	Snelheids-varianten
Inzet op modal shift zonder aanpassing verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en -Oost (zie §2.4.4.1)				Met of zonder overkapping van de E17	Met of zonder snelheidsverlaging op de E17
Verbeteren verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en -Oost in combinatie met modal shift en bijsturen ruimtelijke ontwikkelingen	Zonder sluiting R8 tussen N50 en N8	Optimalisatie complex Kortrijk-Zuid			
		Optimalisatie complex Kortrijk-Oost	Met of zonder insleuving van E17 thv Kortrijk-Oost		
	Met sluiting R8 tussen N50 en N8	R8 sluiten in voorziene reservatiestrook		Met of zonder overkapping R8 en/of E17	
		R8 sluiten naast de E17			
		R8 sluiten in de bedding van de E17			

Hieronder volgt een beknopte beschrijving van de te onderzoeken verkeerskundige varianten. Voor meer duiding en beeldmateriaal over de verkeerskundig haalbare varianten uit het verkennend mobiliteitsonderzoek wordt verwezen naar het eindrapport van Witteveen & Bos en Transport & Mobility Leuven i.o.v. Agentschap Wegen en Verkeer West-Vlaanderen (zie bijlage 3). In dit rapport wordt, o.b.v. de toenmalige uitgangspunten, een oordeel gevormd over het al dan niet verkeerskundig haalbaar zijn van de varianten. Verdere afwegingen en/of keuzes vormen het voorwerp van verder onderzoek.

De verkeerskundige varianten die geen deel uitmaakten van het verkennend mobiliteitsonderzoek zijn nog volwaardig te onderzoeken. De scopingnota omvat een overzicht van deze varianten met beknopte omschrijving en mogelijke aandachtspunten.

2.4.3.1 **Verbeteren** van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost zonder het sluiten van de R8 tussen de N50 en de N8 (hoofdscenario 1)

Bij de varianten voor **het verbeteren** van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- De onderzochte varianten vanuit het **verkennend** mobiliteitsonderzoek (dit zijn gezien de gewijzigde uitgangspunten ook de varianten die vanuit het **verkennend** onderzoek niet haalbaar bleken, zie hoger)
- Bijkomend ingesproken varianten na goedkeuring van de (**verfijnde**) startnota K-R8

Er wordt tevens gemotiveerd als bepaalde varianten niet worden weerhouden voor verder onderzoek.

I. **OPTIMALISATIE VERKEERSCOMPLEX KORTRIJK-ZUID**

Verder te onderzoeken varianten vanuit het **verkennend mobiliteitsonderzoek**

Er wordt voortgebouwd op de verkeerskundige varianten uit het **verkennend** mobiliteitsonderzoek. Gezien de gewijzigde uitgangspunten, waarbij nu ook wordt ingezet op alternatieve vervoersmodi en het bijsturen van ruimtelijke ontwikkelingen, worden alle varianten hernomen, dus ook de varianten die niet bleken te werken o.b.v. het worst case scenario (zonder inzet op alternatieve modi en met een maximumscenario aan ruimtelijke ontwikkelingen).

Op basis van het worst case scenario bleken enkel de varianten 5 en 6b verkeerskundig haalbaar. Variant 5b bleek ook verkeerskundig haalbaar, maar werd niet weerhouden omwille van de extreem grote impact op onteigeningen (zie verder).

Variant 1: Volledig knooppunt – één tak naar Kortrijk (N323)

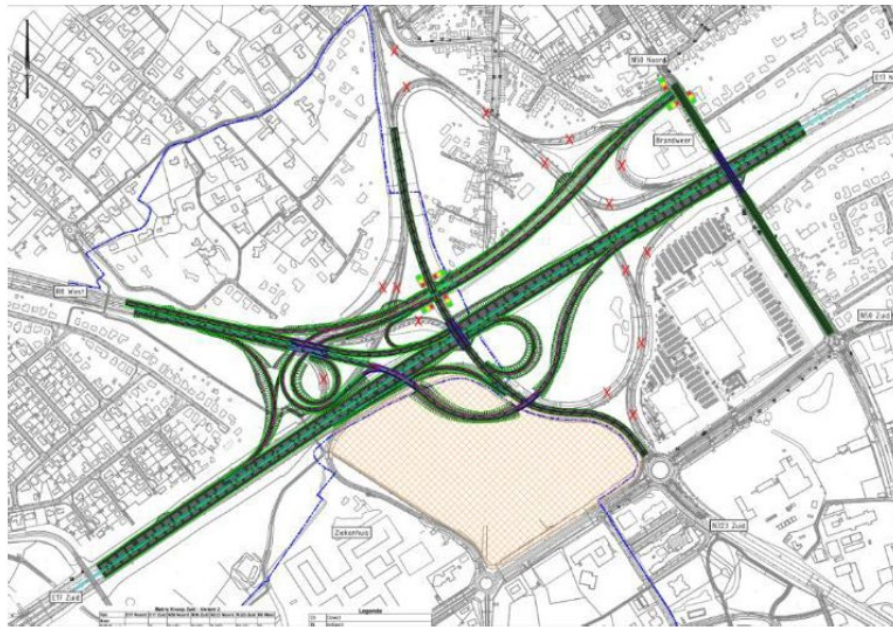
Bij deze variant zijn de E17, de R8 en de N323 direct verbonden via het knooppunt. Verkeer van en naar Kortrijk wordt afgewikkeld via de N323 en het onderliggende wegennet. De dominante relatie R8-west van en naar Gent is hierbij hoogwaardig vormgegeven met directe verbindingsbogen. Overige relaties zijn vormgegeven als lussen.



Figuur 2-71: Variant 1 voor **het verbeteren** van het complex Kortrijk-Zuid in geval van niet-sluiten R8

Variant 2: Volledig knooppunt – twee takken naar Kortrijk (N323 en R8/N50)

Bij deze variant zijn de E17, de R8 en de N323 direct verbonden via het knooppunt. De N323 loopt door het knooppunt van noord naar zuid. De R8 blijft doorgetrokken tot de N50. Verkeer van en naar Kortrijk kan dus zowel via de N323 rijden als via de R8/N50. De dominante R8-west van en naar Gent is hierbij hoogwaardig vormgegeven met directe verbindingsbogen. Overige relaties worden afgewikkeld via relatief krappe verbindingsbogen en lussen.



Figuur 2-72: Variant 2 voor het verbeteren van het complex Kortrijk-Zuid in geval van niet-sluiten R8

Variant 3: Aansluiting

Ook bij deze variant is de dominante relatie R8-west van en naar Gent robuust vormgegeven met directe verbindingsbogen. De overige relaties worden afgewikkeld via het onderliggende wegennet (N323).



Figuur 2-73: Variant 3 voor het verbeteren van het complex Kortrijk-Zuid in geval van niet-sluiten R8

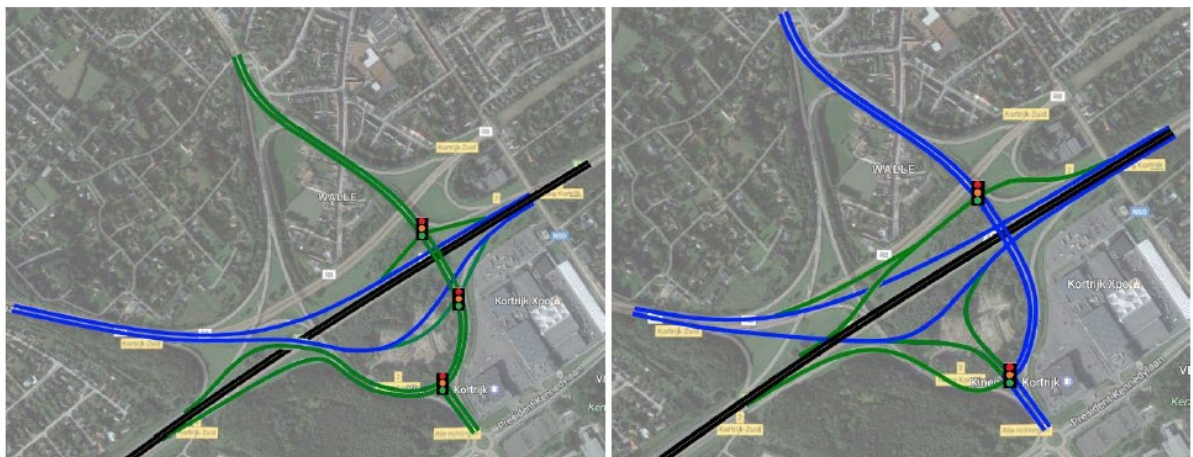
Variant 4: Onvolledig knooppunt – voorsorteren op sluiting ring R8

Het knooppunt is onvolledig, omdat de relatie R8-west van en naar Gent ontbreekt. Wanneer de ring R8 echter gesloten wordt, is de variant interessant. De variant wordt nader beschouwd bij hoofdsценario 2 sluiten van de ring R8.



Figuur 2-74: Variant 4 voor het verbeteren van het complex Kortrijk-Zuid in geval van niet-sluiten R8

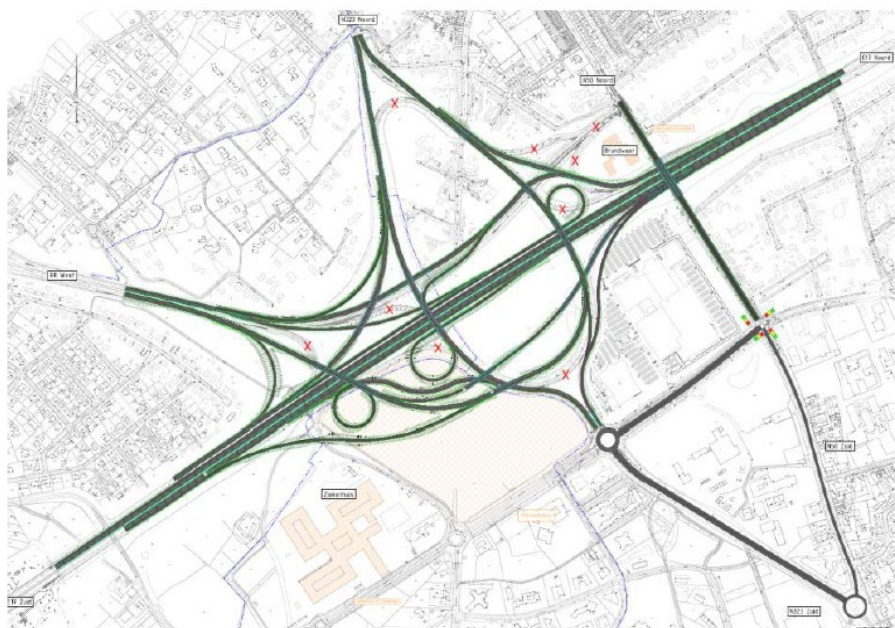
Variant 4 is verkeerskundig geoptimaliseerd door de ontbrekende relatie R8 <> E17 toe te voegen. Dit heeft geleid tot extra varianten 4b en 4c 'incl. relatie R8 <> E17'.



Figuur 2-75 en 2-76: Variant 4b en 4c voor het verbeteren van het complex Kortrijk-Zuid in geval van niet-sluiten R8

Variant 5: Volledig knooppunt – geen kruispunten

Bij deze variant zijn de R8, E17 en de N323 volledig verknoopt. Aandachtspunt is de verkeersafwikkeling via de rotonde in het zuiden. De directe relatie met de N50 ontbreekt.

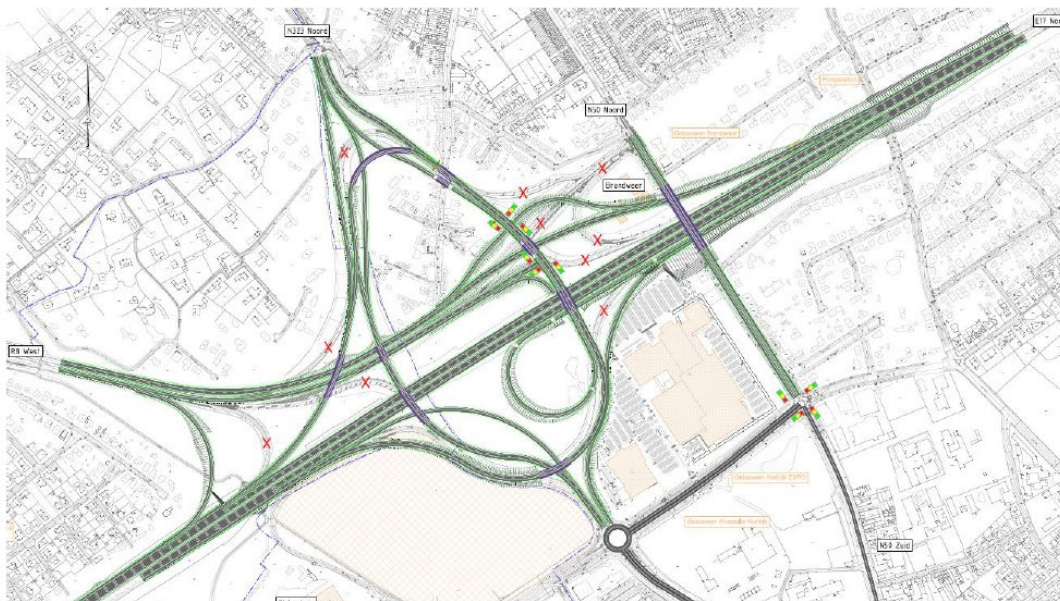


Variant 6a en 6b: Ei - knooppunt 1 & 2

De variant 6a ‘knooppunt 1’ is later in het **verkennd** mobiliteitsonderzoek ingebracht na optimalisatie van variant 4. De missende relaties uit deze variant zijn hier ook toegevoegd. De directe relatie tussen de R8 en de N50 is verwijderd.



De variant 6b 'knooppunt 2' is gebaseerd op variant 6a. In deze variant is geprobeerd om zo veel mogelijk huidige infrastructuur te behouden.



Figuur 2-79: Variant 6B voor het verbeteren van het complex Kortrijk-Zuid in geval van niet-sluiten R8

Variant 6b-2: Ei - knooppunt 2 'ontweven' is toegevoegd vanuit de variant 6b om de weefbewegingen te verminderen.



Figuur 2-80: Variant 6B-2 voor het verbeteren van het complex Kortrijk-Zuid in geval van niet-sluiten R8

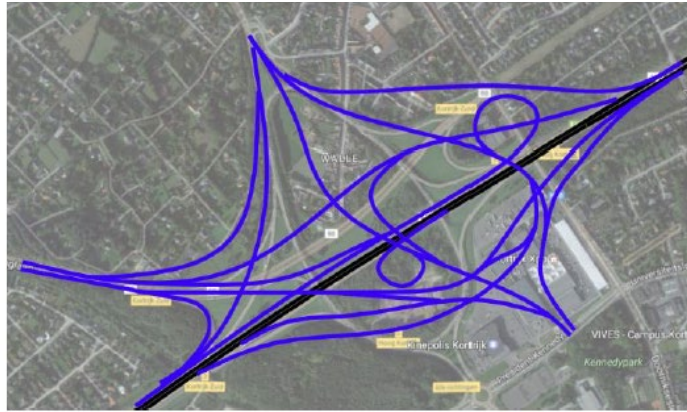
Voorstellen vanuit inspraak

Vanuit inspraak werden een aantal ontwerpmatige voorstellen voor Kortrijk-Zuid meegegeven (zie Antwoordnota, bijlage 1 bij de verfijnde startnota). Deze suggesties tot vorming van het verkeerscomplex zullen bekeken worden in het verdere onderzoek. Uit dit verdere onderzoek moet blijken of deze varianten werken of niet.

Niet-weerhouden varianten voor het verbeteren van het complex Kortrijk-Zuid

Varianten 5a 'vrijwaren Kennedybos'

Variant 5 (zie hoger) had tot gevolg dat een groot deel van het Kennedybos werd geraakt. Om de impact op het Kennedybos te verminderen, is gepoogd het knooppunt te verschuiven richting Kortrijk Xpo en de bebouwing van Kortrijk. Dit resulteerde in variant 5a. Deze variant wordt echter niet weerhouden omwille van de extreem grote impact op onteigeningen bij Kortrijk Xpo en de bebouwing van Kortrijk. Variant 5a wordt dan ook eerder als een theoretische oefening beschouwd.

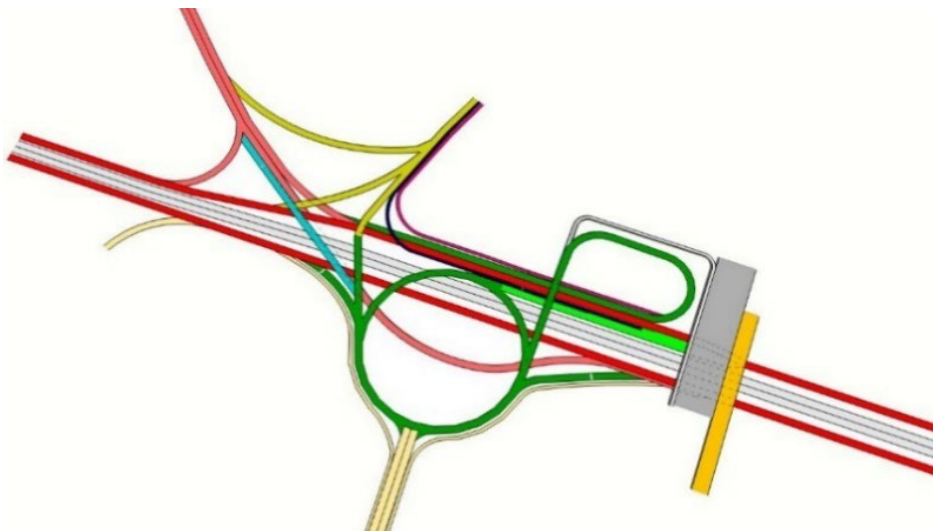


Figuur 2-81: Niet weerhouden variant Savoor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Zuid in geval van niet-sluiten R8

De 'eierdooier'

De variant de 'eierdooier' betreft een 'beperkt' of 'gereduceerd' complex als een rotonde op de E17, waarbij alle aansluitingen worden voorzien. De 'eierdooier' wordt niet weerhouden voor verder onderzoek, omwille van de korte weefbewegingen en vanuit verkeersveiligheid:

- De huidige problemen in het zuidwestelijke kwadrant van het Ei worden niet opgelost. De stroom van R8 naar E17 Gent is eruit door de rechtstreekse aansluiting op de parallelweg, maar alle andere huidige bewegingen komen op heel korte afstand samen. Momenteel hebben de richtingen Gent naar Hoog Kortrijk en Centrum naar Hoog Kortrijk/E17 al geweven voordat eerst de voertuigen van R8 en vervolgens van E17 er bij komen. In de variant komen dus al die bewegingen quasi in één keer samen. Dit zal zorgen voor serieuze stremming en waarschijnlijk ook ongevallen.
- Door het grote aantal rechtstreekse aansluitingen is er een te grote opeenvolging van uitritten/splitsingen en opritten/samenvoegingen. Naar alle waarschijnlijkheid zullen de turbulentieafstanden niet gerespecteerd kunnen worden. Daarnaast zal de richtingssignalisatie kort opeenvolgen, waardoor de situatie onoverzichtelijk zal worden en twijfelgedrag heel waarschijnlijk zal zijn.
- Door de vele rechtstreekse aansluitingen, zal in heel wat niveaus gewerkt moeten worden. Dit zal zorgen voor sterke hellingen, bredere infrastructuur in bochten óf beperkte zichtafstanden met bijhorend beperkte toegelaten snelheden. Dit zal een impact hebben op doorstroming en veiligheid, en zal bij slechte weersomstandigheden extra problemen geven.



Figuur 2-82: Niet weerhouden variant "de eierdooier" voor het verbeteren van het complex Kortrijk-Zuid in geval van niet-sluiten R8

II. OPTIMALISATIE VERKEERSCOMPLEX KORTRIJK-OOST

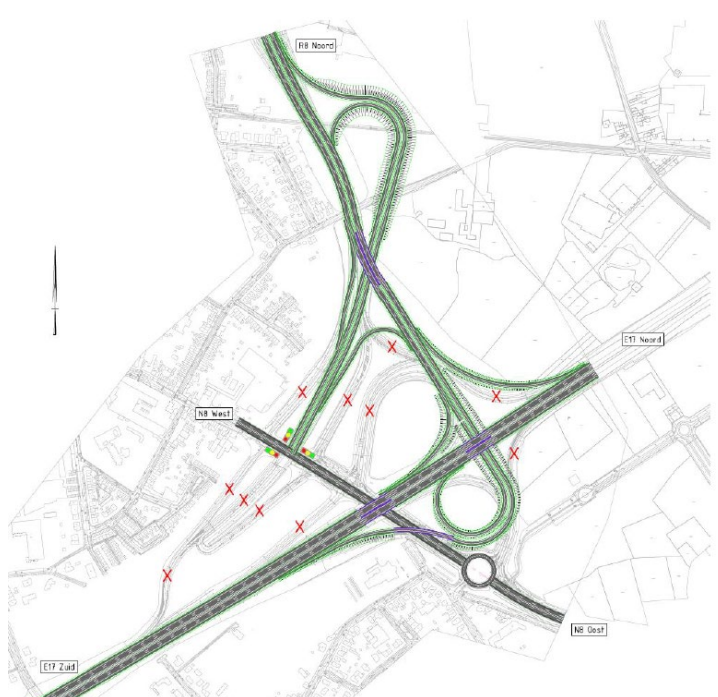
Verder te onderzoeken varianten vanuit het **verkennend** mobiliteitsonderzoek

Er wordt voortgebouwd op de verkeerskundige varianten uit het verkennend mobiliteitsonderzoek. Gezien de gewijzigde uitgangspunten waarbij nu ook wordt ingezet op alternatieve vervoersmodi en het bijsturen van ruimtelijke ontwikkelingen, worden alle varianten hernomen, dus ook de varianten die niet bleken te werken o.b.v. het worst case scenario (zonder inzet op alternatieve modi en met een maximumscenario aan ruimtelijke ontwikkelingen).

Op basis van het worst case scenario bleken enkel de varianten 1b, 2b, 3b verkeerskundig haalbaar.

Variant 1 - verknoping 1

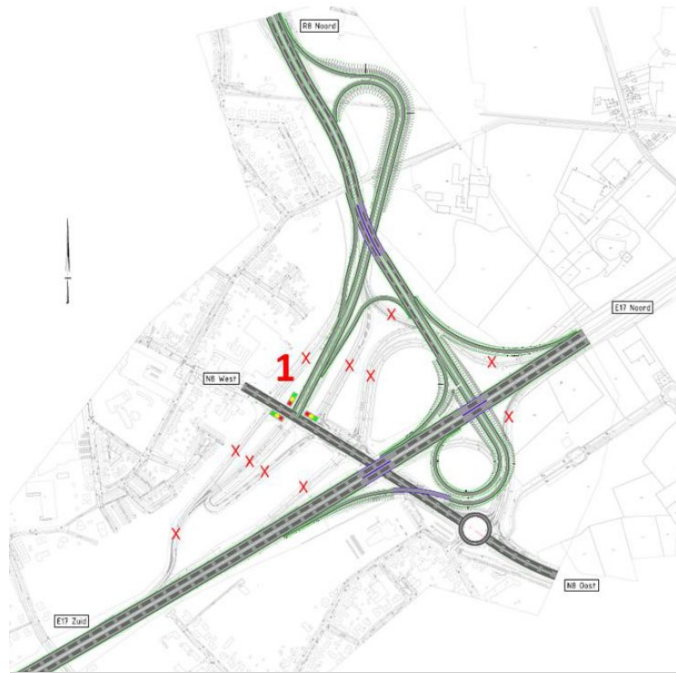
Bij deze variant zijn de relaties R8 van en naar de E17 direct vormgegeven. De relatie N8 van en naar de E17 is indirect. Verkeer van en naar de N8 wordt afgewikkeld via een kruispunt op het onderliggende wegennet.



Figuur 2-83: Variant 1 voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Oost in geval van niet-sluiten R8

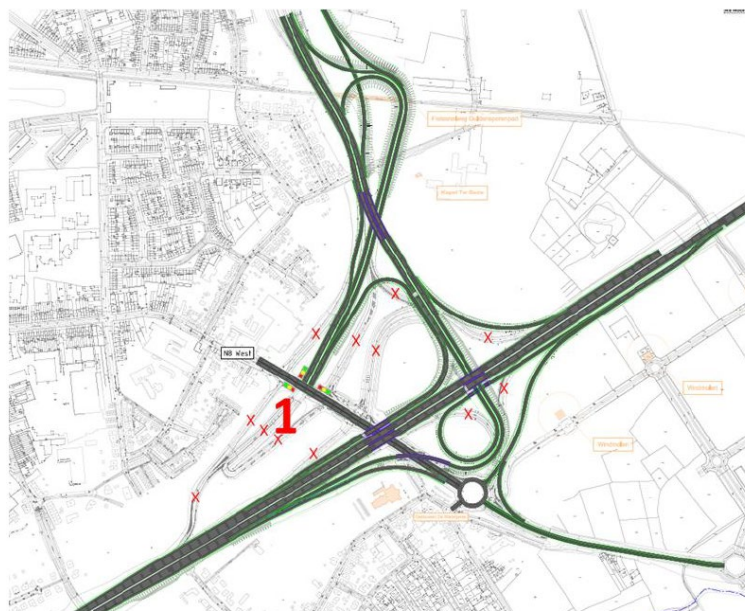
Variant 1a 'verknoping 1 - mildering' is een optimalisatie van 1. Variant 1a van Kortrijk-Oost heeft één VRI-lichtengeregeld kruispunt. Op de rechtsafbeweging van de N8-oost naar de aansluiting op het hoger wegennet en op de linksafbeweging in de omgekeerde richting zijn er telkens drie opstelstroken nodig om het verkeer op de piekmomenten verwerkt te krijgen. Dit houdt in dat er op de uitgaande takken ook telkens drie rijstroken nodig zijn.

Daarnaast blijkt dat de weefbeweging tussen het verkeer komende van de R8 en de N8 naar de E17 in beide richtingen zeer moeilijk verlopen, vanwege de korte weefstrook en de grote verkeersvolumes.



Figuur 2-84: Variant 1a voor *het verbeteren* van het complex Kortrijk-Oost in geval van niet-sluiten R8

Variant 1b 'verknoping 1 - mildering' is een optimalisatie van 1a, waarbij het kruispunt van de N8 met de aansluitingen van de R8 verlicht wordt en waarbij de problemen van de weefzone worden aangepakt. Er is een bijkomende afrit van de E17 (komende van Frankrijk) die invoegt op de N8 (richting Zwevegem), zoals er in de bestaande toestand ook is. Daarnaast is er een aansluiting vanaf de rotonde naar de E17 (richting Gent). Door deze ingrepen worden de grootste stromen op het kruispunt verminderd en hoeft het verkeer van de R8 naar de E17 niet meer te weven met het verkeer van de N8 naar de E17. Het verkeer van de E17 (richting Frankrijk) kan op fysiek gescheiden rijstroken blijven ter hoogte van de voormalige weefzone en nadien samen invoegen bij het verkeer op de snelweg.



Figuur 2-85: Variant 1b voor *het verbeteren* van het complex Kortrijk-Oost in geval van niet-sluiten R8

Er werd nog een bijkomende aanpassing (variant 1c) onderzocht met een fly-over van de R8 naar de E17 richting Frankrijk. Het verkeer komende van de N8 en komende van de R8 voegt dan na elkaar in op de E17 met aparte opritten. De winst t.o.v. variant 1b is echter beperkt.

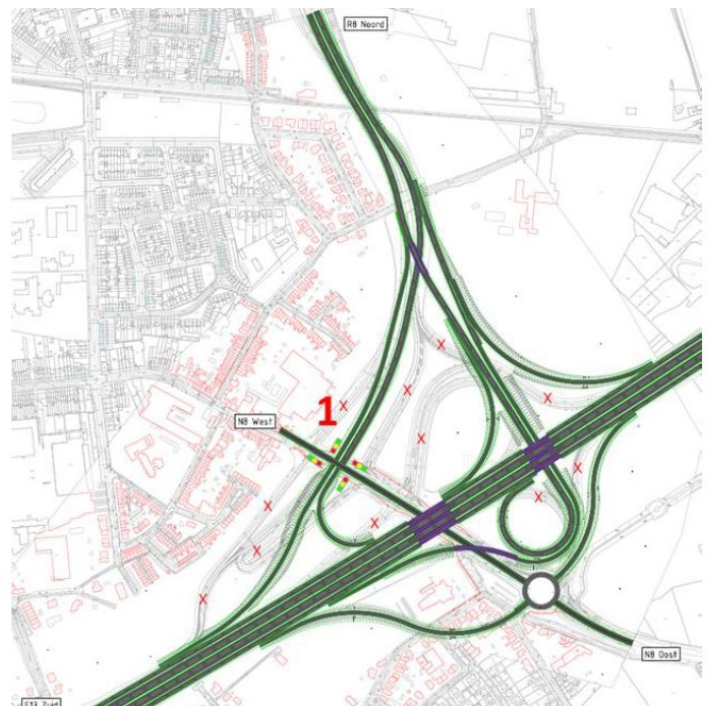
Variant 2 – verknoping 2

Bij deze variant zijn de relaties R8 van en naar de E17 direct vormgegeven. Verkeer van en naar de N8 wordt enerzijds afgewikkeld via de rotonde aan de oostzijde en anderzijds via het kruispunt aan de westzijde.



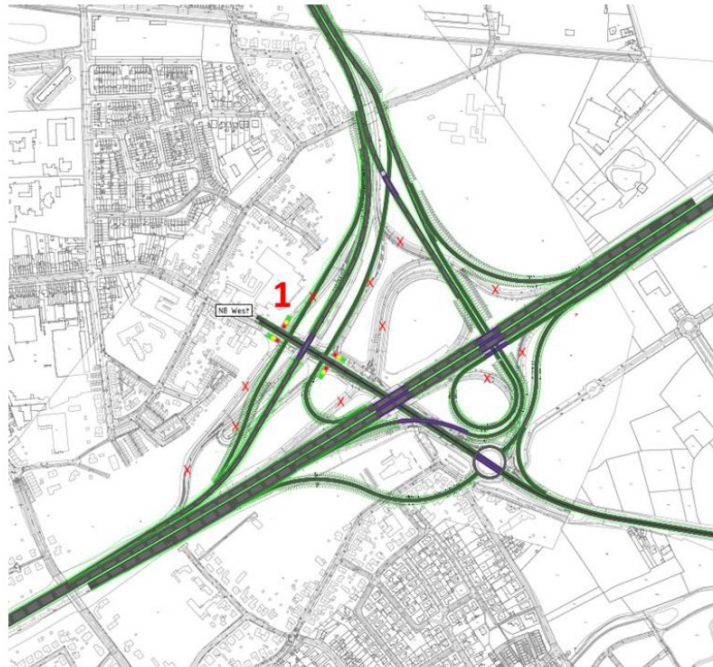
Figuur 2-86: Variant 2 voor *het verbeteren* van het complex Kortrijk-Oost in geval van niet-sluiten R8

Variant 2a 'verknoping 2 - mildering' is een optimalisatie van variant 2. Variant 2a van Kortrijk-Oost heeft één VRI-geregelde kruispunt. Het hoogste aantal opstelstroken ligt op de oostelijke N8 en is gelijk aan vijf. Het in- en uitvoegen op de parallelweg van de E17 richting Frankrijk verloopt moeizaam. Daarnaast verloopt de verkeersafwikkeling op de rotonde Cowboy Henk niet vlot.



Figuur 2-87: Variant 2a voor *het verbeteren* van het complex Kortrijk-Oost in geval van niet-sluiten R8

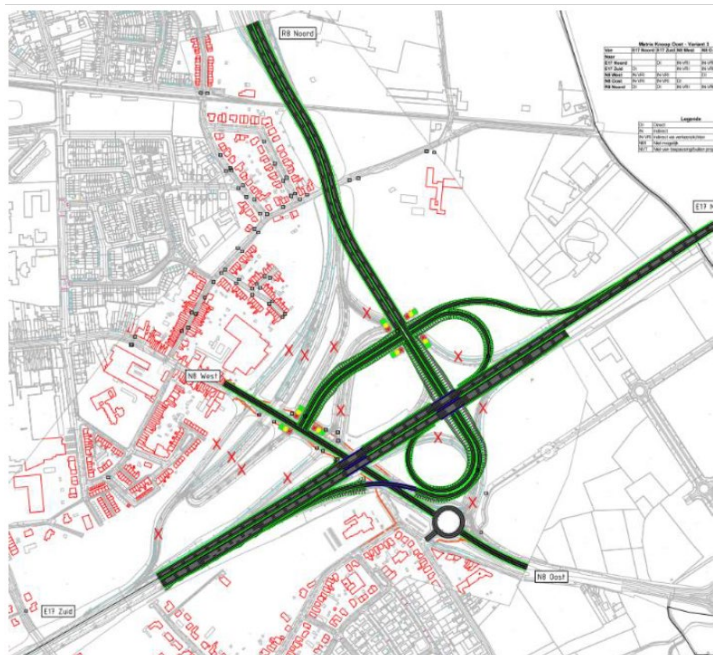
Variant 2b 'verknoping 2 - mildering' is een optimalisatie van variant 2a. De variant wordt geoptimaliseerd met een fly-over van de R8 naar de E17 richting Frankrijk. Hierdoor moeten de verkeersstromen die de E17 verlaten, niet meer weven met het verkeer dat er bij komt. Verder gaat er een tunnel onder de rotonde Cowboy Henk door, om de doorstroming van de rotonde te verbeteren.



Figuur 2-88: Variant 2b voor het verbeteren van het complex Kortrijk-Oost in geval van niet-sluiten R8

Variant 3 – half klaverblad 1

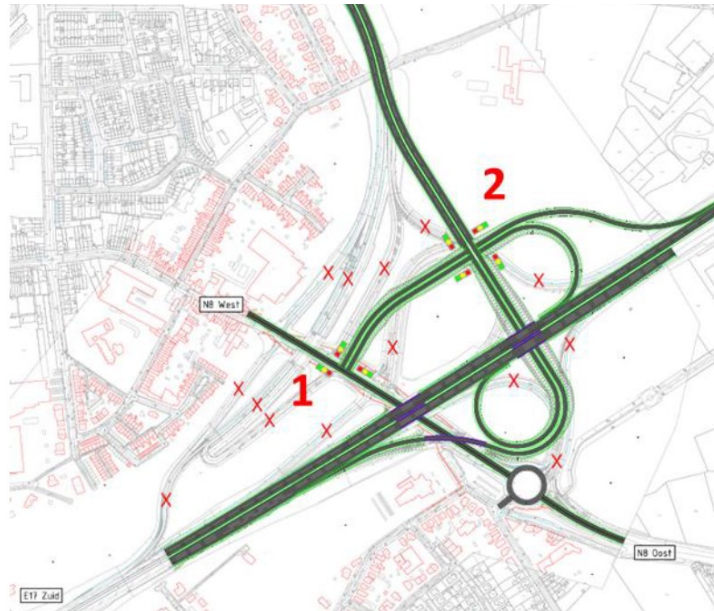
Variant waarbij de R8 is aangesloten op de E17 middels een halfklaverbladaansluiting en bijbehorende geregelde kruispunten. Het verkeer van en naar N8-zuid (Zwevegem) dient enigszins om te rijden.



Figuur 2-89: Variant 3 voor het verbeteren van het complex Kortrijk-Oost in geval van niet-sluiten R8

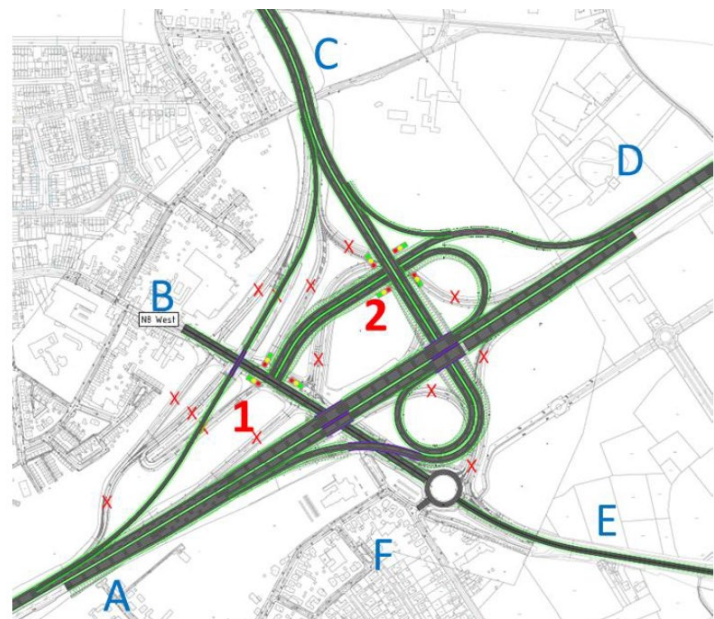
Variant 3a 'half klaverblad - mildering' is een optimalisatie van variant 3. Variant 3a heeft twee VRI geregelde kruispunten. Op kruispunt 1 rijden dezelfde verkeersvolumes als in variant 1a. De indeling van de afslagstroken

is dus dezelfde. De kruispuntinrichtingen voor kruispunt 2 worden weergegeven op de afbeelding. De takken hebben vier tot zelfs acht opstelvakken om het piekverkeer te kunnen verwerken. De linksafbeweging van de R8 naar de oprit van de E17 richting Frankrijk en de linksafbeweging van de afrit E17 (richting Gent) naar de N8 hebben elk 4 afslagstroken nodig.



Figuur 2-90: Variant 3a voor het verbeteren van het complex Kortrijk-Oost in geval van niet-sluiten R8

Variant 3b 'half klaverblad - mildering' is een optimalisatie van variant 3a. In variant 3b wordt er een bypass toegevoegd tussen de afrit van de E17 (richting Frankrijk) en de R8, en een fly-over tussen de R8 en de E17 (richting Frankrijk). Dankzij deze ingrepen kan het aantal rijstroken op kruispunt 2 gereduceerd worden. Op kruispunt 1 veranderen de intensiteiten niet in deze variant. De kruispuntbewegingen op kruispunt 2 worden weergegeven op de afbeelding. Het maximum aantal rijstroken op een tal is gelijk aan vijf.



Figuur 2-91: Variant 3b voor het verbeteren van het complex Kortrijk-Oost in geval van niet-sluiten R8

Variant 3c 'half klaverblad - mildering' is een optimalisatie van variant 3b. Er werd een bijkomende aanpassing onderzocht, waarbij de E17 richting Gent rechtstreeks wordt aangesloten op de N8 met een extra af- en oprit.

Daarnaast wordt er voorgesteld om de R8 onder het kruispunt te laten doorgaan, zodat de uitwisseling tussen de E17 en de R8 buiten de verkeerslichten gebeurt. Op kruispunt 1 verandert dit niets aan het aantal rijstroken.

Variant 4: Half klaverblad 2

In variant is de R8 aangesloten op de E17 middels een halfklaverbladaansluiting en bijbehorende geregelde kruispunten. Verkeer van en naar N8-noord (Kortrijk) dient enigszins om te rijden.

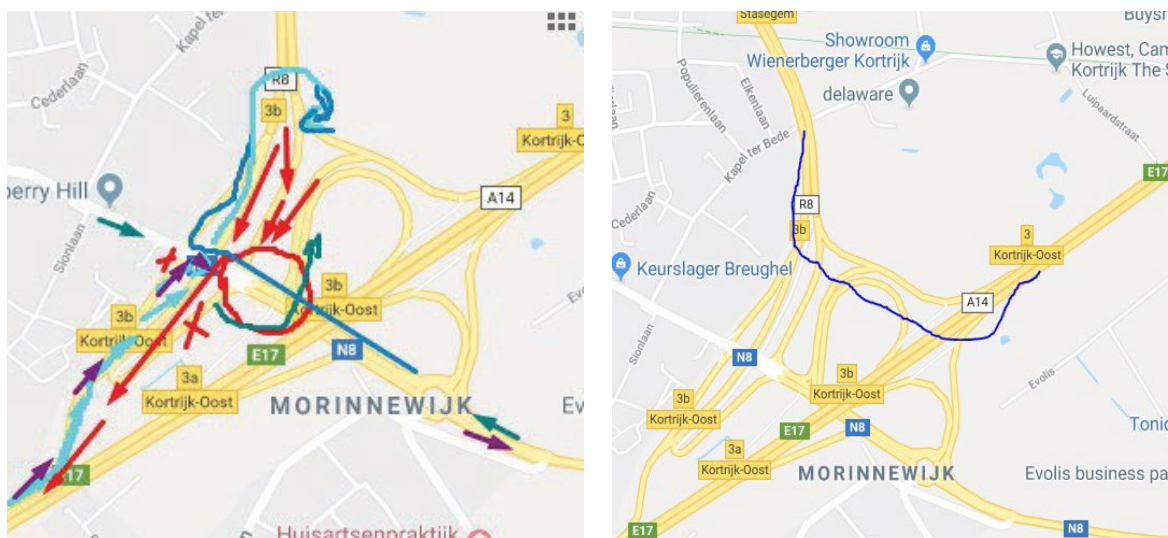
Variant 4 heeft twee VRI geregelde kruispunten. Het kruispunt waar de meeste opstelvakken nodig zijn om het verkeer te kunnen verwerken in deze variant is kruispunt 1. Op de takken liggen vier tot vijf opstelstroken.



Figuur 2-92: Variant 4 voor *het verbeteren* van het complex Kortrijk-Oost in geval van niet-sluiten R8

Voorstellen vanuit inspraak

Vanuit inspraak werden een aantal ontwerpmatige voorstellen voor Kortrijk-Oost meegegeven (zie Antwoordnota, bijlage 1 *bij de verfijnde startnota*). Deze suggesties tot vorming van het verkeerscomplex zullen bekeken worden in het verdere onderzoek. Uit dit verdere onderzoek moet blijken of deze varianten werken of niet.



Figuur 2-93 en 2-94: Voorstellen vanuit inspraak voor *het verbeteren* van het complex Kortrijk-Oost in geval van niet-sluiten R8

Verleggen van het complex Kortrijk-Oost naar het oosten

Vanuit inspraak werd ook voorgesteld om het verkeerscomplex Kortrijk-Oost te verleggen naar het oosten, richting kanaal Bossuit-Kortrijk en de aansluiting op de N391. Op deze manier wordt het complex verder van de bestaande woonwijken ingericht, waarbij het verkeer van Zwevegem en Kortrijk uit elkaar kan worden gehaald.

Het voorstel tot het verleggen van het complex Kortrijk-Oost wordt meegenomen in het verdere onderzoek. De technische mogelijkheden zijn te onderzoeken, gezien bv. de aanwezigheid van het kanaal Bossuit-Kortrijk (cf. hoogteverschillen). Ook de impact op vlak van grondwater is nader te bekijken. Daarnaast is het verleggen van een complex niet evident, want de toeleidende secundaire wegen zijn niet zo flexibel.

In de haalbaarheid zal ook het ruimtebeslag dat hiermee gepaard gaat een belangrijke rol spelen. Het verleggen van het complex wordt o.m. gevraagd om het complex verder van de bestaande woonwijken in te richten: het kan hierbij niet de bedoeling zijn om daarbij een ander woonwijk (m.n. de woningen langs de Keizersstraat) te impacteren.

Niet-weerhouden varianten voor het optimaliseren van het complex Kortrijk-Oost

Bijkomend complex ter hoogte van Kortrijk-Oost

Vanuit inspraak wordt voorgesteld om een bijkomend complex op de autosnelweg E17 ter hoogte van Kortrijk-Oost te realiseren. Dit voorstel wordt niet weerhouden.

Het aantal complexen op de hoofdwegen is vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)⁵⁷. Op het hoofdwegennet primeert de internationale en gewestelijke verbindingfunctie, waardoor het aantal op- en afritten beperkt gehouden. Dit bevordert de doorstroming en de veiligheid. Een bijkomend nieuw complex is vanuit verkeersveiligheidsstandpunt niet aangewezen. Elk complex kan beschouwd worden als een conflictpunt.



Figuur 2-95: Niet-weerhouden variant waarbij een bijkomend verkeerscomplex wordt gerealiseerd ter hoogte van Kortrijk-Oost

⁵⁷ Zie RSV, p, 370: "Aangezien de internationale en gewestelijke verbindingfunctie primeert op dit hoofdwegennet, wordt het aantal op- en afritten beperkt gehouden. Dit bevordert de doorstroming en de veiligheid. Nagegaan moet worden of een beperking kan doorgevoerd worden."

Variant 5 met gedeeltelijke overkapping van de E17

Variant 5 voor het verbeteren van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost (hoofdscenario 1) uit het verkennend mobiliteitsonderzoek, waarbij de E17 gedeeltelijk overkapt wordt, wordt niet weerhouden. Deze variant moest het mogelijk maken om bovenop de overkapping van de E17 een ontwikkeling te realiseren, als verbinding tussen de verschillende stadsdelen. Vanuit het aspect veiligheid is een ontwikkeling boven de overkapping echter niet mogelijk. Gezien geen ontwikkeling mogelijk is binnenin het verkeerscomplex, heeft deze variant geen meerwaarde en getuigt de variant niet van een duurzaam ruimtegebruik.



Figuur 2-96: Niet-weerhouden variant 5 voor het verbeteren van het complex Kortrijk-Oost met gedeeltelijke overkapping van de E17 in geval van niet-sluiten R8

2.4.3.2 Verbeteren van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost met het sluiten van de R8 ertussen (hoofdscenario 2)

Hoofdscenario 2 waarbij de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost worden verbeterd met het sluiten van de R8 tussen deze complexen, omvat volgende subscenario's:

Tabel 2-6: Subscenario's voor de optimalisatie van de complexen Kortrijk-Oost en -Zuid met sluiting R8

R8 sluiten in de voorziene reservatiestrook	Gelijkgronds
	Verzonken
	Ondergronds
R8 sluiten naast de E17	Eén rijrichting noordelijk en één rijrichting zuidelijk van de E17
	Beide rijrichtingen noordelijk van de E17
	Beide rijrichtingen zuidelijk van de E17
R8 sluiten in de bedding van de E17	Met de E17 erboven
	Met de E17 eronder

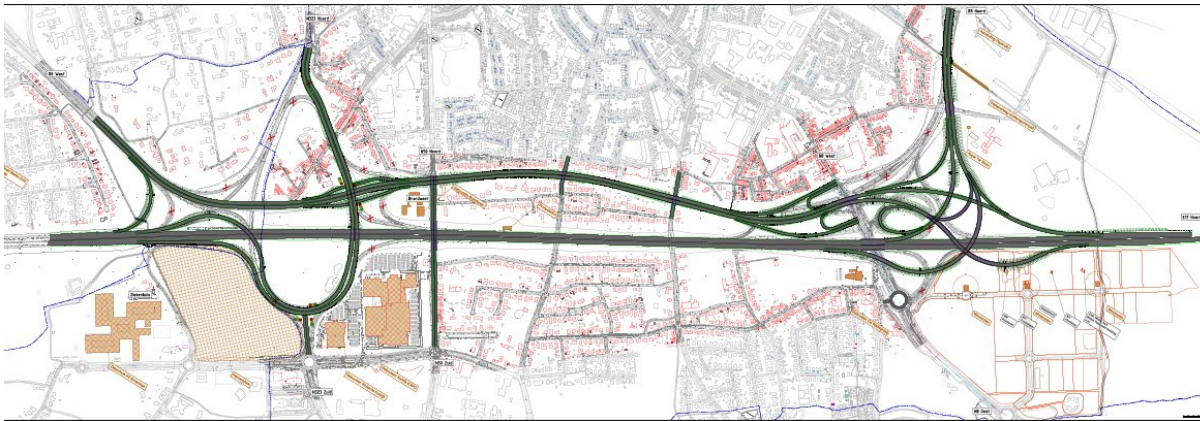
Er wordt voortgebouwd op de verkeerskundige varianten uit het **verkennend** mobiliteitsonderzoek. Gezien de gewijzigde uitgangspunten waarbij nu ook wordt ingezet op alternatieve vervoersmodi en het bijsturen van ruimtelijke ontwikkelingen, worden alle varianten hernomen, dus ook de varianten die niet bleken te werken o.b.v. het worst case scenario (zonder inzet op alternatieve modi en met een maximumscenario aan ruimtelijke ontwikkelingen).

Op basis van het worst case scenario bleken de varianten 1, 1b, 2a-2, 2b-2, 2c-2, 3a en 3b verkeerskundig haalbaar.

Variant 1: R8 sluiten in de voorziene reservatiestrook

De R8 wordt gesloten op de voorziene reservatiestrook ten noorden van de E17. Ter hoogte van Kortrijk-Zuid is een verknoping met het onderliggend wegennet en met de E17 richting Rijsel voorzien. Ter hoogte van Kortrijk-Oost is een verknoping met het onderliggend wegennet en met de E17 richting Gent voorzien. Op dit complex is ook een uitwisseling mogelijk tussen de oostelijke R8 en de E17 richting Rijsel.

De subvarianten gelijkgronds (op het maaiveld), verzonken en ondergronds worden verder bekeken in het onderzoek. De subvarianten gelijkgronds en verzonken zijn verkeerskundig niet onderscheidend, wel ruimtelijk en financieel. Een verhoogde variant wordt niet weerhouden, gezien dergelijke variant niet verantwoord is op vlak van leefbaarheid.



Figuur 2-97: Variant 1 voor het verbeteren van de complexen Kortrijk-Oost en-Zuid met sluiting R8: sluiting R8 op de reservatiestrook

Variant 1b is een variant waarbij de N323 van variant 1 is verlegd richting het westen. Voertuigen vanuit de E17-West keren nog steeds ten zuiden van Kortrijk-Zuid om Kortrijk-Centrum te kunnen bereiken.

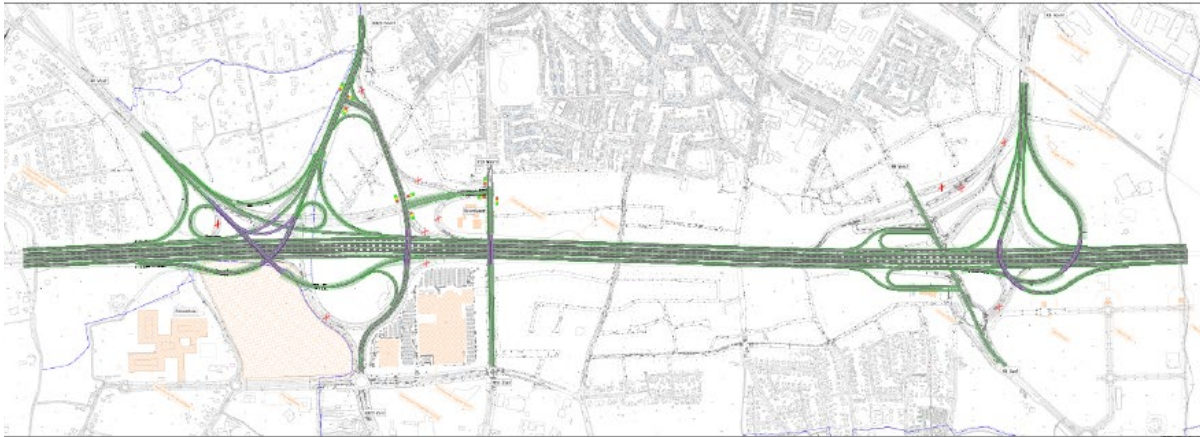
De verkeerskundige resultaten op het complex Kortrijk-Zuid tussen variant 1 en variant 1b zijn verkeerskundig niet onderscheidend. Ook op de andere criteria leefbaarheid, ruimte-inname en kostprijs lijken de varianten niet onderscheidend. Een variant kan wel geprefereerd worden als de locatie ervan om diverse redenen gewenster is. Dit kan bv. het geval zijn bij geluidsbeperving voor bepaalde gebieden.



Figuur 2-98: Variant 1b voor de optimalisatie van de complexen Kortrijk-Oost en-Zuid met sluiting R8: sluiting R8 op de reservatiestrook

Variant 2a: R8 sluiten naar de E17 noord en zuid

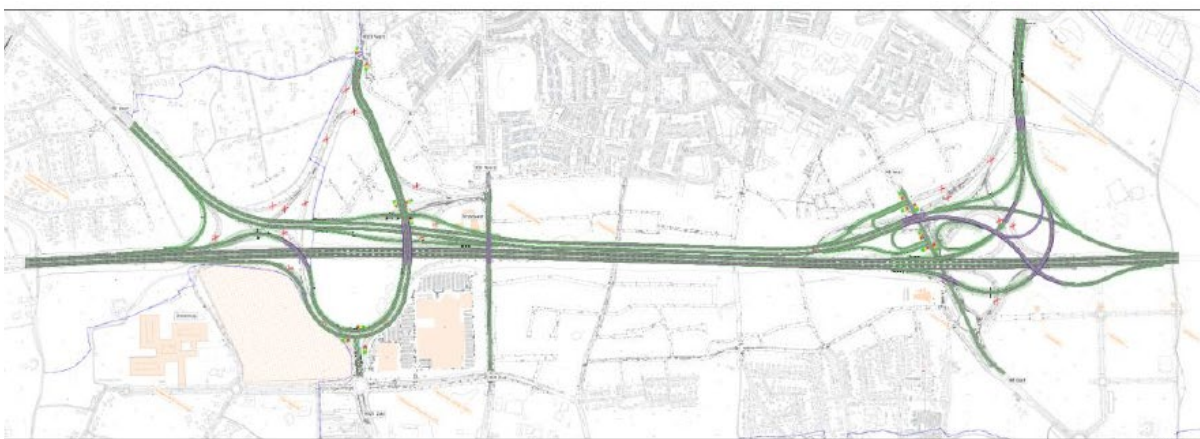
De R8 wordt gesloten met één rijrichting ten noorden van de E17 en één rijrichting ten zuiden van de E17 parallel aan de snelweg. Ter hoogte van Kortrijk-Zuid is een verknoping met het onderliggend wegennet en met de E17 richting Rijsel voorzien. Ter hoogte van Kortrijk-Oost is een verknoping met het onderliggend wegennet en met de E17 richting Gent voorzien.



Figuur 2-99: Variant 2a voor het verbeteren van de complexen Kortrijk-Oost en-Zuid met sluiting R8: sluiting R8 naast de E17 met één rijrichting noordelijk en één rijrichting zuidelijk van de E17

Variant 2b: R8 sluiten naast de E17 noord

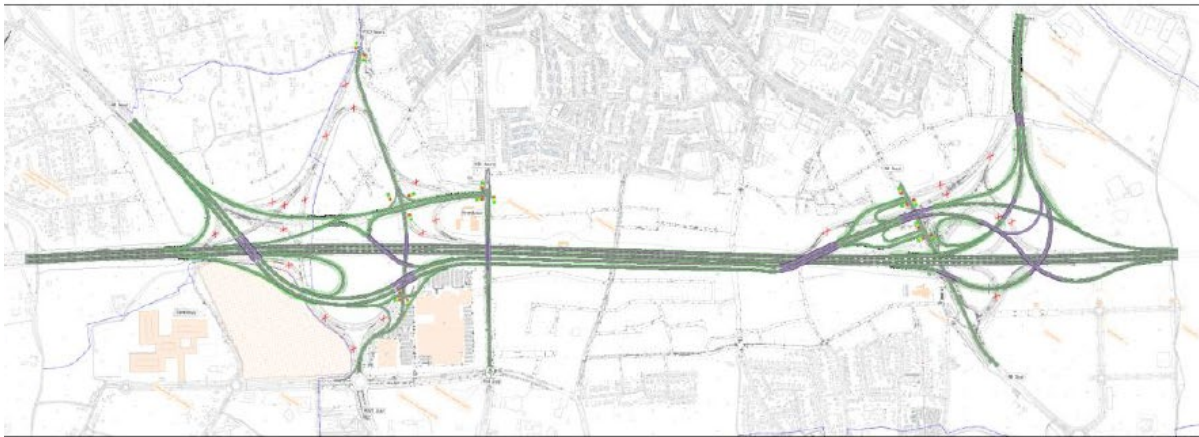
De R8 wordt gesloten ten noorden van de E17 naast de snelweg. Ter hoogte van Kortrijk-Zuid is er een verknoping met het onderliggend wegennet en met de E17 richting Frankrijk. Ter hoogte van Kortrijk-Oost is er een verknoping met het onderliggend wegennet en met de E17 richting Gent. Op dit complex is ook een uitwisseling mogelijk tussen de oostelijke R8 en de E17 richting Rijsel.



Figuur 2-100: Variant 2b voor het verbeteren van de complexen Kortrijk-Oost en-Zuid met sluiting R8: sluiting R8 naast de E17 met beide rijrichtingen noordelijk van de E17

Variant 2c: R8 sluiten naast de E17 zuid

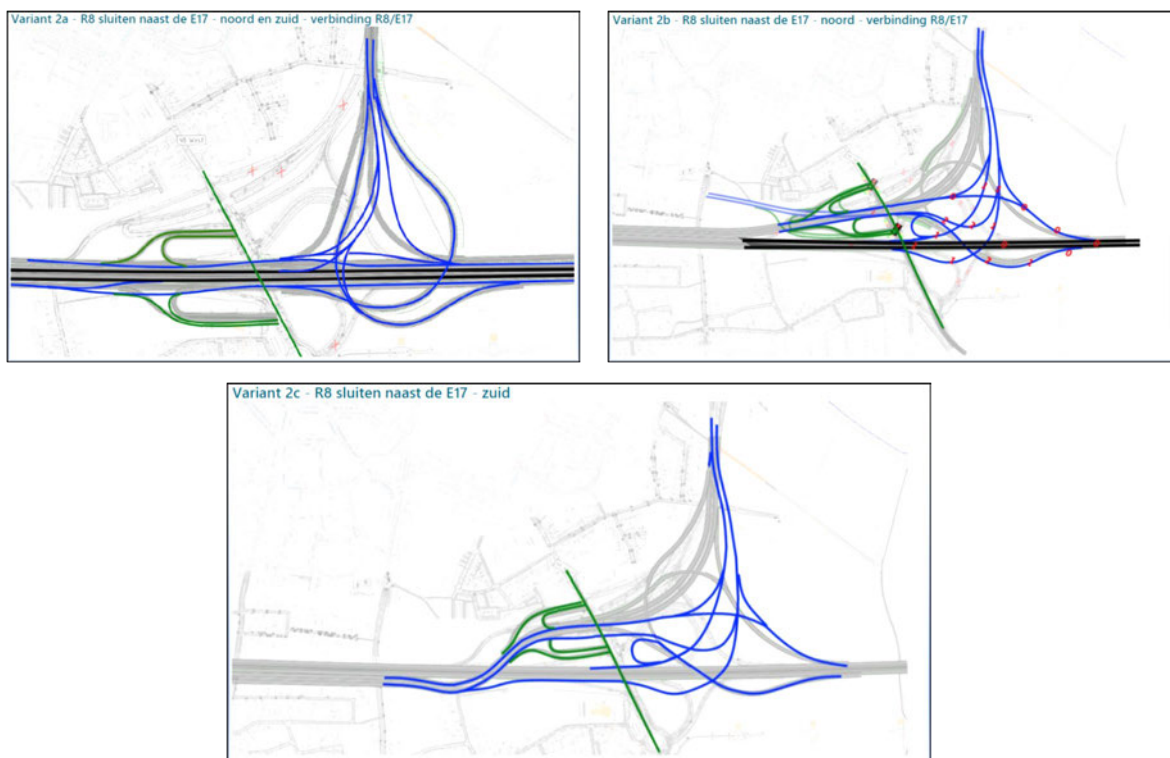
De R8 wordt gesloten ten zuiden van de E17 naast de snelweg. Ter hoogte van Kortrijk-Zuid is er een verknoping met het onderliggend wegennet en met de E17 richting Frankrijk. Ter hoogte van Kortrijk-Oost is er een verknoping met het onderliggend wegennet en met de E17 richting Gent. Op dit complex is ook uitwisseling mogelijk tussen de oostelijke R8 en de E17 richting Rijsel.



Figuur 2-101: Variant 2c voor het verbeteren van de complexen Kortrijk-Oost en-Zuid met sluiting R8: sluiting R8 naast de E17 met beide rijrichtingen zuidelijk van de E17

Verbinding tussen R8 en E17 bij de varianten 2a, 2b en 2c

Tijdens simulaties van varianten 2a, 2b en 2c werd duidelijk dat de capaciteit van de parallelstructuur en de uitwisseling van en naar de parallelstructuur in de complexen niet toereikend was om het verkeer vanuit de R8 naar de E17 en vice versa af te wikkelen. Om dit te verbeteren zijn bij die varianten extra directe verbindingen in complex Kortrijk-Oost tussen de R8 en de E17 aangebracht. Het toevoegen van deze verbindingen had tot gevolg dat de varianten verkeerskundig haalbaar werden.



Figuur 2-102, 2-103 en 2-104: Verbinding tussen R8 en E17 bij de varianten 2a, 2b en 2c

Variant 3a 'R8 sluiten in de bedding van de E17 – boven de E17' en variant 3b 'R8 sluiten in de bedding van de E17 - onder de E17'

De subvarianten R8 sluiten in de bedding van de E17 (boven of onder) zijn vergelijkbaar met variant 2a (zie hoger).

Teneinde de leefbaarheid en ruimte-inname voor de sluiting te beperken, werd in het **verkennd** mobiliteitsonderzoek bekeken om de sluiting te situeren boven of onder het huidige tracé van de E17 tussen

Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost. Echter door de hoogteverschillen die hierbij overwonnen moeten worden, leggen de op- en afritten een zeer zware hypotheek op de groenstroken en bebouwing aanwezig naast de E17. Een mildering betekent hier de facto het verlaten van het scenario boven of onder de E17.

Varianten vanuit inspraak

Sluiten R8 met een onvolledige aanleg van het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid

Vanuit inspraak werd gevraagd om ook verkeerskundige varianten te bekijken waarbij het aantal knooppunten op de E17 wordt verminderd, in functie van het scheiden van de verkeersstromen. Bij deze varianten zouden dus niet alle verbindingen meer mogelijk zijn, met mogelijks ook een meer leesbaar resultaat tot gevolg.

Naar aanleiding van deze inspraakreactie wordt ervoor gekozen om varianten te onderzoeken, waarbij bij het sluiten van de R8 het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid onvolledig wordt aangelegd. Het complex Kortrijk-Zuid wordt dan gesupprimeerd tot een lokaal uitwisselpunt van verkeer met aansluiting op de R8, maar waarbij er geen aansluiting meer wordt voorzien op de E17. Voor de aansluiting op de E17 dient men gebruik te maken van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost.

Door het uitgangspunt om het complex Kortrijk-Zuid te supprimeren, zou het oneigenlijk gebruik van de westelijke kant van de R8 door het doorgaand verkeer tussen de verkeerswisselaar Moorsele (A19/E403) en de E17 voor een groot stuk uitgesloten kunnen worden. Dit is echter nog aan te tonen aan de hand van simulaties.

De haalbaarheid, noodzaak en effecten van deze varianten moet blijken uit het verdere onderzoek. Er is hierbij nog concreet te maken welke op- en afritten kunnen gesupprimeerd worden.

Ventwegen langs de E17

In het verdere onderzoek zal bekeken worden om de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost te verbeteren in combinatie met de aanleg van ventwegen langs de E17. De E17 en de R8 wordt hierbij in dezelfde wegzate voorzien (zie hoofdscenario 2 'sluiten R8', variant 'R8 sluiten naast de E17', subvariant 'met één rijrichting noordelijk en één rijrichting zuidelijk van de E17').

Doelstelling van het werken met ventwegen is om de weefzones uit de complexen te halen. Elk scenario met parallelstructuur heeft het positieve effect dat op de doorgaande E17 geen weefbewegingen zijn. Op de ventwegen zal een snelheid van 90 km/u mogelijk zijn. Een ontwerp met ventwegen maakt het ook mogelijk om de E17 te overkappen.

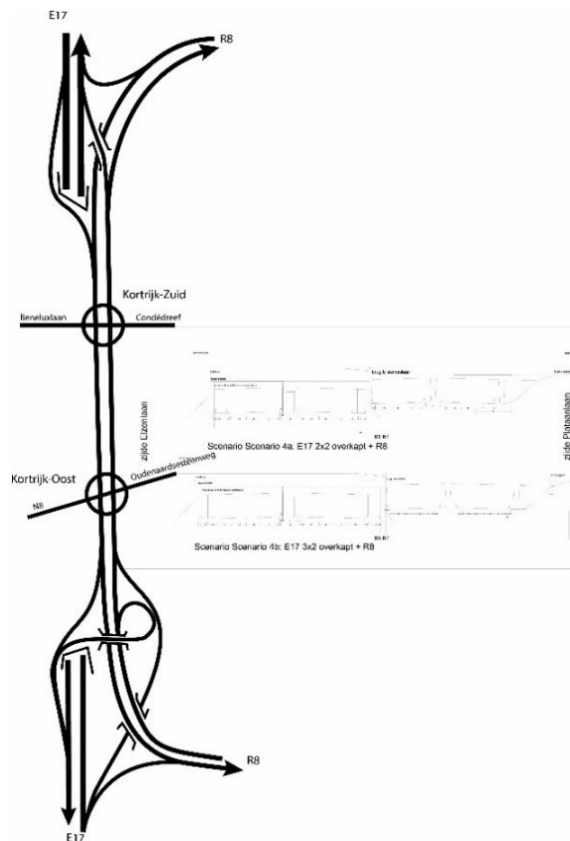
De haalbaarheid van het werken met ventwegen dient nog verder te worden onderzocht (hoogteprofielen, bochtstralen, zichtbaarheid, ruimte-innames...), temeer dit ook resulteert in de aanleg van veel bijkomende infrastructuur. Uit het verdere onderzoek moet blijken of de varianten met ventwegen werken of niet **en is ook de ruimtelijke impact na te gaan**.



Figuur 2-105: Kortrijk-Zuid E17 met parallelwegen langs de E17



Figuur 2-106: Kortrijk-Oost met ingesleufde E17 en parallelwegen



Figuur 2-107: Voorstelling van een mogelijk scenario voor het verbeteren van de weginfrastructuur met ventwegen langs de E17

Niet-weerhouden varianten voor het verbeteren van de complexen Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid waarbij de R8 gesloten wordt

Variant sluiten R8 zonder verbetering van de verkeerscomplexen

Het sluiten van de R8 tussen de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost waarbij de twee verkeerscomplexen zelf niet worden verbeterd, wordt niet weerhouden voor verder onderzoek. Het verkennend mobiliteitsonderzoek wijst erop dat er op de verkeerscomplexen op heden een aantal knelpunten zijn op vlak van verkeersveiligheid en doorstroming. We weten ook dat er vanuit de geplande ruimtelijke ontwikkelingen een aantal uitdagingen bijkomen op de weginfrastructuur. Deze variant is niet kansrijk om de plandoelstellingen te realiseren.

Variant 2d: R8 sluiten naast de E17 tot de Maandagweg

De R8 wordt in deze variant niet volledig gesloten, maar beperkt gesloten tot aan de Maandagweg.

In overleg met de stakeholders is ten tijde van het verkennend mobiliteitsonderzoek beslist om deze variant niet te beschouwen in het onderzoek. Met deze variant komt het bovenlokaal verkeer in de woonwijk terecht. Het mengen van het bovenlokaal en het lokaal verkeer is niet gewenst in de opbouw van de hiërarchie van het wegennet.



Figuur 2-108: Niet-weerhouden variant waarbij de R8 gesloten wordt (rood) tot aan de Maandagweg (geel)

Streefbeeldstudie Kortrijk-Oost - Stasegem

In de streefbeeldstudie Kortrijk-Oost - Stasegem is er vertrokken vanuit de visie dat de R8 gesloten zou worden, waarbij dus de complexen Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid met elkaar verbonden worden. Hierbij was er echter geen kennis van hoeveel verkeer er via de sluiting vanaf Kortrijk-Zuid naar Kortrijk-Oost zou rijden, waardoor deze bijkomende verkeersstroom niet in rekening kon worden gebracht.

Uit de streefbeeldstudie werd o.m. het inzicht verkregen dat de verkeerscomplexen Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid, al dan niet met een gesloten R8, steeds een impact hebben op elkaar en dan ook gezamenlijk zijn te bekijken. Deze variant voor **het verbeteren** van Kortrijk-Oost wordt bijgevolg niet meegenomen voor verder onderzoek.



*Figuur 2-109: Streefbeeldstudie Kortrijk-Oost: **verbeteren** van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost waarbij de R8 gesloten wordt*

Verleggen R8 zuidwaarts van de stad Kortrijk

Vanuit inspraak is voorgesteld om de ringweg R8 zuidwaarts van de stad om te leiden, zodat een ruimer woongebied ontlast wordt en dit ook voordelen oplevert voor bedrijven. Dit voorstel wordt gezien het enorme ruimtebeslag niet weerhouden. De plandoelstellingen K-R8 omvatten de creatie van een zachte grens en overgang tussen de bouwde ruimte en het landschap (zie §2.2.2.2). Dit moet de open ruimte maximaal vrijwaren en het ruimtebeslag in de open ruimte tegen gaan. Het omleiden van de R8 zuidwaarts van de stad kan hier niet mee in overeenstemming worden gebracht. Het is geenszins de bedoeling om Hoog Kortrijk verder te laten uitdeinen.

2.4.4 Alternatieven op vlak van modal shift

Het te realiseren programma op vlak modal shift is gelinkt aan de bewuste keuze en de noodzaak om in te zetten op alternatieve vervoersmodi. Bijkomend onderzoek moet de alternatieven in kaart brengen. Voorbeelden hiervan zijn het al dan niet realiseren van vrije bus- of fietsstroken langs de N50 en/of N8, of de realisatie van een fietsverbinding op de verkeerscomplexen of via alternatieve fietsroutes.

2.4.4.1 Scenario modal shift zonder aanpassing van de verkeerscomplexen

In het verdere onderzoek zal een alternatief worden onderzocht waarbij wordt ingezet op alternatieve vervoersmodi (modal shift), maar waarbij er geen infrastructuurwerken worden voorzien in functie van het auto- en vrachtverkeer. Binnen dit alternatief zijn wel infrastructuurwerken mogelijk in functie van de beoogde mobiliteitsverschuiving, bv. in functie van de doorstroming van het openbaar vervoer. Dit alternatief gaat gepaard met het evalueren en bijsturen van de ruimtelijke ontwikkelingen.

Het [verkennend](#) mobiliteitsonderzoek heeft er echter reeds op gewezen dat er op de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost op heden een aantal knelpunten zijn op vlak van verkeersveiligheid en doorstroming. We weten ook dat er vanuit de geplande ruimtelijke ontwikkelingen een aantal uitdagingen bijkomen op de wegeninfrastructuur. Het GRUP met bijgaand onderzoek wenst dan ook in de toekomst tot een goed evenwicht te komen inzake infrastructuur, ruimtelijke ontwikkeling en leefbaarheid.

2.4.4.2 Knooppuntontwikkeling: uitbouw van regionale hoppinpunten in afstemming met de ruimtelijke ontwikkelingen

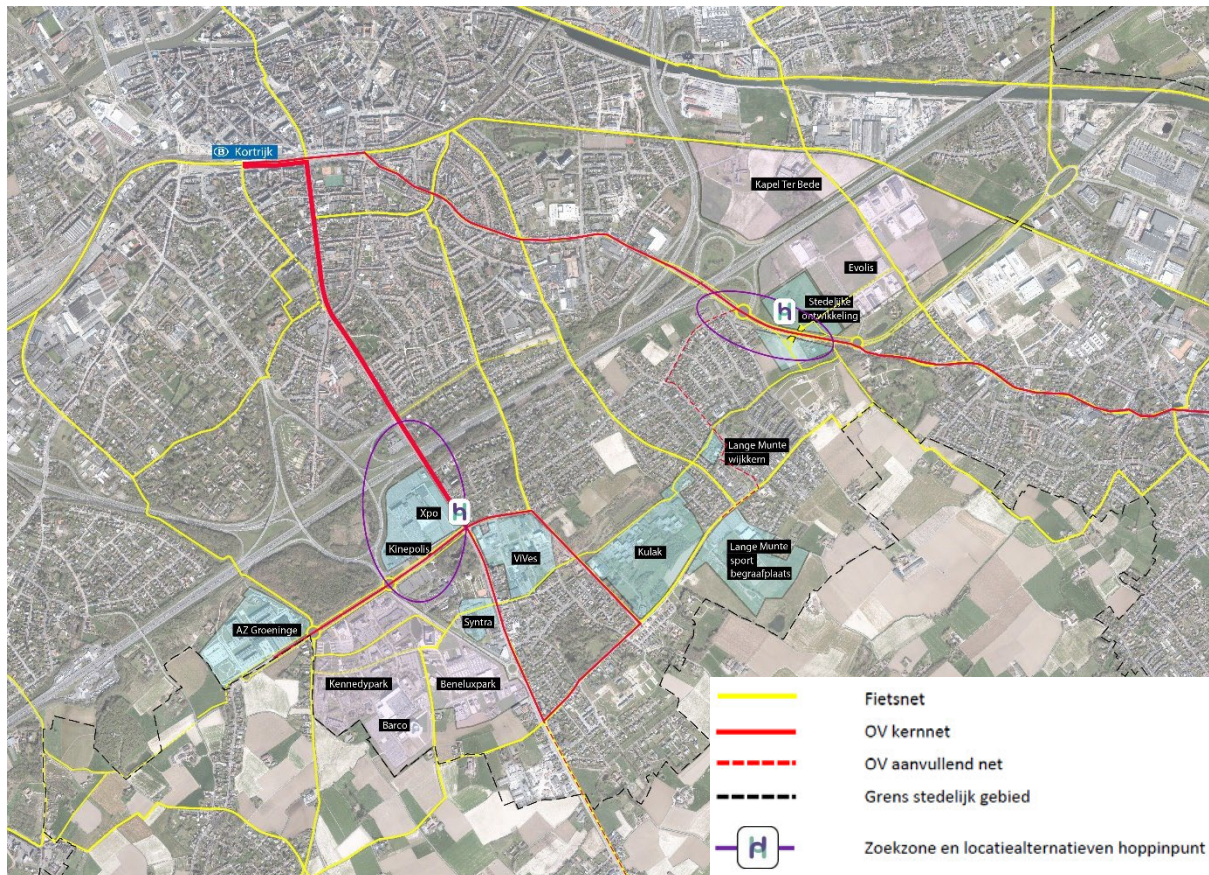
De bestaande park & ride op Hoog Kortrijk en de carpoolparking Kortrijk-Oost worden geëvalueerd. Er wordt gezocht naar de uitbouw van multimodale knooppunten ([regionale hoppinpunten](#)) op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost met een mogelijks daaraan gekoppelde voorzieningen en verdichtingsopgaves. In dit onderzoek dient de huidige locatie van de park & ride en de carpoolparking afgewogen te worden ten opzichte van andere mogelijke locaties op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost.

De regionale [hoppinpunten](#) zullen bepaald worden door de vervoerregioraad Kortrijk. Afstemming tussen K-R8 en de vervoerregiowerking is dus vereist. Binnen K-R8 kan de specifieke uitbouw van het regionaal [hoppinpunt](#) op Hoog Kortrijk en op Kortrijk-Oost verder gespecificeerd worden en wordt ook de relatie gelegd met de (gewenste) ruimtelijke ontwikkelingen.

De uitbouw van een regionaal [hoppinpunt](#) op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost is ook af te stemmen op het gemeentelijk planproces voor de realisatie van een nieuw voetbalstadion van KV Kortrijk en aanvullend programma (zie procesnota §1.3.4).

Onderstaande kaart geeft de [zoekzones](#) op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost weer [voor de uitbouw van een regionaal hoppinpunt](#).

De realisatie van een regionaal **hoppinpunt** binnenin één van de verkeerscomplexen wordt niet toegestaan. Ook bij de ligging (net) buiten het verkeerscomplex dient terugslag vermeden te worden.



Figuur 2-110: Zoekzones voor de uitbouw van een multimodaal knooppunt (regionaal hoppinpunt) op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost

Knooppuntontwikkeling Hoog Kortrijk

Het regionale hoppinpunt op Hoog Kortrijk is een overstappunt, waarbij zowel een directe verbinding naar het hogere wegennet van belang is, alsook de connectie met de Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding (HOV) tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk. De rechtstreekse ontsluiting vanaf het hoger wegennet naar deze locatie is hierbij een randvoorwaarde: in functie van het behoud van de doorstroming op de N50 kan niet ontsloten worden via deze gewestweg.

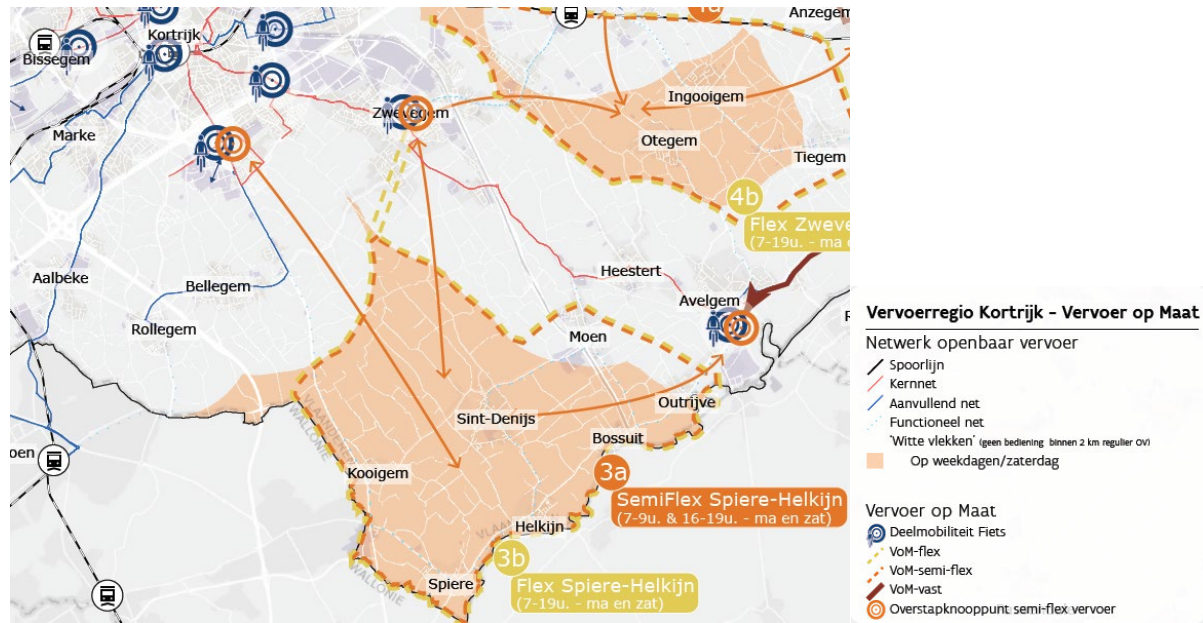
In die zin wordt in deze fase gesproken over een zoekzone voor de realisatie van een regionaal hoppinpunt op Hoog Kortrijk ter hoogte van de omgeving site Xpo, met onder meer:

- de huidige park & ride Hoog Kortrijk (hoek Beneluxlaan en President Kennedylaan)
- de site Kortrijk Xpo (zowel de oostflank aan de Doorniksesteenweg, als de noordzijde ter hoogte van de bestaande parking)
- de brandweersite langs de N50 (deze locatie is sterk afhankelijk van het verbeteren van het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid en de mogelijke restruimtes die hierbij ontstaan)

De uitbouw van een multimodaal knooppunt (regionaal hoppinpunt) op Hoog Kortrijk is af te stemmen op de beslissingen binnen de vervoerregio Kortrijk. Zo werd op de vervoerregioraad van 2 oktober 2020 beslist op

Hoog Kortrijk een fietsdeelpunt te voorzien (10 deelfietsen), alsook een overstapknooppunt voor het semi-flex vervoer⁵⁸ in functie van vervoer op maat tussen Spiere-Helkijn en Hoog Kortrijk:

- Semi flex systeem (3A): Tijdens de spits (7-9u en 16-19u woensdag en zaterdag) worden reizigers vanuit een halte in het aangeduide bedieningsgebied naar het mogelijke [hoppinpunt](#) op Hoog Kortrijk gebracht.
- Flex systeem (3B): Tijdens de daluren (7-19u woensdag en zaterdag) verandert het systeem naar een volledig flexibel vervoer op maat waarbij reizigers binnen het gebied aan een halte worden opgehaald en naar een halte in de buurt van hun bestemming in het bedieningsgebied worden gebracht.



Figuur 2-111: Vervoer op maat zoals definitief goedgekeurd op de vervoerregioraad Kortrijk van 4 december 2020

Knooppuntontwikkeling Kortrijk-Oost

De carpoolparking Kortrijk-Oost telt 84 parkeerplaatsen en is gelegen langs de N8, aan de zuidzijde van het complex Kortrijk-Oost (bosgebied volgens het gewestplan). In de studie 'carpoolparkings West-Vlaanderen' (departement MOW, 2014) wordt een uitbreiding tot 100 parkeerplaatsen en op termijn tot 115-125 plaatsen vooropgesteld. De uitbreiding wordt [gezien](#) op de naastliggende terreinen van De Watergroep of door een reorganisatie van het huidige terrein.

Een evaluatie en opwaardering van de carpoolparking dringt zich op. Ook de mogelijkheden voor een P&R in de omgeving Kortrijk-Oost worden meegenomen in het onderzoek.

De carpoolparking kan uitgebouwd worden als een gezamenlijke parkeerinfrastructuur in relatie tot toekomstige ontwikkelingen ter hoogte van Kortrijk-Oost (complementair gebruik). Dergelijke parking kan dan tegelijk fungeren als multimodaal overstappunt (met overstapfaciliteiten tussen auto, openbaar vervoer en fiets) met daaraan gekoppelde ondersteunende diensten en faciliteiten. Gezien de aanwezigheid van een kernnet A-lijn op de N8 en de fietssnelweg Guldenspoorpad zijn er opportuniteiten om te bundelen.

Er is te onderzoeken waar het multimodaal knooppunt ([regionaal hoppinpunt](#)) het best gelegen is:

- Aan de noordzijde van de N8 (kop van Evolis)
- Aan de zuidzijde van de N8 (kop van Langwater/[carpoolparking](#))

⁵⁸ Vervoer op maat semi-flex is een semi flexibel vervoerssysteem: reizigers worden opgehaald bij een halte en naar een [hoppinpunt](#) gebracht of reizigers worden bij een [hoppinpunt](#) opgehaald en van daaruit naar huis of naar een halte dicht bij huis gebracht.

Volgende locaties worden niet weerhouden voor de realisatie van het regionaal hoppinpunt:

- Kapel ter Bede, gezien de locatie van een regionaal hoppinpunt sterk wordt bepaald vanuit de netwerklogica (BVR 16 juli 2021) en het OV-kernnet zich situeert op de N8.
- Een locatie aan de binnenkant van de R8. Deze locatie kan niet functioneren als regionaal hoppinpunt voor Kortrijk, maar kan wel verder bekeken worden als vervoersknooppunt met een andere functie (bv. P&R).

De uitbouw van een multimodaal knooppunt op Kortrijk-Oost is af te stemmen op de beslissingen binnen de vervoerregio Kortrijk. Zo werd op de vervoerregioraad van 2 oktober 2020 goedgekeurd om op Kortrijk-Oost (Evolis) een fietsdeelpunt te voorzien (8 deelfietsen).

In de studie tot herinrichting van de N8 (zie procesnota §1.3.1) wordt rekening gehouden met een blijvende bereikbaarheid van de carpoolparking.

2.4.5 Alternatieven op vlak van ruimtelijke ontwikkelingen

Vanuit de voorbereidende onderzoeken is de noodzaak aangegeven tot bijsturen en beperken van de (verkeersgeneratie van) ruimtelijke ontwikkelingen. Bestaande functies en ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost worden geëvalueerd en (deels) geheroriënteerd in afstemming met het verbeteren van de verkeersinfrastructuur en de bijkomende inzet op modal shift.

In het verdere onderzoek moet duidelijk worden wat de draagkracht van de omgeving is en welke alternatieve bestemmingen er mogelijk zijn om zo het ruimtelijk programma te concretiseren.

Mogelijke ontwikkelingen op de reservatiestrook en/of boven de overkapping

In geval er gekozen wordt om de ringweg R8 niet te sluiten (in de reservatiestrook) zijn de ontwikkelingsmogelijkheden in deze zone te bekijken. Ook de mogelijke ontwikkelingen bovenop de overkapping van de R8 en/of E17 zijn in kaart te brengen.

Vanuit inspraak wordt de voorkeur gegeven om de reservatiestrook (in geval de R8 er niet gesloten wordt) in te vullen als een groene en trage verbinding. Niettemin zijn alle voorstellen besproken (zie Antwoordnota bij de verfijnde startnota en bijlage 2) en worden alle weerhouden alternatieven bekeken in het verdere onderzoek.

Onderstaande tabel is tevens een weerslag van de veiligheidsaspecten die belangrijk zijn bij de aanleg van een tunnel.

Tabel 2-7: Alternatieven 1) voor een ontwikkeling in de reservatiestrook in geval de R8 er niet wordt gesloten en 2) bovenop de R8 en/of E17 in geval van overkapping/ondertunneling

	1. Mogelijke ontwikkelingen op de reservatiestrook (in geval de R8 er niet gesloten wordt)	2. Mogelijke ontwikkelingen bovenop de R8 en/of E17 (bij overkapping / ondertunneling)	Motivatie
Groen- en natuurontwikkeling	Weerhouden	Weerhouden	2. <i>Voldoende gronddekking is te voorzien zodat de wortels van bomen geen beschadigingen kunnen veroorzaken aan de waterdichte rok. Er is hierbij ook rekening te houden met een aanvaardbaar gewicht van de gronddekking bovenop de tunnel.</i>
Waterbuffering	Weerhouden	Niet-weerhouden	2. <i>Technisch is waterbuffering boven een tunnel mogelijk. Qua veiligheid zou dat de normen voor bv. brandbescherming verhogen afhankelijk van de hoeveelheid water die er op komt te liggen.</i>

	1. Mogelijke ontwikkelingen op de reservatiestrook (in geval de R8 er niet gesloten wordt)	2. Mogelijke ontwikkelingen bovenop de R8 en/of E17 (bij overkapping / ondertunneling)	Motivatie
			<i>Echter wordt gekozen om 'waterbuffering' niet te weerhouden, omwille van:</i> - <i>Water weegt veel, waar de constructie veel zwaarder zou moeten zijn. Er is gevaar voor lekkages in het plafond; in het bestaande patrimonium van AWV zijn er verschillende tunnels in of onder rivieren, maar deze hebben allemaal lekken.</i> - <i>Bij een ontploffing of hevige brand is er kans op vroegtijdig falen door het hoge gewicht, waardoor al het water in de tunnel kan komen.</i>
Landbouw	Weerhouden	Niet-weerhouden	2. <i>Landbouw kan beschadigingen veroorzaken in de waterdichte rok van de constructie door ploegen, kloppen van palen voor een afsluiting,...</i>
Open luchtrecreatie (hondenweide, Zweedse piste/ joggingspaden, golf, recreatiedomein,...)	Weerhouden	Weerhouden	1. <i>Laagdynamische recreatie wordt weerhouden voor verder onderzoek, hoogdynamische en grootschalige recreatieve activiteiten niet.</i> 2. <i>Idem. Er is aandacht nodig bij het opstellen van de calamiteiten-bestrijdingsplannen om deze zone te ontruimen bij een ongeval met brand in de tunnel.</i>
Fiets- en voetgangersverbinding	Weerhouden	Weerhouden	<i>De aansluitingen in het oosten (bv. richting Guldenspoorpad en Kanaalzone) en westen (bv. over het Ei richting Marke met aansluiting op het Bruyningepad) zijn te onderzoeken.</i>
Openbaar vervoersverbinding	Weerhouden	Weerhouden	2. <i>In geval van trams moet gekeken worden naar de trillingen.</i>
Duurzame energie: windmolens	Niet-weerhouden	Niet-weerhouden	1. <i>Niet wenselijk gezien de woonomgeving.</i> 2. <i>Windmolens worden niet weerhouden omwille van de belasting (cf. gewicht windmolens, aanzienlijke krachten op de windmolens). De uitgebreide funderingen die hiervoor vereist zijn, zijn onhaalbaar bovenop een tunnel.</i>
Duurzame energie ⁵⁹ : warmtenetten, zonnepanelen, biomassa (houtkanten)	Weerhouden	Weerhouden	2. <i>De aanleg van een warmtenet (of andere rioleringen) is mogelijk mits er aandacht geschonken wordt aan voldoende afstand t.o.v. de dakplaat.</i> <i>Er kan niet aangesloten worden met de zonnepanelen op de voeding van de tunnel, omdat storingen of overspanning van de zonnepanelen kan leiden tot uitval van de voeding van de tunnel.</i> <i>De aanplanting van een bos kan als er voldoende gronddekking is. De wortels van de bomen kunnen anders de waterdichting van het tunneldak beschadigen.</i>

⁵⁹ Het inzetten op hernieuwbare energie is op een hoger (regionaal) schaalniveau te bekijken Vandaaruit is te bekijken waar deze zaken zijn te vertalen (zoals bv. in het plangebied K-R8).

	1. Mogelijke ontwikkelingen op de reservatiestrook (in geval de R8 er niet gesloten wordt)	2. Mogelijke ontwikkelingen bovenop de R8 en/of E17 (bij overkapping / ondertunneling)	Motivatie
Bijkomende bouwprogramma's	Weerhouden	Niet-weerhouden	1. Eventuele bijkomende bouw-programma's thv de reservatiestrook zijn verder te onderzoeken (nieuwe woonzones worden er uitgesloten, zie volgend punt). 2. Bovenop de tunnel zijn geen bouwprogramma's mogelijk vanuit het aspect veiligheid.
Bijkomende woonontwikkelingen	Niet-weerhouden	Niet-weerhouden	1. Niet verenigbaar met de centrale doelstelling tot <i>verbeteren</i> van de leefbaarheid. Dit standpunt wordt versterkt gelet op het grote overaanbod wonen in de regio. 2. Idem
Parkeerzones	Niet-weerhouden	Niet-weerhouden	1. Niet verenigbaar met de doelstelling tot het beperken van parkeerplaatsen en om de auto een andere plaats te geven (deelparkeren, gebundeld en complementair parkeergebruik,...) (zie ruimtelijk kader). 2. Boven tunnel niet mogelijk vanuit veiligheid.

2.5 Reikwijdte en detailleringsgraad

In de goedgekeurde startnota (VR 19 juli 2019) werd gestart met een ruim planvoornemen, dat bij elke stap in het planproces wordt verfijnd. De goedgekeurde startnota bepaalt dat voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen een locatieonderzoek is uit te voeren in het regionaalstedelijk gebied Kortrijk en de kleinstedelijke gebieden Menen en Waregem. In de verfijnde startnota (VR 26 februari 2021) werd reeds een eerste stap gezet in de verfijning van het plangebied. Het plangebied werd beperkt tot de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost.

In voorliggende scopingnota is de plancontour grotendeels behouden: n.a.v. de resultaten van het landschapsplan voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk en de verbindende groenstructuur die hierbij gezien wordt aan de stadsrand, wordt het plangebied ten oosten van het zuidelijke deel van Langwater beperkt uitgebreid met enkele percelen. In het verdere proces zal het plangebied nog worden verfijnd. O.b.v. de onderzoeksresultaten zal worden bepaald waar er herbestemmingen nodig zijn en/of waar de stedenbouwkundige voorschriften zijn bij sturen.

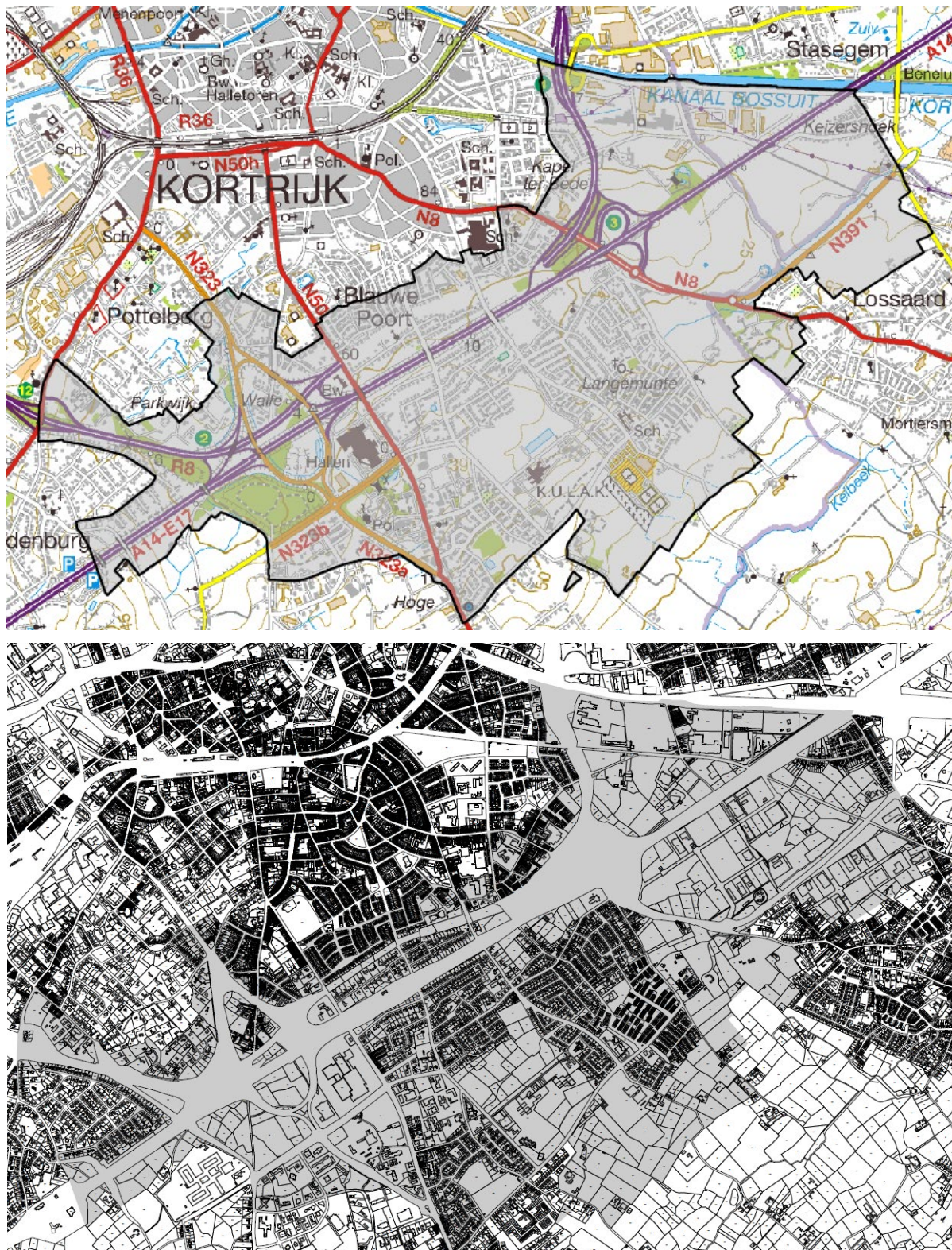
Het GRUP zal alle bestemmingen en ruimtelijk vertaalbare maatregelen opnemen binnen het nog nader te verfijnen plangebied. Hiervoor wordt uitgegaan van de typevoorschriften, waarbij gebiedsspecifieke elementen aan worden toegevoegd. Technische ontwerpen worden geabstraheerd bij het bepalen van de bestemmingszones. Daarbij worden marges in acht genomen om een beperkte flexibiliteit toe te laten bij verdere uitvoering van het proces.

Het GRUP zal bestemmingen en stedenbouwkundige voorschriften vastleggen op perceelsniveau. De voorschriften van het GRUP leggen de bebouwingsmogelijkheden vast op de schaal van het kadastraal perceel. Vanuit inspraak wordt gevraagd om voldoende flexibiliteit in te bouwen in de stedenbouwkundige voorschriften.

Doorheen het verdere proces en ontwerp is het van belang dat wordt bepaald en/of wordt vastgelegd welke partner welke actie op zich neemt en wat via een flankerend beleid (zie procesnota §2.4.2) kan vastgelegd worden.

3. Plangebied

Het plangebied K-R8 is bepaald o.b.v. de plandoelstellingen en de geformuleerde ambities voor Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost.



Figuur 3-1 en 3-2: Plangebied K-R8 (topografische kaart en GRB)

De contouren van de verkeerskundig haalbare varianten uit het [verkennend](#) mobiliteitsonderzoek zijn opgenomen in het plangebied. Naast deze contouren is ook rekening gehouden met de 30 meter zone langs de (nieuwe) weginfrastructuur.

Gezien de gewijzigde uitgangspunten, waarbij t.a.v. het [verkennend](#) onderzoek nu ook rekening wordt gehouden met de inzet op modal shift en het bijsturen van ruimtelijke ontwikkelingen, zijn ook andere verkeerskundige varianten mogelijk. Bijgevolg wordt een zekere marge genomen en een ruimere zone mee opgenomen in het plangebied. Er is ook rekening te houden met (weliswaar tijdelijke) werfzones en -routes.

Naast de contouren van de verkeerskundige varianten is [eveneens](#) rekening te houden met de mogelijke ruimte die zal nodig zijn voor bv. milderende maatregelen. Vanuit de leefbaarheidsdoelstellingen K-R8 kan hier extra ruimte worden gevraagd (bv. aanleg geluidswal,...).

Gezien het [verbeteren](#) van de leefbaarheid de centrale doelstelling van het GRUP betreft, is ook de omgeving van de complexen en de reservatiestreek mee te nemen (in functie van leefbaarheidsprojecten).

In functie van de inzet op alternatieve vervoersmodi zoals openbaar vervoer en fiets dient ruimte te worden voorzien zowel voor structurele ingrepen (vrije fietspaden en -bruggen) als punctuele ingrepen (bv. veilige fietsenoversteken). Zones met potenties voor openbaar vervoer en fiets worden opgenomen in het plangebied. Ook de mogelijke locaties op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost in functie van de uitbouw van een regionaal [hoppinpunt](#) of multimodaal knooppunt zijn opgenomen in het plangebied.

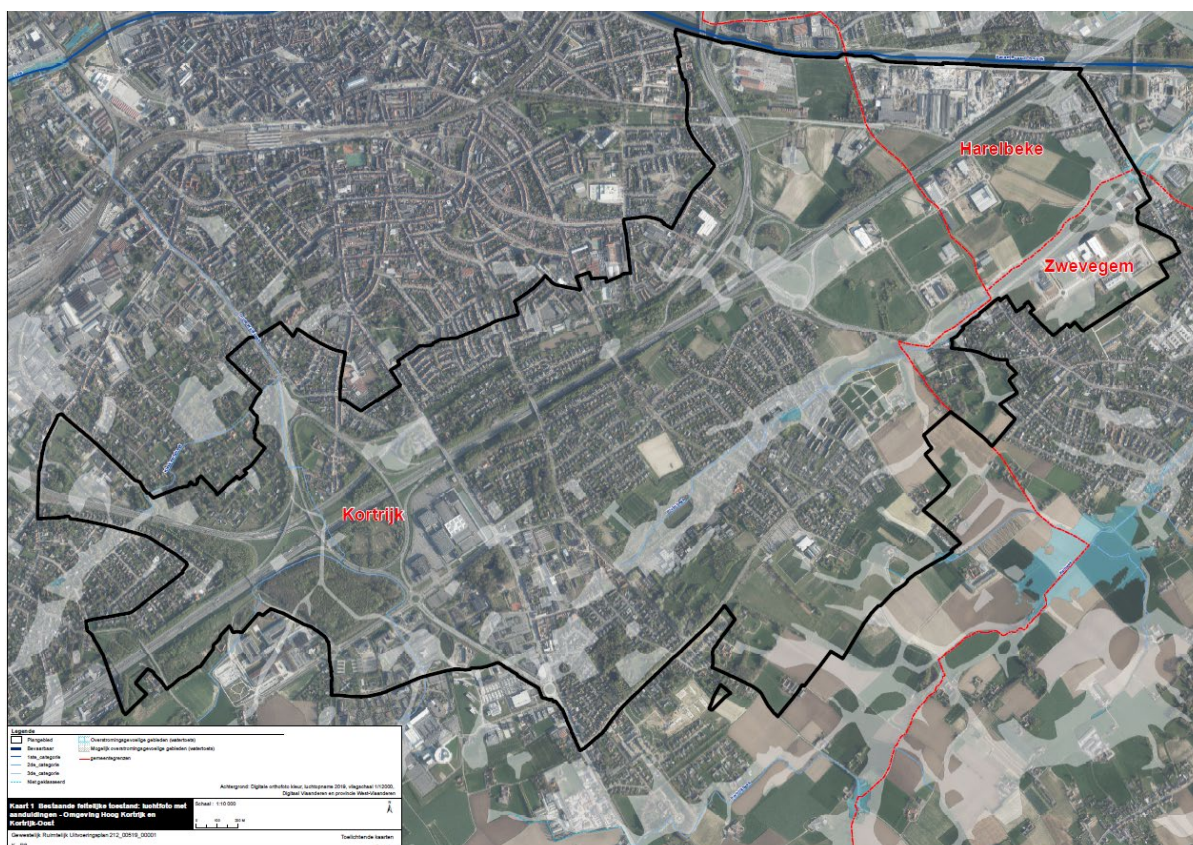
Multimodale bereikbaarheid vormt de bepalende factor bij de evaluatie van de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de verkeerscomplexen. Potentiële reconversie- en verdichtingszones nabij het kernnet en bovenlokale fietsroutes worden opgenomen in het plangebied.

Daarnaast worden ook niet-ontwikkelde zones die niet gekenmerkt worden door een goede multimodale bereikbaarheid opgenomen in het plangebied in functie van vrijwaren en het niet verder uitbreiden van de ontwikkelingspolen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. De potentiële zones in functie van de realisatie van de verbindende groenstructuur met buffergroen, het blauwgroene netwerk en het randstedelijk groen, zijn eveneens opgenomen in het plangebied.

De afbakening van het plangebied betekent niet dat er binnen het planproces K-R8 geen rekening wordt gehouden met de verkeersgeneratie en -afwikkeling van (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelingen in de (ruimere) omgeving van het plangebied. Deze ontwikkelingen gelegen buiten het plangebied worden echter niet bijgestuurd vanuit het planproces K-R8.

3.1 Geografische situering

De geografische situering van het plangebied heeft betrekking op de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost ten zuiden van de stad Kortrijk (grondgebied van de stad Kortrijk, de stad Harelbeke en de gemeente Zwevegem).



Figuur 3-3: Luchtfoto: Afbakening van het plangebied K-R8 met aanduiding van de gemeentegrenzen

3.2 Bestaande juridische toestand

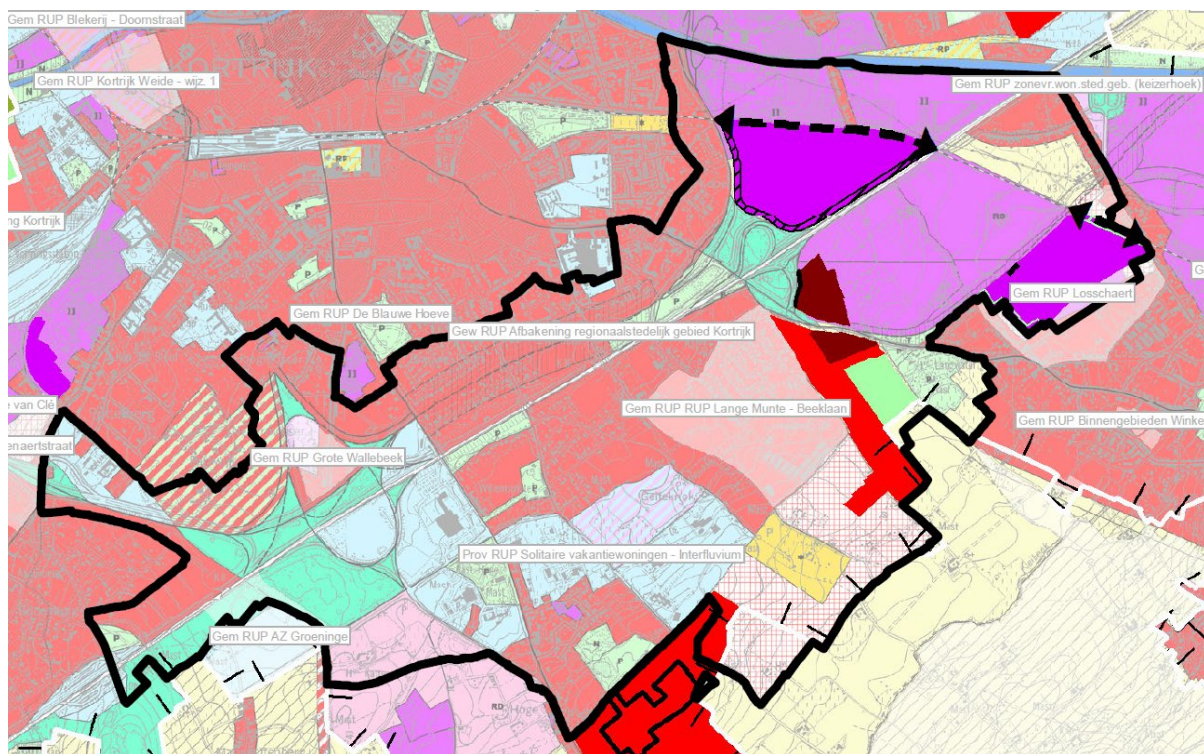
De bestaande juridische toestand van de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost opgenomen in het plangebied wordt weergegeven in onderstaande tabel en op onderstaande kaarten. In de loop van het proces, bij de verdere verfijning van het plangebied, zullen de kaarten en tabel worden bijgestuurd en/of aangevuld.

Tabel 3-1: Bestaande juridische toestand omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost

Gewestplannen en wijzigingen ⁶⁰	- Gewestplan Kortrijk, KB 04/11/1977 - Gewestplanwijziging Algemeen, BVR 10/11/1998 - Gewestplanwijziging Bedrijventerrein arrest RVS, BVR 06/07/2001 - Opheffing reservatiestroken, BVR 14/12/2018
Gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	- Afbakening regionaal stedelijk gebied Kortrijk, BVR 20/01/2006 - Deelplan 3b (deels): Gemengd regionaal bedrijventerrein Zwevegem-Losschaert - Deelplan 6: Gebied voor wetenschapspark en stedelijke activiteiten Kapel ter Bede - Deelplan 7i (deels): Stedelijk woongebied Schaapsdreef - Deelplan 7j: Stedelijk woongebied Langwater

⁶⁰ Het betreft diverse bestemmingen volgens het gewestplan: woongebied (met landelijk karakter), woonpark, woonuitbreidingsgebied, industriegebied, gebied voor milieubelastende industrieën, regionaal bedrijventerrein met openbaar karakter, ambachtelijke bedrijven en KMO's, regionaal gemengde zone voor diensten en handel, wetenschapspark, gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut, dienstverleningsgebied, gebied voor dagrecreatie, parkgebied, bosgebied, bufferzone, agrarisch (landschappelijk waardevol) gebied, bestaande waterwegen, bestaande autosnelwegen, reservatiegebied.

Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen	▪ Solitaire vakantiewoningen Interfluvium, Deputatie 25/06/2015
Bijzondere plannen van aanleg	▪ BPA Zuid-Oost, 08/03/1966 (Kortrijk) ▪ BPA Lange Munte, 05/03/1970 (Kortrijk) ▪ BPA Zuid-Oost (Sint-Denijsweg), 06/09/1982 (Kortrijk) ▪ BPA Zuid-Oost (Lange Munte), 22/09/1982 (Kortrijk) ▪ BPA Zuid-Oost (Kerkhof-Hoog Kortrijk), 17/11/1994 (Kortrijk) ▪ BPA Europark-De Galette, 09/06/1995 (Kortrijk) ▪ BPA Wijk Soetens Molen, 29/11/1995 (Kortrijk) ▪ BPA E. Sabbelaan, 14/07/2005 (Kortrijk) ▪ BPA 't Hooghe, 05/05/2006 (Kortrijk) ▪ BPA Luipaardstraat, 23/12/1993 (Harelbeke)
Gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen ⁶¹	▪ RUP AZ Groeninge herziening, 15/05/2014 (Kortrijk) ▪ RUP Grote Wallebeek, 08/10/2018 (Kortrijk) ▪ RUP Lange Munte - Beeklaan, 19/04/2021 (Kortrijk) ▪ RUP Losschaert, 26/08/10 (Zwevegem)
Verkavelingen	Er zijn meerdere verkavelingen in het projectgebied

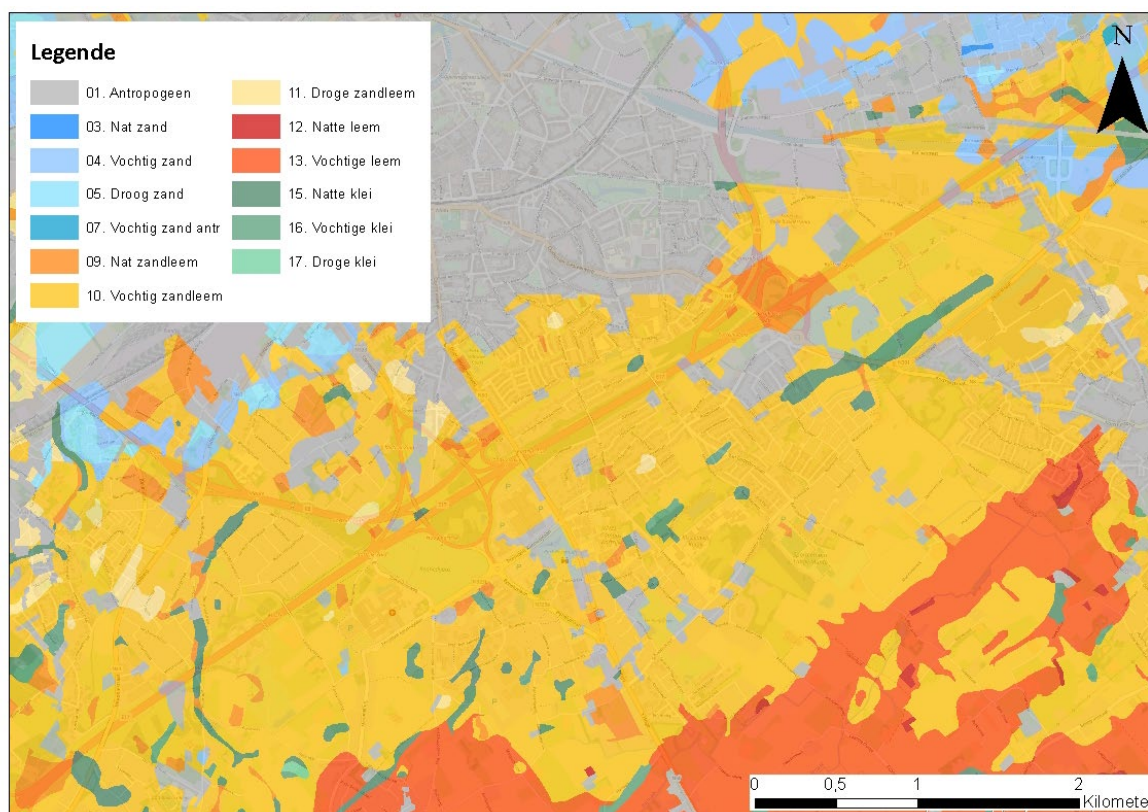


*Figuur 3-4: Bestaande juridische toestand:
gewestplan, gewestplanwijzigingen en ruimtelijke uitvoeringsplannen*

⁶¹ Binnen de contouren van het plangebied is door de stad Kortrijk het gemeentelijke RUP KVK-stadion in opmaak.

3.3 Bestaande feitelijke toestand

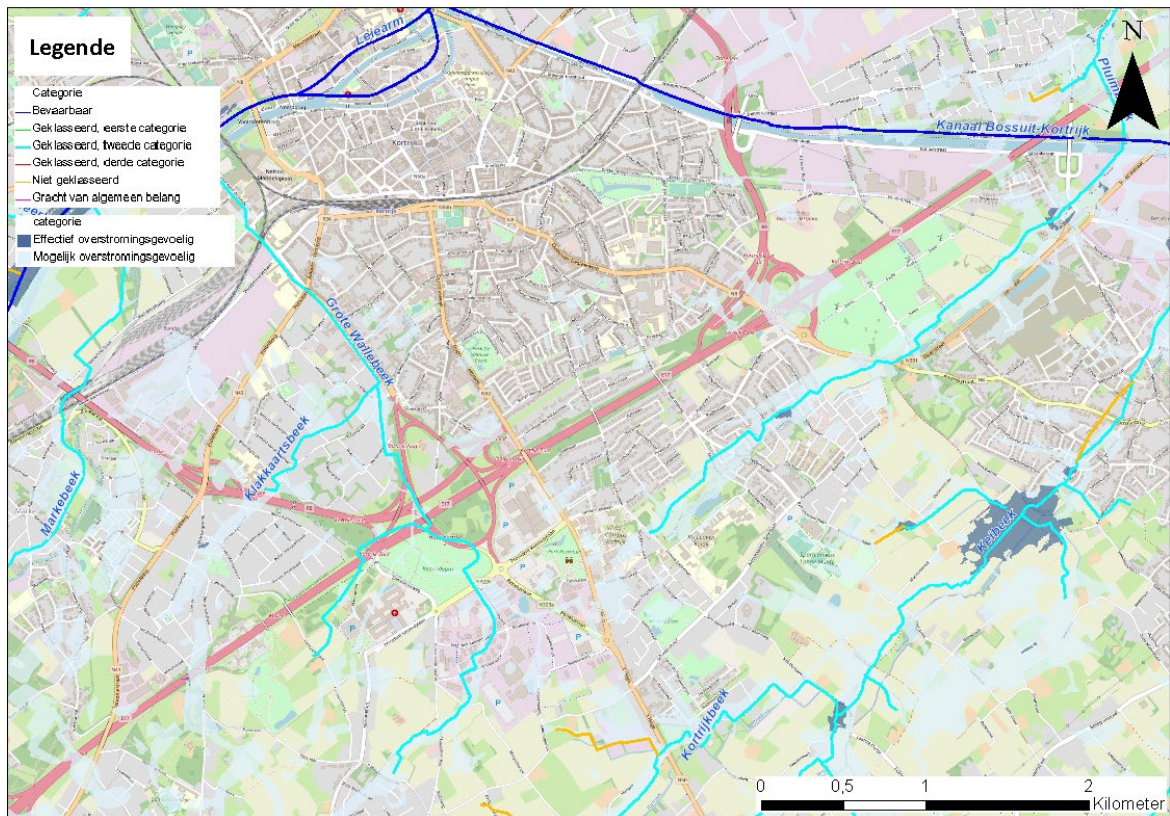
De **bodem** in de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost bestaat volgens de bodemkaart hoofdzakelijk uit antropogene bodems en zandleembodems ter hoogte van de complexen Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid. De omgeving van de complexen Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid wordt aangeduid als zijnde **erosie-gevoelig**. Verder is het deelgebied hoofdzakelijk niet erosiegevoelig.



Figuur 3-7: Situering plangebied op de bodemkaart

Volgens de watertoetskaart **grondwaterstromingsgevoeligheid** is het plangebied gelegen binnen zones die matig (type 2) tot zeer (type 1) gevoelig zijn voor grondwaterstroming. Volgens de watertoetskaart **infiltratiegevoeligheid** is het plangebied, met uitzondering van de valleigebieden, grotendeels aangeduid als infiltratiegevoelig.

Inzake **oppervlaktewater** is het plangebied gelegen in het Liebekken en meer bepaald binnen de deelbekkens Grensleie en Gaverbeek. In of nabij de complexen worden het kanaal Bossuit-Kortrijk (bevaarbaar), de Grote Wallebeek (2^e categorie), de Klakkaartsbeek (2^e categorie), de Pluimbeek (ook Plaatsbeek of Pietjepatersbeek, 2^e categorie) en de waterloop zonder naam WL.29.2. (2^{de} categorie) aangetroffen. De valleigebieden binnen het plangebied worden aangeduid als mogelijk en effectief **overstromingsgevoelig** gebied. Verder is het plangebied hoofdzakelijk aangeduid als niet overstromingsgevoelig gebied.

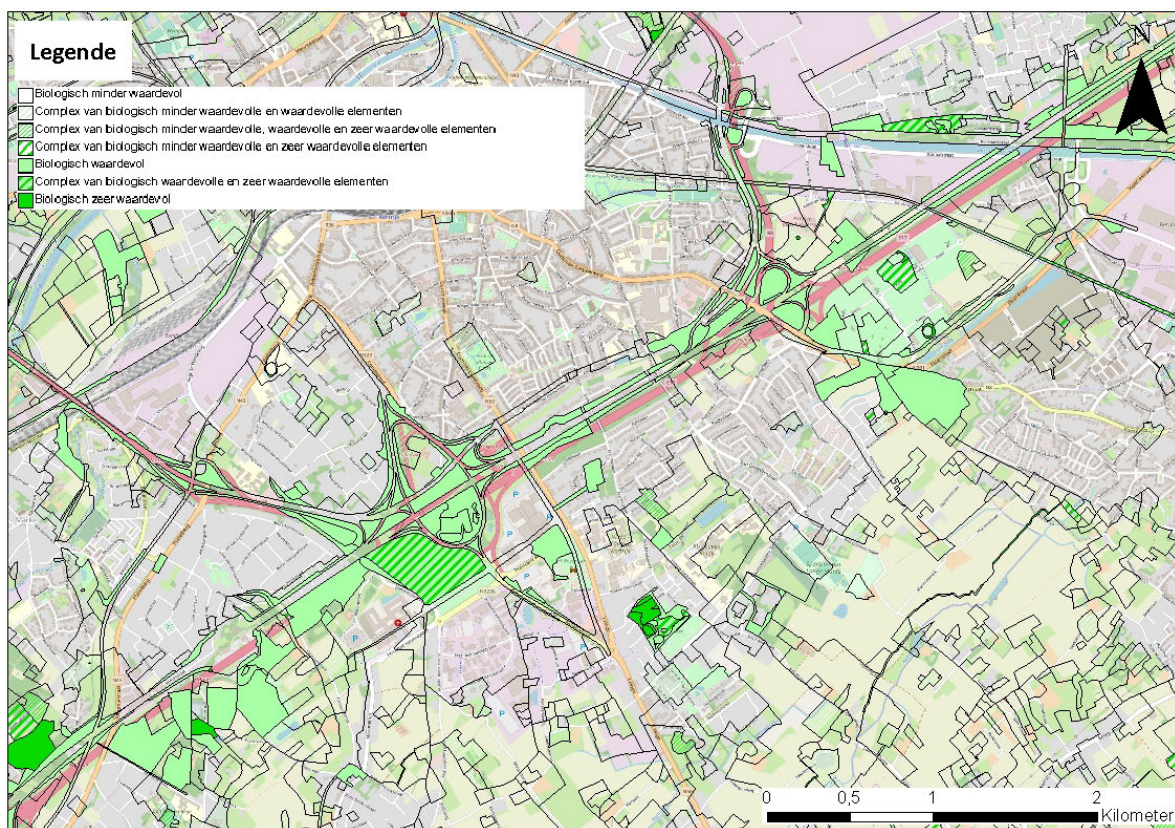


Wat **biodiversiteit** betreft zijn volgens de Biologische Waarderingskaart (BWK) de bermen van de snelweg, de historisch permanente graslanden binnenin de complexen zelf en de nog open ruimte rondom de snelweg aangeduid als biologisch (zeer) waardevolle percelen. Daarnaast zijn ook volgende gebieden aangeduid als biologische (zeer) waardevol:

- Het stadsgroen “**Marionetten**” omvat beboste zones afgewisseld met open ruigten en graslanden en plassen (bron: kortrijk.be/stadgroen-marionetten). Het gebied is volgens de BWK biologisch waardevol tot biologisch zeer waardevol (met name eutrofe plas met rietelementen ae + mr);
- Het **Kennedybos** ligt ingesloten tussen E17, de verkeerswisselaar “Ei van Kortrijk”, overige wegen en bedrijventerrein Kennedy Business Park. Het gaat om een zone die bij aanleg van de E17 gebruikt is voor stockage van overtollige gronden. Op deze opgevoerde gronden werd in 1971 bos aangeplant. De vijver wordt omzoomd met rietvegetatie. Door de kalkrijke ondergrond heeft zich een bijzondere vegetatie ontwikkeld met speciale planten zoals rietorchis, gevlekte orchis en breedbladige wespenorchis. Dit bos is volgens de BWK biologisch waardevol met zeer waardevolle veedrinkpoel. De faunistische waarde volgens natuurpuntkortrijk.be omvat:
 - Overwinteringsgebied voor soorten als buizerd, sperwer, torenvalk, houtsnip, enz.;
 - Broedgebied voor o.a. torenvalk, bosuil, kleine bonte specht, fitis, zwartkop, enz.;
 - Rust- en foerageergebied voor wespendif, bruine kiekendif, bonte vliegenvanger, geelgors, boomklever, enz.;
 - Dankzij de aanwezigheid van een in het bos gewone pad, groene kikker, bruine kikker, alpenwatersalamander en kleine watersalamander;
 - In het bos zien we ook vlinders en andere insecten: hooibeestje, argusvlinder, donkere iepenuil, platte zweefvlieg, enz.
- Aangrenzend in het “**Ei van Kortrijk**” liggen waardevolle houtige vegetaties (sz, n, ku);
- Het **kasteelpark t Hooghe** is een provinciaal domein dat bestaat uit een kasteel met formele tuinen en achterliggend park in Engelse landschappelijke stijl. Het geheel is biologisch waardevol volgens de BWK;

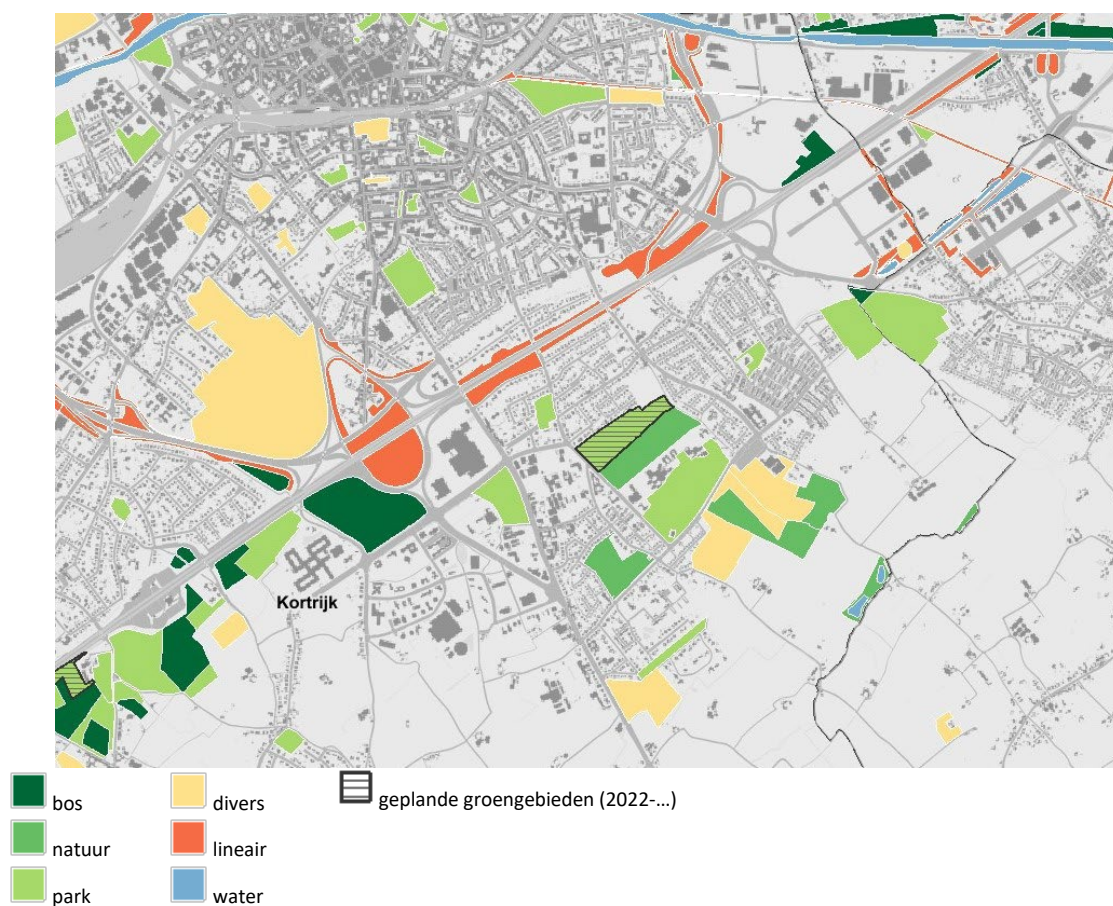
- De **Kleiputten** 't Hoge gaan zoals de naam zegt, terug op een zone waar klei ontgonnen werd in twee putten. Eén van de putten is gedempt en ingericht als parkgebied, de andere is ontwikkeld als natuurgebied. Het natuurgebied omvat vochtig struweel met o.m. wilg en ratelpopulier. Daarnaast zijn er soortenrijke vochtige hooilanden. Naast een rietveldje ligt de kalkvijver (Bron: natuurlandpuntkortrijk.be). Volgens de BWK is dit gebied biologisch zeer waardevol (hc, sf + que, sf+mr) tot waardevol (hp*, kn, ae);
- Het **Ecolab** is ontstaan als educatief natuurontwikkelingsproject door het team van de KULAK. Het omvat een gevarieerd landschap met beboste zones, graslandontwikkeling, braak, natuurakker en poelen.
- Aansluitend ligt de **Vlasakker**. Het gebied Vlasakker omvat ruigtezones en struwelen in de vallei van de Plumbeek. Het gebied wordt ingericht als ecologisch stadspark;
- De **groene vinger Langwater** omvat het kasteelpark en aanliggende waardevolle graslandgebieden. Het parkgebied is aangelegd in 2017 met een vijver, twee zones voor volkstuinen, afgezoomd met hooilanden.
- Ten zuiden van Kop van Evolis stroomt de **Plumbeek**. Langs deze waterloop worden interessante vogelsoorten opgemerkt zoals grote gele kwikstaart en ijsvogel.

Er komen geen beschermde natuurgebieden (Habitat- of Vogelrichtlijngebied, VEN-gebied, erkend natuurreserveaat) voor binnen of in de directe omgeving van het plangebied. Verkeer en de daarmee gepaarde stikstofdepositie reiken verder dan de directe omgeving van het plangebied. Het meest nabije SBZ-gebied is "Vaarttaluds Moen en Orveytbos" als onderdeel van habitatrichtlijngebied "Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse bossen" op circa 5 km van het plangebied. Meest nabije VEN-gebied is de "West-Vlaamse Leievallei" op ca. 2 km van het plangebied.



Figuur 3-9: Situering plangebied op de Biologische Waarderingskaart (BWK)

In het plangebied zijn verschillende **groenzones** gesitueerd. Deze zones opgenomen in de groenmonitor Zuid-West-Vlaanderen⁶² worden weergegeven op onderstaande kaart en tabel.



Figuur 3-10: Uittreksel uit de groenmonitor Zuid-West-Vlaanderen (februari 2022) ter hoogte van het plangebied

Tabel 3-2: Groenzones in het plangebied zoals opgenomen in de groenmonitor Zuid-West-Vlaanderen

Naamgeving	Categorie	Subcategorie	Functie	Neven-functie	Toegang	Openbaar -privaat
Hoog Kortrijk						
Wolvendreef Kortrijk	Divers	Woonpark	Wonen	-	Semi-toegankelijk	Privaat
Leenbos	Lineair	Groenscherm	Buffer	-	Niet toegankelijk	Openbaar
Groenscherm Ringlaan R8-N43	Lineair	Groenscherm	Buffer	-	Niet toegankelijk	Openbaar
Marionetten	Park	Groendomein	Ecologisch	Recreatief	Toegankelijk	Openbaar
Marionetten	Bos	Jong bos	Ecologisch	Recreatief	Toegankelijk	Openbaar
Kennedybos	Bos	Jong bos	Ecologisch	Recreatief	Toegankelijk	Openbaar
Bos van het Ei van Kortrijk	Lineair	Groenscherm	Buffer	-	Niet toegankelijk	Openbaar
Walle Kortrijk	Lineair	Groenscherm	Buffer	-	Niet toegankelijk	Openbaar
Kasteelpark 't Hooghe	Park	Kasteelpark	Recreatief	-	Toegankelijk	Openbaar
E17 Hoog Kortrijk	Lineair	Groenscherm	Buffer	-	Niet toegankelijk	Openbaar

⁶² De groenmonitor Zuid-West-Vlaanderen probeert zo volledig mogelijk te zijn en kan steeds worden aangevuld. Bij de opmaak van de monitor is een ondergrens gehanteerd, zodat kleinere groenzones niet op de kaart staan.

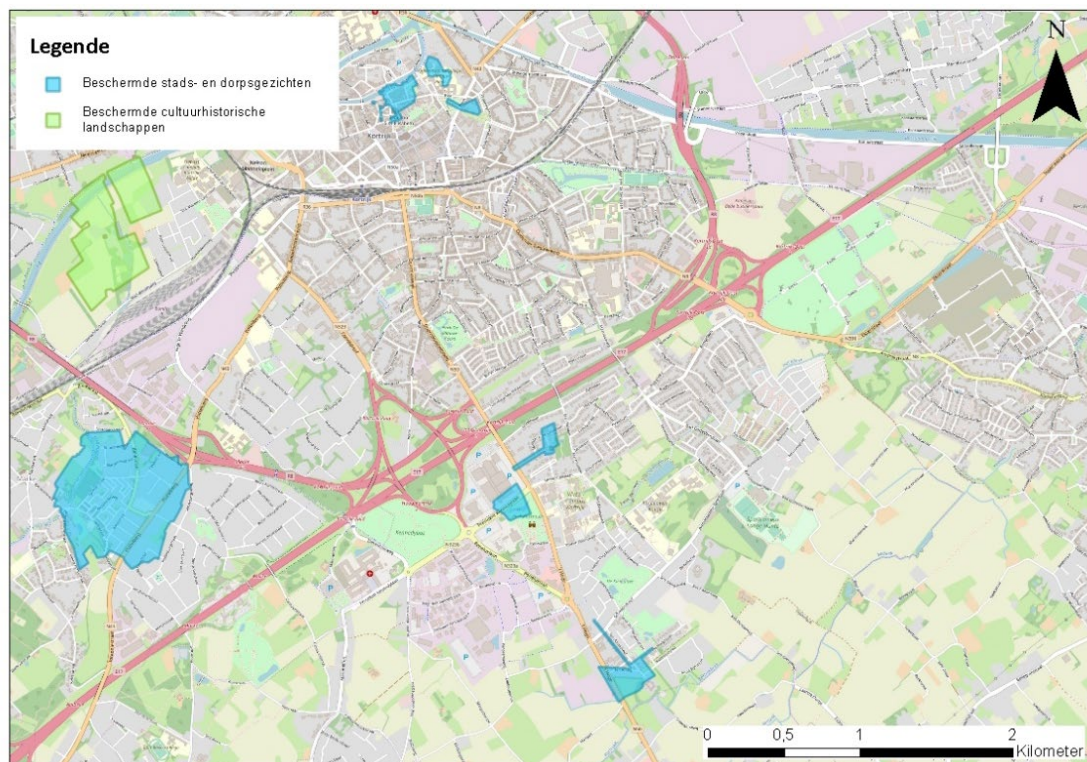
Naamgeving	Categorie	Subcategorie	Functie	Neven-functie	Toegang	Openbaar -privaat
Landhuis Willems Mote	Park	Kasteelpark	Wonen	-	Niet toegankelijk	Privaat
Kleiputten	Natuur	Natuur	Ecologisch	-	Toegankelijk	Openbaar
Ecolab KULAK	Park	Groendomein	Ecologisch	-	Toegankelijk	Privaat
Vlasakker	Natuur	Natuur	Ecologisch	-	Toegankelijk	Openbaar
Den Achterkanter Kortrijk	Divers	Parkdomein	Productief	-	Niet toegankelijk	Privaat
Lange Munte	Natuur	Natuur	Ecologisch	Recreatief	Toegankelijk	Openbaar
Begraafplaats Hoog Kortrijk	Divers	Begraafplaats	Landschap pelijk	-	Toegankelijk	Openbaar
Sportcampus Lange Munte	Natuur	Natuur	Ecologisch	Recreatief	Toegankelijk	Openbaar
Buurtpark Lange Munte	Park	Buurtpark	Recreatief	-	Toegankelijk	Openbaar
Kortrijk-Oost						
E17 Kortrijk-Oost	Lineair	Groenschermbuffer	Buffer	-	Niet toegankelijk	Openbaar
Park Langwater	Park	Buurtpark	Recreatief	-	Toegankelijk	Openbaar
Landhuis en hoeve 't Lang Water	Park	Kasteelpark	Wonen	-	Niet-toegankelijk	Privaat
Bos Pluimbeek Kortrijk	Bos	Gevestigd bos	Ecologisch	-	Niet-toegankelijk	Privaat
Groenbuffer Evolis	Lineair	Groenschermbuffer	Buffer	Landschap- pelijk	Toegankelijk	Openbaar
Groenbuffer Evolis	Lineair	Groenschermbuffer	Landschap pelijk	-	Toegankelijk	Openbaar
Groenbuffer Evolis	Lineair	Groenschermbuffer	Landschap pelijk	Recreatief	Toegankelijk	Openbaar
Bar Botaniek	Divers	Parkdomein	Recreatief	Landschap- pelijk	Toegankelijk	Privaat
Bosje + buffer-bekken Evolis	Park	Buurtpark	Ecologisch	Buffer	Toegankelijk	Openbaar
Guldenspoorpad	Lineair	Groenschermbuffer	Recreatief		Toegankelijk	Openbaar
Groenschermbuffer woonzone Keizershoek E17	Lineair	Groenschermbuffer	Buffer	-	Niet-toegankelijk	Openbaar
Kortrijk-Oost bos	Bos	Gevestigd bos	Ecologisch	-	Niet-toegankelijk	Privaat
R8 Stasegem	Lineair	Groenschermbuffer	Buffer	-	Niet-toegankelijk	Openbaar
Natuurruimte Gilbert Desloovere	Natuur	Natuur	Ecologisch	-	Toegankelijk	Openbaar
Groenbuffer De Pluim	Lineair	Groenschermbuffer	Buffer	Landschap- pelijk	Toegankelijk	Openbaar
Groenbuffer De Pluim	Water	Water	Buffer	Landschap- pelijk	Niet-toegankelijk	Openbaar

Binnen het plangebied is een olijsting gemaakt van het beschermd **erfgoed** en het erfgoed opgenomen in de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed. Hierbij wordt ook aangegeven wat de locuswaarde is van de erfgoedelementen op basis van de lokale actieplannen van het bouwkundig erfgoed van Harelbeke, Kortrijk⁶³ en Zwevegem.

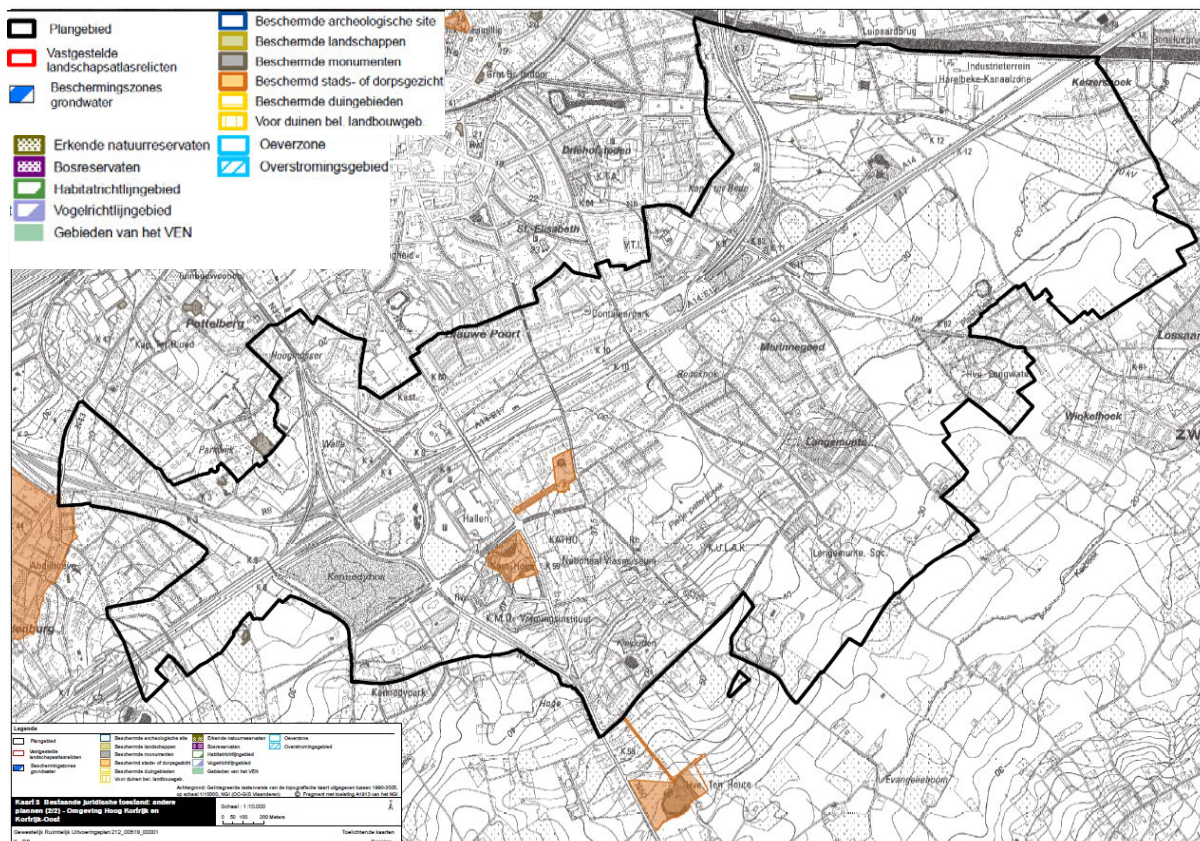
⁶³ Het actieplan bouwkundig erfgoed Kortrijk is vervat in het Beeldkwaliteitsplan van de stad.

Tabel 3-3: Inventaris bouwkundig erfgoed in het plangebied (incl. beschermingen en locuswaarde)

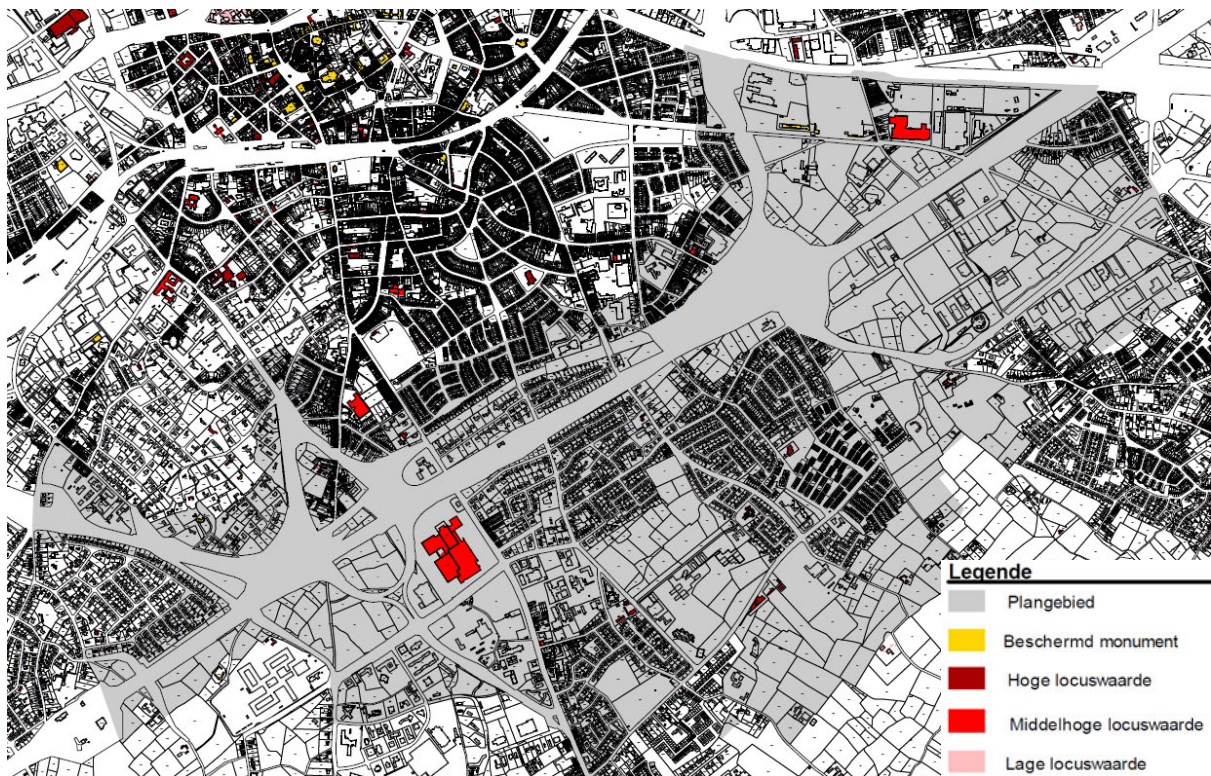
Grondgebied Harelbeke	
Bedrijfsgebouw van de Kortrijkse Katoenspinnerij, Keizersstraat 56	Middelhoge locuswaarde
Hoeve met losse bestanddelen, Zwevegensestraat 150	Hoge locuswaarde
Boomkapelletje, Luipaardstraat, zonder nummer	/
Hoeve met losse bestanddelen, Zwevegensestraat 140	Middelhoge locuswaarde
Grondgebied Kortrijk	
Villa, Gerard Davidstraat 8	Middelhoge locuswaarde
Domein van Walle, Wolvendreef 75	Beschermd als monument
Houten paviljoen, Wolvendreef 73	Middelhoge locuswaarde
Villa met tuin van Russell Page, Wolvendreef 28	Beschermd als monument
Hoeve Hof ter Walle, Wolvendreef 20	Hoge locuswaarde
Stadswoning van 1930, Walle 100	Hoge locuswaarde
Eclectische villa 't Wit Kasteel, Doorniksesteenweg 210	Hoge locuswaarde
Villa, Walle 190	Middelhoge locuswaarde
Herberg en brouwerij Sint-Huybrechts, Walle 184	Middelhoge locuswaarde
Vrijstaande burgerwoning, Walle 171	Middelhoge locuswaarde
Wallehoeve, Walle 180	Middelhoge locuswaarde
Magazijn Blueberry Hill, Oudenaardsesteenweg 343	Middelhoge locuswaarde
Burgerwoning, Oudenaardsesteenweg 341	Middelhoge locuswaarde
Site van N.V. Céramique et briquettes mécaniques du Littoral, Kapel ter Bede 121	Beschermd als monument
Directeurswoning, Kapel ter Bede 119	Hoge locuswaarde
Elektriciteitscabine van 1924, Luipaardstraat zonder nummer	Hoge locuswaarde
Eenheidsbebouwing van bureel en conciërgewoning, Luipaardstraat 4-6	Middelhoge locuswaarde
Vrijstaande villa van 1923, Luipaardstraat 8	Middelhoge locuswaarde
Baanwachterswoning, Luipaardstraat 10	Lage locuswaarde
Onze Lieve Vrouw ter Bedekapel, Kapel ter Bedestraat zonder nummer	Beschermd als monument
Hoeve Soubry, Morinnestraat 31	Lage locuswaarde
Boerenarbeidershuis, Morinnestraat 39	Lage locuswaarde
Parochiekerk Sint-Paulus	Hoge locuswaarde
Hoeve Bottenhoek, Bad Godesberglaan 31	Middelhoge locuswaarde
Nieuwe begraafplaats van Hoog Kortrijk, Ambassadeur Baertlaan 5	Hoge locuswaarde Middelhoge locuswaarde
Kapel van Onze-Lieve-Vrouw van Smarten van 1927, Roggelaan 48	Middelhoge locuswaarde
Hoeve 'Goed ter Linden', Maandagweg 22	Hoge locuswaarde
Hoeve met boerenhuis, Maandagweg 52	Lage locuswaarde
Kulak Studentendorp, Maandagweg z.nr.	Middelhoge locuswaarde
Landhuis Willems mote met park, Erasmuslaan 32	Beschermd als monument
Landhuis Willems mote: zwarte moerbeï (boom) Erasmuslaan 32	Beschermd als monument
Landhuis Willems mote : park, Erasmuslaan 30, 32, 36	Beschermd als stads- of dorpsgezicht
Modernistisch burgerhuis van 1976, Volksvertegenwoordiger Tahonstraat 8	/
Hoeve Goed te Gorghem, Etienne Sabbelaan 4	Hoge locuswaarde
Onze-Lieve-Vrouw van Groeningheschool, Doorniksesteenweg 215	Hoge locuswaarde
Villa, Doorniksesteenweg 199	Middelhoge locuswaarde
Villa, Doorniksesteenweg 201	Middelhoge locuswaarde
Landhuis 't Hooghe en park, Doorniksesteenweg 218	Beschermd als monument en stads- of dorpsgezicht
Hallen Kortrijk, Doorniksesteenweg 216	Middelhoge locuswaarde
Grondgebied Zwevegem	
Landhuis en hoeve 't Lang Water, Kortrijksestraat 173/175	Hoge locuswaarde



Figuur 3-11: Situering van de beschermden cultuurhistorische landschappen en beschermden stads- en dorpsgezichten ter hoogte van het plangebied (Bron: Geoportaal Onroerend Erfgoed)



Figuur 3-12: Situering van het beschermd erfgoed ter hoogte van het plangebied (Bron: Geoportaal Onroerend Erfgoed)



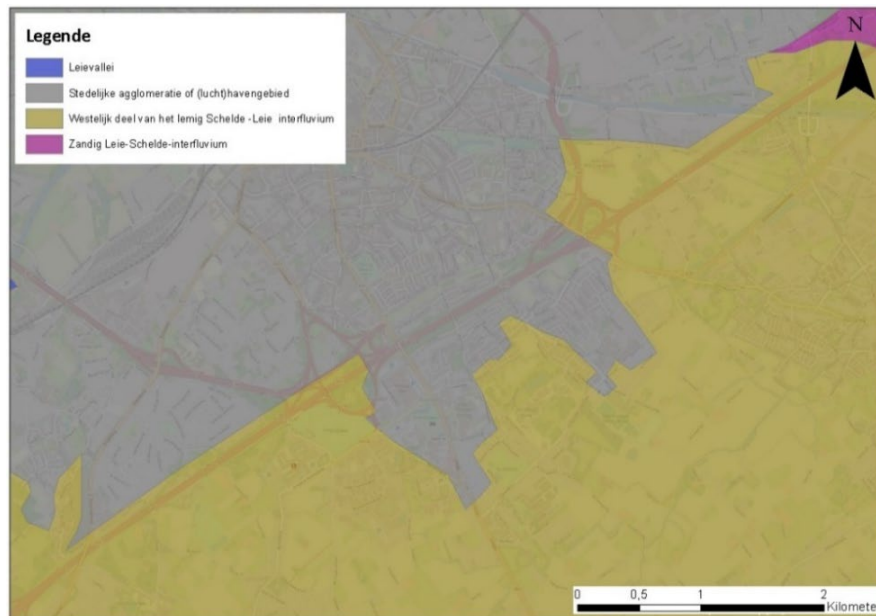
*Figuur 3-13: Lokale actieplannen bouwkundig erfgoed
(Harelbeke: 29/05/2019, Kortrijk: 24/10/2019, Zwevegem: 29/01/2019)*

Een gedeelte van het plangebied is gelegen binnen een aantal van de aangeduide zones van het Beeldkwaliteitsplan van Kortrijk als bindend beleidskader, meer bepaald in de waardevolle stadswijken in de 19^{de} en 20^{ste} eeuwse gordel 'Wolvendreefwijk', 'Oude Walle', 'Stationswijk Zuid', 'Zuidelijke 19^{de}-eeuwse stadsuitbreiding', 'Blauwe poort wijk' en 'Sint-Elisabethwijk'.



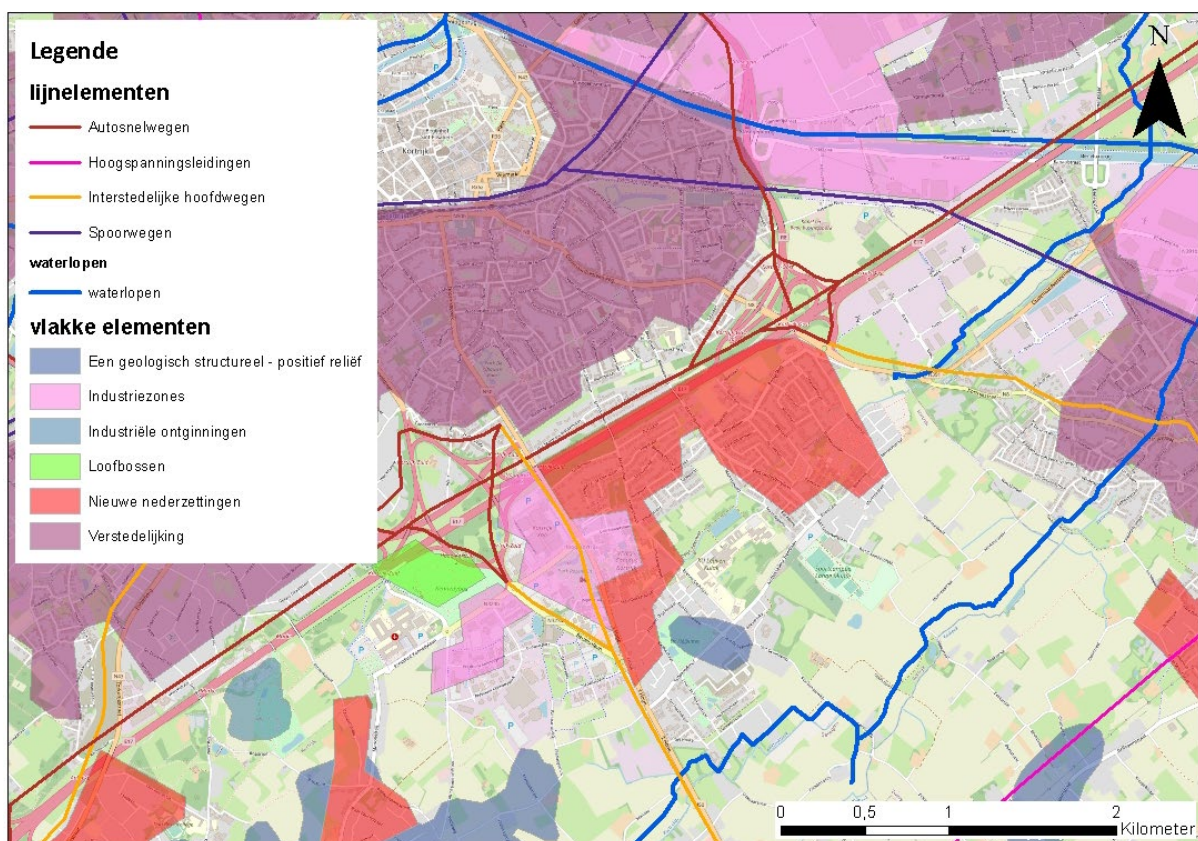
Figuur 3-14: Zones in het Beeldkwaliteitsplan van de stad Kortrijk

Het plangebied is langsheen de zuidelijke/zuidoostelijke/zuidwestelijke rand gelegen binnen het traditioneel **landschap** 'Westelijk deel van het lemig Schelde-Leie interfluvium'. De stedelijke agglomeratie Kortrijk valt buiten een traditioneel landschap.



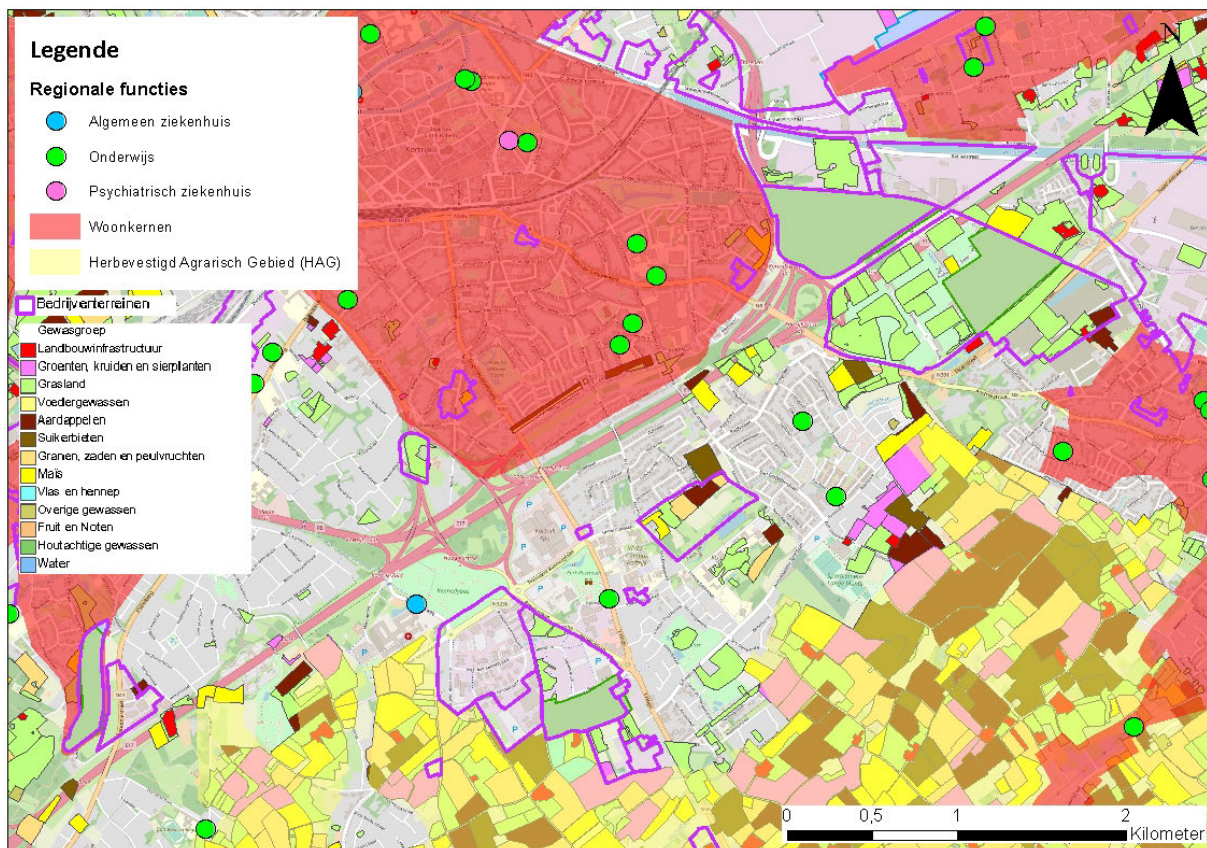
Figuur 3-15: Situering traditionele landschappen

Volgens de landschapskenmerkenkaart (uitgebracht door het Agentschap Onroerend Erfgoed) wordt het plangebied en omgeving gekenmerkt door veelal antropogene landschapsstructuren, zoals de aanwezige snelwegen, industriezones, verstedelijking en nieuwe nederzettingen. Een uitzondering is het Kennedybos aan het complex Kortrijk-Zuid (aangeplant in de jaren '70), alsook enkele waterlopen. Op de landschapskenmerkenkaart zijn enkel de vanuit landschap voornaamste waterlopen opgenomen, zijnde Pluimbeek en Keibeek. De Pluimbeek loopt doorheen het plangebied met een overwelfde passage doorheen Lange Munte. De Keibeek valt volledig buiten het plangebied.

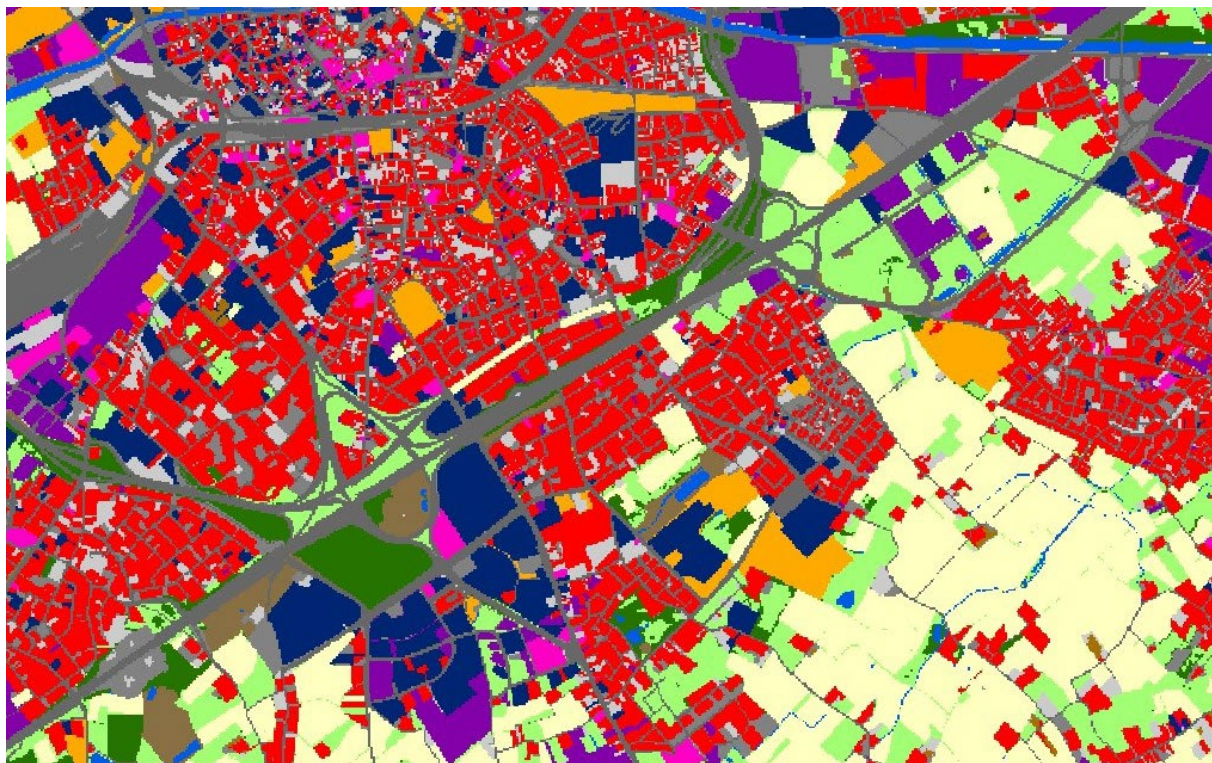


Figuur 3-16: Landschapskenmerkenkaart

De **ruimtelijke functies** in de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost bestaan in hoofdzaak uit wonen, bedrijvigheid en ook natuur en (aan de rand) landbouw. Hoog Kortrijk bestaat daarnaast ook uit grootschalige regionale functies, zoals kantoren en diensten, scholen, crematorium, ziekenhuis,... Het plangebied vormt de omgeving van de twee complexen, zijnde Hoog Kortrijk (waarbij Kortrijk-Oost deel uitmaakt van Hoog Kortrijk). Hoog Kortrijk werd vanaf de jaren 1970 ontwikkeld voor het vestigen van een aantal grootschalige activiteiten, die door ruimtegebrek in de Kortrijkse binnenstad geen onderkomen meer vonden en die een optimale autobereikbaarheid opzochten: de Hallen (Xpo Kortrijk), de kantorenzone Kennedypark, de universiteitscampus Kulak, de hogeschool Katho (ondertussen Vives), het Vormingsinstituut (ondertussen Syntra West), de brandweerkazerne HVZ Fluvia, etc. Vele nieuwe projecten zijn de laatste jaren uitgevoerd (of worden op korte termijn gepland). Zo kan o.m. verwezen worden naar de uitbreiding van de beurs- en evenementenhallen Kortrijk Xpo, de vernieuwing van het bioscoopcomplex Kinopolis, de bouw van het nieuwe regionale ziekenhuiscomplex AZ Groeninge, het succes van het hoger onderwijs (Vives en Kulak), de topsporthal van de Lange Munte, de komst van het hoogwaardig bedrijventerrein Evolis, de nieuwe begraafplaats en het crematorium, de ontwikkeling van de kantoren- en handelszone Beneluxpark, het hoogtechnologisch bedrijf Barco dat haar activiteiten heeft gecentraliseerd op het Kennedypark, diverse nieuwe woonontwikkelingen (stedelijke woongebieden Langwater, Schaapsdreef, Goed te Boevekerke),...



Figuur 3-17: Situering van bedrijventerreinen, landbouw en woonkernen

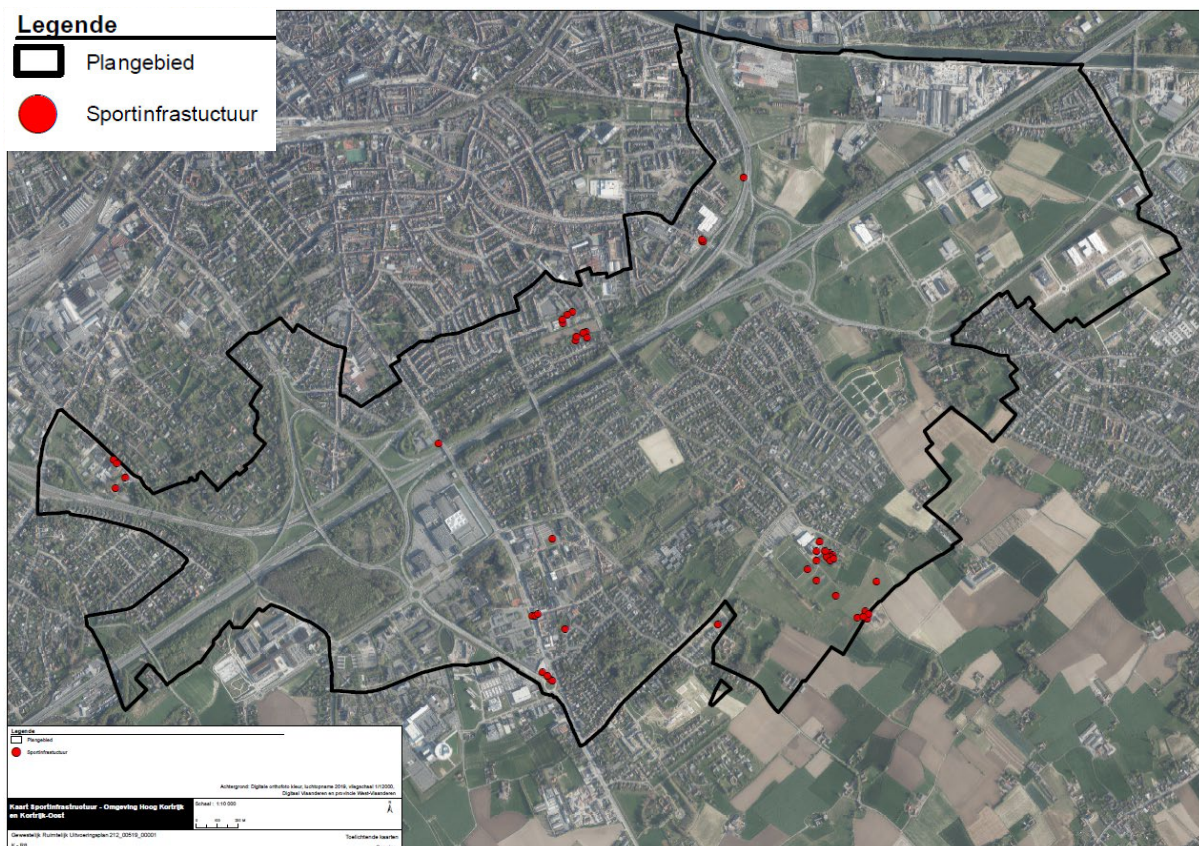


Huizen en tuinen	Groeves
Industrie	Luchthavens
Commerciële doeleinden	Bos
Diensten	Akker
Transportinfrastructuur	Grasland
Recreatie	Struikgewas
Landbouwgebouwen en -infrastructuur	Braakliggend en duinen
Overige bebouwde terreinen	Water
Overige onbebouwde terreinen	Moeras

Figuur 3-18: Landgebruik Vlaanderen, 2016



Figuur 3-19: Herbevestigd agrarisch gebied



Figuur 3-20: Sportinfrastructuren in het plangebied (Bron: Databank Sport Vlaanderen)

Tabel 3-4: Sportinfrastructuren in het plangebied (Bron: Databank Sport Vlaanderen)

Lange Munte: - Polyvalente zaal 1 + 2 Sporthal - Minivoetbalveld 3 Sportcampus - C- Voetbalveld - Fitnesslokaal - Squashlokaal 1 + 2 - Minivoetbalveld 1 + 2 + 4 + 5 Sportcampus - Voetbalveld A + B - Sporthal 1 + 2 - Squashlokaal 1 + 2 - Sportcentrum - Klimmuur - Finse piste - Polyvalent sportveld (sportevenementenweide)
Sint Amandscollege Zuid Kortrijk: - Sportlokaal - Minivoetbalveld 1+2 - Basketbalveld
Sportlokaal de Ark
Sporthal Brandweer Kortrijk
Sportlokaal Sint Theresia 't Hoge
Sportlokaal Freinetschool de Levensboom
Finse piste KATHO
Hondensportveld K. De Verdedigingshond Kortrijk
Minivoetbalveld Kulak
Mimosa - Openlucht kinder- en plonsbad

- Sporthal - Beachvolleybalveld - Overdekt zwembad
Sportlokaal Mimosalaan Kortrijk
De Kaai - Squashlokalen Squash & Fitness - Danslokaal Squash & Fitness - Fitnesslokaal Squash & Fitness - Spinninglokaal Squash & Fitness De Kaai
Blueberry Hill: - Klimzaal 1 + 2 - Bloklokaal - Commandoparcours/Boogschietstand/Jungle avontuur
Tennisveld 1 + 2 + 3 KTC De Egelantier
Mountainbikeroute Kortrijk Sjouwersroute en Boerhovenroute
Sportlokaal Buitengewoon Rijkstechnisch Onderwijs Kortrijk (Marke)
Polyvalent sportveld Ter Bruyninghe Marke

Inzake **geluid** blijkt uit de strategische geluidsbelastingskaarten (Dept. Omgeving, toestand 2016) dat zowel wegverkeer langsheen de snelwegen, ringweg en voornaamste invalswegen, als spoorverkeer relevante geluidsbronnen zijn t.a.v. de omgeving⁶⁴. **Net buiten het plangebied bevindt zich ook de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem.** In de directe omgeving daarvan is ook luchtverkeer een relevante geluidsbron. Volgens het rapport “Actualisatie geluidshinderindicatoren 2019”⁶⁵ zijn er naar schatting een 700-tal inwoners die binnen de berekende Lden-contour van 55-dB(A) wonen.

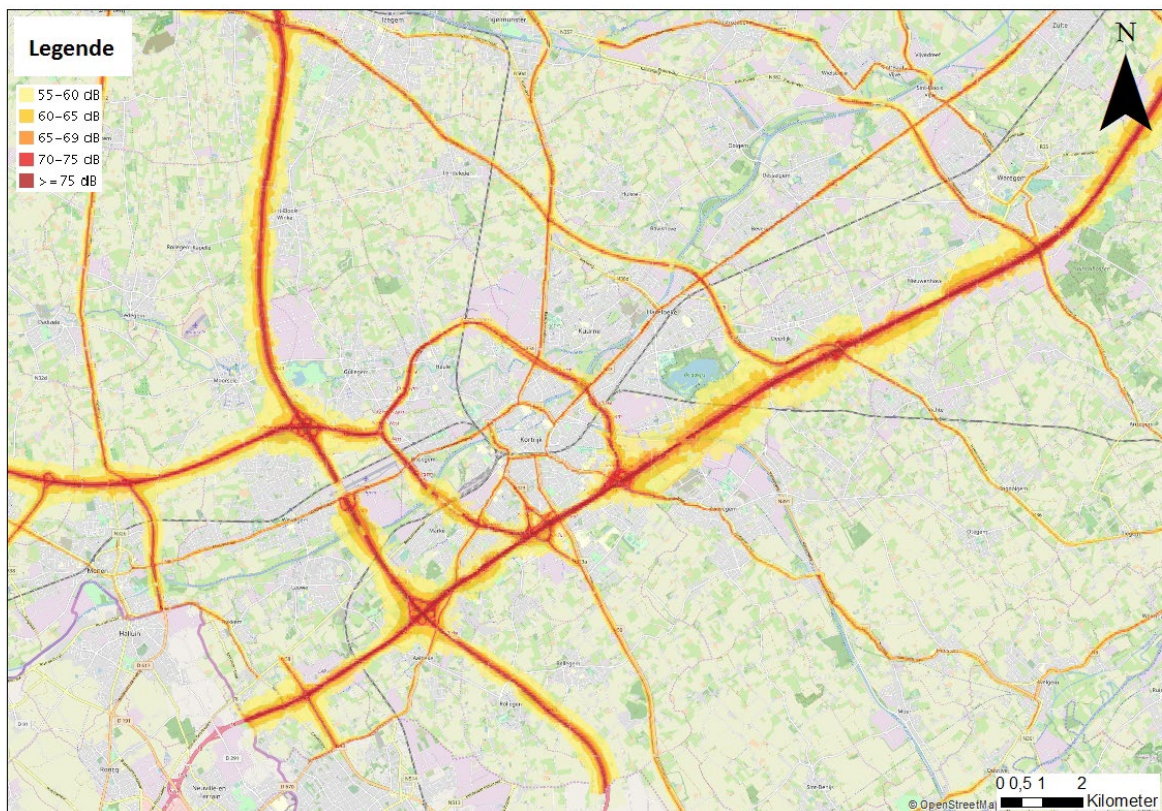
In de omgeving van de complexen Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid is vooral wegverkeer een dominante geluidsbron langsheen de snelwegen, ringweg en voornaamste invalswegen, met Lden-niveaus tot boven de 75 dB(A) binnen de wegzate zelf en tussen 65 en 70dB(A) ter hoogte van de meest nabije woningen.

Ten gevolge van afscherming door de bebouwing reiken de kritische geluidscontouren binnen of ter hoogte van het stedelijk gebied beduidend minder ver dan in openruimtegebied.

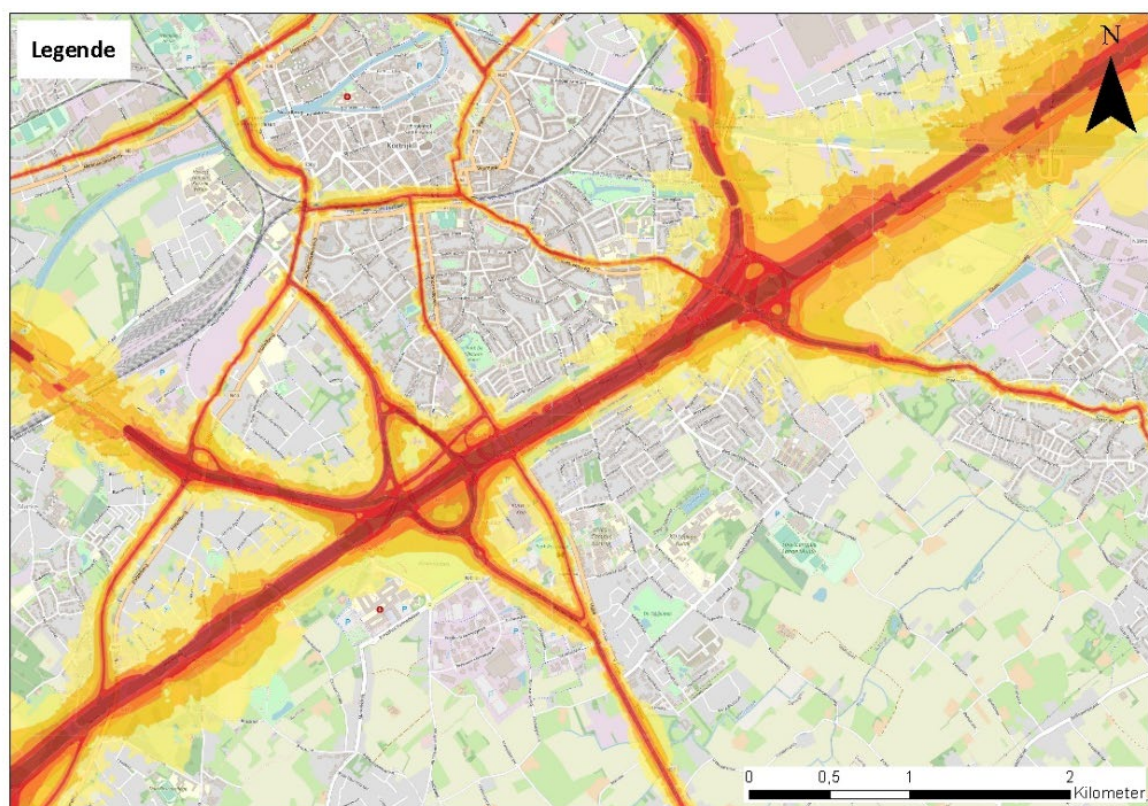
De Lnight-kaart voor wegverkeer is volledig gelijkaardig aan de Lden-kaart, maar de Lnight-waarden liggen gemiddeld ongeveer 8 dB(A) lager dan de Lden-waarden.

⁶⁴ De strategische geluidsbelastingskaarten zijn niet gebiedsdekkend. Dit betekent dus niet dat wegen die niet zijn opgenomen in deze kartering, geen relevante geluidsimpact kunnen hebben voor de (nabije) omgeving.

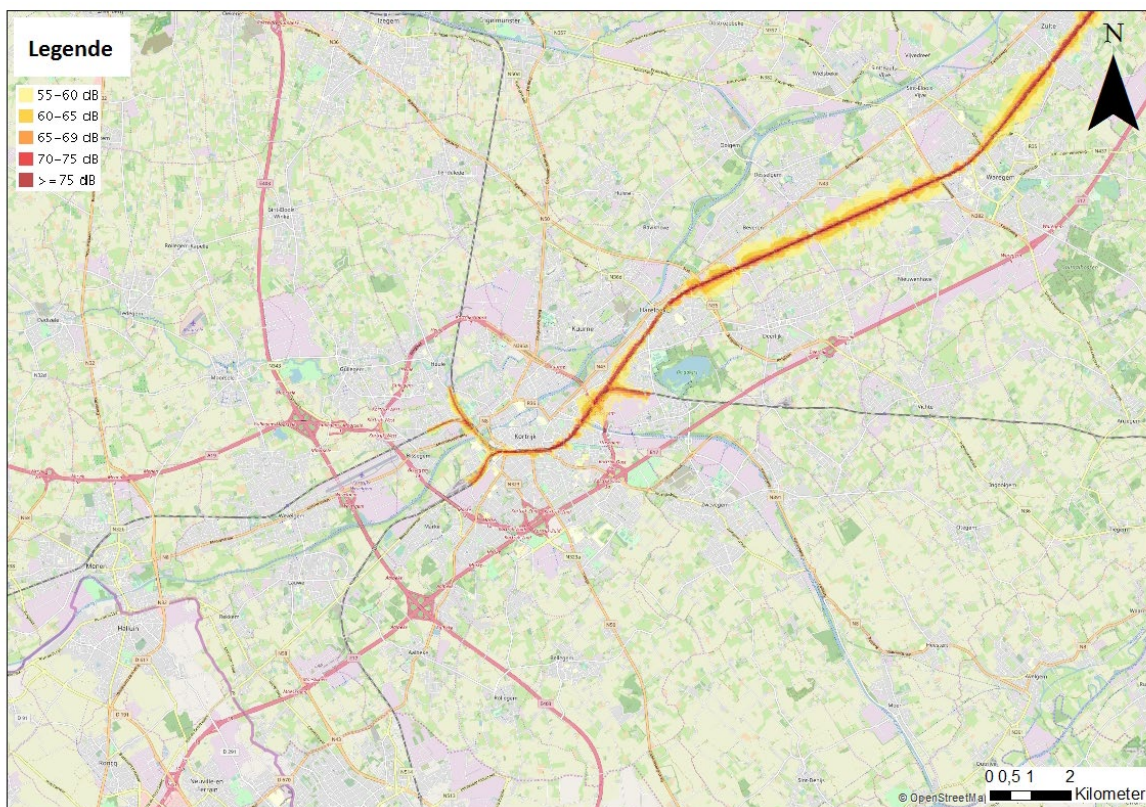
⁶⁵ L. Dekoninck en D. Botteldooren (2019), Actualisatie geluidshinderindicatoren 2019, studie uitgevoerd in opdracht van de Vlaamse Milieumaatschappij, MIRA, MIRA/2019/05, Universiteit Gent.



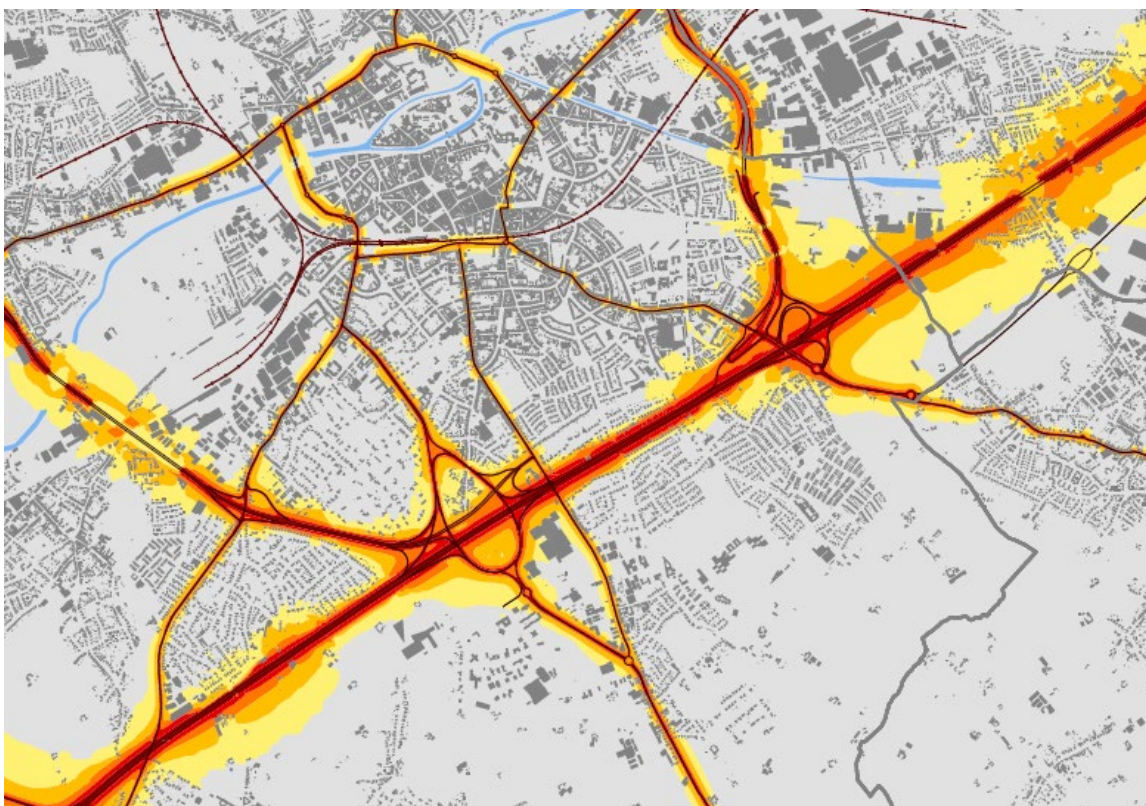
Figuur 3-21a: Strategische geluidsbelastingskaart belangrijke en aanvullende wegen (Lden)
(Bron: Departement Omgeving, 2016)



Figuur 3-21b: Strategische geluidsbelastingskaart belangrijke en aanvullende wegen (Lden)
- zoom omgeving complexen (Bron: Departement Omgeving, 2016)



*Figuur 3-22: Strategische geluidsbelastingskaart belangrijke en aanvullende spoorwegen (Lden)
(Bron: Departement Omgeving, 2016)*

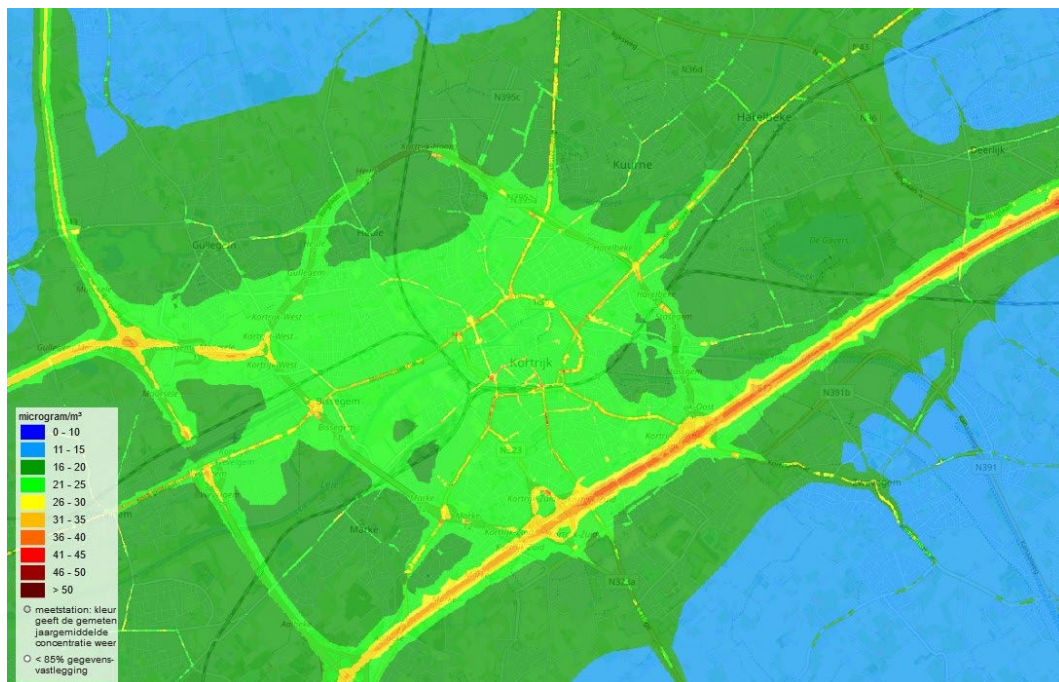


*Figuur 3-23: Strategische geluidsbelastingskaart belangrijke en aanvullende wegen (Ln_{night})
(Bron: Departement Omgeving, 2016)*

De **luchtkwaliteit** wordt bepaald door verschillende bronnen, zoals wegverkeer, houtverbranding, industrie en landbouw. In functie van K-R8 is vooral de bijdrage van **wegverkeer** op de luchtkwaliteit relevant en dan specifiek van NO₂ (stikstofdioxide) als meest kritische pollutant⁶⁶.

Volgens de IRCEL-kaarten lag het jaargemiddeld NO₂-niveau in 2019 ⁶⁷ op niveau van het stedelijk gebied Kortrijk tussen de 16 en de 25 µg/m³. Ter hoogte van drukke wegenis, en dan voornamelijk de E403, E17 en de verschillende invalswegen van en naar Kortrijk (met name in zogenaamde “street canyons”, zijnde wegen met grotendeels gesloten bebouwing waar de voertuigemissies minder snel verspreid en verdund worden), ligt het NO₂-niveau (beduidend) hoger.

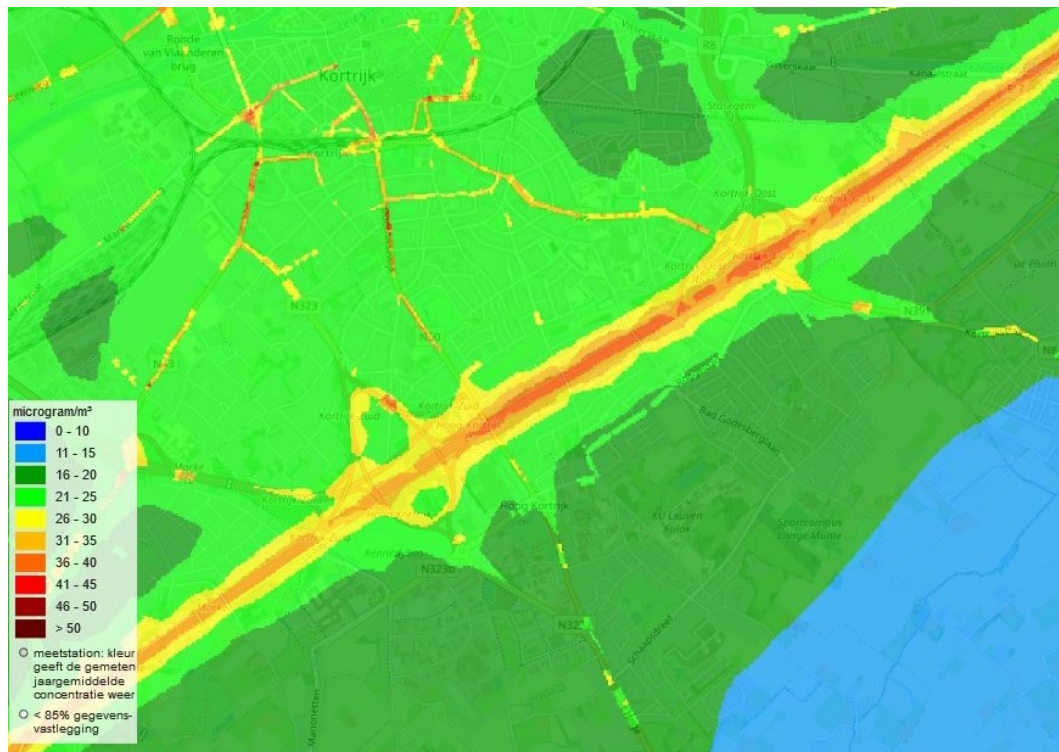
In de omgeving van de complexen Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid zijn de concentraties het hoogste en wordt de VLAREM-norm van 40 µg/m³ overschreden. Deze overschrijdingen blijven binnen de wegzate. Ter hoogte van de meest nabije bebouwing zijn de concentraties hoog (tot 35µg/m³) maar wel nog binnen de VLAREM-norm.



Figuur 3-24a: NO₂-jaargemiddelde, 2019 (bron: website VMM)

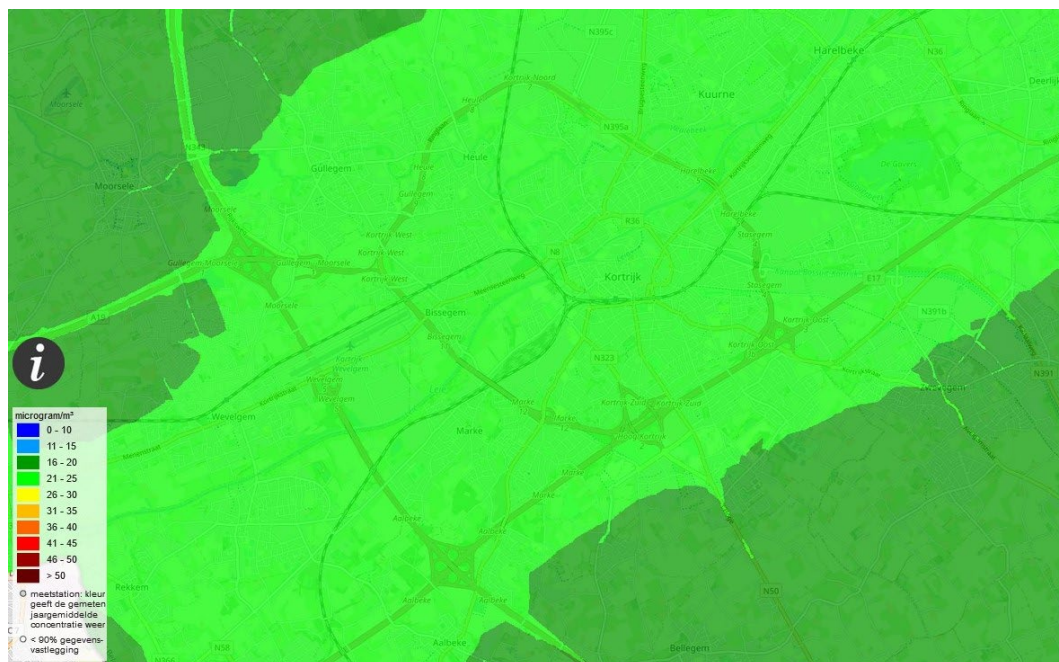
⁶⁶ Dit maakt dat het meten van fijn stof om de effecten van een gewijzigde verkeerssituatie in kaart te brengen niet de beste methode is. Indien met de impact van het verkeer in kaart wil brengen, moet men zich richten op stikstofdioxide of roetmetingen.

⁶⁷ Recentere cijfers (2020) worden omwille van de sterke verkeersreductie als gevolg van de COVID-maatregelen als minder representatief beschouwd.



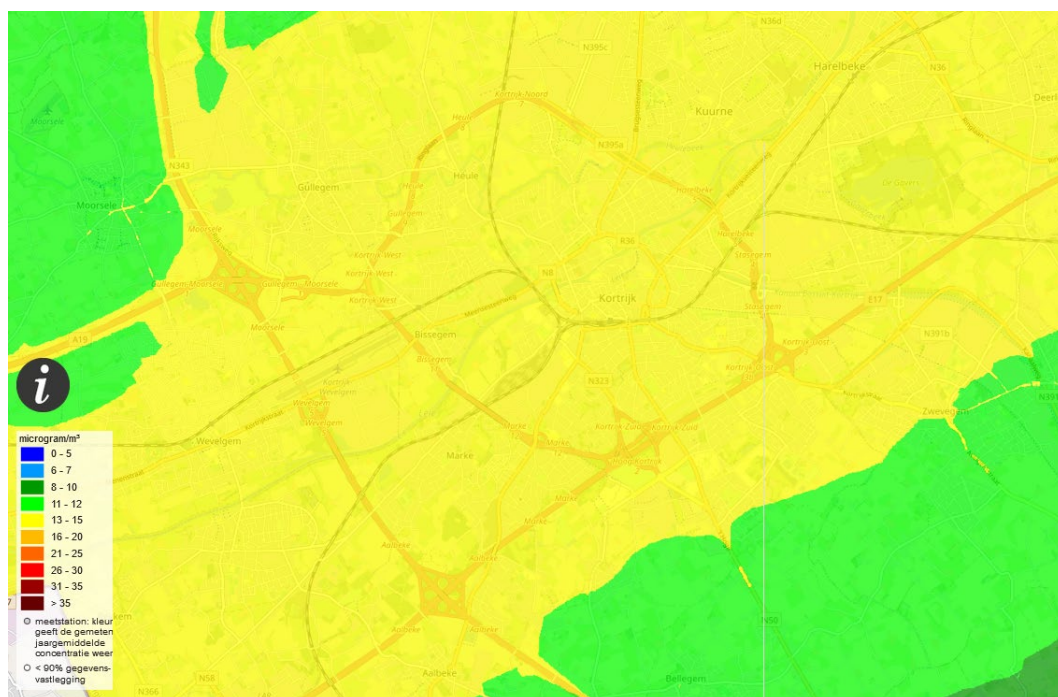
Figuur 3-24b: NO₂-jaargemiddelde, 2019 - zoom omgeving complexen (bron: website VMM)

Voor fijn stof (PM_{2,5} en PM₁₀)⁶⁸ is er veel minder lokale differentiatie. In heel het studiegebied lag het PM₁₀-gemiddelde in 2019 tussen 21 en 25 µg/m³ en het jaargemiddelde van PM_{2,5} tussen 13 en 15 µg/m³. Voor fijn stof traden in 2019 nergens in het studiegebied overschrijdingen van de VLAREM-norm op. Merk op dat het “street canyon”-effect, dat lokaal voor (sterk) verhoogde NO₂-immissies zorgt, niet zichtbaar is voor fijn stof, omdat de bijdrage van de lokale verkeersemissies aan het totaal fijn stofniveau veel beperkter is dan voor NO₂.



Figuur 3-25: Fijn stof PM₁₀ jaargemiddelde, 2019 - zoom omgeving complexen (bron: website VMM)

⁶⁸ Fijn stof is een mengsel van verschillende soorten deeltjes met verschillende groottes. Bij deeltjes kleiner dan 10 micrometer spreekt men van PM₁₀, zijn ze kleiner dan 2,5 micrometer dan spreekt men van PM_{2,5}.



Figuur 3-26: Fijn stof $PM_{2,5}$ jaargemiddelde, 2019 - zoom omgeving complexen (bron: website VMM)

Ook andere bronnen dan verkeer spelen een heel grote rol in de fijnstofproblematiek, zoals industrie, landbouw (uitstoot van ammoniak) en gebouwenverwarming (vooral houtverbranding). Dit werd ook verder besproken in hoofdstuk 1 'Milieu - gezondheid en leefbaarheid' van de Antwoordnota [bij de verfijnde startnota](#). Bovendien zijn er twee fracties fijn stof: het primaire, rechtstreeks uitgestoten fijn stof, waarvan de bijdrage van verkeer klein is, en het secundaire fijn stof, dat een belangrijker aandeel heeft en ontstaat wanneer gassen in de atmosfeer met elkaar gaan reageren.

Wat betreft de impact van het vliegverkeer van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem zijn er geen specifieke meetgegevens beschikbaar, maar kan op basis van meetcampagnes rond de luchthavens van Zaventem⁶⁹ en Bierset⁷⁰ gesteld worden dat de polluenten die vliegtuigen uitstoten, enkel een impact hebben op de luchtkwaliteit op de grond op het ogenblik van het opstijgen en in een zeer beperkte perimeter rond de start- en landingsbanen. Zodra de vliegtuigen zijn opgestegen, hebben de polluenten geen significante invloed meer op de concentraties in de omgeving rond de luchthaven.

T.a.v. **gezondheid** wordt getoetst aan de zgn. gezondheidkundige advieswaarden (GAW), die voor NO_2 , PM_{10} en $PM_{2,5}$ maar half zo hoog liggen (en dus dubbel zo streng zijn) als de VLAREM-normen. De GAW voor NO_2 ($20 \mu g/m^3$) wordt overschreden in heel de agglomeratie van Kortrijk en daarbuiten langs de autowegen, drukke steenwegen en in de zgn. "street canyons" (wegen met grotendeels gesloten bebouwing waar de voertuigemissies minder snel verspreid en verdund worden). Voor PM_{10} zijn de zones met overschrijding van de GAW (eveneens $20 \mu g/m^3$) quasi dezelfde als voor NO_2 , terwijl de GAW voor $PM_{2,5}$ ($10 \mu g/m^3$) in heel het studiegebied (en in het overgrote deel van Vlaanderen) wordt overschreden.

Voor geluid komen de GAW overeen met de WHO-richtwaarden uit het rapport "Environmental noise guidelines for the European Union" (2018). Deze bedragen 53 dB(A) voor Lden en 45 dB(A) voor Lnight. Deze waarden zijn vergelijkbaar met de grenswaarden voor nieuwe woonontwikkelingen uit het MER-richtlijnenboek geluid van 55 dB(A) Lden en 45 dB(A) Lnight. 55 dB(A) Lden wordt overschreden tot op honderden meters van

⁶⁹ Emmissiemetingen in de omgeving van de luchthaven Brussel-Nationaal te Zaventem en Steenokkerzeel", periode 1 januari 1997 - 31 maart 1998, Vlaamse Milieumaatschappij.

⁷⁰ Evaluation de la qualité de l'air ambiant autour de l'aéroport de Bierset", juni 2004, ISSEP.

de autowegen en tot op een honderdtal wegen van steenwegen (indien er geen afscherming door bebouwing is), en verder in de zate van alle wegen met enig verkeer.

3.4 Ligging tegenover de netwerken

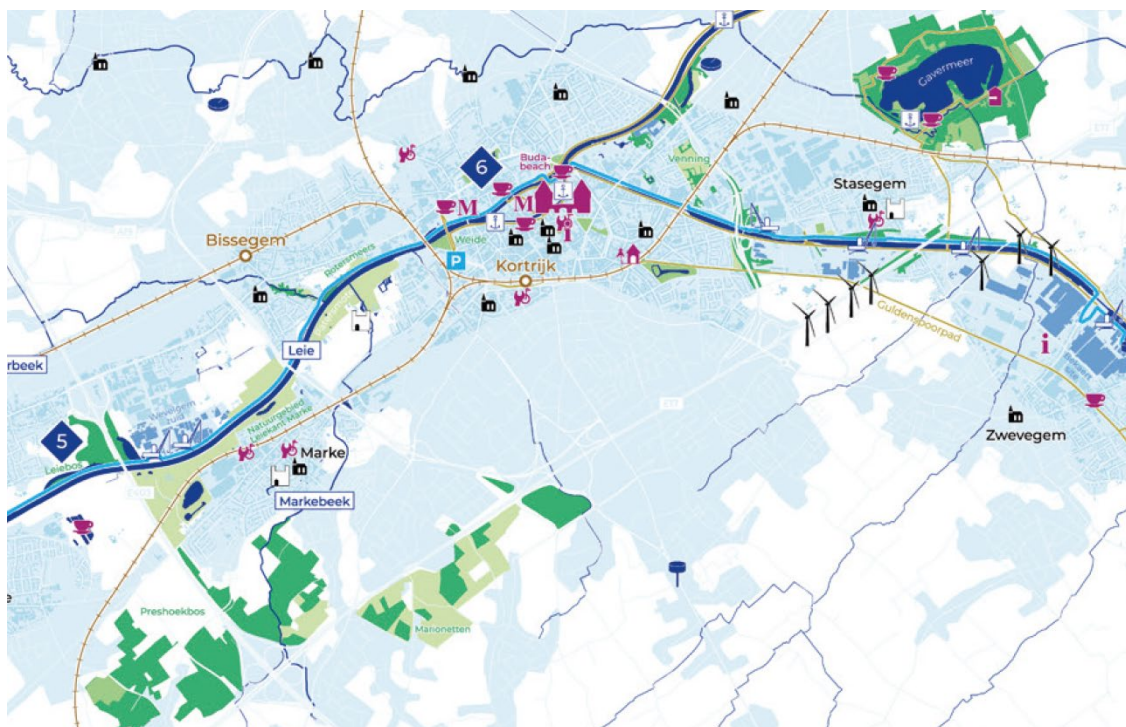
Het plangebied is gelegen in het **stedelijk netwerk Kortrijk-Rijsel-Roubaix-Tourcoing-Moeskroen**. De strategie van de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai (2014-2020) is uitgewerkt rond 3 prioritaire thema's, die in de komende periode ook worden verdiept richting duurzaamheid, innovatie en solidariteit (waarbij burgers een prominente plaats krijgen):

1. Socio-economisch: economische ontplooiing
2. Mobiliteit-toegankelijkheid: het verband werk-opleiding en duurzame ontwikkeling op vlak van mobiliteit
3. Blauw en groene netwerken

Deze thema's komen ook aan bod binnen K-R8. Het planproces kan bijdragen tot het versterken van de grensoverschrijdende rol in de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai.

Het planproces K-R8 heeft een significante rol in de optimalisatie van het autosnelwegennet (doorstroom en capaciteit van het autoverkeer), als belangrijke verbinding in het stedelijke netwerk Kortrijk-Rijsel-Roubaix-Tourcoing-Moeskroen. Dit kadert in het thema 'vlotte bereikbaarheid' binnen de Eurometropool, met dus de nodige aandacht voor het vlot verplaatsen over de grenzen heen (grensoverschrijdende mobiliteit).

Net als de Eurometropool wil K-R8 (grensoverschrijdend) inzetten op alternatieve mobiliteitsoplossingen, het verbeteren van het openbaar vervoer, het aanmoedigen van gedeelde mobiliteit, het voorzien van fietsverbindingen,... Binnen de Eurometropool is één van de prioriteiten het inzetten op grensoverschrijdende fietsverbindingen (vnl. fietssnelwegen), waarbij gemeenten verbonden worden met de fiets- en wandelroutes in het Blauwe Park - Carré Bleu van de Eurometropool (zie figuur 3-27). Zo zijn de grensoverschrijdende fietsroutes langs de belangrijkste bevaarbare waterlopen van belang, zoals deze richting Wallonië en Picardië. Het jaagpad langs het kanaal Bossuit-Kortrijk ligt net buiten het plangebied van K-R8.

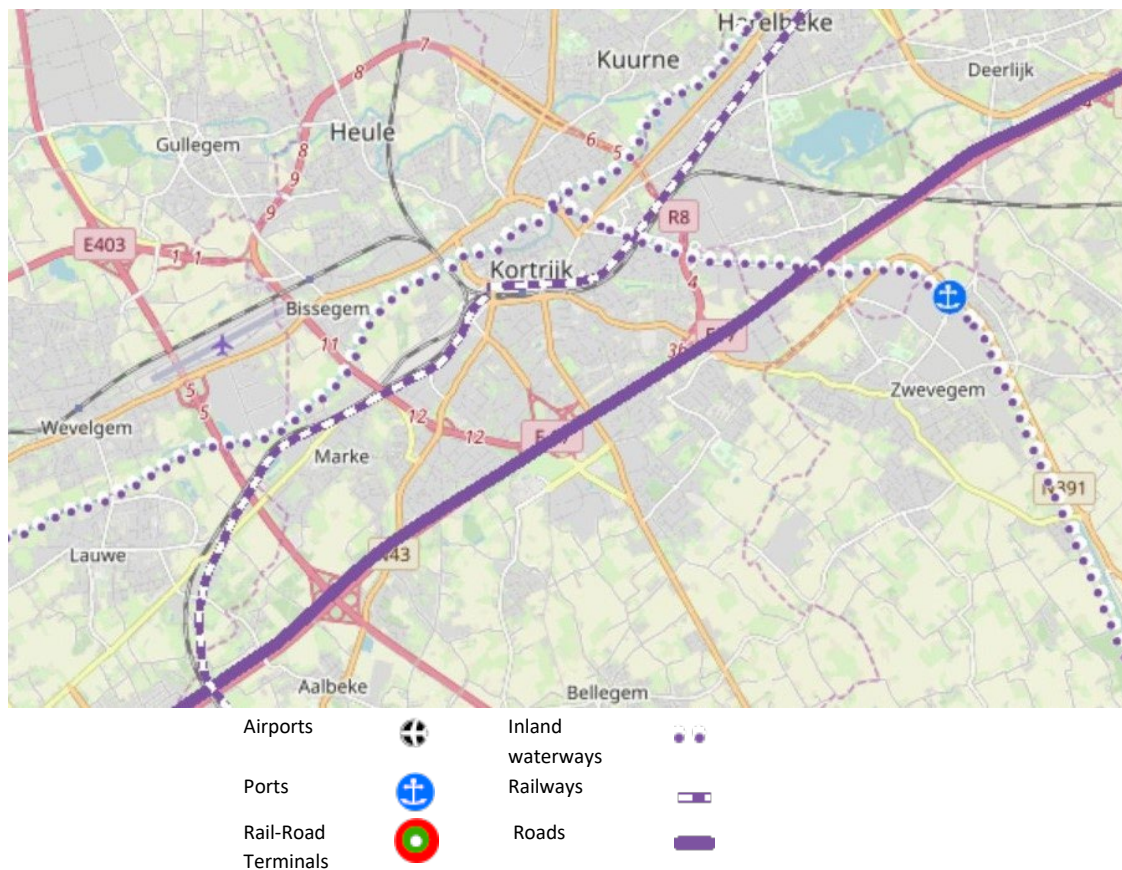


Figuur 3-27: Uitsnede Blauwe Ruimte Park - Blauwe Ruit, fietskaart

Binnen het plangebied worden tevens de ruimtelijke en economische ontwikkelingen geëvalueerd en waar nodig bijgestuurd en is een verbindende groenstructuur met integratie van water (blauwgroen netwerk) te realiseren. Economie is tevens een prioritair thema binnen de Eurometropool: economisch is de regio sterk verweven met haar Waalse en Franse burens (grensoverschrijdende tewerkstelling, sterke handelsrelaties). Daarnaast is er vanuit K-R8 een duidelijke link met het Blauwe Park - Carré Bleu en het blauw groene netwerk binnen de Eurometropool.

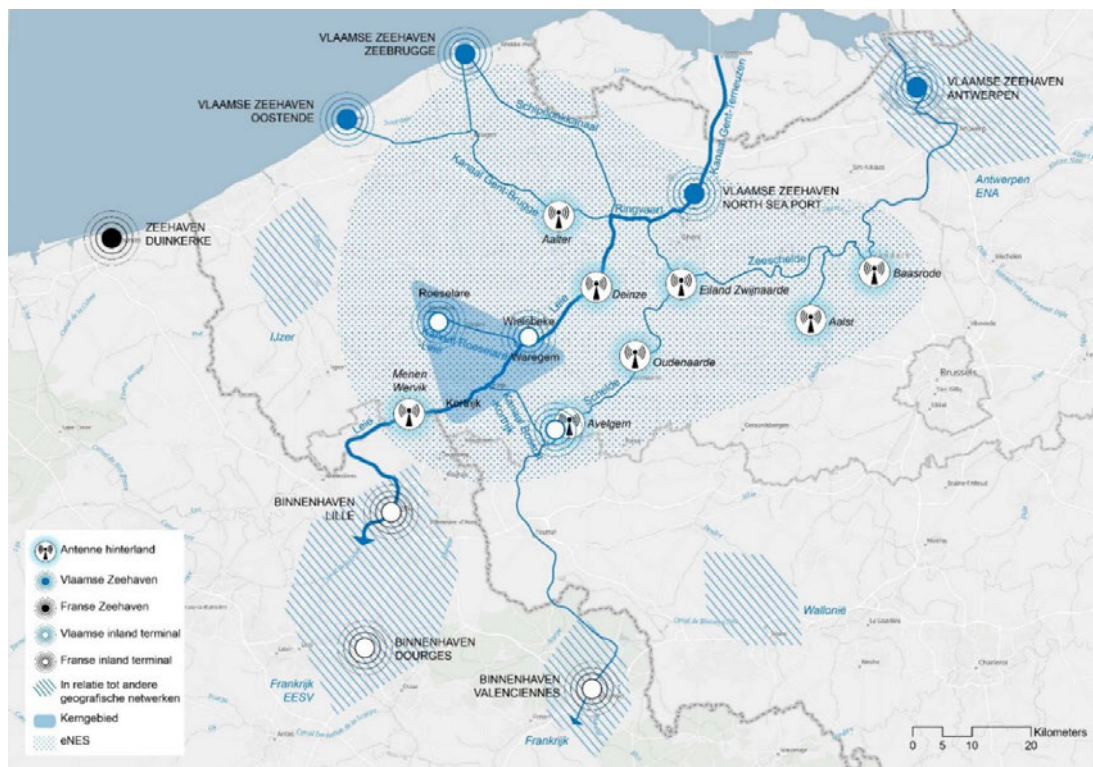
De E17/A14 behoort tot het **TEN-T netwerk** (Trans-Europese netwerk) van hoofdwegen die landen, regio's en gebieden verbindt. De E17 vormt een belangrijke schakel in het TEN-T netwerk en is van internationaal economisch belang. De autosnelweg verbindt Kortrijk in westelijke richting met Rijsel (Frankrijk) en in oostelijke richting met Gent en verder met Antwerpen. Ter hoogte van Kortrijk ligt de E17/A14 in uitgraving ten opzichte van de aanpalende woonwijken.

De R8 is de buitenring rond het stadsweefsel van Kortrijk. Deze buitenring paalt aan de buurgemeenten/-stad: Kuurne, Harelbeke, Zwevegem en Wevelgem. In het zuiden is de R8 niet gesloten. Deze missing link wordt opgevangen door een weefzone langs de E17/A14 die ingesloten wordt door de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost. Tussen de N50 en de N8 is er op het gewestplan een reservatiestrook aangeduid voor de sluiting van de R8 tussen de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost.



Figuur 3-28: TEN-T netwerk - North Sea - Mediterranean Corridor

Het kanaal Bossuit-Kortrijk maakt deel uit van het **Seine Schelde netwerk**. Het Seine Schelde project wil van de binnenvaart een volwaardig alternatief voor goederenvervoer op de weg maken. Met het Economisch netwerk Seine Schelde (eNES) wil men de maximale maatschappelijke meerwaarde creëren bij huidige en toekomstige watergebonden ruimtelijke en economische ontwikkelingen in het werkgebied van Seine Schelde Vlaanderen.

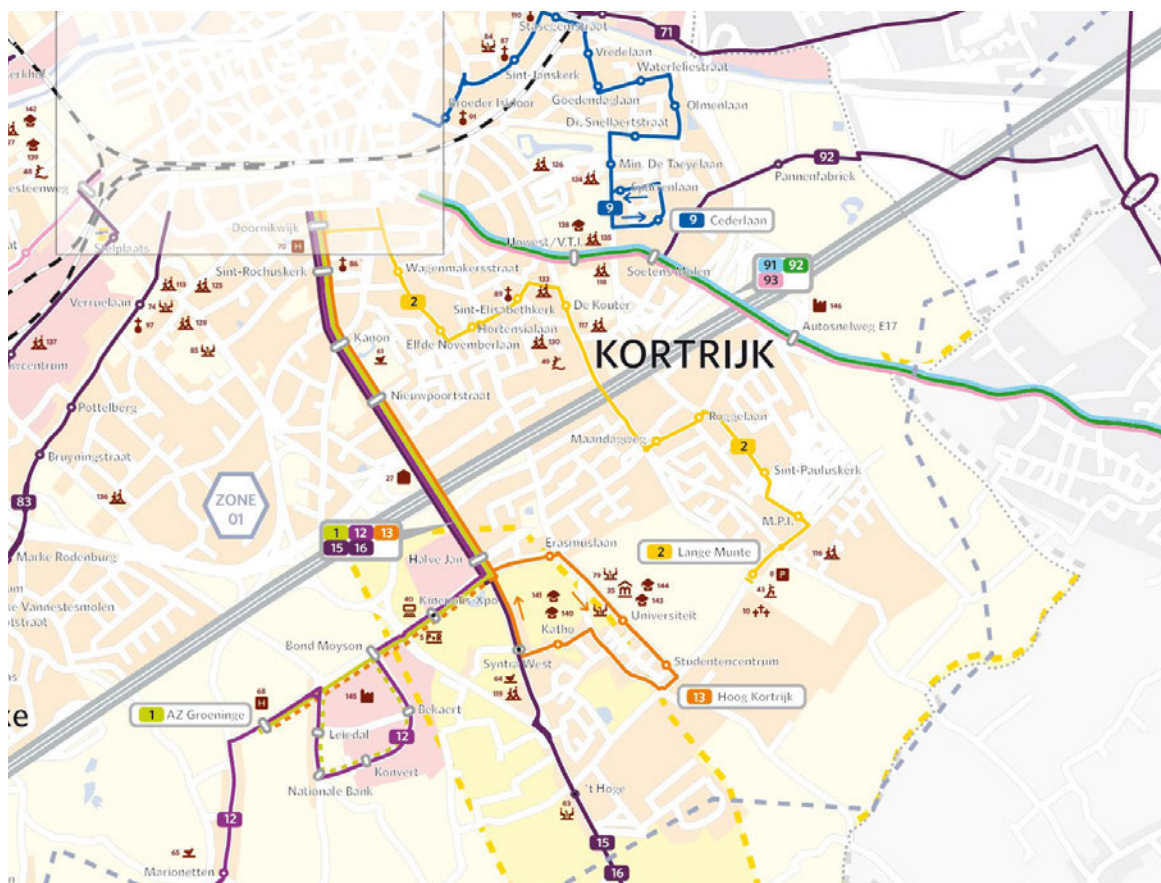


Figuur 3-29: Het Economisch netwerk Seine Schelde

Verschillende **openbaar vervoerslijnen** en **fietsinfrastructuur** (zie figuur 2-4) doorkruisen het gebied.



Figuur 3-30: Uittreksel uit het Netplan De Lijn: Provincie West-Vlaanderen



Figuur 3-31: Uittreksel uit het Netplan De Lijn: Stadsnet Kortrijk

4 Scoping en voorstel methodiek plan-MER

De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening voorziet dat het milieueffectenonderzoek gedurende het volledige planproces aan bod komt. Gezien de plandoelstellingen wordt uitgegaan van een volwaardig plan-MER met alle relevante disciplines uit te werken in de volgende fases.

In functie van een gericht en kwaliteitsvol milieueffectenonderzoek, moet er o.b.v. het planvoornemen en de alternatieven (zie §2) eerst een scoping uitgevoerd worden naar de relevantie van de milieudisciplines en de effectgroepen hierin.

In deze scoping wordt nagegaan binnen welke disciplines en effectgroepen mogelijks aanleiding kunnen geven tot permanente significante milieueffecten en wordt een voorstel gegeven van methodiek voor het onderzoek naar deze permanente significante milieueffecten.

Tijdens het verdere planvormingsproces kan de scoping bijgestuurd worden waar nodig. Dit betekent dat bijkomende effectgroepen kunnen onderzocht worden, of effectgroepen niet meer als relevant voor (verder of gedetailleerder) onderzoek op planniveau worden geacht. Tevens kan het detail van het onderzoek wijzigen, in functie en op maat van nieuwe inzichten. Een eventuele bijsturing van de scoping zal door het Team Mer, als lid van het planteam, telkens op noodzaak en meerwaarde geëvalueerd worden.

Het Team Mer van het Departement Omgeving maakt onderdeel uit van het planteam en zorgt op deze wijze voor een continue kwaliteitswaarborging van het milieueffectenonderzoek. De kwaliteitsbeoordeling over de inhoudsafbakening van het plan-MER door het Team zit vervat in deze 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.

4.1 Planingrepen en hun relatie tot de effectgroepen

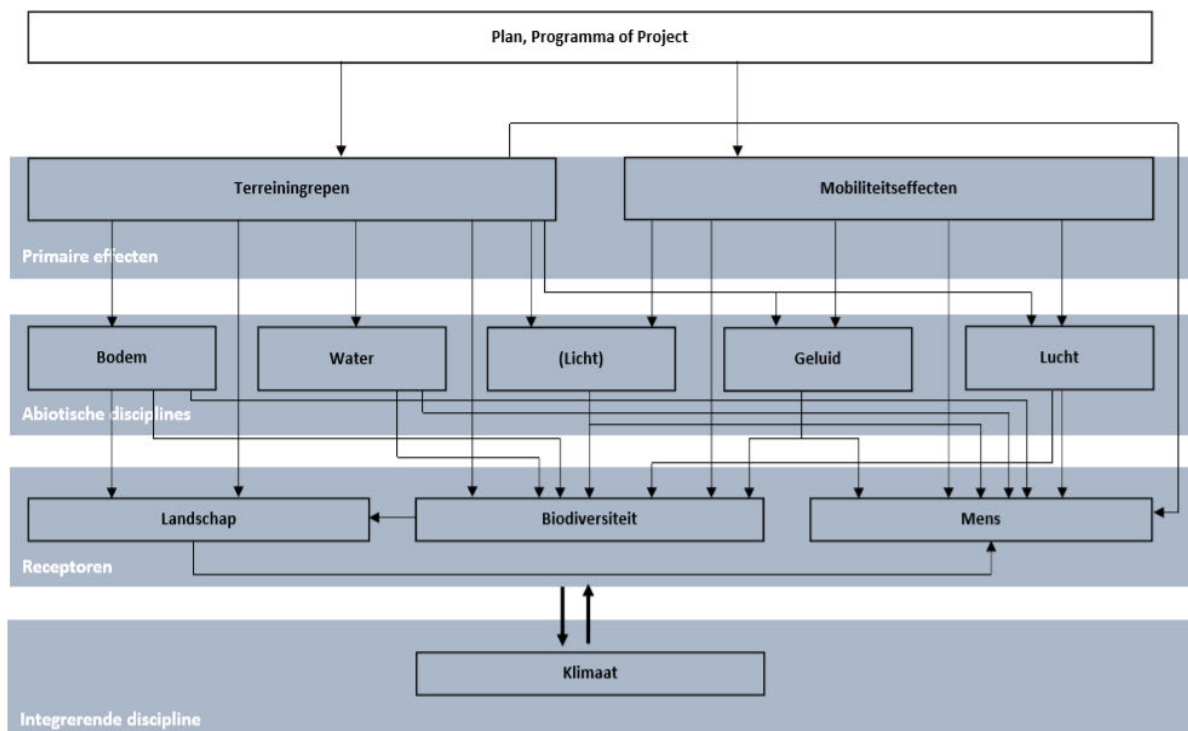
Planingrepen zijn ingrepen (handelingen, constructies, exploitaties of de verderzetting ervan) binnen het plangebied die door het plan (on)mogelijk worden gemaakt én die voorafgaand aan het plan wel/niet mogelijk waren.

Het planvoornemen (zie §2) heeft als hoofddoel het verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Het instrumentarium dat daartoe wordt ingezet, kan samengevat worden in volgende onderdelen:

- **infrastructurele werken** en/of aanpassingen ter optimalisatie van de multimodale bereikbaarheid en leefbaarheid rondom de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost;
- initiatieven die leiden naar een verschuiving van vervoerwijze (**modal shift**) met een meer duurzame manier van verplaatsen; dit omvat zowel infrastructurele ingrepen in functie van fiets en openbaar vervoer, als eerder **exploitatiegebonden aspecten** op vlak van doorstroming van openbaar vervoer, parkeerbeleid en het faciliteren van [hoppinpunten](#).
- evalueren en keuzes maken omtrent de toekomstige **ruimtelijke ontwikkelingen** in het plangebied, gaande van slim en kwalitatief verdichten tot het bestendigen en creëren van groene en open ruimtes, inclusief schrappen van onbebouwde woonzones.

In onderstaande tabel wordt aangegeven welke effectgroepen (mogelijk) relevant zijn voor het plan. Het ingreep-effect-schema omvat zowel effecten in de aanlegfase als in de exploitatiefase. De effecten van de aanlegfase worden niet steeds behandeld in het milieueffectenonderzoek, gezien ze vaak tijdelijk en niet significant van aard zijn en/of de projectdetails over de (wijze van) aanleg nog niet gekend zijn (leemten in de kennis). Tijdelijke effecten tijdens de aanlegfase worden in een plan-MER wel onderzocht indien en voor zover ze relevant kunnen zijn, m.n. als de tijdelijke effecten een significante of permanente weerslag kunnen hebben op de omgeving. Ook permanente effecten die het gevolg zijn van ingrepen tijdens de aanlegfase dienen in het plan-MER onderzocht te worden (bv. permanente schade aan grondwaterafhankelijke vegetatie door een langdurige bemaling).

De effectbeoordeling van de verschillende disciplines staan uiteraard niet los van elkaar. Er zijn onderlinge verbanden en beïnvloeding tussen de disciplines. In onderstaand schema worden de directe en indirecte relaties aangegeven tussen de primaire effecten van het plan, de abiotische disciplines bodem, water, geluid, lucht en licht en de zgn. receptordisciplines landschap, fauna en flora (intussen biodiversiteit genoemd) en mens.



Figuur 4-1: Schematische voorstelling van de relaties tussen de disciplines

Tabel 4-1: Ingrep-effectschema

Ingrep	Potentieel effect	Discipline
Aanlegfase		
Voorbereiding (vrijmaken terrein, rooien bomen, verwijderen gebouwen,...) Vergraven terrein Bouwwerken (wegenis, kunstwerken, ...), inclusief afwerking (afscherming, landschappelijke inpassing, ...) Bemaling (eventueel)	Direct ecotoop/biotoopverlies Barrièrewerking/versnippering Impact op landschappelijke structuur en erfgoed Impact op gebruikswaarde Grondverzet Impact op bodemsamenstelling (inbreng van vreemde materialen) Bodemcompactie Impact op grondwaterhuishouding Impact op afwatering	Biodiversiteit Landschap en erfgoed Mens-ruimtelijke aspecten Bodem en grondwater Oppervlaktewater
Exploitatiefase		
Aanwezigheid nieuwe/aangepaste infrastructuur (inclusief openbaar vervoer, fietsverbindingen, parkeervoorzieningen en landschappelijke inpassing)	Impact op bereikbaarheid Impact op grondwaterhuishouding Impact op afwatering Barrièrewerking, versnippering Groene inkleding: impact op biodiversiteit, connectiviteit Impact op vegetatie (verdroging, ...) Impact op landschappelijke structuur en perceptie Impact op gebruikswaarde Impact op belevingswaarde	Mens-mobiliteit Bodem en grondwater Oppervlaktewater Biodiversiteit Landschap en erfgoed Mens-ruimtelijke aspecten
Exploitatie en onderhoud nieuwe infrastructuur	Verkeersgeneratie en –ontwikkeling per modus Impact op verkeersveiligheid Geluidsemissies Luchtemissies Impact op oppervlaktewaterkwaliteit (olie, strooizouten,...) Verstoring fauna Gezondheidseffecten t.g.v. geluids- en luchtemissies en calamiteiten	Mens-mobiliteit Geluid Lucht Oppervlaktewater Biodiversiteit Mens-ruimtelijke aspecten Mens- gezondheid
Mogelijkheden tot schrappen, verdichten of creëren van andere ontwikkelingsmogelijkheden	Impact op bereikbaarheid Impact op verkeersveiligheid Geluidsemissies Luchtemissies Ingrepen in de bodem Impact op bodemkwaliteit Impact op grond- en oppervlaktewaterhuishouding Impact op afwatering Barrièrewerking, versnippering Groene inkleding: impact op biodiversiteit, connectiviteit Impact op vegetatie (verdroging, ...) Impact op landschappelijke structuur en perceptie Impact op gebruikswaarde Impact op belevingswaarde Gezondheidseffecten t.g.v. geluids- en luchtemissies en calamiteiten	Mens-mobiliteit Geluid Lucht Bodem en Water Biodiversiteit Landschap en erfgoed Mens-ruimtelijke aspecten

4.2 Relevante disciplines en MER-deskundigen

Op basis van het ingreep-effectenschema worden volgende MER-disciplines relevant geacht:

- mens - mobiliteit;
- geluid en trillingen;
- lucht;
- bodem;
- grondwater;
- oppervlaktewater;
- biodiversiteit;
- landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie;
- mens - ruimtelijke aspecten;
- mens - gezondheid;
- klimaat (mitigatie en adaptatie t.a.v. klimaatverandering).

Voor de opmaak van het plan-MER zal hiertoe een team van erkende MER-deskundigen ingeschakeld worden dat elk van bovenvermelde disciplines afdekt (de discipline klimaat zal uitgewerkt worden door de coördinator, in samenwerking met de MER-deskundigen die instaan voor de disciplines die informatie hiervoor aanleveren).

4.3 Afbakening studiegebied

De afbakening van het studiegebied voor het milieueffectenonderzoek is in principe verschillend voor elke milieudiscipline. Het omvat minstens het plangebied zelf en daarnaast het gebied waarbinnen zich significante effecten kunnen voordoen t.g.v. het planvoornemen. Het studiegebied voor het milieueffectenonderzoek is bijgevolg ruimer dan het gebied waar het plan wordt uitgevoerd. In alle disciplines worden de effecten onderzocht tot op het schaalniveau waar ze relevant zijn.

Afhankelijk van de discipline is een studiegebied van toepassing op macro- en/of meso-microschaal:

Studiegebied op macroschaal

Het studiegebied op macroschaal geldt voor de disciplines mobiliteit, lucht, geluid, mens-gezondheid en (deels) biodiversiteit, water, landschap:

- *mobilititeit:*
In het MER zal de impact van wijzigingen in verkeersstromen zowel op het hogere wegennet als, het onderliggend wegennet bestudeerd worden.
- *lucht, geluid en mens - gezondheid:*
Het gebied waarbinnen zich ten gevolge van het plan (vnl. t.g.v. wijzigingen in verkeersintensiteit) significante lucht-, geluids- en gezondheidswijzigingen kunnen voordoen.
- *water, biodiversiteit en landschap:*
De effecten inzake water, biodiversiteit en landschap doen zich wat betreft 'netwerkeffecten' op macroschaal voor.

Om de wijzigingen in verkeersstromen zo goed mogelijk in beeld te kunnen brengen, wordt gebruik gemaakt van het Stadsmodel van Kortrijk (hierna Stadsmodel genoemd). Het macrostudiegebied wordt daarom gelijkgesteld met de perimeter van het Stadsmodel (welke ruimer is dan het grondgebied van Kortrijk alleen, zie figuur 4-2).



Figuur 4-2: Studiegebied op macroschaal

Opmerking: Bij de verfijning van de startnota (VR 26 februari 2021) werd de perimeter gereduceerd.

Het initiële macrostudiegebied (eerste startnota VR 19 juli 2019) omvatte de stedelijke gebieden van zowel Kortrijk, Waregem als Menen. Dit ruime studiegebied was vooral opgevat vanuit de mogelijkheid om voor grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen ook buiten het regionaalstedelijk gebied Kortrijk te zoeken naar mogelijke locatiealternatieven. Uit het reeds gevoerde locatieonderzoek voor het nieuwe voetbalstadion van KV Kortrijk en aanvullend programma zijn geen locaties in Waregem of Menen weerhouden voor verdere opname binnen het milieueffectenonderzoek. Daarenboven wordt de realisatie van het nieuwe voetbalstadion en aanvullend programma opgenomen in een gemeentelijk planproces van de stad Kortrijk, parallel aan K-R8. Een reductie van de onderzoeksperimeter van K-R8 is daarom verantwoord.

Voor disciplines lucht en geluid is er geen voorafgaandelijke selectie meer van de te onderzoeken wegen. Uitgangspunt is dat alle wegen beoordeeld zullen worden die ook binnen de discipline mobiliteit beoordeeld worden. Dit wil niet zeggen dat ook alle wegen moeten doorgerekend worden met de geluids- en luchtmodellen. Selectie van de relevante wegen die doorgerekend moeten worden met de geluids- en luchtmodellen zal nu gebeuren op basis van de resultaten uit het Stadsmodel. Naast het hoger wegennet en de voornaamste invalswegen, worden ook alle relevante lokale wegen meegenomen, met bijzondere aandacht voor de wegen binnen het plangebied (ongeacht de te verwachten intensiteitsverschillen) en de wegen waar volgens de (nog uit te voeren) doorrekeningen met het Stadsmodel significante intensiteitsverschillen blijken als gevolg van het voorgenomen plan volgens de redelijke alternatieven.

Studiegebied op meso- en microschaal

Het plangebied zelf en directe omgeving (standaard tot op ca. 200m⁷¹) vormen het studiegebied op mesoschaal. Dit studiegebied geldt voor alle disciplines. Ten aanzien van de visuele/perceptieve aspecten in de disciplines landschap en mens-ruimtelijke aspecten kan dit studiegebied plaatselijk verruimd worden tot de zone waarbinnen de geplande ingrepen zichtbaar zijn.

Indien relevant kan ook nog ingezoomd worden op lokale deelzones binnen het plangebied. Die lokale deelzones vormen dan het studiegebied op microschaal.

⁷¹ 200m is voor veel disciplines/effectgroepen een indicatieve limiet voor significante (directe) milieueffecten.

4.4 Algemene methodologie

Het milieueffectenonderzoek wordt uitgevoerd conform de geldende richtlijnenboeken voor milieueffectrapportage, waarbij:

- de effecten beoordeeld worden t.o.v. een **referentiesituatie**. Daarnaast zal echter ook de absolute milieutoestand (vb. voldoen aan luchtkwaliteitsnormen) in de geplande situatie besproken worden, evenals mogelijke cumulatieve effecten met relevante parallel lopende planprocessen, ook **ontwikkelingsscenario's** genoemd;
- beroep gedaan wordt op zo volledig en recent mogelijke **bronnen en modellen** (in de mate van beschikbaarheid);
- **evenwaardige behandeling** van disciplines vooropstaat (geen 'weging' of multicriteria-analyse waarbij een discipline meer of minder 'doorweegt');
- een integrale beoordeling en overkoepelende synthese in het MER wordt opgenomen.

4.4.1 Referentiesituatie(s)

Effecten worden beoordeeld ten opzichte van één of meerdere referentiesituatie(s):

- **Huidige referentiesituatie**
Gelet de ambitie om de bestaande situatie op vlak van leefbaarheid te verbeteren is de bestaande (feitelijke) situatie logischerwijze een belangrijke referentie.
- **Toekomstige referentiesituatie 2030**
Niet alleen de huidige referentiesituatie is relevant als toetsingskader, maar ook de toekomstige referentiesituatie, waarbij zowel een aantal geplande (besliste) ruimtelijke ontwikkelingen zijn doorgevoerd (buiten het plangebied) alsook een aantal regionale infrastructurele optimalisaties die op basis van voorgaand onderzoek als "noodzakelijke randvoorwaarde" gelden:
 - o Hoger wegennet
 - ongelijkgrondse trompetaansluiting voor de aansluiting Kortrijk-West R8/A19
 - optimale doortrekking van de R8 tussen de Noordlaan en de Zandbergstraat
 - optimale herinrichting van de verkeerswisselaar Aalbeke
 - o Openbaar vervoer
 - hoogwaardig openbaar vervoer tussen station Kortrijk en Hoog Kortrijk
 - invoering van het nieuwe OV-plan **korte termijn** van De Lijn met een kernnet en een aanvullend net
 - o Fiets
 - oost-westverbinding Hoog Kortrijk
 - Beneluxlaan Harelbeke
 - kruispunt Luipaardstraat / Kanaalstraat (Kortrijk / Harelbeke)
 - Fietssnelweg F7 Kortrijk-Harelbeke-Waregem
 - Kortrijksestraat Zwevegem
 - Missing link Guldenspoorpad tussen Moen en Knokkemaar dus zonder uitvoering van het planvoornemen:
 - o geen optimalisaties aan de complexen Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid;
 - o geen ruimtelijke ontwikkelingen waarvoor een bestemmingswijziging via het GRUP K-R8 nodig is;
 - o geen bijkomende modal shift maatregelen.

- **Juridisch-planologische referentiesituatie**

Anders nog dan de toekomstige referentiesituatie 2030 is dit een theoretische referentie-situatie gebaseerd op een verdere (fictieve) invulling van het plangebied volgens de geldende planologische bestemming. Gelet de plandoelstelling om de 'bestaande toestand' te verbeteren, is deze juridisch-planologische referentiesituatie niet nuttig in functie van de alternatievenvergelijking, noch in functie van de milieubeoordeling. Maar in kader van het finale ontwerp RUP zal hier wel nog (kwalitatief) moeten aan getoetst worden. Dit geldt in het bijzonder voor de voorgenomen planologische bestemming van het crematorium.

Beschrijving van de huidige referentiesituatie gebeurt in de meeste disciplines op basis van recente beschikbare brongegevens.

Bij sommige disciplines is aanvullend ook een meetcampagne voorzien (vb. discipline geluid) of worden (gerichte) terreinobservaties uitgevoerd ter validatie en/of aanvulling van de beschikbare gegevens (vb. discipline biodiversiteit). Voor de beschrijving van de huidige referentiesituatie, wordt eveneens verwezen naar §3 en naar §4.5.3 met duiding per discipline.

Voor een aantal disciplines wordt gebruik gemaakt van een model van de bestaande situatie (mens-mobiliteit, geluid, lucht, mens-gezondheid) dat gekalibreerd en gevalideerd werd aan de hand van recente meetgegevens. Diezelfde disciplines maken ook gebruik van een model voor de prognose van de toekomstige referentiesituatie. Als basisjaar wordt gekeken naar de toekomstige referentie-situatie in 2030, het prognosejaar uit het Stadsmodel van Kortrijk.

Voor de ruimtelijke disciplines (biodiversiteit, landschap, erfgoed, ...) is de toekomstige referentietoestand de huidige toestand, aangevuld met de gekende en redelijkerwijs te verwachten ruimtelijke ontwikkelingen tegen het zichtjaar 2030.

De toekomstige referentiesituatie 2030 zal worden doorgerekend op vlak van mobiliteit en hiervan afgeleide indicatoren voor lucht en geluid, maar niet verder worden afgewogen op vlak van andere disciplines als bv. landschap, biodiversiteit,...

In het kader van de advies- en inspraakprocedure op de goedgekeurde startnota en verfijnde startnota werden een aantal aandachtspunten meegegeven m.b.t. de huidige situatie (zie antwoordnota bij verfijnde startnota en bijlage 2). Het gaat om bestaande knelpunten en hinder, over waardevolle fauna en flora en specifieke plaatselijke kenmerken en noden. De deskundigen zullen de relevantie van deze informatie nagaan en voor zover relevant verwerken bij de beschrijving van de huidige situatie.

4.4.2 Ontwikkelingsscenario's

Ontwikkelingsscenario's zijn ontwikkelingen die, bovenop de ontwikkelingen die reeds vervat zitten in de referentiesituatie 2030, een invloed kunnen hebben op het studiegebied en cumulatieve effecten kunnen hebben met het plan, maar los staan van het plan zelf en zich autonoom kunnen voordoen of op basis van beslist beleid gerealiseerd worden. Bij de ontwikkelingsscenario's is rekening te houden met een horizon tot 2030.

Ontwikkelingsscenario's worden in een MER meegenomen in functie van het onderzoek naar hun cumulatieve effecten met het onderzochte plan of in functie van de hypotheek die het plan kan leggen op deze ontwikkelingen. De milieueffecten van de ontwikkelingsscenario's zelf worden als dusdanig niet onderzocht in het MER.

In §1.3 van de procesnota staat een uitvoerige beschrijving van parallel lopende onderzoeken en processen. Mee afhankelijk van de fase van besluitvorming van die parallelle studies en processen zal bij aanvang van het

verdere mobiliteitsonderzoek en het milieueffectenonderzoek beslist en aangegeven worden welke infrastructurele aanpassingen en ruimtelijke ontwikkelingen (bv. woonontwikkelingsgebieden, ontwikkelingen van bedrijvenszones, ...) deel uitmaken van de referentiesituatie 2030 en - voor zover ze er zijn - welke ontwikkelingen beschouwd worden als ontwikkelingsscenario's. Er zal daarnaast aangegeven worden voor welke disciplines de ontwikkelingsscenario's al dan niet relevant zijn.

Specifieke voorbeelden zijn:

- **Complex project kanaal Bossuit-Kortrijk (PLAN B-K)**

PLAN B-K loopt parallel met dat van K-R8 (zie procesnota §1.3.2). Mogelijke cumulatieve effecten op vlak van wijziging van verkeerstromen (en daaruit afgeleide effecten inzake lucht en geluid) blijken volgens de trafiekprognoses van PLAN B-K eerder beperkt. Voornaamste cumulatieve effecten zullen afhankelijk van het weerhouden alternatief vooral spelen op vlak van mogelijke aanpassingen van de weginfrastructuur (en de Paperclip in het bijzonder ⁷²) en op vlak van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van de deelgebieden van K-R8 die aansluiten met PLAN B-K (zowel inzake type bedrijvigheid als potenties naar ecologische verbindingen).

- **Bouw van een nieuw voetbalstadion voor KV Kortrijk inclusief aanvullend programma**

Het planproces voor KVK loopt parallel met dat van K-R8 (zie procesnota §1.3.4). Mogelijke cumulatieve effecten spelen vooral op vlak van mobiliteit en in tweede orde ook inzake lucht en geluid.

In het locatieonderzoek voor KVK (Arcadis i.o.v. Leiedal, eindrapport 29 september 2020) zijn 6 potentiële locaties weerhouden, waarvan 4 binnen het plangebied K-R8 en 2 elders in het stedelijk gebied Kortrijk. Binnen de goedgekeurde startnota van het gemeentelijk RUP KVK worden na uitvoering van een multicriteria-analyse twee locaties als redelijk alternatief beschouwd o.b.v. de ruimtelijke haalbaarheid:

- Locatie 1: Omgeving Kortrijk Xpo

- 1a. stadion op de site Xpo langs de E17, grenzend aan de N50

- 1b. stadion op de P&R en de site Agentschap Wegen en Verkeer langs Kennedylaan + verdichting site Xpo

- Locatie 2: Kop van Evolis

- **Studie herinrichting N8 (tussen rotonde Cowboy Henk en Q8-rotonde)**

In opdracht van het Agentschap Wegen en Verkeer wordt een studieopdracht uitgevoerd voor het gedeelte van de Oudenaardsesteenweg N8 tussen de rotonde Cowboy Henk en de rotonde N8 x N391 (Q8-rotonde) (zie procesnota §1.3.1). De optimalisatie van de infrastructuur wordt gezien in afwachting van de definitieve optimalisatie van de verkeerscomplexen.

- **Het afsluiten van overwegen (Heule) en het mobiliteitsplan in opmaak van de stad Kortrijk**

In het mobiliteitsplan van de stad Kortrijk zal n.a.v. het afsluiten van de overwegen een keuze gemaakt worden voor een radiale structuur (waarbij de lokale bewegingen binnen de ringweg R8 blijven) of een lobbenstructuur (waarbij lokale verplaatsingen van kamer naar kamer gebeuren via de ringweg R8).

In het onderzoek K-R8 zal hiermee rekening worden gehouden als ontwikkelingsscenario, waarbij een kwalitatieve inschatting wordt gemaakt van de mogelijke cumulatieve effecten.

Als de mogelijke lobbenstructuur enkel ter hoogte van het noordelijk deel van de stad wordt ingevoerd, dan zal dit maar een beperkte impact hebben op de werking van de zuidelijke kruispunten en dus beperkt een verschuiving van de verkeersstroom veroorzaken.

⁷² De herinrichting van de Paperclip of het op- en afrittencomplex van de R8 ter hoogte van het kanaal Bossuit-Kortrijk maakt momenteel nog deel uit van PLAN B-K. Afhankelijk van het voorkeursbesluit over het complex project zal de Paperclip mee deel blijven uitmaken van het complex project (in geval van het Ringtracé), of wordt er door het Agentschap Wegen Verkeer een afzonderlijke studie opgestart (in geval van het Rechtdoor- of Bypassracé).

- **Prioritaire fietsroutes Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk**

In 2019 werkte de stad Kortrijk een toekomstvisie uit voor het lokale fietsroutenet, waarbij 16 prioritaire te realiseren fietsroutes werden geselecteerd, waarvan een groot aantal het plangebied doorkruist. Sommige zijn reeds bestaande routes die geoptimaliseerd worden, sommige bevatten nog missing links. Dit laatste is onder meer het geval bij route 8 tussen Marke, Kennedypark en Evolis. Mogelijke interactie met K-R8 speelt vooral op vlak van de nodige afstemming en integratie met ruimtelijke deelgebieden en infrastructuurvarianten van K-R8 waar deze fietsroutes kruisen of passeren. Naar cumulatieve milieueffecten zullen deze routes vooral mee bijdragen aan de modal splitdoelstellingen van K-R8.



Figuur 4-3: Prioritaire fietsroutes Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk

- **GRUP N8 in Avelgem en Zwevegem**

Een gewestelijk geïntegreerd planproces is in opstart voor de N8/N391 om een oplossing uit te werken voor de problematiek van doorstroming en van zwaar doorgaand vrachtverkeer door enkele kernen in het interfluvium (GRUP N8 Avelgem en Zwevegem). Uit doorrekening bleek reeds dat er geen interferentie is tussen beide planprocessen op vlak van verkeersstromen. In relatie tot het GRUP K-R8 worden geen verkeersverschuivingen verwacht. Het proces wordt nader opgevolgd.

(Sectoraal) beleid op een hoog strategisch niveau wordt niet als ontwikkelingsscenario meegenomen binnen het plan-MER. Van beleidslijnen op strategisch niveau zoals (ontwerp) PAS-actieprogramma, (visienota) regionaal mobiliteitsplan, versnelde elektrificatie wagenpark, ... kan hoogstens in algemene termen vermeld worden of zij een bijkomende (gunstige dan wel negatieve) impact zullen hebben op vlak van modal shift, luchtkwaliteit, geluid, stikstofdepositie, enz. Maar geen orde van grootte, laat staan geografisch toe te wijzen ten aanzien van het plangebied. Bovendien gelden mogelijke cumulatieve effecten van dergelijk strategisch beleid zowel ten aanzien van de referentiesituatie als ten aanzien van alle planalternatieven. Zij werken dus ook niet onderscheidend voor de effectbeoordeling⁷³, noch voor de formulering van eventuele milderende maatregelen en aanbevelingen.

⁷³ Binnen discipline biodiversiteit wordt de impact van K-R8 op stikstofdepositie uiteraard wel getoetst aan het vigerende toetskader (zie ook §4.5.3.7).

4.4.3 Inzet van modellen

Om de effecten op vlak van mobiliteit, lucht, geluid en gezondheid te kunnen inschatten, zal een verkeers-, geluids- en luchtmodellering nodig zijn. In functie van een evenwaardige beoordeling, is dit echter niet noodzakelijk voor alle alternatieven en varianten. Dit wordt in de volgende paragrafen verder toegelicht.

De discipline mobiliteit

Voor de discipline mobiliteit zullen doorrekeningen gebeuren met het Stadsmodel van Kortrijk. Dat is een verkeersmodel, waarvan de huidige versie afgeleid is van het Provinciale Verkeersmodel West-Vlaanderen en dat op niveau van het onderliggende wegennet van Kortrijk verder aangevuld en verfijnd werd. Het betreft een spitsuurmodel dat de situatie weergeeft tijdens het ochtend- en avondspitsuur (8-9u en 17-18u), zowel voor het personenvervoer als het vrachtvervoer, met 2013 als oorspronkelijk basis, maar dat frequent bij gekalibreerd wordt op basis van recente verkeerstellingen en ruimtelijke ontwikkelingen.

Het Stadsmodel van Kortrijk kreeg in 2021 een update. Die nieuwe versie is een afgeleide van het (eveneens) nieuwe Regionaal Verkeersmodel West-Vlaanderen. Dit laatste heeft referentiejaar 2017 en prognosejaar 2030. Dit prognosejaar 2030 houdt zowel rekening met de generieke socio-demografische en economische groeiverwachtingen die vooropgesteld worden door het Federaal Planbureau en de Studiedienst van de Vlaamse Regering, als met specifieke gekende ruimtelijke ontwikkelingen, evenals de verwachte evolutie van het wegennet en het openbaar vervoeraanbod.

Voor meer detailinformatie over de regionale verkeersmodellen wordt verwezen naar <https://departement-mow.vlaanderen.be/nl/verkeersmodellen/strategische-verkeersmodellen>.

Een doorrekening in het Stadsmodel wordt niet nodig geacht voor alternatieven/varianten die geen onderscheidende impact hebben op de verkeersstromen. Enkele voorbeelden van niet-onderscheidende varianten op niveau van het Stadsmodel:

- overkappingen hebben een impact op vlak van lucht of geluid, maar zorgen op zich niet voor een wijziging van de hoeveelheid verkeer;
- scenario's met sluiting van de R8 zorgen ongetwijfeld voor een verschil met de scenario's zonder sluiting R8, maar op niveau van de verkeersintensiteiten in het Stadsmodel maakt het weinig verschil of dat nieuwe R8-tracé net ten noorden, ten zuiden of bovenop de E17 komt.

Deze alternatieven/varianten worden beoordeeld op basis van de resultaten van alternatieven/varianten die wél worden doorgerekend.

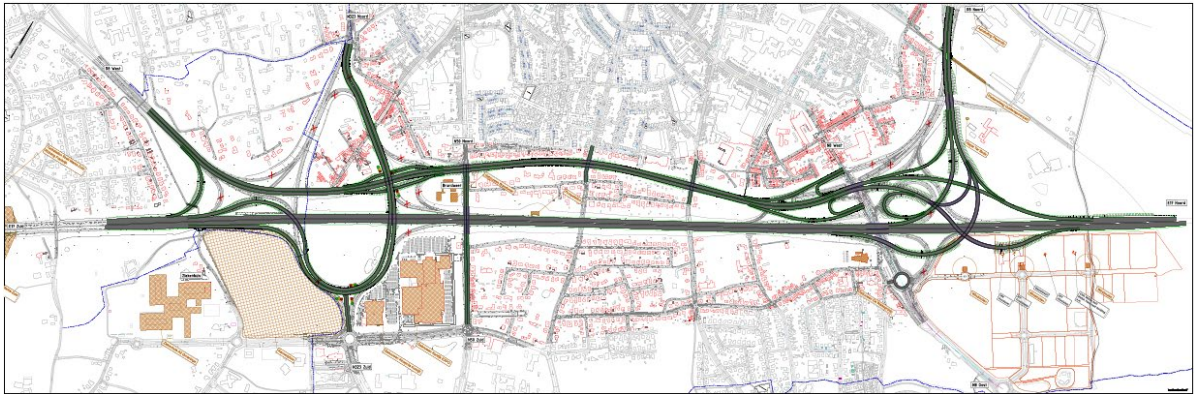
Minimaal worden volgende scenario's doorgerekend:

- Huidige referentiesituatie
- Toekomstige referentiesituatie (2030)
- Toekomstige situatie (2030) met K-R8
 - o Modal shift alternatief: wel modal shift en bijsturing van het ruimtelijk programma, maar zonder infrastructuurwerken voor auto- en vrachtverkeer
 - o Zonder sluiting R8 tussen de N50 en N8 (hoofdscenario 1)
 - o Mét sluiting R8 tussen de N50 en N8 (hoofdscenario 2)
- Variant(en) met snelheidsreductie op de E17

Dit gebeurt telkens voor het inrichtingsalternatief dat vanuit leefbaarheid vermoedelijk als “worst case” geldt (dit is bepaald vanuit een eerste kwalitatieve inschatting op basis van het ruimtebeslag t.a.v. bestaande woonwijken, groenzones,...).

Het betreft volgende varianten:

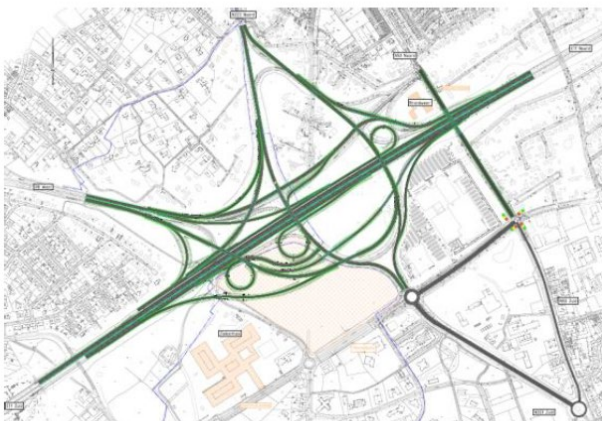
- Het bovengronds sluiten van de R8 op de reservatiestrook (hoofdscenario 2, variant 1 uit het [verkenkend](#) mobiliteitsonderzoek).



Figuur 4-4: Gekozen variant binnen het hoofdsценario 'sluiten R8' in functie van modellering binnen de discipline mobiliteit (kwalitatieve inschatting)

- In geval van het niet-sluiten van de R8 (hoofdsценario 1):
 - Variant 5 uit het **verkennend** mobiliteitsonderzoek voor het **verbeteren** van het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid (doorheen het Kennedybos)
 - Variant 2 uit het **verkennend** mobiliteitsonderzoek voor het **verbeteren** van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost (doorheen de woonwijk Lange Munte)

Variant 5: Volledig knooppunt - geen kruispunten



Variant 2: Incl. fly-over R8-E17 en ondertunneling rotonde Cowboy Henk



Figuur 4-5 en 4-6: Gekozen varianten binnen het hoofdsценario 'niet-sluiten R8' in functie van modellering binnen de discipline mobiliteit (kwalitatieve inschatting)

Bijkomend wordt gebruikt gemaakt van de resultaten van de microsimulaties die uitgevoerd werden (worden) in kader van het mobiliteitsonderzoek ⁷⁴. Basis van dit dynamisch verkeersmodel zijn cameratellingen (kentekenonderzoek) van oktober 2017, die opgehoogd werden naar toekomstjaar 2025 (prognosejaar in het toenmalige Stadsmodel) op basis van de demografische groeiverwachtingen, de in 2017 'op stapel' zijnde ruimtelijke ontwikkelingen ⁷⁵ en infrastructuurwijzigingen uit het Stadsmodel van Kortrijk.

⁷⁴ "Mobiliteitsonderzoek R8 Kortrijk", Witteveen&Bos + Transport & Mobility Leuven, 2019. **Voorafgaand aan de milieubeoordeling wordt nog verder mobiliteitsonderzoek uitgevoerd o.b.v. de gewijzigde uitgangspunten (inzet modal shift en bijsturing ruimtelijk programma).**

⁷⁵ In het verkennend mobiliteitsonderzoek werd uitgegaan van een 'maximumscenario', waarbij rekening werd gehouden met alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen. In het verdere onderzoek wordt dit uitgangspunt verlaten en wordt vanuit het bepalen van de capaciteitsrand en de draagkracht van de infrastructuur bekeken wat mogelijk is op vlak van ruimtelijke ontwikkelingen.

De discipline geluid

Voor discipline geluid wordt een model gebruikt dat specifiek ontwikkeld is om de impact van het wegverkeerslawaai in beeld te brengen. Dit model houdt rekening met verschillende parameters, waaronder hoeveelheid verkeer en type voertuigen, wegdektype, hoogteverschillen en mate van aanwezigheid van schermen, bermen, bebouwing, etc. Dit model houdt op zich geen rekening met andere (bestaande) individuele geluidsbronnen die voor lokale verstoring zorgen. Dit wordt echter ondervangen door de gemodelleerde bestaande situatie te valideren aan een reeks geluidsmetingen in de omgeving van het plangebied (uitgevoerd in het najaar van 2021).

De discipline lucht

In de inspraak op de goedgekeurde (verfijnde) startnota wordt het werken met luchtmodellen in vraag gesteld. De MER-deskundigen garanderen dat de te gebruiken luchtmodellen voldoende betrouwbaar zijn om de luchteffecten van het plan adequaat te beoordelen. Aangezien de effectbeoordeling betrekking heeft op (een) toekomstige situatie(s), zal per definitie modellering nodig zijn, vermits een toekomstige situatie in kaart brengen met metingen niet mogelijk is. Voorts worden de luchteffecten voornamelijk bepaald door de wijzigingen in verkeersintensiteit per wegsegment (de luchteffecten zijn grosso modo recht evenredig met de toe- of afname van verkeer, met name op wegen binnen bebouwde kom die niet fysiek geraakt worden door het plan), waardoor de kwaliteit van de luchtmodellering (en geluidsmodellering) vooral afhangt van de betrouwbaarheid van het verkeersmodel⁷⁶.

Voor discipline lucht worden zowel de referentiesituaties (huidige en toekomstige) als de onderscheidende scenario's van de geplande situatie in functie van de noden doorgerekend door middel van volgende beschikbare luchtmodellen:

- IMPACT:
Op 31 januari 2017 werd de tool IMPACT in productie gebracht, als resultaat van een samenwerking tussen het toenmalige Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) en de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO). In oktober 2020 werd deze tool uitgebreid met een module om ook luchtkwaliteit ten gevolge van wegverkeer in open omgevingen te beoordelen. Deze tool zal toegepast worden op alle wegen in het macrostudiegebied.
Deze tool kan rekening houden met viaducten in open omgevingen, voorlopig is het niet mogelijk om tunnels door te rekenen. In afwachting daarvan werd in de loop van 2021 door Team Mer en de relevante adviesinstanties de "MER-Fiche Tools tunnelmonden" gepubliceerd. Deze bevat de methodologie die tot dan toegepast kan worden om de impact van tunnelmonden in te schatten en te beoordelen. Deze fiche geeft eveneens aan hoe de impact van milderende maatregelen ter hoogte van tunnels beoordeeld kan worden (zie verder).
- CAR-Vlaanderen:
IMPACT gaat uit van een vrije luchtcirculatie en kan geen rekening houden met de impact van aaneengesloten bebouwing langs de wegen (zogenaamde "street canyon"- effecten). Voor het milieueffectenonderzoek wordt daarom minimaal ook CAR Vlaanderen toegepast. Dit model is specifiek ontwikkeld voor het bepalen van luchtkwaliteit in straten met bebouwing op minder dan 30 meter van de weg, waar de belemmering van een vrije luchtcirculatie t.g.v. aaneengesloten bebouwing tot hogere immissies leidt en tot meer uitgesproken effecten op de luchtkwaliteit bij wijzigingen in verkeersstromen (zowel in positieve als in negatieve zin). Dit model werd in 2006 door TNO ontwikkeld in opdracht van de Vlaamse Overheid. In 2010 is het model geactualiseerd en aangepast volgens de

⁷⁶ In het kader van het onderzoek K-R8 zal gebruik gemaakt worden van het geüpdate Stadsmodel van Kortrijk (zie §4.4.3). Dit kan als een recent en betrouwbaar verkeersmodel worden beschouwd.

meest recente inzichten en in 2016 werden de achtergrondwaarden in het model geüpdatet. Dit model zal - als aanvulling op IMPACT - toegepast worden op de wegsegmenten met bebouwing op minder dan 30 meter van de wegas die t.g.v. het plan een relevante wijziging in verkeersintensiteit ondergaan.

Indien uit de resultaten van IMPACT en CAR Vlaanderen blijkt dat verder onderzoek nodig is om bepaalde onderzoeksvragen te kunnen uitklaren, kunnen selectief ook nog de volgende luchtmodellen ingezet worden:

- MER-fiche Tools tunnelmonden:
Om de impact van tunnelmonden en (half-) open sleuven op de luchtkwaliteit en mogelijke milderende maatregelen beter te kunnen onderzoeken werden in de loop van 2021 twee tools ontwikkeld door VITO en Tractebel Engie: een eerste tool is een 1D-model om luchtkwaliteit in tunnels en vervuiling ter hoogte van tunnelportalen te bepalen en een tweede tool is een screeningsmodel om een onderbouwde inschatting te maken van de impact van een tunnelmond op de lokale luchtkwaliteit en hoe dit wijzigt bij het toepassen van milderende maatregelen. Deze twee tools waren nog niet beschikbaar bij het opmaken van de verfijnde startnota, maar zijn inmiddels beschikbaar op de website van het Departement Omgeving (<https://omgeving.vlaanderen.be/richtlijnenboeken-en-handleidingen>) en kunnen nu ook bijkomend ingezet worden in kader van K-R8.
- ATMO-Street:
Effecten van insleuvingen of geluidsschermen kunnen niet in beeld worden gebracht aan de hand van IMPACT of CAR-Vlaanderen. Dit kan wel via ATMO-Street (beheerd door VITO), althans op vereenvoudigde wijze met een bijkomende rekenmodule. Voor erg complexe onderdelen (bv. afscherming aan een tunnelmond nabij bebouwing) kan door VITO ook een CFD-model⁷⁷ ingezet worden. Dit type model wordt heel uitzonderlijk en op microschaal gebruikt, bv. aan een concrete tunnelmond.
- EnViver:
Voor locaties met sterk wisselende snelheidsprofielen doorheen de dag (congestie in de spits en vlot verkeer buiten de spits) kan geopteerd worden om bv. de impact van aanpassingen van het snelheidsregime door te rekenen met behulp van het emissiemodel EnViVer. Dit model voert emissieberekeningen op basis van verkeersmicrosimulaties. Voor elke simulatie in EnViVer moet dus eerst nog een microsimulatie van het verkeer gemaakt worden (terwijl voor IMPACT en CAR input uit het stedelijk macromodel volstaat). EnViVer is een puur emissiemodel dat enkel de uitstoot weergeeft aan de bron (wegvak waar auto's op rijden), maar kan geen concentraties berekenen in de omgeving (woonwijken) rond die bron.

Een doorrekening met **geluids- en luchtmodellen** wordt niet nodig geacht bij alternatieven/varianten die slechts beperkte of zeer lokale verschillen vertonen in verkeersstromen en -intensiteiten ten opzichte van één van de wél doorgerekende alternatieven, noch belangrijke verschillen vertonen qua blootstelling van de bevolking en/of de natuurgebieden.

Echter in sommige gevallen, o.a. bij snelheidsverlaging (exploitatievariant) en bij inrichtingsvarianten (bv. bijkomende geluidsbermen- of schermen, overkappingen, ...) zullen deze varianten wél geheel of gedeeltelijk met geluids- en/of luchtmodellen doorgerekend worden. Zoals hoger vermeld wordt opgemerkt dat dit wat impact op lucht betreft, niet met de basismodellen IMPACT en CAR Vlaanderen kan. Indien nodig, kan VITO dit wel doen met behulp van de meer complexe modellen.

⁷⁷ VITO beschikt over microschaal-modellen gebaseerd op Computational Fluid Dynamics (CFD) voor het bestuderen van de impact van zeer lokale maatregelen (schermen, vegetatie-elementen, bouwconfiguraties, ...) op de luchtkwaliteit.

In welke gevallen er sprake is van relevante verschillen in verkeersstromen zal bepaald worden op basis van het verschil in verkeersintensiteit per wegsegment t.o.v. het voor het betreffende alternatief wél relevante doorgerekende referentiescenario.

Ten aanzien van geluid is vooral het relatief verschil in verkeersintensiteit van belang. Er is een stijging met 25% of een daling met 20% nodig om een significant verschil van +/- 1 dB(A) te bekomen. *Naar analogie met discipline mobiliteit wordt zwaar verkeer daarbij omgerekend naar personenauto-equivalenten (pae) omdat zwaar verkeer inzake geluidsimpact relatief gezien sterker doorweegt dan personenwagens*⁷⁸.

Voor lucht is het absoluut verschil in aantal voertuigen bepalend. Grosso modo zijn enkele 1000' en vtg/etmaal nodig om een significant immissieverschil te genereren op het hoofdwegennet in open gebied, op het onderliggend wegennet kunnen effecten zich voordoen bij veel lagere intensiteiten.

Verschilkaarten met de verkeersintensiteiten uit het Stadsmodel en een voorstel van selectie van de door te rekenen wegen in de geluids- en luchtmodellen zullen door de deskundigen voorgelegd worden aan het planteam. Deze zullen dan vanuit het planteam beoordeeld worden in functie van een onderbouwde selectie van wegen die effectief verder zullen bekeken worden in het luchtmodel. Ook relevante adviesinstanties zullen hierbij betrokken worden.

De redelijke alternatieven en varianten die niet worden doorgerekend, worden wel kwalitatief beoordeeld.

4.4.4 Wijze van effectbeoordeling

Qua effectbeoordeling wordt per effectgroep en deelaspect en desgevallend per variant een effectscore toegekend tussen -3 (aanzienlijk negatief) en +3 (aanzienlijk positief).

Deze scores worden toegekend op basis van een kwalitatieve beoordeling die in de mate van het mogelijke steunt op kwantitatieve criteria en waar dit niet mogelijk is, op basis van expert judgement.

aanzienlijk negatief (-3)	geen significant effect (0)	aanzienlijk positief (+3)
negatief (-2)		positief (+2)
beperkt negatief (-1)		beperkt positief (+1)

Op basis van de effectbeoordeling zullen indien vereist/wenselijk **milderende maatregelen** worden voorgesteld of uitgewerkt. Het al dan niet dwingend karakter van een maatregel hangt af van de ernst van het negatieve milieueffect, die bepaald wordt door de toegekende scores, en rekening houdend met de analyse van de deskundige:

- Niet significant (0) of positief (+1 tot +3): geen milderende maatregelen
- Beperkt negatief (-1): milderende maatregelen kunnen geformuleerd worden, maar worden niet noodzakelijk geacht;
- Negatief (-2): er moet minstens gezocht worden naar mogelijke milderende maatregelen.
- Aanzienlijk negatief (-3): er moeten in elk geval milderende maatregelen voorgesteld worden.

Ongeacht de score kunnen ook steeds **aanbevelingen** geformuleerd worden om het plan te optimaliseren.

Opmerking: Het milieueffectenonderzoek is een integraal onderdeel van het iteratief planproces (zie procesnota §2.2.1). Dit houdt in dat op basis van tussentijdse conclusies door het planteam kan geoordeeld en gemotiveerd worden dat de (negatieve) effecten ten gevolge van een alternatief/variant te groot zijn om nog langer als 'redelijk' beschouwd te worden. In dat geval wordt gezocht of het betrokken oplossingsconcept eventueel nog onder een gewijzigde (gemilderde) vorm kan meegenomen worden in het verdere milieueffectenonderzoek.

⁷⁸ In het Stadsmodel wordt een vrachtwagen als 2 pae gerekend.

4.4.5 Grensoverschrijdende effecten

Het complex Kortrijk-Zuid bevindt zich op ca. 5 km van de gewestgrens met Wallonië en op ca. 8 km van de Franse grens. Er zijn dus mogelijks significante effecten te verwachten op het grondgebied van Wallonië en Frankrijk. Vanuit de Eurometropool wordt reeds aangehaald dat luchtkwaliteit een belangrijk thema vormt waarop ook grensoverschrijdend is in te zetten.

In de respectievelijke disciplines wordt bij de effectbeoordeling geen onderscheid gemaakt tussen effecten op Vlaams, Waals of Frans grondgebied. Ten behoeve van de grensoverschrijdende procedure zal echter een apart hoofdstuk voorzien worden waarin de specifieke effecten op Waals en Frans grondgebied worden samengebracht en samengevat⁷⁹.

4.4.6 Leemten in de kennis

Het plan-MER zal aangeven welke de leemten in de kennis zijn die tijdens het uitvoeren van het milieueffectenonderzoek werden vastgesteld. Deze leemten kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op de concrete inrichting van het plangebied, maar kunnen ook betrekking hebben op de gebruikte methode en het inzicht in het milieueffectenonderzoek. Het plan-MER zal aangeven hoe met deze leemten is omgegaan en hoe zij kunnen doorwerken in de verdere besluitvorming.

4.4.7 Voorstellen tot monitoring

Het plan-MER zal per discipline aangeven of er eventueel opvolgingsmaatregelen voor te stellen zijn die vanuit de leemten in de kennis noodzakelijk worden geacht of die nodig zijn of kunnen zijn in functie van de aanpak en inhoud voor de vervolgpprocedure en besluitvorming.

4.4.8 Eindsynthese en integratie

Het plan-MER zal in een discipline-overschrijdende samenvatting aangeven welke de verwachte gevolgen voor het milieu zijn, en hoe en in welke mate de voorgestelde maatregelen deze kunnen voorkomen of milderen. Bij de milderende maatregelen zal aangegeven worden waar deze zullen/kunnen doorwerken.

4.4.9 Niet-technische samenvatting

Het plan-MER zal een niet-technische samenvatting bevatten, als een afzonderlijk leesbaar deel, waar de essentie van de overige delen beknopt en correct worden weergegeven. Deze niet-technische samenvatting heeft als doel op een vrij toegankelijke en heldere wijze inzicht te geven in de belangrijkste conclusies van het milieueffectenonderzoek.

⁷⁹ Om de grensoverschrijdende effecten na te gaan zal bekeken worden hoeveel verkeersreductie of -toename er is op de E17, E403 en N50 ter hoogte van de randen van het Stadsmodel, en of dit aanleiding geeft tot afname of toename van het geluidsniveau en de luchtkwaliteit.

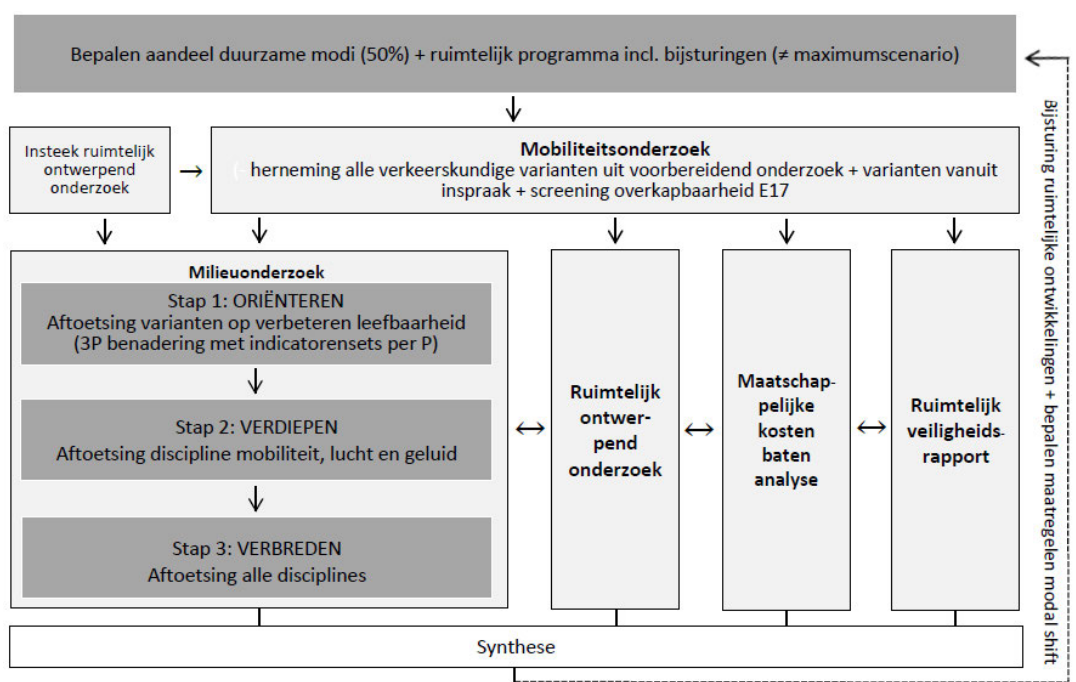
4.5 Stapsgewijze aanpak van het milieueffectenonderzoek

Hoger vermelde ingreep-effectentabel (zie tabel 4-1) dekt een breed scala aan mogelijke effecten af. Het onderzoek van de milieueffecten maakt echter mee deel uit van een iteratief planproces met meerdere onderzoeksrondes (zie procesnota §2.2.1).

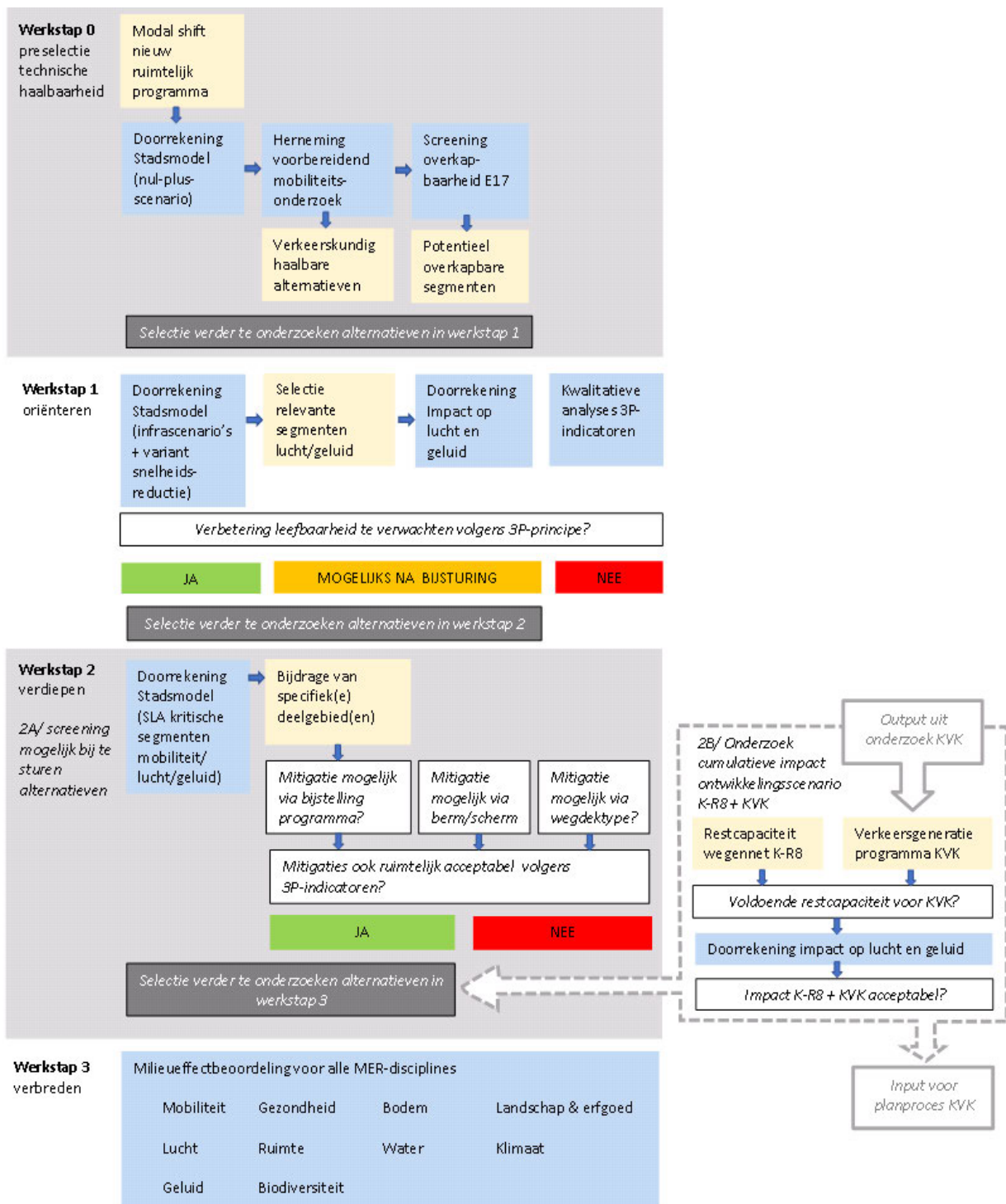
Opzet is om de evaluatie van de alternatieven en varianten te starten vanuit een eerder strategisch niveau om dan, na een tussentijdse evaluatie, de weerhouden alternatieven en varianten stelselmatig verder te operationaliseren en meer in detail te gaan onderzoeken.

Onderstaande figuren geven weer hoe die stapsgewijze aanpak van het milieueffectenonderzoek zal verlopen. Samengevat kan je het onderzoek opdelen in volgende werkstappen:

- Stap 1: een oriënterend onderzoek van de alternatieven en varianten zoals weerhouden in §2.4 waarbij de potentie voor het halen van de doelstelling “verbeteren van de leefbaarheid van de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost” wordt nagegaan en dit d.m.v. een milieutoets op hoofdlijnen.
- Stap 2: een diepgaander onderzoek waarin (a) wordt gezocht naar mogelijke bijsturing van varianten waar na stap 1 nog twijfels over blijven en (b) gekeken wordt welke (al dan niet bijgestuurde) varianten voldoende draagkracht hebben om de cumulatieve impact te kunnen dragen van de verschillende zoeklocaties voor KVK (= ontwikkelingsscenario).
- Stap 3: volledig milieueffectenonderzoek voor alle disciplines van de weerhouden ‘redelijke’ alternatieven na stap 2.



Figuur 4-7: Plan-MER in relatie tot de andere deelonderzoeken en het iteratief proces



Figuur 4-8: Stappen 1, 2 en 3 in het milieueffectenonderzoek van het GRUP K-R8

Starten op een meer strategisch niveau in stap 1 betekent niet dat het onderzoek niet grondig gebeurt. Het betekent wél dat in de eerste fase(n) van het onderzoek nog niet meteen alles in detail bestudeerd wordt.

De klemtoon ligt primair op (grote) onderscheidende indicatoren die mee kunnen spelen in de besluitvorming over de verder mee te nemen (geoptimaliseerde) alternatieven en varianten naar een volgende fase. In tweede orde wordt gefocust op indicatoren die de weerhouden varianten verder kunnen verfijnen. In laatste orde worden de resterende indicatoren besproken die nodig zijn voor de volledigheid van het onderzoek.

Ter illustratie: Inzake toekomstige ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van bijvoorbeeld de Kop van Evolis of Kapel ter Bede is het in een eerste fase van de milieubeoordeling vooral relevant om te weten wat de fysieke impact op de ontwikkelbare ruimte is t.g.v. de herinrichting van complex Kortrijk-Oost, plus welke beperkingen

er gelden op de toelaatbare verkeersgeneratie ten aanzien van de draagkracht van de omgeving. Pas in een tweede fase wordt het relevant om te gaan kijken welk type invulling compatibel is met die eventuele beperkingen, om dan pas te gaan kijken naar de impact van de ruimtelijke ontwikkeling zelf.

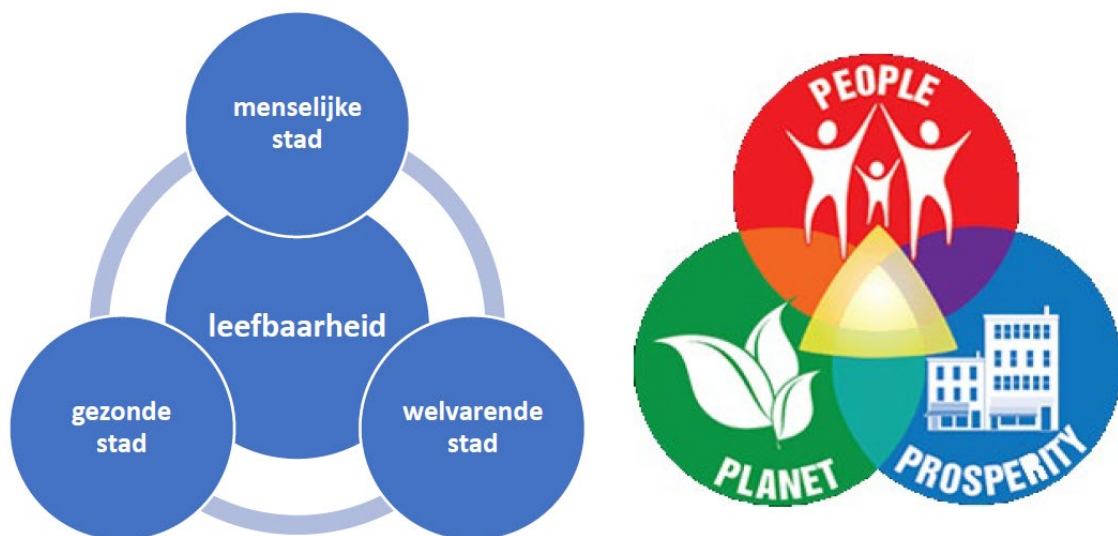
4.5.1 Stap 1 - Toetsing aan de centrale plandoelstelling tot verbeteren van de leefbaarheid

De eerste stap in het milieueffectenonderzoek wordt aangevat na de herneming van het mobiliteitsonderzoek op basis van de gewijzigde uitgangspunten (bijsturing ruimtelijke ontwikkelingen en inzet op modal shift) (zie figuur 4-8: werkstap 0). Uit dit mobiliteitsonderzoek zullen op basis van de gewijzigde uitgangspunten (nieuwe) verkeerskundig haalbare en technisch uitvoerbare varianten komen, welke verder bekeken zullen worden in stap 1 van het milieueffectenonderzoek.

In de eerste stap zal vooral gefocust worden op het beantwoorden aan de centrale plandoelstelling, zijnde het verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost.

“Leefbaarheid” is een breed begrip dat door iedereen anders geïnterpreteerd wordt (zie §2.1). Om de definitie in functie van het milieueffectenonderzoek meer concreet te maken, vertrekken we vanuit een geïntegreerde benadering volgens het **3P-principe**, waarbij elke “P” respectievelijk staat voor een:

- menselijke stad (People)
- gezonde stad (Planet)
- welvarende stad (Prosperity)



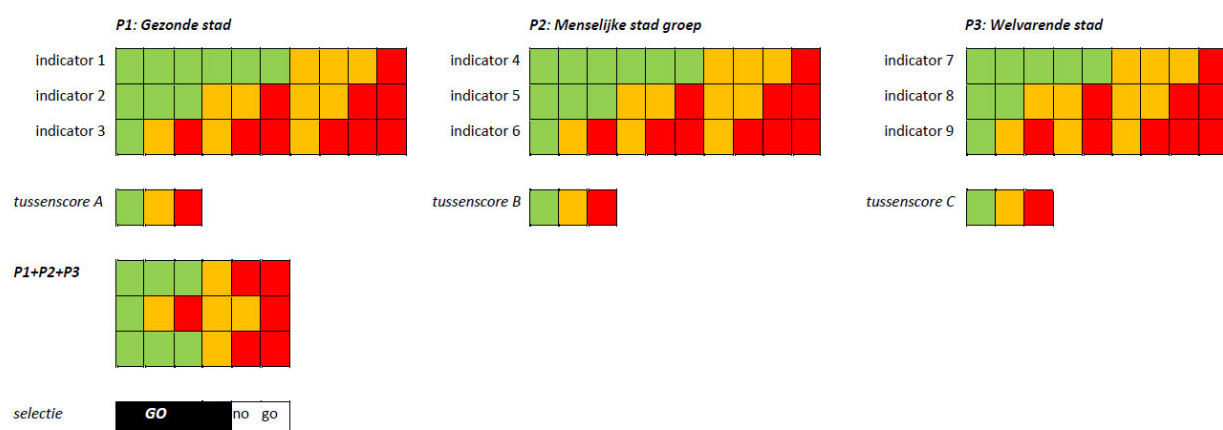
Figuur 4-9: 3P-principe

Vanuit de centrale plandoelstelling om de leefbaarheid te verbeteren, wordt vervolgens voor elke “P” een aantal **(sub)doelstellingen** bepaald die op hun beurt mee de basis vormen voor de evaluatie van de mogelijke milieueffecten.

Tabel 4-2: Subdoelstellingen voor beoordeling milieueffecten volgens 3P-benadering

ASPECT	DEELASPECT	DOELSTELLING/RANDVOORWAARDE
menselijke stad (people)	ruimtelijke kwaliteit van de woonomgeving	behoud van voldoende kwaliteitsvolle levensruimte
		fysieke barrières tegengaan/wegwerken
		visuele barrières tegengaan/wegwerken
	verblijfskwaliteit en verkeers-veiligheid van de publieke ruimte	voldoende gebruiksruimte vrijwaren/creëren voor bewoners, voetgangers en fietsers
		het risico op verkeersongevallen verkleinen
		daling van het aantal (vracht)wagens op het onderliggende wegennet
gezonde stad (planet)	hinder en gezondheid	verbetering van de luchtkwaliteit
		daling van het geluidsniveau
		daling van het aantal gehinderden / blootgesteld
	ecologische en landschappelijke structuur	bijdragen aan de ecologische ontsnippering
		ruimte vrijwaren/creëren (ontharden) voor groen en water i.f.v. infiltratie, verkoeling, ...
		vrijwaren van (waardevol) landschappelijk en bouwkundig erfgoed
welvarende stad (prosperity)	multimodale bereikbaarheid	de doorstroming verbeteren voor doorgaand (auto)verkeer op het hogere wegennet
		vlotte autobereikbaarheid tot aan de rand van de stad
		binnen de stad prioriteit geven aan OV en actieve modi (fiets, te voet, step, ...)
	kansen voor stedelijke ontwikkeling	voldoende fysieke ruimte voor ruimtelijke ontwikkeling behouden
		voldoende restcapaciteit laten voor extra verkeer t.g.v. bijkomende ontwikkelingen

Voor elke subdoelstelling uit bovenstaande tabel worden **indicatorensets** bepaald op basis waarvan de evaluatie zal gebeuren. Daarbij wordt gekozen om vooraf geen expliciete uitsluitingscriteria te definiëren. Elke realiseerbare variant zal aan elke subdoelstelling getoetst worden; eerst binnen eenzelfde effectgroep, waarna een kwalitatieve selectie van de kansrijke alternatieven gemaakt wordt door de combinatie te maken van de verschillende effectgroepen onderling.



Figuur 4-10: Beoordelingsprincipe alternatievenonderzoek

De evaluatie in deze fase van het onderzoek gebeurt grotendeels kwalitatief, ondersteund door kwantitatieve elementen, waarbij volgende beoordelingsschaal wordt gehanteerd:

voldoet aan de doelstelling	
voldoet mogelijks aan de doelstelling (verder te onderzoeken)	
voldoet niet aan de doelstelling	

Onderstaande tabellen geven de indicatorensets per “P” weer die gebruikt zullen worden om te evalueren welke alternatieven/varianten redelijk zijn en welke niet.

Merk op: de plandoelstelling is het verbeteren van de leefbaarheid in “de omgeving van” Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. De beoordeling zal dus ook vooral vanuit dat perspectief gebeuren. De focus ligt op het globale effect van een alternatief ten aanzien van de leefbaarheid binnen het studiegebied en niet noodzakelijk op een verbetering van de leefbaarheid voor elke individuele straat of woning.

Voor extra duiding van deze indicatoren en van de aanvullende indicatoren die in de vervolgfase gebruikt zullen worden, wordt verwezen naar de aanpak per discipline in de volgende hoofdstukken.

Tabel 4-3: Indicatoren “menselijke stad” (people) - ruimtelijke kwaliteit van de woonomgeving

DOELSTELLING/ RANDVOORWAARDE	SUBDOEL	CRITERIUM/INDICATOR
behoud van voldoende kwaliteitsvolle levensruimte	maximaal behoud van bestaande bebouwing (woningen, voorzieningen, ...)	aantal te onteigenen woningen, voorzieningen, ... nodig voor de infrastructuurwerken + aantal dat best mee onteigend wordt om geen ruimtelijk geïsoleerde elementen te doen ontstaan
	met voldoende private buitenruimte	<i>resterende (achter)tuinen van woningen moeten voldoende diep zijn; anders worden zij meegerekend als te onteigenen (indicatief minimum 10m = minimale bouwvrije strook bij snelwegen)</i>
	behoud/creatie van voldoende collectieve (groene) buitenruimte	wijziging oppervlakte “gebruiksgroen” <i>(niet-bebouwde ruimte, die permanent publiek toegankelijk en maximaal aaneengesloten is, in functie van een recreatief gebruik)</i>
fysieke barrières tegengaan/wegwerken	geen toename van ruimtelijk isolement	mate waarin woonwijken/stadsdelen ingesloten blijven/worden door grote verkeersinfrastructuren (voor autoverkeer) ⁸⁰ <i>mate waarin woonwijken/stadsdelen bereikbaar blijven/worden voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, lokaal autoverkeer</i>
	geen doorsnijding van bestaande lokale verbindingen zonder volwaardig alternatief	de maaswijdte van de lokale verbindingen moet ook na een 'knip' beperkt blijven <i>(indicatief 250m ontwerprijswijzer fietsverkeer - woonbuurten)</i>
visuele barrières tegengaan/wegwerken	geen bestaande (sociale) zichtrelaties verbreken door harde infrastructuur (gesloten wanden)	mate waarin nieuwe infrastructuur visueel integreerbaar is in de omgeving, dan wel als hinderlijk wordt ervaren <i>(mogelijke indicatieve richtwaarde: 45°-regel t.o.v. hoogste punt van gesloten wand)</i>
	<i>(belevingswaarde van de verkeersdrukke verkleinen)</i>	<i>(min. 8m afstand tussen gevel en verkeer nodig om drukte als acceptabel te vinden => zit indirect in 10m-buffer bij “behoud kwaliteitsvolle levensruimte”)</i>

⁸⁰ Het alternatievenonderzoek waarvoor de indicatorenset is opgemaakt, gaat in hoofdzaak over de verkeerskundige varianten. Het ruimtelijk ontwerpend onderzoek zal zich bv. ook buigen over het ingesloten worden van woonstraten of stadsdelen door grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen van bepaalde functies.

Tabel 4-4: Indicatoren “menselijke stad” (people) - verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid

DOELSTELLING/ RANDVOORWAARDE	SUBDOEL	CRITERIUM/INDICATOR
Voldoende gebruiksruimte vrijwaren/creëren voor bewoners, voetgangers en fietsers		mate waarin wijziging van verkeersstromen (cf. stadsmodel) leidt tot - nood aan scheiden versus mogelijkheid tot mengen van fietsers (cf. <i>keuzegrafiek Vademecum Fietsvoorzieningen</i>) - en/of mogelijkheid tot verbetering van het comfort van fietsers en voetgangers (cf. <i>ontwerprichtlijnen Fietsberaad en Vademecum Voetgangersvoorzieningen</i>)
risico op ongevallen verkleinen	aantal conflict(punt)en op uitwisselpunten hoger net - onderliggend net verminderen	kwalitatief; mogelijks eerder detailniveau verder want vraagt vermoedelijk meer genuanceerde benadering (voor alle modi samen)
	oversteekbaarheid onderliggende net verbeteren	gemiddelde wachttijd; enkel onderscheidend indien rerouting cf. stadsmodel
daling van aantal (vracht)wagens op onderliggende net		wijziging voertuigkilometers (vracht)verkeer cf. stadsmodel

Tabel 4-5: Indicatoren “gezonde stad” (planet) - hinder en gezondheid

DOELSTELLING/ RANDVOORWAARDE	SUBDOEL	CRITERIUM/INDICATOR
verbetering van de luchtkwaliteit	daling jaargemiddelde bijdrage NO ₂ , PM ₁₀ , ...	Toetsing aan VLAREM-norm conform standaard MER-methode. Immissie moet minimum 1% dalen t.o.v. de milieukwaliteitsnorm om significant te zijn. <i>1^e indicatieve schatting mogelijk via verschil in voertuigen (onderscheid licht en zwaar verkeer)/etmaal en doorrekening van maatgevende referentiescenario's met IMPACT (gebiedsdekkend) met focus op NO₂ als voornaamste indicatorwaarde</i>
	geen nieuwe street canyons creëren (tenzij er geen gemotoriseerd verkeer door deze straten rijdt)	<i>In street canyons is de verhouding van de afstand tussen gevels en nokhoogte <3.</i> <i>“Geen street canyons” betekent dat de straatbreedte minstens 3x de nokhoogte moet bedragen.</i>
daling geluidsniveau		Toetsing verschil in geluidsniveau conform standaard MER-methode. Minimum 1dB(A) reductie nodig om significant te zijn. <i>Indicatieve inschatting toe- of afname mogelijk via verschil in verkeersintensiteit</i> <i>-1dB(A) t.o.v. bestaande toestand = 20% reductie verkeersintensiteit ten opzichte van bestaande toestand</i> <i>Als in de toekomstige referentietoestand meer verkeer rijdt dan in de bestaande toestand, moet ook dit bijkomende verkeer mee gereduceerd worden om tot 1dB(A) reductie te komen t.o.v. de bestaande toestand.</i>
daling van het aantal gehinderden/blootgesteld		Toe- of afname % inwoners boven de GAW-waarden Toe- of afname % gehinderden (bepaald o.b.v. dosis-respons-formule gekoppeld aan Lden)

Tabel 4-6: Indicatoren “gezonde stad” (planet) - ecologische en landschappelijke structuur

DOELSTELLING/ RANDVOORWAARDE	SUBDOEL	CRITERIUM/INDICATOR
bijdragen aan ecologische ontsnippering	bestaande groengebieden maximaal handhaven	wijziging oppervlakte biologisch waardevol gebied
	Mogelijkheden voor continue groenverbindingen creëren	Mate waarin barrières versterken/ontstaan, dan wel potenties gecreëerd worden om aangesloten ecologische structuren/stapstenen te creëren
ruimte vrijwaren/creëren voor groen en water in de stad (ontharding)		wijziging verhouding oppervlakte onverharde versus verharde ruimte
vrijwaren van (waardevol) landschappelijk en bouwkundig erfgoed		Mate waarin waardevol erfgoed direct en indirect (context) beïnvloed wordt

Tabel 4-7: Indicatoren “welvarende stad” (prosperity) - multimodale bereikbaarheid

DOELSTELLING/ RANDVOORWAARDE	SUBDOEL	CRITERIUM/INDICATOR
beter doorstroming voor doorgaand (auto)verkeer op hoger net	significante daling trajecttijden hoger wegennet	trajecttijden stadsmodel rapportage microsimulatie verkeerskundig haalbare varianten (cf. voorbereidend mobiliteitsonderzoek)
vlotte autobereikbaarheid tot aan de rand van de stad		
binnen de stad prioriteit geven aan OV en fietsers	geen afname van bestaande faciliteiten voor fiets of OV zonder acceptabel alternatief	acceptabel alternatief fiets = geen tijdverlies, omwegfactor max. 1,3 (t.o.v. afstand in vogelvlucht) acceptabel alternatief OV = geen tijdverlies, geen verlies aan gebruikerspotentieel (functies in straal 250m = Mobiscoré ‘goed’)
	geen hypotheek leggen op (lopende) plannen die gebruik/doorstroming voor OV of fiets kunnen verbeteren	mate waarin aanleg van hoppinpunten, fietspaden of tram/busbaan fysiek (on)mogelijk wordt

Tabel 4-8: Indicatoren “welvarende stad” (prosperity) - kansen voor ontwikkeling

DOELSTELLING/ RANDVOORWAARDE	SUBDOEL	CRITERIUM/INDICATOR
voldoende fysieke ruimte voor ontwikkeling	fysiek ruimtebeslag mag geen geplande ontwikkelingen hypothekeren waarvoor geen locatiealternatief is	fysieke impact op te ontwikkelen deelgebied maakt ontwikkeling op die plek onmogelijk? is er onderbouwde behoefte/nood aan de functie? is ontwikkeling mogelijk (via verdichting) elders in het stedelijk gebied?
voldoende restcapaciteit laten voor extra verkeer t.g.v. ontwikkeling		verliestijden op kruispunten (filetolerantie); I/C-verhouding op hoger wegennet; maximale verkeersbijdrage van respectievelijke deelgebieden (selected linkanalyse)

4.5.2 Stap 2- Diepgaander milieueffectenonderzoek van de weerhouden alternatieven uit stap 1

Vooraleer over te gaan naar een volledige beschrijving van alle mogelijke milieueffecten van de weerhouden alternatieven en varianten na stap 1, moet er eerst klaarheid geschept worden over een aantal resterende onduidelijkheden na stap 1.

Dit geldt in het bijzonder voor deelzones waarin ruimtelijke ontwikkelingen voorzien zijn (zoals bv. Kapel ter Bede of de kop van Evolis). Als uit de eerste draagkrachttoetsen vanuit de disciplines mobiliteit, lucht of geluid blijkt dat bepaalde varianten of ruimtelijke programma's een heroriëntatie moeten krijgen, heeft het bv. geen enkele zin om die initiële programma's toch al meteen in detail te gaan beoordelen op hun lokale impact op vlak van ruimte, bodem, water, enz.

Daarom wordt in deze tweede stap onderzocht welke bijstellingen mogelijk zijn om dan die bijgestelde "geoptimaliseerde" alternatieven en varianten mee te kunnen nemen naar de volgende stap in het milieueffectenonderzoek.

Stap 2A: Screening mogelijke bijstellingen

Na stap 1 vallen enkel die alternatieven en varianten af waarvan met zekerheid kan gesteld worden dat zij niet kunnen voldoen aan de plandoelstellingen. Alternatieven die in eerste orde niet geheel voldoen aan de plandoelstellingen, maar mogelijks wel onder een bijgestelde vorm, worden daarom onderworpen aan een extra onderzoeksfase. Daarbij wordt vooral gefocust op alternatieven die ruimtelijk wel goed scoren, maar op een aantal kritische wegsegmenten minder goed scoren op vlak van luchtkwaliteit of geluidsimpact.

Mogelijke bijstellingen op vlak van lucht en geluid hebben vooral betrekking op:

- Reductie van de hoeveelheid verkeer, in het bijzonder door bijstellingen te doen aan de ruimtelijke ontwikkelingen die binnen de uitgangspunten van K-R8 zijn opgenomen (= bronmaatregel).

Met behulp van "selected linkanalyses" in het Stadsmodel kan achterhaald worden in welke mate overschrijdingen van de gehanteerde richt- en drempelwaarden toe te schrijven zijn aan de verkeersgeneratie van specifieke ruimtelijke ontwikkelingen. Is dat het geval, zal worden nagegaan hoever zou moeten bijgesteld worden om wél te kunnen voldoen aan de plandoelstellingen.

- Afscherming van de nabije woningen of andere (kwetsbare) functies door middel van bermen, schermen of bijsturing van de overkappingsvarianten; al dan niet in combinatie met een bijsturing van het programma.

Op basis van de resultaten uit stap 1 en de resultaten van de geluidsmetingen (zie ook §4.5.3.2 discipline geluid en trillingen) kan een eerste inschatting gemaakt worden in hoeverre geluidsschermen (of bermen) zinvol zouden zijn en ook een eerste inschatting hoe hoog die dan zouden moeten zijn om te kunnen voldoen aan de plandoelstellingen. Voor de overkappingsvarianten kan ingeschat worden of een bijstelling van de overkappingslengte wenselijk is.

Daarbij is het ook van belang om, conform het gehanteerde 3P-principe uit stap 1, na te gaan of dergelijke milderende maatregelen ruimtelijk nog aanvaardbaar zijn. Als men bijvoorbeeld een hoge geluidsmuur opricht naast woningen om de geluidsimpact te beperken, dan mag deze muur op zijn beurt niet zorgen voor een significante verslechtering van de leefbaarheid op vlak van bv. visuele barrièrewerking of ruimtelijk isolement.

Mee vanuit dit oogpunt (maar ook in functie van de beoogde versterking van de groenstructuur) kunnen ook groenbuffers mee onderzocht worden als mogelijke maatregel; met de nodige inachtnaam van een aantal aandachtspunten zoals het benodigde volume en densiteit van het groen om een positief effect te hebben op lucht of geluid, alsook het feit dat bomen die boven een geluidsscherm uitsteken, de goede werking van zo'n scherm negatief kunnen beïnvloeden

- Inzake geluidshinder speelt ook rolgeluid mee en kan mogelijks ook de keuze van het wegdektype (geluidsarm asfalt, ...) een positieve bijdrage leveren.
- Mogelijke bijsturing van het snelheidsregime. De doorgerekende snelheidsvariant in stap 1 zal hiertoe een belangrijke indicatie geven. Desgevallend worden bijkomende snelheidsvarianten doorgerekend met het Stadsmodel en vervolgens getoetst op hun impact inzake geluid en luchtkwaliteit.

Bijsturingen van het ruimtelijk programma en ook bermen en schermen mogen echter nooit leiden tot een negatieve impact op de overige 3P-indicatoren die in stap 1 getoetst zijn. Alternatieven en varianten die hier zelfs na bijstelling nog niet aan kunnen voldoen, vallen af voor verder onderzoek.

Stap 2B: Onderzoek draagkracht voor cumulatieve impact KVK (= ontwikkelingsscenario)

Van de alternatieven die (al dan niet in bijgestelde vorm) wél aan de 3P-indicatoren voldoen, wordt vervolgens nagegaan wat de resterende draagkracht is op vlak van mobiliteit, lucht en geluid om ook nog de extra verkeersgeneratie (en impact daarvan op mobiliteit, lucht en geluid) vanwege het ruimtelijk programma voor het nieuwe voetbalstadion van KV Kortrijk te kunnen dragen. Dit wordt gescreend voor elk van de weerhouden zoekzones uit het locatieonderzoek voor KVK. De daartoe gebruikte indicatoren zijn dezelfde als in stappen 1 en 2a.

Omdat dimensionering van weginfrastructuur, geluidsschermen, e.d. afgestemd worden op regulier gebruik (tijdens de spitsuren op een werkdag) en niet op occasionele piekbelasting bij evenementen, ligt de focus daarbij vooral op de cumulatieve impact van het flankerend ruimtelijk programma van KVK en minder op het bijkomende verkeer van tweewekelijkse voetbalwedstrijden. De meeste voetbalwedstrijden vinden ook plaats tijdens het weekend, terwijl het Stadsmodel dat als onderzoeksbasis gebruikt wordt enkel een werkdag bevat. Dit geldt dus ook voor andere evenementen zoals grote beurzen in Kortrijk Xpo of blockbusters in Kinopolis. Voor luchtkwaliteit wordt niet naar de spitsuren gekeken maar naar jaargemiddelde concentraties. Die omvatten zowel werkdagen als weekenddagen. Uit permante tellingen van het Vlaams Verkeerscentrum blijkt dat de complexen Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid op werkdagen (buiten schoolvakantie) ongeveer 14% meer personenwagens verwerken dan op weekenddagen (gemiddelde over volledige week). Door in het onderzoek enkel te werken met de werkdagintensiteiten uit het Stadsmodel worden de cumulatieve effecten van occasionele evenementen dus ruimschoots afgedekt.

Waar relevant wordt dit aangevuld met een kwalitatieve interpretatie op basis van de resultaten uit het onderzoek van KVK.

De resultaten van deze draagkrachttoets worden meegenomen in de besluitvorming over de verder te onderzoeken alternatieven en varianten in stap 3 van het milieueffectenonderzoek binnen K-R8, al dan niet na in bijgestelde vorm.

De resultaten worden ook gedeeld met de stad Kortrijk om zo bij te dragen aan het verdere onderzoek en besluitvorming binnen het planproces voor KVK, doch dit valt buiten de scope van K-R8.

4.5.3 Stap 3 - Uitgebreid milieueffectenonderzoek van de weerhouden alternatieven uit stap 2 (werkwijze per discipline)

In de twee voorgaande werkstappen werd de focus gelegd op een eerder beperkte set van indicatoren die relevant zijn om een relatief snelle doch gemotiveerde selectie te kunnen maken welke alternatieven en varianten als 'redelijk' kunnen beschouwd worden (al dan niet na optimalisatie) en welke niet.

In deze derde stap wordt vooral ingezet op volledigheid van het onderzoek. Hiertoe wordt het onderzoek uitgebreid/verbreed met de milieueffectbespreking van aspecten en disciplines die in functie van de keuzes in stap 1 en 2 minder of zelfs niet relevant waren.

In deze derde stap worden ook pas de uiteindelijke effectscores toebedeeld (gaande van -3 tot +3).

In de volgende paragrafen wordt per discipline meer uitleg gegeven over de voorgestelde werkwijze om zowel de referentiesituatie als de toekomstige situatie(s) te bespreken en beoordelen.

De volgorde van de disciplines is op zich niet bepalend voor het belang van een discipline, maar eerder opgebouwd vanuit de mate waarin disciplines afhankelijk zijn van elkaars output.

We onderscheiden daarbij twee grote groepen:

1. disciplines die mobiliteitsgegevens gebruiken (mobiliteitsgerelateerde disciplines), waaronder:
 - de discipline mobiliteit zelf
 - alsook de disciplines die afhankelijk zijn van mobiliteitsgegevens (geluid, lucht, gezondheid); ook wel “leefbaarheidsdisciplines” genoemd
2. de “ruimtelijke disciplines” (mens-ruimte, bodem, water, biodiversiteit, landschap, archeologie en onroerend erfgoed);
 - met de discipline klimaat als koepeldiscipline die informatie gebruikt uit zowel mobiliteitsgerelateerde disciplines, als ruimtelijke disciplines.

Om de relatie te maken met de indicatorensets die gehanteerd worden in stap 1 (zie §4.5.1) en stap 2 (zie §4.5.2) wordt binnen elke discipline wel aangegeven welke onderzoeksaspecten ook reeds aan bod kwamen in deze stappen en welke niet.

Dit speelt vooral mee voor de groep ruimtelijke disciplines. Bijna alle aspecten die hierna toegelicht worden binnen de mobiliteitsgerelateerde disciplines staan immers ook al vermeld in de indicatorensets bij stap 1 en 2 (zie §4.5.1 en §4.5.2).

4.5.3.1 Discipline mobiliteit

Beschrijving referentiesituatie

De huidige verkeersproblematiek en de positionering van het plangebied binnen de verschillende netwerken staat respectievelijk beschreven onder §1.1 en §3.4.

Aanvullend zal gebruik gemaakt worden van de beschikbare informatie uit het Stadsmodel en uit het gevoerde vooronderzoek, in het bijzonder de resultaten van het verkennend mobiliteitsonderzoek (zie bijlage 3) en de geplande herneming van dit onderzoek in het licht van de bijgestelde plandoelstellingen zoals opgenomen in de verfijnde startnota en voorliggende scopingnota.

Beschrijving toekomstige situatie

De beschrijving van de toekomstige situatie gebeurt voor elk van de te onderzoeken oplossings-varianten eveneens op basis van informatie uit het Stadsmodel en aanvullende informatie uit het verkeerskundig onderzoek.

Bij aanvang van de analyse wordt een dubbelcheck gedaan of er van elke oplossingsvariant die voldoende onderscheidend is op schaalniveau van de respectievelijke verkeersmodellen, wel genoeg modelinformatie ter beschikking is. Desgevallend worden bijkomende doorrekeningen gevraagd aan de respectievelijke modelbeheerders.

Interactie met onderzoek naar mogelijkheden voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en ontwikkeling van multimodale knooppunten

Net als in stap 2 blijft ook in stap 3 één van de onderzoeksvragen de evaluatie en mogelijke bijsturing van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden (nagaan of men bij het beoogde programma kan blijven, dan wel een (gedeeltelijke) schrapping, heroriëntering, herschikking of herlocalisatie doorvoeren). Vanuit de discipline ‘mobiliteit’ is de voornaamste invalshoek hiervoor de beschikbare restcapaciteit en, in voorkomend geval, wat de noodzakelijke verkeersreductie is om nog toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen toe te laten.

Aan de hand van herkomst/bestemmingsgegevens en ‘selected link analyses’ uit het Stadsmodel wordt onderzocht welke ruimtelijke ontwikkelingspolen een significant aandeel hebben in de vastgestelde netwerkbelasting. Aansluitend wordt aan de hand van de achterliggende modeldata (ruimtelijk programma en

modal split) en kencijfers uit de vakliteratuur (Richtlijnenboek MOBER, Onderzoek Verplaatsingsgedrag, CROW, ...) een inschatting gemaakt van de potentiële ontwikkelingsmarges.

Interactie met overige disciplines

‘Mobiliteit’ is niet de enige discipline die gebruik maakt van verkeersgegevens. Ook de disciplines geluid, lucht en (indirect) mens-gezondheid en klimaat doen dit. De noodzakelijke inputcijfers voor deze disciplines worden gegeven vanuit discipline mobiliteit (intensiteiten per etmaal/dagdeel, voertuigkilometers op jaarbasis, ...). Omgekeerd kan ook vanuit de andere disciplines het signaal komen dat de toekomstig verwachte verkeerstoename te hoog of een ruimtelijk programma te omvangrijk is om nog acceptabel te zijn in functie van ‘leefbaarheid’, en kan dus ook vanuit die invalshoek berekend worden wat de benodigde verkeersreductie is. Die kan verschillend zijn van wat louter in functie van ‘mobiliteit’ nodig is.

Het spreekt voor zich dat bij het onderzoek naar de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden gekeken wordt welke discipline maatgevend is, zodat de voorgestelde programmawijzigingen ineens genoeg reductie geven om voor alle disciplines dekkend te zijn.

Beoordelingskader

Voor de beoordeling van de mobiliteitseffecten wordt onderscheid gemaakt tussen effecten op macroniveau enerzijds, en effecten op microniveau anderzijds.

Op **macroniveau** (zie ook *studiegebied mens-gezondheid*) wordt vooral gekeken in hoever de aanpassingen aan beide complexen leiden tot de beoogde verschuivingen van verkeersstromen van het onderliggende net naar het hoger wegnnet. Belangrijke indicatoren daarbij zijn:

- verschuivingen van intensiteiten en verzadigingsgraden (incl. restcapaciteit) op de voornaamste bovenlokale wegen;
- relatieve evolutie van de trajecttijden op een aantal doorgaande routes;
- relatieve evolutie van het aantal voertuigkilometers op niveau van de bebouwde deelgebieden.

Daarnaast wordt ook gekeken in hoever de voorgestelde oplossingsconcepten compatibel zijn met de geplande uitbouw van bovenlokale fiets- en OV-trajecten.

Op **mesoniveau** wordt gekeken naar de effecten in de directe omgeving van het plangebied, zijnde:

- doorstroming van fietsers, OV en autoverkeer op de trajecten die het plangebied doorkruisen;
- verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid.

Onderstaande tabel geeft de indicatoren weer die zullen beschouwd worden in de effectbeoordeling voor mobiliteit:

Tabel 4-9: Indicatoren mobiliteit

Aspect	Indicator	Relevant vanaf stap
Functioneren van het verkeerssysteem – autoverkeer en vrachtverkeer		
Algemeen druktebeeld	▪ Verschuiving van verkeersstromen tussen onderliggend en hoger wegnnet ▪ Voertuigkilometers deelgebieden ▪ Aandeel vrachtverkeer ▪ Geïnduceerde vraag t.g.v. opwaardering complexen	1
Functioneren hoger wegnnet	▪ Intensiteiten en verzadigingsgraden hoger wegnnet ▪ Routekeuze doorgaand (vracht)verkeer ▪ Trajecttijden doorgaand verkeer	1

Aspect	Indicator	Relevant vanaf stap
Functioneren onderliggend wegennet t.h.v. aansluitpunten complexen Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid	▪ Evolutie verkeersstromen ▪ Doorstroming op de knooppuntarmen	1
Functioneren van het verkeerssysteem – andere modi en multimodaliteit		
Functioneren openbaar vervoernet	▪ Directe impact van het project op lijnvoering/routes ▪ Evolutie verkeersdruk op OV-routes	1
Functioneren fietsnetwerk	▪ Directe impact op het fietsroutenetwerk: wijziging routes, barrièrevorming, rijafstanden (omrijfactor) ▪ Druk op bestaand wegennet waar autoverkeer in direct conflict is met fiets	1
Multimodaliteit	▪ Wijziging bereikbaarheid en capaciteit van bestaande overstappunten (P&R's) ▪ Potentie voor (modal shift bij) de ontwikkeling van nieuwe hoppinpunten	1
Verkeersveiligheid en -leefbaarheid		
Verkeersveiligheid op de aansluitingen van complexen Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid met het hoger wegennet	▪ Wegkenmerken die het rijgedrag beïnvloeden: bochten, hellingen, weefzones ▪ Samenstelling verkeer	3 ⁸¹
Verkeersveiligheid en -leefbaarheid op het onderliggend wegennet	▪ Druk op wegennet in de omliggende woonwijken ▪ Oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers (gemiddelde wachttijd) van de belangrijkste assen ▪ Mate van conflict tussen autoverkeer en zacht verkeer	1

Merk op dat sommige aspecten, zoals “verkeersintensiteiten” op zich geen te beoordelen effectgroep zijn, maar uiteraard wel noodzakelijke basisinformatie vormt voor de beoordeling van andere effectgroepen (doorstroming, oversteekbaarheid,...).

Significantiekaders

Bij de effectbeoordeling wordt waar mogelijk gebruik gemaakt van de algemene significantiekaders die opgenomen zijn in het MER-richtlijnenboek “Mens-mobiliteit”. Dit betreft o.m. de deelaspecten:

- doorstroming (op wegvakken van het hoger wegennet)
- impact op fietsroutes (omrijfactor)
- verkeersveiligheid (oversteekbaarheid/gemiddelde wachttijd) op het onderliggende net

Waar nodig (omdat de informatie ontbreekt of omdat het MER-richtlijnenboek “Mens-Mobiliteit” geen algemeen significantiekader aanreikt) wordt eveneens een gemotiveerde effectbeoordeling gegeven. Om die motivering te objectiveren, zullen bij de beoordeling specifieke significantiekaders op maat van het initiatief worden uitgewerkt. Afhankelijk van de beschikbare informatie kunnen dit zowel kwalitatieve als (semi)kwantitatieve kaders zijn.

Voor de doorstroming op niveau van de kruispunten bv. zal de beoordelingswijze overgenomen worden die gebruikt werd in het [verkennend](#) mobiliteitsonderzoek, zijnde de mate waarin wachtrijen nog binnen eenzelfde lichtencyclus verwerkt kunnen worden en in hoever de wachtrijen terugslag-effecten genereren op de

⁸¹ “3” want niet-prioritair in stap 1 en 2 in functie van besluitvorming over “redelijkheid” van alternatieven omdat binnen het milieueffectenonderzoek enkel alternatieven onderzocht worden die voldoen aan de vigerende ontwerp- en veiligheidsrichtlijnen.

snelwegafritten en/of nabije kruispunten. Met het oog op de geambieerde modal shift wordt op het onderliggende wegennet een zekere mate van filevorming getolereerd (tijdens de spits wordt het acceptabel bevonden om pas tijdens de 2^e lichtencyclus mee door groen te geraken, indien dit niet leidt tot fileterugslag waardoor het eerstvolgende kruispunt geblokkeerd raakt). In de toekomstige situatie wordt op het hogere wegennet (E17, E403, R8) geen filevorming getolereerd.

4.5.3.2 Discipline geluid en trillingen

Trillingen

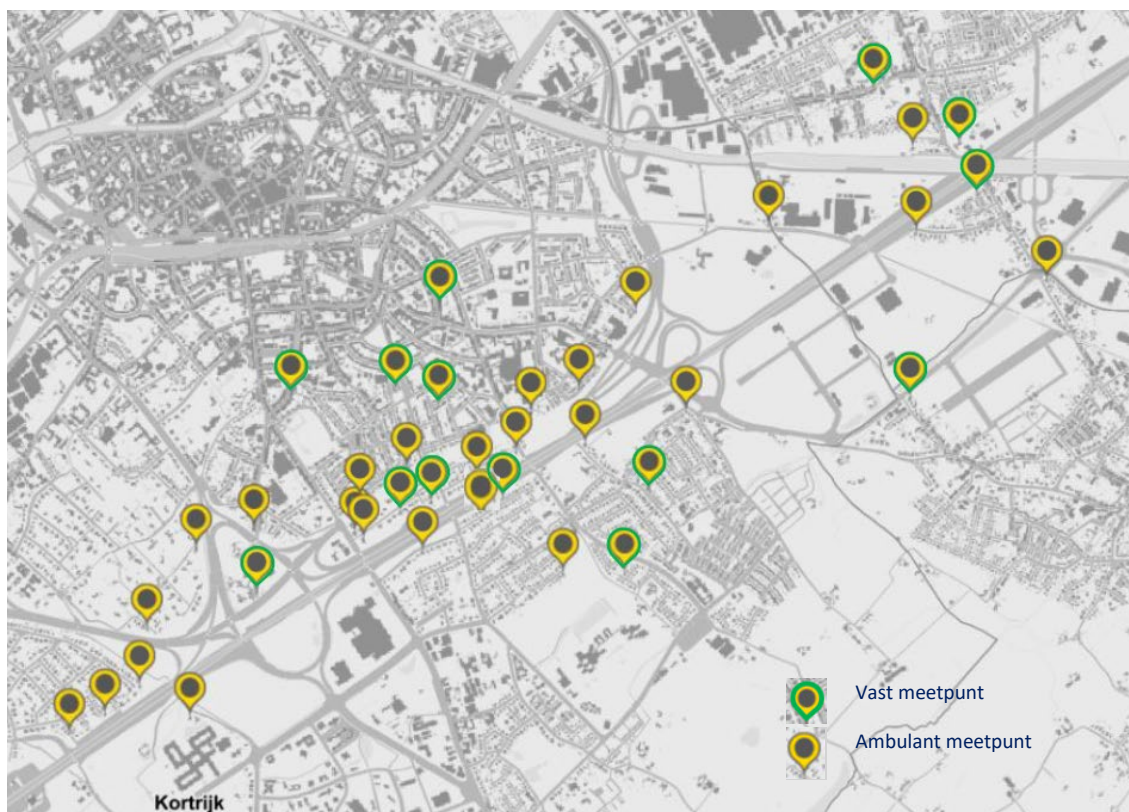
Trillingen zullen niet verder onderzocht worden in het plan-MER. Trillingen zijn voornamelijk relevant in de aanlegfase en zullen tijdelijk van aard zijn. De aanlegfase wordt enkel in geval van mogelijk relevante permanente effecten onderzocht in een plan-MER. Daarbij moet je dan ook focussen op de zaken die onderscheidend werken op het abstractieniveau van een plan-MER.

Echter ook wat betreft de exploitatiefase is, net als voor de aanlegfase, te veel detailinformatie nodig over de concrete uitvoeringstechnieken van de verschillende alternatieven en die is er niet op planniveau. Als er trillingen optreden dan is dit bij grote oneffenheden of verkeersdrempels en op korte afstand van de weg. Op planniveau wordt gestudeerd op tracévarianten en daarvoor zijn uitvoeringsdetails nog niet relevant. Het zou onredelijk zijn om op niveau van een plan-MER in functie van een ruimtelijk uitvoeringsplan te verwachten dat elke mogelijke tracévariant tot op het niveau van een uitvoeringsontwerp uitgewerkt en onderzocht wordt.

Op planniveau worden er geen significante permanente effecten verwacht. Trillingen zullen derhalve niet verder onderzocht worden in het plan-MER. We geven wel mee dat laag frequent geluid soms verward wordt met trillingen. Dit laag frequent geluid zit wel vervat in de geluidsberekeningen.

Geluidsmetingen en -modellering

De bestaande situatie wordt doorgerekend met het geluidsmodel en gevalideerd op basis van de uitgevoerde metingen. Onderstaande figuur geeft de respectievelijke meetpunten indicatief weer.



Figuur 4-11: Locaties geluidsmetingen tijdens de meetcampagne oktober-november 2021

Voor het in beeld brengen van het actueel geluidsklimaat (huidige referentiesituatie) werden in de loop van oktober en november 2021 **geluidsmetingen** uitgevoerd op:

- 14 vaste meetpunten (met langere meettijd: doorgaans één week of langer omwille van weersomstandigheden, zowel dag/avond/nacht) voornamelijk uitgevoerd ter hoogte van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en het tracé van het ontbrekend deel van de R8, plus enkele punten verder weg van de E17;
- 25 ambulante meetpunten (met korte meettijd van minimum een kwartier) verspreid over het macrostudiegebied, telkens ter hoogte van bewoning. Om rekening te houden met wisselende meteorologische omstandigheden werden deze ambulante metingen op 2 verschillende momenten uitgevoerd.

Bij de selectie van de meetlocaties werd o.m. gekeken naar:

- de nabijheid van bebouwing bij wegvakken waar (op basis van de eerste verkeersmodelleringen) significante wijziging van het verkeer te verwachten valt;
- de locaties waar in het recente verleden ook al geluidsmetingen uitgevoerd werden door het Agentschap Wegen en Verkeer.

Merk op: in de verfijnde startnota waren slechts een 5-tal permante meetpunten voorzien en een 20-tal ambulante meetpunten. De extra meetpunten werden voorzien in functie van behoefte en draagvlak. Zo werden er o.a. extra meetpunten voorzien ter hoogte van de druk bewoonde woonwijken ten noorden van de reservatiestrook (grondgebied Kortrijk), maar ook op grondgebied van de stad Harelbeke en de gemeente Zwevegem werden een aantal meetpunten voorzien die een eind verder weg van de E17 liggen. Deze extra meetpunten helpen om de bestaande reikwijdte van het nachtelijk verkeerslawaai van de E17 beter in beeld te krijgen.

Hierbij moet wel benadrukt worden dat meetpunten op grote(re) afstand onderhevig zijn aan verschillende parameters (bodem, reflecties, wegbedekking, wind (richting, snelheid, inversie,...)). 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. Om zo goed mogelijk met dit laatste rekening te kunnen houden, werden in dezelfde periode als de geluidsmetingen ter hoogte van de verschillende vaste meetpunten telkens ook verkeerstellingen uitgevoerd in opdracht van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV).

O.b.v. de resultaten van de geluidsmetingen wordt in de geluidsstudie (zie bijlage 6) geconcludeerd dat de er een aantal zones zijn die met verhoogde aandacht zijn te bekijken in het verdere onderzoek, met name de omgeving Sint-Margriete Houtemlaan en Robert Deltourlaan te Kortrijk, de omgeving Walle te Kortrijk, de omgeving Elzenlaan te Kortrijk en de omgeving Brouwerijstraat te Harelbeke.

Binnen het onderzoek K-R8 zijn de mogelijkheden te onderzoeken om tot een structurele oplossing te komen voor deze zones. Naast de overkappingsvarianten die worden onderzocht, zijn ook de effecten van een aangepast wegdek, snelheidsverlaging of het plaatsen van geluidsschermen te bekijken. Om te weten of geluidsschermen zinvol kunnen zijn, is verder onderzoek nodig. Aspecten die het AWV bij de beoordeling meeneemt, zijn onder meer:

- De reductie van een geluidsscherm moet voldoende zijn (woningen op 30m: -10 à 12 dB, woningen op 50m: -10 dB, verder gelegen woningen: 60dB).
- De hoogte van een scherm moet afgewogen worden op vlak van efficiëntie: een verhoging met een 0,5m moet een extra geluidsreductie betekenen van -1 dB, gezien een verschil kleiner dan 1 dB niet waarneembaar is.
- Een zichthoek van 140° vertrekkende van de woning bepaalt de lengte van het scherm.
- In principe is een scherm zo dicht mogelijk bij de bron te plaatsen. In deze omgeving is het scherm echter op het talud te plaatsen.

- Schermen hebben niet voor elke woning een even groot effect. Bij aanwezigheid van een talud is het effect kleiner. Dit geldt ook op plaatsen waar er reeds een bestaand geluidsscherm of grond dam aanwezig is en voor woningen op grotere afstand.
- Het is van belang om de meetresultaten op slaapkamerhoogte te bekijken, want daar zijn bewoners het meest gehinderd (tijdens nachtrust).
- De werking van een geluidsscherm kan deels teniet worden gedaan door de aanwezige vegetatie. De vegetatie moet beperkt blijven in hoogte en mag niet over het scherm hangen.
- ...

Naast hogervermelde metingen wordt ook een geluidsmodellering uitgevoerd voor zowel de referentiesituatie 2030 als de onderscheidende scenario's van de geplande situatie voor die wegvakken waar een significante wijziging van het verkeer te verwachten valt en hun omgeving.

Ten aanzien van geluid is vooral het relatief verschil in verkeersintensiteit (uitgedrukt in pae⁸²) van belang. Er is een stijging met 25% of een daling met 20% nodig om een significant verschil van +/- 1 dB(A) te bekomen.

De benodigde gegevens per wegvak (aantal personen- en vrachtwagens per dagdeel⁸³, toegelaten snelheid, wegdektype, hoogte weg) worden aangeleverd door de deskundige mens-mobiliteit en de wegbeheerder.

In het geluidsmodel wordt enkel rekening gehouden met wegverkeersgeluid. Andere geluidsbronnen (spoorverkeer, bedrijvigheid,...) worden op kwalitatieve wijze beschreven en beoordeeld.

Beoordelingskader

Aangezien wegverkeersgeluid op planniveau de meest relevante geluidsbron is, wordt getoetst aan de zgn. gedifferentieerde referentiewaarden voor wegverkeersgeluid:

Tabel 4-10: Gedifferentieerde referentiewaarden voor wegverkeersgeluid

Type weg	situatie	Lden dB(A)	Lnight dB(A)	Opmerkingen
hoofd- en primaire wegen	nieuwe woon- ontwikkeling	55	45	-
	nieuwe wegen	60	50	-
	bestaande wegen	70	60	-
secundaire en lokale wegen	nieuwe woon- ontwikkeling	55	45	voor de beoordeling van het geluidsniveau bij woningen die:
	nieuwe wegen	55	45	ofwel over minstens één gevel beschikken waarop de geluidsbelasting meer dan 20 dB lager is dan de referentiewaarde
	bestaande wegen	>55	>45	ofwel over minstens één gevel beschikken die niet wordt blootgesteld aan een geluidsbelasting boven de referentiewaarden én voorzien zijn van voldoende isolatie op alle gevels die wél worden blootgesteld aan een hogere geluidsbelasting, dient de toetsing te gebeuren ten aanzien van de met 5 dB verhoogde referentiewaarden
		stand-still		
		65	55	

⁸² Rekeneenheid die voertuigen omrekent naar een equivalent aantal personenauto's (pae = personenauto-equivalent). In het Stadsmodel wordt 1 vrachtwagen geteld als 2 pae.

⁸³ De voertuigaantallen per dagdeel werden daarbij bekomen via extrapolatie van de ochtend- en avondspitscijfers uit het verkeersmodel op basis van de gemiddelde verdeling van het personen- en vrachtverkeer over de dag op het Vlaams wegennet.

De berekende geluidsniveaus in de geplande toestand worden vergeleken met die in de referentie-toestand, hetgeen leidt tot de zgn. tussenscore. Vervolgens wordt deze tussenscore al dan niet versoepeld resp. verstrengd op basis van het absoluut geluidsniveau:

- Negatieve tussenscores worden afgezwakt indien het geluidsniveau ter hoogte van de woningen na realisatie van het plan nog altijd onder de grenswaarde voor nieuwe primaire wegen ligt;
- Positieve tussenscores worden eveneens afgezwakt indien het niveau zowel voor als na plan-realisatie boven de norm voor bestaande wegen ligt.

Op plaatsen waar een hoofdweg (E17, E403) of primaire weg (R8) de bepalende geluidsbron is, wordt getoetst aan de gedifferentieerde referentiewaarden voor hoofdwegen of primaire wegen, wat voor Lden volgend beoordelingskader oplevert (voor Lnight liggen de grenswaarden 10 dB(A) lager), waarbij ook is rekening gehouden met de centrale doelstelling van K-R8 tot het verbeteren van de leefbaarheid.

Merk op: dit significantiekader houdt rekening met een situatie die niet éénduidig als nieuw of als bestaand kan beschouwd worden. Gezien het aanpassen van de complexen van de E17 (en in sommige varianten ook sluiting van de R8) mee voorwerp is van het planvoornemen, worden nieuwe wegsegmenten die er in de referentiesituatie zonder K-R8 nog niet zijn, in principe getoetst aan de gedifferentieerde referentiewaarden voor 'nieuwe' weginfrastructuur, zijnde 60dB(A). Dit is 10dB(A) strenger dan de gedifferentieerde referentiewaarden voor 'bestaande' weginfrastructuur (waaraan o.a. getoetst wordt in kader van het parallel lopende planproces voor KVK).

Maar als de nabijheid van een dominante bestaande weg er voor zorgt dat het geluidsniveau in de referentiesituatie (uitgedrukt in Lden) al meer dan 60 dB(A) bedraagt, dan bepaalt niet die richtwaarde van 60dB(A) de effectscore, maar wel de bijdrage van die nieuwe weginfrastructuur op het totale geluidsniveau. Is bijvoorbeeld de Lden in de referentiesituatie al 70 dB(A) en stijgt die na de aanleg van de nieuwe infrastructuur met 2 dB(A), dan is het effect -1 ondanks het feit dat het om een nieuwe infrastructuur gaat. Het is dus best mogelijk dat getoetst wordt aan 70 dB(A) voor Lden ondanks het feit dat er een nieuwe infrastructuur wordt aangelegd.

Tabel 4-11: Gedifferentieerde referentiewaarden geluid voor hoofdwegen of primaire wegen

Lden voor	Lden na	Effect (verschil Lden/Lnight na – Lden/Lnight voor)						
		< -6 dB(A)	-6 - -3 dB(A)	-3 - -1 dB(A)	-1 - +1 dB(A)	+1 - +3 dB(A)	+3 - +6 dB(A)	> +6 dB(A)
	tussenscore	+3	+2	+1	0	-1	-2	-3
<= 60 dB(A)	<= 60 dB(A)	+3	+2	+1	0	-1	-1	-1
	> 60 dB(A)	nvt	nvt	nvt	0	-1	-2	-3
60 – 70 dB(A)		+3	+2	+1	0	-1	-2	-3
> 70 dB(A)	<= 70 dB(A)	+3	+2	+1	0	nvt	nvt	Nvt
	> 70 dB(A)	-1	-1	-1	-1	-1	-2	-3

Op plaatsen waar een secundaire weg (b.v. N43) of lokale weg de bepalende geluidsbron is, gelden de overeenkomstige gedifferentieerde referentiewaarden, die dus 5 dB(A) strenger zijn.

Plandoelstelling is een daling van het aantal gehinderden (zie ook Mens-Gezondheid). Om het aantal gehinderden zo accuraat mogelijk te kunnen bepalen, moet ook het geluidsmodel voldoende detailinfo beschikken (idealiter tot op niveau van elke individuele woning). Die detailinfo is niet altijd beschikbaar en ook minder relevant op plaatsen waar geen wijzingen van het geluidsniveau te verwachten zijn. Gelet de omvang van het studiegebied wordt daarom eerst op een hoger schaalniveau gewerkt, waarna wordt ingezoomd op deelzones waar er wijziging of hinder is op vlak van geluid.

Indien de aldus bekomen eindscore verschilt voor Lden en Lnight, wordt de meest negatieve score gebruikt om de noodzaak aan milderende maatregelen weer te geven.

In interactie met de discipline mobiliteit wordt daarbij eerst gekeken naar de oorzaak van de geluidstoename: ligt die aan de verschuiving van bestaande verkeersstromen of aan de bijkomende verkeersgeneratie vanwege het ruimtelijk programma?

In het eerste geval worden milderende maatregelen voorgesteld volgens onderstaande volgorde:

1. Bronmaatregelen (vb. ander type wegdek, ...)
2. Overdrachtsmaatregelen (vb. geluidsschermen of -bermen, ...)
3. Maatregelen bij de ontvanger (vb. gevelisolatie, ...) volgens de bepalingen van norm NBN S 01-400-1 Akoestische criteria voor woongebouwen

Indien deze maatregelen niet mogelijk/realistisch zijn (bv. geluidsschermen langs een weg met bebouwing en ervtoegangen) of onvoldoende milderend effect zouden hebben⁸⁴, wordt gekeken of een bijsturing van het ruimtelijk programma kan helpen om tot de gewenste daling van het geluidsniveau te komen.

De effectiviteit van voorgestelde milderende maatregelen zal, waar en voor zover mogelijk, via een nieuwe modeldoorrekening worden nagegaan.

4.5.3.3 Discipline lucht

Bij de discipline lucht zijn ten gevolgen van het planvoornemen twee soorten emissie van belang, met name **verkeersemisies** en emissies ten gevolge van de exploitatie van de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen (in casu gebouwverwarming en bedrijfsemisies).

Wat emissies van **gebouwverwarming** betreft zijn deze minder dan de emissies van verkeer. De verwarmingsemisies worden zelfs steeds minder rekening houdend met de recente energie-normering en sectorale richtlijnen. Effecten van gebouwverwarming zijn bovendien voornamelijk te milderen op vergunningenniveau door het werken met gecombineerde systemen, het werken met optimale technieken van isolatie, verluchting en circulatie en de technische aspecten van de in te zetten verwarming. Deze zaken worden niet binnen een RUP geregeld en worden bijgevolg niet verder opgenomen binnen het milieueffectenonderzoek van K-R8.

Verder zijn bijkomende **bedrijfsemisies** te verwachten in alle zoekzones waar zich (nieuwe) bedrijvigheid kan ontwikkelen. Echter, op planniveau kan geen uitspraak gedaan worden over de omvang van deze bijkomende emissies, gezien de aard van de bijkomende activiteiten nog niet gekend is. Bovendien zal K-R8 op dit vlak niet onderscheidend werken ten aanzien van de huidige bestemming. Vrijwel alle zoekzones voor mogelijke bedrijfsactiviteiten nu ook reeds bestemd als bedrijventerrein (Evolis, De Pluim, Littoral, Kapel Ter Bede). Bedrijfsemisies worden daarom niet verder behandeld binnen het milieueffectenonderzoek van K-R8.

Enige uitzondering hierop is het crematorium. Het crematorium is destijds vergund op basis van het BPA Kerkhof Hoog Kortrijk. Maar dit BPA is onwettig verklaard door de Raad van State, zonder te zijn vernietigd. De impact van de planologische bestemming van het crematorium dient bijgevolg in beeld gebracht te worden ten aanzien van een (theoretische) invulling van de planologische referentiesituatie. Dit zal kwalitatief gebeuren op basis van de beschikbare metingen en studies die uitgevoerd zijn in kader van de vergunning. Er zal een dubbele

⁸⁴ Zo dient men bv. bij het plaatsen van geluidsschermen op een talud met bomen (bij een weg in uitgraving) het volgende indachtig te zijn. Bij woonzones die zich op een talud begroeid met bomen bevinden, dienen indien gekozen wordt voor geluidsschermen op de kruin van de talud best alle bomen verwijderd te worden. Door de aanwezigheid van de bomen wordt het geluid immers verstrooid (diffuus geluid). Hierdoor kan het geluidsscherm niet goed werken en zal de geluidsreductie veel minder zijn dan berekend. Dit dient dan weer afgewogen te worden ten aanzien van de doelstelling tot realisatie van een verbindende groenstructuur met ook buffergroen.

toetsing gebeuren ten opzichte van de planologische bestemming woonuitbreidingsgebied, alsook ten opzichte van het onwettig verklaarde doch niet vernietigde BPA.

Huidige luchtkwaliteit en luchtmodellering

De huidige luchtkwaliteit in het studiegebied wordt besproken op basis van de gegevens van de bestaande permanente luchtmeetnetten van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) en de interpolatiekaarten van IRCEL/CELINE (website VMM).

Omdat ook de bestendiging van het crematorium mee deel uitmaakt van het planvoornemen en dit op vlak van emissies een heel specifieke activiteit is, worden aanvullend ook de meest recente emissiemetingen van het crematorium opgenomen (website crematorium Uitzicht <https://crematoriumuitzicht.be/nl/milieu/>). Indien nodig voor de effectbeoordeling binnen discipline biodiversiteit wordt ook een luchtmodellering in IMPACT voorzien om de stikstofdepositie in beeld te brengen.

Wat betreft verkeersemissies wordt daarnaast ook een luchtmodellering (zie verder) uitgevoerd voor enerzijds de bestaande en toekomstige referentiesituatie en anderzijds voor de onderscheidende scenario's van de geplande situatie (zie ook §4.4.3).

Het uitvoeren van een luchtmodellering is noodzakelijk, ook van de bestaande situatie. In de eerste plaats omdat we effectprognoses moeten maken voor nog uit te voeren toekomstplannen. Daarbij moet men ook rekening houden met de evoluties in tijd, waaronder de verkeersevolutie een belangrijke parameter is. Om de effecten van het plan t.o.v. die toekomstige referentiesituatie te beoordelen, zal bijgevolg altijd een modellering nodig zijn, vermits dit met metingen niet mogelijk is.

Daarnaast is het ook belangrijk dat de referentie waarmee je de modelresultaten vergelijkt, vertrekt vanuit dezelfde basisopbouw. Zoniet ben je appels met peren aan het vergelijken. Daarom is het noodzakelijk dat ook de bestaande toestand mee gemodelleerd wordt. De bestaande metingen en interpolatiekaarten van IRCEL/CELINE helpen daarbij om de modelresultaten beter te kunnen interpreteren.

Voor de effectbeoordeling zijn jaargemiddelde concentraties noodzakelijk. Modelresultaten valideren aan resultaten uit kortstondige lokale luchtmetingen is bijgevolg niet zinvol, wegens te korte meetperiode, te seizoens- en weersgebonden, plus ook de resultaten moeten dan nog vertaald (geëxtrapoleerd) kunnen worden naar een luchtconcentratie op plaatsen waar geen meting heeft plaatsgevonden.

Wel zullen vóór, tijdens en na de werken luchtkwaliteitsmetingen worden uitgevoerd in functie van monitoring op lange termijn. Betreffende de voormetingen is meer informatie opgenomen in de procesnota (zie §2.3.3): deze nieuwe lokale meetcampagne werd opgestart in oktober 2021 en zal zeker ook nut hebben om lokale knelpunten te detecteren.

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. 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.

In principe is 2030 het referentiejaar voor de luchtmodellering, aangezien de verkeerscijfers uit het Stadsmodel ook op dit jaar betrekking hebben. De benodigde gegevens per wegvak (aantal personen- en vrachtwagens per

etmaal⁸⁵, “free flow” snelheid, hoogte weg) worden aangeleverd door de wegbeheerder en de deskundige mens-mobiliteit.

Maar inzake **samenstelling van het voertuigenpark**, achtergrondconcentraties en luchtmissies per voertuig per km wordt **voor de luchtmodellerings** zowel een doorrekening met de achtergrondconcentraties van 2030 als met de achtergrondconcentraties van 2025 als referentiejaar genomen, omdat de achtergrondconcentraties voor 2030 die in het luchtmodel vervat zitten, mogelijks te positief zijn ingeschat. Door **eveneens** te werken met de verkeerscijfers van 2030 (hoger dan die van 2025) én de achtergrondconcentraties van 2025 (hoger dan die van 2030), wordt dus uitgegaan van een “worst case” situatie.

De luchtmodellen die ingezet zullen worden staan beschreven in §4.4.3. Deze modellen werden uitvoerig door VITO gekalibreerd en gevalideerd door de modelresultaten te vergelijken met veelvuldige meetresultaten. Basis van die meetresultaten is het netwerk van meetstations van de VMM die de luchtkwaliteit continu meten. Om deze informatie, die enkel op de positie van de meetstations beschikbaar is, te vertalen naar concentraties op elke plek in Vlaanderen worden interpolatiemodellen gebruikt die resulteren in interpolatiekaarten (<http://www.irceline.be/nl/luchtkwaliteit/metingen/stikstofdioxide>). De modellen krijgen ook regelmatig een update. In de meest recente modellen werd daarvoor ook gebruik gemaakt van de resultaten van het CurieuzeNeuzen-onderzoek van 2018. Gebruik maken van deze luchtmodellen is de meest betrouwbare, wetenschappelijk onderbouwde en representatieve werkwijze om de luchtkwaliteit en de verwachte effecten van een gewijzigde verkeerssituatie in beeld te brengen⁸⁶.

Beoordelingskader

De berekende immissiewaarden in de referentietoestand en de geplande toestand(en) worden getoetst aan:

- de milieukwaliteitsnormen volgens VLAREM;
- de doelstellingen van het Vlaams Luchtbeleidsplan en het Vlaams Energie- en Klimaatplan.

Tabel 4-12: Milieukwaliteitsnormen volgens VLAREM

Milieukwaliteitsnormen VLAREM			
Polluent	Middelingstijd	Grenswaarde µg/m³	# toegelaten overschrijdingen
NO ₂ en NO _x	1 uur	200	Max. 18 keer per jaar
	Kalenderjaar	40	-
Fijn Stof (PM ₁₀)	24 uur	50	Max. 35 keer per jaar
	Kalenderjaar	40	-
Fijn Stof (PM _{2,5})	Kalenderjaar	20	-

De effectbeoordeling van het plan gebeurt op basis van de immissiebijdrage (verschil geplande - referentietoestand), uitgedrukt in % van de milieukwaliteitsnormen. Deze bijdrage wordt getoetst aan het significantiekader conform het MER-richtlijnsysteem lucht:

⁸⁵ De voertuigaantallen per etmaal worden daarbij bekomen via extrapolatie van de ochtend- en avondspitscijfers uit het verkeersmodel op basis van de gemiddelde verdeling van het personen- en vrachtverkeer over de dag volgens recente beschikbare tellingen op het betrokken wegennet.

⁸⁶ De modellering geeft enkel inzicht op wijzigingen ten gevolge van verkeer, niet ten gevolge van andere emissiebronnen zoals industrie, huishoudelijke verwarming, landbouw, ...

Tabel 4-13: Immissiebijdrage t.o.v. de milieukwaliteitsnorm

Invloed op omgeving		Tussenscore	Eindscore na correctie	
			Geen overschrijding na realisatie plan van 80% van de MKN?	Overschrijding na realisatie plan van 80% van de MKN?
Plan zorgt voor daling X van immissie	X > 10% van de MKN	+3	+3	+2
	X > 3% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	+2	+2	+1
	X > 1% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	+1	+1	0
Plan heeft geen of zeer beperkte bijdrage aan immissie	X ≤ 1% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	0	0	0
Plan zorgt voor stijging X van immissie	X > 1% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	-1	-1	-2
	X > 3% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	-2	-2	-3
	X > 10% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	-3	-3	-3
• Met X: gemiddelde berekende immissiebijdrage en/of aantal overschrijdingen; • MKN: milieukwaliteitsnorm (huidige grenswaarde en toekomstige streef-/grenswaarde of gewestelijke gemiddelde blootstellingsindex); • Wanneer de MKN niet kan bepaald worden, is de tussenscore gelijk aan de eindscore.				

De significantiedrempels zijn dus 1%, 3% en 10% van de norm. Voor NO₂ en PM₁₀ levert dit als grenswaarden respectievelijk +/- 0,4, 1,2 en 4 µg/m³ op, voor PM_{2,5} zijn de grenswaarden respectievelijk +/- 0,2, 0,6 en 2 µg/m³. Negatieve scores worden gekoppeld aan de wenselijkheid/noodzaak om milderende maatregelen te zoeken en toe te passen. Vanaf een effectscore -2 moet dwingend gezocht worden naar milderende maatregelen. Naar analogie met geluid en mobiliteit zal daarbij onderzocht worden in hoever de oorzaak van de negatieve score toe te schrijven is aan bepaalde ruimtelijke ontwikkeling en of mildereren eventueel kan via een aangepast ruimtelijk programma, dan wel via andere maatregelen.

Qua 'andere' maatregelen wordt o.a. gekeken naar mogelijke baten via bronmaatregelen (o.a. aanpassingen van het snelheidsregime) en overdrachtsmaatregelen (o.a. geluidsschermen en -bermen). Daarbij zal ook rekening gehouden worden met bestaande kennis omtrent effecten van (openbaar) groen op de luchtkwaliteit⁸⁷. Het potentieel⁸⁸ effect van schermen en bermen kan evenwel niet doorgerekend worden in IMPACT of CAR Vlaanderen. Indien relevant kan hiervoor wel beroep gedaan worden op Atmo-street.

⁸⁷ O.m. studie 'Schone lucht', groen en luchtkwaliteit in de stad'

(<https://omgeving.vlaanderen.be/sites/default/files/atoms/files/eindrapportluchtgroen-20130809.pdf>)

⁸⁸ Het milderend effect hiervan is niet eenduidig aangetoond in de literatuur.

Naast hogervermelde parameters (NO₂ en fijn stof) worden met het luchtmodel ook nog de stikstofdepositie en CO₂-emissie vanwege verkeer berekend. Deze parameters worden respectievelijk gebruikt als input voor effectbeoordelingen binnen de disciplines biodiversiteit en klimaat.

4.5.3.4 Discipline mens - gezondheid

Methodiek beschrijving referentie- en geplande situatie(s)

Conform het MER-richtlijnsysteem Mens - gezondheid omvat de evaluatie van de gezondheidseffecten van het plan voor de mens de volgende stappen:

- Stap 1 - Beschrijving van het ruimtegebruik en de betrokken populatie;
- Stap 2 - Identificatie van potentiële relevante milieustressoren;
- Stap 3 - Inventarisatie van stressoren blootstellingsdata; en
- Stap 4 - Beoordeling gezondheidssimpact.

De basiseenheid voor de opdeling van het macrogebied in functie van de analyse en effectbeoordeling zal in overleg met het planteam (waaronder het Team MER) bepaald worden, evenals de mogelijke aggregatie van gegevens in functie van de rapportage.

In **stap 1** wordt het ruimtegebruik en de populatie (meest recente bevolkingscijfers) in het studiegebied beschreven. Tevens worden de kwetsbare functies uit het studiegebied geïnventariseerd: scholen, kinderopvang, woonzorgcentra en ziekenhuizen, voor zover deze een relevant effect kunnen ondergaan van het plan.

In **stap 2** worden de potentiële relevante milieustressoren in beeld gebracht. Verkeer is t.a.v. het planvoornemen de **maatgevende** bron van milieustressoren, en derhalve beperken de relevante stressoren zich tot de lucht- en geluidsemissies: de pollutanten NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} en EC voor lucht⁸⁹ en de parameters Lden en Lnight voor geluid. Voor deze pollutanten/parameters zal getoetst worden aan de onderstaande gezondheidkundige advieswaarden:

- NO₂ jaargemiddelde: 20 µg/m³ (dubbel zo streng als VLAREM-norm; zie discipline lucht)⁹⁰;
- PM₁₀ jaargemiddelde: 20 µg/m³ (dubbel zo streng als VLAREM-norm)⁹¹;
- PM_{2,5} jaargemiddelde: 10 µg/m³ (dubbel zo streng als VLAREM-norm);
- Lden: 53 dB(A)⁹²
- Lnight: 45 dB(A)

Ten aanzien van geluidshinder zal niet alleen getoetst worden aan gezondheidkundige advieswaarden, maar bestaan ook dosis-respons-formules tussen geluidsniveau (Lden of Lnight) en hinderbeleving en slaapverstoring, gebaseerd op uitgebreide enquêtes (bron: EEA Technical Report No 11/2010 “*Good practice guide on noise exposure and potential health effects*”) ⁹³. Voor wegverkeerslawaai zijn volgende dosis-respons-formules van toepassing:

- Hinder: %A = $1,795 \cdot 10^{-4} (Lden - 37)^3 + 2,110 \cdot 10^{-2} (Lden - 37)^2 + 0,5353 (Lden - 37)$;
- Ernstige hinder: %HA = $9,868 \cdot 10^{-4} (Lden - 42)^3 - 1,436 \cdot 10^{-2} (Lden - 42)^2 + 0,5118 (Lden - 42)$;

⁸⁹ Elementair koolstof (EC) is wellicht de meest bepalende pollutant voor de gezondheidseffecten van verkeer, maar op heden bestaan nog geen gezondheidkundige advieswaarden voor EC, waardoor toepassing van het significantiekader eigenlijk niet mogelijk is. EC wordt wel berekend in het luchtmodel IMPACT en zal getoetst worden aan de indicatieve grenswaarde van 1 µg/m³.

⁹⁰ ANSES (2013). Proposition de valeurs guides de qualité d’air intérieur.

⁹¹ WHO (2005). Air Quality Guidelines for Particulate Matter, Ozone, Nitrogen, Dioxide and Sulphur dioxide (global update).

⁹² Aanbeveling WHO 2018 (bron: “Environmental noise guidelines for the European Union”).

⁹³ Het meer recente WHO-rapport van 2018 geeft een nieuwe formule voor ernstige hinder, maar dit levert waarden op die lager liggen dan die van % gehinderden volgens de formule uit 2010 en werkt dus ook minder onderscheidend. Daarom gebruiken we toch nog de formule % hinder van 2010.

- Slaapstoring: $%SD = 13,8 - 0,85 \text{ Lnight} + 0,01670 \text{ Lnight}^2$; en
- Ernstige slaapstoring: $%HSD = 20,8 - 1,05 \text{ Lnight} + 0,01486 \text{ Lnight}^2$.

Voor lucht bestaan geen dosis-respons-formules die even algemeen aanvaard worden. Wel zullen op basis van hoger vermelde GAW risicocontouren aangeduid worden, die toelaten om het aantal inwoners die binnen die contouren vallen te kwantificeren.

Lichthinder kan ook gezondheidseffecten genereren (o.a. psychosomatisch). Als mogelijke lichtbronnen denken we hier in de eerste plaats aan wegverlichting, maar ook aan eventuele lichthinder vanwege nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Dit aspect wordt behandeld onder de discipline mens - ruimtelijke aspecten (effectgroep ruimte beleving).

Stap 3 betreft de inventarisatie van de blootstellingsdata. Dit gebeurt door de immissiekaarten voor lucht (IMPACT) en geluid per scenario, aangeleverd door de betreffende MER-deskundigen, GIS-matig te kruisen met de kaart van de nog nader te bepalen basiseenheden. Deze basiseenheden worden ook gekruist met de kaart van de inwonersaantallen per statistische sector (het laagste schaalniveau waarop demografische gegevens standaard beschikbaar zijn) om het aantal inwoners per eenheid te bepalen. Waar nodig worden die statistische sectoren opgesplitst in meer/minder bevolkte delen, waarbij de bevolking evenredig wordt gespreid over elke (sub)sector. Omdat we uitgaan van een toekomstige situatie met planhorizon 2030 wordt daarbij ook rekening gehouden met de verwachte bevolkingsevolutie (autonoom en als gevolg van specifieke ruimtelijke ontwikkelingen) zoals opgenomen in het verkeersmodel.

Per basiseenheid kunnen aldus volgende blootstellingsdata bekomen worden:

- Immissieniveau voor de luchtpolluenten NO_2 , PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$ en EC (jaargemiddelde)
- % (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden

Voor de in fase 1 geïnventariseerde kwetsbare functies worden de lucht- en geluidsimmissiewaarden per individuele functie berekend (zijnde de waarde van de betreffende locatie op de lucht- en geluidskaarten).

Beoordelingskader

Op basis van de berekende verschillen in blootstelling tussen de geplande situatie(s) en de referentiesituatie (bestaand en 2030) wordt de **gezondheidsimpact** van het plan beoordeeld. Daarbij wordt rekening gehouden met zowel:

- De ernst van de wijziging (verschil in immissie/blootstellingsniveau t.o.v. referentie);
- De ernst van de blootstelling (absoluut immissie/blootstellingsniveau); en
- De omvang van de betrokken populatie.

Voor de chemische stressoren (in casu de jaargemiddelde NO_2 , PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$ concentraties) bevat het richtlijnenboek mens - gezondheid een significantiekader dat enerzijds rekening houdt met de relatieve bijdrage van het plan (uitgedrukt in % van de GAW, met 1, 3 en 10% als klassegrenzen, zoals in het significantiekader voor lucht) en anderzijds met het absoluut immissieniveau:

Tabel 4-14:

Immissieniveau na	Effect (verschil immissie na – immissie voor) in % van GAW							
	> +10%	+ 3-10%	+ 1-3%	+ 0-1%	- 0-1%	- 1-3%	- 3-10%	< -10%
< 80% GAW	-2	-1	0	0	0	0	+1	+2
80 – 100% GAW	-3	-2	-1	0	0	+1	+2	+3
> 100% GAW	-3	-3	-2	-1	+1	+2	+3	+3

Het richtlijnenboek bevat geen significantiekader voor percentages blootgestelden, gehinderden of slaapverstoorden, maar we stellen voor om de “tussenscore” (-3 tot +3) toe te passen met dezelfde klassegrenzen, maar dan in % van de totale populatie:

Tabel 4-15:

Effect (verschil % populatie na – % populatie voor)							
> +10%	+ 3-10%	+ 1-3%	+ 0-1%	0-1%	- 1- -3%	- 3-10%	< -10%
-3	-2	-1	0	0	+1	+2	+3

Deze significantiekaders worden zowel toegepast op:

- de populatie (studiegebied/deelgebied/ statistische sector);
- als op de (geselecteerde) kwetsbare functies (beoordeling per individuele locatie).

Bij een negatieve beoordeling zal naar analogie met lucht, geluid en mobiliteit ook hier onderzocht worden in hoever de oorzaak van de negatieve score toe te schrijven is aan bepaalde ruimtelijke ontwikkeling en of milderende eventueel kan via een aangepast ruimtelijk programma, dan wel via andere maatregelen.

Merk op: de noodzaak aan milderende maatregelen hangt louter af van de effectscore (verschil ten opzichte van de referentiesituatie) en niet van het wel of niet behalen van de GAW.

Het (nog) niet halen van de GAW kan/zal echter wel een indicator zijn om na gaan of er bijkomende optimalisaties mogelijk zijn op planniveau (of flankerend).

4.5.3.5 Discipline mens – ruimtelijke aspecten

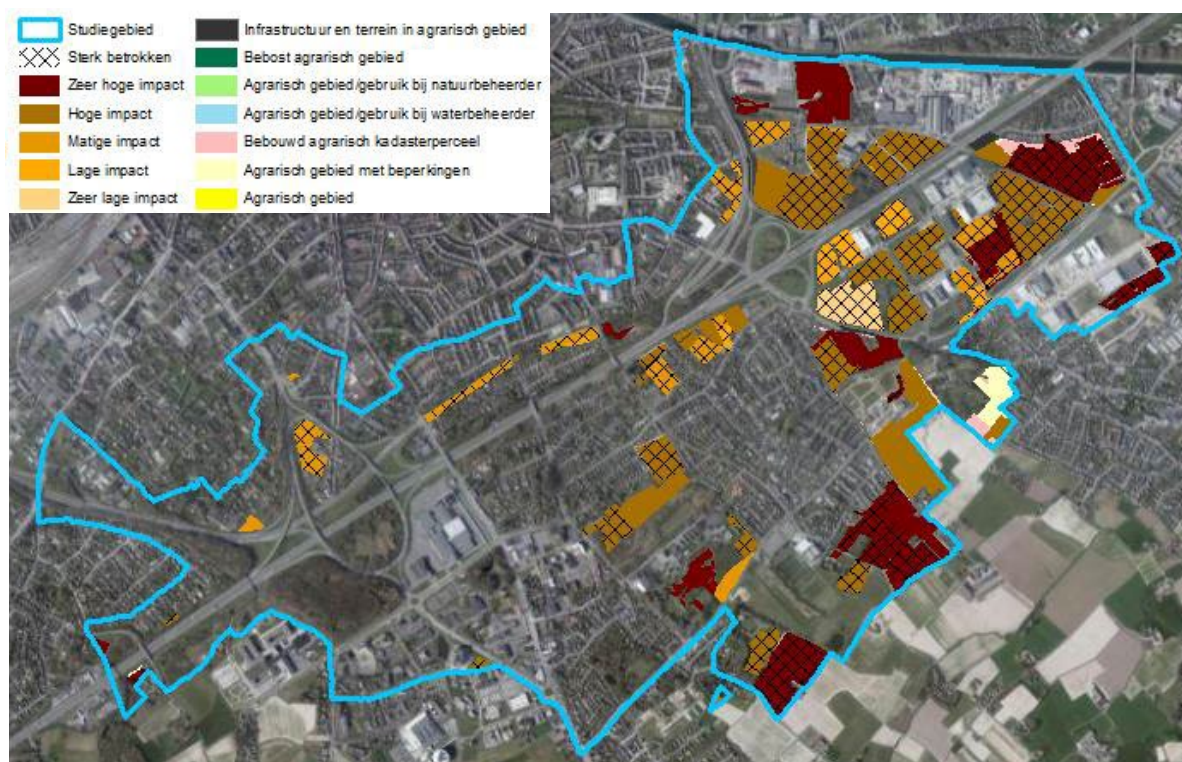
Conform het richtlijnenboek Mens - ruimtelijke aspecten omvat deze discipline drie effectgroepen:

- Ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context;
- Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit; en
- Ruimtebeleving (visuele aspecten, licht, wind, schaduw en sociale beleving).

De **bestaande** ruimtelijke structuur, gebruiksfuncties en beleving van het studiegebied (zoals reeds opgenomen in §3.3) zal, indien nodig, aangevuld worden met eventuele waarnemingen op het terrein, topokaarten, Grootchalig Referentiebestand (GRB) en orthofoto's (feitelijke toestand) en de geldende bestemmingsplannen (planologische toestand).

T.a.v. de gebruiksfunctie "landbouw" is door het Departement Landbouw en Visserij een Landbouw-impactstudie (LIS) voor het plangebied opgesteld ⁹⁴.

⁹⁴ De berekening van de landbouwimpact geeft de betrokkenheid van de landbouw met het gebied weer. De landbouwimpactstudie is een informatieve studie en afwegingskader.



Figuur 4-12: Landbouwimpactkaart voor het plangebied K-R8

Tabel 4-16: Resultaten LIS voor het plangebied K-R8

Landbouwimpact indeling voor het project	Totaal	Bij sterk betrokken landbouwers	Bij andere landbouwers
Landbouwoppervlakte met mogelijks zeer hoge perceelsimpact (ha)	54,47	35,20	22,36
Landbouwoppervlakte met mogelijks hoge perceelsimpact (ha)	72,01	49,56	31,20
Landbouwoppervlakte met mogelijks matige perceelsimpact (ha)	19,70	17,71	3,81
Landbouwoppervlakte met mogelijks lage perceelsimpact (ha)	6,97	6,97	5,84
Landbouwoppervlakte met mogelijks zeer lage perceelsimpact (ha)	5,21	5,21	5,21
Totale landbouwoppervlakte (ha)	156,95	113,68	67,01
Aantal betrokken landbouwers	31	11	20
Aantal landbouwers met bedrijfszetel	6	4	2
Aantal bedrijfszetels of bedrijfsgebouwen	6	4	2
Aantal bedrijfszetels in de omgeving (tot 300 m)	9	-	-
Oppervlakte infrastructuur in agrarisch gebied (Grb en Rbh)(ha)	3,21	-	-
Oppervlakte bebost agrarisch gebied (Bwk, Vaststellingen en Rbh) (ha)	0,20	-	-
Oppervlakte agrarisch gebied/gebruik bij natuurbeheerder geregistreerd (Registraties en Rbh)(ha)	0,02	-	-
Oppervlakte agrarisch gebied/gebruik bij waterbeheerder geregistreerd (Registraties en Rbh)(ha)	0,00	-	-
Oppervlakte bebouwd kadaster perceel in agrarisch gebied (Grb, Vaststellingen en Rbh)(ha)	2,50	-	-
Oppervlakte agrarisch gebied met beperkingen (Beleidskaarten en Rbh)(ha)	3,78	-	-
Oppervlakte agrarisch gebied (Rbh)(ha)	0,00	-	-
Oppervlakte andere gebiedsbestemmingen (Rbh)(ha)	739,02	-	-
Totale oppervlakte (ha)	905,68	-	-

Voor de functie “bedrijvigheid” kan de gebruikspcelenkaart van de bedrijventerreinen van AGIV geraadpleegd worden. Voor de functies bewoning en (sociale) voorzieningen kunnen de nodige data aangeleverd worden vanuit de discipline mens - gezondheid.

Volgende effectgroepen zullen nader onderzocht worden binnen de **effectvoorspelling en -beoordeling**:

Tabel 4-17: Beoordelingscriteria en significantiekader voor de discipline mens – ruimtelijke aspecten

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Significantiekader	Relevant vanaf stap
Impact op de ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context	Creatie/wegnemen van barrières of corridors Functionele inpassing in de omgeving Functionele meerwaarde voor de omgeving	Kwalitatieve beoordeling o.b.v. het weg-ontwerp en de kenmerken van de omgeving	Mate van impact op de ruimtelijke structuur Mate waarin barrières/corridors worden gecreëerd/weggenomen	1
Impact op ruimtegebruik en gebruikskwaliteit	Kwantitatieve en kwalitatieve impact op gebruiksfuncties wonen, landbouw, bedrijvigheid, voorzieningen en kleinhandel, recreatie (zoals bv. sportfaciliteiten), groen en (andere) infrastructuur	Kwalitatieve beoordeling, deels o.b.v. kwantitatieve gegevens (ruimtebeslag, omvang, onteigeningen,...), deels o.b.v. kwalitatieve criteria (woonkwaliteit, zuinig ruimtegebruik, ruimtelijke draagkracht)	Kwantiteit en kwaliteit van de wijzigingen per gebruiksfunctie	1
Impact op (visuele en niet-visuele) ruimtebeleving	Visuele impact van het planvoornemen Visuele en niet-visuele impact wegverlichting, gebouwenverlichting en lichtemissie van verkeer Impact op sociale beleving (inkijk, veiligheidsgevoel,...)	Kwalitatieve beoordeling o.b.v. wegontwerp en het ruimtelijke programma	Mate waarin visuele impact, lichthinder en sociale impact van het planvoornemen op haar omgeving zal wijzigen	1

4.5.3.6 Discipline bodem

Met betrekking tot de discipline bodem worden volgende bronnen geraadpleegd om de **referentiesituatie** van het studiegebied te beschrijven:

- Bodemkaart;
- Geologische kaart;
- Virtuele boringen beschikbaar op Bodemverkenner (DOV)
- Erosiegevoeligheidskaart;
- Kaart (Geoloket van OVAM) met gekende bodemverontreinigingen (dossiers OVAM); en
- Databank met gekende boringen en sonderingen.

Eventuele accidentele **bodemverontreiniging** door het planvoornemen is niet uit te sluiten. Bovendien zijn reeds verschillende bodemonderzoeken gekend bij OVAM in de omgeving van de complexen. De geldende regelgeving (VLAREM, VLAREBO, VLAREMA) dient sowieso gevolgd te worden bij bouwwerkzaamheden en bij nieuwe inrichtingen. Er worden bijgevolg geen aanzienlijke effecten verwacht op bodemkwaliteit. Gepaste voorzorgen worden verzekerd via het Bodemdecreet/VLAREBO/VLAREM/VLAREMA. Deze effectgroep wordt daarom niet verder meegenomen naar het MER.

Rekening houdend met het gegeven dat er in en nabij het plangebied nauwelijks gronden met gekarteerde grondverschuivingen of erosiegevoelige percelen voorkomen, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op **erosie** optreden. Deze effectgroep wordt eveneens niet verder opgenomen in het MER.

Volgende effectgroepen zullen nader onderzocht worden binnen de **effectvoorspelling en -beoordeling**:

Tabel 4-18: Beoordelingscriteria en significantiekader discipline bodem

Effectgroep	Criterium	Methodologie	Basis beoordeling significantie	Relevant vanaf stap
Profielvernietiging	Afsluiten of afsnijden van diepere profielen	Op basis van de bodem- en geologische opbouw in het gebied wordt de kwetsbaarheid ingeschat	Significant wanneer veenbodems worden doorsneden of grondwaterstromen hinder kunnen ondervinden	3

4.5.3.7 Discipline water (grond-, oppervlakte- en afvalwater)

Met betrekking tot de discipline water worden volgende bronnen geraadpleegd om de **referentie-situatie** van het studiegebied in beeld te brengen:

- Grondwaterkwetsbaarheidskaart;
- Infiltratiegevoeligheidskaart;
- Grondwaterstromingsgevoeligheidskaart;
- Kaart met grondwaterwinningen;
- Databank met gekende sonderingen.
- Hydrografische kaart (loop en categorisering van waterlopen, afbakening van hydrografische bekkens en deelbekkens);
- Overstromingsgevoeligheidskaart en [overstromingsgevaarkaart](#) (Watertoetskaart);
- Databank m.b.t. fysico-chemische en biologische kwaliteit van de waterlopen (VMM);
- Databank m.b.t. structuurkwaliteit van de waterlopen;
- Locatie waterzuiveringsstations en afbakening zuiveringsgebieden;
- Zoneringsplan.

In zijn algemeenheid dienen nieuwe inrichtingen te voldoen aan de VLAREM- en VLAREBO-reglementering waar van toepassing. Een strikte opvolging van de regelgeving terzake maakt dat het risico op **verontreiniging van het grond- en oppervlaktewater** door het planvoornemen tot een minimum wordt herleid. Bovendien zijn op projectniveau voldoende technische maatregelen mogelijk teneinde geen aanzienlijke effecten te genereren.

Door het ruimtelijke programma zal er mogelijks bijkomend afvalwater geproduceerd worden. Dit kan een invloed hebben op de capaciteit van de ontvangende waterzuiveringsinstallatie. Om dit te kunnen toetsen is echter veel detailinformatie nodig over de concrete invulling van elk gebied. Die informatie is niet beschikbaar op planniveau. Dat zal pas het geval zijn op het moment van concrete vergunningsaanvragen. Dit aspect wordt daarom niet verder opgenomen binnen dit plan-MER.

Volgende effectgroepen zullen nader onderzocht worden binnen de **effectvoorspelling en -beoordeling**:

Tabel 4-19: Beoordelingscriteria en significantiekader discipline water

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Significantie	Relevant vanaf stap
Grondwaterkwantiteit	Impact op grondwatertafel en -stromingen	Kwalitatieve beschrijving o.b.v. hoogte grondwater-tafel en richting en snelheid grondwater-stromingen	Effecten op grondwaterwinningen, stabiliteit, ... Doorsnijden van ondoordringbare of watervoerende lagen	3
Wijzigingen in afwateringsstructuur	Verstoring bestaande afwatering	Kwalitatieve beschrijving effecten op afwatering. Richtlijnen m.b.t. gewenste afwateringsstructuur	Mate van verstoring van bestaande afwatering	3
Effecten op oppervlaktewater-kwantiteit	Wijziging piekdebieten t.g.v. afstroom hemelwater en kleinere infiltratie-oppervlakte	Schatting o.b.v. verharde oppervlakte (verhardingsgraad). Toetsing aan buffervoorwaarden voor hemelwater	Mate van overschrijding van de capaciteit met al dan niet overstromings-risico (benaderend).	3
	Verstoring overstromings-gebieden	Inname overstromingsgebied	Mate van verstoring van overstromingsgebied	3

4.5.3.8 Discipline biodiversiteit

Met betrekking tot de discipline biodiversiteit worden volgende bronnen geraadpleegd om de **referentiesituatie** van het studiegebied te beschrijven:

- Kaarten met afbakening van Natura 2000-gebieden (habitat- en vogelrichtlijngebieden);
- Kaart met afbakening VEN-gebieden (Vlaams Ecologisch Netwerk);
- Kaarten met de natuur- en bosreservaten en hun eventuele beheerplannen;
- Biologische Waarderingskaart (BWK);
- Kaarten met broed- en pleisterplaatsen en trekroutes van vogels; en
- Data m.b.t. het voorkomen van Rodelijstsoorten, evenals bedreigde, zeldzame en kwetsbare soorten.

Specifiek voor Kapel ter Bede en kop van Evolis kan ook gebruik gemaakt worden van de terreinwaarnemingen die gedaan zijn in kader van RUP KVK-stadion.

Waar nodig worden deze bronnen aangevuld met waarneming en inventarisatie op het terrein. Zo maken alle gebieden waar de huidige natuur geïmpacted zal worden en waar natuurinrichting, boscompensatie, landschappelijke inpassing, waterberging etc. voorzien (zullen) worden in kader van het planvoornemen, het voorwerp uit van een inventarisatie op het terrein.

Volgende effectgroepen zullen nader onderzocht worden binnen de **effectvoorspelling en -beoordeling**:

Tabel 4-20: Beoordelingscriteria en significantiekader voor de discipline biodiversiteit

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Significantiekader	Relevant vanaf stap
Ecotoopwijziging	Verlies/creatie vegetatie Verlies/creatie leefgebied voor fauna	Uitdrukking van verlies/creatie in oppervlakte minder waardevolle en waardevolle elementen (o.b.v. BWK en veldwerk) + indirect verlies/creatie aan leefgebied van fauna (vogels, zoogdieren, amfibieën, insecten) o.b.v. bestaande gegevens	Relatief belang (in waarde en oppervlakte) van te verdwijnen/te creëren biotoop in omgeving	1
Versnippering/ barrièrewerking	Zones gevoelig voor versnippering en barrière-effecten die beïnvloed worden	Kwalitatieve bespreking op basis van verlies/winst aan (bos)vegetatie (expert judgement MER-deskundig)	Effecten kunnen significant zijn wanneer de ver-/ontsnippering de verspreiding van soorten beïnvloedt	1
Vernatting/verdroging	Oppervlakte waardevol gebied gevoelig voor vernatting/verdroging die beïnvloed wordt	Bespreking o.b.v. de ecosysteemkwetsbaarheidskaart en de conclusies discipline water	Effecten kunnen significant zijn wanneer vernatting/verdroging leidt tot aantasting van de vegetatie en/of de populatie van bepaalde diersoorten beïnvloedt	3
Rust)verstoring (avi)fauna	Oppervlakte waardevol gebied / aantal getroffen soorten gevoelig voor rustverstoring die beïnvloed worden	Bespreking op basis van de te verwachten geluidsverhoging (o.b.v. geluidskaarten aangeleverd door de deskundige geluid) en dit in relatie tot de richtwaarden van verstoring (45 dB(A))	Omvang van het verstoorde gebied en belang van de getroffen soorten	3
Lichtverstoring (avi)fauna	Oppervlakte waardevol gebied / aantal getroffen soorten gevoelig voor lichtverstoring die beïnvloed worden	Bespreking o.b.v. de te verwachten lichtverstoring	Omvang van het verstoorde gebied en belang van de getroffen soorten	3
Verzurende/ vermestende depositie	Oppervlakte waardevol gebied gevoelig voor eutrofiëring die beïnvloed wordt	Bespreking o.b.v. de indicaties op de ecosysteemkwetsbaarheidskaarten en de stikstofdepositieresultaten. Indien vanuit de discipline Lucht kwantitatieve gegevens kunnen aangeleverd worden, zal dit op een kwantitatieve manier gebeuren. Indien niet, dan zal deze effectgroep op een kwalitatieve manier beoordeeld worden.	Effecten kunnen significant zijn wanneer eutrofiëring kwetsbare flora en fauna beïnvloedt. Aftoetsing van de te verwachten depositie t.o.v. vigerende regelgeving ⁹⁵ .	3

⁹⁵ De stikstofdepositie binnen SBZ-H zal conform de geldende regelgeving besproken worden. Momenteel gelden hiervoor de afspraken zoals opgenomen in de Ministeriële instructie (3 mei 2021).

Verstoring van biotopen als gevolg van de wijziging van de kwaliteit van het watersystemen wordt niet meegenomen in het onderzoek aangezien hier vanuit de discipline Water geen aanzienlijke effecten verwacht worden en dit aspect daarom niet mee onderzocht wordt in de discipline Water.

Zoals vermeld in §3.3 ligt het meest nabije VEN-gebied ca. 2 km van het plangebied. Directe impact vanwege bijkomende infrastructuur of ruimtelijke ontwikkelingen is niet te verwachten. Afhankelijk van de output van de verkeers- en luchtmodellering is er mogelijk wel indirecte impact te verwachten (stikstofdepositie) en dient een verscherpte natuurtoets opgesteld te worden.

In de verscherpte natuurtoets wordt volgens de momenteel gangbare afwegingsprocedure geoordeeld of er onvermijdelijke / onherstelbare schade optreedt ten aanzien van het VEN-gebied ten gevolge van de geplande voorgenomen activiteit.

Volgende 4 essentiële vragen worden behandeld wanneer er een effect te verwachten valt:

- Zijn er veranderingen aan de natuurwaarden?
- Zijn de veranderingen voor de natuur nadelig?
- Zijn deze veranderingen vermijdbaar?
- Zijn deze veranderingen herstelbaar?

Ook hier geldt dat indien het voorgenomen plan zou leiden tot onvermijdbare / onherstelbare schade er milderende maatregelen / aanbevelingen zullen opgenomen worden.

De noodzaak tot opmaak van een passende beoordeling en verscherpte natuurtoets zal geëvalueerd worden in stap 3 van het milieueffectenonderzoek o.b.v. de bekomen gegevens vanuit de discipline lucht. Hierover zal worden afgestemd met het Agentschap voor Natuur en Bos.

Eén van de plandoelstellingen is de groenstructuur te versterken, maar het is niet uit te sluiten dat in sommige varianten lokaal stukken bos worden aangesneden door nieuwe infrastructuur. In voorkomend geval, zal eventuele boscompensatie mee in het MER besproken worden. Op basis van een raming van het te kappen bos, wordt op basis van de boscompensatiefactor een inschatting gemaakt van de te compenseren oppervlakte. Indien de locaties voor herbebossing gekend zijn, zullen deze mee opgenomen worden en besproken worden in het MER.

4.5.3.9 Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Met betrekking tot de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie worden volgende bronnen geraadpleegd om de **referentiesituatie** van het studiegebied te beschrijven:

- Historische kaarten, foto's (zoals luchtfoto's uit WO I en WO II, actuele luchtfoto's om de aanwezige landschappelijke structuren in kaart te brengen,...), ...
- Geoportaal Onroerend Erfgoed met o.m. het beschermd erfgoed, vastgestelde en wetenschappelijke inventarissen, erfgoedlandschappen en Unesco Werelderfgoed
- Lokale actieplannen bouwkundig erfgoed
- Beeldkwaliteitsplan van de stad Kortrijk
- Centraal Archeologische Inventaris
- Digitaal Hoogtemodel (DHM)

Begin 2022 werd in kader van K-R8 een landschapsplan⁹⁶ opgesteld voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk (zie bijlage 5). Ook de analyses uit deze studie kunnen mee als broninformatie gebruikt worden om de referentiesituatie te bespreken.

⁹⁶ Landschapsplan Zuidelijke rand Hoog-Kortrijk, februari 2022, Voorland i.s.m. Atelier Romain, in opdracht van de Vlaamse Overheid – Departement Omgeving.

Volgende effectgroepen zullen nader onderzocht worden binnen de **effectvoorspelling en -beoordeling**:

Tabel 4-21: Beoordelingscriteria en significantiekader voor de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Significantiekader	Relevant vanaf stap
Impact op landschappelijke structuur en perceptieve kenmerken	Verwijderen of verstoren van geomorfologische elementen, eenheden en processen Aantasting, vernietiging en doorsnijding van landschapselementen Landschapsecologische verstoring/aantasting Visuele verstoring: wijziging in het landschapsbeeld (uitzicht) of het landschapskarakter Veranderingen in het gebruik en het beheer van het landschap	Kwalitatieve en kwantitatieve beschrijving, o.b.v. confrontatie ingrepen met referentietoestand a.d.h.v. GIS-analyse van beschikbaar kaartmateriaal (bv. geomorfologische kaarten, kwetsbaarheids-kaarten)	Omvang en waarde van de gebieden waar de landschapsstructuur en perceptieve kenmerken significant wijzigen	3 <i>(visuele impact zit in stap 1 mee onder mens-ruimte)</i>
Impact op erfgoedwaarde	Verdwijning of aantasting cultuur-historisch waardevolle relictten / bouwkundig en landschappelijk erfgoed Verdwijning of aantasting van erfgoedkenmerken	Kwalitatieve beschrijving van de cultuurhistorisch waardevolle relictten die door het plan kunnen aangetast worden of verdwijnen Kwalitatieve beschrijving van de erfgoedkenmerken (o.a. 'openheid van het landschap' en 'agrarisch karakter') die door het plan kunnen aangetast worden of verdwijnen Kwantitatieve inschatting van de ingenomen oppervlakte a.d.h.v. GIS-analyse van beschikbaar kaartmateriaal	Waarde van het te verdwijnen/aan te tasten erfgoed en erfgoedkenmerken + mate van aantasting o.b.v. de criteria zeldzaamheid, gaafheid, authenticiteit, representativiteit, ensemblewaarde en ruimtelijke contextwaarde	1
Impact op archeologie	Mogelijke aantasting archeologisch patrimonium door graafwerken	Inschatting archeologische potentie gebied o.b.v. CAI, historisch kaartmateriaal en bodemkenmerken	Preventieve maatregelen: archeologisch vooronderzoek	3

De toekenning van effectscores zal gebeuren rekening houdende met de ernst en omvang van een effect (omvang of ruimtelijke schaal van verandering) enerzijds en de kwetsbaarheid van de receptor 'landschap' anderzijds. De kwetsbaarheid van de receptor kan bv. gemeten worden op basis van de "waarde" (waardering) van het betrokken landschapsonderdeel dat door de ingreep beïnvloed wordt. Deze waardering is onderdeel van de beschrijving van de referentiesituatie. Archeologische waarden zijn in het algemeen niet met zekerheid gekend. Waar mogelijk wordt daarvoor rekening gehouden met het "archeologische potentieel" van het betrokken studiegebied.



4.5.3.10 Discipline klimaat

In de discipline klimaat worden op kwalitatieve wijze de effecten van het plan beschreven ten aanzien van klimaat, en dit op vlak van:

- **Mitigatie:** effecten op emissie van broeikasgassen
In de discipline lucht worden de CO₂-emissies van het plan berekend. De toe- of afname van de CO₂-emissie ten gevolge van het planvoornemen wordt (voor alle alternatieven) gekwantificeerd op basis van o.a. de wijzigingen in aantal voertuigkilometers zoals berekend in het Stadsmodel. Aangezien het klimaataspect op veel ruimere schaal speelt dan het studiegebied van voorliggend plan, wordt er echter geen specifieke beoordelingsscore aan toegekend. Wel wordt het aandeel van de uitstoot van CO₂ als gevolg van verkeersevoluties in het studiegebied voor de verschillende alternatieven afgezet t.o.v. de CO₂ emissiereductiedoelstellingen van zowel het Vlaams Luchtbeleidsplan en Vlaams Klimaatplan als het Burgemeestersconvenant 2030⁹⁷.
<< input vanuit de disciplines lucht en mobiliteit
- **Adaptatie:** bijdrage van het plan aan het bestendig maken van de omgeving tegen de gevolgen van de klimaatverandering (verhoging overstromingsrisico, meer extreme weersomstandigheden, effecten van hitte-eilanden, ...). Ook zal aandacht besteed worden aan LULUCF (landgebruik, wijzigingen in landgebruik en bos).

Naast de klimaatbestendigheid van het planvoornemen zelf (behoeden van overstromingen door piekdebieten en toename run-off), zullen eveneens de potenties aan bod komen hoe het planvoornemen zelf kan bijdragen tot een klimaatrobuustere omgeving (bv. om verdrogingseffecten te temperen, als schakel in het groenblauw netwerk).

<< vnl. input vanuit de discipline oppervlaktewater, discipline mens-ruimte

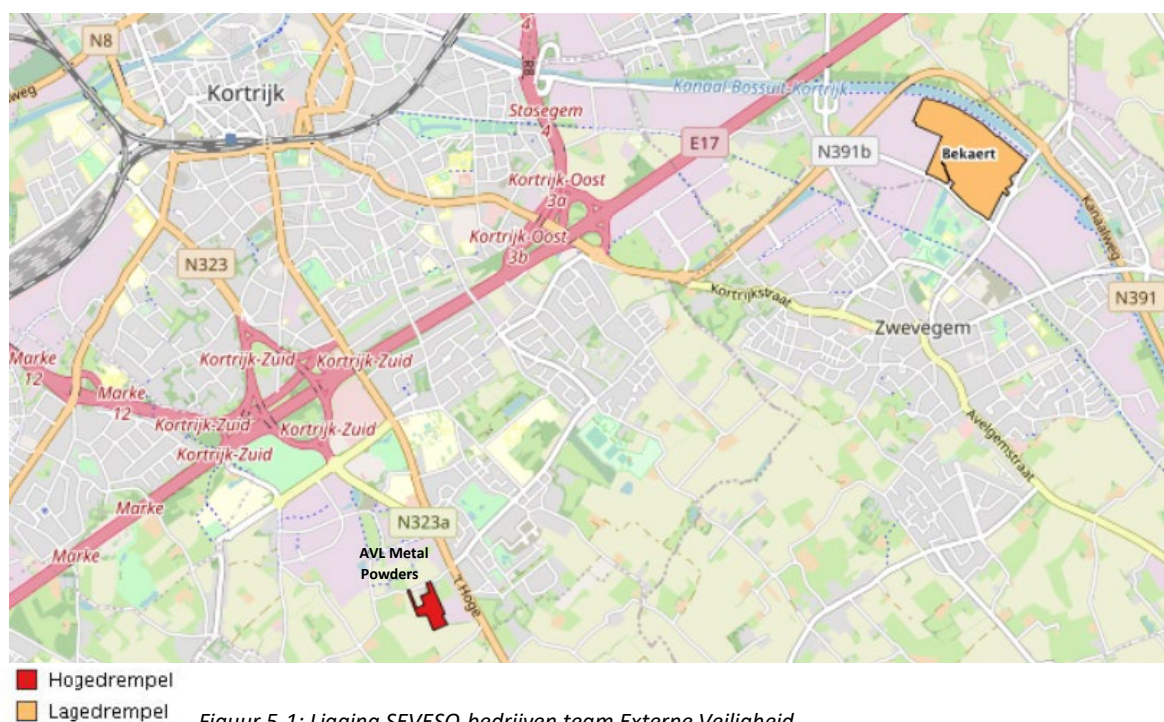
Op basis van de indicatorensets (zie tabellen 4-2 tot 4-8) kan afgeleid worden dat in functie van de plandoelstellingen de aspecten inzake “ruimte vrijwaren voor groen en water in de stad” en “verbetering van de luchtkwaliteit” prioritair zijn en reeds van in stap 1 meegenomen worden in het onderzoek van de milieueffecten.

⁹⁷ CO₂ 40% reduceren tegen 2030. <https://www.leiedal.be/burgemeestersconvenant>

5 Veiligheidsrapportering

Ter uitvoering van artikel 12 van de [Seveso III-richtlijn](#) dient in het beleid inzake ruimtelijke ordening rekening gehouden te worden met de noodzaak om op lange termijn basis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen enerzijds en aandachtsgebieden anderzijds. Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het houden van toezicht op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, op wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen, en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen. Om dit te onderzoeken wordt een RVR-toets (Ruimtelijk Veiligheidsrapport) opgemaakt.

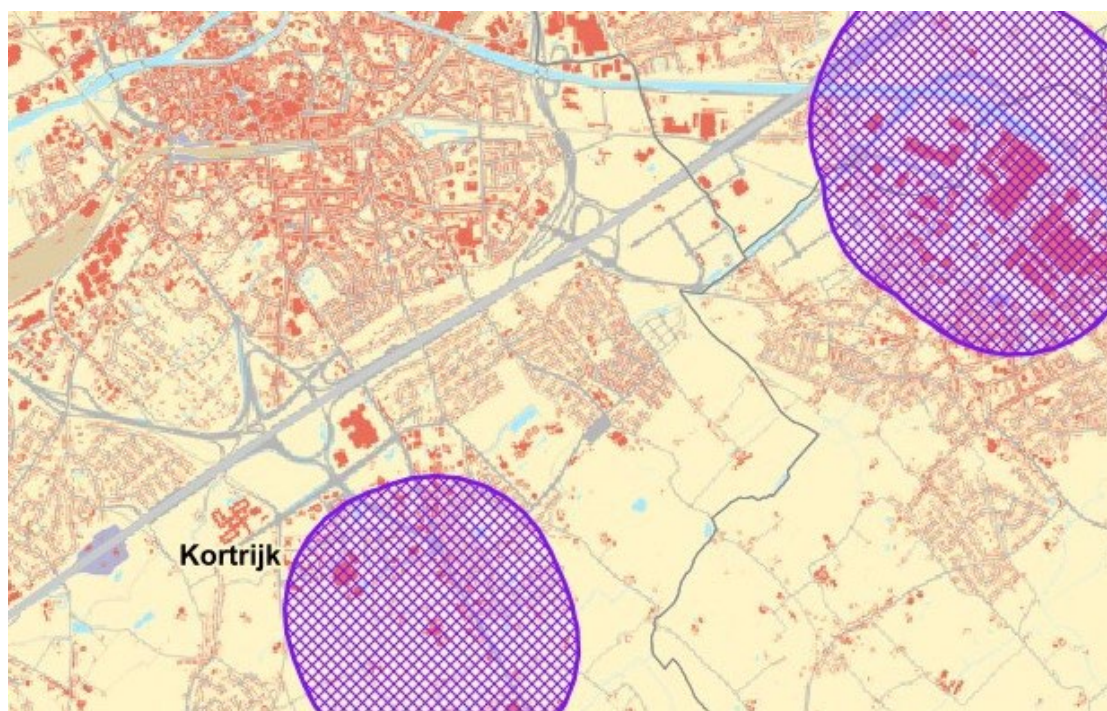
In de omgeving van het plangebied zijn een aantal Seveso-inrichtingen aanwezig, m.n. het bedrijf AVL Metal Powders op Hoog Kortrijk (hoge drempelinrichting) en Bekaert langs het kanaal Bossuit-Kortrijk in Zwevegem (lage drempelinrichting).



De Seveso-inrichtingen Bekaert en AVL Metal Powders zijn niet gelegen in het plangebied, maar het plangebied valt wel deels binnen de consultatiezone van beide inrichtingen⁹⁸.

- De consultatiezone van Bekaert is 850 m groot, maar gelet op de activiteiten van Bekaert in functie van de verwerking van staaldraad is de relevante effectafstand (dit is de grootste afstand waarbinnen er effecten mogelijk zijn als er een zwaar ongeval gebeurt op de inrichting) beperkt tot 695 m.
- De relevante effectafstand van AVL Metal Powders bedraagt 100 m. De inrichting AVL Metal Powders heeft enkel milieugevaarlijke stoffen en zal op het vlak van externe mensveiligheid minder relevant zijn.

⁹⁸ De consultatiezone is de zone waarbinnen ontwikkelingen voor advies aan het Team Externe Veiligheid moeten voorgelegd worden. Op basis van de risico's van de inrichting en de geplande ontwikkeling beslist het Team of een Ruimtelijk Veiligheidsrapport (RVR) al dan niet nodig is.



Figuur 5-2: Consultatiezones van Seveso-inrichtingen in Vlaanderen

Vanuit het planproces K-R8 en PLAN B-K wordt de Kanaalzone gezien als mogelijke zone voor het toestaan van Seveso-bedrijven. Het verdere onderzoek, met ook de opmaak van het masterplan voor de economische zones langs het kanaal (2022), moet hier verdere duidelijkheid verschaffen. De Kanaalzone is in samenhang te bekijken met de site Kapel ter Bede⁹⁹.

Ook het programma in de kop van Evolis is nog te bepalen, waarbij bedrijvigheid tot de mogelijkheden behoort. Bij het bedrijventerrein Evolis is rekening te houden dat dit bedrijventerrein verder ontwikkeld wordt o.b.v. het inrichtingsplan van 2006 en dat er vanuit K-R8 geen herbestemmingen worden beoogd (uitgezonderd in geval van ruimte-innames voor de optimalisatie van de weginfrastructuur). Enkel de kop van Evolis is in beschouwing te nemen in functie van mogelijke herbestemmingen¹⁰⁰.

O.b.v. het verdere onderzoek zal het programma in deze omgeving worden bepaald en moet blijken waar er al dan niet Seveso-bedrijven zijn toe te staan.

Op 7 maart 2022 heeft het Team Externe Veiligheid een advies overgemaakt op de scopingnota van het GRUP K-R8 (zie bijlage 7). Aangezien er binnen het plangebied ruimte wordt gelaten om Seveso-inrichtingen op te richten, dient bij het GRUP K-R8 een ruimtelijk veiligheidsrapport opgemaakt te worden.

⁹⁹ In het deelplan 6 'Gebied voor wetenschapspark en stedelijke activiteiten Kapel Ter Bede' van het GRUP Afbakening stedelijk gebied Kortrijk zijn inrichtingen zoals bedoeld in artikel 3 van het Samenwerkingsakkoord van 21 juli 1999 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken, niet toegelaten.

¹⁰⁰ In het deelplan 7j 'Stedelijk woongebied Langwater' (art. 7.3) van het GRUP Afbakening stedelijk gebied Kortrijk zijn inrichtingen zoals bedoeld in artikel 3 van het Samenwerkingsakkoord van 21 juli 1999 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken, niet toegelaten.

6 Bijlagen

Bijlage 1: Procesnota

In de procesnota wordt een overzicht gegeven 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.

Bijlage 2: Antwoordnota

In de antwoordnota worden de resultaten van de publieke raadpleging (inspraakreacties, adviezen en petities) op de goedgekeurde [verfijnde startnota \(VR 26 februari 2021\)](#) gebundeld en per thema onderzocht en besproken. Op deze wijze kan aangegeven worden hoe omgegaan zal worden met suggesties om het plan te verbeteren of worden aandachtspunten in functie van de effectonderzoeken beschreven. Ook de wijze waarop er bv. in het plan-MER omgegaan zal worden met mogelijke nieuwe alternatieven wordt beschreven (worden nieuwe alternatieven evenwaardig onderzocht of kan gemotiveerd worden dat deze niet-redelijk zijn). De inspraakreacties en adviezen werden door het planteam verwerkt in voorliggende [scopingnota](#).

Bijlage 3: Verkennend mobiliteitsonderzoek

Mobiliteitsonderzoek R8 Kortrijk, Witteveen & Bos en Transport & Mobility Leuven i.o.v. Agentschap Wegen en Verkeer West-Vlaanderen, eindrapport 11 juli 2019.

In het verkennend mobiliteitsonderzoek werden verkeerskundig haalbare oplossingen gezocht voor het verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost (waarbij de ringweg R8 als dan wordt gesloten tussen deze complexen) en voor het verbeteren van de verkeerswisselaar Aalbeke. Het verbeteren van de verkeerswisselaar Aalbeke valt buiten de scope van K-R8.

Bijlage 4: Tunnelnota

De Tunnelnota omvat de relevante Europese richtlijnen tunnelveiligheid en richtlijnen uit het vademecum weginfrastructuur van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). De nota fungeert als leidraad bij het verdere onderzoek omtrent de (gestapelde) varianten voor het overkappen van de R8 en/of E17.

Bijlage 5: Landschapsplan zuidelijke rand Hoog Kortrijk

Landschapsplan zuidelijke rand Hoog Kortrijk, Voorland en Atelier Romain i.o.v. het Departement Omgeving, februari 2022.

Het landschapsplan omvat de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk en een ruimer onderzoeksgebied tot aan de vallei van de Keibeek. In de gebiedsanalyse wordt het landschap beschreven op vlak van landschapssysteem, landschapsstructuur en landschapsbeleving. De plandoelstellingen K-R8 worden verfijnd tot 4 doelstellingen voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk. Dit werd verder concreet gemaakt aan de hand van principes en geïntegreerde strategieën, die leiden tot het opgemaakte landschapsplan.

Het landschapsplan zal worden gebruikt om met de betrokken actoren en stakeholders op het terrein verder in dialoog te gaan. Het plan is bedoeld als basis voor het verdere onderzoek met het oog op het onderbouwen van de herbestemmingen binnen het GRUP.

Bijlage 6: Geluidsmetingen omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost

Geluidsstudie – geluidsmetingen omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost, dBA Plan i.o.v. het Departement Omgeving, maart 2022.

In oktober en november 2021 werden geluidsmetingen uitgevoerd in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. De resultaten zullen deel uitmaken van het milieuonderzoek K-R8.

Bijlage 7: Beslissing Team Externe Veiligheid

Op 7 maart 2022 heeft het Team Externe Veiligheid een advies overgemaakt op de scopingnota van het GRUP K-R8. Aangezien er binnen het plangebied ruimte wordt gelaten om Seveso-inrichtingen op te richten, dient bij het GRUP K-R8 een ruimtelijk veiligheidsrapport opgemaakt te worden.