



© Luchtfotografie Henderyckx – Intercommunale Leiedal

Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

K-R8

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

Antwoordnota

Bijlage 1 verfijnde startnota



Vlaamse
overheid

DEPARTEMENT
OMGEVING

Inhoud

Resultaat Publieke Raadpleging	1
Verwerking inspraakreacties	2
1. MILIEU - GEZONDHEID EN LEEFBAARHEID	2
Geluidshinder en luchtkwaliteit	2
Onderzoek en metingen geluid en luchtkwaliteit	2
Ingrepen en maatregelen inzake luchtkwaliteit en geluid	7
Visuele hinder.....	9
2. MILIEU – RUIMTELIJKE DISCIPLINES	10
Landschap & biodiversiteit	10
Erfgoed	11
Bodem	11
Sport	12
Mobiliteit	13
Water.....	14
Landbouw en natuur	16
3. VERKEERSKUNDIGE ALTERNATIEVEN	18
Algemeen	18
Scenario modal shift.....	19
Sluiten of niet-sluiten R8	20
Verkeerscomplex Kortrijk-Oost	24
Verkeerscomplex Kortrijk-Zuid (het Ei)	28
4. MOBILITEIT	30
Mobiliteitsbeleid en -principes.....	30
Snelheid(sbeperking).....	31
Bedrijvigheid: ontsluiting en verkeersgeneratie	32
Sluipverkeer.....	33
5. MODAL SHIFT	35
Modal split.....	35
Ambitieniveau modal shift	35
Ingrepen en maatregelen in functie van de modal shift	37
Flankerend beleid	38
Mobipunten / multimodale knooppunten	39

Openbaar vervoer (OV)	41
Fiets	43
6. PARALLELE INFRASTRUCTUURWERKEN	47
Algemene aanpak	47
Voorafgaande verkeerskundige ingrepen en milderende maatregelen	48
Autosnelwegen & verkeerswisselaar Aalbeke	49
Doortrekking noordelijke R8	51
Complex project kanaal Bossuit-Kortrijk & de Paperclip	51
Kortrijk-West en Bissegem	53
Andere infrastructuurwerken	53
7. RUIMTELIJK PROGRAMMA	55
Afbakening plangebied & ruimtelijk programma	55
Ruimtelijke principes	56
Grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen & regionale ontwikkelingspolen	57
Ondernemen	59
Groenconcept - vraag naar meer groen, natuur en biodiversiteit	60
Ontwikkelen op de reservatiestrook, boven de R8 en/of E17	65
Kapel ter Bede & Littoral	67
Evolis	68
8. PROCEDURE & PROCES	70
Beslissingen en engagementen	70
Procesorganisatie	71
Onderzoek	72
Communicatie & participatie	73
9. OVERIGE	77
Nutsleidingen	77
Overeenstemming met beleidsplannen	77

Antwoordnota

Resultaat Publieke Raadpleging

De start- en procesnota van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) K-R8 werden door de Vlaamse Regering goedgekeurd op 19 juli 2019. Naar aanleiding hiervan werd een publieke raadpleging gehouden tussen 8 oktober 2019 en 6 december 2019. Tijdens de publieke raadpleging werden twee infomarkten georganiseerd, met name op 14 oktober 2019 in de gemeente Zwevegem en op 15 oktober 2019 in de stad Kortrijk.

Via de website van K-R8 (www.k-r8.be) en tijdens de infomarkten konden burgers een inspraakreactie indienen. Daarnaast kon dit ook met een schrijven gericht aan de betrokken gemeenten en/of het departement Omgeving. Tijdens deze periode van inspraak werden er 25 adviezen uitgebracht en kwamen er 108 inspraakreacties binnen.

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

Verwerking inspraakreacties

1. MILIEU - GEZONDHEID EN LEEFBAARHEID

Inspraakreactie	Bespreking
Geluidshinder en luchtkwaliteit	
De ergste geluidsoverlast situeert zich in de regio E17 en R8 met ca. 69 dB. Er is sprake van piekwaarden van 82 dB (bij droog wegdek). Naar aanleiding van de geluidsoverlast (36 dB) zijn in de Elzenlaan al boringen gebeurd voor de stabiliteit van de grond.	De inspraakreactie duidt op de geluidshinder die op vandaag wordt ervaren. Hoe het geluidsklimaat zal wijzigen ten gevolge bepaalde ontwikkelingen, zal modelmatig onderzocht worden in het plan-MER. De validatie van de modelresultaten zal gebeuren o.b.v. eigen geluidsmetingen.
Er is geluidshinder 's nachts door vrachtwagens met doortocht richting Frankrijk. Er is sprake van vrachtverkeer van 4 uur 's morgens tot 's avonds laat.	Zie bespreking vorig punt. In het onderzoek wordt zowel rekening gehouden met Lden (gewogen etmaalgemiddelde) als specifiek met Lnight (lawaaï tijdens de nachtperiode).
Het fijn stof kan een heel eind ver gedragen worden door de wind. Er zijn schadelijke effecten tot 1,5 km (à 2 km) van de snelweg. De problematiek reikt van aan de E17 tot in het centrum van Kortrijk. Binnen deze radius zijn ook scholen, ziekenhuis, bedrijven,... gelegen.	De inspraakreactie duidt de terechte bezorgdheid omtrent de impact van luchtkwaliteit op de gezondheid. Hoe de luchtkwaliteit en de impact ervan op de gezondheid zal wijzigen ten gevolge van bepaalde ontwikkelingen, zal modelmatig onderzocht worden in het plan-MER.
Er wordt gewezen op de gezondheidsrisico's en de vele gevallen van kanker. Ook andere gezondheidsproblemen zoals astma, luchtwegenproblemen, bronchitis, keelontstekingen, hartfalen, longziekten, etc. en ook stress door onvoldoende nachtrust.	De inspraakreactie wijst op gezondheidsrisico's die het gevolg kunnen zijn van luchtverontreiniging. Hierbij is te verwijzen naar het verdere onderzoek in de discipline lucht, en de verdere verwerking ervan in de discipline mens-gezondheid. De beschrijving en beoordeling van de mogelijke impact zal hierbij gebruik maken van de wetenschappelijke kennis die op vandaag voorhanden is m.b.t. gezondheidsrisico's.
Vervuiling door het crematorium in de omliggende woonwijk.	Deze inspraakreactie duidt op de bekommernis van de inspreker aangaande luchtverontreiniging door het bestaande crematorium. Het crematorium moet conform de milieuvergunning de emissiewaarden meten en publiek maken. Ook het aantal verbrandingen is gelimiteerd. Enkel de impact van het planinitiatief op de luchtkwaliteit zal onderzocht worden in het plan-MER.
Onderzoek en metingen geluid en luchtkwaliteit	
Vraag naar opmaak van een leefbaarheidsplan, dat o.m. zorgt voor een vermindering van de verkeersoverlast.	Het GRUP beoogt het verhogen van de leefbaarheid van de omgeving van de verkeerscomplexen van Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost. Het plan-MER zal de mogelijk te verwachten effecten in beeld brengen en deze beoordelen. Indien er negatieve effecten te verwachten zijn, worden er milderende maatregelen uitgewerkt. In het geval er diverse milderende

Inspraakreactie	Bespreking
	<p>maatregelen nodig zijn in functie van het voldoen aan de doelstelling ‘verhogen van de leefbaarheid’, dan kunnen deze maatregelen en het verzekeren van afdwingbaarheid eventueel gebundeld worden in een leefbaarheidsplan.</p>
<p>Vraag naar doorgedreven onderzoek inzake geluidshinder en fijnstofproductie, gezien de grote problemen van geluidshinder en fijn stof ten gevolge van de verkeerstoename en de ligging nabij dichtbevolkte wijken.</p>	<p>Het verbeteren van de leefbaarheid vormt de centrale plandoelstelling, waaronder ook de reductie van de geluidshinder en het verbeteren van de luchtkwaliteit. Het plan-MER zal de mogelijk te verwachten effecten op vlak van geluidshinder, luchtkwaliteit en de impact ervan op de gezondheid via modellering in beeld brengen. De werkwijze waarop dit gebeurt staat beschreven in de verfijnde startnota (zie hoofdstuk 4).</p>
<p>Vraag naar grondige metingen van fijn stof en geluid. Metingen van de luchtkwaliteit mogen niet enkel via interpolatie modellen gebeuren, maar met reële metingen op verschillende tijdstippen incl. spits.</p> <p>Vraag om de meetmethoden in de startnota/scoping-nota toe te lichten en de resultaten van de metingen publiek te maken.</p>	<p>Geluidsmetingen op zowel vaste als ambulante meetposten worden voorzien (zie verfijnde startnota, 4.5.3.2). Het bepalen van de exacte locatie van de meetpunten wordt nog niet vastgelegd in de verfijnde startnota en zal vanuit het verdere onderzoek bepaald worden. Zo is vanuit de resultaten van het mobiliteitsonderzoek te bepalen waar er gemeten wordt. Er wordt ook gebruik gemaakt van de geluidsmetingen van het Agentschap Wegen en Verkeer uitgevoerd in de nabijheid van de E17.</p> <p>Het is een misvatting dat fijn stof moet bemeten worden als men de impact van verkeer in kaart wil brengen. Gezien andere bronnen dan verkeer een heel grote rol spelen in de fijnstofproblematiek, is het meten van fijn stof om de effecten van een gewijzigde verkeerssituatie in kaart te brengen niet de beste methode. Voor fijn stof zijn naast verkeer, ook industrie, landbouw en gebouwenverwarming (houtverbranding) erg belangrijk. Bovendien zijn er 2 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. Dit ontstaat wanneer gassen in de atmosfeer met elkaar gaan reageren. Hierbij is ammoniak uitgestoten door de landbouw belangrijk, zeker in het voorjaar wanneer landbouwers hun velden bemesten. Ook gebouwenverwarming (vooral houtverbranding) is een belangrijke bron van fijn stof.</p> <p>Indien met de impact van het verkeer in kaart wil brengen, moet men zich richten op stikstofdioxide of roetmetingen. Een meetcampagne in functie van</p>

Inspraakreactie**Bespreking**

	<p>luchtkwaliteitsmetingen (NO₂) wordt opgestart (zie procesnota, 2.3.3). De communicatie en inspraak in functie van deze op te starten campagne gebeurt samen met de inspraakperiode op de verfijnde startnota. Er worden metingen uitgevoerd vóór, tijdens en na de werken: deze campagne betreft de voormetingen en zal ca. 1,5 jaar in beslag nemen.</p> <p>Er worden echter geen luchtmetingen voorzien om de effecten van het plan in te schatten, omdat het de facto onmogelijk is om uit niet-permanente metingen resultaten af te leiden die voldoende representatief zijn voor andere plaatsen en meetperiodes. De voorgestelde luchtmodellen zijn het meest geschikte instrument voor het inschatten van de luchteffecten van het plan (zie verfijnde startnota 4.4.3, inzet modellen, discipline lucht).</p> <p>Om de impact van verkeer op de luchtkwaliteit te beoordelen zijn jaargemiddelde concentraties noodzakelijk. De gebruikte luchtmodellen voor het berekenen van de jaargemiddelden houden rekening met allerlei weersomstandigheden en tijdstippen van de dag (inclusief spitsuren). De gemodelleerde waarden zijn de meest betrouwbare en representatieve die mogelijk zijn, en werden gevalideerd o.b.v. veelvuldige metingen op het terrein.</p>
<p>Metingen (niet enkel voor geluid) zijn noodzakelijk om een referentiesituatie te hebben en om de effecten berekend in de verschillende scenario's te toetsen aan de oorspronkelijke doelstellingen en ambities, en dit over alle effecten heen.</p>	<p>Metingen zijn niet de enige manier om een referentiesituatie te bepalen en om de effecten te kunnen toetsen.</p> <p>Geluidsmetingen worden ook gebruikt voor het bepalen van de referentiesituatie. De basis van de beoordeling van de referentiesituatie (en uiteraard ook de geplande situatie) is geluidsmodellering. De geluidsmetingen worden gebruikt om het geluidsmodel te valideren, rekening houdend met de periode van de metingen, aanwezige stoorgeluiden etc..</p> <p>Er worden geen luchtmetingen voorzien om de effecten van het plan in te schatten, omdat het de facto onmogelijk is om uit niet-permanente metingen resultaten af te leiden die voldoende representatief zijn voor andere plaatsen en meetperiodes. De voorgestelde luchtmodellen zijn het meest geschikte instrument voor het inschatten van de luchteffecten van het plan. Zo heeft CurieuzeNeuzen aangetoond dat het luchtkwaliteitsmodel ATMO-Street erg goed werkt. Daarenboven werden de lokale meetgegevens</p>

Inspraakreactie	Bespreking
	<p>uit Curieuzeneuzen gebruikt om de modellen nog te verbeteren en nog meer betrouwbaar te maken.</p> <p>Bijkomend moet geduid worden dat de referentiesituatie in mobiliteitsgerelateerde plannen bovendien meestal een situatie in de toekomst betreft en niet de huidige situatie. Om de effecten van het plan t.o.v. deze toekomstige 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 op de luchtkwaliteit in beeld te brengen.</p>
<p>Het fijn stof is gemeten in het meetcentrum in Zwevegem, maar niet langs de E17. De meetresultaten ter hoogte van de E17 en in de omgeving N8 moeten gekend zijn, waarbij een evolutie en vergelijking van waarden is te geven.</p>	<p>De Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) meet de luchtkwaliteit continue d.m.v. een netwerk van meetstations. 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). Deze gegevens worden vervolgens gebruikt in het ATMO-Street luchtkwaliteitsmodel (ontwikkeld door VITO) In functie van de luchtkwaliteitskaarten (jaargemiddelden NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}). Het model werd getest en verder op punt gesteld dankzij de resultaten van het Curieuzeneuzen-onderzoek in 2018 (https://viewer.curieuzeneuzen.be). Daarnaast wordt de luchtkwaliteit in de referentiesituatie en in de toekomstige situatie in beeld gebracht d.m.v. luchtkwaliteitsmodellen (IMPACT, CAR Vlaanderen). Deze modellen houden rekening met landgebruik, de uitstoot van punt- en lijnbronnen en straatconfiguratie om street canyons in kaart te brengen.</p> <p>Om correcte luchtmetingen uit te voeren in het kader van een plan of een activiteit is een lange meettijd nodig en zeer nauwkeurige apparatuur en ook deze resultaten moeten dan vertaald worden naar een luchtconcentratie op plaatsen waar geen meting heeft plaatsgevonden.</p> <p>De combinatie van meetgegevens uit de meetstations en de luchtkwaliteitsmodellen van VMM, Ircel en VITO zijn op dit moment de meest nauwkeurige methode om de luchtkwaliteit en de verwachte effecten van een gewijzigde situatie in beeld te brengen.</p>
<p>De 6 meettoestellen van de stad Kortrijk geven geen juist beeld en zijn offline gehaald.</p>	<p>Het klopt inderdaad dat de meettoestellen van de stad Kortrijk enige tijd offline werden gehaald. De</p>

Inspraakreactie

Bespreking

meettoestellen zijn terug opgestart in functie van het meten van fijn stof, waarbij één meetpunt is voorzien in het plangebied K-R8 (nl. de site van de brandweer ter hoogte van het complex Kortrijk-Zuid).



De resultaten van de metingen zullen zodra alle meetpunten naar behoren werken online en in real-time beschikbaar zijn via <https://www2.kortrijk.be/klimaatstad/luchtkwaliteit>

Met het project VAQUUMS verricht de Vlaamse Milieumaatschappij samen met o.a. haar Nederlandse partner (RIVM) en het VITO een globaal onderzoek naar de kwaliteit van de bestaande low-cost luchtkwaliteitssensoren. De informatie uit het project zal worden toegevoegd aan de website www.hoemeetik-lucht.eu.

Hoe werden de waarden op vlak van overlast aan fijn stof en geluid op de figuren in de startnota bepaald?

De immissiekaarten (zie www.vmm.be/data) zijn het resultaat van luchtmodellering door VITO. Het gebruikte model is gekalibreerd o.b.v. de meetresultaten van het vast VMM-meetnet voor het betreffende jaar.

De geluidsbelastingkaarten (zie ook <https://omgeving.vlaanderen.be/geluidsbelastingkaarten>) zijn het resultaat van een modelberekening die rekening houdt met verschillende parameters zoals: verkeersintensiteit, type verkeer (referentiejaar 2016), type wegdek, (toegelaten) snelheid, geometrie van de omgeving en aanwezigheid van afschermende of reflecterende objecten.

Er is gebruik te maken van de resultaten van CurieuzeNeuzen.

Dit wordt toegevoegd aan de bronnen binnen de discipline lucht.

O.b.v. de resultaten van CurieuzeNeuzen werd een toets gedaan aan de informatie uit de modelleringen. Het model werd hierbij aangepast aan de hand van de metingen van CurieuzeNeuzen.

CurieuzeNeuzen (<https://curieuzeneuzen.be>) geeft de stikstofconcentratie (NO₂) weer, maar geeft geen informatie over fijnstof. Beide aspecten zijn van belang voor het aspect lucht. NO₂ is als indicator wel

Inspraakreactie	Bespreking
	maatgevend voor de impact van lokale verkeersemis-sies.
Onderzoeken wat de extra complexen en/of het sluiten R8 veroorzaken aan geluids- en autohinder (bv. in Lange Munte).	Dit zal bekeken worden in het verdere onderzoek. Hierbij is te verwijzen naar het verdere onderzoek in de discipline lucht, en de verdere verwerking ervan in de discipline mens-gezondheid.
Vraag om ook de milieu-impact op de leefomgeving van de westelijke ring te onderzoeken en indien nodig milderende maatregelen te nemen.	Het studiegebied (zie verfijnde startnota, 4.3) wordt afgebakend als het gebied waar er significante wijzigingen en dus effecten kunnen voordoen, ten gevolge van het plan. Dit kan verschillen naargelang de discipline of een deel hiervan. Indien bepaalde wijzigingen kunnen reiken tot de westelijke ring (en omgeving), zal dit opgenomen en onderzocht worden in de plan-MER. Indien er (aanzienlijk) negatieve effecten mogen verwacht worden, zullen milderende maatregelen worden voorgesteld.
Ingrepen en maatregelen inzake luchtkwaliteit en geluid	
Overkapping E17 & R8	
Vraag tot het volwaardig onderzoeken van het overkappingsconcept. De stad Kortrijk is bereid bijkomende ondersteuning hiervoor te leveren.	Binnen de procedure van het GRUP en alle deelonderzoeken is het overkappingsconcept een mogelijk concept om infrastructuur, ruimtelijke ontwikkeling en leefbaarheid in evenwicht te krijgen. Het overkappingsconcept zal in deze dan ook volwaardig onderzocht worden in functie van de doelstelling tot verhogen van de leefbaarheid in de omgeving van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost (zie verfijnde startnota, 2.4.2.1).
Overkapping van de E17, met samenvoeging met de R8. Volgende voorstellen worden geformuleerd: <ul style="list-style-type: none"> - Minstens overkappen van de E17 als een halve tunnel cf. Zurich. - Overkapping van Beekstraat tot Erasmuslaan. - Overkapping tussen Kortrijk-Oost en -Zuid. 	De voorstellen voor het overkappen van de E17 en R8 worden meegenomen in het verdere onderzoek.
Er is te leren uit de ervaringen van de overkapping van de Antwerpse ring.	Het planteam zal de ervaringen vanuit het Antwerpse overkappingsdossier meenemen en de nodige lessen hieruit trekken, dit zowel op technisch en infrastructureel vlak, als op ruimtelijk-kwalitatief vlak. Tevens wordt nauw overleg gepleegd met de Vlaamse tunnelorganisatie van het Agentschap Wegen en Verkeer.
Overkapping in combinatie met het opvangen, wegfilteren, afvoeren van het fijn stof.	Bij de overkappingsalternatieven zullen de effecten op vlak van luchtkwaliteit worden onderzocht en zal ook bekeken worden welke mogelijkheden er zijn om deze effecten te milderen.
→ Zie ook: 'Verkeerskundige alternatieven', 'Ontwikkelen op de reservatiestrook, boven de R8 en/of E17'	
Groenbuffering	

Inspraakreactie	Bespreking
<p>Meenemen van de resultaten van het onderzoek naar de effecten van openbaar groen op de luchtkwaliteit (o.m. studie ‘Schone lucht’, groen en luchtkwaliteit in de stad’: https://www.lne.be/sites/default/files/atoms/files/eindrapportluchthgroen-20130809.pdf).</p> <p>Samenwerken met onderzoeksinstituten die daarin kennis hebben opgebouwd.</p>	<p>Dit zal toegevoegd worden aan de bronnen binnen de discipline lucht.</p>
<p>Behoud van bestaande en aanleg van nieuwe groenbuffers/-schermen/-bermen: meer en denser groen (wintergroen, met bomen en planten) aan de randen van de E17 in functie van het klimaat, de opname van vervuilende stoffen, lichtpollutie en in zekere mate ook lawaaihinder.</p>	<p>Indien vanuit onderzoek in het plan-MER er (aanzienlijk) negatieve effecten worden verwacht, zullen mildere maatregelen voorgesteld worden. Een mogelijke mildere maatregel kan het behoud of de aanleg van buffering zijn. Vanuit de effectbeoordeling zal de noodzaak aan buffering bepaald worden, waarna deze kan mee geïntegreerd worden in het verdere planvormingsconcept. Daarnaast kan groenbuffering ook los van de omvang van de milieueffecten voorzien worden, in functie van een verbetering van de actuele situatie. Dit sluit aan bij de ambitie tot realisatie van een verbindende groenstructuur op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost.</p> <p>Meer info m.b.t. groen en luchtkwaliteit kan gevonden worden in de studie “Schone lucht” (zie https://omgeving.vlaanderen.be/sites/default/files/atoms/files/eindrapportluchthgroen-20130809.pdf).</p> <p>Bij de aanleg van groenbuffers is echter ook rekening te houden dat in de buffer en vlak erachter de concentraties kunnen toenemen omdat de windsnelheid er afneemt (zie: https://omgeving.vlaanderen.be/mogelijke-maatregelen-voor-gemeentes).</p>
<p>Andere ingrepen en maatregelen</p>	
<p>Het plaatsen van geluidsschermen/-muren om de geluidshinder voor omwonenden en de verstoring van de belevingswaarde van de natuurgebieden tegen te gaan. Zeker op de hoogste punt (bruggen).</p>	<p>Zie bespreking vorig punt.</p>
<p>Het plaatsen van een digitaal bord in het straatbeeld dat de hoeveelheid fijn stof aangeeft.</p>	<p>Een digitaal bord geeft een momentopname weer en is op zich geen maatregel die een negatief effect zal milderen. Metingen over een lange periode zijn nodig om een representatief beeld te geven op vlak van luchtkwaliteit. Daarenboven geeft een meetpunt maar informatie over één welbepaalde locatie en zijn modelleringen nodig voor een ruimer gebied en ook in functie van de toekomstige situatie.</p> <p>Een fractie van het fijn stof is primair fijn stof, afkomstig van lokale houtverbranding en het lokaal verkeer.</p>



Inspraakreactie	Bespreking
	<p>Er zijn nog bronnen die fijn stof uitstoten en dit kilometersver verspreiden. Zo is in de regio bv. ook de landbouw zeer actief en is het bv. ook mogelijk dat er in de nabijheid hout wordt gestookt. Het heeft bijgevolg geen zin om dergelijk bord te plaatsen. Aan de hand van de app BelAir van de Vlaamse Milieumaatschappij kan wel zicht verkregen worden op de regionale fijnstofconcentraties.</p>
<p>Gebruik maken van fluisterasfalt. Fluisterasfalt is aan te leggen op alle 8 rijstroken.</p>	<p>Structureel onderhoud met stiller asfalt SMA-D is voorzien op de E17 richting Gent tussen Aalbeke en Kortrijk-Oost (uitvoering juli-augustus 2020). Dit moet resulteren in een verschil van 2dB, wat merkbaar/hoorbaar is. Er wordt gekozen voor SMA-D asfalt, gezien traditioneel fluisterasfalt (ZOA) erg slijtgevoelig is en door degradatie relatief snel zijn geluidsreducerend effect verliest. Vanuit budgettaire overwegingen wordt de verdere aanpak van de autosnelweg afgewogen t.a.v. de degradatie van het wegdek. Het plan-MER zal de mogelijk te verwachten effecten in beeld brengen en deze beoordelen. Indien er negatieve effecten te verwachten zijn, worden er milderende maatregelen voorgesteld. De noodzakelijke milderende, en waar mogelijk ook de aanbevolen, maatregelen kunnen vervolgens geïntegreerd worden in het verdere planvormingsconcept.</p>
Visuele hinder	
<p>Visuele overlast.</p>	<p>Hinderaspecten vanuit visuele overlast zullen onderzocht worden in het plan-MER.</p>

2. MILIEU – RUIMTELIJKE DISCIPLINES

Inspraakreactie	Bespreking
Landschap & biodiversiteit	
<p>Vraag naar ingrepen om de leefbaarheid voor mens, dier en plant te verbeteren.</p>	<p>Centrale doelstelling van het planproces is net om de leefbaarheid in de omgeving van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost te verhogen. Dit geldt niet alleen voor de mens: één van de ambities die aan de startnota is toegevoegd, betreft de realisatie van een verbindende groenstructuur, samen met het verhogen van de biodiversiteit (zie verfijnde startnota, 2.2.2.2).</p> <p>De ingrepen om de leefbaarheid voor mens, dier en plant te verbeteren moeten o.a. volgen vanuit het plan-MER. Het GRUP moet uitvoering geven aan de doelstelling tot verhogen van de leefbaarheid.</p>
<p>De biologische waarderingskaart (BWK) is in vele gevallen achterhaald. Nieuw veldonderzoek dringt zich op.</p>	<p>Zoals reeds vermeld in de startnota (discipline biodiversiteit) (zie verfijnde startnota, 4.5.3.8) zullen de bronnen, waaronder de BWK, door de MER-deskundige aangevuld worden met eigen waarneming op terrein en bestaande recente gegevens, en dit op de gebieden waar de huidige natuur geaffecteerd kan worden en waar natuurinrichting, boscompensatie, landschappelijke inpassing, waterberging etc. zal voorzien worden.</p>
<p>Oproep tot mitigerende maatregelen (bv. egelranden, mini-wildtunnels voor amfibieën en kleine zoogdieren, aanleg van groene corridors, holistische aanpak van het groenbeheer rond de aan te leggen verkeerswisselaars,...).</p>	<p>Het plan-MER zal de mogelijk te verwachten effecten in beeld brengen en deze beoordelen. Indien er (aanzienlijk) negatieve effecten te verwachten zijn, worden er milde maatregelen voorgesteld. De noodzakelijke milde maatregelen, en waar mogelijk ook de aanbevolen, maatregelen kunnen vervolgens geïntegreerd worden in het verdere planvormingsconcept. Weliswaar kunnen steeds aanbevelingen geformuleerd worden, ook indien er geen negatieve effecten optreden, om het plan verder te optimaliseren.</p>
<p>De effectbeoordeling rond de verstoring van fauna en belevingswaarde en de effectbeoordeling bij bemaling zijn niet verder uitgewerkt, gezien er geen permanent negatieve of langdurig negatieve effecten worden beschouwd. Dit is onvoldoende gemotiveerd en onderbouwd.</p>	<p>De tijdelijke effecten die zich kunnen voordoen tijdens en in functie van de aanleg van infrastructuur (wegen, gebouwen, ...) zullen doorgaans niet onderzocht worden in het plan-MER. Tijdelijke effecten hebben geen invloed op de aanvaardbaarheid van het planvoornemen en kunnen moeilijk ingeschat worden zonder kennis van de werkwijze en aanpak van concrete uitvoeringswerken. De permanente (en tijdelijke) effecten die kunnen leiden tot (aanzienlijk) negatieve effecten zullen wel aan bod komen in het plan-MER, zie ook het voorstel van de te onderzoeken effectgroepen in de disciplines water, biodiversiteit en mens-ruimte uit de verfijnde startnota (zie 4.5.3). De</p>

Inspraakreactie	Bespreking
<p>Het nemen van maatregelen tijdens de werken om de mogelijke overlast op natuur te vermijden (geen onnodige bronbemaling, zachte aanpak tijdens de werken, niet onnodig rooien van bomen,...).</p>	<p>effectbespreking zal kwalitatief zijn en waar mogelijk (semi)kwantitatief.</p> <p>Het nemen van maatregelen tijdens de werken vormt geen onderdeel van het plan-MER, maar is inherent verbonden aan de projectuitvoering. Indien er specifieke kwetsbaarheden worden gedetecteerd in het plan-MER zullen aanbevelingen voor het vergunningsniveau voorgesteld worden.</p> <p>In het plan-MER zullen de nodige compensaties algemeen worden aangegeven. Voor elk significant negatief effect worden milderende maatregelen opgesteld.</p>
Erfgoed	
<p>Een beschrijving van de aanwezige landschapselementen en kenmerken van het terrein zelf kan een meerwaarde zijn.</p>	<p>Een beschrijving van de landschapselementen en kenmerken van het terrein is toegevoegd aan de verfijnde startnota (zie 3.3). Dit maakt onderdeel uit van de beschrijving van de referentiesituatie in de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie.</p>
<p>De methodiek voor de evaluatie van de effecten op het landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie is zeer algemeen beschreven in 'hoofdstuk 4 Scoping', en is niet toegespitst op het voorgenomen plan. De impact op de landschappelijke structuur en de perceptieve kenmerken zou men enkel kwalitatief beschrijven. Dit kan ook door een meer kwantitatief beschrijving (aantal elementen, lengte,...). In het significantiekader zelf is er dan bv. wel sprake van de omvang (= kwantitatief).</p>	<p>De methodiek in de startnota is inderdaad zeer algemeen. In de verfijnde startnota is deze meer toegespitst op de verfijning van het planvoornemen (zie hoofdstuk 2). De impact zal voornamelijk kwalitatief beschreven worden, en waar mogelijk, (semi)kwantitatief. Dit laatste is namelijk sterk afhankelijk van detaillering en vrijheidsgraden van het planvoornemen.</p>
<p>Bij de bespreking van de erfgoedelementen worden enkel de officieel erkende monumenten weergegeven. De geïnventariseerde panden worden niet vermeld, maar hebben ook een erfgoedwaarde en maatschappelijk belang.</p>	<p>De erfgoedelementen uit de inventaris van het bouwkundig erfgoed gelegen in het plangebied zullen gescreend worden op relevantie en desgevallend worden opgenomen in het verdere onderzoek. Hierbij zal ook gebruik worden gemaakt van de lokale actieplannen bouwkundig erfgoed van Harelbeke en Zwevegem. Het actieplan van de stad Kortrijk zit vervat in het Beeldkwaliteitsplan.</p>
Bodem	
<p>Er wordt verwezen naar volgende informatiebronnen over de bodemkwaliteit van gronden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bodemattesten (met info over de bodemkwaliteit opgenomen in het Grondeninformatieregister van OVAM voor de betreffende grond) • Geoloket van OVAM met bodeminformatie: http://services.ovam.be/geoloket/ (kaart met ligging bodemdossiers + vermelding van de fase van het dossier). 	<p>Deze informatiebronnen over de bodemkwaliteit van gronden zullen geraadpleegd worden.</p>

Inspraakreactie	Bespreking
<p>Rekening houden met volgende algemene aandachtspunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bij overdracht van gronden moet het Bodemdecreet worden nageleefd: bodemattestverplichting (art. 101) en de bijzondere procedure voor de overdracht van risicogronden (art. 102 t.e.m. 115); • bij onteigening van gronden moet het Bodemdecreet worden gevolgd (art. 119 en 119bis); • bij grondverzet moet rekening worden gehouden met de bepalingen over het grondverzet in het VLAREBO-besluit van 14/12/2007; • er is rekening te houden dat een bestemmingswijziging impact kan hebben op de verplichtingen die krachtens het Bodemdecreet en het VLAREBO rusten op gronden met vastgestelde bodemverontreiniging (een bestemmingswijziging kan impact hebben op een eerdere beoordeling van de aard en ernst van de bodemverontreiniging op gronden en bijgevolg eventueel op de saneringsnoodzaak en -urgentie, kan aanleiding geven tot wijziging van het saneringsdoel voor een te saneren grond, kan zorgen dat bij een ambtshalve sanering van een verontreinigde grond de eventuele meerkost in geval van aanpassing van het saneringsdoel moet worden vergoed door de persoon die eigenaar is van de grond, en kan de verplichting met zich brengen om een nieuw oriënterend bodemonderzoek uit te voeren bij de overdracht van een risicogrond). 	<p>De algemene bemerkingen zijn hoofdzakelijk van toepassing op vergunnings- en uitvoeringsniveau.</p> <p>De laatste opmerking zal bewaakt worden in het verdere procesverloop, bij de concretisering van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden en (her)bestemmingen.</p>
<p>Het voorstel tot opmaak van een RUP, project- of plan-MER of de vaststelling of bescherming van onroerend erfgoed brengt geen onderzoeksverplichting mee in het kader van het Bodemdecreet.</p>	<p>Hier wordt akte van genomen.</p>
Sport	
<p>Vraag om binnen de discipline “Mens-ruimtelijke aspecten” de effecten op de aanwezige sportinfrastructuren te onderzoeken. Het is belangrijk dat dit gebeurt in nauw overleg met de betrokken, gemeentelijke sportdiensten.</p>	<p>In startnota, effectgroep ‘impact op ruimtegebruik en gebruikskwaliteit’ is opgenomen dat de impact op recreatie zal bekeken worden (zie verfijnde startnota, 4.5.3.5). De aanwezige sportfaciliteiten vallen onder het ruimtegebruik ‘recreatie’. In de verfijnde startnota wordt het onderzoek naar de effecten op de aanwezige sportinfrastructuur specifiek vermeld.</p> <p>In geval van effecten op de aanwezige sportinfrastructuren zal nauw overleg worden gepleegd met de stad Kortrijk en de gemeentelijke sportdiensten.</p>
<p>Sport Vlaanderen heeft een Sportinfrastructuur-databank, waarin een 20.000 tal sportinfrastructuren in Vlaanderen zijn geïnventariseerd. Indien</p>	<p>In de verfijnde startnota is een oplistings opgenomen van de sportinfrastructuren gelegen in het plangebied. Deze oplistings werd verkregen uit de Databank van Sport Vlaanderen.</p>

Inspraakreactie	Bespreking
<p>gewenst kan een oplijsting worden gemaakt van de sportinfrastructuren in de omgeving.</p>	
Mobiliteit	
<p>In de startnota moet meer aandacht uitgaan naar de toekomstige mobiliteit en technologieën en haar effecten op het plangebied en de regio. Er zijn weinig tot geen prognoses terug te vinden over de technologische vooruitgang van mobiliteit (elektrische voertuigen, geconnecteerde voertuigen e.d.). Deze hebben effect op de emissies, CO2 uitstoot, lawaai,...</p>	<p>Het planteam kan enkel werken met de gegevens die beschikbaar zijn. Bij het effectenonderzoek en de berekening van de toekomstige verkeersbewegingen wordt, in de mate van het mogelijke, rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen en uitbreidingen van de OV-infrastructuur. Er wordt gewerkt naar een toekomstig robuust verkeerssysteem.</p>
<p>Vraag om op p. 49 van de startnota, op de figuur 4-1 (indicatieve afbakening studiegebied op macroschaal met aanduiding van de stedelijke gebieden en de meest relevante wegen) ter hoogte van Menen, naast de reeds aangeduide R362 ook de N8 ter hoogte van de stadskern mee op te nemen (zie gele aanduiding op de kaart).</p>	<p>Om lokale route-effecten zo goed mogelijk te kunnen inschatten is het van belang dat het verkeersmodel zo fijnmazig mogelijk is, zeker ter hoogte van (nieuwe) aansluitingscomplexen. Omdat het provinciale verkeersmodel West-Vlaanderen niet zo fijnmazig is als het Stadsmodel Kortrijk, is door het planteam gekozen om effecten in beeld te brengen met behulp van het Stadsmodel. De perimeter van het studiegebied wordt in alle verkeersgerelateerde milieudisciplines hierdoor gereduceerd tot de begrenzingen van het Stadsmodel. De grenzen van dit verkeersmodel reiken verder dan het grondgebied van Kortrijk alleen en omvatten dus ook (delen van) de buurgemeenten.</p>
<p>Afbakening stedelijke gebieden</p> 	
	<p>In beginsel omvat het studiegebied alle wegen uit het Stadsmodel. Er wordt geen voorafgaande selectie meer gemaakt. Na een eerste doorrekening met het verkeersmodel wordt wel een selectie van relevante wegen gemaakt, o.b.v. de gemodelleerde verschillen in verkeersintensiteiten. Uit een eerste toets zal moeten blijken of er</p>

Inspraakreactie	Bespreking
	verkeersverschuivingen zijn en of het relevant is om dit verder te bekijken.
Aandacht voor veiligheid: de huizen mogen niet vlotter bereikbaar worden voor inbraken.	De toetsing aan de vooropgestelde ambitie om de multimodale bereikbaarheid te verbeteren situeert zich op schaalniveau van de collectieve bereikbaarheid van het stedelijk gebied en wordt waar nodig verfijnd tot op wijkniveau. Dit speelt niet tot op niveau van individuele toegankelijkheid van particuliere percelen. Het GRUP speelt niet in op inbraakpreventie, privacy, ed.
Water	
De percelen zoals opgenomen in de nota zijn volgens de watertoetskaarten niet overstromingsgevoelig gebied. Een aantal stukken van het plangebied zijn mogelijks overstromingsgevoelig. Het plangebied ligt in een gebied met een moeilijk infiltreerbare bodem.	In de goedgekeurde startnota (VR 19 juli 2019) stonden de watertoetskaarten reeds opgesomd als te gebruiken informatiebron voor de uitwerking van het plan-MER. Deze informatie is nuttig voor de deskundige 'water'.
<p>Geklasseerde waterlopen in het plangebied:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De Grote Wallebeek, WL.29., 2^{de} categorie, beheerder provinciebestuur West-Vlaanderen; - De Klakkaartsbeek, WL.29.1., 2^{de} categorie, beheerder provinciebestuur West-Vlaanderen; - Waterloop zonder naam, WL.29.2., 2^{de} categorie, beheerder provinciebestuur West-Vlaanderen. <p>Het projectgebied interfereert met het afstroomgebied van de Plumbeek, WL.27.2., waterloop van 2^{de} categorie in beheer van de provincie West-Vlaanderen.</p>	<p>Het vermelden van deze waterlopen van 2^{de} categorie wordt meegenomen in beschrijving referentiesituatie. Met uitzondering van de waterloop van 2e categorie 'zonder naam', waren deze waterlopen reeds opgenomen in de goedgekeurde startnota (VR 19 juli 2019). De waterloop WL.27.2 (Plumbeek, Plaatsbeek, Pietjepatersbeek) is tevens gelegen in het plangebied.</p>
De startnota is in overeenkomst met de doelstellingen en beginselen van het decreet integraal waterbeleid.	Hier wordt akte van genomen.
<p>M.b.t. de watertoets:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bij aanleg van verharde oppervlakten worden in functie van een maximale infiltratie van regenwater bij voorkeur waterdoorlatende materialen op een waterdoorlatende fundering gebruikt. Er worden bij voorkeur voldoende onverharde randzones voorzien, zodat infiltratie van afstromend hemelwater mogelijk blijft. - De aandacht wordt gevestigd op het besluit van de Vlaamse regering van 01/10/2004 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake 	De informatie wordt meegenomen in het verdere proces. Naast opname in de technische toets in de toelichtingsnota is in het verdere proces te evalueren wat al dan niet is mee te nemen in de algemene verordenende voorschriften van het GRUP.

Inspraakreactie	Bespreking
<p>hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Om schadelijke effecten te vermijden/compenseren zijn deze voorwaarden van toepassing: <ul style="list-style-type: none"> •Aangezien de ligging in een gebied met moeilijk infiltreerbare bodem, wordt o.b.v. art. 13 van de gewestelijke hemelwaterordening een buffervolume opgelegd met vertraagde afvoer. •Sinds 01/01/2011 wordt in dergelijke normale afwateringsgebieden een vertraagde afvoer van max. 10 liter/sec/ha verharde oppervlakte met een bijkomende nuttige buffercapaciteit van 330 m³ (onder de vorm van een open buffer) opgelegd. Er wordt op gewezen dat bij elke projectontwikkeling, die een gewijzigde terreintoestand (daken, verhardingen, ophogingen, ...) van minstens 1000 m² veroorzaakt, met dit principe rekening is te houden. Per project zal de Provinciale Dienst Waterlopen in het kader van de watertoets onderzoeken welke maatregel(en) zijn te nemen om bijkomende schade aan het watersysteem te voorkomen. - Waterlopen, grachten en buffer- en infiltratievoorzieningen worden bij voorkeur in open profiel aangelegd. Bij het aanleggen van buffervoorzieningen moet voldoende rekening gehouden worden met de (voorjaars) grondwaterstand (het volume ingenomen door grondwater is immers niet meer beschikbaar voor de berging van hemelwater). - Om het verlies in waterbergingsruimte effectief te verhelpen, dienen alle ophogingen in mogelijks overstroombaar resp. effectief overstroombaar gebied te worden gecompenseerd. - De bestaande afwatering van de omliggende percelen is te garanderen. Afvloeit van hemelwater naar aanpalende onverharde zones voor infiltratie mag enkel op de eigen terreinen plaatsvinden. 	
<p>Indien bij de inrichting van het plangebied voor de realisatie van toeritten naar bepaalde kadastrale percelen baangrachten worden overwelfd, dient dit conform de Provinciale Verordening der Baangrachten te gebeuren.</p>	<p>Zie bespreking vorig punt. De provinciale stedenbouwkundige verordening is van toepassing, los van dit planproces.</p>

Inspraakreactie	Bespreking
Landbouw en natuur	
Er wordt aandacht gevraagd voor de impact van het GRUP op milieu, landbouw en natuur.	De nodige aandacht zal worden besteed wat betreft de mogelijke impact op milieu, landbouw en natuur. Indien relevant zal een LIS (landbouwimpactstudie) opgevraagd worden bij het Departement Landbouw en Visserij.
In de startnota (p. 36) wordt bij de bespreking van de ruimtelijke functies bij de complexen Kortrijk-Zuid en -Oost wonen, bedrijvigheid en in beperkte mate ook natuur en landbouw vermeld. Gezien de toch niet onaardige oppervlakten van landbouw en natuur in het projectgebied zou de zinsnede 'in beperkte mate' beter geschrapt worden.	Deze zinsnede is geschrapt in de verfijnde startnota. Met de verfijning van het plangebied in de verfijnde startnota is er meer duidelijkheid over het aandeel landbouw en natuur binnen het plangebied.
Andere milderende maatregelen die uit de uitvoering van het plan voortvloeien, moeten binnen het plangebied zelf uitgevoerd worden of buiten het plangebied zonder de agrarische structuur aan te tasten. Hierbij wordt gedacht aan zaken zoals bos- en natuurcompensaties.	De mogelijkheden inzake bos- en natuurcompensaties zullen onderzocht worden. Hierbij zal rekening worden gehouden met de mogelijke aantasting van de agrarische structuur. Dit is ook van toepassing op andere milderende maatregelen.
Landbouw	
De inname van herbevestigd agrarisch gebied (HAG) moet voldoende gemotiveerd en gecompenseerd worden conform omzendbrief RO/2010/01.	De verfijnde startnota is aangevuld met een kaart met aanduiding van HAG (zie verfijnde startnota, 3.3). Innames zullen gemotiveerd en gecompenseerd worden.
Er moeten milderende maatregelen voorzien worden voor de inname van professioneel uitgebate landbouwpercelen.	Het plan-MER zal de mogelijk te verwachten effecten op het agrarisch functioneren in beeld brengen en deze beoordelen. Indien er (aanzienlijk) negatieve effecten te verwachten zijn, worden er milderende maatregelen voorgesteld. De noodzakelijke milderende, en waar mogelijk ook de aanbevolen maatregelen kunnen vervolgens geïntegreerd worden in het verdere planvormingsconcept. Indien nodig kunnen ook concrete maatregelen worden opgenomen in de verordenende voorschriften.
De opvang van regenwater moet binnen het plangebied zelf gebeuren en op zodanige wijze dat de waterhuishouding van de omliggende landbouwgronden er geen nadelige effecten van ondervindt.	Hiermee zal rekening worden gehouden in het verdere proces. Indien nodig kan dit ook opgenomen worden als een verordend voorschrift.
Alle nodige bufferzones moeten binnen het plangebied zelf aangelegd worden, rekening houdend met de eventueel aanwezige landbouwstructuren.	Zie bespreking vorig punt.
De impact van het plan op de landbouw moet voldoende onderzocht worden. Het Departement Landbouw en Visserij kan desgewenst o.b.v. een aangeleverde contour in de vorm van	Indien relevant zal een LIS (landbouwimpactstudie) opgevraagd worden bij het Departement Landbouw en Visserij.

Inspraakreactie

een shapefile (polygoon) een landbouwimpactstudie opmaken.

Bespreking

3. VERKEERSKUNDIGE ALTERNATIEVEN

Inspraakreactie	Bespreking
Algemeen	
<p>De startnota omvat een overzicht van de onderzochte alternatieven, met algemene conclusies maar zonder echte afweging van de alternatieven. De conclusies bieden weinig inzicht in toekomstige keuzes omtrent verkeersafwikkeling en ruimtelijke invullingen in de omgeving van beide complexen. Bij de volgende startnota wordt een duidelijke afweging met aanzet tot trechteren richting voorkeursscenario verwacht.</p>	<p>Een startnota bevat de doelstellingen van het GRUP, een beschrijving van mogelijke alternatieven en een beschrijving van de te onderzoeken milieueffecten. In de verfijnde startnota is geen afweging tussen alternatieven opgenomen, wel zijn een aantal verkeerskundige alternatieven onredelijk bevonden (zie verfijnde startnota, 2.4.3). Verder onderzoek zal uitwijzen wat de effecten zijn van de verschillende alternatieven op vlak van leefbaarheid, geluid, luchtkwaliteit,... Uit dit onderzoek zal blijken of er bijkomend onderscheid kan worden gemaakt tussen de hoofdscenario's en de onderliggende alternatieven. Op deze wijze zal duidelijker worden welke alternatieven voor mens en milieu al dan niet als haalbaar kunnen beschouwd worden. O.b.v. het verdere onderzoek kunnen dus trapsgewijs verder alternatieven afvallen.</p>
<p>In het verdere procesverloop is een beknopte beschrijving te geven van de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven.</p>	<p>Zie bespreking vorig punt. Het al dan niet kiezen van de verschillende alternatieven zal op onderbouwde wijze gebeuren, waarbij de voor- en nadelen, de kosten en baten per alternatief in kaart zullen worden gebracht.</p>
<p>Er moet aandacht worden besteed aan onderzoeken van innovatieve duurzame oplossingen (bv. omtrent de alternatieven m.b.t. overkapping autosnelweg) die kunnen bijdragen tot realisatie van een klimaatneutrale regio.</p>	<p>Het verdere onderzoek zal op zo compleet mogelijke wijze gebeuren. Centrale doelstelling hierbij is het verhogen van de leefbaarheid in al haar facetten, met dus ook o.m. aandacht voor klimaat en duurzame energie.</p>
<p>Zorgen voor een vlotte doorstroming (ook in functie van het verlagen van de uitstoot).</p>	<p>Een groot deel van het onderzoek is de ontwikkeling van goed werkende complexen op Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost. Het vlot afwikkelen van deze complexen zal tevens een positieve invloed hebben op de doorstroming van het doorgaand verkeer. Een vlottere doorstroming zal lokaal een positief effect hebben op de luchtkwaliteit.</p>
<p>De uitdaging is om compacte verkeerswisselaars te hebben die geen file meer induceren.</p>	<p>Dit is inderdaad de uitdaging die voorligt. Na de infrastructuurwerken (waaronder de doortrekking van de R8 ter hoogte van Kuurne en Harelbeke) wordt er geen filevorming getolereerd op de hoofdwegen E17, E403 en de R8. Ter hoogte van de kruispunten op het onderliggend wegennet wordt getolereerd om pas in de tweede cyclus door het groen licht te geraken, indien dit niet</p>

Inspraakreactie	Bespreking
	leidt tot fileterugslag waardoor het eerstvolgende kruispunt geblokkeerd raakt. Los van de kruispunten wordt elke vorm van filevorming getolereerd, wat nodig is om de omslag naar alternatieve vervoersmodi mogelijk te maken.
Zo weinig mogelijk bruggen.	Verder onderzoek zal uitwijzen welke maatregelen nodig zijn om te komen tot een totaaloplossing waarbij infrastructuur, ruimtelijke ontwikkeling en leefbaarheid in evenwicht zijn. Waar noodzakelijk zullen bruggen deel uitmaken van het ontwerp.
Er moet in het verder onderzoek een onderscheid gemaakt worden tussen E-wegen, gewestwegen en lokale wegen. Welke wegen nemen welke rol op, welke verkeersstromen worden toebedeeld en wat zijn de consequenties?	Deze inspraakreactie vraagt naar het scheiden van verkeersstromen en het dus niet meer mogelijk maken van een aantal verbindingen, met mogelijks ook een meer leesbaar resultaat tot gevolg. Naar aanleiding van deze inspraakreactie wordt ervoor gekozen om bijkomende varianten te onderzoeken, waarbij bij het sluiten van de R8 het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid onvolledig wordt aangelegd (zie verfijnde startnota, punt 2.4.3.2). 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.
Financiële kost	
Het gekozen alternatief mag niet te zwaar belastend zijn op het budget van de regering. Dit zal de grootste kans op slagen geven.	In de procedure van het GRUP wordt tevens een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uitgevoerd. Hierbij wordt de financiële kost afgewogen t.o.v. de maatschappelijke winst. O.b.v. de resultaten van alle deelonderzoeken, waaronder de MKBA, zal de Vlaamse Regering de nodige elementen aangereikt krijgen om een onderbouwde beslissing te nemen.
De overkapping is eenvoudig aan te leggen: de bedding is reeds voorzien, bij wijze van spreken zijn enkel verticale muren en een betonplaat erop te plaatsen. Dit kost geen 180 miljoen zoals nu geraamd.	Verder onderzoek zal uitwijzen hoe een mogelijke overkapping bij elk van de mogelijke varianten er dient uit te zien en wat de kosten (financiële impact) en baten (op vlak van leefbaarheid, mens, ecologie, ruimte,...) daarvan zijn.
Scenario modal shift	
Studies wijzen uit dat de aanleg van extra stroken een aanzuigeffect heeft en dus geen lange termijn oplossing is. Geen extra complexen, capaciteit, rijvakken,... creëren zodat er meer verkeer en hinder is. De situatie blijft ongewijzigd, dit is de goedkoopste oplossing en misschien ook de beste?	Het scenario modal shift wordt meegenomen in het verdere onderzoek (zie verfijnde startnota, 2.4.4.1). Dit in het alternatief waarbij ingezet wordt op alternatieve vervoersmodi (modal shift) zonder dan de verkeerscomplexen worden aangepast. Echter wijst het voorbereidend mobiliteitsonderzoek erop dat op heden reeds een aantal knelpunten zijn

Inspraakreactie	Bespreking
	op vlak van verkeersveiligheid en doorstroming. We weten dat er vanuit geplande ruimtelijke ontwikkelingen er een aantal uitdagingen bijkomen op onze wegeninfrastructuur. Het GRUP met bijgaand onderzoek dient er net toe om in de toekomst tot een goed evenwicht te komen inzake infrastructuur, ruimtelijke ontwikkeling en leefbaarheid.
Sluiten of niet-sluiten R8	
Om te beslissen om de R8 te sluiten moet bekeken worden welk verkeer van West naar Oost Kortrijk moet, dus via beide knooppunten Hoog en Zuid (of via het noorden van de ring).	Het voorbereidend mobiliteitsonderzoek heeft hier toe alle verkeerstromen in beeld gebracht, zowel de west-oost relaties als de oost-west relaties. De resultaten worden meegenomen in het verdere onderzoek.
Sluiten R8 (in combinatie met aanpak E17)	
<p>Sluiten R8 in functie van:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het oplossen van de files en de verkeersveiligheid (bv. rechts moeten invoegen over meerdere vakken). - het ontlasten van de complexen Kortrijk-Zuid en -Oost, mogelijkheid te wisselen van en naar E17. - het rechtstreeks toegang geven tot de E17 in de richting van Frankrijk en de richting van Gent. Het Ei is hierbij enkel toegang te geven aan verkeer met bestemming Hoog Kortrijk en Kortrijk-Centrum. 	<p>Binnen het planningsproces wordt verder mobiliteitsonderzoek ingepland. Dit heeft als basis het voorbereidend mobiliteitsonderzoek en ook nieuwe alternatieven o.m. vanuit inspraak.</p> <p>In het milieueffectonderzoek moet ook blijken of er bijkomend onderscheid kan worden gemaakt tussen de hoofdsenario's 'sluiten R8' en 'niet-sluiten R8'. Dit gebeurt in eerste instantie vanuit de discipline mobiliteit.</p>
<p>Sluiten R8 op de reservatiestrook:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het oorspronkelijk ontwerp voor de R8 in de reservatiestrook met aansluitend complex Kortrijk-Oost is mee te nemen in de bespreking van de alternatieven. - Sluiten R8 op de reservatiestrook, gezien fijn stof een kwestie van tijd is gezien de elektrisch auto's in de toekomst, een strook op de E17 een halfslachtige ingreep is, gezien bewoners van aanpalende tuinen deze gronden hebben gekocht met de voorwaarde dat er 30m moet vrijhouden worden voor het sluiten R8. - De mening van omliggende eigenaars en bewoners niet laten doorwegen. Als men in de omgeving van de reservatiestrook woont, zitten hier gevolgen aan vast. Het is opmerkelijk dat het sluiten van de R8 op de reservatiestrook nu reeds geschrapt zou worden omwille van de leefbaarheid, terwijl de buurt van meet af aan op de hoogte was van deze reservatiestrook. 	<p>Het alternatief 'sluiten R8 op de reservatiestrook' wordt onderworpen aan verder onderzoek. Het verdere onderzoek dient ook uit te wijzen wat de effecten zijn op vlak van leefbaarheid van de verschillende varianten.</p> <p>De beslissing omtrent het al dan niet sluiten van de ring en op welke locatie dit dan dient te gebeuren, zal binnen het komende planningsproces genomen worden. De aangevoerde argumentatie wordt hierbij in overweging genomen worden.</p>
Sluiten R8 in de bedding/langs de E17:	Het alternatief 'sluiten R8 naast de E17' wordt onderworpen aan verder onderzoek.

Inspraakreactie	Bespreking
<ul style="list-style-type: none"> - Sluiten van de R8 in bedding van E17 met overkapping van de E17 tussen Kortrijk-Zuid en -Oost. - Uitbreiden van de R8 door de aanleg van een bijkomende strook langs de E17 (daar is nog ruimte) of een extra rijstrook in beide richtingen van de Doorniksesteenweg tot Kortrijk-Oost. Dit laatste kan door de pechstrook in te nemen als rijstrook en slechts om de zoveel meter een extra inham als pechstrook te voorzien, met overkapping van de E17-R8 tussen Kortrijk-Oost en Xpo. - Sluiten naar analogie met de ringweg rond Mirano (Italië, Tangeziale): maken van een afgesloten rijstrook langs de E17. Aan de kant van de Lindenlaan is er mogelijks meer ruimte omdat aan die zijde van de straat geen huizen staan. Bovendien staat aan de kant van de Sint-Margriete-Houtemlaan een pompgebouw. 	<p>Het al dan niet sluiten van de ring R8 en de locatie waar dit dan zou moeten gebeuren is voorwerp van verder onderzoek. De huidige restruimte en inplanting t.o.v. bestaande bebouwing speelt hier ook een rol. De suggestie om de pechstrook hiertoe te gebruiken wordt meegenomen.</p> <p>Binnen de procedure van het GRUP en alle deelonderzoeken is het overkappingsconcept een mogelijk concept om infrastructuur, ruimtelijke ontwikkeling en leefbaarheid in evenwicht te krijgen. Het overkappingsconcept zal in deze dan ook volwaardig onderzocht worden (zie verfijnde startnota, 2.4.2.1).</p>
<p>De E17 en R8 zijn ondergronds te brengen. Een tunnel is de enige oplossing, maar daarvoor zullen de kosten te hoog oplopen.</p> <p>De E17 is te ondertunnelen over een voldoende lange afstand (vanaf Evolis tot het Ei). Een deel van het Ei kan meelopen in de tunnel.</p>	<p>De alternatieven waarbij de R8 gesloten wordt boven of onder de E17 worden onderworpen aan verder onderzoek. Hierbij zal ook het aspect tunnelveiligheid aan bod komen (zie bijlage 2, tunnelnota). Vanuit verkeersveiligheid is het niet wenselijk om op- en afritten alsook weefzones voor de tunnelmond te voorzien. De technische haalbaarheid hiervan in functie van tunnelveiligheid is nader te onderzoeken.</p>
<p>Omleiden van de ring verder zuidwaarts van de stad, zodat een ruimer woongebied ontlast wordt en dit ook voordelen oplevert voor bedrijven (personeel en klanten).</p>	<p>Dit voorstel wordt gezien het enorme ruimtebeslag niet weerhouden. In het ruimtelijk kader voor Hoog Kortrijk is als doelstelling opgenomen om een zachte grens en overgang te creëren tussen de bouwde ruimte en het landschap. Dit moet de open ruimte maximaal vrijwaren en het ruimtebeslag in de open ruimte tegen gaan. Het omleiden van de R8 zuidwaarts van de stad kan hier niet mee in overeenstemming worden gebracht. Het is geenszins de bedoeling om Hoog Kortrijk verder te laten uitdeinen.</p>
<p>Als de brandweer verhuist, dan komt er ruimte vrij die eventueel benut zou kunnen worden om de ring af te laten buigen en langs de autostrade te laten lopen.</p>	<p>De potenties van de site van de brandweer worden in het verder onderzoek bekeken (zie verfijnde startnota, 2.3.3). Hierbij is ook af te stemmen met de alternatieven voor het optimaliseren van het complex Kortrijk-Zuid.</p>
<p>Hoe zal de doorkruising van de Doorniksesteenweg aangepakt worden?</p>	<p>Op heden is er nog geen uitsluitsel omtrent doorkruising van de Doorniksesteenweg, dit zal bekeken worden in het verdere onderzoek. De studie omtrent Hoogwaardig Openbaar Vervoer voorziet een betere doorstroming op de Doorniksesteenweg, maar doet</p>

Inspraakreactie	Bespreking
	nog geen voorafname op mogelijke sluiten van de ring op die locatie.
<p>Voorstel tot overkapping van de R8 en/of E17 met een minder definitieve/goedkopere overkapping (bv. meta-len constructie met groendak). Als er in de toekomst meer elektrisch/op waterstof wordt gereden, is het probleem van fijn stof en geluid van de baan.</p> <p>Een overkapping is ideaal gezien de E17 al uitgegraven is geweest.</p>	<p>Een mogelijke overkapping wordt volwaardig meege-nomen in het onderzoek. Dit onderzoek zal aantonen wat mogelijk is betreffende een overkapping en welke potenties dit biedt (zie verfijnde startnota, 2.4.2.1).</p> <p>Bij het elektrisch rijden of op waterstof zal het rolge-luid nog steeds een belangrijke factor zijn.</p>
Niet-sluiten R8	
<p>Er wordt gehoopt dat het alternatief sluiten R8 op de reservatiestrook snel en onderbouwd kan weggeschre-ven worden. Het is te verwachten dat de milieu-impact en de infrastructuurkost niet in verhouding staat tot de toename in bereikbaarheid.</p>	<p>De beslissing omtrent het al dan niet sluiten van de ring en op welke locatie dit dan dient te gebeuren zal binnen het komende planningsproces genomen wor-den. Uit dit onderzoek zal blijken of er bijkomend on-derscheid kan worden gemaakt tussen de hoofdscen-ario's en de onderliggende alternatieven. O.b.v. het verdere onderzoek zullen dus trapsgewijs verder al-ternatieven afvallen. De aangevoerde argumentatie zal hierbij in overweging genomen worden.</p>
<p>Niet-sluiten R8 en niet inbedden van de R8 in de E17 (met bijkomende rijstrook ten zuiden of noorden van de E17), gezien dit overlast en hinder (ruimtelijke im-pact, fijn stof, geluidshinder, gezondheidseffecten, leef-baarheid/leefkwaliteit, milieueffecten, sluipverkeer, in-braken...) met zich meebrengt.</p>	<p>Verder onderzoek zal uitwijzen wat de effecten zijn van de verschillende alternatieven op vlak van leef-baarheid, geluid, luchtkwaliteit,... Op deze wijze zal duidelijker worden welke alternatieven voor mens en milieu al dan niet als haalbaar kunnen beschouwd worden.</p>
<p>Niet-sluiten R8 (op de reservatiestrook), gezien de na-bijgelegen woonbuurten en het feit dat woonstraten (bv. Plataanstraat) een eiland zullen vormen tussen de E17 en de R8.</p> <p>Belangrijke element hierbij is de ligging van meerdere scholen in de omgeving (GUSCO Zuid, Rhizo, BuSO de Lage Kouter, kleuterschool Sint-Theresia, GUSCO cam-pus Engineering,...).</p>	<p>Bij elk van de varianten zal de impact op de nabijgele-gen woonbuurten en scholen onderzocht worden. Hierbij zal ook de mogelijke barrièrewerking bekeken worden.</p>
<p>Niet-sluiten R8 gezien dit voor meer verkeer zal zorgen. Daarenboven zal de extra verkeerscapaciteit binnen de kortste keren terug opgeslokt zijn. Extra meters asfalt zal het verkeersprobleem niet oplossen en zal meer ver-keer aantrekken. De sluiting gaat in tegen de evolutie naar duurzame mobiliteit.</p>	<p>Eén van de doelstellingen van het GRUP is om een modal shift te bekomen in functie van duurzame ver-plaatsingen zijn. De focus ligt dus niet louter op de complexen en het al dan niet sluiten van de R8, maar ook op het inzetten op functionele fietsroutes en fietssnelwegen, OV-verbindingen, deelmobiliteit,...</p>
<p>Niet-sluiten R8 op de reservatiestrook, zodat er geen nieuwe hoofdwegen door bestaand woongebied ge-trokken worden.</p>	<p>De reservatiestrook aangeduid op het gewestplan is voorzien om weginfrastructuur aan te leggen. Deze reservatiestrook maakt ook deel uit van het verdere mobiliteitsonderzoek. De impact van het sluiten van de R8 op de reservatiestrook zal afgewogen worden t.o.v. de andere alternatieven. Hierbij zal telkens o.m.</p>

Inspraakreactie	Bespreking
	de impact op het omliggende woongebied in kaart worden gebracht.
<p>Niet-sluiten R8 op de reservatiestrook, gezien er bijna geen filevorming is aan de knooppunten aan de Doornikse- en Oudenaardsesteenweg met de R8. De echte files zijn er door de slechte aansluiting van de R8 op de E17 en omgekeerd, zowel in Kortrijk-Oost als Hoog Kortrijk. Deze trajecten direct aansluiting geven zal een wirwar van verkeer/ritsen voorkomen. Dit voorkomt file (minder vuile lucht) en ongevallen.</p>	<p>Uit de analyse die werd uitgevoerd in het verkennend mobiliteitsonderzoek en de verschillende meldingen over congestie op de N8 en de N50 tijdens de spits blijkt er toch wel een probleem te zijn op deze knooppunten. Door de rechtstreekse aansluiting van de E17 op de N50 ontstaat er congestie op de afrit van de E17. Een grote stroom van voertuigen op een kort tijdsbestek kan niet snel afgewikkeld worden op dergelijke lokale weg. Daarom dient de E17 niet meer rechtstreeks aangesloten op een lokale weg.</p>
<p>De beschikbare grond om de R8 te sluiten is te smal in geval van het bovengronds doortrekken van de R8 aan de hand van een ringweg met 2 rijstroken in beide richtingen, met telkens een pechstrook en een veilige (brede) middenberm. Hoe de kruising van de Doorniksesteenweg dan gebeurt, is een vraagteken.</p>	<p>Uit het verkennend mobiliteitsonderzoek bleek dat er voldoende ruimte beschikbaar is om een 2x2 met pechstroken en middenberm aan te leggen in de reservatiestrook.</p>
<p>In de juridische wereld bestaat het principe van 'rechtsverwerking' indien men een lange termijn (in dit geval ca. 50 jaar) laat verstrijken zonder initiatief, waarbij de bewoners in de overtuiging worden gelaten dat de aanleg niet meer zal gebeuren. Dit is altijd bevestigd door de diensten van de stad.</p>	<p>Rechtsverwerking is een (niet algemeen aanvaarde) figuur uit het verbintenissenrecht. Wie recht heeft op een prestatie van een tegenpartij maar die niet binnen een bepaalde termijn opeist, of gedragingen stelt waaruit de tegenpartij zou kunnen afleiden dat de prestatie niet meer zal geëist worden, zou het recht "verwerken" om de prestatie alsnog te eisen.</p> <p>Ruimtelijke ordening is geen verbintenissenrecht. Een reservatiestrook in een gewestplan blijft gelden tot hij via een planwijziging of inderdaad een decretale regel opgeheven wordt. De aanduiding van een reservatiestrook is een voorschrift, een rechtsregel. Rechtsregels verjaren niet. Het niet-gebruik van een reservatiestrook gedurende een lange periode brengt niet met zich mee dat ze niet meer gebruikt zou kunnen worden. Rechtsverwerking is hier niet aan de orde.</p> <p>Voor de stad Kortrijk is het sluiten van de R8 op de reservatiestrook geen optie, gezien men geen nieuwe drukke weg wil dwars door woonwijken. In het verdere onderzoek zullen alle verkeerskundige varianten, waaronder dus ook het sluiten van de R8 op de reservatiestrook, worden onderzocht op hun milieueffecten en zal duidelijker worden welke alternatieven voor mens en milieu al dan niet als haalbaar kunnen worden beschouwd.</p>
<p>Niet-sluiten R8 gezien een sluiting een enorme waardevermindering van de woningen betekent.</p>	<p>Het GRUP speelt niet rechtstreeks in op de waardebeoordeling van de woningen. De centrale doelstelling tot</p>

Inspraakreactie	Bespreking
	verhogen van de leefbaarheid kan echter wel indirect (positief) inspelen op de waardebeoordeling.
Verkeerscomplex Kortrijk-Oost	
Er moet een vlotte afwikkeling zijn van het gemotoriseerd verkeer op het complex Kortrijk-Oost. Gezien de huidige problematiek en de toekomstige ontwikkelingen (verdere invulling Evolis, de Pluim, voetbalstadion,...) zal de belasting enkel toenemen.	Het GRUP beoogt inderdaad een vlotte en veilige doorstroming ter hoogte van het complex Kortrijk-Oost. Dit gebeurt in afstemming met het inzetten op alternatieve vervoersmiddelen en de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving. De ontwikkelingen worden geëvalueerd en waar nodig bijgestuurd.
Het kruispunt E17/R8-N8 is onveilig, zowel voor fiets als auto/moto. Het oprijden vanuit Kortrijk naar R8 richting Harelbeke is heel gevaarlijk door de dubbele verkeersstroom in tegenrichting waarvan 80% eigenlijk ook de R8 oprijdt.	Binnen het komende mobiliteitsonderzoek zal de onderliggende wegnis aan de verkeerscomplexen mee onderzocht worden.
Het complex Kortrijk-Oost heeft een rechtstreekse invloed op de verkeersafwikkeling in Zwevegem. Zwevegem is aangewezen op dit complex voor de regionale ontsluiting van gemotoriseerd verkeer via de op- en afrit van de E17, de bereikbaarheid van kantoor- en industriegebieden rondom Kortrijk, scholen in Kortrijk, het station van Kortrijk.	Het onderzoek zal de regionale ontsluiting bekijken. Zowel de ontsluiting naar het hogere wegennet als via het onderliggende wegennet maken deel uit van het onderzoek.
Kortrijk-Oost is eveneens de toegangspoort voor de ontsluiting tot Zwevegem, Avelgem,... Doordat het complex rechtstreeks aantakt op N8 en de N391 moet ook deze infrastructuur meegenomen worden. De verkeersafwikkeling op de rotonde N8/N391 kan niet losgezien worden van het complex Kortrijk-Oost. Een ondertunneling kan een oplossing brengen om het doorgaand verkeer vlotter te laten verlopen en de kernen van de gemeenten te ontlasten. Indien werk wordt gemaakt van een verdere ontsluiting langs het kanaal Bossuit-Kortrijk tot aan de Schelde om zo de kernen van Avelgem en Anzegem te vrijwaren, dan moeten deze gegevens binnen K-R8 mee onderzocht worden. Een optimalisatie van het traject N8/N391 heeft ook impact op het toekomstig verkeer op het complex Kortrijk-Oost.	Binnen het komende mobiliteitsonderzoek zal de onderliggende wegnis van de verkeerscomplexen mee onderzocht worden. De provincie West-Vlaanderen maakte in 2012 een mobiliteitsstudie voor het gebied tussen de Leie en de Schelde (Interfluviumstudie). De studie onderzocht de mobiliteitsproblematiek in het interfluvium als geheel. Uit deze bleek dat een omleidingsweg via het kanaal Bossuit-Kortrijk geen soelaas biedt voor het ontlasten van de kernen Avelgem en Anzegem. Er vindt enkel een verschuiving van bestemmingsverkeer plaats, maar niet van doorgaand verkeer.
Het oorspronkelijke ontwerp voor de R8 in de reservatiestreek met aansluitend klaverblad Kortrijk-Oost dient meegenomen te worden in de bespreking van de alternatieven.	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.

Inspraakreactie

Bespreking

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 de optimalisatie van Kortrijk-Oost wordt bijgevolg niet meegenomen voor verder onderzoek.

Ontwerpmatige voorstellen

De Oostelijke aansluiting van R8 op E17 op de tekening zorgt ervoor dat er geen verkeer meer van de R8 over het rondpunt met "cowboy Henk" moet passeren. De blauwe lijn is de aansluiting die misschien een oplossing is. De weg gaat volledig onder de vrij hoog gelegen op- en afritten van de R8 en duikt onder de E17 om vervolgens weer omhoog te gaan en de E17 op te rijden. De snelheid moet toch 70km/u zijn om vlot te blijven doorstromen vanuit de R8.



Het directer aansluiten van de R8 op de E17 is vanuit de categorisering van de wegen na te streven. Maar soms is deze categorisering niet technisch en ontwerpmatig mogelijk.

In het verder onderzoek wordt er indien mogelijk nagestreefd om deze hoofdstromen inderdaad zo direct mogelijk met elkaar te verbinden.

Voorstel van ontwerp met 1 extra brug, 1 extra afrit, 1 extra oprit, 2 geschrapte afritten en eenvoudigere N8-R8-knoop (zie afbeelding):

- Rood = geschrapte oprit/afrit
- Groene zone = snel verkeer Oost-Zuid 120km/h
- Lichtblauw = nieuwe richting, samen in overkapping tot 3b. Eén rijvak Zuid → Oost 90km/h, nieuw stuk R8.
- Rondpunt Cowboy Henk verplaatsen voor afrittencomplex N8 en herleiden tot 1 knooppunt; grotere rotonde = veiliger (=donkerblauw).
- Geel gemarkeerd = vrijgegeven grond voor stadsboulevard/woonzone.
- 1 extra rijvak rechts van rijrichting Gent-Lille voor K-Zuid naar R8 Oost 3b.
- Dubbele brug R8 boven N8 blijft maar de rijrichtingen op de brug wisselen waardoor de brug optimaal benut wordt en bochten bij oprit 3a minder scherp zijn + grote rotonde zal knoop N8 eenvoudiger maken.
- 1 extra doorsteek van Harelbeke naar andere, ongebruikte rijrichting, voor richting K-Zuid.
- Extra bruggen/tunnels = 1 Kortrijk Oost krul van 360°.

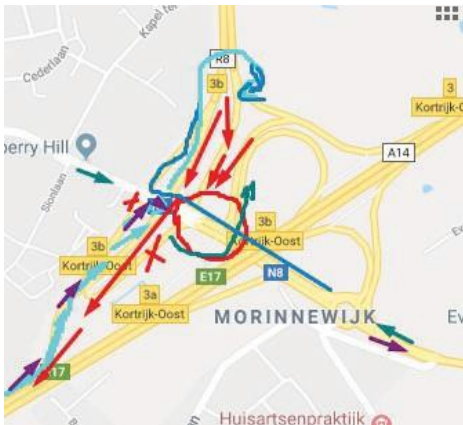
Dit voorstel is gebaseerd op de uitwisseling van de N8 en R8 via een rotonde. Een aantal elementen laten vermoeden dat dergelijke oplossing niet evident is, doch het voorstel wordt wel meegenomen in het verdere onderzoek om dit ten gronde te onderzoeken. Volgende bedenkingen zijn alvast te formuleren:

- Uit voortschrijdend onderzoek blijkt dat een rotonde een remmend element is en niet kan gezien worden - in tegenstelling tot verkeerslichten - als sturend.
- Daarnaast vraagt de aanleg van dergelijke rotonde veel ruimte die gezien de insnoering tussen de E17 en de woningen langs de N8 en toch ook wel de noodzaak van de nabijheid van de R8 bij de E17 moeilijk wordt.
- De weefzones daar waar de N8 aansluit op de R8 (bocht van 360°) zullen vermoedelijk vanuit verkeersveiligheidsoogpunt niet toereikend zijn.

Inspraakreactie

Kortom nog een overzicht, anders beschreven:

- (licht)blauwe route = nieuwe tunnel of brug boven of onder R8 bij Kortrijk-Oost Zwevegem → Harelbeke (= donker) of Kortrijk-Zuid → Harelbeke (=licht). Vereist wel een extra rijvak onorthodox rechts van de rijvakken Gent-Lille. Rode route = bestaande route Oost-Zuid, wel op andere rijrichting brug R8-N8. Groene route = N8 Kortrijk-Centrum → Kortrijk-Zuid
- Zone binnen het Ei + Ei = zone 70, nieuwe afrit t.v.v. E17 2 Hoog-Kortrijk tussen R8 en E17 (blauwe pijlen).
- Rode cirkel = nieuwe rotonde, hoe grote hoe beter. De rotonde vereenvoudigt de N8.
- Het wisselen van rijrichting op de brug R8 maakt een open afrit overbodig
- De oprit 3b N8 richting Kortrijk Zuid kan eventueel open blijven, alsook afrit 3b van Kortrijk-Zuid naar Kortrijk Centrum.



Bespreking

Het is niet duidelijk wat geel is gemarkeerd: een stadsboulevard of woonzone binnenin het complex is geenszins mogelijk in het kader van veiligheid.

Eventueel de Baaistraat verbinden met de rotonde Q8 aan Evolis.

Binnen het komende mobiliteitsonderzoek zal de onderliggende wegeenis aan de verkeerscomplexen mee onderzocht worden. Betreffend voorstel wordt mee onderzocht.

De geplande Hoogwaardige Openbaar Vervoersbinding (HOV) voor de campussites rijdt via de Schaapsdreef, wat in het verlengde ligt van de Baaistraat. Op termijn zou een uitbreiding van deze lus eventueel wel mogelijk zijn (geen budgetneutrale omgeving).

Een verbinding van Hoog Kortrijk richting N8 werd bekeken in het voorbereidend ruimtelijk ontwerpend onderzoek (workshops Hoog Kortrijk). In dit onderzoek werd geopteerd voor een meer noordelijk gelegen verbinding, in functie van een betere aansluiting op de te voorziene OV-halte. Thans voorziet men de verbinding tussen de Morinnestraat en N8 ten noorden van de G. Marconilaan.

Inspraakreactie	Bespreking
	Bij de verdere uitwerking van een mogelijke verbindingsweg moet er in elk geval over gewaakt worden dat deze weg niet gebruikt wordt door sluipverkeer.
<p>Onveilige rotonde Cowboy Henk, vooral tijdens de spits. Komende vanuit Harelbeke, moet je een vreemde bocht van 180° nemen om de E17 op te rijden, waarna je de ring afrijdt, je naar de rotonde Cowboy Henk moet om vervolgens terug de E17 op te rijden. Op de kaart lijkt het alsof je op het punt van die bocht van 180°, een bocht van 90° kunt maken en via een brug de E17 over kunt om daarna dan de E17 op te rijden. Deze auto's moeten dan niet meer via Cowboy Henk passeren. Naast de Watergroep is een ruim veld waardoor die bocht kan genomen worden zonder dicht bij de omwonenden te komen. Probleem is dan dat de afrit Kortrijk Oost 3A die pal na die oprit komt, onveilig zou zijn. We stellen voor om die te sluiten. Auto's kunnen al afrijden via de afrit Kortrijk Oost 3B en komen op hetzelfde punt, Cowboy Henk uit.</p>	<p>De rotonde Cowboy Henk dient in het verdere onderzoek inderdaad verkeersveiliger te worden heringericht.</p> <p>Wat betreft het voorstel om de bocht R8 richting E17 Gent over de E17 te trekken met een brug dient er toch wel opgemerkt dat dit maar deels het probleem van de doorstroming tussen de N8, R8 en E17 oplost.</p> <p>Het voorstel kan mee opgenomen worden in een variant waar dan wel tegemoet gekomen wordt aan het oplossen van de doorstroming en verkeersveiligheid van het volledig complex Kortrijk-Oost.</p>
	
Verleggen of nieuw complex	
<p>In welke mate kan het complex Kortrijk-Oost meer naar het oosten verlegd worden, weg van de woonwijken, waarbij het verkeer van Zwevegem en Kortrijk uit elkaar kan worden gehaald om de verkeersopstopping rond Cowboy Henk te vermijden. Bv. rond het kanaal Bossuit-Kortrijk, aansluiting op de N391.</p>	<p>Het voorstel tot het verleggen van het complex Kortrijk-Oost wordt meegenomen in het verdere onderzoek. De technische mogelijkheden zijn te onderzoeken, gezien bijvoorbeeld de aanwezigheid van het kanaal Bossuit-Kortrijk (cf. hoogteverschillen). 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.</p>
<p>In Zwevegem een afrit van de E17 maken, zodat men niet naar Kortrijk of Deerlijk moet om af te rijden en die punten ontlast worden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bv. een aansluiting ter hoogte van Stasegem of de Pluim naar de E17 om drukker verkeer op de N8 te vermijden. - Bv. een afrit bij het kanaal Bossuit-Kortrijk, waarbij wie afrijdt enkel verder kan langs het kanaal en 	<p>Het voorstel tot realisatie van een bijkomend complex op de autosnelweg E17 wordt niet weerhouden.</p> <p>Het aantal complexen op de hoofdwegen is vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). Op het hoofdwegennet primeert de internationale en gewestelijke verbindingfunctie, waardoor het aantal open afritten beperkt gehouden. Dit bevordert de doorstroming en de veiligheid.</p>

Inspraakreactie

geleid wordt naar het rondpunt bij Claerhout Aluminium of verder naar Zwevegem via het kanaal of de Beneluxlaan. Zo krijgen omwonenden geen extra verkeer door hun straat.



Bespreking

Een bijkomend nieuw complex is vanuit verkeersveiligheidsstandpunt niet aangewezen. Elk complex kan beschouwd worden als een conflictpunt. Er zijn dus beter zo weinig mogelijk complexen op de E17.

Bijkomend wordt opgemerkt dat de afbeelding bij de inspraakreactie suggereert om dit bijkomende complex op de E17 te voorzien ter hoogte van het bestaand complex Beneluxlaan/Kanaalstraat. Deze afrit zou verkeerstechnisch met de te overbruggen hellingen niet haalbaar zijn. Vanuit verkeersveiligheid zijn ook afstanden tussen complexen te respecteren.

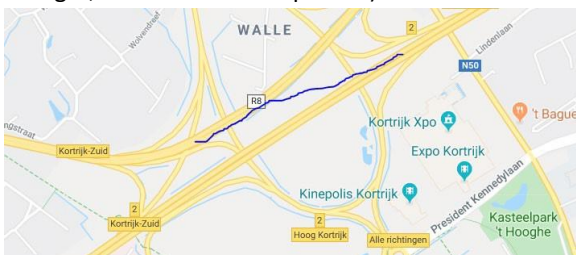
Verkeerscomplex Kortrijk-Zuid (het Ei)

Het Ei is heraan te leggen zodat de doorstroming naar de E17 en R8 vlotter verloopt.

Het GRUP beoogt een vlotte en veilige doorstroming ter hoogte van het complex Kortrijk-Zuid. De optimalisatie van dit complex gebeurt in afstemming met het inzetten op alternatieve vervoersmiddelen en de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving.

Oplossingen aansluiting R8 op E17:

- Onder de E17 en het Ei duiken om vanop de R8 op de E17 te komen. Dit zonder verkeer in conflict te laten gaan op het Ei zelf.
- De R8 die tussen het Ei loopt is bijna een lege R8 als je vanuit dit punt komt, je kan tussen het Ei de E17 misschien aansluiten. Dit door af te rijden vlak voor het Ei en naar beneden te duiken onder het Ei door en onder de R8 en terug boven te komen op de R8 zelf. Je kan hier 1 bestaand vak R8 op die plaats offeren (omdat de densiteit op die plaats toch al laag is, moet dit lukken op 1 vak).



Deze voorstellen zullen meegenomen worden in het verdere mobiliteitsonderzoek.

Wegmarkeringen op het Ei zijn efficiënter aan te brengen, zodat de weefbewegingen op de voorziene plaatsen gebeuren (bv. door gebruik te maken van volle witte lijnen met stippellijn langs 1 kant, waarna de stippellijn overgaat naar de andere kant iets verderop).

De afstanden met volle en onderbroken lijn op het Ei zijn aangebracht volgens de plaatsingsvoorwaarden voor markeringen. Deze plaatsingsvoorwaarden zorgen er voor dat de verkeersveiligheid gewaarborgd wordt.

Voorzien van extra bypassen aan de rotonde Kinopolis in functie van doorstroombetingen.

Extra bypassen zijn ruimtelijk niet eenvoudig aan te leggen. Daarnaast zijn deze bypassen voor de fietsers zeer onveilig.

Inspraakreactie	Bespreking
Verbeteren van het kruispunt ter hoogte van de Colmar.	In het kader van het onderzoek naar de Hoogwaardige Openbaarvervoersverbinding (HOV) tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk (zie procesnota, 1.3.3) wordt de N50 herbekeken in functie van doorstroming (aanleg vrije busbaan). Dit kruispunt met de N50 wordt in het licht hiervan bekeken. Voorafgaand zullen dus geen aanpassingen gebeuren.

4. MOBILITEIT

Inspraakreactie	Bespreking
<p>Het verkeer is zeer sterk toegenomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 18% sedert 2010 en voor vrachtwagens 25%. Op heden zijn er 115.000 voertuigen/dag waaronder 25.000 vrachtwagens/dag. - In 1984 waren er 10.000 wagens/dag, in 2019 130.000 wagens/dag. 	<p>Op heden beschikken we niet over de cijfers van 1984. De meest recente cijfers zijn van 2019 op de website van het verkeerscentrum. Het jaargemiddelde per dag is voor dat jaar 102.000 voertuigen, waarvan 17% vrachtwagens. Het volume in 2010 was 84.500, wat een verhoging betekent van 21%. Het percentage vrachtwagens is verhoogd van 15,5 naar 17% in die tijd.</p>
Mobiliteitsbeleid en -principes	
<p>Inzetten op het verminderen van transport en mobiliteit zoals deze op vandaag georganiseerd wordt. Vraag om de plandoelstellingen sterker te focussen op duurzame mobiliteit binnen het kader van duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij de economische, de sociale en de ecologische componenten ten volle worden erkend en geïntegreerd worden benaderd.</p>	<p>Eén van de doelstellingen van het GRUP is om bij te dragen aan het teweeg brengen van een modal shift. Om een grote modal shift te bekomen zal er sterk moeten gefocust worden op duurzame mobiliteit en daaraan gekoppeld een meer duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Duurzame mobiliteit zoals bv. fietsen, openbaar vervoer, deelmobiliteit, carpoolen,... draagt bij tot het minder belasten van de complexen en de ontsluitende wegen naar de complexen.</p>
<p>Een ander mobiliteitsbeleid is noodzakelijk: problematiek rond bedrijfswagens, rekeningrijden, betere organisatie van De Lijn en treinverkeer zonder privatisering, veilige hoogwaardige ruimte voor fietsers, inzetten op deelauto's, andere aandrijving voor wagens dan fossiele brandstof en elektriciteit, inrichten van mobipunten, betere organisatie van P&R, moderne app in functie van gebruik openbaar vervoer,...).</p>	<p>Binnen dit planproces zullen er al heel wat beleidskeuzes op vlak van duurzame mobiliteit gemaakt worden die kunnen vastgelegd worden in het GRUP of in daaraan gekoppelde instrumenten (zoals overeenkomst, verordening,...). Het GRUP draagt bij tot een duurzaam mobiliteitsbeleid. Afstemming is te voorzien met parallelle processen, zoals bv. de vervoerregiowerking Kortrijk, federale materie,... (zie procesnota, 2.4.2).</p>
<p>Vlaanderen werkt te weinig met verkeersmanagementssystemen. Dit heeft veel potentieel, ook in K-R8.</p>	<p>Dit voorstel van werken met verkeersmanagementsystemen kan in het MER opgenomen worden als een flankerende maatregel. Het potentieel hiervan moet uit het onderzoek blijken.</p>
<p>Er moet verder onderzoek en onderscheid gemaakt worden tussen E-wegen, gewestwegen en lokale wegen. Welke rol nemen deze wegen op, welke verkeersstromen worden toebedeeld en wat zijn de consequenties. Deze oefening moet integraal en getrappt gebeuren om het planproces leesbaar en bevattelijk te maken.</p>	<p>Op vandaag bestaat er een categorisering van de wegen. Deze selectie en de functiebeschrijving van elk type weg is opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.</p> <p>Omtrent de categorisering van wegen is ook nieuwe regelgeving op komst, welke wordt bepaald op Vlaams niveau en vanuit de vervoerregiowerking in de regionale mobiliteitsplannen. In het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Kortrijk zal de categorisering en de functiebeschrijving van elk type weg vastgesteld en opgenomen worden.</p>

Inspraakreactie	Bespreking
Snelheid(sbeperking)	
<p>Vraag tot het beperken op korte termijn van de maximumsnelheid op de E17 in functie van geluid, fijn stof en ongevallen. Volgende voorstellen worden hierbij gedaan:</p> <p>M.b.t. het tracé:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Snelheidsbeperking van Kortrijk-Oost tot Franse grens - Snelheidsbeperking van Deerlijk tot Franse grens - Snelheidsbeperking van Aalbeke tot Deerlijk - Snelheidsbeperking zone Hoog Kortrijk <p>Mbt de snelheid</p> <ul style="list-style-type: none"> - Snelheidsbeperking tot 90km/u en voor vrachtverkeer tot 70km/u - Algemene verlaging van de snelheid op de E17 tot 70 km/u van de Franse grens tot Deerlijk. - Verlaging van de snelheid op de E17, met voor vrachtwagens max. 60 km/u. 	<p>In de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van 5 maart 2020 heeft minister Peeters de vraag tot verlaging van de maximumsnelheid op de E17 ter hoogte van Kortrijk beantwoord. De minister stelt dat de snelheidsregimes zo eenduidig en uniform mogelijk moeten zijn om de leesbaarheid van de wegsituatie te verzekeren. Mogelijke maatregelen moeten gebaseerd zijn op objectieve beoordelingscriteria. Eens men beschikt over deze criteria, kan de vraag herbekeken worden.</p> <p>De vraag tot snelheidsverlaging wordt opgenomen in het planproces en zal onderzocht worden in het milieueffectenonderzoek. De vraag kan gekaderd worden in de centrale doelstelling van het GRUP tot verhogen van de leefbaarheid. Verder onderzoek moet aantonen wat een mogelijke snelheidsverlaging betekent inzake doorstroming, verkeersveiligheid en milieu-impact.</p>
<p>De E17 heeft zijn oorspronkelijk doel als internationale snelweg, met maximumsnelheid van een snelweg van 120km/u. De snelheid op de E17 tussen Deerlijk en Rekkem is te behouden op 120km/u.</p>	<p>Zie bespreking vorig punt.</p>
<p>Een snelheidsbeperking zal leiden tot het compacter en goedkoper kunnen uitvoeren van de verkeerscomplexen + het wegschrijven van een subvariant in alle verdere scenario's.</p>	<p>Het klopt dat bij lagere snelheden draaicirkels voor complexen kleiner kunnen aangelegd worden. Dit heeft wel repercussie op de aanrijsnelheid en direct op snelheden van doorgaand verkeer. Snelheid heeft in deze dan ook een directe impact op zowel doorstroming als ruimtegebruik en leefbaarheid. Of dit in de feiten dan effectief goedkoper zal zijn, is daarmee niet uitgemakt. Mogelijk kan door de draaicirkels kleiner te maken het bv. moeilijker zijn om niveaoverschillen te overwinnen en worden kunstwerken dan bv. duurder.</p> <p>Een snelheidsbeperking op de E17 wordt in het planproces meegenomen als subvariant. Het verdere onderzoek moet uitwijzen of deze maatregel gunstig blijkt en overeenstemt met de plandoelstellingen.</p>
<p>Het doorgaand verkeer van en naar Waregem en Roeselare/Ieper moet via het complex Aalbeke worden geleid en niet via de R8 door stedelijk gebied. In welke mate heeft de snelheidsverlaging naar 90km/u op de R8 hier reeds toe bijgedragen?</p>	<p>Op de hoofdwegen wordt er niet gesignaleerd dat de R8 als shortcut dient genomen. De uitwisseling tussen de twee hoofdwegen dient in principe te gebeuren via de verkeerswisselaar Aalbeke.</p> <p>Maar de GPS stuurt vandaag de dag in spitsmomenten de bestuurder via de snelste route en dat is jammer genoeg via de R8. Er zijn op vandaag nog geen data om te verifiëren wat de impact hierop is vanuit de snelheidsverlaging van 90km/u op de R8.</p>

Inspraakreactie	Bespreking
	<p>Met de beoogde optimalisatie van de verkeerswisselaar Aalbeke (zie procesnota, 1.3.1) zou meer verkeer de juiste route moeten nemen. De mate waarin dit effectief tot verschuiving van de verkeersstromen van de R8 naar de E403/E17 zal leiden, zal mee onderzocht worden in het verkeersmodel.</p> <p>In het onderzoek naar een mogelijke snelheidsverlaging op de E17 dient dan weer rekening gehouden te worden dat het verkeer mogelijks meer richting R8 zal geduwd worden.</p>
<p>De maximumsnelheid van 120km/u terug toelaten op de R8 en het nodige doen om hierbij de R8 op een veilig niveau (incl. ontsluiting) te krijgen die deze snelheid toelaat.</p>	<p>Dit is geen redelijk alternatief. Dit gaat niet alleen in tegen het beslist beleid inzake wegencategorisering, maar ook tegen de plandoelstellingen. De R8 opwaarderen tot een snelweg waar overal 120km/u kan gereden worden, vergroot per definitie de aantrekkingskracht van de R8 als sluiproute tussen E17 en E403 (i.p.v. de route via de verkeerswisselaar Aalbeke) en dus ook van de hoeveelheid verkeer op de R8, ergo daling van de leefbaarheid in de directe omgeving van de R8. Terwijl het net de doelstelling is om de leefbaarheid te verhogen.</p>
<p>Het dynamisch bord dat nu reeds aanwezig is, kan op 90km/u gezet worden. Op een dynamisch bord kan wel degelijk een wegebord gedisplayd worden.</p>	<p>Het huidig dynamisch bord is onvoldoende voor een volledige dekking van het traject. Snelheidsbeperking dient na ieder kruispunt herhaald te worden. Bij keuze voor een snelheidsbeperking dient dan ook een bijkomende investering gemaakt te worden voor signalisatie.</p>
<p>Gebruik maken van de vaste borden voor smog alarm in functie van snelheidsbeperking.</p>	<p>In geval de Vlaamse Regering beslist de snelheid te verlagen, dan kan bekeken worden of er gebruik kan worden gemaakt van deze borden.</p>
<p>Bijkomende trajectcontrole op de E17.</p>	<p>Het Agentschap Wegen en Verkeer zet momenteel voor Vlaanderen in op het plaatsen van trajectcontroles. Een jaarlijkse prioriteitenlijst is hierin de leidraad voor het bepalen van de locaties.</p> <p>Het plaatsen van trajectcontroles op de snelwegen in de omgeving van Kortrijk is in ontwikkeling: de federale politie bereidt er thans een aantal trajectcontroles op de snelwegen voor.</p>
<p>Vraag naar flitscamera's.</p>	<p>Er wordt thans door het Agentschap Wegen en Verkeer niet meer ingezet op flitscamera's, maar wel op trajectcontrole. Zie bespreking vorig punt.</p>
Bedrijvigheid: ontsluiting en verkeersgeneratie	
<p>Er is maximaal te investeren in de ontsluiting van de regio, zodoende bedrijven in eigen regio te houden en nieuwe bedrijven aan te trekken. Een goede ontsluiting en mobiliteit is één van de belangrijkste</p>	<p>Bij de verfijning van de startnota is een luik economie toegevoegd (zie verfijnde startnota, 2.2.2.1). Ontsluiting en (multimodale) bereikbaarheid van economische functies speelt hierbij een belangrijke rol. Er is te</p>

Inspraakreactie	Bespreking
parameters van een attractieve regio voor bedrijven en medewerkers (zowel in logistieke ketens, als voor de arbeidsmarkt).	bekijken hoe in functie van de economische leefbaarheid kansen kunnen worden ontwikkeld, zonder daarbij de andere facetten als ecologische, sociale, verkeersleefbaarheid, etc. uit het oog te verliezen.
In het kader van het aansnijden van het Vlaams reservepakket bedrijvigheid voor de provincie West-Vlaanderen is er vanuit Deerlijk een actieve zoekzone naar voor geschoven, aansluitend bij het bedrijventerrein Esserstraat op grondgebied van Zwevegem. Dit potentieel bijkomend bedrijventerrein zal ontsluiten via de N391 naar het complex Kortrijk-Oost; het bijkomend verkeer dient meegenomen te worden in het verdere onderzoek.	De door Deerlijk voorgestelde zone ten oosten van het bedrijventerrein is door de deputatie weerhouden en zal meegenomen worden in het overleg met het kabinet Omgeving om mee onderzocht te worden in de startnota voor het bestemmen van nieuwe bedrijventerreinen in de subregio Waregem (voor deze subregio is een tekort aangetoond). Ook vanuit Zwevegem is een locatie naar voor geschoven, m.n. een zone ten westen van het bedrijventerrein Esserstraat. Zwevegem valt binnen de subregio Kortrijk, waardoor de startnota wellicht pas later zal opgestart worden omdat er binnen deze subregio geen tekorten aangetoond zijn (als het bedrijventerrein Menen-Wervik kan verderlopen). Beide zones worden meegenomen in het verdere onderzoek K-R8.
Binnen de 'proeftuinen in het kader van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen' heeft de provincie West-Vlaanderen het traject Saving Space lopen. Hierbij wordt onderzocht hoe de behoefte aan bedrijfspercelen op een duurzame en ruimte efficiënte manier ingevuld kan worden. Hierbij wordt duidelijk dat er een aantal obstakels zijn om een hoger rendement te halen door verticaal te stapelen, maar dat bij stijgende grondprijzen de druk steeds groter zal zijn om dit te doen. Op vandaag gebeurt dit steeds meer. Daarom is het belangrijk om bij het ontwikkelingspotentieel hier rekening mee te houden. Eénzelfde oppervlakte kan hierdoor immers méér verkeer genereren.	Stapelen van een bedrijventerrein is één van de zes ambities van Saving Space in het kader van zuinig ruimtegebruik op bedrijventerreinen. De ambitie tot een zuinig ruimtegebruik wordt binnen K-R8 onderschreven. K-R8 onderschrijft een kwalitatief ruimtelijk rendement op goed (multimodaal) ontsloten locaties en streeft naar een optimale afstemming tussen infrastructuur, mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast is ook op te merken, zoals ook aangegeven vanuit het ontwerponderzoek in het kader van Saving Space, dat de huidige brandvoorschriften voor industrie niet voorzien zijn op het stapelen van bedrijfsgebouwen en bijgevolg zeer belemmerend werken.
Sluipverkeer	
Vraag tot het ontlasten en afsluiten van woonbuurten voor sluipverkeer. Toenemend sluipverkeer in de Lindenlaan, Roggelaan, Tarwelaan, Morinnestraat, Beekstraat, Maandagweg, wijk Sint-Elisabeth... Het rondpunt naar de Maandagweg is niet voorzien op het sluipverkeer. Ook het kruispunt Morinnestraat en Oudenaardsesteenweg is gevaarlijk voor sluipverkeer.	Het mobiliteitsonderzoek zal niet specifiek onderzoek doen naar sluipverkeer, maar uit de doorrekeningen zal wel blijken waar er grotere verkeersstromen aanwezig zijn en in hoever deze in de toekomst zullen toe- of afnemen. Desgevallend zullen milderende maatregelen voorgesteld worden in het MER. Ingrijpen in de circulatie kan daarbij een optie zijn. Parallel met het GRUP zullen ook maatregelen nodig zijn op lokaal niveau om het sluipverkeer tegen te gaan (zie procesnota, 2.4.2).
Volgende ingrepen om het sluipverkeer tegen te gaan worden voorgesteld:	Zie bespreking vorig punt.

Inspraakreactie	Bespreking
<ol style="list-style-type: none"> 1. Versmallen van de Roggelaan en inkleden met bomen 2. Afsluiten van de rotonde Cowboy Henk ter hoogte van De Watergroep 3. De Morinnestraat mag doodlopend worden of minstens éénrichtingsverkeer (in de richting van Zvevegem) 4. Invoeren van éénrichtingsverkeer in de Sint-Margriete-Houtemlaan en de Lindenlaan 	<ul style="list-style-type: none"> - De groene inkleding langs de Roggelaan is te bespreken met de stad Kortrijk. - Punt 2 en 3. Afsluiten van de rotonde Cowboy Henk en alternatieven voor het verkeer worden o.m. bekeken in de studie voor de herinrichting van de N8 (zie procesnota 1.3.1), het gemeentelijk RUP voor het nieuwe voetbalstadion voor KV Kortrijk (zie procesnota, 1.3.4), de nieuwe wijken langs de Morinnestraat en er loopt in de wijk een participatief onderzoek via Telraam. Aanpak van sluijverkeer is een belangrijk onderdeel van het lokaal mobiliteitsplan in opmaak. - De verkeerscirculatie van de Sint-Margriete-Houtemlaan en de Lindenlaan zal meegenomen worden binnen het verder onderzoek over het Hoogwaardig Openbaar Vervoer langs de N50.
<p>Sluijverkeer gezien onafgewerkte ring.</p>	<p>Het verdere onderzoek moet uitwijzen of er een onderscheidend verschil is tussen de alternatieven met het sluiten van de R8 tussen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en zonder het sluiten van de R8 tussen deze twee complexen.</p>
<p>Welke maatregelen zullen er worden genomen om tijdens de werkzaamheden het sluijverkeer tegen te gaan?</p>	<p>Er wordt nu nog geen onderzoek naar mogelijke verkeershinder tijdens de werken gedaan. Daarvoor is er momenteel nog onvoldoende informatie. Op planniveau ligt de focus immers op het zoeken naar de meest aangewezen type-oplossing. Pas op het moment dat hierover beslist is en de weerhouden oplossing wordt uitgewerkt in een concreet ontwerp (project) heeft het zin om de effecten tijdens de werffase in beeld te brengen.</p> <p>Het minder hinder-plan gekoppeld aan het project zal hier uitsluitel over geven.</p>
<p>Studenten parkeren steeds meer in de woonbuurten. Ook grote beurzen in Kortrijk Xpo geven parkeeroverlast.</p>	<p>Een goed doordacht parkeerbeleid dringt zich op om het vrij parkeren in te perken. Momenteel zijn er geen (grootschalige) initiatieven om het studenteparkeren anders aan te pakken. Op plekken waar de studenten niet mogen staan (in groenperken bijvoorbeeld) is het aan de politie om handhavend op te treden. Een veelgebruikte maatregel voor het oplossen van ongewenst parkeergebruik is het invoeren van een regime (betalend, max parkeerduur). Dit heeft echter ook altijd een (ongewenst) effect voor de bewoners in de wijk.</p>

5. MODAL SHIFT

Inspraakreactie	Bespreking
Modal split	
<p>De modal split is te benaderen vanuit een gelaagd model van ontsluiting van verkeer: er zijn (inter)nationale verkeersstromen, regionale ontsluiting, ontsluiting op niveau van de stad en lokale mobiliteit.</p> <p>Elk schaalniveau kan vervolgens benaderd worden vanuit het STOP-principe. Welke verplaatsingen kunnen te voet, met de fiets of OV? Welke maatregelen nemen we om dit te bewerkstelligen? Indien verplaatsingen echt met de auto moeten, hoe kunnen deze verplaatsingen duurzamer gemaakt worden? Voor de verplaatsingen die met de auto moeten, moet passende infrastructuur beschikbaar zijn. Er is in te zetten op de 'STO' van STOP, zodat er minder bijkomende auto-infrastructuur nodig is.</p>	<p>In het GRUP is het de opzet om de modal split en de weginfrastructuur, en zo ook de ruimtelijke ontwikkelingen, op elkaar af te stemmen zodat de leefbaarheid verbetert.</p> <p>De Vlaamse regering streeft ernaar om via een modal shift te komen tot een duurzamere modal split met een aandeel van 40% aan duurzame modi in de vervoerregio Kortrijk. In deze modal split vormt het STOP-principe de leidraad. In het planproces K-R8 wordt een hoger ambitieniveau (meer dan 40%) vooropgesteld (zie verfijnde startnota, 2.2.1). Het percentage zal verder gespecificeerd worden in afstemming met de beslissingen van de vervoerregio Kortrijk.</p>
<p>In functie van het evalueren van de doelstellingen van dit GRUP (als van andere (stedelijke) planprocessen nu en in de toekomst) is het van belang dat het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG) bruikbaar wordt op stads- en regionaal niveau. Hiervoor is het OVG-onderzoek verder uit te diepen en moeten de nodige (financiële) afspraken gemaakt worden met de Vervoerregio Kortrijk.</p>	<p>Deze opmerking zal opgenomen worden in het kader van de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan door de vervoerregio Kortrijk.</p>
<p>Langs digitale weg moet het mogelijk zijn de werknemers van grote industrieparken in kaart te brengen en na te gaan wie bv. vanuit Roeselare naar bv. Evolis in Kortrijk komt.</p>	<p>Met Floating Car Data (FCD) wordt gebruik gemaakt van de data verkregen van GPS posities van diverse apparaten zoals navigatiesystemen, mobiele telefoons en trackingsystemen. Deze FCD data zijn betrouwbaar voor verkeersmanagement en het monitoren van snelheden (het bekijken waar files staan, druktebeelden,...). Voor het opmeten van intensiteiten zijn de data echter niet betrouwbaar genoeg en enkel goed als aanvulling.</p> <p>Voor bedrijven met minstens 30 werknemers kan ook via de FOD Mobiliteit en Vervoer info verkregen worden uit de 3-jaarlijkse Federale enquête woon-werkverkeer.</p>
Ambitieniveau modal shift	
<p>De modal split van 40% is eerst te realiseren vooraleer te investeren in wegen waarmee je opnieuw auto's aantrekt.</p>	<p>Het inzetten op duurzame en alternatieve vervoersmiddelen is één van de doelstellingen of ambities voor Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost: de (ruimtelijke) principes hieromtrent zijn opgenomen in de verfijnde startnota (zie verfijnde startnota, 2.2.1). Voorgestelde</p>

Inspraakreactie	Bespreking
	<p>infrastructuuringrepen dienen te beantwoorden aan die ambities. In het GRUP wordt vanuit de overkoepelende doelstelling tot het verhogen van de leefbaarheid gezocht naar afstemming tussen het verbeteren van de weginfrastructuur, het inzetten op alternatieve vervoersmodi en de ruimtelijke ontwikkelingen.</p>
<p>K-R8 moet effectief bijdragen tot de beoogde mobiliteitsverschuiving. Er is maximaal in te zetten op een volwaardige modal shift, rekening houdende met de eigenheid van de regio. Initiatieven en ontwikkelingen voor modal shift zijn alle kansen te geven en weinig mogelijk te hypothekeren.</p>	<p>Deze ambities en doelstellingen worden onderschreven in het planproces.</p>
<p>Het ambitieniveau inzake modal shift is nog onvoldoende duidelijk. Een ambitieuze modal shift is aan te houden, waarbij deze ambitie bij de start van het planproces vertaald wordt in duidelijke uitgangspunten die tijdens het ontwerpend onderzoek prioritair behandeld worden t.o.v. het wegenisontwerp.</p>	<p>Het ambitieniveau inzake modal shift in het kader van het planproces K-R8 wordt in de verfijnde startnota verduidelijkt (zie verfijnde startnota, 2.2.1). Dit ambitieniveau binnen het GRUP omvat een aandeel van duurzame modi dat hoger is dan 40%. Het percentage zal verder gespecificeerd worden in afstemming met de beslissingen van de vervoerregio Kortrijk.</p> <p>Het inzetten op duurzame en alternatieve vervoersmiddelen is één van de doelstellingen van het GRUP. In de verfijnde startnota zijn bijkomende (ruimtelijke) principes hieromtrent opgenomen.</p>
<p>De Vlaamse ambitie modal shift uit het Vlaams Regeerakkoord (40% alternatieve vervoerswijzen) is te vertalen in het GRUP, mee te nemen in de uitgangspunten, de verkeersmodellering en in het ontwerpend onderzoek.</p>	<p>Het planproces K-R8 dient bij te dragen aan de doelstelling tot het behalen van een modal split van 40% voor duurzame modi in de vervoerregio Kortrijk. Het dient hierbij duidelijk te zijn dat vanuit het planproces alleen de vooropgestelde 40% in de vervoerregio Kortrijk niet kan worden gehaald. Andere processen, maatregelen, ed. dienen hier ook toe bij te dragen.</p>
<p>Een realistische benadering van de modal shift dringt zich op. Voor heel wat mensen is een verplaatsing met OV of fiets niet mogelijk omwille van woonplaats, gezinssituatie,...</p>	<p>Zie bespreking vorig punt.</p> <p>Vanuit het planteam wordt geopteerd voor een ambitieuze doch realistische modal shift. Het ambitieniveau inzake modal shift in het kader van het planproces wordt in de verfijnde startnota verduidelijkt (zie 2.2.1). Het planteam onderschrijft dat de modal shift realistisch dient benaderd te worden. Om dit te kunnen bewerkstelligen werd de huidige modal split uit het Regionaal Verkeersmodel gehaald, om zo zicht te hebben op de (realistische) inspanningen die zijn te leveren (zie verfijnde startnota, 2.2.1).</p>
<p>Het hoge ambitieniveau modal shift lijkt misschien niet steeds even relevant voor de sterk auto- en vrachtgerelateerde locaties die hier in onderzoek liggen.</p>	<p>De doelstelling van het GRUP is niet nog meer inzetten op sterke autogerichte locaties, maar de modal shift te bekomen voor deze locaties naar een duurzamere modal split.</p>

Inspraakreactie	Bespreking
	<p>Bij het bepalen van het ambitieniveau inzake modal shift binnen dit GRUP werd een afweging gemaakt tussen de ligging in het stedelijk gebied versus de autogerichtheid van de locatie.</p>
<p>Voor elk schaalniveau kan een specifieke ambitie worden vooropgesteld, waarbij de ambitie van Vlaanderen als uitgangspunt wordt gehanteerd.</p> <p>Vervolgens moet de modal split concreet worden gemaakt voor verschillende deelprojecten en gelden als 1e toetssteen voor de afweging van de verschillende mogelijke ingrepen, en niet enkel als middel om de 'hinderaspecten van mogelijke aanpassingen aan de complexen aanvaardbaar te houden'. Ten behoeve van de evaluatie en voortgang van de ambitie is het wenselijk om meetbare parameters te benoemen per deelproject.</p>	<p>Het planproces K-R8 gaat uit van een integrale aanpak waarbij wordt ingezet op alternatieve vervoersmodi zoals openbaar vervoer en fiets. De doelstellingen beperken zich dus niet tot het verbeteren van de verkeerscomplexen. In functie van het belang van deze modal shift zijn dus ook structurele en punctuele infrastructurale ingrepen nodig voor het openbaar vervoer en de fietsers, zodat men zich op een veilige en vlotte manier duurzaam kan verplaatsen.</p> <p>In het verdere proces moet blijken welke concrete maatregelen ('deelprojecten') er te nemen zijn om te voldoen aan het beoogde ambitieniveau inzake modal split.</p>
<p>Ingrepen en maatregelen in functie van de modal shift</p>	
<p>Vraag om quick-wins inzake modal shift in kaart te brengen en op korte termijn te realiseren.</p>	<p>Uit het verdere onderzoek kunnen eventuele quick-wins inzake modal shift geïnventariseerd worden en zal ook bekeken worden hoe deze parallel aan het planproces tot uitvoering kunnen worden gebracht. Dergelijke ingrepen zijn steeds aan te moedigen en kunnen uitgevoerd worden zonder dat het GRUP is afgewerkt (zie procesnota, 2.4.1).</p>
<p>De startnota formuleert amper concrete maatregelen en initiatieven voor de beoogde mobiliteitsverschuiving. Onder de noemer 'concrete doelstellingen' legt de startnota (p. 18) sterk de nadruk op te onderzoeken aspecten. Verder onderzoek is o.m. vereist m.b.t. de doorstroom- en verliestijden voor OV ter hoogte van de verkeerscomplexen, het voorzien van mogelijke vrije bus- of fietsstroken op de N50 en N8, het bekijken van OV 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 P&R Hoog Kortrijk en de carpoolparking Kortrijk-Oost (startnota p. 9).</p>	<p>Uit het verdere onderzoek moet blijken welke concrete 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 tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk).</p> <p>De stad Kortrijk en het Agentschap Wegen en Verkeer hebben reeds initiatieven genomen om enkele gevaarlijke fietsoversteekplaatsen aan te pakken (bv. de dubbelrichtingsfietsoversteekplaats over de Beneluxlaan). Daarnaast ligt het station op fietsafstand van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Aan het station is het al mogelijk om via blue bike zich te verplaatsen met de deelfiets. De stad Kortrijk beschikt ook over een deelfietsensysteem met free floating, Mobit. Dit systeem is sinds juni 2020 gewijzigd naar Donkey.</p>
<p>Het verkeer moet goed gedoseerd worden en er moet frictie blijven anders verdwijnt de incentive om over te</p>	<p>De centrale doelstelling binnen het GRUP is het verhogen van de leefbaarheid die o.m. bekomen wordt door interactie tussen een betere doorstroming maar</p>

Inspraakreactie	Bespreking
<p>stappen naar andere vervoersmodi of om P&R's te gebruiken.</p> <p>Langs de R8 heeft zich grootschalige handel en bedrijven ontwikkelt met heel wat tewerkstelling. Meer en beter openbaar vervoer en fietsnelwegen uitbouwen kan hier een alternatief bieden.</p>	<p>evenzeer door een modal shift naar meer duurzamere vervoersmodi zoals het openbaar vervoer en de fiets. Deze interactie wordt verder onderzocht binnen het planproces.</p>
<p>De goede multimodale ontsluiting van alle toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen (zoals het bedrijventerrein Blauwpoort in Waregem, het bedrijventerrein Menen-Wervik, de reconversie van de sites Van Marcke, Mewaf,...) moeten meegenomen worden binnen K-R8. Hierbij is rekening te houden met het pendelverkeer naar deze sites en het feit dat het OV op plaats vertrek niet altijd evengoed is uitgebouwd.</p>	<p>Een goede ontsluiting van de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de regio Zuid-West-Vlaanderen is zeker noodzakelijk. Deze aandachtspunten worden opgenomen binnen het regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Kortrijk.</p> <p>In het GRUP ligt de aandacht op de ontsluiting van de ruimtelijke ontwikkelingen binnen de afgebakende scope.</p>
<p>Een concrete doelstelling betreft het verlagen van parkeerplaatsen op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Er wordt evenwel in functie van het KVK-stadion met flankerend programma en de beoogde P&R juist meer parkeerplaatsen gecreëerd. Er dient in het verdere procesverloop duidelijk te worden weergegeven waar men bijkomende parkeerplaatsen wenst en waar niet en hoe dit zal/kan gerealiseerd worden.</p>	<p>Gekoppeld aan de modal shift zal er inderdaad duidelijkheid moeten komen over waar er al dan niet parkeerplaatsen worden voorzien en waar er integraal wordt ingezet op enkel duurzamere vervoersmodi. Dit wordt mee opgenomen in het verdere proces.</p> <p>Doelstelling is om de parkeerplaatsen op Hoog Kortrijk te reorganiseren, optimaliseren en beperken ten voordele van een kwalitatief publiek domein (verblijfsruimte). Ook op Kortrijk-Oost is het parkeervraagstuk te bekijken (uitbreiding carpoolparking, park & ride,...).</p>
Flankerend beleid	
<p>In functie van een modal split van 40% zijn bijkomende middelen te reserveren bv. via fietsinvesteringsgarantie (overeenkomst met Vlaanderen, waarbij de stad de regio opneemt en Vlaanderen financiert).</p>	<p>De modal shift zal inderdaad financiële bijdragen vragen van zowel de Vlaamse overheid als van de lokale overheid. In het verdere proces zal blijken wie voor welk deel zal instaan.</p>
<p>De modal shift zal niet enkel met het GRUP te realiseren zijn.</p>	<p>De modal shift zal inderdaad niet enkel met het GRUP te realiseren zijn. In het verdere proces is te bekijken wat realiseerbaar is in het GRUP en wat via andere instrumenten (verordening, overeenkomst,...) is op te nemen (zie procesnota, 2.4).</p>
<p>Er is af te stemmen met het mobiliteits- en parkeerbeleid van de stad (aanbod, tarifiering, evenementieel, werknemersparkeren,...). Tot op vandaag kiest het beleid ervoor om auto's naar de stad te brengen (cf. nieuwe parkeergarage).</p>	<p>Factoren die een rol spelen in het welslagen van de doelstelling modal shift zullen inderdaad meegenomen worden in het verdere onderzoek. De impact van zo een maatregel zal onderzocht worden in het verdere proces.</p> <p>Er wordt vanuit de stad Kortrijk gestreefd naar een gebalanceerd parkeeraanbod. Werknemers en bezoekers worden zo veel mogelijk verwezen naar de ondergrondse parkeermogelijkheden en P&R, zodat de straat vrij wordt/ blijft voor bewoners en andere activiteiten (terras, fietsparkeren, brede fiets- en voetpaden, groen, etc.). Een goed voorbeeld zijn de</p>

Inspraakreactie	Bespreking
	Leieboorden. Op termijn zal er meer en meer aan de rand van de stad geparkeerd worden, maar momenteel is er nog voldoende aantrekkelijk aanbod in het centrum.
Studenten ontraden om met de wagen naar de hogeschool of universiteit te komen (bv. betalend parkeren voor niet-bewoners).	Zie bespreking vorige punt. Er wordt vanuit de stad gestreefd naar een gebalanceerd parkeeraanbod. Er wordt regelmatig geklaagd over het studentenparkeren in de woonwijken rond Vives/ Kulak. Echter betalend parkeren invoeren betekent ook betalen voor bezoek van bewoners. Veel bewoners zijn hier geen voorstander van. Aan de aanbodzijde proberen we stimulerende maatregelen te nemen, bv. door de hoogwaardig openbaar vervoer en door nieuwe campussen dichtbij het station te situeren. Echter een gebrek aan voortransport bij openbaar vervoer is soms een probleem in minder drukbevolkte gebieden waar studenten vandaan komen. Kortrijk probeert zich steeds sterker te maken als aantrekkelijke studentenstad.
Maak het gebruik van de auto duurder. Zolang het goedkoper blijft om met de wagen naar de stad te gaan, zullen mensen de wagen blijven gebruiken.	Het ligt niet in de mogelijkheden van het GRUP om hier op in te spelen.
Invoeren van rekeningrijden.	Zie bespreking vorig punt.
Beperken van vervuילend verkeer in de stad.	Zie bespreking vorig punt. Er is geen LEZ (lage emissiezone) ingevoerd in de stad Kortrijk.
Via een digitale tool moet het mogelijk zijn om aan carpooling te doen. Goedkoper voor de werknemer, beter voor het milieu en de files worden verminderd. Dit lijkt een ideaal project om uit te besteden aan studenten ICT.	Er bestaat reeds een gemakkelijk toegankelijk digitaal platform om te carpoolen, https://www.carpool.be/
Mobipunten / multimodale knooppunten	
Realisatie van parkeerterreinen en carpoolparkings buiten of aan de rand van de stadskern (zoals op Evolis en Hoog Kortrijk), waar mensen hun auto kunnen achterlaten zodat het verkeer uit de stad blijft. Op de parkings is het vlot en gratis te parkeren of bv. met gecombineerd bus- en parkeerticket. Voorzieningen zijn te treffen om combimobiliteit mogelijk te maken. De parkeerterreinen zijn uit te bouwen tot mobipunten, met deelfietsen, Mobit, deelauto's, laadpalen,... en met mogelijkheid tot overstap op een snelbus (elke 5 min) of op snelle fietsverbindingen (gebruik elektrische fiets of step).	Onderzoek rond multimodale knooppuntontwikkeling op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost maakt deel uit van het planproces. In het verdere proces zal onderzocht worden welke mogelijkheden er zijn om een ruimtelijk en verkeerskundig verantwoord mobipunt/knooppunt uit te bouwen binnen het plangebied (zie verfijnde startnota, 2.4.4.2). Dit gebeurt in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen en zal ook optimaal worden afgestemd op het gemeentelijk planproces van de stad Kortrijk voor de realisatie van een nieuw voetbalstadion voor KV Kortrijk en aanvullend programma (zie procesnota, 1.3.4).
Vraag tot onderzoek van een mobipunt ter hoogte van Ter Biest in Wevelgem. Hier zouden de wagens die	De mogelijke realisatie van een mobipunt op de site Ter Biest ligt buiten de scope van het planproces. In

Inspraakreactie	Bespreking
<p>vanuit richting Ieper op de A19 richting Brugge op de E403 afgeleid kunnen worden. Dit mobipunt moet multifunctioneel worden uitgerust en slim verbonden (o.a. met shuttles, OV, fietspaden, etc.) met o.a. de stadscentra, bedrijventerrein Wevelgem-Zuid, Gullegem-Moorsele, Kortrijk-Noord,... Hiervoor kunnen deze zones ontlast worden en worden lokale ontsluitingsproblematieken gereduceerd. O.a. de N8 in Wevelgem zou hierdoor opnieuw ademruimte krijgen.</p>	<p>opdracht van het departement Omgeving wordt in 2020 via een interactief traject en door middel van ontwerpend onderzoek de omgeving van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem (incl. Ter Biest) onder de loep genomen. Dit gebeurt vanuit twee invalshoeken, m.n. onderzoek op vlak van knooppuntontwikkeling (zoals de realisatie van een mobipunt) en het versterken en opwaarderen van de (resterende) open ruimte.</p>
Kortrijk-Oost	
<p>Realisatie van een grotere carpoolparking aan Kortrijk-Oost.</p>	<p>De nood tot uitbreiden van de carpoolparking Kortrijk-Oost wordt onderschreven vanuit de studie van Technum 'Carpoolparkings West-Vlaanderen' (2014). De studie geeft een gewenste uitbreiding aan van 84 naar 115 parkeerplaatsen (en in een latere fase tot 125 plaatsen). Hierbij is ook de fietsbereikbaarheid van de carpoolparking te optimaliseren. Binnen K-R8 wordt de gewenste uitbreiding van de carpoolparking samen bekeken met het ontwikkelen van een multimodaal knooppunt op Kortrijk-Oost.</p>
<p>Verplaatsen van de carpoolparking Kortrijk-Oost zodat er minder files zijn ter hoogte van Cowboy Henk. Voorstel tot herlocatie tussen de oprit Aalbeke (richting Gent) en de tweede afrit Aalbeke (richting E403).</p>	<p>De ligging en de grootte van de carpoolparking Kortrijk-Oost zal opgenomen worden in het verdere onderzoek. Een mogelijke (bijkomende) carpoolparking ter hoogte van de verkeerswisselaar Aalbeke valt buiten de scope van het planproces. Een carpoolparking binnenin een verkeerswisselaar is op vlak van verkeersveiligheid niet aanvaardbaar.</p>
<p>Maak een randparking aan Evolis (met een op- en afrit langs de autosnelweg zodat dit verkeer niet via Cowboy Henk moet) waar met een abonnement van bv. 70 euro/maand kan geparkeerd worden of waarbij dagjestoeristen tegen een sociaal tarief hun wagen kwijt kunnen met aansluitend en inbegrepen een heen-en-weerticket met de bus voor alle inzittenden.</p>	<p>Binnen het verdere proces zal de haalbaarheid van een P&R/randparking in de omgeving Kortrijk-Oost onderzocht worden (zie verfijnde startnota, 2.4.4.2). Het onderzoek rond de realisatie van een mobipunt gebeurt in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen (multimodale knooppuntontwikkeling) en zal ook optimaal worden afgestemd met het gemeentelijk planproces van de stad Kortrijk voor de realisatie van een nieuw voetbalstadion voor KV Kortrijk en aanvullend programma (zie procesnota, 1.3.4).</p>
<p>Het combineren en gedeeld gebruik van parkeerinfrastructuur is aan te moedigen maar moet goed onderzocht worden, zoals bv. een nieuwe P&R op Evolis en parking voor het KVK stadion. Anderzijds kan de vraag gesteld worden of een P&R aan het KVK-stadion/op Evolis juist geen extra verkeer aantrekt in de spitsuren met congestie tot gevolg. Indien nodig moet ter hoogte van Kortrijk-Oost een andere locatie van P&R voorgesteld worden.</p>	<p>Zie bespreking vorig punt. In het GRUP worden infrastructuur, mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen op elkaar afgestemd. De uitbouw van een multimodaal knooppunt op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost maakt deel uit van de plandoelstellingen, waarbij verschillende locatiealternatieven worden afgewogen (zie verfijnde startnota, 2.4.4.2). De keuzes die hierbij gemaakt zullen worden, zullen optimaal worden afgestemd met de realisatie van het</p>

Inspraakreactie	Bespreking
	nieuwe voetbalstadion van KV Kortrijk en aanvullend programma (zie procesnota, 1.3.4).
Openbaar vervoer (OV)	
Verbeteren van de frequentie en doorstroming van OV. Uitwerken van lussen om vlotter van de ene wijk naar de andere te gaan.	Deze reactie valt buiten de scope van het planproces. Binnen de vervoerregio Kortrijk wordt er een nieuw OV-plan opgemaakt volgens de principes van basisbereikbaarheid: vraaggestuurd, bundelen, ontvlechten.
In het verkeerstechnisch onderzoek is het belangrijk diepgaander te focussen op een vlotte doorstroming van de geoptimaliseerde OV-lijnen uit het voorstel OV-plan van De Lijn, en de nodige maatregelen te nemen om deze vlotte doorstroming te garanderen.	Bij de uitrol van het nieuw OV-plan zal duidelijk aangegeven worden waar er nog infrastructurele maatregelen noodzakelijk zijn om de doorstroming van het openbaar vervoer te optimaliseren. Hierbij zal bekeken worden wat binnen het GRUP valt. Hiervoor zal zowel de Vlaamse overheid als de lokale overheid hun verantwoordelijkheid opnemen.
Vooral in het weekend rijden (bijna) lege bussen. Ook in de daluren rijden vaak bussen met enkele passagiers rond. Er rijden zelfs lege bussen rond op de auto-vrije zondag in de autovrije zone.	Deze reactie valt buiten de scope van het planproces. In het nieuwe OV-plan is de opzet om niet meer rond te rijden met lege bussen. Basisbereikbaarheid vertrekt van een vraag en niet van een aanbod.
Zorgen voor betrouw- en betaalbaar OV. Geef elke Kortrijkzaan per jaar 50 gratis bus- of bus-tramritten binnen groot Kortrijk tijdens de daluren, zorg dat bussen ook stoppen aan enkele grote stadrandparkings. Gratis OV is ook een goede zaak voor de stad Kortrijk, gezien de binnenstad beter bereikbaar wordt door minder verkeer en mensen er niet tegenop zien naar de stap te komen voor evenementen, inkopen,... wat economisch rendement zal opleveren.	Deze reactie valt buiten de scope van het planproces en zal aan de vervoerregioraad Kortrijk worden overgemaakt. Binnen de vervoerregioraad wordt de tarifiering van het aanvullend net en het vervoer op maat bepaald.
Bij de verbetering van het OV-net is rekening te houden met het ploegverband waarbinnen veel bedrijven werken.	Op vandaag wordt het OV-plan in de vervoerregio Kortrijk hertekend. Dit nieuw OV-plan dient budgetneutraal opgebouwd te worden, wat wil zeggen dat er met het huidig budget een nieuw OV-plan dient opgemaakt. Om aan deze strakke voorwaarde te voldoen zijn er al enkele principes vastgelegd binnen de vervoerregioraad Kortrijk over de bediening van bedrijventerreinen, maar die dienen nog verder uitgewerkt te worden.
Inleggen van OV (bv. elektrische bus) langs de R8 die Noord en Zuid, Oost en West verbinden en die aansluit op de bestaande stopplaatsen van De Lijn langs de R8. Zo kan o.a. het Shopping centrum, Pottelberg shopping, recreatiedomeinen en wandelbossen, Xpo en Kinopolis een snelle bediening krijgen. De nieuwe stille bus en de fiets zouden een veilige laan kunnen delen langs de R8. Dergelijke 'ringbus' kan voorzien worden van aansluitende busjes (en fiets) op de invalswegen naar de stad.	Deze reactie valt buiten de scope van het planproces. De reactie kan verder onderzocht worden binnen de opbouw van een OV-visie op het langere termijn die zal opgenomen worden binnen het regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Kortrijk.

Inspraakreactie	Bespreking
<p>Op deze manier wordt het OV versterkt dat de toegang tot de stad waarborgt.</p>	
<p>→ Zie ook: 'Ontwikkelen op de reservatiestrook, boven de R8 en/of E17'</p>	
<p>Kortrijk-Oost</p>	
<p>Nieuwe P&R moeten gekoppeld worden aan efficiënte (H)OV-assen met de snelste route en een hoge frequentie van en naar de binnenstad of het station. Voor een nieuwe P&R Kortrijk-Oost betekent dit dat er keuzes moeten gemaakt worden in de corridor Oudenaardsesteenweg in functie van efficiëntie, frequentie en doorstroming. Indien nodig moet een gedeeltelijke aparte bedding voorzien worden.</p> <p>Ter hoogte van het complex Kortrijk-Oost tot aan de rotonde Q8 is er ruimte voor bijkomende maatregelen om OV voorrang te geven op het gemotoriseerd verkeer (bv. vrije busbaan).</p>	<p>In afwachting van het verbeteren van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost zal het Agentschap Wegen en Verkeer in 2021, parallel met K-R8, een studie opstarten voor de herinrichting van de N8 tussen de rotonde N8 x N391 (Q8-rotonde) en de rotonde Cowboy Henk (zie procesnota, 2.4.1).</p> <p>Binnen K-R8 wordt enkel de N8 in het plangebied, ter hoogte van Kortrijk-Oost, bekeken. Hoe de doorstroming kan verbeteren op het volledige tracé van de N8 valt buiten de scope van dit planproces. Binnen K-R8 wordt het uitgangspunt gehanteerd dat er een verbetering is van de doorstroming op de N8. K-R8 draagt bij tot deze doorstroming. Bottlenecks buiten het plangebied (bv. ter hoogte van de Beekstraat) worden parallel onderzocht. Onderzoek naar een P&R op Kortrijk-Oost en de koppeling hiervan aan OV-lijnen met een hoge frequentie wordt verder meegenomen in dit planproces (zie verfijnde startnota, 2.4.4.2).</p>
<p>Er is geen bushalte ter hoogte van de nieuwe verkaveling Langwater (Morinnestraat). Staat dit op de planning?</p>	<p>Deze reactie valt buiten de scope van het planproces. Er zijn inderdaad geen bushaltes in de Morinnestraat, de reizigers worden verwezen naar alternatieve haltes op wandelafstand, op de N8 (L91/92/93), of in de Beeklaan op lijn 2.</p>
<p>Kortrijk-Zuid</p>	
<p>Het OV in de omgeving Kortrijk-Zuid is drastisch te versterken. Er is te investeren in OV met vlotte en gratis verbindingen van het station met het Hoge en industriezones.</p>	<p>De V.V.M. De Lijn plant in samenspraak met de stad Kortrijk om de N50 in te richten als een as voor hoogwaardig openbaar vervoer (zie procesnota, 1.3.3). Dit houdt in dat er op deze as een hoge frequentie zal zijn qua bussen.</p> <p>Of de ritten al dan niet gratis zullen zijn, zal moeten doorgesproken worden door De Lijn en de stad Kortrijk.</p>
<p>Maatregelen en verbeteringen aan het OV zijn te realiseren voorafgaand aan het beëindigen van dit planproces, zoals de realisatie van de Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding binnenstad - Hoog Kortrijk. De realisatie van deze HOV-verbinding is een cruciaal instrument in het realiseren van de door zowel de Vlaamse regering als de stad beoogde modal shift. Bijkomend is deze verbinding ondersteunend en structurerend voor de ruimtelijke ontwikkeling op Hoog Kortrijk en delen van de Noord-Zuid-as, één van de</p>	<p>De studie van de HOV (zie procesnota, 1.3.3.) is uit de scope van dit planproces gehaald om vlugger te kunnen schakelen. Samen met het Agentschap Wegen en Verkeer en de stad Kortrijk heeft De Lijn in 2020 een studiebestek gepubliceerd om doorstromingsmaatregelen langsheen dit traject te onderzoeken. Binnen het GRUP is de realisatie van de HOV opgenomen als beëindigd beleid.</p>

Inspraakreactie	Bespreking
<p>belangrijke stadspolen van de stad Kortrijk. Gezien het belang ervan is de stad bereid om de komende legislatuur alvast mee te investeren.</p>	
<p>Fiets</p>	
<p>Veilige, vlotte en comfortabele vrijliggende fietspaden, o.m. voor kinderen uit de nabije scholen, voor werknemers van de bedrijvenparken,... Indien nodig met tunnels. Ook comfort en veiligheid voor voetgangers.</p> <p>Er is ruimte te voorzien voor fiets: stelplaatsen, gebruik van fietsen,...</p>	<p>Het creëren van meer ruimte voor fiets behoort expliciet tot de plandoelstellingen van het GRUP (zie verfijnde startnota, 2.2.1). Dit betreft het voorzien van de nodige ruimte voor fiets en voetgangers, zowel voor structurele ingrepen (bv. vrije fietspaden en -bruggen) als punctuele ingrepen (bv. fietsenstallingen, veilige fietsoversteken).</p> <p>Duurzaamheid, veiligheid en kwaliteit zijn hierbij belangrijk aandachtspunten. Om de fietspaden conform het vademecum fietsvoorzieningen in te richten dienen zowel de Vlaamse overheid als de lokale overheid de noodzakelijke stappen te nemen, zowel op vlak van procedures als budgettair.</p>
<p>Het versterken en verbeteren van het bestaand fietsroutenetwerk en onderhanden nemen van gevaarlijke fietsknooppunten.</p>	<p>Zie bespreking vorig punt.</p> <p>Het GRUP draagt bij tot het realiseren van vlotte en veilige verbindingen in alle windrichtingen, meer bepaald tot de realisatie van een hiërarchisch en complementair (recreatief en functioneel) en fijnmazig fietsnetwerk.</p>
<p>Veilige en leesbare fietsroutes zowel naar de stad als tussen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost (vertrekkende van de mobipunten, langs de huidige invalswegen naar de stad).</p>	<p>Zie bespreking vorig punt.</p> <p>De stad Kortrijk heeft een fietsrouteplan opgemaakt (Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk) waarin o.m. de verbinding Hoog Kortrijk - Kortrijk-Oost is opgenomen als een te ontwikkelen west-oost fietsrelatie.</p> <p>Waar de mobipunten zullen ingericht worden, maakt deel uit van het verder onderzoek binnen dit planproces (zie verfijnde startnota, 2.4.4.2).</p>
<p>Maatregelen en verbeteringen aan het fietsnetwerk zijn te realiseren voorafgaand aan het beëindigen van dit planproces, zoals de fietsinvesteringsgarantie. De uitrol van bijkomende fietsinfrastructuur is eveneens cruciaal in het behalen van de door de Vlaamse regering beoogde modal shift. Er zijn in het onderzoeksgebied reeds diverse functionele fietsroutes geselecteerd waarvan cruciale delen niet bezwaard zijn door complexe infrastructuur- of ontwerpuitdagingen, maar waarvoor momenteel geen budgetten beschikbaar zijn. Deze fietsroutes kunnen dus al voorafgaand gerealiseerd worden. Om dit mogelijk te maken vraagt de stad aan de Vlaamse overheid om een investeringsgarantie, waarbij de stad zich engageert om de regie op zich te nemen en de Vlaamse regering de</p>	<p>Ingrepen en maatregelen ter verbetering van het fietsnetwerk zijn steeds aan te moedigen en kunnen uitgevoerd worden zonder dat het GRUP is afgewerkt (zie procesnota, 2.4.1). Weliswaar dient hierbij bewaakt te worden dat de ingrepen geen oplossingsscenario voor de herinrichting van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost hypothekeken. Elke investering dient nuttig en doordacht te zijn.</p> <p>In het planteam K-R8 is te bespreken welk maatregelen en ingrepen er mogelijk zijn voorafgaand aan de goedkeuring van het GRUP. Afspraken zijn te maken zodat realisaties op korte termijn mogelijk worden gemaakt. Zo is kan bv. op korte termijn de oost-westfietsrelatie doorheen Hoog Kortrijk worden bekeken, gezien deze niet interfereert met de optimalisatie van de</p>

Inspraakreactie	Bespreking
financiering. De stad stelt voor deze afspraken vast te leggen in een samenwerkingsovereenkomst.	verkeerscomplexen. De provincie West-Vlaanderen is een belangrijke partner voor het bovenlokaal fietsnetwerk (BFF) langs stadswegen. Er is tevens te bekijken of aan de hand van kleinere ingrepen de veiligheid voor fietsers op de N8 kan worden. Er wordt bekeken welke ingrepen voor de zachte weggebruiker mee zijn te onderzoeken in de studie voor de herinrichting van de N8 (zie procesnota, 1.3.1).
Een grondige analyse of extra fietspaden wel daadwerkelijk gebruikt zullen worden en of dit wel de hoogste prioriteit heeft.	Om een modal shift te bekomen dient er ingezet te worden op duurzamere modi waarbij fietspaden in sommige gevallen noodzakelijk zijn om dit te bereiken binnen de scope van het planproces.
De nieuwe fietszone in het centrum maakt het zo gevaarlijk met geïrriteerde chauffeurs.	De nieuwe fietszone in het centrum van Kortrijk valt buiten de scope van het GRUP.
Reservatiestrook en E17	
Realisatie fietssnelweg in een groenzone parallel met de E17, waarbij de fietsweg onder alle kruispunten duikt.	Dit voorstel wordt meegenomen in het verdere onderzoek.
Op de overkapte E17 en R8 kan een veilig fiets- en voetpad aangelegd worden.	Zie bespreking vorig punt.
→ Zie ook: 'Ontwikkelen op de reservatiestrook, boven de R8 en/of E17'	
Kortrijk-Oost	
Integratie van de fietssnelweg F45 (Gent-Oudenaarde-Kortrijk) ter hoogte van de Kapel ter Bede en Evolis. Deze bestaande fietsas heeft op vandaag reeds een belangrijke bovenlokale functie. De integratie van deze fietssnelweg is belangrijk bij de evaluatie van de ontwikkelingsmogelijkheden op Kapel ter Bede.	De fietssnelweg F45 (Guldenspoorpad) die passeert langs de site Evolis en langs de site Kapel ter Bede zorgt voor een fietsrelatie tussen beide sites. Het is dan ook de bedoeling om deze fietsrelatie te versterken en via (boven)lokale fietsroutes meer fietsers te laten ontsluiten naar de fietssnelweg F45. Deze fietssnelweg zal meegenomen worden in het verdere planproces.
Vermijden dat fietsers de op- en afrit Kortrijk-Oost moeten kruisen (70km/u). Zorg voor een verkeersveilige fietsdoorgang op het complex en voorzie daarvoor veilige infrastructuur. Bv. een ondergronds fietspad ter hoogte van het complex.	In het kader van het verder onderzoek voor onder andere de herinrichting van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost zal er ook gezocht worden naar een alternatieve fietsverbinding om de fietsers inderdaad niet meer te laten passeren langs de op- en afritten.
Levensgevaarlijke situatie voor fietsers op de hele Oudenaardsesteenweg tussen de rotonde Q8/Cowboy Henk en het centrum van Kortrijk. Er is te weinig plaats om te fietsen (bv. hok kruispunt met Graaf Boudewijn IX-iaan). Vraag naar veilige, gescheiden en conflictvrije fietspaden op de N8 ter hoogte van Kortrijk-Oost/Evolis.	In afwachting van het verbeteren van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost zal het Agentschap Wegen en Verkeer in 2021, parallel met K-R8, een studie opstarten voor de herinrichting van de N8 tussen de rotonde N8 x N391 (Q8-rotonde) en de rotonde Cowboy Henk (zie procesnota, 2.4.1). Het Agentschap plant op korte termijn een overleg met de stad Kortrijk, de gemeente Zwevegem en de provincie West-Vlaanderen om te bepalen welke verbindingen en infrastructuur voor zwakke weggebruikers er mee zijn te onderzoeken in de studie. De mogelijke ingrepen voor zwakke

Inspraakreactie	Bespreking
	<p>weggebruikers dienen robuuste investeringen te zijn die geenszins interfereren met de optimalisatie van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost.</p> <p>Binnen K-R8 wordt enkel de N8 in het plangebied, ter hoogte van Kortrijk-Oost, bekeken. De situatie voor fietsers op het volledige tracé van de N8 valt buiten de scope van dit planproces. K-R8 draagt wel bij tot veilige en duurzame fietsverbindingen langs de N8. Bottle-necks buiten het plangebied worden parallel onderzocht.</p>
<p>Veilige, comfortvolle en optimale verbindingen voor fietsers van Zwevegem naar Hoog Kortrijk en het centrum van Kortrijk.</p>	<p>In het ruimtelijk kader is het realiseren van vlotte en veilige verbindingen in alle windrichtingen opgenomen, waaronder de verbindingen met Zwevegem en het centrum van Kortrijk. Een hiërarchisch en complementair (recreatief en functioneel) en fijnmazig fietsnetwerk. K-R8 draagt bij tot de realisatie van dit netwerk.</p>
<p>Er is geen veilige/vlotte fietsverbinding tussen Langwater en het centrum. Staat dit op de planning?</p>	<p>Zie bespreking vorig punt.</p> <p>Het verdere onderzoek moet uitwijzen wat de mogelijkheden zijn tot de realisatie van veilige en vlotte fietsverbindingen met het centrum van Kortrijk.</p>
<p>Realisatie van een fietsbrug over de E17 ter hoogte van de Beeklaan (herstelling van het oude tracé).</p>	<p>In het kader van het verder onderzoek voor onder andere de herinrichting van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost zal er ook gezocht worden naar een alternatieve fietsverbinding om de fietsers niet meer te laten passeren langs de op- en afritten.</p> <p>Het voorstel van een fietsbrug over de E17 ter hoogte van de Beeklaan kan als alternatief meegenomen worden in het verdere onderzoek.</p>
<p>De fietspaden in de Roggelaan liggen er erbarmelijk bij en ontraden het fietsen.</p>	<p>De fietspaden in de Roggelaan zijn oude betonnen fietspaden waar inderdaad een aantal overgangen tussen betonplaten slecht liggen. Ook de overgangen asfalt/fietspad zijn soms in slechte staat. Dit wordt opgenomen in de prioriteitenlijst 'onderhoud fietspaden' van de stad Kortrijk.</p>
<p>De Lange Munte wordt vooral bevolkt door een oudere bevolking die niet fietst.</p>	<p>De stad Kortrijk maakt een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) op voor de buurt Lange Munte-Beeklaan, het gebied dat bij benadering afgebakend wordt door de Roggelaan, Morinnestraat, Baaistraat en Bad Godesberglaan. Deze buurt is niet opgenomen in het GRUP K-R8.</p> <p>Eén van de elementen van dit RUP is het planmatig bestemmen van een deel van Route VIII zoals vastgelegd in de Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk. Deze fietsroute heeft zowel de ambitie om de wijk Lange Munte beter te ontsluiten voor haar fietsende bewoners,</p>

Inspraakreactie	Bespreking
	<p>maar evenzeer om een groot aantal stedelijke verkeersattractiepolen vlot met elkaar te verbinden, gaande van tewerkstellingspolen als Kulak, Vives, Don Bosco, Kennedypark, Evolis, AZ Groeninge, Beneluxpark als groen- en recreatiepolen als de Marionetten en sportcampus Lange Munte. Bijkomend takt deze route aan op fietsroutes richting de kernen van naburige (deel) gemeenten als Deerlijk, Harelbeke, Zwevegem en Marke en het provinciale sport- en recreatiedomein De Gavers.</p> <p>De doorkijk van het planproces RUP Lange Munte-Beeklaan is lang en behelst niet enkel de huidige bewonersgeneratie, een veelal wat oudere bevolking. De woningen die nu al vrijkomen worden reeds ingevuld door jonge(re) gezinnen. Het voorzien van fietspaden geldt tevens voor elke doelgroep.</p>
<p>In de Kortrijksestraat in Zwevegem is het levensgevaarlijk fietsen.</p>	<p>Deze reactie valt buiten de scope van het planproces. Maar de gemeente Zwevegem is bezig met een fietsfondsdossier voor de herinrichting van de Kortrijksestraat om deze veiliger te maken voor fietsers.</p>
Kortrijk-Zuid / Hoog Kortrijk	
<p>Investeren in fietswegen naar het Hoge, bv. via Walle met een brug over de E17. De ontsluiting van de industriezones is hierbij te bekijken.</p>	<p>In het kader van het verder onderzoek voor onder andere de herinrichting van het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid zal er ook gezocht worden naar een alternatieve fietsverbinding om de fietsers niet meer te laten passeren langs de op- en afritten.</p>
<p>Rechte, snelle en kwaliteitsvolle fietsverbinding tussen het station/centrum van Kortrijk en Hoog Kortrijk. Dit kan via een fietsbrug in het complex Kortrijk-Zuid en over de E17, in het verlengde van Walle.</p>	<p>Zie bespreking vorig punt.</p>

6. PARALLELE INFRASTRUCTUURWERKEN

De inspraakreacties onder dit hoofdstuk hebben betrekking op infrastructuurwerken die geen onderdeel uitmaken van het planproces K-R8. Waar mogelijk worden de reacties besproken in functie van duiding en met het oog op een noodzakelijke afstemming met K-R8. Verdere duiding rond de afstemming met de parallele weginfrastructuurwerken is opgenomen in de procesnota (zie 1.3.1).

Inspraakreactie	Bespreking
<p>Algemene aanpak</p> <p>Vraag om blijven in te zetten op een integrale aanpak van de gehele R8-infrastructuur, met afstemming tussen de verschillende projecten.</p>	<p>De integrale aanpak van de R8-infrastructuur blijft behouden. Bij het optimaliseren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en het al dan niet sluiten van de R8 tussen deze complexen, wordt steeds het functioneren van de R8 als geheel bekeken. Voor dit optimaal functioneren van de R8 en het omliggend autosnelwegennetwerk zijn ook andere infrastructuurwerken vereist opgenomen in parallele processen, zijnde de optimalisatie van de verkeerswisselaar te Aalbeke, de doortrekking van R8 te Harelbeke/Kuurne en de ongelijkgrondse trompetaansluiting ter hoogte van de A19 met de R8. Hiervoor wordt optimaal afgestemd.</p>
<p>In kaart brengen van de effecten van fasering en prioritering van de andere infrastructuurprojecten. Verduidelijking van de consequenties van de scenario's en aanpak van de deelprojecten volgens prioritering. De uitwerking en uitvoering van deze projecten mag niet afhangen van de resultaten van het onderzoek K-R8. De aanpak van de complexen Kortrijk-Zuid en -Oost mag niet afhankelijk worden gemaakt van de realisatie van de doortrekking.</p> <p>De regio wenst m.b.t. volgende projecten een snelle voortgang, een kwalitatieve en effectieve realisatie, betrokkenheid bij de onderzoeksfase en informatie over de timing: trompetaansluiting Kortrijk-West, doortrekking R8 Noordlaan-Zandbergstraat en optimalisatie verkeerswisselaar Aalbeke.</p>	<p>Het Agentschap Wegen en Verkeer en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken voeren een open, participatief proces over de voor handen zijnde projecten. De regio wordt dan ook op gezette momenten betrokken bij de dossiers.</p> <p>T.a.v. de regionale infrastructuurwerken wordt volgende prioritering gehanteerd (zie procesnota, tabel 1-2):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ongelijkgrondse trompetaansluiting R8/A19 2. Optimalisatie verkeerswisselaar Aalbeke 3. Noordelijke doortrekking R8 thv Kuurne en Harelbeke incl. paperclip 4. Herinrichten verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost, al dan niet met het sluiten van de R8 ertussen <p>De voortgang en planning van de diverse projecten zijn afhankelijk van zeer diverse factoren (budgettair, VTE, afstemming, procedureel, ...). Informatie over de exacte timing kan op heden nog niet worden vooropgesteld. Zo is de doortrekking van de R8 ter hoogte van Kuurne/Harelbeke onderhevig aan het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk. Van zodra daar de beslissing genomen is over de tracékeuze kan er verder</p>

Inspraakreactie	Bespreking
	<p>gewerkt worden aan het bestek voor de studie voor de doortrekking van de R8 en de Paperclip.</p> <p>Normaliter wordt de omgevingsvergunning voor het kruispunt R8-A19 dit jaar aangevraagd, afhankelijk van dit proces kunnen de werken worden aanbesteed. Ook is voorzien om de studie voor de herinrichting van de verkeerswisselaar Aalbeke zo snel mogelijk op te starten.</p>
<p>De stad Kortrijk wenst voor de verkeerswisselaar Aalbeke, de doortrekking R8 ter hoogte van Kuurne en Harelbeke, de Paperclip een geïntegreerd ontwerpproces waar ruimtelijke kwaliteit, draagvlakvorming en leefbaarheid centraal staan.</p>	<p>Het Agentschap Wegen en Verkeer zal het nodige doen om tot een gedragen ontwerp te komen.</p> <p>Bij de doortrekking R8 ter hoogte van Kuurne en Harelbeke en Paperclip zal in functie van transparantie en draagvlakvorming de nodige communicatie en participatie plaatsvinden en zal de toetsing aan ruimtelijke kwaliteit en aan de milieueffecten (geluidshinder, luchtkwaliteit, sluipverkeer,...) blijvend aanwezig zijn.</p> <p>Deze elementen worden ook afgetoetst bij de verkeerswisselaar Aalbeke, waarbij een verdere aanpak wordt bepaald na overleg met diverse (advies)instanties.</p>
<p>In hoeverre is er rekening gehouden met het aanzuigefect van de realisatie van de doortrekking R8, optimalisatie van de verkeerswisselaar Aalbeke en de trompet-aansluiting A19/R8?</p>	<p>In het voorbereidend 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 verdere proces wordt uitgegaan van de optimalisatie van de verkeerswisselaar Aalbeke.</p>
<p>Het is risicovol om uit te gaan van de realisatie van de doortrekking R8, optimalisatie van de verkeerswisselaar Aalbeke en de trompetaansluiting A19/R8, zolang hier geen zekerheid over is en er geen concrete timing voorligt.</p>	<p>De doortrekking van de noordelijke R8, de optimalisatie van de verkeerswisselaar Aalbeke en de trompetaansluiting A19/R8 moeten allen bijdragen tot het optimaal functioneren van de R8 en de omliggende snelwegen. In het kader van doorstroming en verkeersveiligheid zijn dan ook eerst deze werken op te nemen (zie procesnota, tabel 1-2). Weliswaar is hiervoor een gefaseerde aanpak te hanteren.</p>
<p>Voorafgaande verkeerskundige ingrepen en mildere maatregelen</p>	
<p>Er hoeft niet gewacht te worden op het einde van het planproces om bepaalde ingrepen uit te voeren. Bepaalde doelstellingen hoeven geen planinitiatief en kunnen voorafgaand aan de grote infrastructuurwerken gerealiseerd worden. Bv. het realiseren van bijkomende fietsroutes en fietsinfrastructuur, het operationaliseren van een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding tussen station en Hoog Kortrijk, versnelde verkeerskundige ingrepen om de verkeersveiligheid en</p>	<p>Ingrepen in functie van veiligheid en/of het inzetten op alternatieve vervoersmiddelen zijn steeds aan te moedigen en kunnen uitgevoerd worden zonder dat het GRUP is afgewerkt (zie procesnota, 2.4.1). Weliswaar dient hierbij bewaakt te worden dat de ingrepen geen oplossingsscenario voor de herinrichting van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost hypothekeken. Elke investering dient nuttig en doordacht te zijn.</p>

Inspraakreactie	Bespreking
<p>doorstroming op de verkeerscomplexen en de stedelijke invalswegen te waarborgen, versnelde maatregelen om de hoeveelheid fijn stof en geluidsoverlast te beperken, realisatie P&R aan Kortrijk-Oost,...</p>	
<p>De ingrepen die voorafgaand aan de grote infrastructuurwerken kunnen gerealiseerd worden vormen best samen met de oorzakelijk verbonden projecten (trompetwisselaar A19, doortrekking R8 ter hoogte van Kuurne en Harelbeke en de optimalisatie verkeerswisselaar Aalbeke) het onderwerp van een samenwerkingsovereenkomst.</p>	<p>Voor uitvoering van de betreffende werken wordt telkens met de betrokken partijen een samenwerkingsovereenkomst werken afgesloten.</p>
<p>De vooroplopende plannen moet passen in de toekomstige plannen.</p>	<p>Afstemming tussen de diverse plannen is nodig en zal gebeuren.</p>
Autosnelwegen & verkeerswisselaar Aalbeke	
<p>Het optimaliseren van de verkeerswisselaar Aalbeke zonder planinitiatief wordt ernstig in vraag gesteld. Een afweging over dit complex is op te nemen in de globale studie.</p>	<p>Het optimaliseren van de verkeerswisselaar Aalbeke zal binnen de vigerende wetgeving gebeuren.</p> <p>In het voorbereidend mobiliteitsonderzoek zijn veilige en goed werkende verkeerskundige oplossingen gevonden voor de optimalisatie van deze verkeerswisselaar. Deze oplossingen beperken zich hoofdzakelijk tot aanpassingen binnen de bestaande contour van het klaverblad. De bijkomende fly-over voor het verkeer van Gent richting Doornik uit het voorbereidend onderzoek wordt niet langer weerhouden, gezien de weefbewegingen zonder deze boog voldoende vlot kunnen verlopen.</p> <p>Gezien de verkeerskundige oplossing grotendeels binnen het klaverblad blijft, wordt de mogelijkheid tot toepassing van art. 4.4.7.§2 uit de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening in het kader van handelingen van algemeen belang onderzocht. Hierbij worden ook de nodige afwegingen gemaakt op vlak van verkeersveiligheid, de leefbaarheid van de omliggende kerren, het stadsrandbos en de impact van de verwachte verschuivingen van de verkeersstromen.</p>
<p>Bezwaar tegen het buiten beschouwing laten van de verkeerswisselaar Aalbeke en het traject tussen de verkeerswisselaar en het vliegveld van Wevelgem: in het potentieel complex project was dit wel opgenomen, de verbinding tussen E17 en E403 is zowel via de R8 als de verkeerswisselaar mogelijk, de autowegen doorkruisen diverse woongebieden,... Dit alles vraagt een structurele aanpak en maatregelen.</p>	<p>Zie bespreking vorig punt.</p>
<p>De herinrichting van de verkeerswisselaar Aalbeke en de trompetaansluiting zijn niet los van elkaar te zien. Beide complexen werken op elkaar in, omdat beiden</p>	<p>Het complex A19/R8 is in die mate ver gevorderd dat dit het eerste project zal zijn dat wordt uitgevoerd.</p>

Inspraakreactie	Bespreking
<p>een verbinding maken tussen Roeselare/Ieper (E403) en Hoog Kortrijk/Gent (E17). Idealiter zou eerst het complex Aalbeke aangepakt worden en daarna het complex A19/R8, omdat op die manier in de uiteindelijke situatie het meeste verkeer via het complex Aalbeke zal rijden. Echter vanwege de veiligheid pleit de stad ervoor toch spoedig het complex A19/R8 uit te voeren. Mogelijks dienen er na uitvoering van beide complexen (milderende) maatregelen genomen worden om doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer voor Hoog Kortrijk zo veel mogelijk te leiden via het complex Aalbeke.</p>	<p>De studie voor de herinrichting van de verkeerswisselaar Aalbeke dient inderdaad zo snel mogelijk opgestart te worden, maar dit technisch onderzoek staat los van de timing van het planproces.</p> <p>Het bekijken van minder hinder maatregelen maakt deel uit van het verdere proces. Na de werken moet de nodige bewegwijzering zorgen voor sturing van het verkeer.</p>
<p>Een te vlotte doorstroming op de westelijke R8 kan tot gevolg hebben dat het drukker wordt op het complex Kortrijk-Zuid en de congestie hier in de spits zal toenemen. Dit effect zal nog versterkt worden als de Rijselse metropool zou beslissen dat doorgaand vrachtvervoer niet meer door Rijsel mag rijden, conform een afstemming in 2012 tussen AWV, de stad Kortrijk en de stad Rijsel, waar de vraag van Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai om vrachtverkeer via Doornik om te leiden, op tafel werd gelegd. Hierdoor zal een groot aandeel vrachtverkeer via de verkeerswisselaar Aalbeke omgeleid worden naar Doornik. Dit zou de huidige problemen op de verkeerswisselaar tijdens de spits verder uitvergroten, wat de verleiding groter maakt voor verkeer komende van Roeselare en Ieper, om de westelijke ring te nemen.</p>	<p>Met de beoogde optimalisatie van de verkeerswisselaar Aalbeke zou meer verkeer de juiste route moeten nemen.</p> <p>In het voorbereidend mobiliteitsonderzoek werden ook verkeerskundig haalbare varianten voor de verkeerswisselaar Aalbeke onderzocht.</p>
<p>Vrachtwagens nemen de R8 tussen het knooppunt van Bissegem en het Ei, terwijl met de autosnelwegen en de verkeerswisselaar Aalbeke zou moeten gebruiken.</p>	<p>Zie bespreking vorig punt.</p>
<p>Bij het optimaliseren van Aalbeke zijn de weefbewegingen Roeselare/Ieper(E403)-> Gent (E17) en Gent (E17) -> Doornik (E403) uit elkaar te halen.</p>	<p>Dit is inderdaad één van de knelpunten die aan deze verkeerswisselaar wordt toegewezen en wat in de eerste plaats zorgt voor filevorming op E403. Bedoeling is om de verkeerswisselaar een stuk performanter te maken.</p>
<p>Vraag naar onderzoek naar de filevorming op de verkeerswisselaar Aalbeke.</p>	<p>Het probleem van filevorming op de verkeerswisselaar Aalbeke is bekend. Er is voorzien om de studie voor de herinrichting van de verkeerswisselaar Aalbeke zo snel mogelijk op te starten.</p>
<p>Vraag om bij de optimalisatie van de verkeerswisselaar Aalbeke indien geen RUP noodzakelijk is zoveel mogelijk boscompensatie op grondgebied Menen te voorzien.</p>	<p>Vanuit de klimaatneutrale ambitie worden in de regio inspanningen geleverd om ontbossing in eerste instantie in natura te compenseren. Indien dit niet mogelijk is, moet ervoor gezorgd worden dat financiële compensatie in Zuid-West-Vlaanderen wordt</p>

Inspraakreactie	Bespreking
	gerealiseerd. Hierbij zullen ook de mogelijkheden op grondgebied van Menen worden bekeken.
Geluids- (tot 67,3 dB), zichthinder en fijn stof van de E403 ter hoogte van de wijk Nieuwenhove te Marke. Vraag tot het plaatsen van geluidsschermen.	Dit valt buiten de scope van het GRUP. Het mogelijks plaatsen van geluidsschermen dient dan ook bekeken te worden buiten dit planproces.
Doortrekking noordelijke R8	
Kortrijk-West en het doortrekken van de R8 in de lucht in Kuurne en Harelbeke zijn dringendere zaken om een efficiënte ring te hebben. Het traject Heule-Kuurne-Harelbeke (afwerken noordelijke R8) is prioritair en snel af te werken.	De trompetaansluiting A19/R8 (Kortrijk-West) is in die mate ver gevorderd dat dit het eerste project zal zijn dat wordt uitgevoerd. De doortrekking van de R8 ter hoogte van Kuurne en Harelbeke is thans onderhevig aan het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk. Van zodra daar de beslissing genomen is over de tracékeuze kan er verder gewerkt worden aan het bestek voor de studie voor de doortrekking van de R8 en de Paperclip.
Bij het rondmaken van de R8 zijn 3 nieuwe kruispunten te organiseren (wegwerken onveilige kruispunten) in functie van veiligheid en een vlotte doorstroming. Het is er levensgevaarlijk voor fietsers, druk, filegevoelig,...	De doortrekking van de R8 ter hoogte van Kuurne en Harelbeke houdt in dat er een scheiding zal zijn tussen het bovenlokaal verkeer op de R8 en het lokaal verkeer op de parallelle ventwegen en dat de bijhorende kruispunten structureel worden verbeterd. Het is van belang dat de doortrekking een oplossing biedt voor de kruispunten waar uitwisseling tussen lokaal en bovenlokaal verkeer mogelijk is, de oversteekbaarheid van de R8 voor alle vervoersmodi en de leefbaarheid van de omgeving. In functie van de leefbaarheid van de omgeving zijn meerdere varianten te onderzoeken.
Het is niet duidelijk of de optimale doortrekking van de R8 tussen de Noordlaan en de paperclip onderdeel is van de referentiesituatie (p. 50) waar slechts de optimale doortrekking van de R8 tussen Noordlaan en Zandbergstraat is opgenomen (en niet tot aan de paperclip). Waar in de procesnota gesteld wordt dat de doortrekking op zijn geheel geen deel is van het planproces. Het is niet duidelijk waarom dan een deel van de doortrekking tot de referentiesituatie behoort en een deel niet.	De doortrekking van de R8 ter hoogte van Kuurne en Harelbeke maakt in zijn geheel geen deel uit van het planproces. Voor de discipline mobiliteit wordt de toekomstige referentiesituatie gehanteerd als toetsingskader. Deze referentiesituatie omvat (naast de gerealiseerde ongelijkgrondse trompetaansluiting voor de aansluiting Kortrijk-West R8/A19 en een optimale herinrichting van de verkeerswisselaar Aalbeke) een optimale doortrekking van de ganse noordelijke R8 tussen de Noordlaan en de Paperclip.
Complex project kanaal Bossuit-Kortrijk & de Paperclip	
De stad Kortrijk vraagt aan de Vlaamse Regering om de beslissing over het voorkeursbesluit niet vooruit te schuiven.	De Vlaamse Regering wordt van deze vraag in kennis gesteld.
Het is nog onduidelijk hoe de afstemming tussen beide planprocessen zal geregeld worden. Er is m.b.t. de zone tussen de E17, het kanaal en de R8 in het noordoosten van het plangebied (Kapel ter Bede	Het planteam K-R8 en De Vlaamse Waterweg zitten op regelmatige basis samen, zowel op ambtelijke overlegmomenten, als bilateraal.

Inspraakreactie	Bespreking
en ruime omgeving) voldoende af te stemmen met het complex project.	Het interbestuurlijk overleg Zuid-West-Vlaanderen staat in voor de afstemming en coördinatie van regionale processen, zoals K-R8 en het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk.
In het GRUP moet de relatie tot het complex project opgevolgd worden, in het bijzonder de mobiliteitsimpact van een regionaal overslagcentrum (ROC).	<p>In het onderzoek K-R8 wordt rekening gehouden met de mogelijke bijkomende verkeersgeneratie en -afwikkeling van een regionaal overslagcentrum of specifieke overslagcentra langs het kanaal Bossuit-Kortrijk (zie procesnota, 1.3.2).</p> <p>Zo werd reeds in het voorbereidend mobiliteitsonderzoek in het kader van K-R8 de realisatie van het ROC gehanteerd als uitgangspunt, met een verwachte trafiek van 1,2 miljoen ton tegen 2040 en een groei van 1% per jaar na 2040. Bij de onderzochte locaties voor het ROC blijkt dat het verschil in verkeersintensiteiten op de R8 en de snelwegen beperkt is, gezien het ROC relatief weinig verkeer genereert tijdens de spitsuren. Enkel op het lokale wegennet geeft het model een beperkt verschil (steeds < 30 PAE/u).</p> <p>In het geïntegreerd onderzoek in het kader van het complex project KBK werden de trafiekcijfers geactualiseerd. Het ROC vertegenwoordigd ca. 2,1 miljoen ton/jaar tegen 2040. Hiermee wordt rekening gehouden in het verdere onderzoek van K-R8.</p>
Het complex project en de optimalisatie van de Paperclip ter hoogte van Harelbeke-Stasegem kan niet los gezien worden van een mogelijke oplossing voor de ontsluiting van Kapel ter Bede.	De ontsluiting van Kapel ter Bede kan niet los gezien worden van de Paperclip. Afstemming is te voorzien, ofwel met het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk (in geval er binnen het complex project gekozen wordt voor het ringtracé), ofwel met het onderzoek naar de doortrekking van de noordelijke R8 ter hoogte van Kuurne en Harelbeke (in geval er gekozen wordt voor het rechtdoor- of bypasstracé).
Als het ringtracé binnen het complex project als voorkeurstracé wordt weerhouden, zal dit een impact hebben op het functioneren van het complex Kortrijk-Oost.	Het is inderdaad zo dat de lengteprofielen van de Paperclip en het verkeerscomplex Kortrijk-Oost op elkaar zijn af te stemmen. Ook in het geval van het verdwijnen van de Paperclip (in geval van het ringtracé KBK), is afstemming te voorzien.
<p>In geval er binnen het complex project niet gekozen worden voor het ringtracé, dan vormt de paperclip een afzonderlijk proces.</p> <p>In dat geval is het beter de paperclip als integraal onderdeel te zien van de optimalisatie van de verkeersafwikkeling van Kortrijk-Oost. De aantakking van de open afritten zijn onlogisch en niet leesbaar. De paperclip is dusdanig verweven met de knoop Kortrijk-Oost dat deze samen moeten onderzocht worden zodat op beide</p>	<p>Zie bespreking vorige punten.</p> <p>De Paperclip wordt thans onderzocht in het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk. In geval er door de Vlaamse Regering gekozen wordt voor het ringtracé voor de opwaardering van het kanaal zal de Paperclip verdwijnen. In geval van het rechtdoor- of bypasstracé maakt de Paperclip niet langer deel uit van het complex project, maar wordt de Paperclip</p>

Inspraakreactie	Bespreking
<p>punten een uitwisseling naar de R8 en E17 voor alle gemotoriseerd verkeer een vlotte en veilige manier kan. Vandaar wordt geadviseerd de startnota en effectenbeoordeling zodanig op te maken dat een opname van de paperclip, gezien de verbondenheid met het complex Kortrijk-Oost, in het GRUP K-R8 alsnog mogelijk blijft. Voldoende gegevensverzameling en effectenbeoordeling zijn mee te nemen in het GRUP.</p>	<p>meegenomen in het onderzoek naar de doortrekking van de noordelijke R8 ter hoogte van Kuurne en Harelbeke.</p>
<p>Het ongedaan maken van de gevaarlijke Paperclip in functie van het verhogen van de veiligheid en de geluids- en autohinder in Lange Munte.</p>	<p>Zie bespreking vorige punten. De Paperclip is inderdaad te bekijken in functie van het verhogen van de veiligheid. In het onderzoek naar de doortrekking van de noordelijke R8 ter hoogte van Kuurne en Harelbeke is de veiligheid te verhogen en zal een toetsing gebeuren aan de milieueffecten. Het is echter niet duidelijk wat het effect van het aanpakken van de Paperclip kan zijn op de wijk Lange Munte.</p>
Kortrijk-West en Bissegem	
<p>Het knooppunt in Bissegem waar op de ring R8 met lichten gewerkt wordt om het verkeer in "goede" banen te leiden is zeer gevaarlijk. De R8 is af te werken met de aanpak van dit complex.</p>	<p>Dit behoort niet tot het planproces. Het laatste kruispunt R8-A19 is bedoeld om aan te pakken. Normaliter wordt dit jaar de omgevingsvergunning aangevraagd. Afhankelijk van dit proces kunnen de werken worden aanbesteed.</p>
<p>Kruispunt Heulestraat te Bissegem: het plaatsen van spiegels zou de veiligheid van fietsers die op de Bissegemstraat rijden verbeteren. Alle weggebruikers op de Heulestraat kunnen zo hier veiliger het kruispunt benaderen.</p>	<p>Dit behoort niet tot het planproces. Het kruispunt N8 x Gullegemsesteenweg/Heulsestraat is een lichtge-regeld kruispunt. Elke verkeersstroom heeft zijn eigen fase waardoor er op zich geen conflict qua zichtbaarheid mag zijn. In de Heulsestraat geldt er een éénrichtingsverkeer van het kruispunt weg, dus op zich zijn het enkel fietsers die zich ook moeten houden aan de lichtenregeling.</p>
<p>De ligging van de op- en afritten hypothekeren op vandaag de aanpak van mobiliteitsproblemen in de deelgemeenten. Bv. Bissegem, waar de Driekerkenstraat een toegangsweg is tot het knooppunt met de R8 en zo enorm veel doorgaand verkeer slikt en de gemeente doormidden deelt. Dit is een voorbeeld, over elk knooppunt valt één en ander te zeggen en te doen.</p>	<p>De stad Kortrijk is bezig met de studie voor de herinrichting van de Driekerkenstraat. De studie bevindt zich momenteel in de ontwerpfase. De grote keuzes qua circulatie zijn gemaakt; er komt een éénrichtingsverkeer in één richting en de straat wordt ingericht als fietsstraat. Vergelijkbare situaties moeten individueel onderzocht worden en via participatie verbeterd. Belangrijke kaders hiervoor worden gesteld in het regionaal en lokaal mobiliteitsplan (beide in opmaak).</p>
Andere infrastructuurwerken	
<p>Terug voorzien van een voorsorteerstrook op het kruispunt Oudenaardsesteenweg-Beekstraat, zodat bij spits de steenweg niet in file komt te staan.</p>	<p>Dit gedeelte van de N8 is gelegen buiten het plangebied van K-R8. De werken voor het aanpassen van de voorsorteerstrook zijn uitgevoerd in het voorjaar 2020.</p>

Inspraakreactie	Bespreking
Kruispunt Zuidstraat en Oude Ieperseweg te Heule: onderzoek naar oplossing met lichten of rondpunt in functie van veiligheid en drukte	Een aantal jaar geleden werden op dit kruispunt veiligheidsmaatregelen uitgevoerd, en daarna ook markeringen aangebracht. Op vandaag zijn er geen concrete plannen voor de aanpak van dit kruispunt, wel worden de verkeersongevallen bekeken in functie van het vaststellen van mogelijke knelpunten.
De inrichting van de R8 is te koppelen aan de visie van het vervangen van overwegen in Heule. De R8 kan in dat opzicht ingezet worden om het verkeer dat vandaag doorheen het binnengebied van de R8 rijdt af te leiden via de R8.	In het planproces zal de relatie ten aanzien van het ongelijkgronds brengen of afsluiten van de spoorweg-overwegen bekeken worden.
Oprit R8 te Marke richting het Ei: voorstel met aparte regeling voor de afslagstrook komende vanuit Aalbeke naar de R8. Belang van lichtenregeling in functie van veiligheid van fietsers, met een extra waarschuwing ter hoogte van het kruispunt voor fietsers.	Dit behoort niet tot het planproces. De vraag werd wel nader onderzocht. De installatie in deze zin aanpassen vraagt verregaande infrastructurele aanpassingen. Op heden zijn er geen budgetten om dit op te nemen in de planning.
Vraag om de problematiek van zwaar verkeer in Moen en Heestert te onderzoeken in het regionaal mobiliteitsbeleid. Dit is deels het gevolg van de verschuiving van vrachtverkeer tgv de kilometerheffing op vrachtwagen (bv. op N50).	Deze vraag valt buiten de scope van het planproces. Op het interbestuurlijk overleg Zuid-West-Vlaanderen van 29 november 2019 werd de ontsluitingsproblematiek in de Scheldevallei aangekaart. De kabinetten Mobiliteit en Openbare Werken en het kabinet Omgeving hebben samen met de bovenlokale betrokken actoren verder overleg gepleegd. De problematiek wordt parallel verder bekeken worden. Ook het RUP Moen Trekweg wordt hierbij meegenomen.
De verkeersproblematiek van het afrittencomplex te Waregem is prioritair op te lossen, welke tevens een impact heeft op de vlotte ontsluiting van verkeer afkomstig vanuit Wielsbeke richting E17.	Deze vraag valt buiten de scope van het planproces. AWV behandelt het dossier van het complex N382-E17 met de gepaste prioriteit. Op https://wegen-verkeer.be/projecten/diverging-diamond-interchange-de-vlecht-voor-complex-e17-n382-waregem kan meer info gevonden worden over dit project.
Prioritair aanpakken van het opwaarderen van de categorisering van de N382 in functie van de aanpak van de doorstroming op het rondpunt Ooigemstraat-N382 te Wielsbeke (eventueel met een 2 ^{de} rijstrook als oplossing).	Deze vraag valt buiten de scope van het planproces.

7. RUIMTELIJK PROGRAMMA

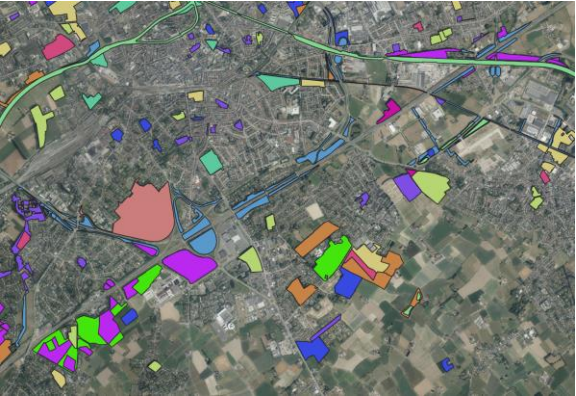
Inspraakreactie	Bespreking
Afbakening plangebied & ruimtelijk programma	
<p>De startnota bevat geen duidelijke / effectieve afbakening van het plangebied. Er is duidelijk zicht te geven op de ruimtelijke ontwikkelingen die meegenomen worden in het planproces.</p>	<p>Er is gestart met een ruim planvoornemen, dat bij elke stap in het planproces wordt verfijnd. Een verdere afbakening van het plangebied is dan ook opgenomen in de verfijnde startnota (zie verfijnde startnota, hoofdstuk 3). Het plangebied bevat een afbakening van de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost.</p>
<p>Het blijft nog een grote uitdaging hoe de doelstellingen concreet worden vertaald en welke ruimtelijke keuzes dit tot gevolg heeft.</p> <p>Bepalen van een duidelijk evaluatie- en afwegingskader met welke zones/gebieden worden meegenomen en een wegingskader voor eventuele (gedeeltelijke) herbestemmingen. Voorstel om een categorisering van ruimtelijke gebieden op te maken (welke gebieden worden bedreigd, welke niet, welke zijn potentieverhogend,...).</p> <p>Deze evaluatie is ook af te stemmen op lopende gemeentelijke planprocessen (RUP 't Hoge, RUP Lange Munte-Beeklaan, RUP Lange Munte-Bad Godesberglaan).</p>	<p>In de verfijnde startnota zijn vier ruimtelijke ambities opgenomen voor Hoog Kortrijk (zie verfijnde startnota, 2.2), m.n. 1) 'het inzetten op duurzame en alternatieve vervoersmiddelen', 2) 'het slim en kwalitatief verdichten', 3) 'het realiseren van een verbindende groenstructuur, en 4) 'het geïntegreerd aanpakken van de weginfrastructuur'. Per ambitie zijn ruimtelijke principes uitgewerkt die het kader vormen voor de te maken ruimtelijke keuzes: verdichten, (deels) ontwikkelen, vrijwaren,...</p> <p>De afstemming met lokale planprocessen (zie procesnota, 1.3.4) vindt plaats in het planteam, waar ook de betrokken gemeenten deel van uitmaken. Hierbij gebeurt steeds een aftoetsing aan de plandoelstellingen van K-R8, waarbij ook afgetoetst wordt op welk niveau de planologische vragen zijn te bekijken. Van belang hierbij is ook de afstemming met het gemeentelijk RUP voor het nieuwe voetbalstadion van KV Kortrijk en aanvullend programma.</p>
<p>Is het programma een onderzoekvraag?</p>	<p>Binnen het planproces K-R8 is het concretiseren van het (al dan niet bij te sturen) programma op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost één van de onderzoeksvragen. De afweging van het programma (zowel harde, als zachte functies) gebeurt in samenhang met het optimaliseren van de weginfrastructuur en het inzetten op alternatieve vervoersmodi.</p>
<p>Wordt het beslist beleid in vraag gesteld?</p>	<p>Voorliggende planprocedure vloeit voort uit een beslissing van de Vlaamse Regering. Het GRUP is in staat om de bestaande planologische bestemmingen te wijzigen.</p> <p>Tijdens het planproces wordt rekening gehouden met parallel lopende planprocessen om te streven naar een optimale afstemming. Daarnaast wordt rekening gehouden met het huidige beleidskader, waartoe beleidsnota's, het regeerakkoord en beslissingen van de Vlaamse Regering ook behoren. Het planteam kan</p>

Inspraakreactie	Bespreking
	<p>zowel aan de Vlaamse regering, als aan de andere betrokken actoren, een voorstel doen tot wijziging van dit beslist beleid in functie van de verwezenlijking van de plandoelstellingen.</p>
Ruimtelijke principes	
<p>Er wordt verwezen naar artikel 1.1.4 van de VCRO. De ruimtelijke ordening is gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij de ruimte beheerd wordt ten behoeve van de huidige generatie, zonder dat de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang gebracht worden. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen. Er wordt rekening gehouden met de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen. Op deze manier wordt gestreefd naar ruimtelijke kwaliteit.</p>	<p>Deze principes uit de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening worden onderschreven in voorliggend planproces en zijn meegenomen onder de doelstellingen van het GRUP in de verfijnde startnota (zie verfijnde startnota, 2.1).</p>
<p>De stad vervult in hoofdzaak een woon- en leef functie. Keuze om diensten in de stadskern te blijven aantrekken. Doorgaand verkeer naar Hoog Kortrijk is een gevolg van de leegloop van diensten uit de stad naar Hoog Kortrijk (AZ Groeninge, bedrijven Kennedypark,...), waardoor er infrastructuur moet worden aangelegd voor Hoog Kortrijk.</p>	<p>Kernversterking wordt inderdaad vooropgesteld. Op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost wordt dan ook gestreefd naar een complementair aanbod van activiteiten en diensten. Met ‘complementair’ worden programma’s bedoeld die aanvullend zijn met andere (vergelijkbare) functies in de kern, maar die door hun grote ruimte vraag en schaal (incl. 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.</p> <p>Mits een multimodale bereikbaarheid kunnen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost potenties bieden om bijkomende bovenlokale, grootschalige programma’s op te nemen, die niet inpasbaar zijn in bestaande stedelijke centra en dus complementair met het kernversterkend beleid kunnen zijn. Door deze grootschalige programma’s te concentreren binnen een beperkt aantal regionale ontwikkelingspolen is het ongebreidelde uitdijen van de stedelijke gebieden tegen te gaan en zo ook de open ruimte te vrijwaren.</p>
<p>Geen verdere bebouwing omwille van bestaande verkeersinfarcten, verdere toename verkeer,...</p>	<p>In het planproces worden mobiliteit, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen op elkaar afgestemd. Vanuit de mogelijkheden op mobiliteitsvlak is te bekijken hoe voor de stad kansen kunnen gecreëerd worden om te ontwikkelen, zodat hun burgers er economisch en sociaal op vooruitgaan. De leefbaarheid</p>

Inspraakreactie	Bespreking
	in al haar facetten moet hierbij wel centraal blijven staan.
Voorzieningen, werkgelegenheid en wonen zijn dichterbijeen te brengen, zodat bepaalde verplaatsingen niet meer nodig zijn of makkelijker/snelser met een ander vervoersmiddel kunnen worden gemaakt.	Dit principe wordt onderschreven in voorliggend planproces. Op locaties met een goede multimodale ontsluiting is in te zetten op het kwalitatief verdichten en gemengde programma's met verweving en combineren van functies zoals wonen, werken, voorzieningen, groen, water, energiewinning,...
Het in kaart brengen van de ruimtebehoefte moet altijd gebeuren o.b.v. accurate en feitelijke ruimtevragen.	In functie van het verwezenlijken van de plandoelstellingen en het naleven van de ruimtelijke principes kunnen bestaande (stedelijke) ontwikkelingen en ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost worden geëvalueerd en mogelijks (deels) bijgestuurd. In de verfijnde startnota staat reeds beschreven dat dit onderbouwd moet worden (zie verfijnde startnota, 1.1.3). Per onderdeel van het ruimtelijk programma zal hierbij onder meer rekening worden gehouden met actuele behoefteberekeningen, beleidsvisies en -plannen, en de kwaliteiten van de plek zelf.
Grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen & regionale ontwikkelingspolen	
Vraag tot concretiseren van de mogelijke nieuwe grootschalige ontwikkelingen waarvoor een locatieonderzoek dient te gebeuren binnen de stedelijke gebieden Kortrijk, Menen en Waregem: over welke nieuwe grootschalige projecten gaat het, wat zijn de locatiealternatieven,...	De vraag tot realisatie van een nieuw voetbalstadion voor KV Kortrijk en aanvullend programma is een nieuwe grootschalige ontwikkeling waarmee rekening is te houden in het planproces K-R8. Voor de realisatie van het voetbalstadion en aanvullend programma kan de stad Kortrijk een gemeentelijk planproces opstarten (zie procesnota, 1.3.4.). Hierbij zal optimaal worden afgestemd met K-R8. In het verdere proces kunnen mogelijks nieuwe (grootschalige) ruimtevragen opduiken.
Voor het voetbalstadion en het flankerend programma worden in de startnota geen alternatieve locaties aangeduid. Ook de afweging van de voor- en nadelen wordt niet gemaakt. Dit is aan te vullen in de verfijnde startnota.	Zie bespreking vorig punt.
Nieuwe bovenlokale ontwikkelingen zijn te enten op bestaande ruimtelijke ontwikkelingspolen. Bij het locatieonderzoek is rekening te houden met volgende beleidsoptie uit de regiovisie: <i>“Mits een multimodale bereikbaarheid kunnen de ontwikkelingspolen potenties bieden om bijkomende bovenlokale, grootschalige programma's op te nemen, die niet inpasbaar zijn in bestaande stedelijke centra en dus complementair met het kernversterkend beleid kunnen zijn. Door deze grootschalige programma's te concentreren binnen een beperkt aantal</i>	De regiovisie of 'Ruimtelijke visie voor regio van Leie en Schelde' vormt zoals bepaald in de interbestuurlijke samenwerkingsovereenkomst tussen Vlaanderen, de provincie West-Vlaanderen en de intercommunale Leiedal (als vertegenwoordiger van de 13 steden en gemeenten) een verbindend en verbeeldend kader (zie verfijnde startnota, 1.3). De regiovisie wordt onderschreven als basis voor verdere geïntegreerde samenwerking en afstemming rond strategische en complexe projecten en als basis voor de

Inspraakreactie	Bespreking
<p><i>regionale ontwikkelingspolen willen we het ongebreidelde uitdijen van de stedelijke gebieden tegengaan en zo ook de open ruimte vrijwaren.” (regiovisie p. 71 4,25. Optimaliseren van de ontwikkelingspolen in het stedelijk netwerk).</i></p>	<p>uitvoering van regionale acties (zoals K-R8). In het planproces K-R8 wordt dus rekening gehouden met de beleids optie inzake de regionale ontwikkelingspolen in het stedelijk netwerk, zoals opgenomen in de regiovisie.</p>
<p>De ontwikkelingspolen binnen het plangebied moeten ook Menen omvatten. Waarom zijn de LAR en de grenspost aan de grens met Frankrijk niet opgenomen?</p>	<p>Locatiealternatieven voor mogelijke grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen worden in het bijzonder onderzocht binnen de regionale ontwikkelingspolen in het stedelijk netwerk zoals bepaald in de regiovisie (zie verfijnde startnota, 1.3). Door grootschalige programma’s te concentreren binnen een beperkt aantal regionale ontwikkelingspolen is het ongebreidelde uitdijen van de stedelijke gebieden tegen te gaan en zo ook de open ruimte te vrijwaren. Daarnaast kunnen (in tweede orde) ook mogelijke locaties onderzocht worden buiten deze polen, voor zover gelegen in de stedelijke gebieden Kortrijk, Menen en Waregem. De grenspost aan de grens met Frankrijk is niet opgenomen in de afbakening van het kleinstedelijk gebied Menen en valt bijgevolg buiten de scope.</p>
<p>Het gebied Ter Biest en het Leiebos, hoewel gelegen in de ruimere omgeving van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem, maken geen onderdeel uit van een mogelijke ontwikkelingspool voor grootschalige programma’s.</p>	<p>De omgeving van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem is in de regiovisie benoemd als één van de regionale ontwikkelingspolen in het stedelijk netwerk (zie verfijnde startnota, 1.3). Omwille van de ligging op de overgang tussen de stedelijke bebouwde omgeving en de open ruimte is bij deze pool ook bijzondere aandacht te besteden aan de groenstructuur en de relatie met het open en groene landschap. Elke ontwikkelingspool verdient een “groene voet” als tegengewicht voor de grootschalige ontwikkelingen. In opdracht van het departement Omgeving wordt in 2020 via een interactief traject en aan de hand van ontwerpend onderzoek in beeld gebracht wat dit concreet betekent voor de omgeving van de luchthaven (Blauwdruk Stedenbouw, i.s.m. Lama Landscape Architects en Transport & Mobiliteit Leuven). De resultaten van het onderzoek moeten de visie en toekomstmogelijkheden voor dit gebied verduidelijken.</p>
<p>Alvorens nieuwe locaties aan te snijden binnen het kleinstedelijk gebied Waregem is er eerst een oplossing te bieden voor de problematiek van het afrittencomplex te Waregem.</p>	<p>Het op- en afrittencomplex nr. 5 E17/A14 te Waregem is vandaag ruim overbelast. De structurele congestie dient aangepakt. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) heeft een studie laten uitvoeren om te onderzoeken welke oplossingsrichtingen mogelijk zijn. Als beste oplossing werd de DDI (Diverging Diamond Interchange) ofwel de vlecht naar</p>

Inspraakreactie	Bespreking
	voorgeschoven. Op vandaag is het AWV bezig met het ontwerpend onderzoek voor de inrichting van de DDI.
Ondernemen	
<p>De stad moet blijven groeien en uitbreiden. Er is (bij de dimensionering) rekening te houden met de noden en behoeften van de bestaande industrie en mogelijke uitbreiding in capaciteit en personeel van de bedrijven.</p>	<p>In het planproces worden mobiliteit, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen op elkaar afgestemd. Vanuit de mogelijkheden op mobiliteitsvlak is te bekijken hoe voor de stad kansen kunnen gecreëerd worden om te ontwikkelen, zodat hun burgers er economisch en sociaal op vooruitgaan. De bereikbaarheid van stad (zowel stadsintern als extern) en hinterland zijn belangrijk. Bedrijven en organisaties moeten ontwikkelingskansen krijgen en beschikken over een vlot toegankelijke arbeidsmarkt. Dit impliceert o.a. een vlotte bereikbaarheid van tewerkstellingszones. De leefbaarheid in al haar facetten moet hierbij wel centraal blijven staan.</p>
<p>Bij het schrappen van gronden voor bedrijvigheid in functie van de ontsluiting van de regio zijn deze gronden elders te compenseren, zodat er in de regio voldoende ruimte vrij blijft om te ondernemen.</p>	<p>Ondernemen en bedrijvigheid en het toekennen van gronden gebeurt o.b.v. behoefteberekeningen. Voor regionale bedrijvigheid/kantoren is dit een Vlaamse en provinciale bevoegdheid. Ook de behoefte voor lokale bedrijvigheid wordt provinciaal gemonitord. Het ruimtelijk beleid m.b.t. bedrijfsgronden wordt afgewogen op verschillende criteria, waaronder ontsluiting. In het voorliggende GRUP-proces worden mobiliteit, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen op elkaar afgestemd. Indien reeds planologisch bestemde gronden voor bedrijvigheid omwille van een slechte afstemming zouden worden geschrapt, kan dit binnen de regio worden gecompenseerd o.b.v. de huidige ruimtelijke beleidscriteria, waarbij multimodale bereikbaarheid, kernversterking en hergebruik van het bestaande ruimtebeslag voorop wordt gesteld. Hierbij zullen verschillende locaties worden afgewogen, bij voorkeur gelegen binnen de ruimtelijke regionale visie geselecteerde 'regionale ontwikkelingspolen'. Tot op heden kunnen hierover geen concrete uitspraken worden geformuleerd.</p>
<p>In de startnota is de discipline bedrijvigheid en de impact erop niet of te weinig onderzocht. Het aspect economie is verder uit te werken. Het economisch belang van dit dossier is verder te staven, met aandacht voor de goede multimodale ontsluiting van bestaande en geplande bedrijventerreinen. Een goede ontsluiting van de regio is een belangrijke economische troef.</p>	<p>De verfijnde startnota is aangevuld met een hoofdstuk rond economie (zie 2.2.2), met daarbij ook aandacht voor de economische leefbaarheid, het bieden van ontwikkelingskansen, en de (multimodale) ontsluiting en bereikbaarheid voor economische functies. Ruimtelijke principes zoals complementariteit met de kernen, hergebruik/reconversie van het bestaand ruimtebeslag, zuinig ruimtegebruik, etc. zijn hierbij te respecteren.</p>

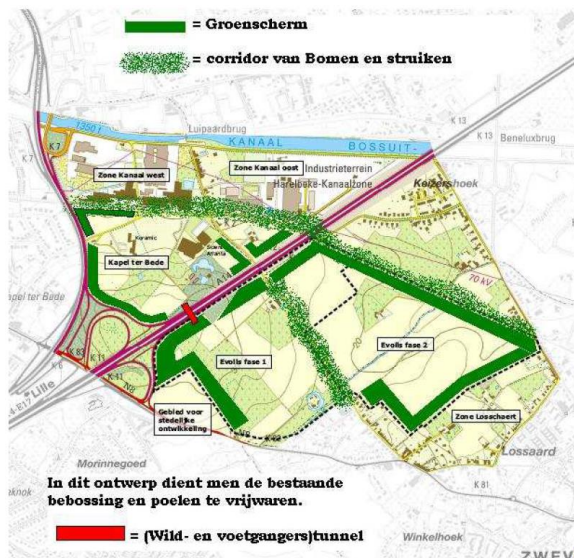
Inspraakreactie	Bespreking
	<p>Afstemming wordt gezocht met parallelle onderzoeken, zoals de kantorenstudie vanuit de stad Kortrijk, het economisch onderzoek in het kader van het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk, het onderzoek betreffende het bijkomend aanbod ondernemen en de ruimtemonitor ondernemen van de provincie, etc.</p>
<p>Met het besluit van de Vlaamse Regering (dd. 22/12/2017) kan de deputatie concrete terreinvoorstellen doen aan de Vlaamse Regering, om aanbodtekorten op te vangen. De provincie heeft momenteel een procedure lopen om potentiële zoeklocaties voor bedrijventerreinen in kaart te brengen. Dit traject kan een impact hebben op de mobiliteit in het voorliggende plangebied en kan ook mogelijks een alternatief bieden voor de ontwikkelingsdruk op de sites rond de aan te pakken complexen. Afstemming is hier aangewezen.</p>	<p>Dit wordt meegenomen als een aandachtspunt in de procesnota (zie 1.3.4). Afstemming wordt voorzien binnen het planteam K-R8, waar ook de provincie West-Vlaanderen deel van uitmaakt.</p>
Groenconcept - vraag naar meer groen, natuur en biodiversiteit	
<p>Er is in de startnota (o.m. op p. 33) te weinig rekening gehouden met de invloed van de werken op groene parels. Naast de erkende natuurgebieden zijn er een aantal groengebieden die op vlak van biodiversiteit een grote meerwaarde hebben, zoals bio-lab Kulak, Marionetten, natuurtuin Desloovere, ...</p>	<p>De aanwezige groengebieden zijn in kaart gebracht en toegevoegd aan de verfijnde startnota (zie 3.3). Hiervoor is gebruik gemaakt van de groenmonitor Zuid-West-Vlaanderen. In het planproces zal rekening worden gehouden met de waardevolle groene gebieden.</p>  <p>Eén van de drie ruimtelijke ambities voor Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost is de realisatie van een verbindende groenstructuur. De aanwezige 'groene parels' zijn mee op te nemen in deze groenverbindingen.</p>
<p>Vraag naar het mee opnemen van het verhogen van biodiversiteit als doelstelling. De aanpak van de verkeersinfrastructuur biedt hiervoor mogelijkheden, zoals de realisatie van groencorridors, ecoducten/ecotunnels en groene stapstenen. Een ontsnipperend (verbindend) groenconcept is te hanteren.</p>	<p>De ambitie tot realisatie op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost van een verbindende groenstructuur moet bijdragen tot het verhogen van de leefbaarheid en de biodiversiteit. Dit is toegevoegd en verduidelijkt in de verfijnde startnota (zie 2.2.3).</p>
<p>Het creëren van stapstenen is in se niet verbindend, een corridor wel. Er is rekening te houden met het</p>	<p>De regionale groene verbinding 'Groen Lint Zuid' tussen het Preshoekbos en De Gavers wordt</p>

Inspraakreactie	Bespreking
<p>concept Groen Lint Zuid. Het Preshoekbos en het Stads-groen Marionetten zijn te verbinden via een ecoduct. Doorheen het plangebied bestaat de potentie om de groenzone Marionetten te verbinden met de kanaalzone en bij uitbreiding met de Leievallei. Een duidelijke ambitie is hieromtrent te formuleren.</p>	<p>meegenomen in het planconcept. Ter hoogte van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Zuid zal het GRUP bijdragen tot deze bovenlokale verbinding. De ambitie hiertoe is opgenomen in de verfijnde startnota (zie 2.2.3).</p>
<p>De stad Kortrijk uitte de intentie om bepaalde gebieden niet langer te ontwikkelen indien dit kan leiden tot een 'ontsnippering' van de groene zones rond de verkeerswisselaars waarvan sprake in het GRUP.</p>	<p>Het verbinden of ontsnipperen van groene zones maakt deel uit van de doelstellingen van het GRUP. Omgekeerd is ook uit de resultaten van het voorbereidend onderzoek in het kader van K-R8 gebleken dat er niet is uit te gaan van een maximumscenario op vlak van ruimtelijke ontwikkelingen. In het planproces worden dan ook de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden geëvalueerd en waar nodig bijgestuurd, waarbij ook de potenties op vlak van ontsnippering zijn te bekijken.</p>
<p>De Markebeek, Langemeersbeek (verkeerscomplex Aalbeke), Grote Wallebeek (Kortrijk-Zuid) en Pluimbeek worden best ecologisch ingericht en opgewaardeerd (bv. door verdere uitbouw van de waterzuivering, begeleidend groen langs de beken, meandering, ruimte voor waterberging,...).</p>	<p>De blauwgroene dooradering in het plangebied moet bijdragen tot het verhogen van de leefbaarheid en de biodiversiteit, de doorwaadbaarheid van het gebied en een duurzaam ruimtegebruik (zie verfijnde startnota, 2.2.2.2). Groene en open ruimte wordt gekoppeld aan en afgestemd op het watersysteem in combinatie met uitdagingen op vlak van klimaat en energie.</p> <p>Deze beken zijn van 2de categorie en in beheer door het provinciebestuur West-Vlaanderen. De Markebeek en Langemeersbeek vallen buiten de scope van het planproces. Met het RUP Grote Wallebeek wordt de realisatie van een waterbufferbekken mogelijk gemaakt (vermijden van overstromingen in centrum Kortrijk door afkoppeling van het pompstation ter hoogte van de E17 en de afkoppeling van de Klakkaertsbeek).</p>
<p>Vraag naar meer open ruimte, groen en natuur i.p.v. verdere ontwikkeling richting Zwevegem, Bellegem,... (geen versnipperde parkjes, maar landbouw en bos).</p>	<p>Eén van de ruimtelijke principes in het planproces is het creëren van een zachte grens naar de open ruimte toe. Doelstelling is dus om Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost niet verder te laten uitdeinen naar de open ruimte toe, maar te opteren voor een kwalitatieve verdichting in de bebouwde ruimte.</p>
<p>Vraag naar groen in het straatbeeld, integratie van groen in het wegprofiel, bomen langs de weg, groen in de buurt en het teruggeven van het groene karakter aan woonwijken met maatregelen die de leefbaarheid verhogen.</p>	<p>Het GRUP wenst in te zetten op de (belevings)kwaliteit en aantrekkelijkheid van het publiek domein. Dit betekent een optimalisatie ten voordele van voetgangers, fietsers en groen. Dit zal ook ten dele opgenomen worden in de lopende gemeentelijke planningsprocessen van de stad Kortrijk als in</p>

Inspraakreactie	Bespreking
	herinrichtingsprojecten van straten en pleinen en landinrichtingsprojecten. Verdere afstemming hierover is voorzien.
Lokale groenvoorzieningen (bv. voor jeugdverenigingen ter hoogte van Kortrijk-Zuid, groen park, speelpleinen,...) zullen voor minder verkeersverplaatsingen zorgen.	Het bestendigen en creëren van groene en open ruimtes doorheen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost maakt deel uit van het GRUP en staat in functie van het verhogen van de leefbaarheid, de doorwaadbaarheid van het gebied en een duurzaam ruimtegebruik (zie verfijnde startnota, 2.2.2.2). Deze groene en open ruimte heeft diverse functies (zoals ecologisch gericht groen, publieke parken, groene campusstructuren, speelpleinen,...) en wordt gekoppeld aan en afgestemd op het watersysteem in combinatie met uitdagingen op vlak van klimaat en energie.
Compensatie van bestaande bos- en parkgebieden waarvan de reële ruimtelijke kwaliteit, belevingswaarde en/of bereikbaarheid ondermaats is (delen van de infrastructuur E17 en R8 zijn volgens het gewestplan gelegen in park- of bosgebied) door deze te verplaatsen naar beter gelegen locaties in het plangebied.	In functie van de infrastructuurwerken zullen de nodige bos- en groencompensaties worden voorzien. In het proces worden de nodige inspanning geleverd om de noodzakelijke ontbossingen in functie van de infrastructuur aanpassingen in eerste instantie in nature te compenseren. Indien dit niet mogelijk blijkt te zijn, is te zorgen dat de financiële compensatie in de regio wordt gerealiseerd. De plandoelstellingen hebben echter ook een hogere ambitie, met de realisatie van een verbindende groenstructuur en het verhogen van de leefbaarheid en biodiversiteit (zie verfijnde startnota, 2.2.2.2). Dit sluit ook aan op de ambitie uit het strategisch meerjarenplan van de stad Kortrijk: 3.1 De volgende 6 jaar willen we 100 hectare extra bos en natuur realiseren.
R8 en E17	
De groene ruimten langs beide zijden van de E17 zijn zo goed mogelijk te verbinden met een bosstructuur; op de randen kan gefaseerd hakhoutbeheer toegepast worden.	Een ruimtelijke inpassing van de infrastructuur kan bijdragen tot het verhogen van de leefbaarheid en de biodiversiteit in het plangebied (realisatie van verbindende groencorridors). Verder onderzoek moet uitwijzen wat de mogelijkheden hiertoe zijn. Een zone die in aanmerking komt voor hakhoutbeheer wordt, als het over een grotere zone gaat, steeds opgesplitst in verschillende stukken. Zo schiet een bepaalde zone al terug uit voor het volgende wordt aangepakt, in het volgend seizoen.
Niet kappen van bomen langs de bermen van de R8 en/of de snelweg (in functie van geluid).	Zie bespreking vorig punt. Daarbij is te vermelden dat wetenschappelijke studies uitwijzen dat een bos een omvangrijke breedte dient te hebben vooraleer het geluid significant tegenhoudt.

Inspraakreactie	Bespreking
De strook tussen de E17 en de woonpercelen wordt slechts sporadisch onderhouden en dit maar voor enkele meters.	De strook tussen E17 en de woonpercelen is moeilijk bereikbaar. Het onderhoud kan dan ook slechts grondig gebeuren bij het uitvoeren van een hakhoutbeurt. Andere momenten kan dit slechts manueel gebeuren en is derhalve zeer arbeidsintensief en duur. Hierdoor kan dit dan ook slechts beperkt gebeuren.
De verdere ontwikkeling van gebieden zoals Kapel ter Bede, Kortrijk-Zuid, de Venning en omgeving,...) zal de biodiversiteit van de natuurtuin Desloovere gelegen tussen de R8 en de Olmenlaan achteruit doen gaan. Voorstel om op de berm naast de natuurtuin een dichte hulsthaag aan te planten als (wintergroen) fijnstof- en geluidsscherm.	De Natuurtuin Desloovere is ingesloten door de R8 (ter hoogte van de Paperclip), de tuinen van de Olmenlaan, de Goedendaglaan en de Dokter Snellaertstraat. Er zal rekening gehouden worden met waardevolle groene gebieden, voor zover bekend. Indien negatieve effecten worden verwacht, zullen milderende maatregelen voorgesteld worden. Het besluit van de Vlaamse regering betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen dd. 25 januari 2019 bepaalt dat in de eerste tien meter van de vrije stroken langs aansluitingscomplexen van autosnelwegen het verboden is om gewassen met een hoogte van meer dan een meter aan te planten. Dit kan dan ook niet toegestaan worden binnen de betreffende vrije strook.
→ Zie ook: 'Verkeerskundige alternatieven', 'Ontwikkelen op de reservatiestrook, boven de R8 en/of E17'	
Kortrijk-Oost	
Behoud en uitbreiding van de groenzone/speelbos bij het complex Kortrijk-Oost (tussen de Rozenlaan, Maandagweg en Beeklaan). Er is er heel wat biodiversiteit (spechten, uilen, egeltjes, hert,...). Jeugdverenigingen (en scholen) gaan er spelen. De zone kan fungeren als groenbuffer en groene stapsteen, voor recreatief gebruik, als rustgebied voor vogels,...). Ter hoogte van de Maandagweg is een weide die kan ingezet worden om het speelbos uit te breiden.	Deze zone is op vandaag bestemd als parkgebied (gewestplan). Op de biologische waarderingskaart is deze zone aangeduid als biologisch waardevol: karteringseenheden n (andere loofaanplanten) en hp* (soortenrijk permanent cultuurgrasland met relictten van halfnatuurlijke graslanden). Deze zone is mee te nemen in de ambitie tot het realisatie van een verbindende groenstructuur doorheen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Verder onderzoek moet uitwijzen of er in deze zone ruimte-inname vereist is in functie van de optimalisatie van het complex Kortrijk-Oost en/of het sluiten van de R8.
Vrijwaren en uitbouwen van een groene vinger op Kortrijk-Oost in functie van het versterken van de regionale groenstructuur. Verweven van de economische hoofd-functie van het gebied met ecologische en recreatieve functies (win-win's) in functie van verhogen biodiversiteit. Vrijwaren van groene corridors d.m.v. volgende ingrepen: <ul style="list-style-type: none"> - gezamenlijke groenschermen - ronde (wild- en wandel-)tunnel onder E17 	De uitbouw van groencorridors en het verhogen van de biodiversiteit doorheen Kortrijk-Oost wordt meegenomen in de doelstellingen van het GRUP (zie ambitie 'verbindende groenstructuur', verfijnde startnota, 2.2.3). De mogelijkheden om dit te realiseren zullen worden uitgewerkt aan de hand van het ruimtelijk ontwerpend onderzoek. Hierbij worden de concrete voorstellen vanuit inspraak meegenomen.

- doorlopend groenscherm langsheen E17 annex wandel- en fietspad
- aansluitende groene corridor richting Groen Lint Zuid en Morinngoed-Langwater



Projectvoorstellen in functie van het vrijwaren en uitbouwen van de groene vinger op Kortrijk-Oost (te realiseren met participatie van de burger):

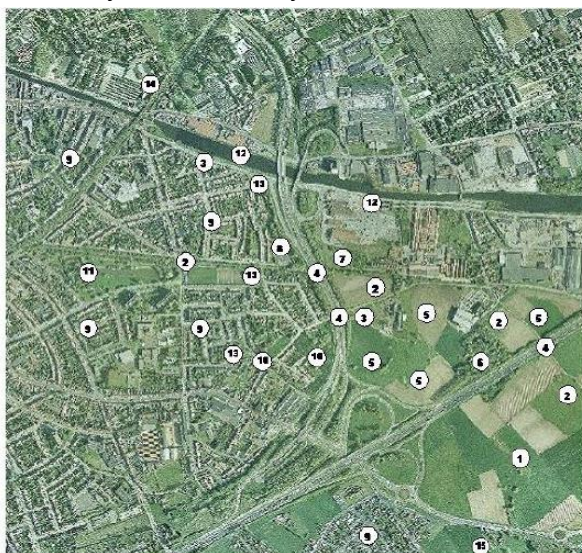
- Naast groenschermen tussen de bedrijven ook groenschermen aan de periferie + het gebruik van groendaken.
- Ecologische kwaliteit langs het Guldenspoorpad en de Luipaardstraat (ecologisch fietspad-bermbeheer).
- Verkeersregulerende maatregelen in functie van de biodiversiteit (bv. ontsluiting Kapel ter Bede via een trage weg).
- Doorsteken onder R8 en E17 aantrekkelijker maken voor dier, plant en mens (afleiden water naar rietveld, schaduwminnende planten,...).
- Open ruimte tussen de bedrijven op Kapel ter Bede waardevol invullen adhv een groen en landschappelijk kader (haagstructuren, vijver/poel, extensief grasbeleid,...).
- Integratie van het domein van het kasteel Surmont en aanpalende historische hoeve (als educatief centrum of voor lokale groendienst). Verbeteren huidig bomenbestand door juist bosbeheer, aanwezige wal als troef,...
- Aankoop waardevol stuk groen/beekstructuur tussen de R8, Guldenspoorpad en oude droogloodsen op Kapel ter Bede.

Zie bespreking vorig punt.

Inspraakreactie

Bespreking

- Natuurtuin Desloovere tussen de Dr. Snellaertstraat en Goedendaglaan als voorbeeldfunctie.
- Motiveren buurtbewoners (Lange Munte) van milieuvriendelijkere tuinaanleg.
- Restgronden (ter hoogte van de straat Kapel ter Bede aan de binnenzijde R8) als groene stapsteen of met landbouwfunctie. Indien deze gronden verkaveld worden, rekening houden met het behoud van de groene vinger.
- Kleine grasveldjes uitbouwen als groene stapsteen en in functie van recreatie.
- Invoegen van brede doorgangplaatsen met maximale groene insteek naar de groene vinger en naar De Gavers vanuit het Groen Lint Zuid op Langwater. De aanleg van een wildbrug zou een schitterend doch vrij duur initiatief zijn.



1. Evolis: groendsaken en groenschermen in periferie
2. Luipaardstraat en Guldensporenfietspad: meer afwisseling
3. Vlot verkeer: vlot betekent niet snel
4. Doorsteken onder R8 en E17: groener inrichten
5. Open ruimte Kapel ter Bede: waardevol invullen
6. Kasteel Surmont en hoeve: erfgoed en ecologisch waardevol
7. Ecologisch meest waardevol = aankopen
8. Natuurtuin Desloovere: katalysator en voorbeeld
9. De stadstuin als biotoop
10. Restgronden: herinrichten tot groene stapsteen
11. Stadspark: wat meer ruimte mag
12. Kanaaloevers: groene verbindings-elementen
13. Openbare pleintjes: biologisch waardevoller maken
14. Spoorwegberm in Vennestraat: migratie mogelijk maken
15. Langwater: groene en ecologische insteek behouden
16. ...
17. ...
18. ...

Ontwikkelen op de reservatiestrook, boven de R8 en/of E17

Ontwikkelen van de reservatiestrook en/of overkapping van de E17 in functie van groen, natuur en biodiversiteit:

De beslissing omtrent het al dan niet sluiten van de ring en op welke locatie dit dan dient te gebeuren, zal binnen het komende planningsproces genomen

Inspraakreactie	Bespreking
<ul style="list-style-type: none"> - park - bos (cf. grondig tekort in Zuid-West-Vlaanderen) - groenzone voor waterbuffering in natte periodes en tegen verhitting tijdens droge, warme periodes - groenzone evenwijdig met de Burgemeester Mayeurlaan (hoge bomenzone) met cameravoorziening in functie van veiligheid - groene as als buffer naar de E17 (gras, struiken, kleine bomen,...) aansluitend op het speelbosje bij Kortrijk-Oost - verbinding van het park Blauwe Poort (met als inspiratie de vernieuwde Leieboorden ter hoogte van de Budabeach) tot het speelbosje aan Kortrijk-Oost - groenzone als landmark en trekpleister voor stad 	<p>worden. De mogelijke opportuniteiten komen hierbij tevens in beeld.</p> <p>De vraag tot overkapping van de E17 en/of de R8 wordt meegenomen en onderzocht. In het ruimtelijk ontwerpend onderzoek worden tevens de ontwikkelingsmogelijkheden boven de overkapping nader bekeken.</p> <p>Hierbij worden de concrete voorstellen vanuit inspraak meegenomen. Het voorzien van camerabewaking valt buiten de scope van het planproces.</p>
<p>Voorstel om de reservatiestrook door een boer te laten bewerken.</p>	<p>Zie bespreking vorig punt.</p>
<p>Ontwikkelen van de reservatiestrook en/of overkapping van de E17 in functie van recreatie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gigantisch hondenloopwandelpad over de gehele lengte - Zweedse piste, joggingspaden,... - Het terugverdieneffecten van de ondertunneling (E17 en R8) onderzoeken door de gronden boven de tunnel te exploiteren met groen (bv. golfterrein, recreatiedomein,...) zonder extra verkeer aan te trekken en beide stadsdelen beter met elkaar te verbinden. 	<p>Zie bespreking vorig punt.</p>
<p>Op de reservatiestrook ruimte voorzien voor fiets en voetganger:</p> <ul style="list-style-type: none"> - onderbrengen van extra fietspaden - fietssnelweg oostwaarts doortrekken naar het Guldenspoorpad, de kanaalzone (in afstemming met het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk) en De Gavers en in het westen naar het Ei richting Marke, met aansluiting op het Bruyningpad. Dit fietspad als onderdeel van een nog verder te onderzoeken concept van ring-fietspad. - fietspad Zwevegem via Kapel ter Bede & Sionlaan richting AZ Groeninge 	<p>Zie bespreking vorig punt.</p>
<p>Op de reservatiestrook ruimte laten rijden van tram-bus, shuttles,... Integratie van een busbaan voor hoogwaardig open vervoer (incl. halte aan de Maandagweg), bv. als alternatief voor de as Centrum-Oudenaardsesteenweg-Evolis.</p>	<p>Zie bespreking vorig punt.</p>
<p>Op de overkapping van de R8 en/of E17 bijkomende parkeerplaatsen voorzien voor Expo, hogeschool,...</p>	<p>Zie bespreking vorig punt.</p>

Inspraakreactie	Bespreking
<p>Inzetten reservatiestrook om de wooncapaciteit van Kortrijk uit te breiden.</p>	<p>Zie bespreking vorig punt.</p>
<p>Kapel ter Bede & Littoral</p>	
<p>Wens om in een 1^e fase een gedeelte van de site Kapel ter Bede op korte termijn (2021-2022) te ontwikkelen, rekening houdende met de reservatiestroken zoals bepaald in de uitgevoerde mobiliteitsstudies. Deze 1^e ontwikkelingsfase wenst men te kaderen in de huidige bestemming als ‘gebied voor wetenschapspark Kapel ter Bede en stedelijke activiteiten’.</p>	<p>De omvang, aard, verkeersgeneratie,... van deze eerste fase van ontwikkeling is verder te concretiseren vooraleer er uitspraken kunnen worden gedaan. De overeenstemming met de plandoelstellingen van K-R8 is hierbij na te zien; zo geeft de goedgekeurde startnota K-R8 (VR 19 juli 2019) o.m. aan dat er voor Kapel ter Bede onderzoek is te verrichten naar minder verkeers-genererende functies en er is in te zetten op een multimodale ontsluiting. Kapel ter Bede is op heden bestemd voor onderzoeksactiviteiten, waarbij stedelijke activiteiten gelden als ondergeschikte nevenbestemming.</p>
<p>Er wordt overgegaan tot opmaak van een masterplan Kapel ter Bede met gefaseerde ontwikkeling, in goed overleg met de bevoegde overheden. Bij de opmaak van het masterplan wordt het aspect mobiliteit en de verkeersafwikkeling van de site geëvalueerd. In overleg met de betrokken overheden en stakeholders wordt bekeken welke economische of stedelijke activiteiten er bij voorkeur kunnen gevestigd worden op de site, met het oog op de ontwikkeling van de volgende fases. Men beoogt een complementaire invulling met de site Evolis. De ontwikkeling van de site Kapel ter Bede zal regio Kortrijk meer op de kaart zetten, aanleiding geven tot de vestiging van nieuwe bedrijven, met bijkomende tewerkstelling en inwoners voor de regio.</p>	<p>O.b.v. de geformuleerde ambities en ruimtelijke principes zal in het verdere proces een bestemmingsmatige keuze worden gemaakt voor Kapel ter Bede. Hierbij is een afweging te maken tussen (gedeeltelijke) ontwikkeling en vrijwaring van de open ruimte, waarbij de kwaliteiten en potenties van zowel de harde als zachte functies evenwaardig worden afgewogen. Het verdere onderzoek moet uitwijzen wat de draagkracht is van de omgeving.</p>
<p>Herbestemmen van Kapel ter Bede tot groenzone (naar dichtbij woonwijken Kortrijk-Oost).</p>	<p>Zie bespreking vorig punt.</p>
<p>De ontwikkelingsdynamiek van Littoral mag niet gehypothekeerd worden. De stad wenst op Littoral ruimte te voorzien voor KMO's, kantoorachtigen en watergebonden bedrijven. De ontsluiting van de site Littoral wordt gezien via de Kanaalstraat en/of Visserskaai en dient te worden afgestemd met het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk.</p>	<p>De site Littoral wordt tevens bekeken in het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk, waar men als mogelijke alternatieven watergebonden bedrijvigheid en/of overslag (bouwhub) en ook een zwaaiком wenst te realiseren. Deze ontwikkelingsperspectieven worden mee opgenomen in het onderzoek van K-R8. Verdere afstemming is te voorzien tussen het complex project, de wensen van de stad Kortrijk en de ontwikkelaar. Ook in functie van de ontsluiting en de samenhang met Kapel ter Bede wordt vanuit K-R8 afgestemd met het complex project.</p>

Inspraakreactie	Bespreking
<p>Evolis</p> <p>Geen nieuw voetbalstadion op Evolis. Er is bovendien geen aangepaste accommodatie (parkings, cafés) in die buurt. Een betere oplossing zou zijn om het stadion op de huidige site te renoveren en uit te breiden met andere sportfaciliteiten.</p>	<p>De realisatie van een nieuw voetbalstadion voor KV Kortrijk en aanvullend programma wordt bekeken in een gemeentelijk planproces van de stad Kortrijk (zie procesnota, 1.3.4). Vanuit K-R8 wordt optimaal afgestemd met dit parallel lopende proces. Inspraakreacties rond KVK worden overgemaakt aan de stad Kortrijk.</p> <p>In het locatieonderzoek uitgevoerd door Arcadis i.o.v. de intercommunale Leiedal is de locatie kop van Evolis weerhouden voor verder onderzoek. De geschiktheid van deze locatie zal dus in het gemeentelijk planproces verder bekeken worden.</p> <p>De locatie van het huidige voetbalstadion en de zone van de Blekerij wordt in het locatieonderzoek niet weerhouden, gezien de vereiste oppervlakte voor het voetbal- en aanvullend programma er niet voorhanden is en gezien de strijdigheid met het gemeentelijk RUP Blekerij-Doornstraat (GR 12/06/2017) en de bouwwerken die er in uitvoering zijn.</p>
<p>Invullen van Evolis als groenzone met bebossing. De omgeving van de stad heeft ontzettend behoefte aan meer groenzones.</p>	<p>Eén van de ruimtelijke ambities is de realisatie van een verbindende groenstructuur (zie verfijnde startnota, 2.2.2.2), die betekenisvol is en een verbindende structuur vormt waaraan ook het trage wegennet wordt gekoppeld. Het behouden en versterken van voldoende groen is een belangrijk onderdeel om de leefbaarheid te verhogen.</p> <p>In het inrichtingsplan voor Evolis wordt belang gehecht aan de beeldkwaliteit van de dominante openbare groenstructuren en een kwaliteitsvolle groenaanleg op eigen terrein. Verder onderzoek moet uitwijzen wat de verdere mogelijkheden inzake groenontwikkeling zijn op dit in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein.</p>
<p>De ontwikkelingsdynamiek rond het beoogde voetbalstadion van KV Kortrijk mag niet gehypothekeerd of verstoord worden. Er dient snel duidelijkheid gegeven te worden.</p>	<p>In functie van de ontwikkelingsdynamiek rond het voetbalstadion heeft de stad Kortrijk een schrijven gericht aan de Vlaamse kabinetten, waarbij zowel gevraagd wordt naar de mogelijkheid om dit gedeelte van het plan te delegeren, als naar de afwijkingsmogelijkheden in functie van vergunbaarheid zonder planinitiatief. Na oplevering van het locatieonderzoek voor het nieuwe voetbalstadion met aanvullend programma (Arcadis i.o.v. de intercommunale Leiedal), het bijkomend mobiliteitsonderzoek (Mint i.o.v. de stad Kortrijk) en na juridische doorlichting van de piste vergunbaarheid met publiek-private</p>

Inspraakreactie	Bespreking
	<p>samenwerking zonder planinitiatief, werd beslist dat het proces voor KVK parallel kan verlopen met het GRUP K-R8, mits de afstemming verzekerd is (zie procesnota, 1.3.4). De stad Kortrijk zal dus een gemeentelijk planproces opstarten voor de realisatie van een nieuw voetbalstadion voor KV Kortrijk en aanvullend programma.</p>
<p>Vraag om de gronden op Evolis voor te behouden voor de bouw van het nieuwe voetbalstadion KVK, in combinatie met een multifunctioneel gebouw (in hoofdzaak bestemd voor bedrijvigheid maar ook voor ondersteunende en faciliterende functies zowel voor het stadion als Evolis (zoals horeca, fitness center en business & event center, een hotel,...). Om het geheel multimodaal bereikbaar te maken wordt een mobipunt voorzien, aangevuld met een parkeergebouw, dat multi-inzetbaar is als P&R voor de binnenstad, tijdens kantooruren in functie van het multifunctioneel gebouw, en als parking voor VIP's bij voetbalmatches.</p> <p>Vraag om met dit programma rekening te houden bij de optimalisatie van het complex Kortrijk-Oost, het programma te verfijnen in het verdere proces en mogelijk te maken bij de opmaak van het deelplan voor deze omgeving. Immers binnen de huidige juridisch-planologische context zijn zowel het multifunctionele gebouw als de brandweer vergunbaar.</p>	<p>De terreinen die palen aan de N8 worden door de intercommunale Leiedal voorbehouden voor groot-schalige stedelijke functies.</p> <p>De realisatie van een nieuw voetbalstadion voor KV Kortrijk en aanvullend programma wordt bekeken in een gemeentelijk planproces van de stad Kortrijk (zie procesnota, 1.3.4). Vanuit K-R8 wordt optimaal afgestemd met dit parallel lopende proces en zal rekening gehouden worden de gemaakte keuzes inzake locatie en programma voor KVK. Tegelijk zal het onderzoek K-R8, zoals de verkeerskundige varianten voor het optimaliseren van het complex Kortrijk-Oost, ook input geven in functie van het verdere onderzoek rond KVK. Zowel het voetbal- als het aanvullend programma bevinden zich (deels) buiten het gebied voor stedelijke ontwikkeling en zijn bijgevolg niet in overeenstemming met de vigerende stedenbouwkundige voorschriften.</p>
<p>De brandweer Fluvia is dringend op zoek naar een nieuwe locatie in functie van de samenvoeging van de korpsen Kortrijk en Zwevegem. Locatieonderzoek wijst uit dat een nieuwe kazerne op Evolis de meest geschikte plek is.</p>	<p>Voor de realisatie van de nieuwe brandweerkazerne op de kop van Evolis wordt vanuit de stad Kortrijk een vergunningstraject opgestart. Gezien men de kazerne wenst te realiseren in industriegebied dient via gemotiveerd verzoek en o.b.v. een projectvergadering beoordeeld te worden of de handelingen een beperkte ruimtelijke impact hebben. Bij deze beoordeling zal ook het locatieonderzoek voor de nieuwe kazerne onder de loep worden genomen. De vergunningsaanvraag is ook af te stemmen op de studie voor de herinrichting van de N8 (zie procesnota, 1.3.1).</p>
<p>Evolis II vormt beslist beleid. Leiedal neemt op vandaag stappen om binnen afzienbare tijd tot realisatie over te gaan volgens het goedgekeurde inrichtingsplan.</p>	<p>Uit het verdere onderzoek moet blijken welke ruimtenames op het bedrijventerrein Evolis er gepaard gaan bij de varianten voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Oost. Eén van de varianten die vanuit inspraak wordt meegenomen in het verdere onderzoek is de variant waarbij het complex Kortrijk-Oost wordt verlegd naar het oosten.</p>

8. PROCEDURE & PROCES

Inspraakreactie	Bespreking
<p>Het RUP moet meer concrete en duidelijke actieplannen bevatten, die ook wetenschappelijk ondersteund zijn.</p>	<p>De procedure van het geïntegreerde planproces is momenteel lopende, waarbij de voorgelegde alternatieven verder getrechterd zullen worden. Deze trechtering gebeurt mede aan de hand van een doorlopend milieueffectenonderzoek. Het is de bedoeling om vanuit de (tussentijdse) onderzoeksresultaten o.b.v. een gedegen onderbouwing doorheen het proces trapsgewijs alternatieven te laten afvallen. In de verfijnde startnota is hier al een eerste stap toe gezet met het concretiseren van het plangebied (zie verfijnde startnota, hoofdstuk 3) en het wegschrijven van een aantal verkeerskundige alternatieven (zie verfijnde startnota, 2.4.3). De overheid zal aan de hand van het milieueffectenonderzoek haar uiteindelijke beslissing tot uitvoering van het plan motiveren. Binnen het milieueffectenonderzoek wordt de onderzoeksmethode per discipline beschreven. Het team Milieueffectenrapportage respectievelijk het team Externe Veiligheid beoordelen voorafgaand aan de definitieve vaststelling van het GRUP de kwaliteit van het plan-MER respectievelijk Ruimtelijk Veiligheidsrapportage (RVR). De meerwaarde van een wetenschappelijke methode wordt door het planteam onderschreven.</p>
Beslissingen en engagementen	
<p>De stad Kortrijk vraagt aan de Vlaamse Regering om de beslissingen over K-R8 niet vooruit te schuiven.</p>	<p>De Vlaamse Regering wordt van deze vraag in kennis gesteld.</p>
<p>Het belang van de economische leefbaarheid wordt benadrukt. Aan de Vlaamse overheid worden garanties gevraagd om de bereikbaarheid en verdere ontwikkeling van de stad en regio te blijven garanderen en de historische onderfinanciering van de regio te corrigeren. Het planinitiatief biedt hiervoor enkel het kader, bijkomende engagementen zijn noodzakelijk. Er wordt erkend dat oplossingen betaalbaar en haalbaar moeten zijn. Om deze evaluatie te maken is een toetsingskader nodig. Eén van de instrumenten hiervoor is een Maatschappelijke kosten-batenanalyse-studie.</p>	<p>De Vlaamse Regering wordt van deze vraag in kennis gesteld.</p> <p>In het verdere proces is te bekijken wat realiseerbaar is in het GRUP en wat via andere instrumenten (verordening, overeenkomst, engagementsverklaring,...) is op te nemen.</p> <p>In het verdere proces is de opmaak van een MKBA voorzien. Dit onderzoek is niet louter een financieel afwegingskader, maar kijkt vanuit een integraal kader alle kosten en baten (dus ook bv. op vlak van economie).</p>
<p>Het engagement van de Vlaamse overheid moet verder reiken dan de loutere opmaak van het GRUP. Het risico bestaat dat er geen of onvoldoende middelen worden vrijgemaakt om dit GRUP te realiseren. Er wordt voorgesteld om parallel aan het planproces</p>	<p>De Vlaamse Regering wordt van deze vraag in kennis gesteld.</p> <p>In het verdere proces is te bekijken wat realiseerbaar is in het GRUP en wat via andere instrumenten</p>

Inspraakreactie	Bespreking
concrete afspraken te maken met de Vlaamse Regering en bevoegde instanties, bv. adhv engagementsverklaring of samenwerkingsovereenkomst.	(verordening, overeenkomst, engagementsverklaring,...) is op te nemen.
De stad Kortrijk vraagt een duidelijk afsprakenkader inzake planbaten en planschade bij herbestemmingen vast te leggen adhv een samenwerkingsovereenkomst. Verantwoordelijkheid is te nemen bij herbestemming naar andere functies wanneer deze bestemming eerder door het Vlaamse niveau is vastgelegd.	In de scopingfase van het planproces K-R8, vooraleer de verschillende deelonderzoeken van start gaan, is voorzien in het afsluiten van een samenwerkingsovereenkomst (zie procesnota, 2.3.4). In deze overeenkomst zullen o.m. met de stad Kortrijk de nodige afspraken worden vastgelegd. Op 20 december 2019 keurde de Vlaamse Regering het ontwerp-instrumentendecreet goed. Het ontwerp is ondertussen ingediend bij het Vlaams Parlement. Voor de inwerkingtreding van grote delen is ook nog een uitvoeringsbesluit nodig. Het instrumentendecreet moet voor de nodige tools zorgen voor overheden en andere actoren die op het terrein met ruimtelijke ontwikkelingen bezig zijn.
Vraag tot het beperken van het voorzorgsprincipe op de westelijke kop van Evolis tot de contouren van de verkeerskundig en ruimtelijk haalbare varianten (rekening houdende met de ruimtelijke ontwikkeling op Evolis met voetbalstadion en multifunctioneel programma) uit het voorbereidend mobiliteitsonderzoek (Mobiliteitsonderzoek R8, Eindrapport, i.o.v. AWW West-Vlaanderen, Witteveen+Bos & TML), met uitzondering van de variant 5).	In de scopingfase is voorzien in het afsluiten van een samenwerkingsovereenkomst tussen de verschillende partners (zie procesnota, 2.3.4). Hierbij zal naar een engagement van de betrokken besturen worden gevraagd om bij plannen en projecten (vergunningen, bestemmingswijzigingen, verkoop met bouwverplichting, etc.) die door hun ruimtebeslag de realisatie van mogelijke infrastructurele ingrepen in het plangebied kunnen hypothekeren rekening te houden met de onderzoeksresultaten zoals ze op dat moment voorliggen. Dit betreft een engagementsverklaring, dat op zich geen bouwverbod inhoudt en niet direct afdwingbaar is van derden.
De infrastructuurwerken zijn eerst aan te vangen in functie van een goede mobiliteit alvorens bijkomende ruimtelijke invullingen te ontwikkelen.	In het verdere onderzoek zal er een continue afstemming gebeuren tussen de infrastructuur-ingrepen en de mogelijkheden voor bijkomende ruimtelijke invullingen in de omgeving. Met het GRUP wensen we de ontwikkelingsmogelijkheden te evalueren en waar nodig bij te sturen. Het belang van een multimodale ontsluiting, in lijn met de plandoelstellingen, is hierbij prioritair.
Er wordt gevraagd om te verwijzen naar de interbestuurlijke samenwerkingsovereenkomst.	Een verwijzing naar de interbestuurlijke samenwerkingsovereenkomst over de gezamenlijke en geïntegreerde realisatie van regionale acties in de regio Zuid-West-Vlaanderen (Vlaamse Regering 19 juli 2019) wordt opgenomen in de verfijnde startnota (zie 1.3).
Procesorganisatie	
Om regionaal te kunnen wegen op het beslissingsproces m.b.t. het bepalen van het voorkeursscenario (via bindend advies), wenst de regio te kunnen gebruik maken van de mogelijkheid tot de oprichting van een	De vraag naar meer politieke sturing in het planproces K-R8 werd besproken op het interbestuurlijk overleg Zuid-West-Vlaanderen van 29 november 2019. Vanuit de lokale besturen wordt gevraagd om regelmatig op

Inspraakreactie	Bespreking
<p>stuurgroep, zoals aangegeven in de procesnota. Er wordt gesuggereerd de RegioRaad hiervoor te gebruiken.</p>	<p>de hoogte te worden gebracht van de voortgang van het proces en dit via de bestaande regionale overlegstructuren, zoals het interbestuurlijk overleg Zuid-West-Vlaanderen, de vervoerregioraad Kortrijk en de RegioRaad (zie procesnota, 1.1.3). Een afzonderlijke stuurgroep K-R8 wordt niet nodig geacht.</p> <p>Indien gewenst is het planteam ook steeds bereid tot bilateraal overleg en/of toelichting.</p>
<p>Gezien de complexiteit van de opdracht wordt vanuit de regio gevraagd om voor het verdere proces gezamenlijk een coördinatieteam uit te bouwen.</p>	<p>Het planteam staat in voor de globale coördinatie van het planproces. Gezien het integrale karakter van het planproces en de noodzaak aan diverse expertisen, zal het planteam zich bij het uitvoeren van de verschillende onderzoeken waar nodig laten bijstaan door externe experts.</p>
Onderzoek	
<p>Er wordt gewezen op het belang van een volwaardige integratie van de effectbeoordelingen in voorliggend planproces.</p>	<p>Een volwaardige integratie van de effectenbeoordeling vormt inderdaad de doelstelling. Dit is niet alleen van belang voor het plan-MER, maar ook voor de andere deelonderzoeken (mobiliteitsonderzoek, ruimtelijk ontwerpend onderzoek, MKBA en indien vereist ook een ruimtelijk veiligheidsrapportage, zie procesnota 2.2.3). Een volwaardige wisselwerking tussen alle deelonderzoeken wordt vooropgesteld, waarbij de verschillende deelonderzoeken elkaar bijsturen waar nodig.</p> <p>De overheid zal aan de hand van het milieueffectenonderzoek en de resultaten van de anderen deelonderzoeken haar uiteindelijke beslissing tot uitvoering van het plan motiveren.</p>
<p>De onderzoeken dienen kwalitatief en met voldoende middelen en capaciteit worden uitgevoerd.</p>	<p>Het planteam staat in voor de continue kwaliteitsbewaking van het planproces. In functie van een kwalitatief proces zullen de nodige middelen en capaciteit worden ingezet.</p> <p>Het team Milieueffectenrapportage respectievelijk het team Externe Veiligheid beoordelen voorafgaand aan de definitieve vaststelling van het GRUP de kwaliteit van het plan-MER respectievelijk Ruimtelijk Veiligheidsrapportage (RVR). Ze toetsen aan de scopingnota en aan de vereiste gegevens die een plan-MER respectievelijk RVR moet omvatten en ze houden rekening met de tijdens het openbaar onderzoek geformuleerde adviezen, opmerkingen en bezwaren.</p>
<p>Vraag om de methodiek van ontwerpend onderzoek in te zetten. Dergelijke methodiek heeft een meerwaarde en kan voedend, verbeeldend, out-of-the-box, trechterend en draagvlakvormend zijn.</p>	<p>Er is voorzien om in het verdere proces de methodiek van het ruimtelijk ontwerpend onderzoek in te zetten (zie procesnota, 2.2.3). De meerwaarde van dergelijk onderzoek zoals aangehaald worden onderschreven.</p>

Inspraakreactie	Bespreking
	Ruimtelijke kwalitatieve voorstellen voor o.m. de verkeersinfrastructuur (inclusief ruimtelijke integratie), modal shift, ruimtelijk programma, ruimte voor groen en biodiversiteit,... worden bekeken.
De opmaak van een maatschappelijke kostenbatenanalyse is zinvol om mee te nemen in het verdere proces, om zo tot de juiste keuze te komen.	De opmaak van een maatschappelijke kostenbatenanalyse is voorzien (zie procesnota, 2.2.3), waarbij de kosten en baten per alternatief zullen worden afgewogen. Deze afweging heeft niet louter betrekking op de directe investeringskost, maar gaat uit van een integrale aanpak (verlies en baten op vlak veiligheid, economie, natuur, recreatie, landbouw, hinder,...).
Communicatie & participatie	
K-R8 is een ingrijpend, gelaagd en langlopend project dat het nodige maatschappelijke draagvlak vereist. Er is te communiceren over de timing in functie van het garanderen van de nodige rechtszekerheid. Het dossier is van dermate groot belang dat investeringsprojecten al dan niet kunnen gerealiseerd worden door private personen en bedrijven. Het is van belang snel duidelijkheid te geven over de contour van het projectgebied en de veelheid aan scenario's zo snel als mogelijk te trechteren en weg te schrijven.	Een verdere timing hangt af van de aard en omvang van toekomstige inspraakreacties, het aantal bijkomend te onderzoeken alternatieven, de mogelijke noodzakelijke bijstellingen o.b.v. de (tussentijdse) onderzoekresultaten, etc. Een globale timing van het planproces K-R8 is opgenomen in de procesnota (zie tabel-9). Het is de bedoeling om vanuit de (tussentijdse) onderzoeksresultaten o.b.v. een gedegen onderbouwing doorheen het proces trapsgewijs alternatieven te laten afvallen. Dit moet bijdragen aan de nodige rechtszekerheid enerzijds en aan duidelijkheid voor de stakeholders anderzijds. In de verfijnde startnota is hier al een eerste stap toe gezet met het concretiseren van het plangebied (zie verfijnde startnota, hoofdstuk 3) en het wegschrijven van een aantal verkeerskundige alternatieven (zie verfijnde startnota, 2.4.3).
Vraag om persoonlijk op de hoogte te worden gehouden over de manier waarop er rekening wordt gehouden met de ingesproken bemerkingen.	Bij de verwerking van alle officieel overgemaakte inspraakreacties en adviezen wordt duidelijk gemaakt hoe er met de verschillende opmerkingen wordt omgegaan, maar er zal niet op een individuele basis of op naam van de inspreker een specifiek antwoord vermeld worden. De opmerkingen worden gegroepeerd per onderwerp 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 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-redelijke alternatieven zijn). De verwerkte inspraakreacties in deze antwoordnota worden als bijlage toegevoegd bij de verfijnde startnota die publiek raadpleegbaar zal zijn. Op de

Inspraakreactie	Bespreking
	<p>projectwebsite K-R8 kan ieder zich inschrijven op de nieuwsbrief: www.k-r8.be/tools/k-r8-nieuwsbrief-en-persberichten. Via deze nieuwsbrief wordt het ruime publiek op de hoogte gehouden van de verdere stappen in het planproces.</p>
<p>In het verdere proces moeten voldoende tijd en middelen voorzien worden voor het voeren van een degelijke participatie.</p>	<p>Het proces wordt op een open en participatieve wijze gevoerd (zie procesnota, 2.1), met als uitgangspunt een maximale betrokkenheid van alle actoren tijdens de loop van het proces. Er wordt niet enkel ingezet op een transparante en open communicatie, maar tevens wordt uitgegaan van een participatief proces, waarbij de ideeën en de kennis van de actoren zo vroeg mogelijk in het proces worden meegenomen.</p>
<p>Er is na te denken waarover wordt geparticipeerd en waarover enkel geïnformeerd wordt. Valse verwachtingen moeten vermeden worden.</p>	<p>Over het planproces wordt op regelmatige basis gecommuniceerd (via de projectwebsite, nieuwsbrieven, gerichte berichten, sociale media, bestaande informatiekkanalen van de betrokken gemeenten,...). Het processchema is met de opmaak van de verfijnde startnota ook verder verfijnd (zie procesnota, figuur 2-1), om aan te geven op welke momenten participatie voorzien is. Dit omvat enerzijds de verplichte inspraakperiode op de startnota en verfijnde startnota en het openbaar onderzoek over het ontwerp-RUP, maar ook de bijkomende participatiemomenten o.b.v. de (tussentijdse) onderzoeksresultaten.</p>
<p>Er wordt gevraagd om burgers, organisaties en bedrijven te informeren over de vervolgstappen: wanneer wordt welke beslissing genomen?</p>	<p>In het processchema van het GRUP K-R8 (zie procesnota, figuur 2-1) wordt aangegeven op welke momenten de Vlaamse Regering een beslissing neemt over dit planproces. De Vlaamse Regering keurt de startnota en verfijnde startnota goed, stelt het ontwerp-RUP voorlopig vast en staat ook in voor de definitieve vaststelling van het GRUP. Bij deze beslissingsmomenten wordt telkens ook perscommunicatie voorzien bovenop de gebruikelijke kanalen (projectwebsite, nieuwsbrief, sociale media ...). Het ruime publiek zal niet alleen hierover geïnformeerd worden, maar ook over de tussentijdse onderzoeksresultaten.</p>
<p>Vraag tot uitnodiging over de verdere plannen rond dit project.</p>	<p>Op de projectwebsite K-R8 kan ieder zich inschrijven op de nieuwsbrief: www.k-r8.be/tools/k-r8-nieuwsbrief-en-persberichten. Via deze nieuwsbrief wordt het ruime publiek op de hoogte gehouden van de verdere stappen in het planproces.</p>
<p>Bereidheid om in gesprek te gaan met de planners als lokale toetssteen en het verlenen van inzichten. Bereidheid om de ideeën verder te verduidelijken.</p>	<p>In het proces (zie processchema: procesnota, figuur 2-1) worden op verscheidene momenten inspraakmomenten voorzien. Dit moet het mogelijk maken input te</p>

Inspraakreactie	Bespreking
	<p>vergaren vanuit het ruime publiek over de (tussentijdse) onderzoeksresultaten en het GRUP zelf.</p> <p>Daarnaast gaat het planteam - indien gewenst - ook in dialoog met bewoners- en actiegroepen. Op de projectwebsite is een button voorzien "Contacteer het projectteam" dat gelinkt is aan het algemene e-mailadres info@K-R8.be. Meldingen of vragen die via dat kanaal binnenkomen worden door het projectteam opgevolgd.</p>
<p>De Gecoro Kortrijk vraagt om actief betrokken te worden in het planproces, al dan niet in samenwerking met de Gecoro's van Zwevegem, Harelbeke en Menen.</p>	<p>De processtructuur K-R8 omvat een 'actorenoverleg' dat gericht is op adviesraden (Vlaams, provinciaal en/of lokaal), het maatschappelijk middenveld, private actoren en bedrijven, lokale belangengroepen en/of burgerbewegingen (o.a. actiegroepen) (zie procesnota, 1.2.3). Afhankelijk van de inhoud kan het actorenoverleg zich richten op een ruimere groep of op één of enkele stakeholdersgroepen.</p> <p>Met het actorenoverleg wordt ook tegemoet gekomen aan de vraag van de GECORO van Kortrijk om actief betrokken te worden in het planproces. Dit geldt ook voor de andere betrokken GECORO's (Harelbeke, Zwevegem,...).</p> <p>Er is ook steeds de mogelijkheid tot bilaterale toelichting indien gewenst.</p>
<p>Vraag tot opzet van een apart participatietraject voor bedrijven. Bedrijven zijn zowel op vlak van logistieke ontsluiting als binnen het woon-werkverkeer betrokken bij dit dossier. Voka - Kamer van Koophandel steekt hierbij de hand uit als meest representatieve netwerk van ondernemingen.</p>	<p>Zie bespreking vorig punt.</p> <p>Aanvullend op de geijkte kanalen zoals de projectwebsite, de nieuwsbrief, perscommunicatie en sociale media, wordt met dergelijk actorenoverleg ingegaan op de vraag vanuit Voka – Kamer van Koophandel West-Vlaanderen, en de betrokken bedrijven, om op regelmatige basis terugkoppeling te krijgen over K-R8. Ook Unizo wordt hierbij betrokken.</p> <p>Tevens wordt ook gebruik gemaakt van de RegioRaad Zuid-West-Vlaanderen (www.regioraadzvwvl.be) om terug te koppelen over het planproces. In de RegioRaad zijn zowel werkgeversorganisaties zoals Voka, Unizo en de Boerenbond als de werknemersorganisaties vertegenwoordigd.</p>
<p>Vraag van VOKA - Kamer van Koophandel West-Vlaanderen om betrokken te worden bij de cruciale ontsluitingsdossiers in de regio (doortrekking R8, optimalisatie verkeerswisselaar Aalbeke en trompet-aansluiting A19/R8).</p>	<p>Deze infrastructuurwerken maken geen deel uit van het planproces K-R8 (zie procesnota, 1.3.1), maar een optimale afstemming tussen K-R8 en deze infrastructuurwerken is vereist. Deze afstemming is te voorzien op de bestaande regionale overlegstructuren, waaronder de RegioRaad waar ook Voka deel van uitmaakt.</p>
<p>De stad Wervik is nauw te betrekken in geval van een mogelijke alternatieve ontwikkelingslocatie binnen</p>	<p>Met de verfijnde startnota wordt het plangebied K-R8 beperkt tot de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-</p>

Inspraakreactie	Bespreking
<p>het kleinstedelijk gebied Menen. De ontwikkeling van deze zone ligt binnen de ontwikkeling van het provinciaal regionaal bedrijventerrein Menen-West (momenteel in procedure); dit is een belangrijke regionale ontwikkeling voor de stad Wervik.</p>	<p>Oost (zie verfijnde startnota, hoofdstuk 3). Het grondgebied van de stad Wervik valt buiten het plangebied.</p>
<p>Vraag naar de aanwezigheid van een expert geluid en fijn stof op volgende inspraakmomenten.</p>	<p>Het planteam zal ervoor zorgen dat de nodige expertise inzake geluid en luchtkwaliteit aanwezig is op de volgende inspraakmomenten, zijnde een vertegenwoordiger uit het team Milieueffectenrapportage en/of een extern expert.</p>
<p>Er wordt geen gehoor gevonden over het aanpakken van de geluids- en fijn stof problematiek, noch bij de politiciers in Kortrijk en Brussel, noch bij het Agentschap Wegen en Verkeer.</p>	<p>De centrale doelstelling van het planproces is het verhogen van de leefbaarheid in de omgeving van de verkeerscomplexen. Geluidshinder en luchtkwaliteit maken hier integraal deel van uit.</p> <p>Vanuit het planteam (waarin ook het Agentschap Wegen en Verkeer zetelt) worden alle inspraakreacties onderzocht. Dit geldt ook voor de reacties rond de geluids- en fijnstofproblematiek. Specifiek rond deze problematiek werd eind december 2019 en begin 2020 samengezeten met de Kortrijkse Burger Beweging E17-R8.</p> <p>Over het planproces K-R8 en de ontvangen inspraakreacties wordt teruggekoppeld op de regionale overlegorganen (zoals het interbestuurlijk overleg Zuid-West-Vlaanderen en de vervoerregioraad Kortrijk) en met de kabinetten van Vlaams minister van Omgeving en minister van Mobiliteit en Openbare Werken.</p>

9. OVERIGE

Inspraakreactie	Bespreking
Nutsleidingen	
Er zijn geen aardgasvervoersinstallaties (Fluxys) die beïnvloed worden.	Niet van toepassing.
Rekening houden met de aanwezigheid van de ondergrondse hoogspanningsleidingen (Elia). Boven en vlak bij deze leidingen mag geen diepwortelende begroeiing komen. De wettelijke bepalingen en veiligheidsvoorschriften zijn te eerbiedigen.	In de verdere uitwerking van het planproces en de bestemmingen die vanuit dit proces zullen bepaald worden, is rekening te houden met de aanwezigheid van de ondergrondse hoogspanningsleidingen.
Overeenstemming met beleidsplannen	
Overeenstemming met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV): In de startnota wordt de relatie met het RSV en de principes van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) enkel kort behandeld in functie van de optimalisering van het wegennet. Er zijn ook raakpunten op vlak van de ruimtelijke ontwikkelingen die geëvalueerd moeten worden. Dit dient verder uitgewerkt te worden in de startnota 2.	Een verdere toetsing aan het RSV is toegevoegd aan de verfijnde startnota (zie verfijnde startnota, 1.3.2). De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed. De Vlaamse Regering formuleert in het BRV 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 BRV vormen dat het RSV zal vervangen. De strategische visie vormt op dit moment dus geen rechtsgrond voor de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen.
Overeenstemming met het provinciaal Ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen (PRS): Het PRS wordt aangehaald, maar er wordt geen echte toetsing met het PRS-WV gemaakt.	Een toetsing aan het PRS West-Vlaanderen is toegevoegd aan de verfijnde startnota (zie verfijnde startnota, 1.3.3).
De doelstellingen inzake ruimtelijke stedelijke ontwikkelingen zijn onvoldoende eenduidig. Deze doelstellingen moeten kaderen in een volwaardige ruimtelijke visie niet enkel voor de stad Kortrijk, maar voor de volledige regio Zuid-West-Vlaanderen vermits nieuwe ruimtelijke initiatieven in de regio impact zullen hebben op de R8 en het wegennet daarrond.	Met de interbestuurlijke samenwerkingsovereenkomst tussen Vlaanderen, de provincie West-Vlaanderen en de intercommunale Leiedal als vertegenwoordiger van de 13 steden en gemeenten in de regio (Vlaamse Regering 19 juli 2019) is een doorstart gegeven aan een aantal regionale acties in de regio Zuid-West-Vlaanderen, waaronder K-R8 (zie verfijnde startnota, 1.3). In deze overeenkomst werd de afspraak gemaakt om bij de uitvoering van de regionale acties de 'Ruimtelijke visie voor Regio van Leie en Schelde' te hanteren als verbindend en verbeeldend kader. K-R8 sluit aan bij de ambities (o.m. een bereikbare en nabije regio) en ruimtelijke krachtlijnen (o.m. het versterken van kernen en stedelijk netwerk) uit deze regiovisie. Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost zijn in de regiovisie

Inspraakreactie

Bespreking

benoemd als ruimtelijke ontwikkelingspolen in het stedelijk netwerk. Binnen K-R8 wordt bekeken wat dit precies betekent voor beide polen.

Een verdere kadering binnen de regiovisie is toegevoegd aan de verfijnde startnota (zie 1.3).