

VOORBEREIDENDE FASE

Waarom is K-R8 nodig?

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 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,...

Wat is de voorbije jaren gebeurd?

Om de doelstellingen en het planvoornemen van K-R8 te onderbouwen zijn voorbereidende onderzoeken verricht. Een mobiliteitsstudie i.o.v. het Agentschap Wegen en Verkeer onderzocht de alternatieven voor het verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid, Kortrijk-Oost en Aalbeke (zie volgende vraag).

Daarnaast werd in een aantal workshops nagedacht over de toekomst van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost en de mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen, openbaar vervoer, fiets,...

Tevens werd de bevolking bevestigd aan de hand van vier dialoogmarkten (Kortrijk, Harelbeke, Kuurne en Zwevegem) en een ruime onlinebevestiging. De inspraak werd verwerkt in de startnota K-R8 of doorgegeven in functie van opname in andere processen.

Wat is onderzocht in de voorbereidende mobiliteitsstudie?

De voorbereidende mobiliteitsstudie i.o.v. het Agentschap Wegen en Verkeer onderzocht de alternatieven voor het verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid, Kortrijk-Oost en Aalbeke. Er werd vertrokken vanuit twee hoofdszenario's: zonder de sluiting van de zuidelijke ring R8 tussen de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en met sluiting van de zuidelijke ring. Bij beide hoofdszenario's werd rekening gehouden met bestaande en geplande ruimtelijke ontwikkelingen die een impact kunnen hebben op het proces qua verkeersgeneratie. Voor elk alternatief werden de verkeerskundige haalbaarheid en de mobiliteitseffecten onderzocht, de ruimte-innames in kaart gebracht en een eerste financiële raming opgemaakt.

De resultaten van het onderzoek hebben (samen met de voorbije inspraak) geleid tot een aantal gewijzigde inzichten, zoals de noodzaak tot inzetten op alternatieve vervoersmiddelen en het nadenken over het bijsturen van ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden.

PROCEDURE

Wat is een gewestelijke ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP)?

Een GRUP is een plan dat opgemaakt wordt door het Vlaamse Gewest en waarin bestemmingswijzigingen in een bestaand gebied worden vastgelegd. Het plan wijzigt of herbevestigd dus de bestemming van bepaalde percelen of gebieden.

Waarom is voor de opmaak van een GRUP gekozen?

Er is gekozen voor de opmaak van een GRUP vanuit de keuze tot aanpak van een ruimer verhaal, waarin de infrastructuur niet louter op zich wordt bekeken. Infrastructuur, mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen worden op elkaar afgestemd, met aandacht voor het verhogen van de leefbaarheid, een duurzaam en kwalitatief ruimtegebruik en het inzetten op alternatieve vervoersmiddelen zoals bv. openbaar vervoer en fiets.

Hoe verloopt de procedure en wat zijn de eerstvolgende stappen?

De opmaak van een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) kent 5 fases. De resultaten van elk van deze 5 fases worden geconsolideerd in een nota. De startnota is dus de eerste van 5 nota's (startnota - scopingnota - voorontwerp RUP - ontwerp RUP - RUP) die elkaar opvolgen om te komen tot een GRUP. Met de goedkeuring van de startnota en bijhorende procesnota start de Vlaamse Overheid het planningsproces voor de concrete uitwerking van het GRUP formeel op.

De startnota toont de eerste onderzoeksresultaten van het geïntegreerd planningsproces. Omwille van de omvang en complexiteit van K-R8 en de keuze voor een open en participatief proces, wordt de startnota na de inspraakperiode verder verdiept. Dit zal resulteren in de opmaak van de startnota versie 2, die opnieuw zal onderworpen worden aan een consultatieronde.

Wie is de beslissende partij?

De Vlaamse Regering neemt de beslissingen over het GRUP. Zo heeft de Vlaamse Regering op 19 juli 2019 de startnota en procesnota van het GRUP goedgekeurd en zo het planproces formeel opgestart. Verder in het planproces staat de Vlaamse Regering ook in voor de goedkeuring van het ontwerp- en definitief GRUP.

Wat is de rol van de stad Kortrijk in het GRUP-proces?

De stad Kortrijk maakt deel uit van het planteam. Dit team heeft als rol het GRUP op te maken en het proces te coördineren in opdracht van Vlaamse Regering als de bevoegde overheid.

Het College van Burgemeester en Schepenen van Kortrijk geeft advies in de verschillende fasen van het planproces. Zo brengt het College advies uit op de startnota. Het advies van het College wordt verwerkt, onderzocht en beantwoord, net zoals alle andere inspraakreacties (zie volgende vraag).

Wat gebeurt er met de inspraakreacties op de startnota?

De inspraakreacties en adviezen worden door het planteam verwerkt in de tweede versie van de startnota en in de daaropvolgende scopingnota, samen met de aanvullingen van de procesnota. Die antwoorden vereisen immers nog grondig onderzoek. Er zal hierbij duidelijk gemaakt worden hoe er met de opmerkingen wordt omgegaan, maar er zal niet op een individuele basis of op naam van de inspreker een specifiek antwoord vermeld worden. De opmerkingen zullen dus gegroepeerd per onderwerp worden onderzocht en beantwoord. 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 bijvoorbeeld 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).

PROCES, TIMING & BUDGET

Wanneer starten de werken?

Voor de werken van start gaan is nog heel wat onderzoek nodig. De website geeft je regelmatig een update over waar we juist staan in het proces.

Welke timing is vooropgesteld?

De inspraakperiode op de startnota en procesnota K-R8 loopt t.e.m. 6 december 2019. In 2020 is voorzien de inspraakreacties en adviezen te verwerken in een tweede versie van de startnota en procesnota, deze nota's opnieuw publiek te maken, de resultaten vanuit deze tweede inspraakperiode te verwerken in de scopingnota en op basis daarvan de verschillende deelonderzoeken aan te vatten (milieu-, mobiliteits-, ruimtelijk onderzoek, maatschappelijk kostenbatenanalyse (MKBA), veiligheidsrapportage).

Een verdere timing hangt af van de aard en omvang van de inspraakreacties, het aantal bijkomend te onderzoeken alternatieven, de mogelijke noodzakelijke bijsturingen o.b.v. de (tussentijdse) onderzoekresultaten, etc. De website geeft je regelmatig een update over waar we juist staan in het proces.

Wanneer zal het duidelijk zijn of de R8 al dan niet gesloten wordt (op de reservatiestrook)?

De alternatieven voor het verbeteren van de weginfrastructuur, waaronder het alternatief waarbij de R8 wordt gesloten (op de reservatiestrook), zullen in het milieuonderzoek (plan-MER) onderzocht worden op hun milieueffecten en op vlak van leefbaarheid. In de loop van het onderzoek zullen niet-redelijke alternatieven afvallen.

Aan het eind van het planproces wordt het GRUP vastgelegd. Pas op dat moment wordt een definitieve keuze gemaakt en zal de Vlaamse Regering beslissen aan de hand van welk alternatief men de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost wenst te verbeteren.

Hoeveel kost dit project?

De kostprijs is afhankelijk van het alternatief dat de Vlaamse Regering zal bepalen.

In de verkennende mobiliteitsstudie is voor elk alternatief een eerste financiële raming opgemaakt voor wat betreft bouw- en studiekosten (zonder vastgoedkosten). Een maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) moet een verdere financiële afweging mogelijk maken, waarbij de kosten en baten worden afgewogen per alternatief voor het verbeteren van de weginfrastructuur, het inzetten op alternatieve vervoersmiddelen en de ruimtelijke ontwikkelingen / (her)bestemmingen.

Zullen er onteigeningen volgen?

Het is nu nog te vroeg om vragen met betrekking tot onteigeningen te beantwoorden. Momenteel liggen nog een aantal mogelijkheden open voor verder onderzoek. Aan het eind van het planproces wordt het GRUP vastgelegd. Pas op dat moment is het mogelijk om te stellen of en welke onteigeningen noodzakelijk zijn.

Moeten investeringen rond fietspaden wachten tot het einde van het proces van het GRUP?

De aanleg van nieuwe of veiligere fietspaden is steeds aan te moedigen. Fietsinvesteringen kunnen uitgevoerd worden zonder dat het GRUP K-R8 afgewerkt is.

Door de selectie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk kan een fietspadendossier opgestart worden door de stad/gemeente waarbij ze kan rekenen op subsidie van de Provincie West-Vlaanderen en van het Vlaams gewest. Voor de lokale fietspaden dient de stad/gemeente dit in te schrijven in de meerjarenbegroting van de stad/gemeente.

Maar in het specifieke geval van het GRUP K-R8 zal er wel nagekeken worden of de aanleg van het fietspad geen oplossingsscenario voor de herinrichting van de complexen Kortrijk-Zuid of Kortrijk-Oost hypothekeert. Elke fietsinvestering dient nuttig en doordacht te zijn.

PLANGEBIED EN -DOELSTELLINGEN

Wat is het plangebied?

Het plangebied betreft de omgeving van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en de tussenliggende reservatiestrook voor het sluiten van de ringweg R8.

Voor mogelijke nieuwe (grootschalige) ruimtelijke ontwikkelingen wordt in het locatieonderzoek ook gekeken binnen de stedelijke gebieden Kortrijk, Menen en Waregem (grondgebied Kortrijk, Harelbeke, Kuurne, Zwevegem, Wevelgem, Deerlijk, Menen, Wervik, Waregem, Wielsbeke en Anzegem).

Welke infrastructuurprojecten maken deel uit van K-R8?

K-R8 heeft als doelstelling de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost te verbeteren, waarbij de ringweg R8 tussen deze complexen al dan niet gesloten wordt. De werken aan de verkeerswisselaar Aalbeke, de realisatie van de trompetaansluiting R8/A19 (Kortrijk-West), het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk, de doortrekking van de ringweg R8 ter hoogte van Kuurne en Harelbeke inclusief het verkeerscomplex Harelbeke-Zuid/Stasegem (de Paperclip) worden niet bekeken binnen K-R8, maar opgenomen in andere processen.

De doortrekking van de R8 ter hoogte van Kuurne en Harelbeke en de aanpak van de Paperclip zijn afhankelijk van het voorkeursalternatief van het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk en worden afhankelijk van de

tracékeuze voor het kanaal onderzocht in het complex project en/of in een parallelle studieopdracht vanuit het Agentschap voor Wegen en Verkeer. Het onderzoek naar de mogelijke gebundelde aanleg van de ringweg R8 en het verlegde kanaal (Ringtracé) maakt deel uit van het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk.

Wat wordt bedoeld met het sluiten van de ring R8 op de 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. Met dit gewestplan werden dus de gronden binnen deze gearceerde zone gereserveerd voor het sluiten van de ring R8.

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.



Wat betekent het verhogen van de leefbaarheid als centrale doelstelling?

Leefbaarheid is een begrip voor de objectieve en subjectief beleefde kwaliteit van de menselijke leefomgeving. K-R8 beoogt de verschillende facetten van de leefbaarheid (ruimtelijke kwaliteit, leefkwaliteit, economische leefbaarheid, verkeersleefbaarheid, sociale leefbaarheid,...) in de omgeving van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost te verbeteren. Dit gebeurt door afstemming tussen een verbeterde weginfrastructuur, het inzetten op alternatieve vervoersmiddelen (zoals openbaar vervoer en fiets) en het bijsturen van ruimtelijke ontwikkelingen met inzet op duurzaam ruimtegebruik en kwalitatief ruimtelijk rendement. Hinderaspecten zoals geluid, fijn stof, visuele hinder, barrièrewerking, sluipverkeer... worden aangepakt.

Wat betekenen modal split en modal shift?

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

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.

Wat betekenen 'verdichting' en 'kwalitatief 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 infrastructuur gebeurt door bestaande bebouwde ruimtes te transformeren en zo weinig mogelijk door open en onbebouwde ruimte in te nemen.

Hoe wordt omgegaan met mogelijke nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen?

De voorbereidende mobiliteitsstudie heeft aangetoond dat er in het verdere proces dient nagedacht te worden over het bijsturen van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost. Er wordt dus niet uitgegaan van een maximumscenario waarbij alle bestaande en geplande ruimtelijke ontwikkelingen worden gerealiseerd. In afstemming met het verbeteren van de weginfrastructuur, vanuit de doelstelling tot verhogen van de leefbaarheid, vanuit verder ruimtelijk en milieuonderzoek, inspraak, etc. worden de mogelijkheden op vlak van ruimtelijke ontwikkelingen bepaald.

Wordt ruimte voorzien voor een nieuw voetbalstadion voor KV Kortrijk?

De vraag tot realisatie van een nieuw voetbalstadion voor KV Kortrijk met flankerend programma wordt meegenomen in het onderzoek. Hierbij wordt de locatie in de kop van Evolis afgewogen ten aanzien van andere mogelijke locaties. Uit het onderzoek moet blijken wat de draagkracht is van de omgeving van elk van deze locaties en wat de mogelijkheden zijn.

MILIEUBEOORDELING

Wat onderzocht in het Milieueffectrapport (plan-MER)?

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

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

Worden er geluidsmetingen uitgevoerd?

Ja. Om de impact op het geluidsklimaat door de verschillende alternatieven op de omgeving te kunnen inschatten, moet eerst een beeld verkregen worden van het geluidsklimaat zonder uitvoering van het plan. Dit is de referentiesituatie en zal op volgende wijze in beeld gebracht worden: er wordt een geluidsmodellering uitgevoerd, gebaseerd op de verkeersgegevens van de referentiesituatie. Er worden ook een aantal geluidsmetingen uitgevoerd, en dit op een 5-tal vaste meetpunten (meting over lange tijdsperiode) en een 20-tal ambulante meetpunten (meting over korte tijdsperiode). De resultaten van de geluidsmetingen worden vervolgens vergeleken met de resultaten van de modellering, enerzijds ter validering van het geluidsmodel, anderzijds om na te gaan waar het geluidsklimaat ook significant beïnvloed wordt door andere geluidsbronnen dan wegverkeer.

Waarom wordt voor het nagaan van de luchtkwaliteit gewerkt met modellen en niet met metingen?

Om de impact van verkeer op de luchtkwaliteit te beoordelen, zijn vooral jaargemiddelde concentraties belangrijk. Om representatieve metingen van de luchtkwaliteit in het kader van een plan of activiteit uit te voeren is dan ook een lange meettijd nodig. Deze resultaten moeten vervolgens geïnterpoleerd worden aan de hand van modellen om de concentratie te kennen op plaatsen waar geen meting heeft plaatsgevonden.

In milieueffectrapportage is de referentiesituatie in mobiliteitsgerelateerde plannen en projecten bovendien meestal een situatie in de toekomst en niet de huidige situatie. Om de effecten van het plan of project ten opzichte van deze referentiesituatie te beoordelen zal bijgevolg altijd een modellering nodig zijn, vermits dit met metingen niet mogelijk is. Zelfs als de huidige situatie de referentiesituatie is, is modellering nodig om de effecten van het plan of project op de luchtkwaliteit in beeld te brengen. Metingen kunnen wel als postmonitoring gebruikt worden om de impact op de luchtkwaliteit na realisatie van het plan of project na te gaan.