

DE VLAAMSE MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

# NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft: Principiële beslissing omtrent de voortgang van het geïntegreerd planningsproces voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘K-R8 - Verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost’**

## Samenvatting

Eén van de regionale hefboomacties in het gebiedsprogramma voor Zuid-West-Vlaanderen “Contrei” betreft de geïntegreerde aanpak van de regionale polen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Hierrond werd in de afgelopen jaren een gezamenlijk traject doorlopen, teruggekoppeld in een interbestuurlijk overleg en werden herbestemmingen via een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) voorbereid. De Vlaamse Regering keurde op 19 juli 2019 de eerste startnota en op 26 februari 2021 de verfijnde startnota van het GRUP ‘K-R8 - Verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost’ goed. De inspraakreacties en adviezen op deze nota’s zijn verwerkt tot een scopingnota (publicatie mei 2022). Voorgaande principiële beslissing beoogt de procesvoering en samenwerking verder vorm te geven alsook de scope van het planproces te concretiseren.

Procesvoering en samenwerking. De beslissing beoogt de intensivering van de samenwerking, met het oog op een gedragen bijsturing van het programma in afstemming met de optimalisatie van de infrastructuur en de inzet op een mobiliteitsverschuiving. Een politieke stuurgroep K-R8 wordt opgericht om de voortgang en besluitvorming in het proces te bewaken en om mogelijke ‘consensusmaatregelen’ voorafgaand aan de opmaak van het GRUP en/of de infrastructuurwerken versneld uit te voeren.

Scopebepaling. De plandoelstellingen van het plan worden bevestigd: infrastructuurwerken, mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen worden op een evenwaardige wijze afgestemd in functie van het verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Voor een aantal deelzones binnen het plangebied worden de ontwikkelingsmogelijkheden verder bepaald en/of wordt aangegeven hoe er verder wordt afgestemd met het gemeentelijk planningsproces voor het nieuwe stadion van KV Kortrijk.

Uit het gevoerde onderzoek en planningsproces blijkt dat het sluiten van de ringweg R8 op de reservatiestrook zoals aangeduid op het gewestplan niet aan alle plandoelstellingen kan voldoen. De scenario’s waarbij de ringweg R8 wordt gesloten op de reservatiestrook worden bijgevolg niet langer weerhouden. De onbebouwde strook tussen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost zal worden herbestemd tot een doorlopende groene as met recreatieve functie met fiets- en/of openbaar vervoersinfrastructuur.

# 1. SITUERING

## A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Beleidsvelden Omgeving, Mobiliteit en Openbare Werken.

Diverse beleidsdoelstellingen voor elk van de beleidsvelden.

Beleidsdoelstellingen: SD 2 'Geïntegreerde bepalingen en uitvoeren van omgevingsbeleid'.

OD 3 'Gebiedsontwikkeling met gebiedscoalities'.

## B. BELEIDSMATIGE SITUERING

Op 19 juli 2019 keurde de Vlaamse Regering de startnota van het GRUP 'K-R8 - Verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en de leefbaarheid van de omgeving' goed. Hiermee werd het geïntegreerd planproces formeel opgestart.

Op 19 juli 2019 sloot de Vlaamse regering ook een interbestuurlijke samenwerkingsovereenkomst Zuid-West-Vlaanderen vanuit het strategisch project en werking 'Contrei' af met de provincie West-Vlaanderen en de intercommunale Leiedal als vertegenwoordiger van de 13 steden en gemeenten in de regio. Met deze overeenkomst wordt een doorstart gegeven aan een achttal regionale acties in de regio, waaronder de geïntegreerde aanpak in het planproces K-R8. Tevens werd met deze overeenkomst de afspraak gemaakt om bij de uitvoering van de regionale acties de 'Ruimtelijke visie voor Regio van Leie en Schelde' te hanteren als basis voor verdere geïntegreerde samenwerking en afstemming rond strategische en complexe projecten en voor de uitvoering van regionale en lokale acties. In deze regiovisie zijn Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost geselecteerd als regionale ontwikkelingspolen in het stedelijk netwerk.

Op 26 februari 2021 keurde de Vlaamse Regering de verfijnde startnota van het GRUP 'K-R8 – Verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost' goed. Hiermee werd het verbeteren van de leefbaarheid verder naar voor geschoven als centrale doelstelling van het GRUP. De doelstelling tot het verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost blijft behouden, doch is samen met de inzet op modal shift, de evaluatie en bijsturing van ruimtelijke ontwikkelingen en het realiseren van de verbindende groenstructuur, slechts één van de sleutels om tot een verhoogde leefbaarheid in deze omgeving te komen.

## C. GEVOERD PROCES EN OVERLEG

In het verkennend mobiliteitsonderzoek K-R8 (Witteveen+Bos en TML in 2018-2019 i.o.v. het Agentschap Wegen en Verkeer) werd gezocht naar verkeerskundig haalbare varianten voor het verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost, waarbij de ringweg R8 tussen deze complexen al dan niet gesloten wordt. De resultaten van dit mobiliteitsonderzoek leiden tot een bijsturing van de geformuleerde uitgangspunten, waarbij niet langer uitgegaan wordt van een maximumscenario op vlak van ruimtelijke ontwikkelingen maar te vertrekken van een bijsturing (beperking) van de ontwikkelingsmogelijkheden en een bijkomende inzet op alternatieve vervoersmiddelen (modal shift).

Alle inspraakreacties en adviezen die werden geformuleerd tijdens de publieke raadpleging (30 maart tot en met 28 mei 2021) over de verfijnde startnota GRUP K-R8 zijn verwerkt tot een scopingnota. In deze scopingnota (publicatie mei 2022) werden de doelstellingen en ruimtelijke keuzes verder verfijnd.

In het kader van het milieuonderzoek en door bekommernissen die vanuit de inspraak werden meegegeven, werden geluidsmetingen (najaar 2021) en luchtkwaliteitsmetingen (oktober 2021 – december 2022) uitgevoerd in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. In het najaar van 2023 wordt het eindrapport met de resultaten van de luchtkwaliteitsmetingen verwacht.

In 2021-2022 werd een landschapsplan uitgewerkt voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk. In dit plan wordt gestreefd naar een maximaal behoud van de open ruimte waarbij een aantal woon(uitbreidings)gebieden worden geschrapt. Duurzame landbouw is de primaire ruimtegebruiker die de functionaliteit en het beeld van het gebied bepaalt. Tegelijk wordt ingezet op landschapskwaliteit, een klimaatrobuust watersysteem en de (be)leefbaarheid van het landschap met ook groene en functionele fietsverbindingen.

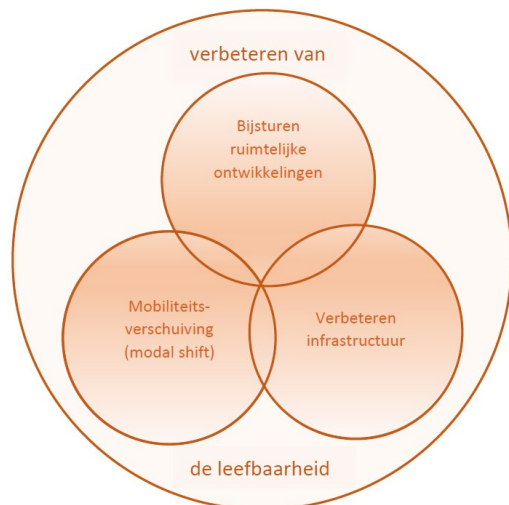
## 2. INHOUD

Deze principiële beslissing bevat voorstellen tot optimalisatie van het proces en de samenwerking tussen de partners, alsook enkele inhoudelijke keuzes en uitgangspunten met betrekking tot het plan.

### A. HERBEVESTIGING VAN DE PLANDOELSTELLINGEN

De centrale doelstelling van het GRUP K-R8 blijft het verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Daartoe worden vanuit K-R8 infrastructuurwerken, mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen op elkaar afgestemd:

- De verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost worden geoptimaliseerd, al dan niet met sluiting van de ringweg R8 tussen die twee complexen.
- Om de omgeving bereikbaar en leefbaar te houden, wordt ingezet op verschillende mobiliteitsoplossingen zoals hoogwaardig openbaar vervoer, veilige fietsverbindingen, het realiseren van regionale hoppinpunten ...
- In functie van de verbetering van de leefbaarheid worden de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost geëvalueerd, bijgestuurd en waar nodig beperkt.
- Doorheen het plangebied komt een verbindende groenstructuur, die naast een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving ook moet bijdragen aan een grotere biodiversiteit.



### B. VERSTERKING VAN HET POLITIEK DRAAGVLAK

#### B1. Oprichting politieke stuurgroep K-R8

Om het politieke draagvlak te versterken en de voortgang van het proces te bewaken wordt een politieke stuurgroep K-R8 opgericht. Deze stuurgroep beslist in consensus en wordt voorgezeten door de Vlaams minister van Omgeving (of afgevaardigde) en is samengesteld uit een vertegenwoordiger van het kabinet van de minister van Omgeving, het kabinet van de minister van Mobiliteit en Openbare Werken, het kabinet van de minister van Economie en het College van Burgemeester en Schepenen van de stad Kortrijk. De andere gemeentebesturen en de deputatie nemen deel aan de

stuurgroep afhankelijk van de agenda (bv. als het impact heeft op de betrokken gemeente of een provinciale bevoegdheid).

Het planteam K-R8 zorgt verder voor de voorbereiding van alle documenten en procedurestappen in kader van het GRUP. Indien op het planteam geen consensus kan worden bereikt omtrent bepaalde keuzes, worden deze voorgelegd aan de politieke stuurgroep. De leden van het planteam zijn op de stuurgroep ondersteunend en adviserend aanwezig. Het planteam K-R8 bereidt het dossier en de beslissingen van de Vlaamse Regering voor, bewaakt de afstemming met relevante projecten in de ruimere omgeving en houdt hierbij rekening met de afspraken die op de stuurgroep zijn gemaakt.

## **B2. Verhouding tot de regionale overlegfora**

Via de bestaande werking van het interbestuurlijk overleg Zuid-West-Vlaanderen (IBO) wordt de afstemming met andere regionale acties bewaakt (zoals bv. het complex project PLAN B-K en de overige infrastructuurwerken op de R8), net als de aftoetsing aan de ruimtelijke krachtlijnen van de Ruimtelijke visie voor regio van Leie en Schelde en andere (in opmaak zijnde) beleidsvisies en -plannen. Op het IBO worden geen beslissingen genomen inzake K-R8.

De vervoerregioraad Kortrijk staat in voor het opvolgen van het strategisch dossier K-R8 en wordt blijvend geïnformeerd over de stand van zaken van het planproces en wanneer inspraak mogelijk is. Op de vervoerregioraad Kortrijk en de RegioRaad Zuid-West-Vlaanderen worden geen beslissingen genomen inzake K-R8, doch de besprekingen op raden moeten wel zorgen voor afstemming en draagvlak.

## **B3. Inzet op consensusmaatregelen**

Op de politieke stuurgroep kunnen afspraken gemaakt worden om 'consensusmaatregelen' uit het K-R8-proces te lichten in functie van een versnelde uitvoering voorafgaand aan de opmaak van het GRUP en/of de uitvoering van de infrastructuurwerken. Zo is bv. reeds voor het gedeelte van de Oudenaardsesteenweg N8 tussen de bebouwde kom van Kortrijk, de rotonde Cowboy Henk en de rotonde N8 x N391 een onderzoek lopende voor een herinrichting van de N8 met het oog op een verbeterde doorstroming en verkeersveiligheid, in afwachting van de optimalisatie van de verkeerscomplexen. Het maken van afspraken over mogelijke voorafgaande maatregelen moet bijdragen aan het draagvlak, een verhoogde rechtszekerheid en het verbeteren van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van de omgeving.

De (lokale) acties die parallel en/of voorafgaand aan het GRUP K-R8 en de infrastructuurwerken kunnen worden uitgevoerd, mogen geen oplossingsscenario voor de herinrichting van de infrastructuur hypothekeren en dienen verder afgestemd te worden met K-R8.

## **B4. Bespreking op de politieke stuurgroep**

Om de voortgang van het GRUP K-R8 te bewaken en de uitgangspunten voor het verdere proces en onderzoek scherp te stellen, zijn alvast volgende zaken te bespreken op de politieke stuurgroep K-R8:

- Het opstellen van een tijdspad voor de afronding van de volgende fases van het geïntegreerd planningsproces van goedkeuring scopingnota tot definitieve vaststelling van het GRUP.
- Het in opmaak zijnde inrichtingsplan voor Kapel ter Bede voorafgaand aan de beslissing van de betrokken steden over dit plan. Er dient op korte termijn duidelijkheid gebracht te worden over de beoogde ruimtelijke invulling van het gebied in afstemming met de (multimodale) ontsluitingsmogelijkheden (via Paperclip en/of het bedrijventerrein Evolis). Een mogelijke gefaseerde ontwikkeling voorafgaand aan het GRUP is te bekijken, alsook de mogelijkheid om

o.b.v. het programma en de ontsluiting die op de politieke stuurgroep K-R8 zijn besproken een sensitiviteits- of robuustheidstoets uit te voeren<sup>1</sup>.

- Het bestek voor het geïntegreerd onderzoek K-R8 voorafgaand aan de publicatie ervan, met o.m. bespreking van de scope van het ruimtelijk onderzoek K-R8 (in het bijzonder Kapel ter Bede en Littoral, omgeving Xpo in de ruime zin, en de Kop van Evolis).
- Het Masterplan Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost gezien de doelstelling om dit plan als gedeelde visie te beschouwen voor zowel het GRUP K-R8 als voor het lokale ruimtelijke beleid.
- De mogelijke consensusmaatregelen die uit het GRUP K-R8 kunnen worden gelicht in de regionale polen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost (alsook afspraken daarrond op vlak van timing, budget, ...).
- Het ruimtelijk ontwikkelings- en verdichtingspotentieel in de verder te ontwikkelen en/of te verdichten deelzones in het plangebied K-R8. Dit betreft zowel de aannames op vlak van ruimtelijke ontwikkelingen in functie van het mobiliteitsonderzoek (projectenlijst) alsook de mogelijke bijstellingen van het programma o.b.v. de verdere onderzoeksresultaten.
- De verdichtingsagenda op de site Xpo en omgeving samen met de afstemming van de lopende processen in deze omgeving (K-R8, KVK, concessie voor de Xpo site).
- De verdere ontwikkeling van het Ecolab Kulak, waarbij rekening wordt gehouden met het belang van deze zone op academisch vlak (onderzoek) en als groene zone.

## C. BESLUITVORMING M.B.T. DE OPTIMALISATIE VAN DE WEGINFRASTRUCTUUR

### **C1. Niet-sluiten van de ringweg R8 op de reservatiestrook**

Vanuit het gevoerde onderzoek en planningsproces blijkt dat het sluiten van de ringweg R8 op de reservatiestrook zoals aangeduid op het gewestplan van 4 november 1977 niet strookt met één of meerdere van de vooropgestelde plandoelstellingen.

De centrale doelstelling van het planproces betreft het verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Het begrip leefbaarheid omvat hierbij verschillende facetten, zoals hinderaspecten als luchtverontreiniging en geluidshinder, verbeteren van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid, realiseren van omgevingskwaliteit en duurzaam ruimtegebruik, verhogen van de biodiversiteit en ecologische leefbaarheid, sociale leefbaarheid, ... Ook de andere doelstellingen van het planproces, zoals de inzet op duurzame verplaatsingen, het bijsturen van de ruimtelijke ontwikkelingen, het realiseren van een verbindende groenstructuur en het verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost, moeten bijdragen tot het verbeteren van de leefbaarheid.

De ruimtelijke keuzes moeten beantwoorden aan de verschillende plandoelstellingen.

Het sluiten van de ringweg R8 op de reservatiestrook zou leiden tot een aantal woonstraten die worden ingesloten tussen grote infrastructuren voor gemotoriseerd verkeer. Dergelijke fysieke barrière zou niet alleen zorgen voor een toename van ruimtelijk isolement, maar heeft ook een negatieve impact op de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. Hierdoor verdwijnt ook een mogelijkheid om op het nog onbebouwde gedeelte van de reservatiestrook een verbindende groenstructuur of een kwalitatieve fietsverbinding te realiseren.

---

<sup>1</sup> Een toetsing binnen de lopende studie N8 Evolis behoort tot de mogelijkheden doch is zeer beperkt. De gebruikte modellen in die studie bieden slechts een klein beeld, louter op de Oudenaardsesteenweg. Het is aanbevolen het studiegebied m.b.t. de ontsluiting groter te nemen dan die modellen. In die zin is de studie ruimer te nemen en wordt aanbevolen dit op te nemen binnen het lopende onderzoek in functie van de opmaak van het inrichtingsplan.

Bijgevolg dient te worden geconcludeerd dat het sluiten van de ringweg R8 op de reservatiestrook niet aan de plandoelstellingen kan voldoen en bijgevolg niet langer weerhouden wordt. Concreet worden volgende scenario's voor het optimaliseren van de weginfrastructuur niet weerhouden:

- Het sluiten van de ringweg R8 in de reservatiestrook op maaiveldniveau.
- Het verzonken sluiten van de ringweg R8 in de reservatiestrook.
- Het verhoogd sluiten van de ringweg R8 in de reservatiestrook.
- Het ondergronds sluiten van de ringweg R8 in de reservatiestrook.
- Het beperkt sluiten van de ringweg R8 tot aan de Maandagweg.

Met het GRUP K-R8 zal de reservatiestrook tussen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost aangeduid op het gewestplan van 4 november 1977 worden opgeheven. Het GRUP beoogt een herbestemming van de onbebouwde strook woongebied tussen de N50 Doorniksesteenweg en de Maandagweg als doorlopende groene as met recreatieve functie en fiets- en/of openbaar vervoersinfrastructuur. Afstemming is te voorzien met de stedelijke ontwikkelingen in de omgeving (zoals de Mimosa-site).



Dit doet geen enkele uitspraak over de haalbaarheid of wenselijkheid om de R8 te sluiten op andere locaties zoals bv. parallel met de E17 (naast of in de bedding). Zoals aangegeven in de verfijnde startnota zullen ook eventuele overkappingsmogelijkheden worden onderzocht. De scenario's waarbij de ringweg R8 vanuit een efficiënt ruimtegebruik gebundeld wordt gesloten met de E17 (naast of in de bedding) en de alternatieven zonder het sluiten van de ringweg R8 worden dus weerhouden voor verder onderzoek. In het milieueffectonderzoek zal moeten blijken of er bijkomend onderscheid kan worden gemaakt tussen de hoofdsenario's 'niet-sluiten R8' en 'sluiten R8 naast of in de bedding E17' en de onderliggende scenario's. Verder onderzoek zal uitwijzen wat de effecten zijn van de verschillende alternatieven en varianten op vlak van mobiliteit, leefbaarheid, geluid, luchtkwaliteit,... Op deze wijze moet duidelijk worden welke scenario's en varianten voor mens en milieu al dan niet als haalbaar kunnen beschouwd worden.

*Hoofdsenario's en (sub)alternatieven mee te nemen in het verdere onderzoek:*

ALTERNATIEVEN	SCENARIO'S		VARIANTEN		
	Hoofd-scenario's	Scenario's	Varianten E17	Overkappings-varianten	Snelheids-varianten
Inzet op modal shift zonder aanpassing verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en -Oost				Met of zonder overkapping van de E17	Met of zonder dynamische snelheidsregeling of -verlaging op de E17

ALTERNATIEVEN	SCENARIO'S		VARIANTEN		
	Hoofd-scenario's	Scenario's	Varianten E17	Overkappingsvarianten	Snelheidsvarianten
Verbeteren verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en -Oost in combinatie met modal shift en bijsturen ruimtelijke ontwikkelingen	Zonder sluiting R8 tussen N50 en N8	Optimalisatie complex Kortrijk-Zuid			
		Optimalisatie complex Kortrijk-Oost	Met of zonder insleuving van		
	Met sluiting R8 tussen N50 en N8	R8 sluiten naast de E17	E17 thv Kortrijk-Oost	Met of zonder overkapping R8 en/of E17	
		R8 sluiten in de bedding van de E17			

## C2. Vernieuwd voorzorgsprincipe tijdens de scopingfase

Voor de komende scopingfase van het GRUP wordt een vernieuwd voorzorgsprincipe uitgewerkt. Ontwikkelingen met een ruimtebeslag in de directe omgeving van de E17 en de R8 die interfereren met mogelijke ruimte-innames voor infrastructurele oplossingen en de inpassing ervan komen in aanmerking voor 'het nieuwe voorzorgsprincipe'.

Processen en projecten met een ruimtebeslag in de omgeving van de E17 en R8 (voorberekingen en vergunningsaanvragen) worden besproken op het planteam. Interferentie met de (voorlopige) contouren van de verkeerskundige varianten voor het optimaliseren van de infrastructuur vormt in deze fase geen bouwverbod. Wel kan door het planteam o.b.v. de huidige onderzoeksresultaten een inschatting worden gemaakt van de interferenties en de risico's die daarmee gepaard gaan.

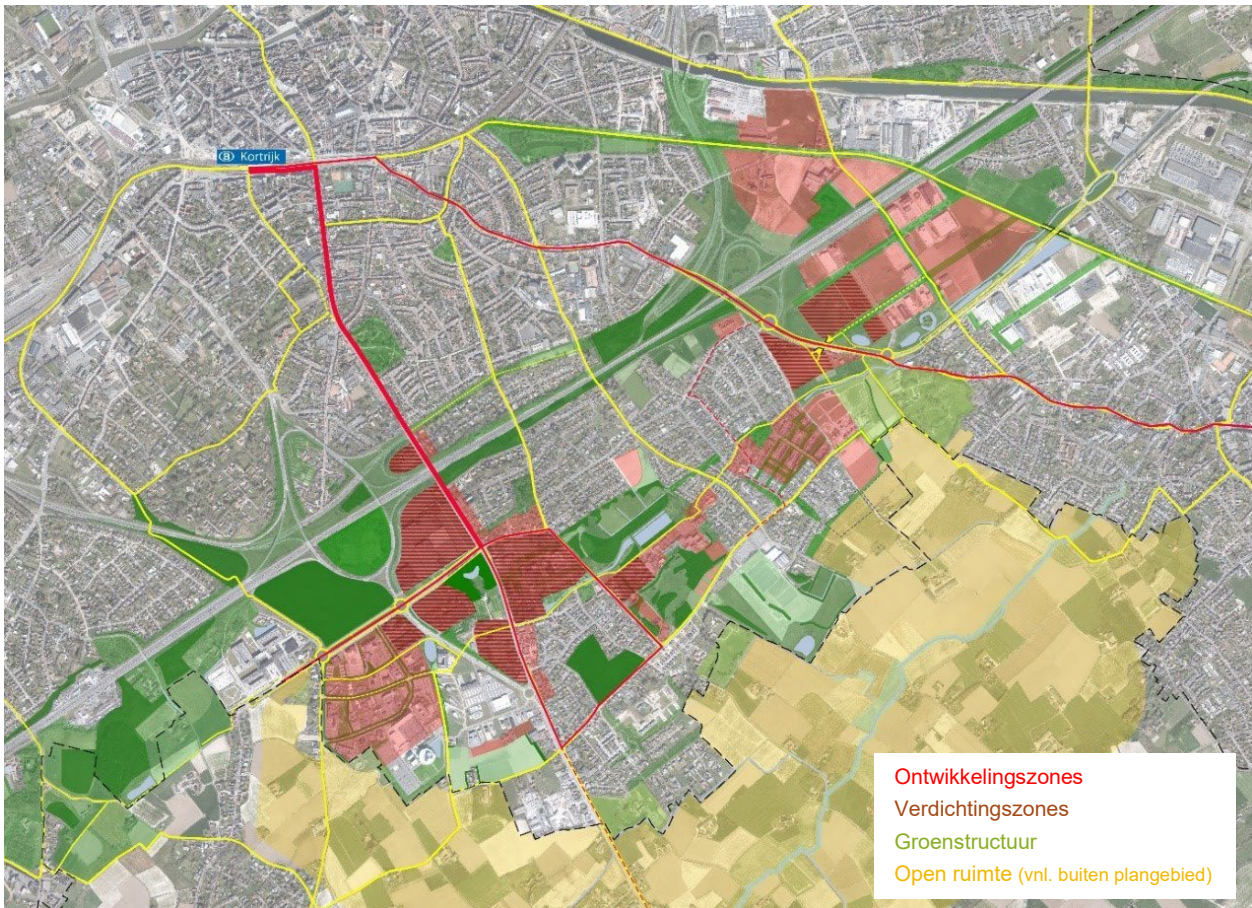
Indien het planteam aangeeft dat de ontwikkeling niet verenigbaar is met mogelijke ruimte-innames gaat het Vlaams Gewest na – binnen de budgettaire ruimte - of het opportuun is over te gaan tot strategische verwerving van die onroerende goederen in functie van de optimalisatie van de weginfrastructuur, de inzet op modal shift en bijhorende maatregelen in functie van het verbeteren van de leefbaarheid.

## D. INHOUDELIJKE KEUZES EN UITGANGSPUNTEN VOOR BEPAALDE DEELZONES

In functie van het bereiken van een evenwicht tussen infrastructuur, mobiliteit en ruimte wordt vanuit het planteam en de stuurgroep K-R8 gezamenlijk gewerkt aan de evaluatie en bijsturing van het ruimtelijk programma van het plan en de organisatie van het overleg met betrokken actoren. Dit gebeurt zowel voor de deelgebieden in het plangebied waar verdere ontwikkeling en verdichting wordt beoogd, als voor de deelgebieden waar het bestemd aanbod is te beperken of te schrappen. De resultaten van het onderzoek K-R8 en de lokale onderzoeksprocessen worden vanuit het planteam en/of de stuurgroep op elkaar afgestemd.

Op onderstaande kaart wordt weergegeven waar er in de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost ontwikkelings- en verdichtingszones (resp. rode en rood gearceerde zones) worden gezien en welke zones zijn te vrijwaren van verdere ontwikkeling en bebouwing (groene en gele zones). Deze ruimtelijke keuzes gelden als uitgangspunt voor het verdere onderzoek en kunnen vanuit de verdere onderzoeksresultaten waar nodig worden bijgesteld.





De omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost met weergave van de zones waar ontwikkeling, verdichting, vrijwaring en een open ruimte beleid wordt beoogd

<p><b>(Deels) te herbestemmen deelzones in functie het vrijwaren</b></p> <p><i>Een aantal zones zijn in functie van de groenblauwe dooradering en het behoud van de open ruimte, in het kader van de leefbaarheid en/of omwille van het feit dat ze niet goed bereikbaar zijn, te vrijwaren van ontwikkeling en bebouwing.</i></p> <p><i>Voor volgende deelzones betekent dit een omzetting van de vigerende harde naar een zachte bestemming:</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De binnenzijde van het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid ten zuiden van de E17. Enkel in geval van verkeerskundige varianten waarbij het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid wordt opengewerkt aan de kant van de site Xpo, wordt de haalbaarheid van mogelijke bijkomende activiteiten bekeken in het verdere onderzoek.</li> <li>• De twee niet-ontwikkelde woongebieden aan de zuidzijde van de E17, m.n. het woongebied tussen de Maandagweg/Roggeveld/Beeklaan en het woongebied tussen de Roggelaan/Beeklaan naast de bebouwde site van De Watergroep.</li> <li>• Het onbebouwde woongebied gelegen in het BPA Soetens Molen (MB van 29/11/1995) langs de binnenzijde van de ringweg R8.</li> <li>• Het woongebied ter hoogte van het onbebouwde gedeelte van de reservatiestrook tussen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost.</li> <li>• Het gebied Vlasakker met uitzondering van een minimale ontwikkeling in de zuidwestelijke hoek van het gebied.</li> <li>• Het zuidelijke deel van het stedelijk woongebied Langwater met bebouwingsgrens in het verlengde van de woning Morinnestraat 72. Het gedeelte ten zuiden van deze grens alsook het gedeelte achter het Morinnegood worden niet langer aangesneden voor bebouwing.</li> <li>• De woonuitbreidingsgebieden Lange Munte aan de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk (Morinnestraat - Bad Godesberglaan - Sint-Denijseweg).</li> </ul>
<p><b>Verder te ontwikkelen zones</b></p> <p><i>O.m. volgende zones zijn aangeduid als goed gelegen plekken voor verdere ontwikkeling en bebouwing:</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In het gebied Littoral (Kanaalzone) wordt uitgegaan van een maximale inzet op watergebonden bedrijvigheid in afstemming met het complex project PLAN B-K.</li> <li>• Voor het gebied Kapel ter Bede wordt vanuit de politieke stuurgroep K-R8 op korte termijn duidelijkheid gebracht over de ruimtelijke invulling van het gebied in afstemming met de (multimodale) ontsluitingsmogelijkheden.</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het bedrijventerrein Evolis wordt m.u.v. de kop van Evolis (zie §1.3) verder ontwikkeld o.b.v. het inrichtingsplan van 2006 en afgestemd op de optimalisatie van de weginfrastructuur.</li> <li>• Het verdere onderzoek in functie van de ruimtelijke optimalisatie van het Kennedypark (o.m. herbekijken verkoopsvoorwaarden) wordt opgenomen door de intercommunale Leiedal i.s.m. de stad Kortrijk en het planteam K-R8.</li> <li>• De vernieuwing van de wijk Lange Munte gebeurt zoals voorzien in het gemeentelijk RUP dd. 19/04/2021 en afgestemd op het verdere onderzoek vanuit K-R8.</li> </ul>
<p><b>Verdichtingszones</b></p> <p><i>Vanuit hun strategische locatie en goede ligging in functie van multimodale bereikbaarheid wordt bij volgende zones een verdere ontwikkeling en bebouwing met hogere dichtheid gezien:</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kop van het Kennedypark aan de rotonde President Kennedylaan/Beneluxlaan.</li> <li>• Site Xpo en omgeving afgestemd op de draagkracht van de infrastructuur en de inzet op duurzame verplaatsingen.</li> <li>• Scholencampussen Kulak, Vives en Syntra in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening en het vrijwaren van de verbindende groenstructuur.</li> <li>• Kop van Evolis langs de N8 Oudenaardsesteenweg.</li> <li>• Kop van Langwater langs de N8 Oudenaardsesteenweg, waarbij rekening wordt gehouden met het watersysteem.</li> </ul>

### 1 - Vlasakker, Kulak en Vives

Kulak en Vives zijn twee instellingen van strategisch en (boven)regionaal belang. Het is belangrijk dat beide campussen voldoende mogelijkheden hebben voor verdere ontwikkeling in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening en het vrijwaren van de verbindende groenstructuur. Bij het Ecolab Kulak wordt rekening gehouden met het belang van deze zone op academisch vlak (onderzoek) en als groene zone.

De herbestemming van het gebied Vlasakker (de zone bestemd als wetenschapspark en bufferzone) wordt opgenomen vanuit het GRUP K-R8. Vlasakker krijgt via het GRUP bij voorkeur een groene bestemming, met ruimte voor minimale ontwikkeling in de zuidwestelijke hoek van het gebied.

### 2 - Kapel ter Bede

Het onderzoek en de herbestemming van het gebied Kapel ter Bede wordt opgenomen vanuit het GRUP K-R8. In dit gebied wordt een substantiële ruimte voor ondernemers gecreëerd gecombineerd met bijkomende groene ruimte. Op vlak van ondernemen wordt gebruik gemaakt van de potenties en het behoud van de grote schaal van het terrein. Het aandeel kantoren en kantoorachtigen naast de regionale bedrijvigheid is af te stemmen op de stuurgroep K-R8. Hierbij zijn zowel ruimtelijke als mobiliteitsoverwegingen in beschouwing te nemen (verschil in mobiliteitsprofiel, multimodale bereikbaarheid, complementariteit met en potentieel in andere zones, ...).

Bij het benutten en bepalen van de maximale ontwikkelingspotenties van het gebied is rekening te houden met wat verkeersmatig afgewikkeld kan worden. Een bijsturing van het programma is o.m. noodzakelijk om de ruimte-innames bij de optimalisatie van het verkeersinfrastructuur te beperken en de kruispuntconfiguraties meer leesbaar te maken.

### 3 - Deelzones in afstemming met gemeentelijk RUP KVK-stadion

Het gemeentelijke planningsproces voor de bouw van het nieuwe voetbalstadion van KV Kortrijk verloopt parallel met het GRUP K-R8. Het planteam K-R8 en de stad Kortrijk staan in voor het bewaken van een optimale afstemming tussen beide planprocessen en voor een kwalitatieve procesvoering.

De site Xpo en omgeving en de Kop van Evolis maken tot op heden deel uit van beide planprocessen. Bij de locatiekeuze voor het nieuwe voetbalstadion wordt de gekozen locatie na het verlenen van de formele plandelegatie uit het plangebied K-R8 gehaald. Afstemming tussen beide planprocessen is blijvend te garanderen. Voor de niet-weerhouden locatie voor het nieuwe voetbalstadion verloopt

het proces verder via het GRUP K-R8. Gezien de verwevenheid met de optimalisatie van het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid blijft de brandweersite N50 Doorniksesteenweg los van de locatiekeuze opgenomen in het plangebied K-R8.

Het strategisch belang en het verdichtingspotentieel op de site Xpo en omgeving wordt erkend. De concrete mogelijkheden worden afgestemd op de draagkracht van de omliggende infrastructuur en de inzet op duurzame verplaatsingen. De verschillende lopende processen in deze omgeving (K-R8, KVK, nieuwe concessie voor de Xpo site) noodzaken afstemming op de planteam KVK en K-R8 en bespreking op de stuurgroep K-R8.

Het projectprogramma voor een stadionproject voorziet eventueel aanvullende functies en een functiemix van kantoren, recreatie en leisure, studentenhuisvesting en detailhandel. Eventuele handelszaken mogen het winkelapparaat in de kern niet ondergraven. De wenselijkheid van grootschalige detailhandel in de categorie "voeding" zal in het planproces voor KVK onderzocht worden, zowel op vlak van mobiliteit als ruimtelijke inpasbaarheid, en afgetoetst worden aan de lokale detailhandelsvisie (Strategisch commercieel plan "Kortrijk Handel").

#### 4 - Grootschalige detailhandel

Behoudens een supermarkt als geïntegreerd onderdeel van het KVK-project (zie hierboven) is vanuit een kernversterkend handelsbeleid geen grootschalige detailhandel gewenst binnen het plangebied K-R8. Buurtwinkels blijven mogelijk als deel van het woonweefsel, voor zover deze een lokaal bedieningsniveau kennen en ruimtelijk inpasbaar zijn.

### **3. BESTUURLIJKE IMPACT**

#### A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen directe budgettaire impact voor de Vlaamse overheid.

Overeenkomstig artikel 43 §3 3° en artikel 31 §1 2° van het Besluit van de Vlaamse Regering 'Vlaamse Codex Overheidsfinanciën' van 17 mei 2019 is het advies van de Inspectie van Financiën respectievelijk het akkoord van de Vlaamse minister van Begroting niet vereist.

#### B. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen directe weerslag op het personeelskader en de personeelsbudgetten van de Vlaamse overheid.

#### C. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de lokale besturen.

### **4. VERDER TRAJECT**

Een geïntegreerd planningsproces kent 5 fases. De resultaten van elk van deze 5 fases worden geconsolideerd in een nota.

De scopingnota van het GRUP K-R8 wordt aangepast op basis van deze principiële beslissing. De aangepaste scopingnota vormt de basis voor het verdere onderzoek K-R8 met de milieubeoordeling

van de weerhouden alternatieven, verder mobiliteitsonderzoek, ruimtelijk onderzoek, een maatschappelijke kostenbatenanalyse en een ruimtelijk veiligheidsrapport. De leefbaarheidsvarianten (overkappingsvarianten R8 en/of E17, varianten met dynamische snelheidsregeling of -verlaging op de E17, varianten met insleuving van de E17 ter hoogte van Kortrijk-Oost) worden mee bekeken in het onderzoek.

Het geïntegreerd onderzoek vormt een gezamenlijke opdracht vanuit het Agentschap Wegen en Verkeer en het Departement Omgeving, waarbij het Agentschap instaat voor het mobiliteitsonderzoek en de maatschappelijke kostenbatenanalyse, het Departement voor het ruimtelijk onderzoek en het ruimtelijk veiligheidsrapport, en beide instanties voor de milieubeoordeling van de weerhouden alternatieven.

Het geïntegreerd onderzoek K-R8 - met continue afstemming tussen de verschillende deelonderzoeken - volgt een iteratief proces om zo de onderzoeksresultaten waar nodig bij te sturen in functie van een optimaal evenwicht tussen infrastructuur, mobiliteit en ruimte. Parallel met het geïntegreerd onderzoek wordt gewerkt aan de opmaak van het GRUP. De onderzoeksresultaten moeten resulteren in een inhoudelijk gedragen voorstel van het (voor)ontwerp GRUP.

## 5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering neemt kennis van de resultaten en conclusies van het verkennend onderzoek en het overleg over het GRUP K-R8 en beslist om:

1. De plandoelstellingen van het GRUP K-R8 te bevestigen, uitgaande van een geïntegreerde en evenwaardige aanpak van infrastructuur, mobiliteit en ruimte in functie van het verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost.
2. Een politieke stuurgroep op te richten, zoals hoger vermeld.
3. De verkeerskundige scenario's waarbij de ringweg R8 gesloten wordt op de reservatiestrook tussen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost (zoals aangeduid op het gewestplan Kortrijk van 4 november 1977) gelet op de barrièrewerking en het ruimtelijk isolement, en de impact op de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van de omliggende woonstraten niet langer te weerhouden voor verder onderzoek.
4. Volgende inhoudelijke keuzes en uitgangspunten te nemen met betrekking tot de ruimtelijke keuzes die te hanteren zijn in het verdere onderzoek en bij de opmaak van het GRUP, en dit ook af te stemmen met parallel lopende processen en projecten:
  - Het strategisch en (boven)regionaal belang van de campussen Kulak en Vives wordt erkend, inclusief het belang van de verdere ontwikkelingsmogelijkheden in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening en het vrijwaren van de verbindende groenstructuur.
  - Vlasakker krijgt via het GRUP K-R8 bij voorkeur een groene bestemming, met ruimte voor minimale ontwikkeling in de zuidwestelijke hoek van het gebied. Bij het Ecolab Kulak wordt rekening gehouden met het belang van deze zone op academisch vlak en als groene zone.
  - De herbestemming van het gebied Kapel ter Bede wordt opgenomen vanuit het GRUP K-R8. In dit gebied wordt een substantiële ruimte voor ondernemers gecreëerd gecombineerd met bijkomende groene ruimte. Op vlak van ondernemen wordt gebruik gemaakt van de potenties en het behoud van de grote schaal van het terrein. Vanuit de stuurgroep K-R8 wordt op korte termijn duidelijkheid gebracht over de ruimtelijke invulling van het gebied in afstemming met de (multimodale)

ontsluitingsmogelijkheden. De bespreking vindt plaats voorafgaand aan de beslissing van de betrokken steden over het in opmaak zijnde inrichtingsplan.

- Het strategisch belang en het verdichtingspotentieel van de site Xpo en omgeving wordt erkend. De concrete mogelijkheden worden afgestemd op de draagkracht van de omliggende infrastructuur en de inzet op duurzame verplaatsingen.
  - Behoudens een supermarkt als geïntegreerd onderdeel van het KVK-project is vanuit een kernversterkend handelsbeleid geen grootschalige detailhandel gewenst binnen het plangebied K-R8. Buurtwinkels blijven mogelijk als deel van het woonweefsel, voor zover deze een lokaal bedieningsniveau kennen en ruimtelijk inpasbaar zijn.
5. De Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten met
- Het uitvoeren van het mobiliteitsonderzoek in het kader van het GRUP K-R8 voor wat betreft de weerhouden scenario's en varianten voor het verbeteren van de infrastructuur en dit op basis van de gewijzigde uitgangspunten (bijsturing ruimtelijke ontwikkelingen en inzet op modal shift);
  - De opmaak van een maatschappelijke kostenbatenanalyse voor de verkeerskundig haalbare en redelijke infrastructuurvarianten, de varianten in functie van het verbeteren van de leefbaarheid (overkappingsvarianten R8 en/of E17, varianten met dynamische snelheidsregeling of -verlaging op de E17, varianten met insleuving van de E17 ter hoogte van Kortrijk-Oost) en de leefomgevingskwaliteit in relatie tot deze varianten.
6. De Vlaamse minister bevoegd voor Omgeving te gelasten met de coördinatie en voortzetting van het planproces, rekening houdende met voorliggende principiële beslissing.

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving,  
Omgeving, Energie en Toerisme

Zuhal DEMIR

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS