



© Luchtfotografie Henderyckx – Intercommunale Leiedal

Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

K-R8

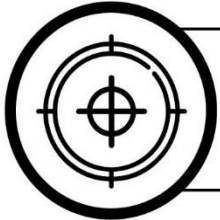
Verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving
van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost

Procesnota

Versie verfijnde startnota

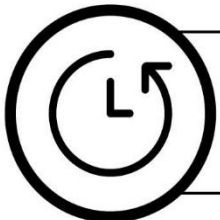
Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

K-R8



Waarom maken we dit plan?

[[Doelstelling](#)]



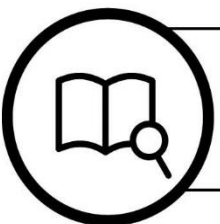
Wat ging er aan dit plan vooraf?

[[Historiek](#)]



Over welk gebied gaat het?

[[Plangebied](#)]



Wat kunnen de effecten zijn?

[[Scoping](#)]

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

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

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

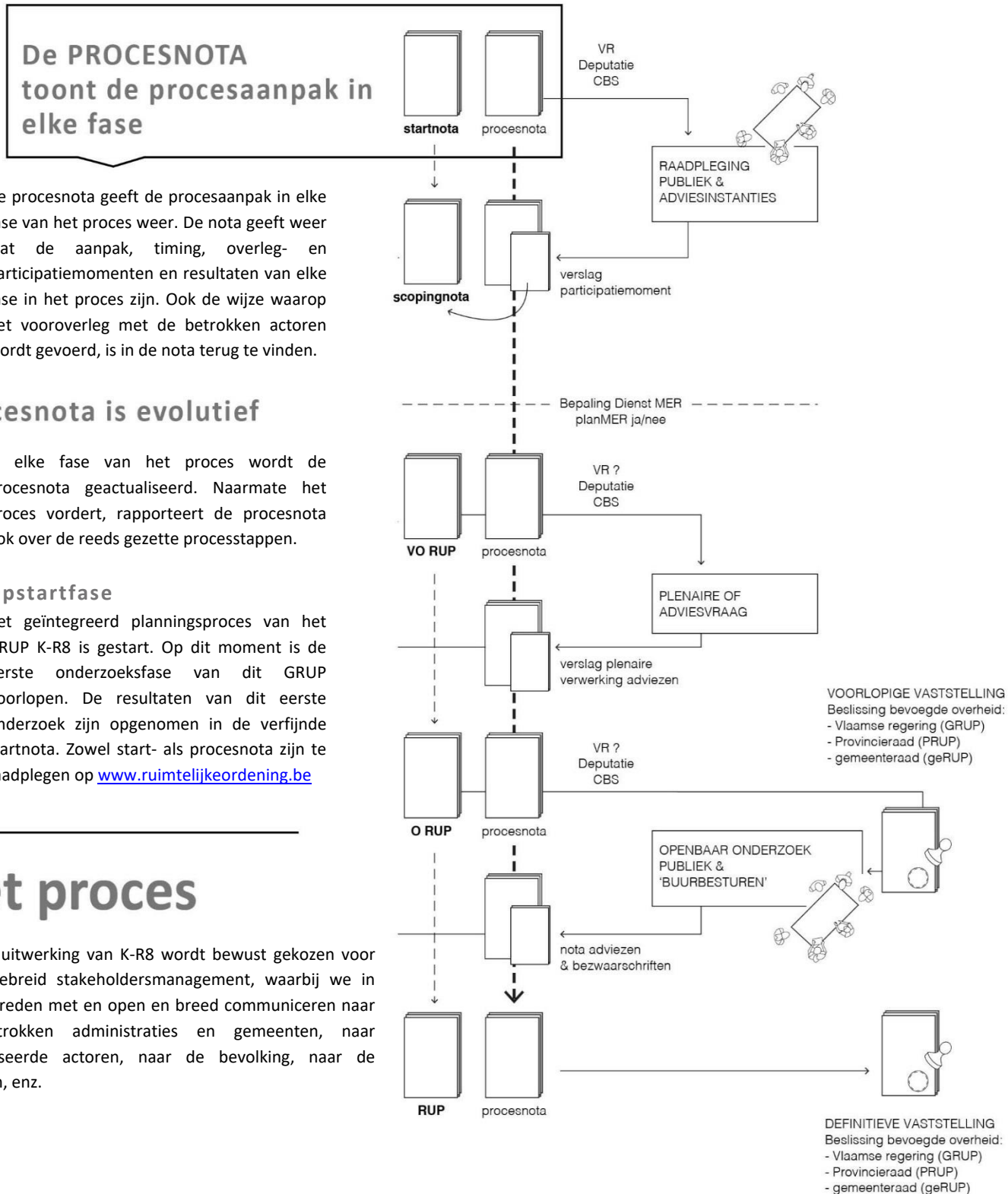
I.f.v. het milieueffectenonderzoek, moet er eerst een scoping uitgevoerd worden, o.b.v. het planvoornemen en de alternatieven naar de relevantie van de milieudisciplines en de effectgroepen hierin. Tijdens het planvormingsproces wordt de scoping bijgestuurd waar nodig. [Meer weten? zie verfijnde startnota hoofdstuk 4. Scoping](#)

Het plan

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

& PROCES

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



Het proces

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

Inhoud

1	Overlegstructuur	2
1.1	Overleg in planteam.....	2
1.1.1	Het planteam	2
1.1.2	Het kernplanteam ter voorbereiding van het planteam.....	3
1.1.3	(Inter)bestuurlijke terugkoppeling in functie van maximale gedragenheid	3
1.2	Overleg in samenspraak.....	4
1.2.1	Analyse van actoren en belanghebbenden.....	5
1.2.2	Thematische werkgroepen	6
1.2.3	Actorenoverleg	6
1.2.4	Terreinbezoeken	7
1.3	Afstemming met (lopende) onderzoeken en parallelle processen.....	7
1.3.1	Afstemming met parallelle weginfrastructuurwerken.....	7
1.3.2	Afstemming met het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk.....	12
1.3.3	Afstemming met parallelle processen inzake modal shift	16
1.3.4	Afstemming met parallelle ruimtelijke processen	19
1.4	Vlaamse Regering beslist	28
2	Procesverloop en -aanpak.....	29
2.1	De keuze voor een open en participatief proces	31
2.2	Onderzoeken.....	32
2.2.1	Iteratief proces.....	32
2.2.3	Deelonderzoeken	35
2.3	Stappen en fases in het planproces	38
2.3.1	Vorbereidende fase	38
2.3.2	Opstartfase	41
2.3.3	Verdere uitwerking en uitdieping van de startnota.....	43
2.3.4	Scopingfase	47
2.3.5	Ontwerp planvormingfase	48
2.3.6	Planvormingfase	49
2.3.7	Goedkeuringsfase	50
2.4	Maatregelen voorafgaand aan het GRUP en flankerend beleid	50
2.4.1	Ingrepen en maatregelen voorafgaand aan de optimalisatie van de verkeerscomplexen en de bestemmingswijzigingen.....	50
2.4.2	Flankerend beleid en noodzaak tot gekoppeld instrumentarium aan het GRUP	51

Procesnota

Versie verfijnde startnota

Dit document vormt de procesnota bij de verfijnde startnota van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan K-R8 (hierna afgekort als: “het GRUP”). Voorliggende nota is een actualisatie van de procesnota bij de startnota K-R8, goedgekeurd door de Vlaamse regering op 19 juli 2019. Beide nota’s werden gezamenlijk verfijnd en op elkaar afgestemd.

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

In deze procesnota is enkel het procesverloop en -aanpak terug te vinden. Voor alle inhoudelijke informatie over het GRUP verwijzen we naar de verfijnde startnota die in deze fase samen met de procesnota raadpleegbaar is.

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

Contact en info:

Departement Omgeving

www.omgevingvlaanderen.be

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

<https://www.ruimtelijkeordening.be/NL/Beleid/Planning/Plannen/Bestemmingsplan/GRUPs>

1 Overlegstructuur

Voor de overlegstructuur wordt niet van nul vertrokken. Het procesverloop en de procesaanpak van onderhavige geïntegreerde GRUP-procedure wordt maximaal geënt en afgestemd op het reeds gevoerde procesverloop. In functie van de keuze voor de geïntegreerde GRUP-procedure wordt maximaal gebruik gemaakt van de bestaande overlegstructuur.

1.1 Overleg in planteam

1.1.1 Het planteam

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

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

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

Het planteam is de auteur van deze procesnota en van de verfijnde startnota en bestaat uit vertegenwoordigers van:

- Departement Omgeving - erkend ruimtelijk planner
- Departement Omgeving, team Milieueffectrapportage (MER)
- Departement Omgeving, team Externe Veiligheid (EV)
- MER-coördinator
- Erkend veiligheidsrapporteringsdeskundige (VR-deskundige)
- Agentschap Wegen en Verkeer
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken
- V.V.M. De Lijn
- Vlaamse Agentschap Innoveren en Ondernemen
- De Vlaamse Waterweg
- Provincie West-Vlaanderen
- Intercommunale Leiedal
- Projectcoördinator strategisch project Contrei
- Stad Harelbeke
- Stad Kortrijk
- Gemeente Zwevegem

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

Het planteam kan tevens verruimd worden met de communicatiemedewerkers van alle kernactoren en/of met beleidsactoren.

Het planteam vergadert op regelmatige basis. De verslagen van het planteam zijn op elk moment te raadplegen via www.omgevingvlaanderen.be.

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

1.1.2 Het kernplanteam ter voorbereiding van het planteam

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

Het kernplanteam bestaat uit vertegenwoordigers van:

- Departement Omgeving - erkend ruimtelijk planner
- Departement Omgeving, team Milieueffectrapportage (MER)
- Departement Omgeving, team Externe Veiligheid (EV)
- MER-coördinator
- Erkend VR-deskundige
- Agentschap Wegen en Verkeer
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken
- Projectcoördinator(en) strategisch project Contrei
- Stad Kortrijk

Het kernplanteam kan worden aangevuld met de nodige experten vanuit de betrokken steden en gemeenten en/of andere kernactoren.

Vanuit de projectcoördinatie van het strategisch project Contrei wordt mee ingestaan voor de continuïteit en coördinatie op vlak van communicatie en participatie. De projectcoördinator maakt deel uit van het kernplanteam en werkt nauw samen met de communicatiemedewerkers van de andere kernactoren.

1.1.3 (Inter)bestuurlijke terugkoppeling in functie van maximale gedragenheid

Het planteam is in essentie een ambtelijke groep. In functie van maximale gedragenheid en regionale afstemming wordt voorzien in een terugkoppeling met de lokale besturen. Vanuit het (inter)bestuurlijk overleg wordt input gegeven naar het planteam toe. Het is aan het planteam om voorstellen van beslissingen in het kader van voorliggend planproces voor te leggen aan de Vlaamse Regering.

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

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

De beslissingen worden genomen door het planteam K-R8, met een maximale bestuurlijke terugkoppeling. Het IBO Zuid-West-Vlaanderen en de vervoerregioraad Kortrijk zijn goede platformen hiervoor.

Het IBO Zuid-West-Vlaanderen zorgt voor afstemming en coördinatie in functie van het voorbereiden van de besluitvorming door de Vlaamse Regering. Tevens staat het IBO in voor een toetsing aan de Regiovisie Zuid-West-Vlaanderen (zie verfijnde startnota, 1.3) en de afstemming met parallelle (regionale) processen (zie procesnota, 1.3), zoals bv. de overige regionale infrastructuurwerken op de R8 en omliggende autosnelwegen of de relatie tot de overige regionale ontwikkelingspolen in het stedelijk netwerk.

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

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

Voorafgaand aan de finalisatie van voorliggende verfijnde startnota en procesnota werden toelichtingen gegeven aan het College van Burgemeester en Schepenen van Harelbeke (samen met de gemeenteraad en GECORO), Kortrijk, Kuurne en Zwevegem. De verkregen bemerkingen werden verwerkt in voorliggende documenten.

1.2 Overleg in samenspraak

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

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

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

1.2.1 Analyse van actoren en belanghebbenden

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

Tabel 1-1: Stakeholdersanalyse

Kernactoren	Vlaamse Regering, Departement Omgeving (directie Omgevingsplanning, directie Gebiedsontwikkeling, team Milieueffectenrapportage, team Externe Veiligheid), Agentschap Wegen en Verkeer, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, V.V.M. De Lijn, Agentschap Innoveren en Ondernemen, De Vlaamse Waterweg, provincie West-Vlaanderen, stad Harelbeke, stad Kortrijk, gemeente Zwevegem, intercommunale Leiedal, projectcoördinator strategisch project Contrei
Beleidsactoren/ adviesinstanties/ overheden	Europa, Eurometropool, Frankrijk, Federale Overheid België, Waals gewest, Team Vlaams Bouwmeester, de Vlaamse Waterweg, Agentschap Onroerend Erfgoed, Agentschap Natuur en Bos, Departement Landbouw en Visserij, NMBS, Infrabel, Vlaamse Milieumaatschappij, Vlaamse Landmaatschappij, Vlaams Energie Agentschap, Agentschap Wonen Vlaanderen, Bestuur van de Luchtvaart van het federaal Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, Sport Vlaanderen, Toerisme Vlaanderen, Departement Cultuur, Jeugd en Media, OVAM, Elia, nutsmaatschappijen (Aquafin, Fluxys, Eandis, Infrac, Gaselwest, Luminus,...), Het Facilitair Bedrijf, de gemeenten Kuurne, Menen en Wevelgem gelegen in het studiegebied K-R8 ¹ , de overige steden en gemeenten uit de regio, politiezones (MIRA,VLAS en Gavers), parkeerbedrijf Parko
Regionale overlegplatformen	Interbestuurlijk overleg Zuid-West-Vlaanderen, vervoerregioraad Kortrijk, Regioraad Zuid-West-Vlaanderen
Adviesraden	Vlaamse adviesraden: SARO, SERV, Vlaamse Minaraad, MORA Provinciale adviesraden: PROCORO, PROMORA en provinciale Minaraad Lokale adviesraden: GECORO's, mobiliteitscommissies/-raden, Mina- en milieuraden
Maatschappelijk middenveld	VOKA Zuid-West-Vlaanderen, POM West-Vlaanderen, ABVV West-Vlaanderen, Liberale Vakbond Kortrijk (ACLVB), Beweging.net (ACV Zuid-West-Vlaanderen), UNIZO West-Vlaanderen, Natuurpunt (natuur.koepel VZW, Natuurpunt Kortrijk, Natuurpunt Gaverstreke), Boerenbond, Bond Beter Leefmilieu, Fietsersbond (Fietsersbond Kortrijk, Fietsersbond Zwevegem)
Private actoren, bedrijven (grond- eigenaars, project- ontwikkelaars,...)	Hoog Kortrijk: Kortrijk Xpo, Kinopolis, Hulpverleningszone Fluvia, AZ Groeninge, Barco, parkmanagement Kennedy- en Beneluxpark (Leiedal), Bond Moyson, Kempro, hogescholen KULAK, Vives, Syntra West, VZW Pylon (Crematorium Uitzicht), topsporthal Lange Munte Bedrijven ter hoogte van Kortrijk-Oost en de paperclip: o.m. bedrijvenparkmanagement Harelbeke-Zuid en leden, VZW Bedrijvenpark Kanaalzone Harelbeke-Kortrijk en leden, Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening/De Watergroep

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

	Bedrijven op de Pluim (Zwevegem): Climawest nv, Demunster bvba, Demuynck-Vansteelandt, Desutter Group, Dupont nv, Duthoo nv, Keuringsbureau Motorvoertuigen nv, MR Group bvba, Nebim nv, Omer Vander Ghinste, Oosterlynck nv, Peter Masschelein bvba, Publina bvba
	Kapel ter Bede: Koramic/ Wienerberger, Cisco Systems Belgium, Howest The Square
	Evolis fase 1: Aluvison nv, AVC Gemino bvba, bvba Vb Savic Engineering, bvba Wever & Ducré, Campus Evolis 100 Nv, Jardinico Parasols bvba, Novitan nv, nv Kordekor, nv Lootens Line, nv Ntgrate, nv Osta Carpets, nv Smappee, nv Tonickx, Prostor bvba, Spica nv, Trustteam nv
	Woongebieden ter hoogte van Kortrijk-Oost: sociale huisvestingsmaatschappij Wonen Regio Kortrijk, familie Vanooteghem, brouwerij Lagae, woningbouw Paul Huyzentruyt, Vlerick vastgoed, Koramic Real Estate
	Scholen ter hoogte van de reservatiestrook, zoals basisschool Sint-Amandscollege, De (Lage) Kouter, Guldensporencollege Zuid, Sint-Theresia Kortrijk, Rhizo, Centrum Leren en Werken, ...
KV Kortrijk	

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

1.2.2 Thematische werkgroepen

Op sleutelmomenten kunnen ook thematische werkgroepen worden georganiseerd met een selectie van de (kern)actoren en/of beleidsactoren. Deze thematische werkgroepen kunnen zowel gericht zijn op mobiliteitsaspecten en/of ruimtelijke ontwikkelingen, als op procesmatige aspecten.

1.2.3 Actorenoverleg

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

Afhankelijk van de inhoud kan het actorenoverleg zich richten op een ruimere groep of op één of enkele stakeholdersgroepen. Om het actorenoverleg efficiënt en doelgericht te laten verlopen, kan dit overleg indien nodig in het verdere proces thematisch en/of ruimtelijk worden opgedeeld. Zo kan bv. een thematisch overleg met focus op ondernemen worden georganiseerd of een overleg over een bepaalde deelzone zoals bv. Kapel ter Bede.

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

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

Met het actorenoverleg wordt ook tegemoet gekomen aan de vraag van de GECORO van Kortrijk om actief betrokken te worden in het planproces. Dit geldt ook voor de andere GECORO's (Harelbeke en Zwevegem, maar ook Kuurne, Menen en Wevelgem).

Tijdens de opmaak en in functie van afronding van de verfijnde startnota werd aan de betrokken gemeenten voorgesteld een toelichting te geven aan de GECORO, zodat mogelijke bemerkingen en/of bezorgdheden kunnen meegenomen worden in de verfijnde startnota en het verdere proces. De GECORO van Kortrijk en Harelbeke zijn hierop ingegaan.

1.2.4 Terreinbezoeken

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

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

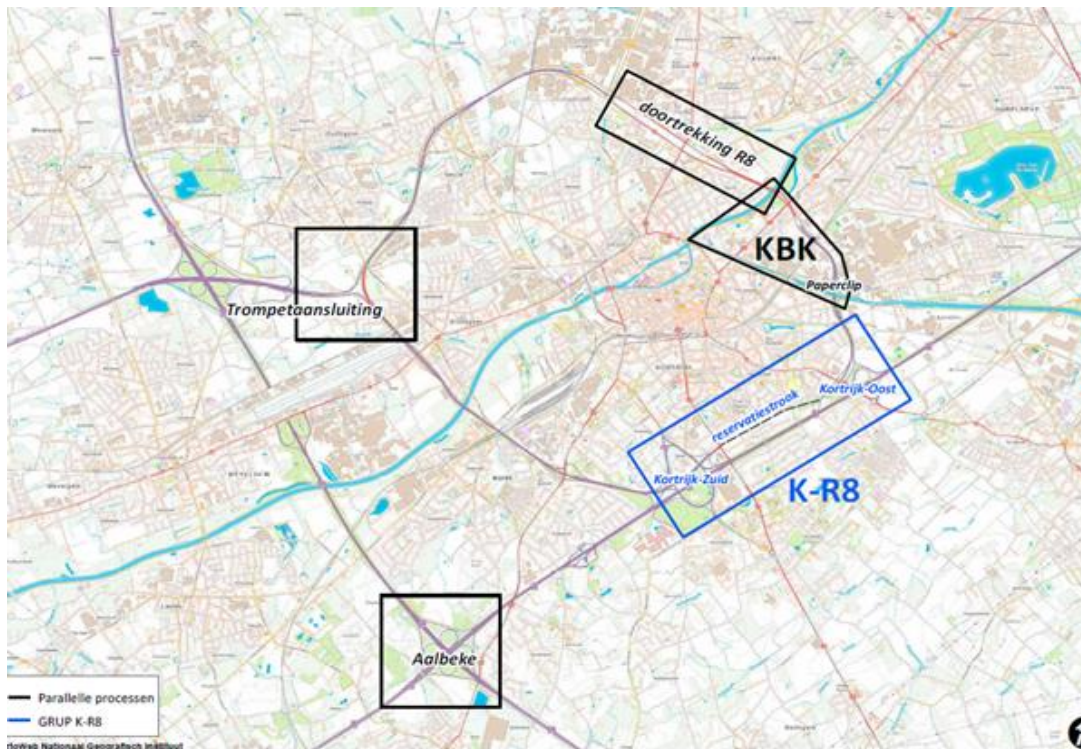
1.3 Afstemming met (lopende) onderzoeken en parallelle processen

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

1.3.1 Afstemming met parallelle weginfrastructuurwerken

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

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



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

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

De ongelijkgrondse trompetaansluiting ter hoogte van de A19 met de R8

De trompetaansluiting A19/R8 (Kortrijk-West) is in die mate ver gevorderd dat dit het eerste project zal zijn dat wordt uitgevoerd (beslist beleid). Normaliter wordt de omgevingsvergunning voor het kruispunt R8-A19 in 2020 aangevraagd, afhankelijk van dit proces kunnen de werken worden aanbesteed.

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

De optimalisatie van de verkeerswisselaar Aalbeke

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

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

De doortrekking van de R8 tussen de Noordlaan en de Zandbergstraat

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

Het is mogelijk de veiligheidsproblematiek ter hoogte van dit gedeelte van de R8 parallel aan het planproces K-R8 aan te pakken. Maar het opstarten van het project rond de noordelijke doortrekking van de R8 is afhankelijk van de timing van het voorkeursbesluit van het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk (zie verder). Van zodra daar de beslissing genomen is over de tracékeuze voor de opwaardering van het kanaal kan er verder gewerkt worden aan het bestek voor de studie voor de doortrekking van de R8.

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

Het complex Stasegem/Harelbeke-Zuid (de Paperclip)

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

Vanuit K-R8 wordt de nodige afstemming voorzien met de optimalisatie van de Paperclip. Bij de optimalisatie van de verkeersafwikkeling van Kortrijk-Oost is ook de Paperclip mee in beschouwing te nemen, zodat op beide punten een uitwisseling naar de R8 en E17 op een vlotte en veilige manier gebeurt. Zo zijn de lengteprofielen van de Paperclip en het verkeerscomplex Kortrijk-Oost zijn op elkaar af te stemmen en is de ontsluiting van de (toekomstige) ontwikkelingen op Kapel ter Bede in samenhang met de Paperclip te bekijken.

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

Prioritering inzake regionale infrastructuurwerken ter hoogte van de R8 en de omliggende autosnelwegen

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

Onderstaand schema geeft de prioritering inzake de regionale weginfrastructuurwerken aan. De verschillende onderzoeken in functie van deze werken worden parallel opgenomen en uitgevoerd, waarbij de onderlinge afstemming wordt bewaakt. De voortgang en planning van de infrastructuurwerken in de Kortrijkse regio is afhankelijk van diverse factoren (budgettaire, VTE, afstemming, procedureel,...) en is in elk geval te voorzien van een fasering.

Bij de opname en prioritering van de werken is telkens rekening te houden met de ruimtelijke context en de leefbaarheid van de omgeving. Een geïntegreerde aanpak van mobiliteit en ruimte wordt vooropgesteld.

Tabel 1-2: Prioritering van de regionale weginfrastructuurwerken in de regio Zuid-West-Vlaanderen

	Prioritering	Reeds verricht onderzoek	Eervolgende stap	Indicatieve timing eerstvolgende stap
Ongelijkgrondse trompetaansluiting R8/A19	1	<ul style="list-style-type: none"> • Project-MER 'Uitbouw en definitieve inrichting knooppunt tussen A19 en R8' 	<ul style="list-style-type: none"> • Afronding opmaak omgevingsvergunningaanvraag 	<ul style="list-style-type: none"> • Omgevingsvergunningsaanvraag in 2020
Optimalisatie verkeerswisselaar Aalbeke	2	<ul style="list-style-type: none"> • Voorbereidend mobiliteitsonderzoek ikv K-R8: verkeerskundig haalbare varianten voor de herinrichting van de verkeerswisselaar werden in kaart gebracht. • Bijkomende fly-over voor het verkeer van Gent richting Doornik niet langer weerhouden, gezien weefbewegingen zonder deze boog voldoende vlot kunnen verlopen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Opstart studie herinrichting Aalbeke ifv de verdere uitwerking van de variant "sterboog" • Aanbesteding project-MER: voorstel tot opname in 2021 	<ul style="list-style-type: none"> • Opstart studie asap
Noordelijke doortrekking R8 thv Kuurne en Harelbeke incl. paperclip	3	<ul style="list-style-type: none"> • Visienota R8 (te actualiseren ifv verdere proces) • Geïntegreerd onderzoek ikv het complex project KBK ikv het ringtracé (varianten met één of twee aansluitingscomplexen, varianten met brug of tunnel onder de Leie) 	Na voorkeursbesluit kanaal Bossuit-Kortrijk: <ul style="list-style-type: none"> • In geval van ringtracé KBK: verdere uitwerking binnen KBK m.u.v. de noordelijke doortrekking R8 in Kuurne (afzonderlijke studie AWV) • In geval van rechtdoor- of bypasstracé KBK: opstart afzonderlijke studie AWV 	<ul style="list-style-type: none"> • Opstart afzonderlijke studie AWV na goedkeuring voorkeursbesluit KBK (huidig voorstel tot opstart in 2022)

	Prioritering	Reeds verricht onderzoek	Eervolgende stap	Indicatieve timing eerstvolgende stap
Herinrichting verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost, al dan niet met sluiten R8 ertussen	4	<ul style="list-style-type: none"> • Streefbeeldstudie Kortrijk-Oost • Voorbereidend mobiliteitsonderzoek ikv K-R8: verkeerskundig haalbare varianten voor de optimalisatie van beide complexen werden in kaart gebracht in geval van niet-sluiten R8 (hoofdscenario 1) en sluiten R8 (hoofdscenario 2) 	<ul style="list-style-type: none"> • Opmaak en goedkeuring verfijnde startnota K-R8 	<ul style="list-style-type: none"> • Overmaken van de verfijnde startnota aan de Vlaamse kabinetten in het najaar 2020

Herinrichting N8

Voor het gedeelte van de Oudenaardsesteenweg N8 tussen de rotonde Cowboy Henk en de rotonde N8 x N391 (Q8-rotonde) wordt door het Agentschap Wegen en Verkeer in 2021 een studie opgestart om de herinrichting parallel met K-R8 en in afwachting van de definitieve optimalisatie van de verkeerscomplexen uit te voeren. Mobiliteitsonderzoek uitgevoerd door Mint i.o.v. de stad Kortrijk geeft namelijk aan dat er los van mogelijke verdere ontwikkelingen op Kortrijk-Oost er reeds maatregelen noodzakelijk zijn om de doorstroming en verkeersveiligheid op de N8 te verbeteren.

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

- Onderzoek naar mogelijke optimalisaties van de rotonde Cowboy Henk (waaronder een turborotonde);
- Het vervangen van de Q8-rotonde door een lichtengeregeld kruispunt (N8-N391-Evolis-Kortrijksestraat (Zwevegem));
- Het knippen van de aansluiting van de Roggelaan-Morinnestraat op het op- en afrittencomplex Kortrijk Oost (Cowboy Henk-rotonde) in functie van een verbeterde doorstroming op die rotonde en de fietsveiligheid;
- Het verdwijnen van de zijtak van de Oudenaardsesteenweg N8;
- Het maken van een nieuwe aansluiting op de N8 via een nieuw aan te leggen weg tussen de Morinnestraat en de N8 (zoals voorzien in de ontwikkeling van het stedelijk woongebied Langwater), waarbij het nieuwe kruispunt op de N8 voorzien wordt van lichten²;
- Bij het uitvoeren van deze ingrepen is de bereikbaarheid van de carpoolparking Kortrijk-Oost blijvend te garanderen en is ook onderzoek te voeren naar de potenties tot opwaardering van deze parking.

Het Agentschap Wegen en Verkeer bekijkt samen met de stad Kortrijk welke verbindingen en infrastructuur voor zwakke weggebruikers er mee zijn te onderzoeken in de studie. Ook de gemeente Zwevegem en de provincie West-Vlaanderen worden hierbij betrokken. De mogelijke ingrepen voor zwakke weggebruikers

² Het verleggen van de aansluiting moet zorgen voor een verhoogde leesbaarheid en verkeersveiligheid voor alle weggebruikers (fiets, bus en auto). Door het verleggen van de aansluiting wordt het sluipverkeer doorheen Lange Munte ontmoedigd en worden de stromen die nog blijven bestaan gelijkmatiger over de wijk verdeeld.

dienen robuuste investeringen te zijn die geenszins interfereren met de optimalisatie van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost.



Figuur 1-2: Verder te onderzoeken ingrepen in functie van de herinrichting van de Oudenaardsesteenweg N8 tussen de rotonde Cowboy Henk en de Q8-rotonde (met figuratieve rode aanduiding van de mogelijke fietsverbindingen)

De inspraakreacties op de verfijnde startnota K-R8 zullen meegenomen worden bij het voorbereiden van de studieopdracht voor de herinrichting van de N8. Omgekeerd zal het onderzoek in het kader van K-R8 ook rekening houden met de resultaten van deze studieopdracht.

1.3.2 Afstemming met het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk

Het planproces is optimaal af te stemmen met het complex project 'opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen' (KBK) en dit zowel op vlak van infrastructuur, mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen. Een duidelijke overlap tussen beide processen situeert zich ter hoogte van de Kanaalzone (zie verfijnde startnota, 2.3.3).

De inhoudelijke en procesmatige afstemming van deze twee processen wordt o.m. beoogd vanuit het interbestuurlijk overleg Zuid-West-Vlaanderen, via vertegenwoordiging in het planteam K-R8 en de ambtelijke begeleidingsgroep van het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk, en via bilateraal en gericht overleg met De Vlaamse Waterweg.

Leefbaarheid

Het planproces K-R8 heeft het verhogen van de leefbaarheid als centrale doelstelling. Ook het complex project KBK grijpt door de opwaardering van het kanaal in op de leefbaarheid van de omgeving. In beide processen zijn infrastructuur, mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen en stadsvernieuwingsprojecten samen te bekijken, zodoende de leefbaarheid van de omgeving te kunnen verhogen³. Ook de effecten op vlak van luchtkwaliteit, geluidshinder en gezondheid zijn in samenhang te bekijken (cumulatieve effecten):

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

³ Binnen KBK is de geïntegreerde benadering tijdens het opstellen van de alternatievenonderzoeksnota en het uitvoeren van het geïntegreerd onderzoek verder verfijnd, tot een onderzoek naar de mogelijkheden welke andere functies het kanaal opneemt of kan opnemen en op welke manier de opwaardering van het kanaal mee betekenis kan geven aan en als hefboom kan dienen voor de verdere ontwikkeling van de regio (geïntegreerde gebiedsopgave).

Modal shift

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

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

Infrastructuurwerken R8

Het Ringtracé, waarbij het kanaal en de R8 gebundeld worden aangelegd (verlegging R8), wordt onderzocht als één van de mogelijke alternatieven binnen het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk.

De doortrekking van de R8 tussen de Noordlaan en de Zandbergstraat inclusief de optimalisatie van het complex Stasegem/Harelbeke-Zuid (de Paperclip) maakt geen deel uit van het planproces K-R8 en is afhankelijk van het voorkeursbesluit van het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk.

In geval er gekozen wordt voor het Ringtracé KBK dan zit een deel van de infrastructuurwerken op de R8 vervat binnen het complex project (m.n. de Paperclip en de herinrichting thv de noordelijke R8) en een deel in het GRUP K-R8 (m.n. de optimalisatie van de verkeerscomplexen Kortrijk-Oost en -Zuid en het al dan niet sluiten van de tussenliggende R8). Opnieuw is afstemming te voorzien.

In geval er gekozen wordt voor het rechtdoor- of bypasstracé KBK maken de Paperclip en de herinrichting van de noordelijke R8 geen deel uit van het complex project, maar wordt dit onderzocht in een afzonderlijke studie van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). De opstart van deze studie is voorzien nadat de Vlaamse regering een beslissing heeft genomen over het voorkeursbesluit van het complex project KBK (huidig voorstel tot opstart van de studie in 2022). Het voorkeursbesluit KBK zal namelijk de reikwijdte van deze studie bepalen (zie tabel 1-2). In geval van het Bypass- of Ringtracé zullen het verdere onderzoek in kader van het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk en de afzonderlijke studieopdracht voor het gedeelte van de doortrekking R8 buiten het complex project parallel verlopen, waarbij een continue afstemming en wisselwerking tussen deze onderzoeken is te voorzien.

Tabel 1-3: Opname van de noordelijke doortrekking R8 en Paperclip afhankelijk van de tracékeuze van KBK

	Opgenomen in het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk (KBK)	Afzonderlijke studie AWV na voorkeursbesluit KBK (parallel met KBK en K-R8)
Rechtdoortracé KBK		Doortrekking R8 tussen de Noordlaan en de Zandbergstraat, incl. de Paperclip
Bypasstracé KBK	Bereikbaar houden van de N43, Hippodroomstraat en Zandbergstraat	Noordelijke deel doortrekking R8 thv N50 + de Paperclip
Ringtracé KBK	Doortrekking R8 vanaf de N43 t.e.m. de Paperclip	Noordelijke deel doortrekking R8 thv N50

Hoewel de doortrekking van de R8 (afhankelijk van de tracékeuze voor het kanaal) mogelijks deels deel uitmaakt van het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk, dient de doortrekking evenwel in zijn geheel bekeken te worden. Vanuit dit vertrekpunt wordt bijgevolg geen voorafgaand onderzoek uitgevoerd naar het

gedeelte van de doortrekking van de R8 dat niet rechtstreeks interfereert met het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk (vanaf de Noordlaan, over de N50 tot de Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg).

Het onderzoek dat gevoerd wordt in het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk wordt meegenomen in het verdere onderzoek voor de doortrekking van de R8 (studieopdracht AWW). Ontwerpend onderzoek moet uitwijzen welke reikwijdte de typeoplossingen hebben van het onderzoek kanaal Bossuit-Kortrijk.

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

Bereikbaarheid van de omliggende (ontwikkelings)zones

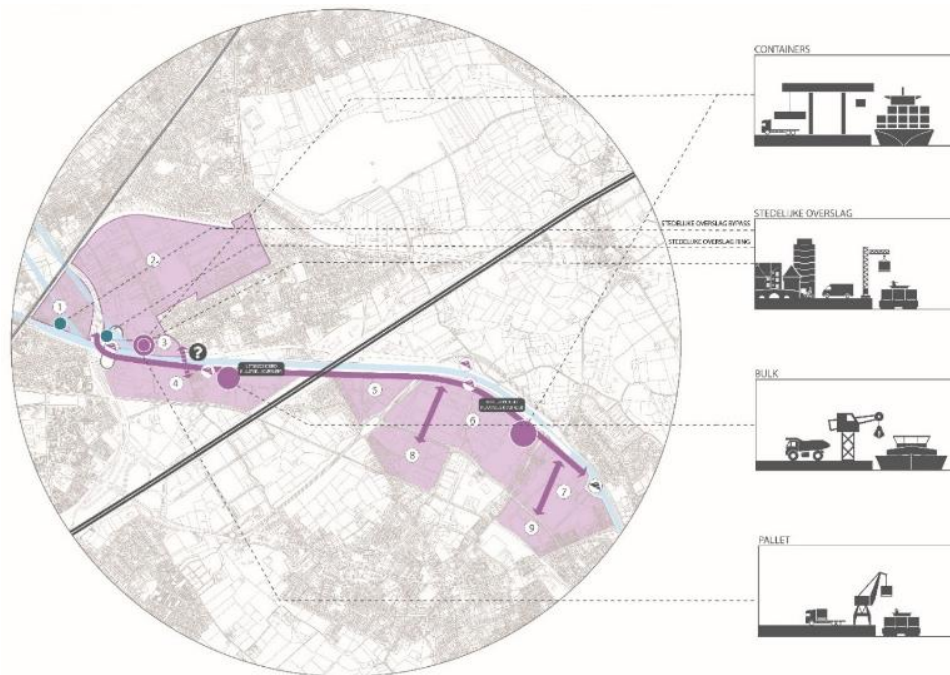
In geval van het Ringtracé maakt ook de herinrichting van de R8 deel uit van het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk. Het Ringtracé gaat uit van een herinrichting van de R8 waarbij de bestaande toegangen tot de R8 niet langer kunnen gebruikt worden en er nieuwe aansluitingscomplexen nodig zijn om de verkeersafwikkeling in het gebied behoorlijk te laten functioneren.

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

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

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

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



Figuur 1-3: Zones met potenties voor watergebonden bedrijvigheid en/of overslag langs het kanaal Bossuit-Kortrijk

In het geïntegreerd onderzoek in het kader van het complex project KBK werden de trafiekcijfers geactualiseerd. Het ROC vertegenwoordigt ca. 2,1 miljoen ton/jaar tegen 2040. Het grootste deel daarvan betreft de “bouwhub” (specifiek overslagcentrum gericht op bouwmaterialen), een beperkter deel betreft containers. In het kader van het geïntegreerd onderzoek KBK⁴ werden o.b.v. de geactualiseerde trafiekcijfers door Mint doorrekeningen gedaan. Er kan geconcludeerd worden dat de verkeersgeneratie uitgaande van een ROC langs het kanaal relatief beperkt is tijdens de spits, zowel ten opzichte van de huidige intensiteiten als ten opzichte van de wegcapaciteit. De bijkomende verkeersgeneratie is voornamelijk gesitueerd op het hoofdwegennet of de toegangswegen hier naartoe. Het is wel nodig om het (vracht)verkeer dat gegenereerd wordt door het ROC maximaal weg te houden van woonstraten. Dit laatste is afhankelijk van de gekozen locatie van het ROC.

Tabel 1-4: Geactualiseerde trafiekcijfers uit het geïntegreerd onderzoek KBK

Overzicht

KBK - ALGEMEEN

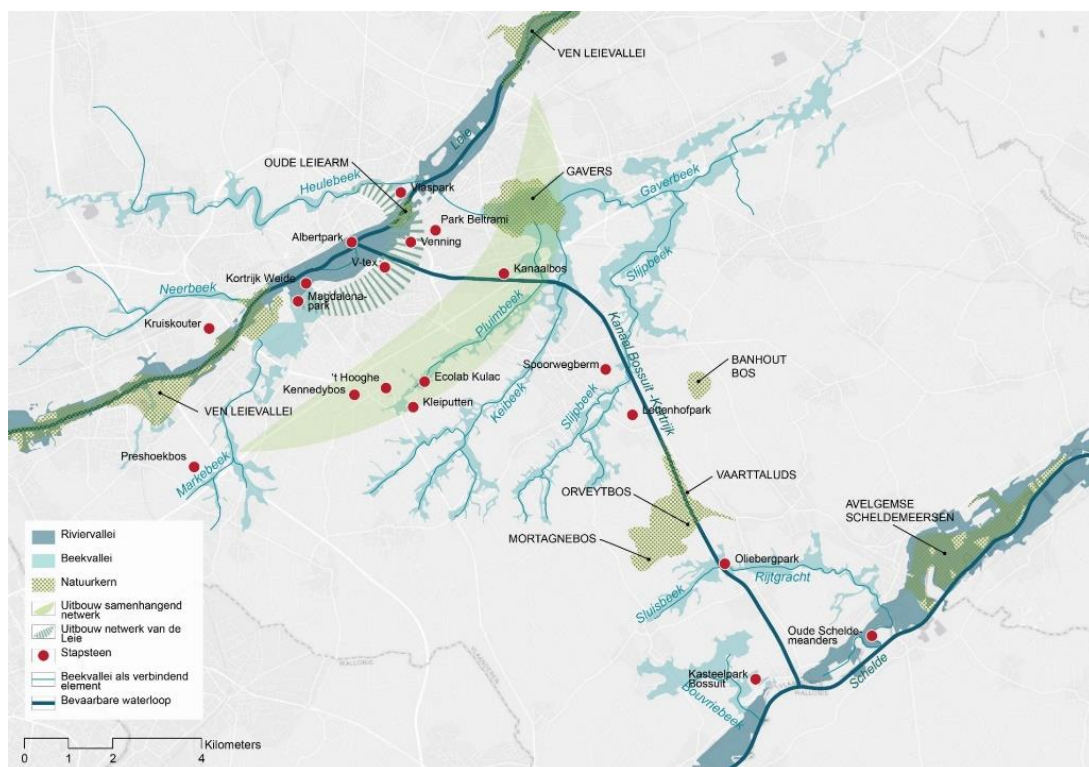
		2040								
		Nulscenario			Opwaardering KBK zonder ROC's			Opwaardering KBK met ROC's		
		Afwaarts	Opwaarts	Totaal	Afwaarts	Opwaarts	Totaal	Afwaarts	Opwaarts	Totaal
VOLUMES	Import	612.809	142	612.951	121.332	592.607	713.939	940.203	1.681.772	2.621.975
	Export	1.370	124.192	125.562	93.043	40.175	133.218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

⁴ Nota onderzoeksaspect 15 'Ontwikkelingsmogelijkheden voor economische functies', punt 7.2.3.

Ecologische verbindingen

Binnen het geïntegreerde onderzoek van KBK wordt niet alleen voorzien in herstel van bermen, bomenrijen, houtkanten op middellange termijn (gezien de vegetatie enige ontwikkelingstijd nodig heeft), maar zijn er ook ecologische en landschappelijke potenties met linken naar de bredere omgeving (versterken van de ecologische en landschappelijke structuur op regionale schaal). Hiertoe behoort ook de mogelijkheid om bij te dragen aan de uitbouw van het samenhangend netwerk Preshoekbos-Kennedybos-Kanaalbos-De Gavers. Met het voorkeursbesluit KBK dient het ambitieniveau op vlak van ecologie en landschap nader te worden bepaald.

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



Figuur 1-4: Regionale ecologische verbindingen in Zuid-West-Vlaanderen met aanduiding van een aantal stapstenen (niet-limitatief) (Bron: geïntegreerd onderzoek KBK)

1.3.3 Afstemming met parallele processen inzake modal shift

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

- Het nieuwe openbaar vervoersplan 2021 (incl. vervoer op maat) en het op te maken regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Kortrijk. Hier wordt dieper op ingegaan in de verfijnde startnota: zo is bv. in het planproces prioritair te verdichten langs de kernnet A-assen, zal het ambitieniveau inzake modal shift concreet worden bepaald in afstemming met de vervoerregiowerking, net als de uitbouw van een multimodaal knooppunt (regionaal mobiputn) op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost.

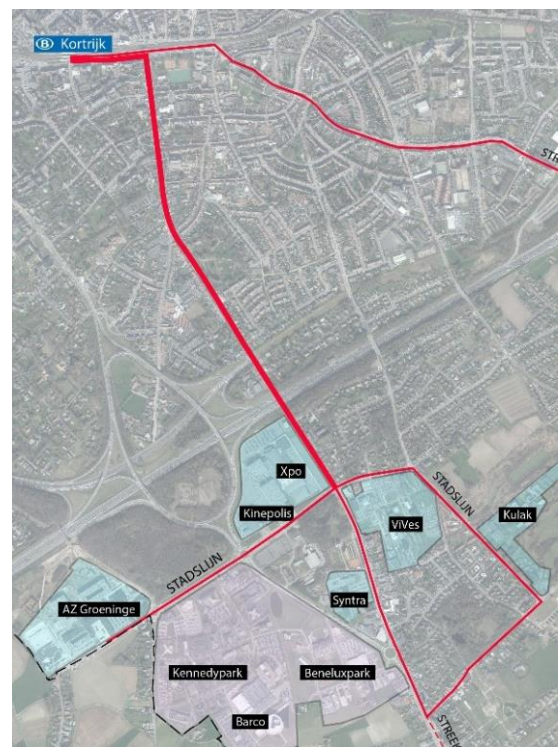
- De doorstroming en verdere uitbouw van fietssnelwegen en het bovenlokaal fietsnetwerk (BFF) (o.m. het Guldenspoorpad en de fietssnelweg langs de spoorlijn Kortrijk-Waregem). Er is af te stemmen met o.m. het Actieplan Kortrijk Fietst, de Masterplannen Fiets, etc.
- De herinrichting van de N8 op grondgebied van Zwevegem in functie van nieuwe mobiliteitsmodi waarbij het verkeer wordt afgeremd en maximaal omgeleid via N391.
- De relatie ten aanzien van het ongelijkgronds brengen of het afsluiten van de spoorwegoverwegen.

Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding (HOV)

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

De realisatie van de HOV is een parallel proces en wordt binnen het planproces als beslist beleid beschouwd (dit vormt het uitgangspunt in het onderzoek van K-R8). De HOV is opgenomen in het nieuwe openbaar vervoersplan 2021. Dit betekent dat er vanaf 2022 tijdens de spits, weliswaar in eerste instantie met 'gewone' bussen (nog geen trambus), met de frequentie van de HOV zal worden gereden.

Er werd een positieve maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgesteld voor het traject tussen achterkant station en Hoog Kortrijk, alsook onderzoeken met betrekking tot de optimale trajecten. Dit leidde tot het scenario om twee HOV-lijnen te voorzien, namelijk de lijnen 1 en 13. De twee lijnen zullen hetzelfde traject tussen het station en de halte aan de Xpo rijden, waarna ze opsplitsen. Lijn 1 zou doorrijden tot aan AZ Groeninge en keert aan de laatste rotonde. Lijn 13 zou een lus rijden waarbij ze onder meer de regionale voorzieningen Provinciehuis Zuid-West-Vlaanderen, Vives hogeschool, KU Leuven campus KULAK en Syntra West zou ontsluiten. Mits een goede doorstroming/snelheid zou er ook een verhoogde potentieelinschatting verkregen worden. 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. Diverse onderlinge overleggen zijn hier aan voorafgegaan.



Figuur 1-5: HOV-verbinding tussen Kortrijk station en Hoog Kortrijk

De vooropgestelde timing van 2024 is zowel qua timing als qua benodigd investeringsbudget⁵ evenwel niet meer haalbaar. De timing voor de wegenwerken zal in samenspraak tussen de stad Kortrijk, het Vlaams Gewest en De Lijn bijgesteld worden.

⁵ De Lijn draagt bij via het doorstromingsbudget aan de studie en uitvoering, dit gebeurt via het Agentschap Wegen en Verkeer. De investeringen in voertuigen zijn volledig ten laste van De Lijn. De kosten voor de heraanleg van de openbaar domein worden

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

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

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

	Reeds verricht onderzoek	Eervolgende stap	Indicatieve timing eerstvolgende stap
Hoogwaardige openbaar vervoersverbinding tussen station Kortrijk en Hoog Kortrijk	De Lijn voerde in opdracht van de toenmalige minister DMOW Hilde Crevits een MKBA uit om te achterhalen of HOV te verantwoorden was in het stedelijk weefsel van Kortrijk en waar de HOV-as optimaal wordt ingericht.	Bestek gepubliceerd, eervolgende stap betreft de gunning van de opdracht	Eind 2020 - begin 2021
Invoering van KN/AN	Tijdens de opmaak van het OV-plan 2021 zijn er vanuit de betrokken lokale besturen heel wat onderzoeksvragen geformuleerd. Deze werden onderzocht en de oplossingen kwamen in het onderzoeksrapport terecht.	De implementatie van het nieuwe OV-plan 2021 is voorzien in januari 2022.	12/12/2021

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

	Reeds verricht onderzoek	Eervolgende stap	Indicatieve timing eerstvolgende stap
Oost-Westverbinding op Hoog Kortrijk (onderdeel BFF)	Route is eind 2019 aan het BFF toegevoegd.	Startoverleg met Stad Kortrijk en de provincie	September 2020
Projectnota Beneluxlaan Harelbeke (onderdeel BFF)	Op 15 januari 2020 werd de startnota van het fietsfondsdossier Beneluxlaan Harelbeke voorgelegd aan de projectstuurgroep (PSG). De PSG heeft de startnota met voorwaarden goedgekeurd.	Opmaak van de projectnota	Najaar 2020
Kruispunt Luipaardstraat / Kanaalstraat, Kortrijk / Harelbeke (onderdeel BFF)	Startnota goedgekeurd op 11 december 2017.	Aftoetsing of grondverwerving mogelijk is en opmaak van de projectnota	Eind 2020

gedragen door de stad Kortrijk en het Vlaams Gewest. Het investeringsplan van De Lijn wordt opgemaakt in functie van de noden en opportuniteiten op Vlaams niveau, waar mogelijk rekening houdend met het advies van de vervoerregio's.

	Reeds verricht onderzoek	Eervolgende stap	Indicatieve timing eerstvolgende stap
Fietssnelweg F7 Kortrijk-Harelbeke-Waregem (fietssnelweg)	Startnota goedgekeurd op 5 juni 2020.	Opmaak voorontwerp PRUP en projectnota	Najaar 2020 / begin 2021
Projectnota Kortrijksestraat Zwevegem (onderdeel BFF)	De projectnota is voorgelegd op 15 juni aan de PSG. Deze werd goedgekeurd.	Opmaak van een ontwerp dossier met oog op realisatie	2021
Missing link Guldenspoorpad tussen Moen en Knokke (onderdeel fietssnelweg)	Laatste missing link op de F45 tussen Avelgem en Kortrijk. De noodzakelijke procedure voor de startnota is doorlopen. De PSG kwam op 8 mei 2020 samen om deze goed te keuren.	Opmaak van de projectnota	Najaar 2020

Tabel 1-7: Recente realisaties fiets

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

1.3.4 Afstemming met parallelle ruimtelijke processen

KVK als parallel proces geleid door de stad Kortrijk

De stad Kortrijk en KV Kortrijk (KVK) willen in 2024 starten met de bouw van een nieuw voetbalstadion voor KVK. De voorkeurslocatie van de stad is de site 'kop van Evolis'. Die locatie paalt aan de verkeerswisselaar Kortrijk-Oost. In het scenario waarbij het nieuwe stadion op die locatie gebouwd wordt, is er afstemming nodig tussen de besluitvorming over KVK en de besluitvorming binnen K-R8.

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

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

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

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

In de tweede optie zijn afspraken over de afstemming tussen de beide initiatieven nodig. De tweede optie is ook alleen mogelijk als KVK op deze locatie geen aanleiding geeft tot structurele aanpassingen aan het op- en afrittencomplex Kortrijk-Oost. Uit het mobiliteitsonderzoek dat is uitgevoerd voor KVK blijkt dat dat inderdaad niet het geval is (zie verder). In het geval van de andere alternatieve locaties, is een gelijkaardige benadering nodig.

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

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

Programma

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

Vanuit ontwerp onderzoek (zie verder) is het programma bepaald voor de locatie kop van Evolis (zie tabel 1-8). Echter zal dit programma op andere locaties een andere invulling kennen. Zo kan bv. onderzocht worden om op de site Xpo het stadion te combineren met beursactiviteiten.

Tabel 1-8: Programma kop van Evolis

Voetbalprogramma	In schil stadion	15.000 zitplaatsen VIP loges Fietsenstalling voor 3.000 fietsen Faciliterende ruimtes
	Rondom	2.900 auto's (nieuw en/of via complementair gebruik), waarvan 500 parkeerplaatsen ifv VIP's
Nevenprogramma	Hotel	80 personen (5.000 - 6.000m ²)
	Gemengd programma (48.490m ²)	Bedrijvigheid: 28.290m ² Kantoren: 13.440m ² Vrijetijd: 6.560m ²
	Parkeerplaatsen	500 wagens, dubbel gebruikt als VIP-parking voor het voetbalprogramma (14.400m ²)
	Fietsenstallingen	500 fietsen/ 1.400m ²

Programma ifv inpassing	Aansluiting op de omliggende infrastructuur (fiets, bus, auto)
	Landschappelijke afwerking en integratie ifv de realisatie van een robuust blauwgroen netwerk in de regio Kortrijk
	Infiltratie- en buffervoorzieningen conform de gewestelijke hemelwaterverordening (minimaal scenario met infiltratiezone van 2.000 m ²)

In het aanvullend programma wordt bewust geen bijkomende grootschalige retail voorzien. Het programma bevat wel de ambitie om maximaal in te zetten op ruimte voor ondernemerschap, omdat daar de grootste ruimtebehoefte zit. Gezien het aantal parkeerplaatsen dat het programma met zich meebrengt, zijn de mogelijkheden te onderzoeken om maximaal gebruik te maken van alternatieve vormen van parkeren, gedeeld en complementair gebruik van parkeerplaatsen, het gebruik van alternatieve vervoersmodi,...

Masterplan KVK

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



Figuur 1-6: Masterplan voor KVK op de kop van Evolis (BRUT en B-architecten voor Leiedal en de stad Kortrijk), met bouwvelden 1) hotel, 2) voetbalstadion, 3) de Stapel (aanvullend programma), 4) inkomgebouw Evolis

Locatiealternatievenonderzoek

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

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

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

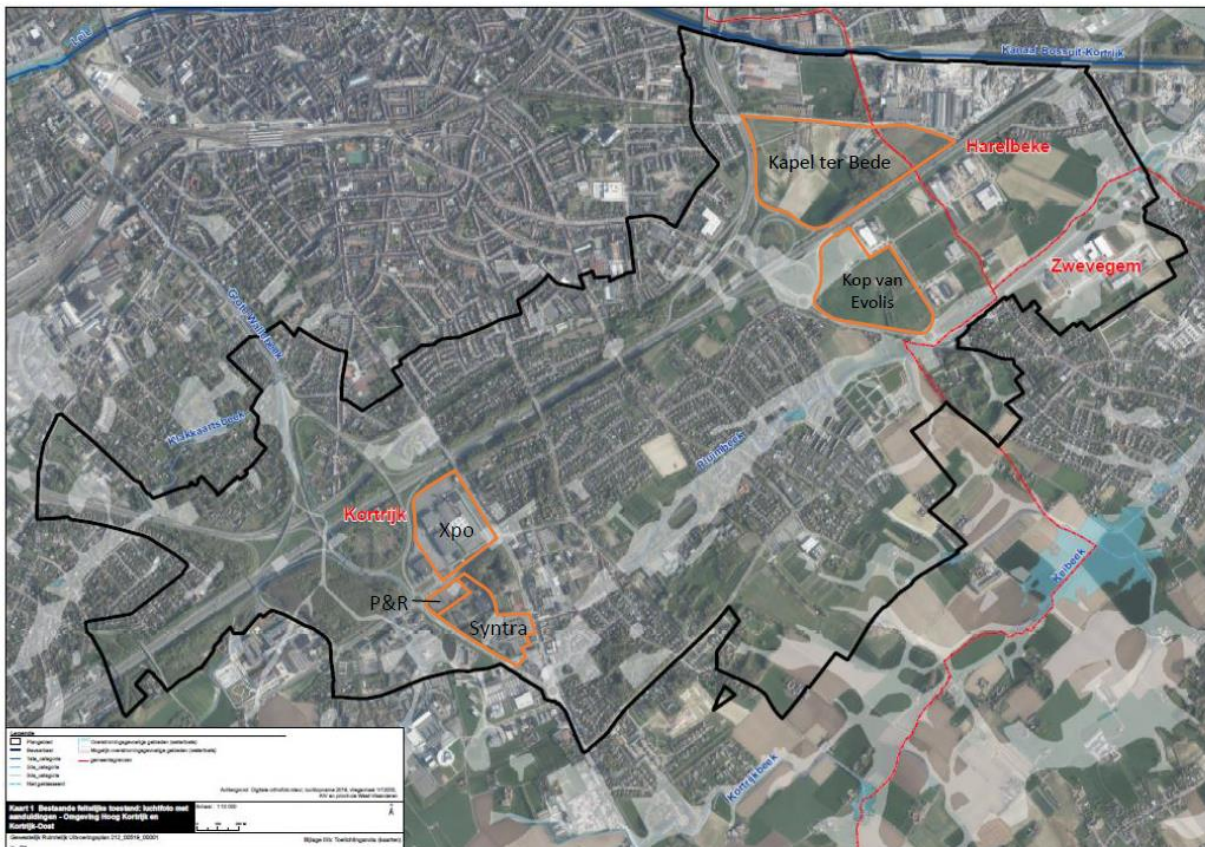


nr naam	nr naam	nr naam
1 Gullegem Drie Masten (Finlandia)	13 Bonte Os	25 Kop van Evolis
2 Bergelen	14 Huidig stadion + Blekerij 1/3	26 Evolis II
3 Ter Biest	15 Huidig stadion + Blekerij 2/3	27 Langwater fase 2
4 Kleine Molen	16 Huidig stadion + Blekerij 3/3	28 P+R + Syntra
5 parkgroen Ghellinck	17 Venning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

Figuur 1-7: Longlist met zoekzones voor de locatiealternatieven in het stedelijk gebied Kortrijk (Locatieonderzoek, Arcadis i.o.v. Leiedal, 29 september 2020)

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

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



Figuur 1-8: Weerhouden locaties voor KVK in het plangebied K-R8

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

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

Volgens het locatiealternatievenonderzoek scoort de site 'kop van Evolis' goed op alle criteria. Het onderzoek maakt tegelijk duidelijk dat er alternatieve locaties in aanmerking komen.

Volgens de stad Kortrijk bevestigt dit onderzoek de 'kop van Evolis' als voorkeurlocatie voor het KVK-stadion en is dit - gegeven de vooropgestelde timing en de huidige inzichten - de enig mogelijke locatie. Tegelijk geeft de stad aan dat ze alle mogelijke pistes ernstig wil onderzoeken, te meer omdat het uitgevoerde locatiealternatievenonderzoek geen volwaardig onderzoek is naar alle mogelijke milieueffecten en omdat er hierover nog geen brede inspraak mogelijk was. Uit het verdere onderzoek kunnen dus mogelijks nog andere locatiealternatieven naar boven komen.

Onderzoek mobiliteitseffecten KVK-stadion op de kop van Evolis

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

De doelen van het onderzoek waren:

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

De conclusies van het onderzoek zijn:

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

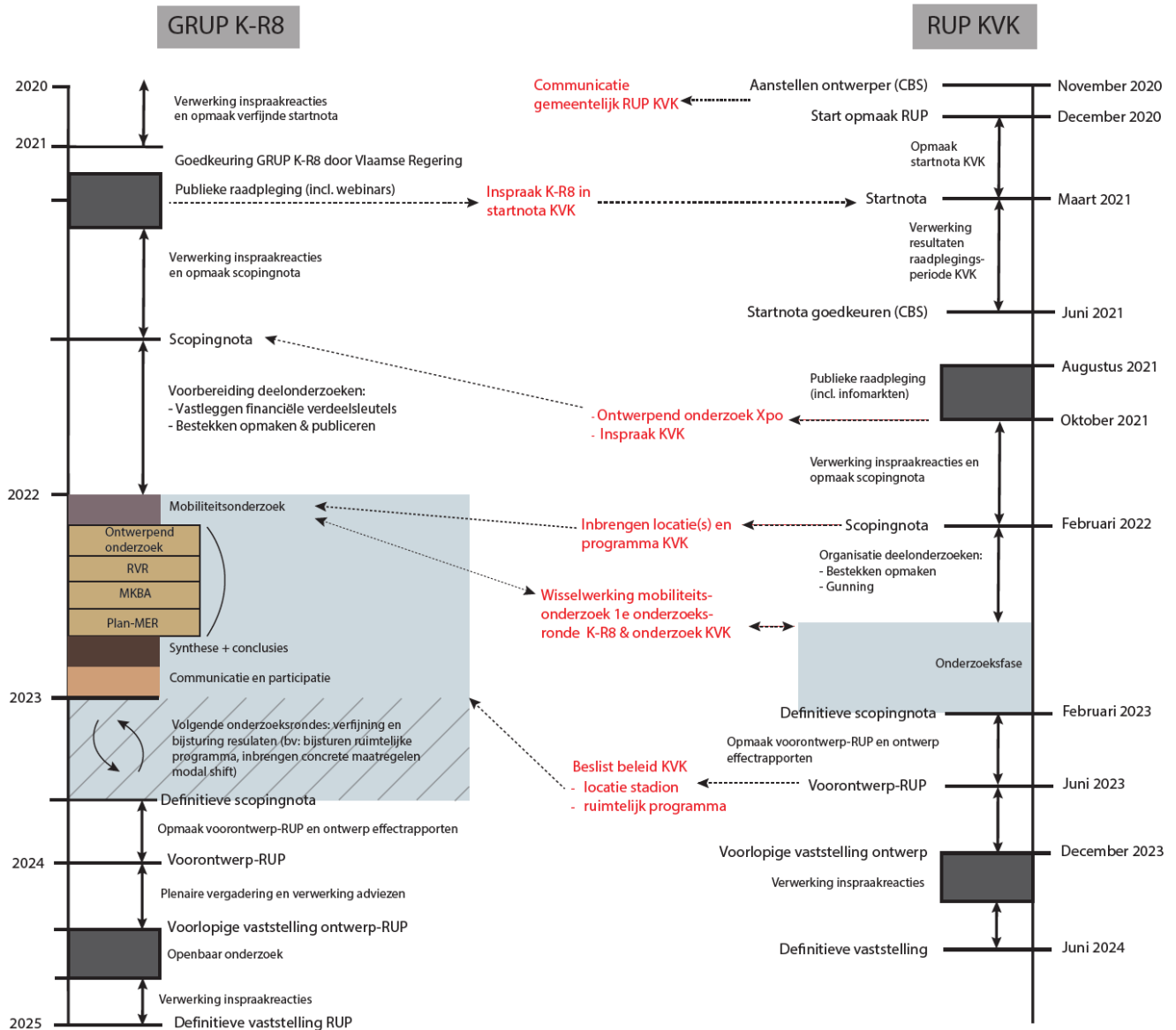
Het is wenselijk om andere sterk autogerichte en spitsgebonden ontwikkelingen in deze omgeving te evalueren, waaronder Kapel ter Bede en delen van het stedelijk woongebied Langwater.

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

Interactie tussen de parallelle processen KVK en K-R8

Het verdere proces voor de bouw van het nieuwe KVK-stadion en aanvullend programma verloopt parallel met het GRUP. De verwachte tijdslijn is uitgezet; in cruciale fases is er afstemming voorzien. Het planteam K-R8 en

de stad Kortrijk zullen instaan voor het bewaken van een optimale afstemming en een kwalitatieve procesvoering.



Figuur 1-9: Schematische weergave van de processtappen K-R8 en KVK met aanduiding van de wisselwerking tussen beide processen

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

1. Communicatie gemeentelijk RUP KVK-stadion

De stad Kortrijk staat in voor de communicatie naar de burger over de aanpak van het gemeentelijk RUP voor KVK, en dit voorafgaand aan de start van de inspraakperiode op de verfijnde startnota K-R8. De stad zorgt tevens voor het beantwoorden van mogelijke vragen omtrent KVK op de infomarkten tijdens de inspraakperiode van K-R8.

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

De resultaten van de raadpleging over de verfijnde startnota voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan K-R8 worden verwacht in het voorjaar van 2021. In diezelfde periode maakt de stad de startnota voor het RUP KVK op. De resultaten van de raadpleging over K-R8 die relevant zijn voor het RUP KVK worden verwerkt in de startnota van dat plan. Binnen KVK zal ook rekening worden gehouden met de contouren van de verkeerskundige varianten voor het verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost uit het voorbereidend mobiliteitsonderzoek K-R8.

3. *Interactie tussen de startnota KVK en de scopingnota K-R8*

Ook over de startnota KVK is er een publieke raadpleging voorzien. De resultaten daarvan werken door via de vertegenwoordiging van de stad in het planteam van K-R8; als daar nieuwe inzichten uit voortkomen worden die meegenomen in de onderzoeken over K-R8 in de scopingfase.

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

De stad Kortrijk schat in dat het locatiealternatief site 'Kortrijk Xpo - P+R' na de Kop van Evolis het meest redelijke alternatief is. Daarom start de stad versneld met ontwerp onderzoek en met een beperkte mobiliteitsstudie voor dat locatiealternatief. Die studies moeten voor de zomer van 2021 afgerond zijn. De output is zowel bruikbaar voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan K-R8 (fase scopingnota), als voor het ruimtelijk uitvoeringsplan KVK.

5. *Wisselwerking onderzoeken KVK en K-R8*

De onderzoeken in het kader van beide planprocessen verlopen deels parallel en werken op elkaar in. In diezelfde periode (voorjaar 2022) kunnen de resultaten van de studie van het Agentschap Wegen en Verkeer over de N8 geïntegreerd worden in de beide plannen (zie 1.3.1).

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

6. *KVK als beslist beleid*

In het voorjaar van 2023 geldt de locatiekeuze en het programma voor KVK als beslist beleid voor K-R8. De locatie en het programma van KVK wordt dan als een vast gegeven meegenomen in het verdere onderzoek K-R8.

Om deze optimale afstemming te bereiken, is het nodig dat de verfijnde startnota voor K-R8 uiterlijk begin 2021 goedgekeurd is door de Vlaamse Regering en dat het stedelijk initiatief voor een ruimtelijk uitvoeringsplan 'KVK' in november 2020 kan starten. De beide voorwaarden zijn op basis van de huidige inzichten haalbaar.

Op basis van de huidige inzichten verwacht de stad Kortrijk dat het ruimtelijk uitvoeringsplan KVK in werking kan treden rond de zomer van 2024.

Andere parallele ruimtelijke processen

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

- Vanuit een geïntegreerde benadering dient de relatie te worden gelegd met de overige delen van de regionale ontwikkelingspolen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost en de andere ontwikkelingspolen in het stedelijk netwerk (Kortrijk-Noord, omgeving van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem en Waregem-Zuid).
- De uitbouw van een continue bovenlokale groene verbinding tussen het Preshoekbos, het Stadsgroen Marionetten, het Kennedybos, en het provinciaal domein De Gavers, met groene 'stapstenen' in de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost en de te nemen ontsnipperende maatregelen.
- Het in opmaak zijnde landschapsplan Interfluvium (Kortrijk-Zwevegum) voor de ruimte ten zuiden van de E17 tot de Scheldevallei.
- De overige prioritaire regionale acties in de regio Zuid-West-Vlaanderen, zoals de regionale strategie kleinhandel, de geïntegreerde aanpak van de vervoerregio Kortrijk (incl. knooppuntontwikkeling), het activeren van productieve landschappen, het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk (zie 1.3.2) en de herstructurering van (watergebonden) bedrijvigheid met o.m. het bestemmen van bijkomende bedrijventerreinen⁶.
- Op vlak van bedrijvigheid is ook af te stemmen met de visie ruimtelijke-economische structuur Zuid-West-Vlaanderen, het economisch onderzoek in het kader van het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk, de kantorenstudie Kortrijk, het onderzoek betreffende het bijkomend aanbod ondernemen, de ruimtemonitor ondernemen van de provincie, de regionale actie in functie van de
- etc.

Naast het RUP voor het nieuwe voetbalstadion van KV Kortrijk en aanvullend programma, is ook met andere lokale planningsprocessen afstemming te voorzien, zoals het in opmaak zijnde beleidsplan ruimte van de stad Kortrijk met daarin o.m. een ruimtelijk beleidskader voor Hoog Kortrijk, maar ook het RUP Lange Munte - Beeklaan (fase ontwerp-RUP), het RUP 't Hoge (fase startnota) en het RUP Walle (fase opmaak scopingnota). Het RUP Lange Munte en het RUP 't Hoge blijven parallele lokale planprocessen. De doelstellingen van deze plannen zijn in overeenstemming met de plandoelstellingen van K-R8 (zo wordt in het RUP 't Hoge bekeken om de kantoren- en handelszone Beneluxpark fase 2 aan de rand van Hoog Kortrijk om te zetten in een oefengolfterrein, hockeyveld met een beperkte afwerking met kantoren aan de rand van het Beneluxpark). Daarenboven bevindt het RUP Lange Munte zich in een vrij vergevorderde fase. Indien alsnog andere ruimtelijke keuzes worden gemaakt, is te voorzien in afstemming met het planteam K-R8 en te bekijken op welke manier er optimaal kan afgestemd worden met de plandoelstellingen van K-R8 en/of bepaalde

⁶ In het kader van het aansnijden van het Vlaams reservepakket bedrijvigheid vanuit de provincie West-Vlaanderen wordt in het onderzoek K-R8 rekening gehouden met het verkeer vanuit de potentiële bijkomende bedrijventerreinen in de omgeving van het plangebied. Dit betreft de door de deputatie van de provincie West-Vlaanderen weerhouden potentiële locatie ten oosten van het bedrijventerrein Esserstraat te Zwevegum, en ook de zone ten westen van dit bedrijventerrein.

onderdelen (blijvend) op te nemen zijn in het ruimere verhaal. In functie van de inpassing in het ruimere verhaal is de wijk Lange Munte thans opgenomen in het plangebied K-R8. In het verdere proces is te bekijken om de plancontour van K-R8 verder te verfijnen.

1.4 Vlaamse Regering beslist

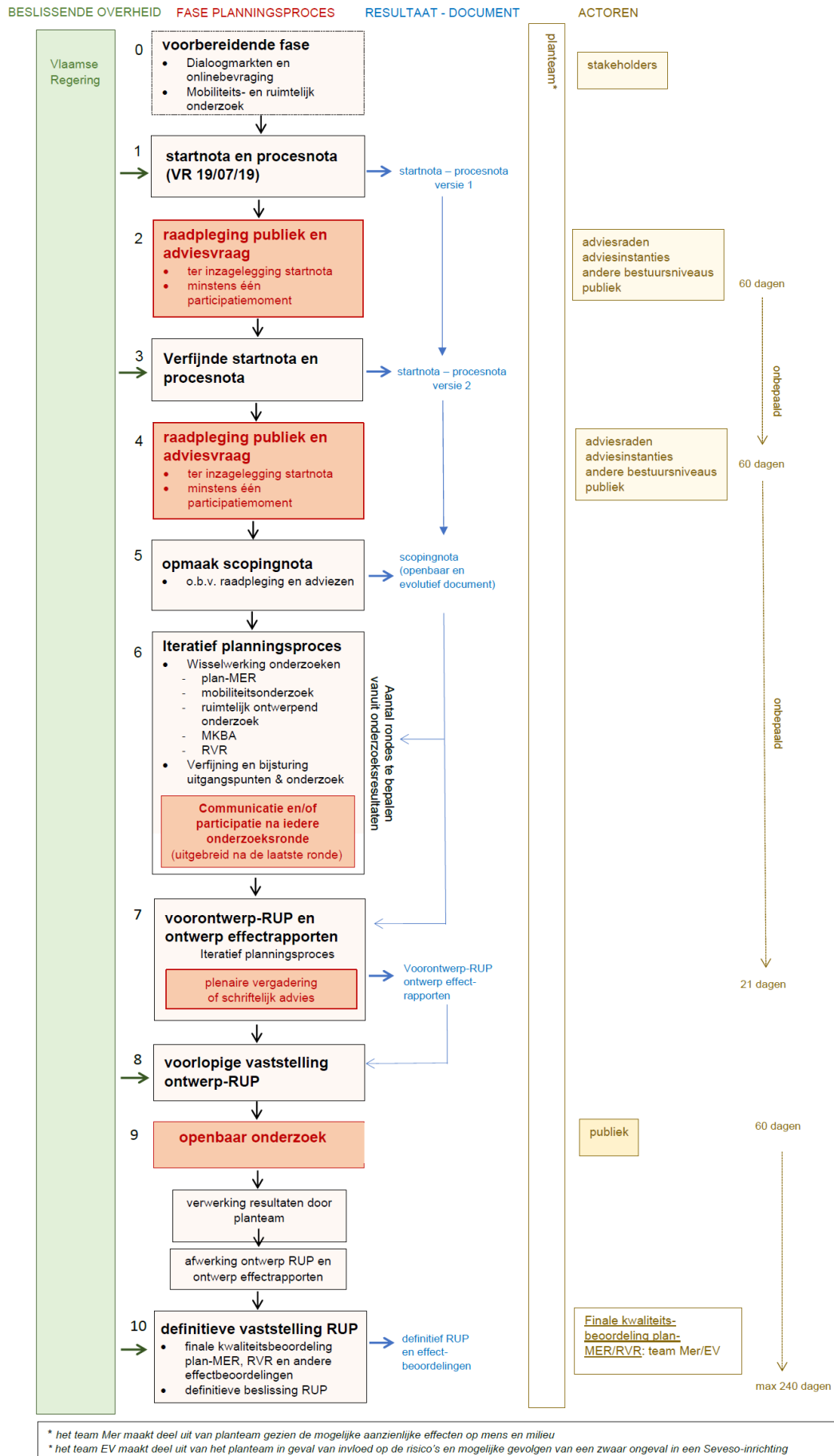
Een planproces en de opmaak van een GRUP vereist ook beslismomenten. De concrete en formele beslissingen in het planproces voor het GRUP K-R8 worden genomen door de Vlaamse Regering.

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

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

2 Procesverloop en -aanpak

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



Figuur 2-1: schematische weergave de processtappen in het planproces K-R8

2.1 De keuze voor een open en participatief proces

Het proces wordt op een open en participatieve wijze gevoerd, met als uitgangspunt een maximale betrokkenheid van alle actoren tijdens de loop van het proces. Er wordt niet enkel ingezet op een transparante en open communicatie, maar tevens wordt uitgegaan van een participatief proces, waarbij de ideeën en de kennis van de actoren zo vroeg mogelijk in het proces worden meegenomen.

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

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

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

De volgende informatieve kanalen worden ingezet voor het planproces:

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

Voor de volgende stappen in het planproces is een communicatie- en participatietraject uitgewerkt. Op basis van de tussentijdse onderzoeksresultaten en de inspraakreacties zal dit traject aangevuld en/of bijgestuurd worden waar nodig. Maatwerk en voortschrijdend inzicht zijn hierbij leidende principes.

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

- Publieke raadpleging (incl. infomarkten) en adviesvragen op de startnota goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 19 juli 2019: deze raadpleging vond plaats tussen 8 oktober 2019 en 6 december 2019, met tijdens deze raadpleging twee infomarkten op 14 oktober 2019 in de gemeente Zwevegem en op 15 oktober 2019 in de stad Kortrijk;
- Publieke raadpleging (incl. infomarkten) en adviesvragen na de goedkeuring van voorliggende verfijnde startnota door de Vlaamse Regering;
- Openbaar onderzoek na de voorlopige vaststelling van het ontwerp-RUP.

Verbonden aan de verschillende fasen worden in het planproces een aantal bijkomende inspraakmomenten voorzien. Na iedere onderzoeksrunde in het iteratief proces (zie 2.2) wordt ingezet op de nodige communicatie en/of participatie. Een uitgebreider communicatie- en participatiemoment wordt voorzien na de laatste fase in het iteratief proces, voorafgaand aan de opmaak van het voorontwerp-RUP. De communicatievorm en inspraakmogelijkheden (onlinebevraging, infomarkt, inspraak op document,...) worden bepaald vanuit het planteam o.b.v. de resultaten van de genomen stap.

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

2.2 Onderzoeken

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

2.2.1 Iteratief proces

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

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



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

In functie van elke onderzoeksronde wordt het ruimtelijk programma (voorlopig) bepaald en/of bijgestuurd. Hierbij wordt de mobiliteitsproductie van deze programma's bepaald en zijn de effecten te onderzoeken. Bij het niet-halen van de doelstellingen is het ruimtelijk programma bij te stellen. Onder meer via ontwerpend onderzoek worden de mogelijkheden bekeken en wordt een bijgesteld programma bepaald. Deze methodiek is te herhalen bij elk hoofdscenario tot er werkbare varianten ontstaan.

Op deze manier wordt een optimaal evenwicht en afstemming beoogd tussen infrastructuur, mobiliteit, ruimte en leefbaarheid.

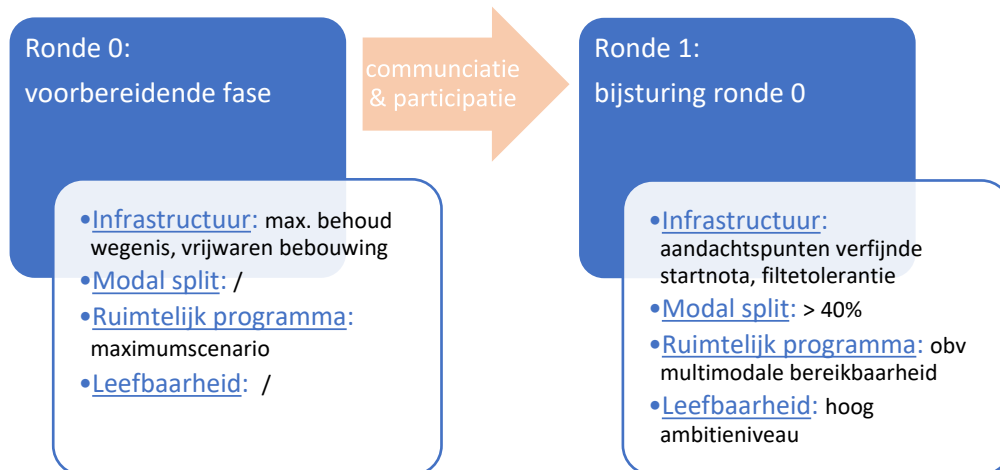
Het planteam K-R8 neemt gezamenlijk de beslissing om over te gaan tot de volgende stap in het iteratief proces. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor de verschillende stappen in het milieuonderzoek (zie verfijnde startnota, hoofdstuk 4) en/of wanneer er varianten niet langer als redelijk worden beschouwd.

Onderzoeksronde 0: voorbereidende fase

Ronde 0 komt overeen met het voorbereidend mobiliteitsonderzoek K-R8 (Witteveen+Bos en TML in 2018-2019 i.o.v. het Agentschap Wegen en Verkeer), uitgevoerd voorafgaand aan de goedkeuring van de startnota van het GRUP. In dit mobiliteitsonderzoek werd uitgegaan van een maximumscenario op vlak van ruimtelijke ontwikkelingen en werd nog geen rekening gehouden met een bijkomende inzet op alternatieve vervoersmodi.

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

De resultaten van het voorbereidend mobiliteitsonderzoek hebben geleid tot een bijsturing van de geformuleerde uitgangspunten. Deze gewijzigde uitgangspunten vormen het vertrekpunt in het verdere onderzoek K-R8.

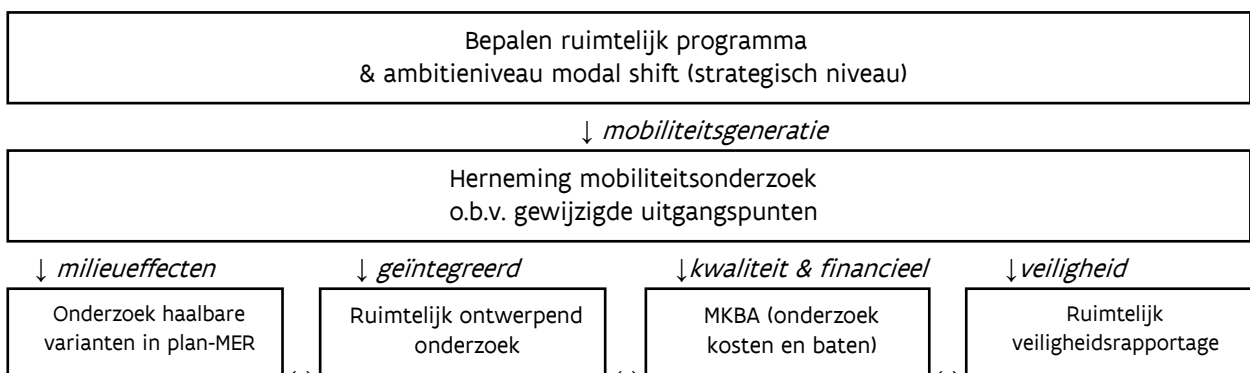


Figuur 2-3: Uitgangspunten in onderzoeksrunde 0 en bijsturing van deze uitgangspunten in functie van onderzoeksrunde 1

Onderzoeksrunde 1: eerste onderzoeksrunde na goedkeuring verfijnde startnota

In onderzoeksrunde 1 worden o.b.v. de resultaten van de onderzoeksrunde 0 en de doelstellingen uit de verfijnde startnota volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Een hoog ambitieniveau inzake het verhogen van de leefbaarheid (de toekomstige situatie incl. de geplande ontwikkelingen moet globaal beter zijn dan de bestaande situatie) (zie verfijnde startnota, 2.1).
- Een modal split met een aandeel duurzame vervoersmodi dat hoger is dan 40 %, waarbij ook volwassen passagiers als duurzaam worden beschouwd (zie verfijnde startnota, 2.2.1). In deze onderzoeksrunde wordt de modal shift bekeken op een strategisch niveau.
- Een ruimtelijk programma waarbij op goed multimodaal ontsloten locaties wordt ingezet op kwalitatieve verdichting (zie verfijnde startnota, 2.2.2.1) en waarbij op plekken die niet goed ontsloten zijn of omwille van de leefbaarheid niet gewenst zijn om te ontwikkelen er wordt ingezet op het vrijwaren van de open/groene ruimte (zie verfijnde startnota, 2.2.2.2).
- Bij de herinrichting van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en het al dan niet sluiten van de R8 tussen deze complexen worden een zekere filetolerantie gehanteerd (zie verfijnde startnota, 2.2.3), om zo de modal shift mogelijk te maken. Ook zijn een aantal aandachtspunten, zoals opgenomen in voorliggende verfijnde startnota te hanteren.

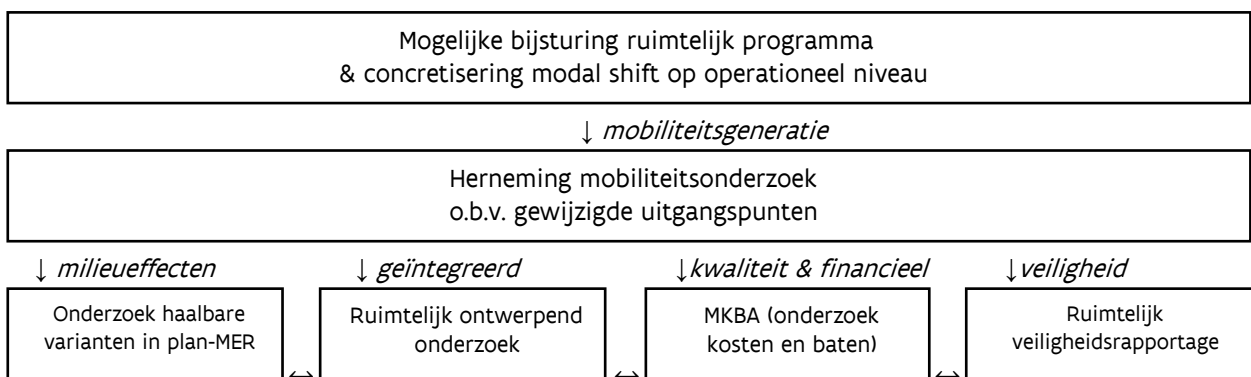


Figuur 2-4: Stappen tijdens de eerste onderzoeksrunde ikv het planproces K-R8

Volgende onderzoeksronden

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

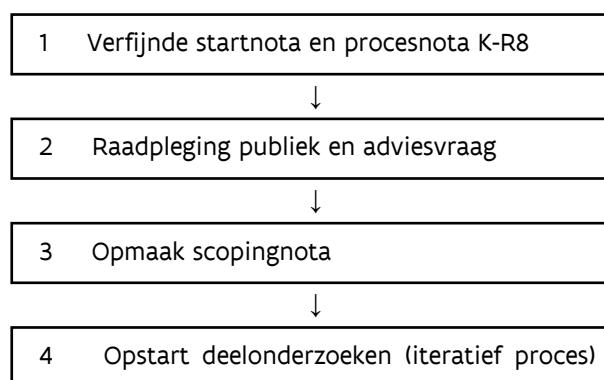
Vanaf de onderzoeksrunde 2 wordt voor wat betreft de inzet op alternatieve vervoersmodi (modal shift) gewerkt aan een programma met concrete maatregelen en acties.



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

2.2.3. Deelonderzoeken

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



Figuur 2-6: Stappen voorafgaand aan de opstart van de verschillende deelonderzoeken

Er worden thans 5 op elkaar af te stemmen deelonderzoeken gezien:

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

Mobiliteitsonderzoek

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

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

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

Uit het verdere mobiliteitsonderzoek moet blijken welke verkeerskundige varianten er o.b.v. de gewijzigde uitgangspunten haalbaar blijken te zijn op basis van ontwerpisen, zoals bv. bochtstralen, richtlijnen inzake verkeers- en tunnelveiligheid (overkapbaarheid), etc.

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

Milieueffectenrapportage (plan-MER)

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

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

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

Alle redelijke en verkeerskundig haalbare alternatieven worden onderworpen aan het milieu-gerelateerd onderzoek en dus onderzocht op hun milieueffecten en afgetoetst aan de ambitie tot verhogen leefbaarheid. Vanuit de vooropgestelde geïntegreerde aanpak wordt vanuit de centrale doelstelling tot het verhogen van de leefbaarheid een optimale afstemming beoogd tussen mobiliteit en infrastructuur, het inzetten op alternatieve vervoersmodi en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

De methodiek van het plan-MER wordt voorgesteld in hoofdstuk 4 van de verfijnde startnota.

Ruimtelijk ontwerpend onderzoek

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

Het ruimtelijk ontwerpend onderzoek wordt uitgevoerd voor de verschillende alternatieven, waarbij nagedacht wordt over ruimtelijke criteria en randvoorwaarden. Het onderzoek houdt rekening met de doelstellingen en randvoorwaarden zoals geformuleerd in de verfijnde startnota en moet onder meer bijdragen tot het concretiseren en verfijnen van de ingrepen in functie van het verbeteren van de leefbaarheid en de inzet op modal shift, ruimtelijk kwalitatieve voorstellen in functie van het concretiseren en verfijnen van het ruimtelijk programma in het plangebied, en het meer inzicht geven in de vereiste ruimte-innames en grondverwerving in functie van de optimalisatie van de infrastructuur.

Op basis van de resultaten van elke onderzoeksronde zal het ruimtelijk ontwerpend onderzoek bovenstaande zaken evalueren en bijsturen waar nodig.

Het onderzoek wordt onder meer gekaderd binnen een evaluatie van het regionaal stedelijk gebied Kortrijk en gebeurt conform de doelstellingen uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Tevens gebeurt een aftoetsing aan de 'Ruimtelijke visie voor de regio van Leie en Schelde'. De resultaten van de workshops Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost in de voorbereidende fase worden meegenomen en hernomen en er wordt rekening gehouden met de (lopende) actualisatie van het masterplan Hoog Kortrijk.

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

De geïntegreerde aanpak binnen het ontwerpend onderzoek noodzaakt een multidisciplinair team, en dus een combinatie van technische en ruimtelijke ontwerpers met ontwerpexpertise infrastructuur, kennis van architectuur, landschap, mobiliteit, ... De projectcoördinatie van het strategisch project Contrei draagt bij aan het ruimtelijk ontwerpend onderzoek en de geïntegreerde aanpak.

Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)

In de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) worden de kosten en baten afgewogen per redelijk alternatief voor het optimaliseren van de bovenlokale weginfrastructuur, het inzetten op modal shift en de ruimtelijke ontwikkelingen/(her)bestemmingen. De verschillende thema's en ook disciplines uit het MER worden in de MKBA geïntegreerd bekeken. De MKBA moet tot verruimde en betere inzichten leiden die verder mee te nemen zijn in de andere onderzoeken.

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

Ter voorbereiding van de opstart van de MKBA is de referentiesituatie te bepalen en zijn de kosten en baten te definiëren en identificeren (kernbaten en neveneffecten).

Ruimtelijk Veiligheidsrapport (RVR)

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

Gezien het plangebied binnen de consultatiezone van twee Seveso-inrichtingen ligt (zie verfijnde startnota, hoofdstuk 5), dient dit verder onderzocht te worden en zal er mogelijks een ruimtelijk veiligheidsrapport moeten opgesteld worden. Vragen hierbij zijn:

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

2.3 Stappen en fases in het planproces

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

Vanuit inspraak wordt gevraagd om aan te geven bij welke stappen of fases in het planproces de doelstellingen en engagementen vanuit de Vlaamse overheid zullen worden verduidelijkt.

De doelstellingen van het GRUP zijn verder uitgewerkt in de verfijnde startnota. Met de goedkeuring van deze verfijnde startnota start de Vlaamse overheid het planproces voor de concrete uitwerking van het GRUP formeel op. In de voorziene samenwerkingsovereenkomst tijdens de scopingfase (zie 2.3.4) kunnen nadere afspraken en engagementen tussen de verschillende bestuursniveaus worden vastgelegd.

Het onderzoek in kader van K-R8 volgt een iteratief proces (zie 2.2.1). Op basis van de resultaten van elke onderzoeksrunde is niet alleen te bekijken waar het onderzoek is bij te sturen, maar kunnen ook telkens beslissingen en/of engagementen worden genomen, is te bekijken welk instrumentarium er is te koppelen aan het GRUP (zie 2.4.2) en/of welke ingrepen er mogelijk zijn voorafgaand aan het GRUP en wie hiervoor instaat (zie 2.4.1). Zo zijn bv. na de eerste onderzoeksrunde de doelstellingen en ingrepen inzake modal shift te concretiseren (zie figuur 2-5).

Verdere mijlpalen in het planproces zijn het voorontwerp-GRUP (zie 2.3.5), de voorlopige vaststelling van het GRUP (zie 2.3.6) en de definitieve vaststelling van het GRUP (zie 2.3.7).

2.3.1 Voorbereidende fase

Naar aanleiding van de streefbeeldstudie Kortrijk-Oost bleek reeds dat voor de optimalisatie van dit complex (grootschalige) ruimte-innames noodzakelijk zijn (en dus ook herbestemmingen) en dat ook de wisselwerking met het complex Kortrijk-Zuid te bekijken is. Tijdens het traject van de relance van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (november 2014 - mei 2015) werd dan ook vanuit de gebiedsgerichte werkgroep 'stedelijke regio

Kortrijk' voorliggend proces als quick-win geformuleerd naar de Vlaamse Regering toe. De uitgebreide en intensieve voorbereidende fase van voorliggend planproces werd ingezet vanaf het najaar van 2015.

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

Begin 2017 werd een stakeholdersanalyse opgemaakt en in juli 2017 werd het communicatieplan voor de voorbereidende fase goedgekeurd. Eind augustus 2017 werd een samenwerkingsovereenkomst afgesloten voor de opstart en uitwerking van het luik communicatie en participatie. Dit werd uitgewerkt in het najaar van 2017, waarbij ook een onlinebevraging werd gelanceerd en vier dialoogmarkten werden georganiseerd.

In het voorjaar van 2018 werd het inzetten op modal shift nader bekeken en vonden verschillende workshops plaats in functie van ruimtelijk en ontwerp onderzoek op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost.

De procedurekeuze

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

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

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

De afbakening van de scope en de doelstellingen

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

Het voorzorgsprincipe

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

Het principe werd toegepast in de geel gekleurde zones aangeduid op onderstaande kaart, uitgezonderd voor wat betreft het bedrijventerrein Evolis waar het voorzorgsprincipe enkel werd toegepast in de kop van Evolis en voor wat betreft het gemeentelijk RUP Grote Wallebeek in de binnenkant van het complex Kortrijk-Zuid (het Ei)⁷.



Figuur 2-7: Toepassing van het voorzorgsprincipe in de voorbereidende fase (met uitzondering van het bedrijventerrein Evolis en het RUP Grote Wallebeek)

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

Communicatie en participatie tijdens de voorbereidende fase

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

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

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

⁷ Het voorzorgsprincipe werd niet toegepast in de 30m-zone langs de autosnelwegen, gezien het KB van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen. Dit KB werd dd. 25 januari 2019 opgeheven door het BVR betreffende de vrije stroken langs de autosnelwegen (waarbij de 10m-zone behouden blijft voor het bouwen van huizen). In de reservatiestrook voor het sluiten van de R8 tussen de N50 en N8 geldt – los van het voorzorgsprincipe - adviesverplichting van Agentschap Wegen en Verkeer (VCRO, art. 4.3.8.§2).

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

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

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

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

2.3.2 Opstartfase

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

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

Doelstelling - onderzoek

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

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

Overleg en participatie

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

Publieke raadpleging startnota VR 19 juli 2019

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

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

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

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

Participatiemomenten startnota VR 19 juli 2019

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

De participatie- en informatiemarkten, of dialoogmarkten zoals de ontmoetingsmomenten tot hiertoe genoemd zijn, staan in functie van transparantie open voor alle stakeholdersgroepen (adviesraden,

maatschappelijk middenveld, private actoren en bedrijven, lokale belangengroepen en burgerbewegingen, bevolking, ...).

Adviesvraag startnota VR 19 juli 2019

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

Documenten

Tijdens de publieke raadpleging werden volgende documenten ter beschikking gesteld:

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

2.3.3 Verdere uitwerking en uitdieping van de startnota

Gezien de omvang en de complexiteit van het planproces wordt ervoor gekozen om na de publieke consultatie over de startnota goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 19 juli 2019, dit document verder uit te werken en bij te sturen waar nodig. Dit is de fase waarin het GRUP K-R8 zich nu bevindt. De resultaten en input vanuit de consultatie op de goedgekeurde startnota (VR 19 juli 2019) zijn verwerkt in de voorliggende verfijnde startnota. Deze werkwijze moet - vanuit de keuze voor een open en participatief proces - het mogelijk maken om alle belanghebbenden maximaal te betrekken in het proces.

Doelstelling – onderzoek

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

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

Overleg en participatie

Publieke raadpleging verfijnde startnota

De resultaten en input van de eerste publieke consultatie en de uitgewerkte scoping zijn verwerkt in de verfijnde startnota. Conform de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening zal gedurende een termijn van zestig dagen een publieke raadpleging over de verfijnde startnota worden georganiseerd. Deze raadpleging zal plaatsvinden nadat de verfijnde start- en procesnota door de Vlaamse Regering is goedgekeurd.

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

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

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

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

Ook volgende niet-digitale kanalen zijn voorzien:

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

Participatiemomenten verfijnde startnota

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

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

Gezien COVID-19 en de daaraan verbonden richtlijnen is het niet mogelijk om in deze fase fysieke infomarkten te organiseren. De participatiemomenten dienen bijgevolg digitaal door te gaan aan de hand van webinars. Op deze webinars zal na het geven van een toelichting over het planproces, de mogelijkheid worden geboden om vragen te stellen en in dialoog te gaan met het planteam K-R8.

Adviesvraag verfijnde startnota

De Vlaamse Regering zal als bevoegde overheid het advies over de verfijnde startnota van de daartoe bevoegde adviesinstanties op te vragen. Decretaal bepaald, betreft het de Strategische adviesraad, de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen, de deputatie van de provincie West-Vlaanderen, de colleges van burgemeester en schepenen van de betrokken steden en gemeenten (gezien verfijning van het plangebied in de verfijnde startnota zijn dit de steden en gemeenten Harelbeke, Kortrijk en Zwevegem⁸). Overeenkomstig het uitvoeringsbesluit worden nog een heel aantal adviesverlenende instanties bevestigd. Het advies moet binnen een termijn van zestig dagen worden gegeven. Als deze termijn wordt overschreden, kan aan de adviesvereiste worden voorbijgegaan.

Meetcampagne inzake luchtkwaliteit⁹

Samen met de inspraakperiode op de verfijnde startnota wordt een meetcampagne opgezet op vlak van luchtkwaliteit. De luchtkwaliteitsmetingen zullen op dezelfde manier gebeuren als bij Curieuzeneuzen. Het gaat dus niet om het meten van fijn stof, maar over NO₂ (stikstofdioxide), omdat deze pollutant veel sterker bepaald wordt door de lokale verkeersemisies dan fijn stof¹⁰.

De campagne moet bijdragen tot een verhoogd draagvlak en wordt samen opgezet met de betrokken gemeenten en de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM). Een samenwerkingsovereenkomst is hiervoor afsluiten.

De communicatie over deze meetcampagne en de inspraakmogelijkheden zullen samenlopen met de inspraakperiode op de verfijnde startnota.

In de communicatie zullen ook de reeds verrichte metingen (zoals de 6 meettoestellen voor fijn stof van de stad Kortrijk en de metingen in het kader van Curieuzeneuzen) en het gebruik van de luchtmodellen in het verdere onderzoek van K-R8 worden toegelicht (zie verfijnde startnota, punt 4.4.3). Daarnaast zal ook gededuid worden wat met de nieuwe meetresultaten zal worden gedaan (zie verder).

⁸ Ook de steden gemeenten die niet in het plangebied, maar wel in het studiegebied van K-R8 zijn gelegen worden aangeschreven. Dit zijn de stad Menen, de gemeente Kuurne en de gemeente Wevelgem.

⁹ Geluidsmetingen op korte termijn worden niet mogelijk geacht, gezien de verkeersintensiteiten door de Coronacrisis op vandaag niet representatief zijn. Bij luchtkwaliteitsmetingen kan dit opgevangen worden doordat dit langlopende metingen zijn, bij geluidsmetingen is dit echter niet het geval. Eens de verkeersintensiteiten zijn genormaliseerd, is het wel de bedoeling om geluidsmetingen te verrichten.

¹⁰ De luchtkwaliteit wordt bepaald door verschillende lokale emissiebronnen, zoals wegverkeer, gebouwenverwarming, industrie en landbouw, maar daarnaast ook door bronnen op grote afstand, zoals bv. de havens van Gent en Antwerpen. Bij fijn stof (PM₁₀, PM_{2,5}) is de bijdrage van externe bronnen veel groter dan bij NO₂, en is er ook een aanzienlijke bijdrage van lokale landbouw en houtverbranding, waardoor dit een minder geschikte parameter is om de effecten van een weginfrastructuurproject op de lokale luchtkwaliteit te beoordelen en te monitoren. Binnen de fijn stofconcentratie is er wel een roetfractie (extreem fijn stof afkomstig van verbrandingsprocessen) die wel sterk bepaald wordt door het lokaal verkeer, maar deze vertoont een veel sterkere correlatie met NO₂ dan met de totale fijn stofconcentratie.

De burger zal tijdens de inspraakperiode de mogelijkheid worden geboden om in deze omgeving mee de meetlocaties voor de luchtkwaliteitsmetingen te bepalen. Daarnaast kan de burger zijn of haar tuin of gevel ter beschikking stellen in functie van plaatsing van de passieve samplers en kan men ook meehelpen aan de staalnames.

Het uitvoeren van de effectieve metingen is te zien na de inspraakperiode op de verfijnde startnota (ten vroegste najaar 2021). Voor luchtkwaliteitsmetingen is er te meten over een langere periode. Er is te meten vóór, tijdens en na de werken: deze campagne betreft de voormetingen en kent een looptijd van ca. 1,5 jaar.

Een netwerk van meetlocaties is uit te zetten in de zone rond de E17 en in de omgeving van de reservatiestrook voor het sluiten van de R8 tussen de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost. De meetlocaties zijn te kiezen bij de bewoning, dus waar er blootstelling is naar de bevolking toe. De locaties zijn af te stemmen op de huidige knelpuntzones en zones waar veranderingen ten gevolge van het plan (zowel positief als negatief) verwacht worden. Bij het uitzetten van dit netwerk van meetlocaties is de relatie met K-R8 te bewaken.

De VMM staat in voor de analyse en interpretatie van de meetresultaten (kwaliteitsbewaking). Hierbij is wel rekening te houden dat het kalibreren van de passieve samplers de nodige tijd vraagt. De gevalideerde waarden van de metingen zullen steeds pas ca. een half jaar na het uitvoeren van de metingen gekend zijn. Bij de analyse en interpretatie zal tevens rekening worden gehouden met de impact vanuit de Coronacrisis. Gezien de langere looptijd van de metingen zal deze impact in kaart kunnen worden gebracht.

Naar de burger toe moet het duidelijk zijn, om geen verkeerde verwachtingen te scheppen, waarvoor de meetgegevens inzake luchtkwaliteit zullen gebruikt worden:

- *Mogelijke acties voorafgaand aan het GRUP K-R8:*
O.b.v. de meetresultaten kunnen knelpunten worden gedetecteerd en daaraan gelinkte acties worden ondernomen. De relatie tot het planproces K-R8 zal hierbij bewaakt worden.
In de tweewekelijkse metingen worden de grenswaarden in kaart gebracht. Op de jaargemiddelde grenswaarden is er pas zicht nadat er één volledig kalenderjaar (dus van januari tot december) is gemeten. Pas na dit kalenderjaar en ook rekening houdende met de nodige tijd voor analyse en interpretatie van de meetresultaten, zal er zicht zijn op mogelijke locaties met overschrijding van de Europese grenswaarden. Mogelijke acties kunnen pas dan ondernomen worden.
- *Gebruik van de meetresultaten in relatie tot het GRUP K-R8:*
De meetresultaten kunnen niet gebruikt worden als input voor het milieueffectenonderzoek van het GRUP K-R8, en dit omwille van de looptijd van de metingen en de lange naverwerking van de resultaten. De meetgegevens inzake luchtkwaliteit zullen dus niet worden gebruikt om prognoses te maken van de toekomstig te verwachten effecten als gevolg van het planinitiatief.
- *Gebruik van de meetresultaten in functie van de lange termijn:*
De meetresultaten zijn te gebruiken in functie van monitoring over lange termijn (zie verfijnde startnota, hoofdstuk 4). Er is te meten vóór, tijdens en na de werken. De meetresultaten van voorliggende meetcampagne fungeren hierbij als nulmeting, zodat na uitvoerige naverwerking van de meetresultaten een vergelijking mogelijk wordt na realisatie van de plandoelstellingen.

Documenten

Tijdens de publieke raadpleging zullen volgende documenten ter beschikking worden gesteld:

- Verslag van de publieke raadpleging en participatiemomenten;

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

2.3.4 Scopingfase

Doelstelling – onderzoek

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

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

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

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

Overleg- en participatie

In deze fase zal onder andere op basis van de inspraakreacties gekeken worden welke overlegmomenten - naast de planteamvergaderingen - wenselijk en nodig zijn teneinde een gedragen scopingnota te bekomen. Gelijktijdig met dit planproces, loopt ook het voorbereidend studiewerk voor het globale proces verder door. In het kader van de verdere technische uitwerking zullen er uiteraard ook overlegmomenten worden georganiseerd met allerlei actoren en instanties.

Samenwerkingsovereenkomst

De (kern)partners in het planproces beogen om bij de opmaak van de scopingnota een samenwerkingsovereenkomst af te sluiten om de verdere samenwerking te concretiseren. In deze overeenkomst zijn o.m. afspraken te maken omtrent de op te starten deelonderzoeken, planschade en planbaten, communicatie en participatie en het vrijwaren van de gronden voor de optimalisatie van de infrastructuur.

Concrete afspraken zijn te maken tussen de Vlaamse administraties en de lokale besturen over de verdeling van de onderzoekskosten en de kosten inzake procesbegeleiding en communicatie (financiële verdeelsleutel). Op vlak van communicatie en participatie wordt uitgekeken naar externe ondersteuning.

In de op te maken samenwerkingsovereenkomst worden ook de verantwoordelijkheden en rolverdeling tussen de partners vastgelegd. Zo is bijvoorbeeld de rol en de bijdrage van de partners in het ontwerp onderzoek te bekijken en zijn afspraken te maken over de rol van het strategisch project Contrei.

De afspraken over het vrijwaren van gronden in functie van de optimalisatie van de infrastructuur bleven tot hiertoe beperkt tot (een deel van) de voorbereidende fase (zie 2.3.1: dit betrof een engagementsverklaring, dat op zich geen bouwverbod inhield en niet direct afdwingbaar is van derden). In het verdere proces dienen nieuwe afspraken te worden gemaakt over hoe er met plannen en projecten met een ruimtebeslag in de omgeving van Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost moet worden omgegaan. In het verdere onderzoek moet blijken welke gronden te vrijwaren zijn en of het noodzakelijk is om ook reeds bebouwde percelen en/of in ontwikkeling zijnde percelen aan te snijden. Ook milderende maatregelen die uit het plan-MER komen, kunnen zorgen voor bijkomende ruimte-innames.

Los van een mogelijke formele verankering van het voorzorgsprincipe dienen steeds de mogelijke interferenties met de verkeerskundige varianten bekeken te worden en de nodige overwegingen hieromtrent te worden gemaakt.

Documenten

Tijdens deze fase zullen volgende documenten ter beschikking worden gesteld:

- Verslag van de publieke raadpleging en participatiemomenten;
- Scopingnota;
- Geactualiseerde versie van de procesnota.

2.3.5 Ontwerp planvormingfase

Doelstelling – onderzoek

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

Na de opmaak van de scopingnota wordt het plan verder uitgewerkt samen met de effectbeoordelingen en eventuele andere onderzoeken die relevant worden geacht. Alternatieven worden onderzocht m.b.t. hun ruimtelijke en andere effecten en m.b.t. de doelstellingen van het plan. Eventueel kunnen bepaalde alternatieven verlaten worden op basis van de beoordelingen of kunnen nieuwe varianten worden toegevoegd. Gedurende dit iteratieve proces kan het planteam zowel de voorliggende scopingnota als de voorliggende procesnota - versie 2 wijzigen. De nieuwe versies van deze nota's zijn openbaar raadpleegbaar. De ontwerp planvormingsfase heeft als uiteindelijke doel om een inhoudelijk gedragen voorstel van het (voor)ontwerp GRUP op te maken.

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

Overleg en participatie

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

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

Documenten

Volgende documenten zullen tijdens deze fase ter beschikking worden gesteld:

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

2.3.6 Planvormingfase

Doelstelling – onderzoek

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

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

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

Overleg en participatie

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

Documenten

Volgende documenten zullen tijdens deze fase ter beschikking worden gesteld:

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

- Aangepaste versie van de procesnota.

2.3.7 Goedkeuringsfase

Doelstelling - onderzoek

In de goedkeuringsfase worden de resultaten van het openbaar onderzoek verwerkt en wordt het definitieve GRUP en effectenbeoordeling opgemaakt. Het team MER zal voorafgaand aan de definitieve vaststelling van het GRUP de kwaliteit van het plan-MER beoordelen. Ze toetst aan de scopingnota en aan de vereiste gegevens die een plan-MER moet omvatten en zal daarbij tevens rekening houden met de tijdens het openbaar onderzoek geformuleerde adviezen, opmerkingen en bezwaren. Indien van toepassing zal team Externe Veiligheid, voorafgaand aan de definitieve vaststelling van het GRUP, de kwaliteit van het ruimtelijk veiligheidsrapport beoordelen.

De Vlaamse Regering stelt uiterlijk binnen honderdtachtig dagen na het einde van het openbaar onderzoek het plan daarop definitief goed.

Overleg en participatie

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

Documenten

Volgende documenten zullen tijdens deze fase ter beschikking worden gesteld:

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

2.4 Maatregelen voorafgaand aan het GRUP en flankerend beleid

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

Ingrepen in functie van het verhogen van de leefbaarheid, veiligheid, doorstroming en het inzetten op alternatieve vervoersmiddelen zijn steeds aan te moedigen en kunnen uitgevoerd worden zonder dat het GRUP is afgewerkt. Weliswaar dient hierbij bewaakt te worden dat de ingrepen geen oplossingsscenario voor de herinrichting van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost hypothekeren. Elke investering dient nuttig en doordacht te zijn. De nodige afspraken kunnen hierover worden gemaakt.

Dergelijke ingrepen en/of maatregelen zijn te beschouwen als parallele processen t.a.v. het GRUP K-R8. Het uitvoeren van deze ingrepen heeft geen impact op de stappen en het onderzoek in het kader van voorliggend planproces.

Uit het verdere onderzoek van K-R8 kunnen ook eventuele versnelde ingrepen inzake het verhogen van de leefbaarheid, veiligheid, doorstroming en modal shift geïnventariseerd worden en bekeken worden hoe deze parallel aan het planproces tot uitvoering kunnen worden gebracht.

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

De oost-westfietsrelatie doorheen Hoog Kortrijk interfereert niet met de optimalisatie van de verkeerscomplexen. Door de selectie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk kan een fietspadendossier opgestart. De dialoog hiervoor wordt aangevat.

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

Andere voorbeelden van mogelijke ingrepen voorafgaand aan het GRUP hebben betrekking op de mogelijke aanleg van groenbermen en -schermen of het gebruik maken van een stillere verharding bij structureel onderhoud van het wegdek. Zo is bv. door het Agentschap Wegen en Verkeer een bestek aanbesteed voor de aanleg van een aarden geluidsberm ter hoogte van de Keizershoek (grondgebied Harelbeke).

Ook vanuit de op te zetten meetcampagne in functie van luchtkwaliteitsmetingen kunnen voorafgaand aan het GRUP knelpunten worden gedetecteerd en acties worden ondernomen (zie punt 2.3.3).

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

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

2.4.2 Flankerend beleid en noodzaak tot gekoppeld instrumentarium aan het GRUP

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

Leefbaarheid

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

Mobiliteit

Het GRUP draagt bij tot een duurzaam mobiliteitsbeleid, maar zal niet alles oplossend zijn. Om een duurzame mobiliteit en ook de doelstellingen inzake modal shift te bereiken is een flankerend beleid en een aanpak op hoger niveau noodzakelijk. Op zaken als bv. rekeningrijden, bedrijfswagens, zero-emissie voertuigen en lage emissiezones, ... heeft het GRUP K-R8 geen vat op. Ook is af te stemmen met parallelle processen, zoals bv. de vervoerregiowerking Kortrijk.

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

Ruimte

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

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