



© Luchtfotografie Henderyckx – Intercommunale Leiedal

Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

'K-R8'

Verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost
en de leefbaarheid van de omgeving

Startnota

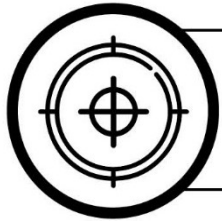


**Vlaamse
overheid**

**DEPARTEMENT
OMGEVING**

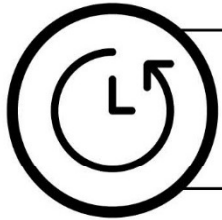
Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

'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 verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en de leefbaarheid van de omgeving verbeteren. [Meer weten? zie hoofdstuk 2. Plandoelstelling](#)

De verkeersverzadiging en dreigende verkeerscongestie ter hoogte van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost leidt, in functie van de leefbaarheid, tot een noodzakelijke aanpassing en afstemming van infrastructuur, mobiliteit en ruimte. Voorliggende 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 hoofdstuk 1. Aanleiding en historiek](#)

Het plangebied heeft betrekking op de omgeving van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost. Voor mogelijke nieuwe grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen gebeurt een locatieonderzoek binnen de afbakening van de stedelijke gebieden Kortrijk, Menen en Waregem.

[Meer weten? zie hoofdstuk 3. Het Plangebied](#)

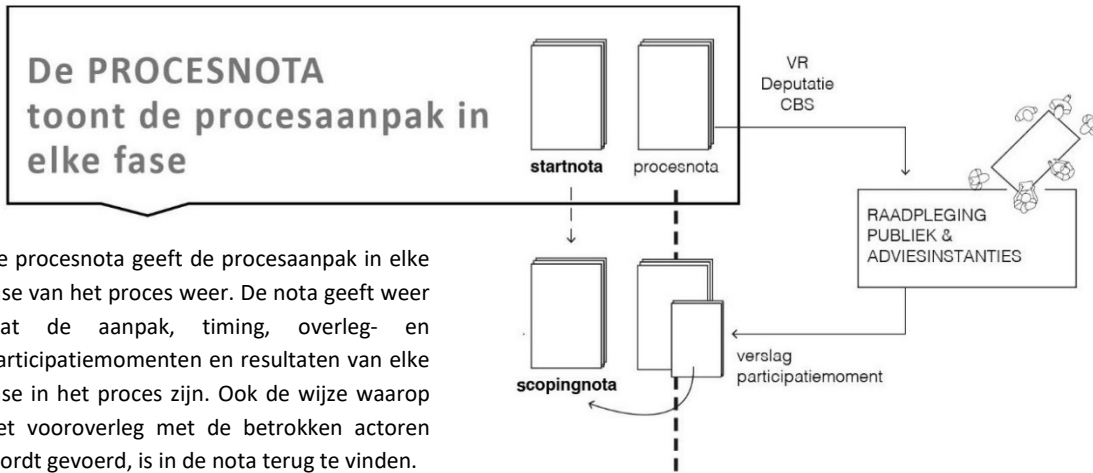
[Meer weten? zie hoofdstuk 4. Scoping](#)

Het plan

Voor de optimalisatie van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost is een geïntegreerde aanpak noodzakelijk. Infrastructuur, mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen worden op elkaar afgestemd, met aandacht voor het verhogen van de leefbaarheid, een duurzaam en kwalitatief ruimtegebruik en het inzetten op alternatieve vervoersmodi (modal shift). Een geïntegreerde visie wordt opgemaakt die de basis moet vormen voor het GRUP.

& PROCES

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



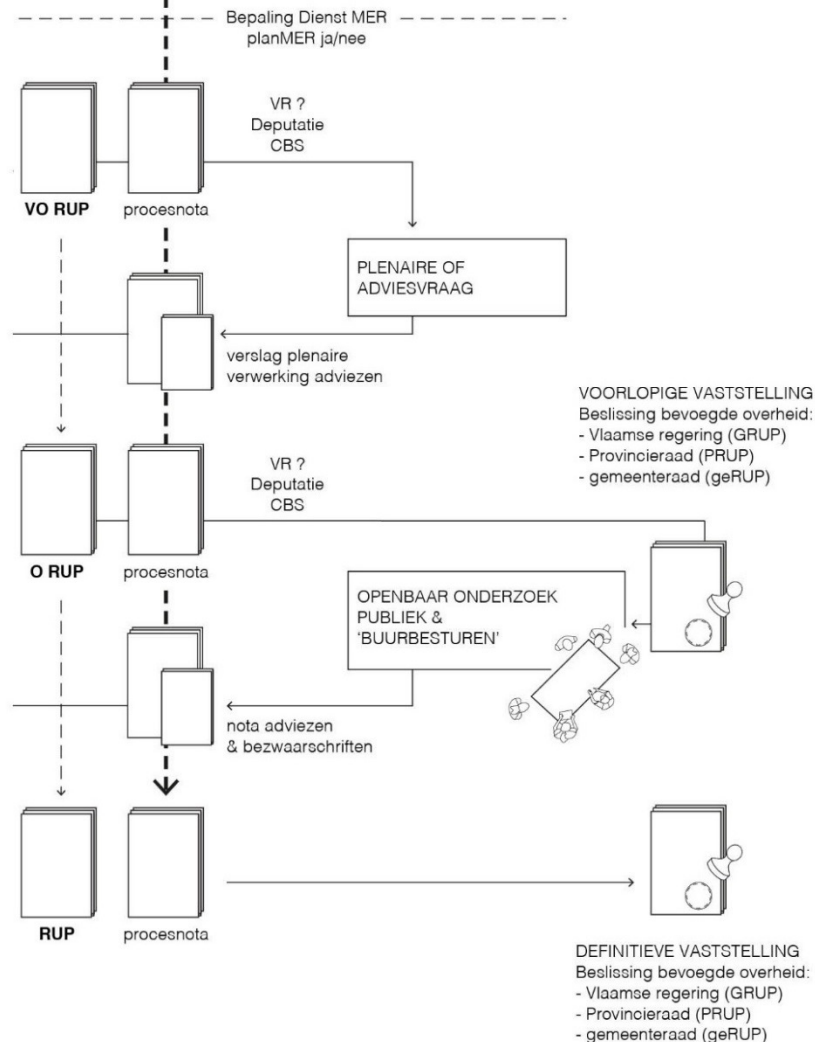
De procesnota geeft de procesaanpak in elke fase van het proces weer. De nota geeft weer wat de aanpak, timing, overleg- en participatiemomenten en resultaten van elke fase in het proces zijn. Ook de wijze waarop het vooroverleg met de betrokken actoren wordt gevoerd, is in de nota terug te vinden.

De Procesnota is evolutief

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

Opstartfase

Het geïntegreerd planningsproces van het GRUP 'K-R8' is gestart. Op dit moment is de eerste onderzoeksfase van dit GRUP doorlopen. De resultaten van dit eerste onderzoek zijn opgenomen in de startnota versie 1. Zowel start- als procesnota zijn te raadplegen op www.ruimtelijkeordering.be



Het proces

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

Inhoud

Verklarende woordenlijst.....	2
Lijst met afkortingen	5
1 Aanleiding en historiek.....	6
1.1 Aanleiding	6
1.1.1 De verkeerproblematiek op de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost	6
1.1.2 De noodzaak tot het (bijkomend) inzetten op alternatieve vervoersmodi	7
1.1.3 De noodzaak tot nadenken over de stedelijke ontwikkelingen en functies in de omgeving van de verkeerscomplexen	7
1.2 Historiek en relevante onderzoeken.....	8
1.2.1 Voorbereidende onderzoeken	8
1.2.2 Andere relevante studies en onderzoeken	10
1.3 Relatie met relevante beleidsplannen en beleidsbeslissingen	12
2 Plandoelstelling en -voornemen.....	15
2.1 Algemene doelstelling.....	15
2.2 Plandoelstellingen.....	15
2.2.1 Leefbaarheid	15
2.2.2 Doelstellingen op vlak van infrastructuur.....	15
2.2.3 Doelstellingen op vlak van modal shift	17
2.2.4 Doelstellingen op vlak van (stedelijke) ontwikkelingen in de omgeving van de verkeerscomplexen .	18
2.3 Planvoornemen.....	19
2.3.1 Leefbaarheid	20
2.3.2 Bovenlokale weginfrastructuur	20
2.3.3 Modal shift.....	20
2.3.4 Ruimtelijke ontwikkelingen	20
2.4 Alternatieven	23
2.4.1 Bovenlokale weginfrastructuur	23
2.4.2 Modal shift.....	25
2.4.3 Ruimtelijke ontwikkelingen	25
2.5 Reikwijdte en detailleringsgraad.....	27
3 Plangebied	28
3.1 Geografische situering	28
3.2 Bestaande juridische toestand.....	29
3.2.1 De omgeving van Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost.....	29
3.2.2 De stedelijke gebieden Kortrijk, Menen en Waregem	31

3.3	Bestaande feitelijke toestand	32
3.3.1	Omgeving Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost	32
3.3.2	De stedelijke gebieden Kortrijk, Menen en Waregem	37
3.3.2.1	<i>Ruimtelijke disciplines</i>	37
3.3.2.2	<i>Geluid, lucht en gezondheid</i>	41
3.3.3	Ligging tegenover de netwerken	43
4	Scoping	45
4.1	Planingrepen en hun relatie tot de effectgroepen	45
4.2	Te onderzoeken effecten	48
4.2.1	Algemene methodologie	48
4.2.1.1	<i>Afbakening studiegebied</i>	48
4.2.1.2	<i>Grensoverschrijdende effecten</i>	49
4.2.1.3	<i>Effectbeoordeling en milderende maatregelen</i>	49
4.2.2	Discipline mobiliteit	50
4.2.2.1	<i>Methodiek beschrijving referentietoestand en toekomstige situatie</i>	50
4.2.2.2	<i>Beoordelingskader</i>	52
4.2.3	Leefbaarheidsdisciplines.....	54
4.2.3.1	<i>Discipline geluid en trillingen</i>	54
4.2.3.2	<i>Discipline lucht</i>	56
4.2.3.3	<i>Discipline mens – gezondheid</i>	57
4.2.4	Ruimtelijke disciplines	60
4.2.4.1	<i>Discipline bodem</i>	60
4.2.4.2	<i>Discipline water (grond-, oppervlakte- en afvalwater)</i>	62
4.2.4.3	<i>Discipline biodiversiteit</i>	63
4.2.4.4	<i>Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie</i>	65
4.2.4.5	<i>Discipline mens – ruimtelijke aspecten</i>	65
4.2.5	Discipline klimaat.....	65
4.3	Overzicht te onderzoeken disciplines en effectgroepen	66
4.4	Overige elementen plan-MER.....	67
4.4.1	Leemten in de kennis.....	67
4.4.2	Eindsynthese en integratie	67
4.4.3	Niet technische samenvatting	67
5	Veiligheidsrapportering	68

Startnota

Dit document is de startnota versie 1 van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) 'K-R8' ('kracht' of 'Kortrijk R8').

De startnota toont de eerste onderzoeksresultaten van het geïntegreerd planningsproces van het GRUP. Een geïntegreerd planningsproces kent 5 fases. De resultaten van elk van deze 5 fases worden geconsolideerd in een nota. De startnota is dus de eerste van 5 nota's (startnota – scopingnota – voorontwerp RUP – ontwerp RUP – RUP) die elkaar opvolgen.

In deze startnota is vooral inhoudelijke informatie over het GRUP opgenomen. Voor informatie over het procesverloop en de procesaanpak verwijzen we naar de procesnota die in deze fase samen met de startnota raadpleegbaar is.

Na een eerste consultatieronde is voorzien in een verdere uitdieping van de startnota, waarbij de resultaten en input vanuit consultatie worden verwerkt en waarin een volwaardige scoping wordt uitgevoerd in functie van een gericht en kwaliteitsvol milieueffectenonderzoek. Dit zal resulteren in de opmaak van de startnota versie 2, die opnieuw zal onderworpen worden aan een consultatieronde.

Met deze startnota en de bijhorende procesnota start de Vlaamse overheid het planproces voor de concrete uitwerking van het GRUP formeel op.

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>

Verklarende woordenlijst

Afbakening

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

Alternatief

Mogelijke weg tot een oplossing van een beleidsprobleem of een uitvoeringsvorm van een concreet project. Alternatieven geven een verschillende invulling aan éénzelfde beleidsdoelstelling.

Bestemming

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

Capaciteit van een weg

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

Doorgaand verkeer

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

Draagkracht van de ruimte

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

Duurzame ruimtelijke ontwikkeling

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

Effect

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

Leefbaarheid

Leefbaarheid is een begrip voor de objectieve en subjectief beleefde kwaliteit van de menselijke leefomgeving.

Maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA)

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

Milieueffectrapport (MER)

In een milieueffectrapport wordt gerapporteerd over milieueffecten van een voorgenomen plan of activiteit: de milieugevolgen voor mensen, planten, dieren, goederen, water, bodem, lucht, monumenten, de natuur en het landschap worden op een wetenschappelijke manier bestudeerd en beschreven.

Het MER wordt opgesteld door een team van erkende deskundigen en wordt na afwerking inhoudelijk getoetst door het team Mer. Hierbij gaat het team Mer na of het MER alle voornoemde elementen bevat en dus alle vereiste informatie verschaft. Daarom is deze toetsing ook een soort kwaliteitscontrole.

Modal shift

De wijziging van de verdeling van de verplaatsingen tussen verschillende vervoersmodaliteiten. Het betreft dus een verandering van vervoerwijze, vb. van gemotoriseerd verkeer naar fietsverkeer.

Ontsluiting

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

Plan-MER

Document dat de milieueffecten van een plan of programma beschrijft en evalueert. Dit document wordt opgesteld volgens een wettelijke procedure en in het kader van de decretale eis om voor bepaalde plannen en programma's een milieueffectrapportage uit te voeren.

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

Planalternatief

Een planalternatief is één van meer oplossingen waaruit gekozen wordt in de context van een plan-MER.

Ruimtelijk rendement

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

Ruimtelijk structuurplan

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

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

Ruimtelijk Veiligheidsrapport (RVR)

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

Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP)

Getekend plan dat de bestemming van gronden en eigendommen vastlegt of/en dat de inplanting van de constructies in de verschillende kavels vaststelt (ordeningsplan). Op termijn komen dergelijke plannen in de plaats van de gewestplannen, algemene en bijzondere plannen van aanleg. Er komen ruimtelijke uitvoeringsplannen op gewestelijk (GRUP), provinciaal (PRUP) en gemeentelijk (gRUP) niveau.

Team Mer

Bevoegde overheid voor milieueffectrapportage in Vlaanderen.

Variant

Een variant is een licht andere uitvoering van een oplossing (alternatief), al dan niet met dezelfde middelen. Tussen verschillende varianten zijn eerder kleinere afwijkingen aanwezig dan tussen verschillende alternatieven.

Verkeerscomplex

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

Lijst met afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BFF	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
BPA	Bijzonder Plan van Aanleg
BRV	Beleidsplan Ruimte Vlaanderen
BVR	Besluit Vlaamse Regering
EV	Externe Veiligheid
GRS	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan
GRUP	Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan
HOV	Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding (tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk)
IBO	Interbestuurlijk Overleg (Zuid-West-Vlaanderen)
KB	Koninklijk Besluit
KSG	Kleinstedelijk gebied (Menen en Waregem)
MER	Milieueffectenrapportage
MKBA	Maatschappelijke kostenbatenanalyse
P&R	Park & Ride
PRUP	Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan
RSG	Regionaal stedelijk gebied (Kortrijk)
RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
RUP	Ruimtelijk Uitvoeringsplan
RVR	Ruimtelijk Veiligheidsrapport
TEN-T	Trans-European Transport Network
VCRO	Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening
VR	Veiligheidsrapport

1 Aanleiding en historiek

1.1 Aanleiding

De aanleiding van K-R8 gaat uit van zowel een (te) beperkte verkeerskundige als ruimtelijke leefbaarheid in de omgeving van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid (Hoog Kortrijk) en Kortrijk-Oost. De infrastructuur E17/A14 en de R8 doorkruisen de stad. De leefbaarheid van de omliggende buurten en andere ontwikkelingen staat onder druk.



Figuur 1-1: De omgeving van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost

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

De ring R8 rond de stad Kortrijk ontsluit via de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost naar de E17/A14. Tussen beide complexen is de R8 niet gesloten waardoor de uitwisseling tussen beide complexen gecombineerd wordt met de op- en afrit van de E17/A14. Tijdens de spitsmomenten veroorzaakt dit congestie en terugslag op de op- en afrit van de E17/A14. De complexen kunnen de verkeersintensiteiten om verschillende redenen niet snel genoeg verwerken en zijn niet afgestemd op de verdere ruimtelijke ontwikkeling van de regio. Ook het noordelijk deel van de R8 is niet volledig

gerealiseerd en het complex van Aalbeke (E17/E403) werkt niet optimaal waardoor de beide complexen onnodig belast worden (deze projecten maken geen deel uit van voorliggend planproces maar kunnen er niet los van gezien worden).

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

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

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

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

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

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

1.1.3 De noodzaak tot nadenken over de stedelijke ontwikkelingen en functies in de omgeving van de verkeerscomplexen

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

De bestaande (stedelijke) ontwikkelingen en ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost zijn te evalueren en mogelijks (deels) te heroriënteren in afstemming met de optimalisatie van de weginfrastructuur. Hierbij zijn naast het verhogen van de

leefbaarheid, ook ruimtelijke principes als duurzaam ruimtegebruik en kwalitatief ruimtelijk rendement in acht te nemen. In de evaluatie van ruimtelijke ontwikkelingen zijn de behoeftes in het stedelijk gebied na te zien. Tevens is een locatiebeleid te voeren waarin onder meer multimodale ontsluiting en het voorzieningenniveau belangrijke factoren zijn.

1.2 Historiek en relevante onderzoeken

1.2.1 Voorbereidende onderzoeken

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

Volgende nota's en onderzoeken werden opgemaakt of uitgevoerd:

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

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

Het voorbereidend mobiliteitsonderzoek

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

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

In het voorbereidende mobiliteitsonderzoek werd niet uitgegaan van een bepaald percentage aan modal shift, maar van een worst case scenario (verkeerskundig optimum). Bij het zoeken naar een aanvaardbare mildering werd tevens ingezet op alternatieve vervoerswijzen (bv. verhoogde doorstroming van openbaar vervoer op de gewestwegen) en alternatieve fietsroutes (bv. geen menging van fietsverkeer ter hoogte van een verkeerscomplex). De maatregelen opgenomen in het laatste scenario van de doorrekeningsstudie voor de Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding (HOV) tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk werden meegenomen als beslist beleid. Bij het complex Kortrijk-Oost werd ook nagedacht over een variant met fietsers op dit complex, maar ook over een variant zonder fietsers op dit complex. Bij de laatste variant werd gezocht naar een alternatieve fietsroute die ook meegenomen werd in de scenario's.

Daarnaast werd ook gezocht naar mogelijke verkeerskundige maatregelen voorafgaand aan en in afwachting van de definitieve optimalisaties die de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in de omgeving van Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost op korte termijn kunnen verbeteren¹. Het uitvoeren van deze ingrepen staat los van K-R8 en heeft dan ook geen impact op het verdere onderzoek.

Verkenning inzake het inzetten op modal shift

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

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

Voorbereidend ruimtelijk en ontwerp onderzoek

Parallel en in afstemming met het voorbereidend mobiliteitsonderzoek vonden in het voorjaar en in september 2018 een aantal workshops plaats², waarin ontwerp en ruimtelijk onderzoek werd verricht op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. De workshops werden ingericht door de stad Kortrijk, de intercommunale Leiedal en vanuit het strategisch project REKOVER+.

In het ruimtelijk onderzoek vormde het niet-gevalideerde masterplan Hoog Kortrijk van 2012 de vertrekbasis. Naast het masterplan Hoog Kortrijk werden ook de inrichtings- en masterplannen op

¹ Het zijn kleinere, snel uitvoerbare ingrepen die zowel betrekking kunnen hebben op harde infrastructuur als op alternatieve vervoermodi (openbaar vervoer en fiets). De versnelde ingrepen kunnen blijvend zijn of (indien ze niet bijdragen aan de eindoplossing) een meerwaarde betekenen in afwachting van de (op lange termijn) definitieve optimalisatie.

² In het participatietraject in het najaar van 2017 werden 5 thema's bevestigd omtrent het luik 'Omgeving', met name het 'beter benutten van de ruimte', 'levendige plekken', 'verbinding van plekken', 'hinderaspecten' en 'ruimte voor groen', die worden meegenomen in het verdere onderzoek.

Kortrijk-Oost geëvalueerd (masterplan Langwater, inrichtingsplan Evolis, inrichtingsplan Kapel ter Bede, masterplan Sportcampus Lange Munte, aanpak woonuitbreidingsgebieden Lange Munte,...). In het masterplan Hoog Kortrijk werd een toekomstvisie uitgewerkt in relatie tot de stad Kortrijk en de ruimere regio. Het doel van deze toekomstvisie was de opmaak van een “future proof” plan, dat Hoog Kortrijk omvormde tot een coherent stadsdeel en het beter verbond met de andere stadsdelen, met ruimte voor duurzame mobiliteit en de opwaardering van de leef- en belevingskwaliteit. Voortbouwend op de krijtlijnen van het masterplan van 2012, wordt thans gewerkt aan de belevingskwaliteit van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost, en dit aan de hand van vier sleutelprojecten:

1. Het inzetten op hoogwaardig openbaar vervoer
2. Het versterken van het fietsnetwerk
3. Het slim verdichten op duurzame locaties, het optimaliseren van het autonetwerk en herschikken van parkeervoorzieningen, en het versterken van de identiteit van de stad langs de E17
4. Het uitbouwen van een robuuste groenstructuur, met inbegrip van water en klimaat

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

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

1.2.2 Andere relevante studies en onderzoeken

In het voorjaar van 2018 vonden een aantal workshops plaats in functie van de opmaak van een masterplan voor inplanting van een multifunctioneel voetbalstadion voor KV Kortrijk op de kop van Evolis (Kortrijk-Oost). Hiervoor werd samengewerkt met de Vlaams Bouwmeester. Het onderzoek resulteerde in de keuze voor een eenvoudig (niet-multifunctioneel) stadion met een multifunctioneel flankerend programma in afzonderlijke gebouwen. Via ontwerpelijk onderzoek werd nagegaan hoe deze programma's op een duurzame, kwalitatieve en geïntegreerde wijze kunnen gerealiseerd worden op het terrein. Een locatieonderzoek is nog uit te voeren in functie van de afweging t.a.v. andere locaties in de regio.

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

Algemeen	<ul style="list-style-type: none"> - Interfluviumstudie: Analyse en aanbevelingen voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid van het Interfluvium mobiliteit tussen Leie en Schelde (provincie West-Vlaanderen, 2012) - Overzichtsbandel Regio Kortrijk, Prioritaire weginfrastructuurwerken op regionaal niveau, versie juni 2008, maart 2012 en september 2013 (Leiedal-RESOC Zuid-West-Vlaanderen) - Interlokaal vrachtroutenetwerk regio Kortrijk, Leiedal, december 2013
----------	---

	<ul style="list-style-type: none"> - Rapport expertopdracht mobiliteit regio Kortrijk (18/05/2015, Vectris i.o.v. Ruimte Vlaanderen)
Ring rond Kortrijk (R8) - Kortrijk Oost - Kortrijk Noord - Kortrijk West	<ul style="list-style-type: none"> - Ontwerp visienota R8 Ring stedelijk gebied Kortrijk, 22/07/2010 (AWV/MOW) - Streefbeeldstudie Kortrijk-Oost - Stasegem, Conceptstreefbeeld, 08/09/2010 (Grontmij) - Presentatie onderzoeksvragen Streefbeeldstudie Kortrijk-Oost & R8 (Leiedal, werkgroep 28/06/2012) - Streefbeeldstudie Kortrijk Oost – Stasegem, Synthesenota studie- en ontwerptraject, Grontmij Belgium nv, 1 december 2015 - Mobiliteits- en verkeersstudie N8 te Kortrijk (Bissegem) en Wevelgem, januari 2015 - N395a en b (R8) aansluiting met N395c en d, kruispunt Ringlaan Noordlaan te Kuurne/Kortrijk, (project van AWV – doortrekking van de R8), september 2009 - Project-MER – Uitbouw en definitieve inrichting van het knooppunt tussen de A19 en de R8 te Kortrijk en Wevelgem
Hoog Kortrijk	<ul style="list-style-type: none"> - Mobiliteitsplan Hoog Kortrijk, Conceptnota (fase 1 september 2005) - Mobiliteitsplan Hoog Kortrijk, Uitwerking deelaspecten (fase 2 december 2008) - Rapportage microsimulatie Hoog Kortrijk, december 2012 (Mint i.o.v. stad Kortrijk)
MOBER	<ul style="list-style-type: none"> - Mobiliteitseffectenrapport woonproject Langwater Kortrijk - Mobiliteitseffectenrapport woonproject Schaapsdreef Kortrijk - Mobiliteitseffectenrapport BARCO - Startnota ontsluiting bedrijventerrein Zwevegem Losschaert, Infrastructuur, ruimte en verkeer, versie 5, 08/08/2016.
Multimodale overstappunten / mobipunten	<ul style="list-style-type: none"> - Carpoolparkings West-Vlaanderen (MOW/BMV West-Vlaanderen), april 2014 - Onderzoek mobipunten + vervoer op maat in de regio Zuid-West-Vlaanderen, Leiedal ikv Share North+
Openbaar vervoer	<ul style="list-style-type: none"> - Mobiliteitsvisie 2020 van de V.V.M. De Lijn (april 2009) + Neptunusplan West-Vlaanderen (2007) - Studie Kwalitatief openbaar vervoer in Kortrijk, eindrapport, juni 2011 (Vectris i.o.v. stad Kortrijk) - Onderzoeksrapport Visie regio Kortrijk & openbaar vervoer, september 2015 (strategisch project RECOVER) - In opmaak: Maatschappelijke kosten-baten-analyse (MKBA) en microsimulatie voor een hoogwaardig openbaar vervoersverbinding (HOV) tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk (V.V.M. De Lijn)
Fiets	<ul style="list-style-type: none"> - Masterplan fiets voor het Leie-Schelde interfluvium (Arcadis i.o.v. provincie West-Vlaanderen, 2014) - Masterplan Fiets ten Noorden van de Leie (Arcadis i.o.v. provincie West-Vlaanderen) - Fietsers in de voorrang (Mint i.o.v. Fietsberaad, 22 september 2017) - Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, provincie West-Vlaanderen - Wijzigingen Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk i.f.v. het Masterplan Fiets Leie-Schelde - Actieplan Kortrijk fietst + Fietsrouteplan Kortrijk 2018 - Recreatief fietsnetwerk Leiestreek

Ruimtelijke studies regio Zuid-West-Vlaanderen	<ul style="list-style-type: none"> - Ruimtelijke visie voor regio van Leie en Schelde (intercommunale Leiedal, juli 2018) - Visie ruimtelijk-economische structuur Zuid-West-Vlaanderen, eindrapport april 2015 (strategisch rapport REKOVER) - Eindrapport ruimtemonitor ondernemen Zuid-West-Vlaanderen, december 2015 (strategisch project REKOVER) - Onderzoek watergebonden bedrijvigheid in Zuid-West-Vlaanderen, eindrapport oktober 2017) + wisselwerking met ENES en herstructurering watergebonden bedrijvigheid - Eindrapport ruimtemonitor wonen Zuid-West-Vlaanderen, december 2015 (strategisch project REKOVER) - Regionale visie woonuitbreidingsgebieden (ontwerprapporten per gemeente, mei 2016, ikv strategisch project REKOVER)
Master- en inrichtingsplannen	<ul style="list-style-type: none"> - Masterplan Hoog Kortrijk 2012 (Leiedal i.o.v. de stad Kortrijk) + eindrapport januari 2013 - Masterplan Langwater: Kortrijk Langwater, presentatiebundel Charrette, 19/11/2010-03/12/2010 - Inrichtingsplan Evolis en Zwevegem Losschaert - Inrichtingsplan Kapel Ter Bede - Littoral, maart 2009 (Leiedal) - Masterplan voor het nieuw multifunctioneel voetbalstadion van KV Kortrijk, september 2018 - Actualisatie van het Masterplan Hoog Kortrijk (lopende)
Gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen in opmaak	<ul style="list-style-type: none"> - RUP Kortrijk Walle (startnota) - RUP Lange Munte - Beeklaan (fase voorontwerp-RUP) - RUP Lange Munte - Bad Godesberglaan (startfase) - RUP 't Hoge (startfase)

1.3 Relatie met relevante beleidsplannen en beleidsbeslissingen

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

- Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) (1997 en herzieningen) is een wetenschappelijk onderbouwde visie over hoe we in Vlaanderen met onze schaarse ruimte moeten omgaan om een zo groot mogelijke ruimtelijke kwaliteit te krijgen. Het is sinds 1997 van kracht als kader voor het ruimtelijk beleid. Het structuurplan stelt dat we de resterende open ruimte maximaal moeten beschermen en de steden herwaarderen zodat zij aangename plekken worden om te leven.
Het RSV stelt een beleid voorop voor een verregaande optimalisering van het bestaande wegennet. Vanuit die doelstelling werd een categorisering uitgewerkt, gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan de verbindingfunctie, verzamelfunctie en/of de functie van toegang geven. Het noordelijke en noordoostelijke deel van de ring rond Kortrijk is hierbij aangeduid als primaire weg II, het zuidwestelijke deel als secundaire weg I. Voor het zuidelijke (niet-gesloten deel) van de ring is geen categorisering aangegeven.
- Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (2002 en herzieningen) scheidt de voorwaarden en mogelijkheden om het ruimtegebruik in West-Vlaanderen bij te sturen en te

ontwikkelen. Thans worden stappen gezet in functie van de opmaak van een provinciaal ruimtelijk beleidsplan.

- Op 20 januari 2006 wordt het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk' definitief vastgesteld.

In het afbakeningsproces voorzag men de stedelijke structuur voor grootschalige en unieke stedelijke functies te versterken door deze functies te bundelen in de binnenstad van Kortrijk en op Hoog Kortrijk. Beide stadsdelen zouden complementair worden ontwikkeld. Functies die niet kunnen ingepast worden in de binnenstad (zoals het nieuwe ziekenhuis), zouden een plaats krijgen in Hoog Kortrijk. Een hoogwaardige openbaar vervoers- en fietsverbinding werd noodzakelijk geacht. De stedelijke potenties van Hoog Kortrijk zouden worden benut ter hoogte van het complex Kortrijk-Zuid (E17/R8) voor stedelijke functies en grootschalige kleinhandel, en ter hoogte van het complex Kortrijk-Oost voor regionale bedrijvigheid.

Het stedelijk gebied kreeg bijkomende mogelijkheden voor woningbouw. De bestaande structuur met verzorgende kernen kon grotendeels instaan voor de 'normale' demografische ontwikkeling. Daarbovenop kregen onder meer de binnenstad (binnen de R8) en Hoog Kortrijk een extra taak.

Grootschalige bedrijventerreinen op nieuwe locaties en nieuwe kantoorlocaties werden bij het afbakeningsproces niet voorzien. Bijkomende bedrijventerreinen werden gekoppeld aan bestaande terreinen gelegen aan infrastructuren van stedelijk niveau (R8 en E17).

- De Vlaamse Regering kiest eind 2006 voor Evolis als TOP-project, waarbij het bedrijventerrein fungeert als referentie voor de aanleg, inrichting en het beheer van bedrijventerreinen in Vlaanderen.
- Stadscontract tussen de Vlaamse Regering en de stad Kortrijk 2007-2012, met specifiek gedeelte rond het project 'Hoog Kortrijk' in functie van een optimale integratie van de site van het ziekenhuis AZ Groeninge en het optimaliseren van de Kortrijkse Noord-Zuidverbinding.
- In het kader van de bijkomende oproep strategische projecten van 2012 met als thema 'stadsregio's' keurde Vlaams minister Philippe Muyters het strategisch project RECOVER (Regio Kortrijk & Openbaar Vervoer) goed. Binnen RECOVER werd o.m. een vernieuwde openbaar vervoersvisie voor de regio opgemaakt, waarop bestaande en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (en in het bijzonder regionale, stedelijke functies) geënt worden.
- Op 18 oktober 2013 ondertekenden de 13 steden en gemeenten uit de regio Zuid-West-Vlaanderen het 'Burgemeestersconvenant voor een klimaatneutrale regio'. Dit beleidskader heeft als doel het lokaal energie- en klimaatbeleid te versterken.
- In het Vlaams Regeerakkoord 2014-2019 is opgenomen het openbaar vervoersaanbod te versterken door o.m. de verbinding Kortrijk Station - Hoog Kortrijk te onderzoeken. Hiervoor is een MKBA bij de V.V.M. De Lijn uitgevoerd. Een beslissing hierover wordt afgewacht.
- Respectievelijk in 2014 en 2018 werden het Masterplan Fiets Leie-Schelde en het Masterplan Fiets ten noorden van de Leie opgemaakt. Naast onderzoek naar de optimalisatie van het fietsnetwerk in de regio, worden ook flankerende maatregelen uitgewerkt om het fietsen te bevorderen.
- Tijdens het traject van de relance van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (november 2014 - mei 2015) werd vanuit de gebiedsgerichte werkgroep 'stedelijke regio Kortrijk' de quick-win 'Hoog Kortrijk - erkenning als complex project - afstemming tussen ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructurele uitdagingen' geformuleerd.

- Eind 2015 keurde Vlaams minister van Omgeving Joke Schauvliege de aanvraag voor het strategisch project REKOVER+ goed (subsidieperiode 1 maart 2016 - 1 maart 2019), met o.m. als ruimtelijke deelprojecten Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Vanuit de projectcoördinatie wordt o.m. bijgedragen aan het ontwerpend onderzoek en de coördinatie en uitvoering inzake communicatie en participatie tijdens de voorbereidende fase van voorliggend proces.
- Op 8 september 2017 neemt de Vlaamse Regering de startbeslissing voor het complex project 'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen'.
- In het voorjaar van 2018 onderschreven de 13 steden en gemeenten in de regio Zuid-West-Vlaanderen de 'Ruimtelijke visie voor de regio van Leie en Schelde'. Deze regionale ruimtelijke visie vormt de basis voor verdere geïntegreerde samenwerking en afstemming rond strategische en complexe projecten en voor de uitvoering van regionale en lokale acties. Het betreft een strategisch kader voor ruimtelijke ontwikkelingen met drie ruimtelijke krachtlijnen binnen het kader van klimaat als motor voor nieuwe ontwikkelingen: het kwalitatief ontwikkelen van het blauw-groen netwerk, het versterken van kernen en stedelijk netwerk (waaronder het multimodaal en complementair ontwikkelen van regionale ontwikkelingspolen in het stedelijk netwerk) en het activeren van productieve landschappen.
- Op 20 juli 2018 keurde de Vlaamse Regering de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van voornamelijk beleidsopties op lange termijn, met name de strategische doelstellingen³. Ook formuleert de strategische visie ruimtelijke ontwikkelingsprincipes op vlak van locatie en kwaliteitsvolle inrichting.
- Het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2021-2030 (VKP) en het Vlaamse luchtplan werden door de Vlaamse Regering op éénzelfde datum principieel goedgekeurd.
- De Vlaamse Regering keurde op 21 december 2018 het ontwerp van decreet Basisbereikbaarheid goed.
- Vlaams Minister van Omgeving Joke Schauvliege keurde eind 2018 het nieuw strategisch project Contrei goed, met onder meer als deelacties de regionale ontwikkelingspolen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost.

Daarnaast zijn ook de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen en gemeentelijke mobiliteitsplannen van de betrokken steden en gemeenten van belang.

³ Dit zijn volgende 6 strategische doelstellingen: verminderen van het bijkomend ruimtebeslag, Europees stedelijk-economische ruimte en energienetwerken, palet van leefomgevingen, wonen en werken nabij huidige en toekomstige collectieve vervoersknoten en voorzieningen, robuuste open ruimte en netwerk van groenblauwe aders.

2 Plandoelstelling en -voornemen

2.1 Algemene doelstelling

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

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

- Het verhogen van de leefbaarheid als overkoepelende doelstelling
- Het optimaliseren van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost in relatie tot het functioneren van de R8 als geheel en de E17
- Het bepalen van de draagkracht en capaciteitsgrens van de infrastructuur
- Het inzetten op alternatieve vervoersmodi (modal shift)
- Het evalueren en mogelijks (deels) heroriënteren en/of beperken van de (stedelijke) ontwikkelingen en ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving van de verkeerscomplexen

2.2 Plandoelstellingen

2.2.1 Leefbaarheid

Vanuit de geïntegreerde aanpak van mobiliteit, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen wordt de omgeving van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost geëvalueerd en mogelijks (deels) geheroënteerd. Het verhogen van de leefbaarheid en het beperken van hinderaspecten zoals geluid, fijn stof, visuele hinder, barrièrewerking, sluipverkeer,... vormen hierbij de overkoepelende doelstelling. Dit omvat het verhogen van de verkeersleefbaarheid door het beperken van de verkeerskundige impact op het omliggende bebouwde weefsel en het verhogen van de omgevingskwaliteit en een duurzaam ruimtegebruik bij bestaande en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

In het bijzonder wordt aandacht besteed aan de leefbaarheid van de woonwijken aan weerszijden van de E17 en langs de reservatiestrook voor het sluiten van de ring tussen de N50 en N8 (in geval de R8 er gesloten wordt).

2.2.2 Doelstellingen op vlak van infrastructuur

De doelstelling op vlak van infrastructuur betreft het optimaliseren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost als antwoord op de verkeersverzadiging en de dreigende verkeerscongestie en -onveiligheid op het hogere wegennet. Dit moet zorgen voor een optimale bereikbaarheid van de regio.

In functie van deze doelstelling wordt onderzocht of het al dan niet sluiten van de ring rond Kortrijk tussen de N50 en de N8 kan bijdragen tot de optimalisatie van hoger vermelde complexen.

In het onderzoek naar de optimalisatie van deze complexen dient er minstens rekening gehouden worden met:

- de onderlinge wisselwerking en de relatie met het functioneren van de R8 als geheel en de E17, en met het omliggende hoger wegennet
- de doorstroming op de gewest-/invalswegen en de eerstvolgende kruispunten op deze gewest-/invalswegen aansluitend op deze complexen
- het verhogen van de verkeersveiligheid, -leefbaarheid en -leesbaarheid op alle wegen

In het onderzoek wordt uitgegaan van de gerealiseerde ongelijkgrondse trompetaansluiting voor de aansluiting Kortrijk-West R8/A19 (beslist beleid), een optimale doortrekking van de R8 tussen de Noordlaan en de Zandbergstraat en een optimale herinrichting van de verkeerswisselaar Aalbeke. De optimalisatie van deze infrastructuur zal niet onderzocht worden binnen het proces van K-R8, maar wordt er wel op afgestemd met bijzondere aandacht voor leefbaarheid, transparantie en draagvlakvorming.

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

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

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

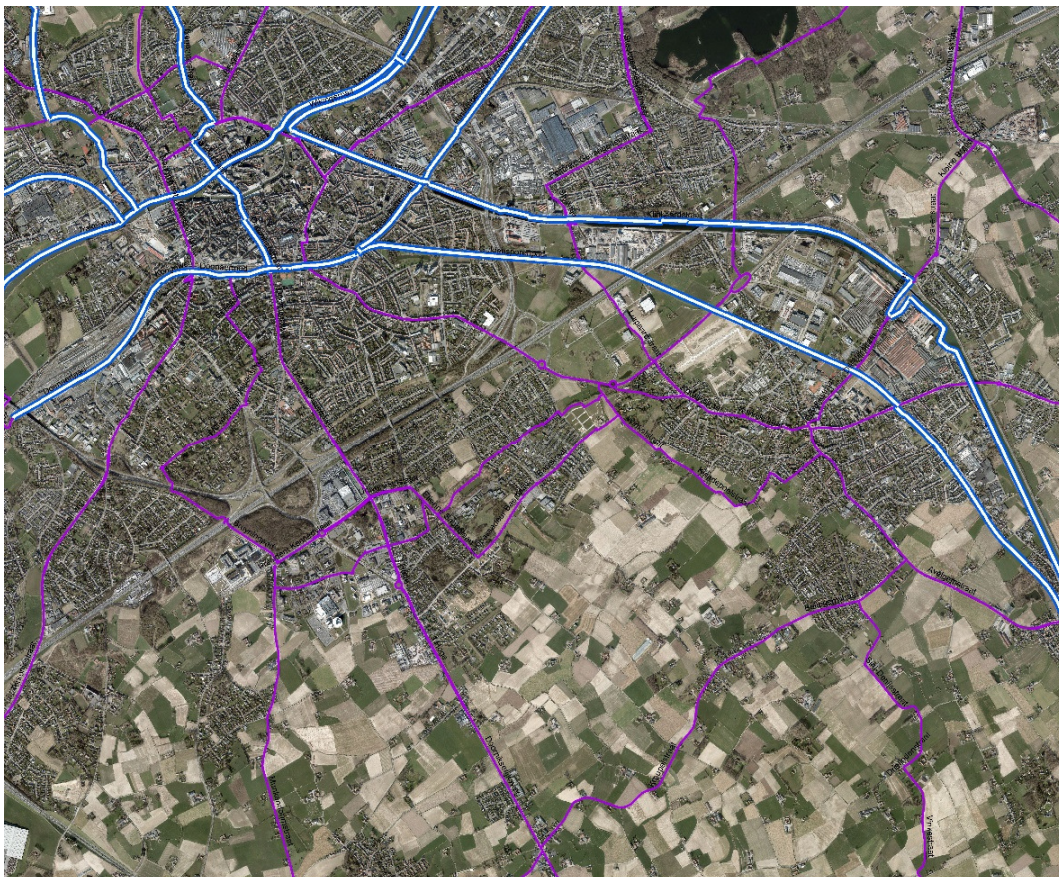
- Technische bepalingen voor het wegenisontwerp (bv. boogstralen, verkanting, bochtverbreding,...)
- Maximaal gebruik van de bestaande wegenis
- Geen extra verkeerscomplex op de E17
- Geen rechtstreekse aansluiting van de E17 op de N50
- Geen extra toegangsweg via het regionaal bedrijventerrein Evolis naar een mogelijk verlengd op- en afrittencomplex op de E17
- Het bovenlokaal verkeer zo snel mogelijk naar het hoger verkeersnet leiden
- De impact op de doorstroming voor wegverkeer inclusief het openbaar vervoer op het lagere verkeersnetwerk
- Het vrijwaren van de straat Kapel ter Bede (Kortrijk), de Keizerstraat (Harelbeke) en de Luipaardstraat van zwaar verkeer en bedrijfsverkeer

- De doorstroming en verdere uitbouw van fiets snelwegen (in het bijzonder het vrijwaren van het Guldensporenpad) en het bovenlokaal fietsnetwerk
- Het maximaal vrijwaren van de bestaande bebouwing en erfgoed
- Het maximaal handhaven van groene gebieden (zoals het Kennedybos)
- Het werken aan ecologische ontsnippering en het bijdragen aan de uitbouw van een continue bovenlokale groene verbinding tussen het Preshoekbos, het Stadsgroen Marionetten, het Kennedybos, het Kanaalbos en het provinciaal domein De Gavers, aan de hand van groene 'stapstenen' in de omgeving van Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost

2.2.3 Doelstellingen op vlak van modal shift

In de afgelopen decennia werd de omgeving van Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost ontwikkeld omwille van de optimale autobereikbaarheid. Om deze omgeving in de toekomst optimaal bereikbaar te houden, is het noodzakelijk om in te zetten op een multimodale bereikbaarheid. Naast investeringen in de weginfrastructuur zijn evenzeer investeringen te doen in functie van de modal shift. Het inzetten op modal shift is een gezamenlijk engagement, dat zowel vanuit de hogere als de lokale besturen opgenomen wordt.

Het planproces wenst duidelijk in te zetten op een mobiliteitsverschuiving door het streven naar een maximaal potentieel aan alternatieve vervoersmodi (openbaar vervoer, fiets, deelmobiliteit, collectief vervoer,...) in de omgeving van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost. De fiets krijgt hierbij een duidelijke en prominente rol. Ook flankerende maatregelen en sensibilisering maken hier deel van uit.



Figuur 2-1: Fiets snelwegen (blauw) en Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk (paars)

Gezien de openbaar vervoers- en fietsrelaties zich niet beperken tot de omgeving van beide verkeerscomplexen wordt maximaal afstemming gezocht met parallelle processen, zoals het op te maken regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Kortrijk, de studie voor de Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding (HOV) tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk, de opgemaakte Masterplannen Fiets, het Actieplan Kortrijk Fietst, etc.

Volgende concrete doelstellingen worden beoogd in de omgeving van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost:

- Een goede en veilige doorstroming voor openbaar vervoer en fiets ter hoogte van de kruising met de bovenlokale weginfrastructuur (tegengaan van de barrièrewerking). Ter hoogte van Kortrijk-Zuid wordt dit bijvoorbeeld onderzocht ter hoogte van de rotonde 'Kinopolis' (N323 X President Kennedylaan).
- Een goede en veilige doorstroming voor openbaar vervoer en fiets op de aansluitende gewest-/invalswegen. Naast doorstromingsmaatregelen wordt ook de mogelijkheid tot realisatie van vrije bus- of fietsstroken op de radiale wegen N50 en N8 onderzocht.
- De realisatie van duurzame en veilige fietsverbindingen ter hoogte van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost, met afweging van een realisatie op het complex of via alternatieve fietsroutes. Zo wordt in de omgeving van Kortrijk-Oost de fiets langs de N8 en een mogelijke ongelijkgrondse dwarsing van de N8 onderzocht.
- Het bijdragen tot de realisatie van vlotte en veilige fiets- en openbaar vervoersverbindingen ter ontsluiting van en/of doorheen de te evalueren en mogelijks (deels) te heroriënteren zones in de omgeving van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost.
- De uitbouw van multimodale knooppunten (mobipunten) op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost met daaraan gekoppelde voorzieningen, inclusief de evaluatie van de bestaande carpoolparking Kortrijk-Oost en de park & ride parking op Hoog Kortrijk. Ook wordt (locatie)onderzoek gevoerd naar een eventuele nieuwe P&R-parking aan Evolis.
- Onderzoek naar het reorganiseren, optimaliseren en beperken van parkeerplaatsen op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost.
- Het mobiliteitsprofiel van bestaande functies en bestemmingen wordt geëvalueerd en mogelijks (deels) geheroriënteerd in functie van de (bijkomende) inzet op modal shift.
- Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en bestemmingen wordt de bewuste keuze gemaakt in te zetten op modal shift (zoals het inzetten op fietsinfrastructuur, de keuze voor locaties met een goede openbaar vervoersontsluiting of gelegen nabij een mobipunt,...).

2.2.4 Doelstellingen op vlak van (stedelijke) ontwikkelingen in de omgeving van de verkeerscomplexen

De voorbereidende onderzoeken hebben aangetoond dat er niet meer kan uitgegaan worden van een maximumscenario op vlak van ruimtelijke ontwikkelingen. Bestaande (stedelijke) ontwikkelingen en ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost zijn te evalueren en mogelijks (deels) te heroriënteren in afstemming met de optimalisatie van de weginfrastructuur.

In functie van het verhogen van de leefbaarheid, een duurzaam ruimtegebruik en kwalitatief ruimtelijk rendement wordt naast het bekijken van welke delen in de omgeving van Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost kwalitatief verdicht kunnen worden, ook bekeken waar de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden (deels) beperkt dienen te worden en welke delen gevrijwaard blijven als open en groene ruimtes (landbouw, natuur,...) met mogelijke afstemming op zachte recreatie en integratie van integrale watersystemen in combinatie met uitdagingen op vlak van klimaat en energie.

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

Gezien het overaanbod in de regio Zuid-West-Vlaanderen aan juridisch bestemde gronden voor wonen, worden niet-ontwikkelde woon(uitbreidings)gebieden in de omgeving van Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost geëvalueerd en mogelijks (deels) herbestemd. Bij de evaluatie van deze gebieden wordt o.a. gebruik gemaakt van het (in opmaak zijnde) Vlaams regelgevend kader⁴ en de regionale beleidsprincipes uit de 'Ruimtelijke visie voor regio van Leie en Schelde'⁵. Bijzondere aandacht gaat uit naar onder meer de leefbaarheid (bv. in geval van ligging in de omgeving van de bovenlokale weginfrastructuur), de aanwezigheid van voorzieningen, de ontsluiting van het collectief vervoer, het kernversterkend karakter en/of de mogelijke aansluiting op de (waardevolle) open ruimte.

In de evaluatie en mogelijke heroriëntatie van ruimtelijke ontwikkelingen is ook bij te dragen tot het versterken van de identiteit en de uitstraling langs de autosnelweg E17 en de beeldkwaliteit langs de bovenlokale weginfrastructuur.

2.3 Planvoornemen

Het GRUP zal die bestemmingswijzigingen in het gebied meenemen die nodig zijn in functie van de realisatie van de doelstellingen. Gezien de omvang van het GRUP kan mogelijks gewerkt worden met deelplannen. De mogelijke deelplannen worden hierbij gekaderd binnen de overkoepelende geïntegreerde visie (zie 2.1).

Het gaat om de volgende bestemmingswijzigingen in de omgeving van Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost:

⁴ Voorontwerp van decreet tot wijziging van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, wat betreft de ontwikkelingsmogelijkheden voor woonreservegebieden.

⁵ In de regiovisie worden onder meer volgende criteria gehanteerd voor het schrappen van woonuitbreidingsgebieden: de ligging in effectieve overstromingsgebieden, onder hoogspanningsleidingen, woonuitbreidingsgebieden die reeds in het ruimtelijk structuurplan zijn geselecteerd om te schrappen, woonuitbreidingsgebieden die niet gelegen zijn bij een geselecteerde kern van het buitengebied, woonuitbreidingsgebieden in waardevolle openruimtegebieden.

2.3.1 Leefbaarheid

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

2.3.2 Bovenlokale weginfrastructuur

- Bestemmingswijzigingen die nodig zijn voor de aanleg van de bovenlokale weginfrastructuur, waarin de toegelaten werken worden vastgelegd en waarin wordt aangegeven wat met de niet benutte ruimte na aanleg van de infrastructuur zal gebeuren. Waar nodig worden eventueel ook gewestwegen hierbij opgenomen.
- Het schrappen van de reservatiestrook tussen de N50 en de N8 zoals aangeduid op het gewestplan Kortrijk (4 november 1977), in geval er niet wordt geopteerd voor het sluiten van de ring tussen de N50 en N8 of in geval de ring niet op de reservatiestrook wordt gesloten.

2.3.3 Modal shift

- De bestemmingswijzigingen die nodig zijn in functie van de multimodale bereikbaarheid en het verminderen van de barrièrewerking. Hierbij wordt bijvoorbeeld gedacht aan kruisende autowegen, fiets- en voetgangersverbindingen, wijziging van openbaar vervoersverbindingen,...
- Voor deze bestemmingswijzigingen kan gewerkt worden met een effectief bestemmingsgebied (bv. voor de mogelijke aanleg van vrije bus- of fietsstroken langs de N8 en/of N50) of een symbolische aanduiding in overdruk (bv. voor de aanduiding van het tracé van de fietssnelweg Guldensporenpad).
- Bestemmingswijzigingen die nodig zijn voor de uitbouw en opwaardering van multimodale knooppunten of mobipunten op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost, en de eventueel daaraan gekoppelde voorzieningen (zoals bv. de vraag tot opwaardering van de park & ride Hoog Kortrijk met de ontwikkeling van bijhorende voorzieningen).

2.3.4 Ruimtelijke ontwikkelingen

In het verdere proces is het ruimtelijk programma te concretiseren. Hierbij zal een afweging en afstemming gebeuren met de infrastructuur en worden leefbaarheidsaspecten meegenomen.

- Bestaande (stedelijke) ontwikkelingen en ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost worden geëvalueerd en mogelijks (deels) geheroriënteerd. Dit gebeurt in functie van het verhogen van de leefbaarheid, vanuit ruimtelijke principes als onder meer duurzaam ruimtegebruik en kwalitatief ruimtelijk rendement, de noodzaak tot het beperken van de verkeersgeneratie, de herlocalisatie in

functie van een betere multimodale ontsluiting,... en wordt onderbouwd vanuit de behoeftes in het stedelijk gebied.

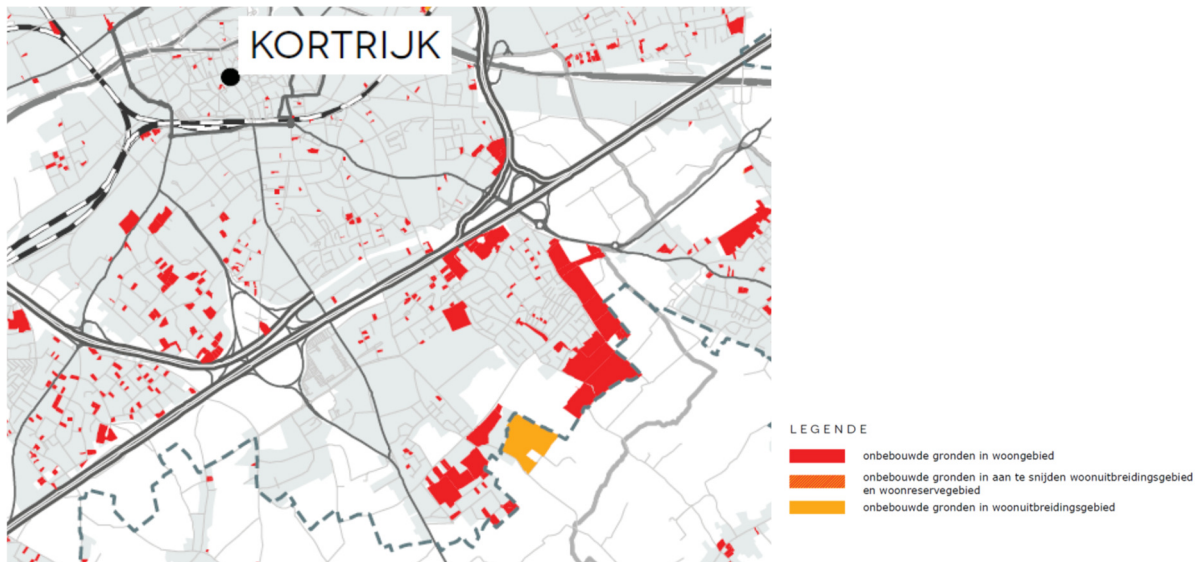
- In geval niet wordt geopteerd voor het sluiten van de ring tussen de N50 en N8 of in geval de ring niet op de reservatiestrook wordt gesloten, wordt bekeken welke (her)bestemming hier kan bijdragen tot de doelstellingen van het GRUP. Vanuit het participatietraject in de voorbereidende fase wordt hierbij de suggestie tot herbestemming als doorlopende groene as met recreatieve functie en fiets- en/of openbaar vervoersinfrastructuur meegenomen.
- Vanuit het voorbereidend onderzoek is nu reeds duidelijk dat rond Kortrijk-Oost (delen van) het deelplan 6 'Gebied voor wetenschapspark en stedelijke activiteiten Kapel ter Bede' en het deelplan 7j 'Stedelijk woongebied Langwater' van het GRUP 'Afbakening stedelijk gebied Kortrijk' (20 januari 2006) zijn te herzien. Ook rond het complex Kortrijk-Zuid zijn ruimteinname te verwachten in functie van de optimalisatie van de infrastructuur.
- Mogelijke bestemmingswijzigingen in functie van nieuwe grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld de vraag tot realisatie van een voetbalstadion voor KV Kortrijk met flankerend programma en de zoektocht naar een eventuele herlocalisatie van de HVZ Fluvia-kazerne aan de Doorniksesteenweg.

Voor mogelijke grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen wordt, naast de omgeving van Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost, bekeken of er geschikte locaties zijn binnen de afbakening van de stedelijke gebieden Kortrijk, Menen en Waregem.

Bij de keuze voor bepaalde grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen dient men zich er bewust van te zijn dat dit mogelijke consequenties kan hebben voor andere ruimtelijke ontwikkelingen.

- Volgende woon(uitbreidings)gebieden in de omgeving van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost worden geëvalueerd en mogelijk (deels) geheroriënteerd:
 - het zuidelijke gedeelte van het stedelijk woongebied Langwater (GRUP 'Afbakening stedelijk gebied Kortrijk', deelplan 7j)
 - enkele woongebieden langs de E17 (ter hoogte van de Roggelaan, Beeklaan en Tarwelaan) en de R8 (BPA Soetens Molen, MB 29 november 1995)
 - het nog niet ontwikkelde woongebied in het BPA nr. 33 Zuid-Oost (8 maart 1966, behouden in planregister BVR 20 april 2001) en het woonuitbreidingsgebied Sint-Denijseweg net buiten de grens van het stedelijk gebied Kortrijk⁶

⁶ Het gemeentelijk RUP Lange Munte - Bad Godesberglaan bevindt zich in voorbereidende fase. De doelstellingen van dit RUP omvatten onder meer het in vraag stellen van enkele woon(uitbreidings)gebieden nabij het complex Kortrijk-Oost, hetgeen overlapt met het planproces van K-R8. In het verdere traject is nader te bekijken op welke manier dit dossier optimaal kan afgestemd worden met de plandoelstellingen van K-R8 en/of bepaalde onderdelen op te nemen zijn in het ruimere verhaal van K-R8.



Figuur 2-2: Juridisch aanbod wonen voor de regio Zuid-West-Vlaanderen (Ruimtemonitor wonen, eind 2014)

- Het gebied voor wetenschapspark en stedelijke activiteiten Kapel ter Bede (GRUP 'Afbakening stedelijk gebied Kortrijk', deelplan 6) is thans bestemd voor fundamenteel en/of toegepast onderzoek en/of ontwikkeling in samenhang met onderwijs- en opleidingsactiviteiten. Gezien er momenteel geen vraag is naar deze voorzieningen zoals strikt geformuleerd in de voorschriften, worden de stedenbouwkundige voorschriften voor wat betreft de bestemming 'wetenschapspark' in vraag gesteld. Daarnaast worden ook delen van het gebied voor wetenschapspark en stedelijke activiteiten in vraag gesteld, gezien de hoge verkeersintensiteit van de huidige bestemmingen.



Figuur 2-3: Deelplan 6 'Gebied voor wetenschapspark en stedelijke activiteiten Kapel ter Bede' van het GRUP 'Afbakening stedelijk gebied Kortrijk' (20 januari 2006)

2.4 Alternatieven

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

De alternatieven hebben betrekking op de bovenlokale weginfrastructuur, modal shift en ruimtelijke ontwikkelingen. Er wordt verduidelijkt hoe met deze alternatieven wordt omgegaan.

Tot slot wordt ook ingegaan op de reikwijdte en de detailleringsgraad van het GRUP.

2.4.1 Bovenlokale weginfrastructuur

Het te realiseren programma staat vast, in de zin dat er binnen het projectgebied gezocht wordt naar de optimalisatie van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost, waarbij de R8 tussen deze twee complexen al dan niet gesloten wordt.

In onderstaande tabel worden de alternatieven voor de optimalisatie van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost weergegeven die onderzocht werden in het voorbereidend mobiliteitsonderzoek. De optimalisatie van de twee complexen werd onderzocht in geval de R8 tussen deze twee complexen niet gesloten wordt (hoofdscenario 1) en in geval de R8 wel gesloten wordt (hoofdscenario 2). Deze hoofdalternatieven met hun (sub)alternatieven worden meegenomen in het verdere onderzoek. Daarnaast kunnen ook uit het verdere onderzoek en/of vanuit participatie nieuwe alternatieven opduiken of naar voor geschoven worden.

Tabel 2-1: Hoofdscenario's en (sub)alternatieven uit het voorbereidend mobiliteitsonderzoek, mee te nemen in het verdere onderzoek

Hoofdscenario's	Subscenario's		
1. Zonder sluiting R8 (tussen N50 en N8)	Optimalisatie complex Kortrijk-Zuid		
	Optimalisatie complex Kortrijk-Oost		
2. Sluiting van R8 (tussen N50 en N8)	R8 sluiten in voorziene reservatiestrook	gelijkgronds	zonder overkapping met overkapping
		verzonken	zonder overkapping met overkapping
	R8 sluiten naast de E17	een rijrichting noordelijk en een rijrichting zuidelijk van de E17	zonder overkapping met overkapping
		beide rijrichtingen noordelijk van de E17	zonder overkapping met overkapping
		beide rijrichtingen zuidelijk van de E17	zonder overkapping met overkapping
		beperkte sluiting R8 tot aan de Maandagweg	

	R8 sluiten in de bedding van de E17	met de E17 erboven	
		met de E17 eronder	

In het voorbereidend onderzoek werden verschillende alternatieven onderzocht, zonder hierbij rekening te houden met een mogelijke overkapping van de E17. In het verdere onderzoek dient bij de mogelijke alternatieven voor de optimalisatie van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost, waarbij de R8 al dan niet gesloten wordt tussen deze complexen, de piste om de E17 te overkappen meegenomen te worden.

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

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

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

In het verdere onderzoek zullen andere uitgangspunten gehanteerd worden dan deze gebruikt in het voorbereidend mobiliteitsonderzoek, wat tot andere resultaten zal leiden. Zo werd in het voorbereidend mobiliteitsonderzoek uitgegaan van een maximumscenario op vlak van ruimtelijke ontwikkelingen en werd nog geen rekening gehouden met het inzetten op de modal shift. In het verdere onderzoek wordt nagedacht over het (deels) beperken van ruimtelijke ontwikkelingen, wordt bewust ingezet op modal shift en wordt ook de draagkracht en de capaciteitsgrens van de infrastructuur bepaald. Vanuit het verdere onderzoek en/of vanuit participatie kunnen dus andere alternatieven opduiken.

Op basis van het bovenstaande wordt geconcludeerd dat hoofdscenario 2, waarbij de R8 wordt gesloten tussen de N50 en de N8, in deze fase van het planproces nog niet als niet-redelijk kan beschouwd worden. Vanuit het milieueffectenonderzoek dient meer duidelijkheid te worden verschaft onder meer op vlak van leefbaarheid, geluid,... Uit dit onderzoek zal blijken of er bijkomend onderscheid kan gemaakt worden tussen de hoofdscenario's en de onderliggende alternatieven. Op

deze wijze zal duidelijker worden welke alternatieven voor mens en milieu al dan niet als haalbaar kunnen beschouwd worden.

2.4.2 Modal shift

Het te realiseren programma op vlak modal shift is gelinkt aan de bewuste keuze en de noodzaak om in te zetten op alternatieve vervoersmodi. Bijkomend onderzoek moet de alternatieven in kaart brengen. Voorbeelden hiervan zijn het al dan niet realiseren van vrije bus- of fietsstroken langs de N50 en/of N8, of de realisatie van een fietsverbinding op de verkeerscomplexen of via alternatieve fietsroutes.

De bestaande park & ride op Hoog Kortrijk en de carpoolparking Kortrijk-Oost worden geëvalueerd. Er wordt gezocht naar de uitbouw van multimodale knooppunten (mobipunten) op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost met een mogelijks daaraan gekoppelde voorzieningen en verdichtingsopgaves.

In dit onderzoek dient de huidige locatie van de park & ride en de carpoolparking afgewogen te worden ten opzichte van andere mogelijke locaties op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost:

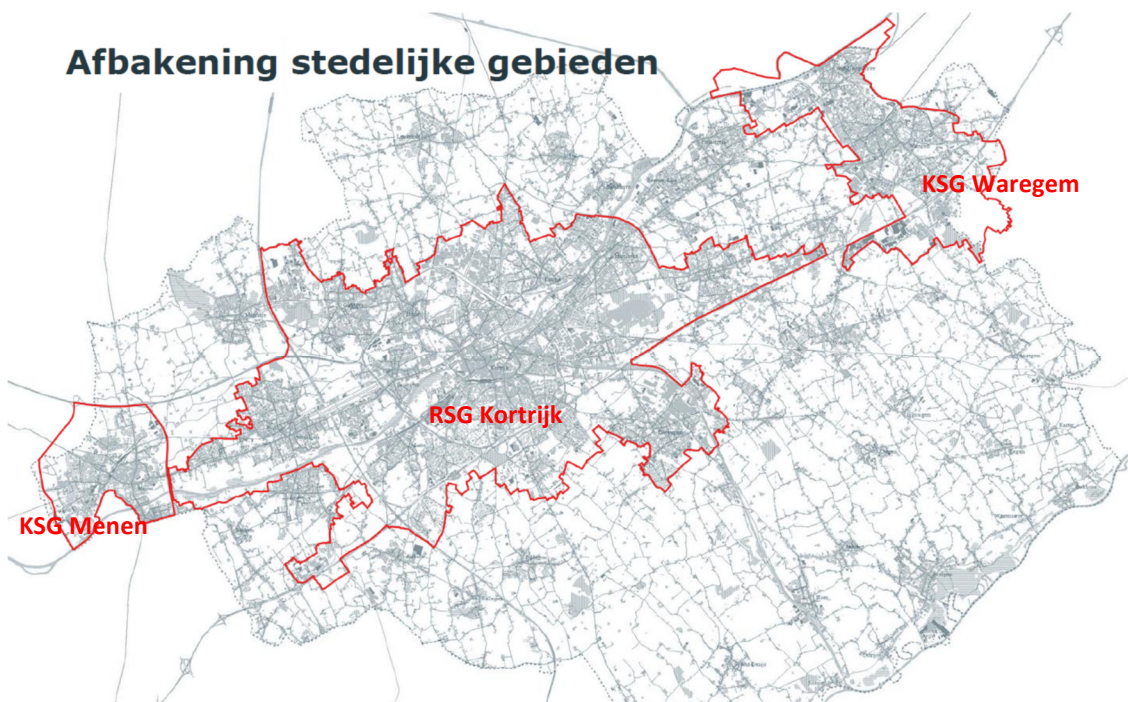
- Op Hoog Kortrijk is te zoeken naar de haalbaarheid en geschiktheid van locaties die een grotere connectie maken met de Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding (HOV) tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk. De rechtstreekse ontsluiting vanaf het hoger wegennet naar deze locatie(s) is hierbij een randvoorwaarde: in functie van het behoud van de doorstroming op de N50 kan niet ontsloten worden via deze gewestweg.
- Op Kortrijk-Oost is te onderzoeken of een multimodaal knooppunt (mobipunt) het best gelegen is aan de noord- en/of de zuidzijde van de N8.

2.4.3 Ruimtelijke ontwikkelingen

Vanuit de voorbereidende onderzoeken is de noodzaak aangegeven tot bijsturen en/of (deels) beperken van (verkeersgeneratie van de) ruimtelijke ontwikkelingen. Bestaande functies en ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost worden geëvalueerd en mogelijks (deels) geheroriënteerd in afstemming met de optimalisatie van de verkeersinfrastructuur en de bijkomende inzet op modal shift. In het verdere onderzoek moet duidelijk worden wat de draagkracht van de omgeving is en welke alternatieve bestemmingen er mogelijk zijn om zo het ruimtelijk programma te concretiseren.

Bij nieuwe geplande activiteiten en mogelijke grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen is te onderzoeken of er geen valabele locatiealternatieven zijn binnen de afbakening van het regionaal stedelijk gebied Kortrijk (20 januari 2006), het kleinstedelijk gebied Menen (MB 19 maart 2013) en het kleinstedelijk gebied Waregem (MB 16 oktober 2012).

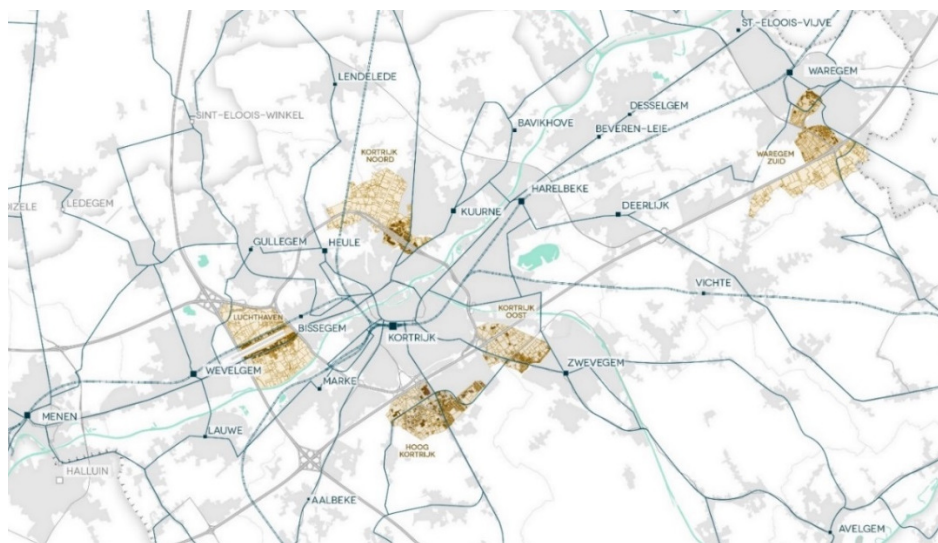
Afbakening stedelijke gebieden



Figuur 2-4: Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk (RSG) en kleinstedelijke gebieden Menen en Waregem (KSG)

In het bijzonder worden mogelijke locatiealternatieven onderzocht gelegen in de regionale ontwikkelingspolen in het stedelijk netwerk Kortrijk en Waregem. Dit zijn, naast Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost, de regionale ontwikkelingspolen Waregem-Zuid, de omgeving van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem en Kortrijk-Noord.

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



Figuur 2-5: Regionale ontwikkelingspolen in het stedelijk netwerk van Kortrijk en Waregem

2.5 Reikwijdte en detailleringsgraad

Het projectgebied omvat de omgeving van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost. Er wordt gestart met een ruim planvoornemen, dat bij elke stap in het planproces wordt verfijnd. Voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt een locatieonderzoek uitgevoerd in het regionaalstedelijk gebied Kortrijk en de kleinstedelijke gebieden Menen en Waregem.

Het GRUP zal alle bestemmingen en ruimtelijk vertaalbare maatregelen opnemen binnen het nader te verfijnen plangebied. Hiervoor wordt uitgegaan van de typevoorschriften, waarbij gebiedsspecifieke elementen aan worden toegevoegd. Technische ontwerpen worden geabstraheerd bij het bepalen van de bestemmingszones. Daarbij worden marges in acht genomen om een beperkte flexibiliteit toe te laten bij verdere uitvoering van het proces.

Het GRUP zal bestemmingen en stedenbouwkundige voorschriften vastleggen op perceelsniveau. De voorschriften van het GRUP leggen de bebouwingsmogelijkheden vast op de schaal van het kadastraal perceel.

Doorheen het verdere proces en ontwerp is het van belang dat wordt bepaald en/of wordt vastgelegd welke partner welke actie op zich neemt en wat via een flankerend beleid⁷ kan vastgelegd worden.

⁷ Het is mogelijk om een aantal zaken buiten het GRUP te regelen (bv. afspraken m.b.t. de modal shift). Dit kan door een verordening gekoppeld aan het GRUP, via convenanten, een beslissing parallel aan het GRUP,...

3 Plangebied

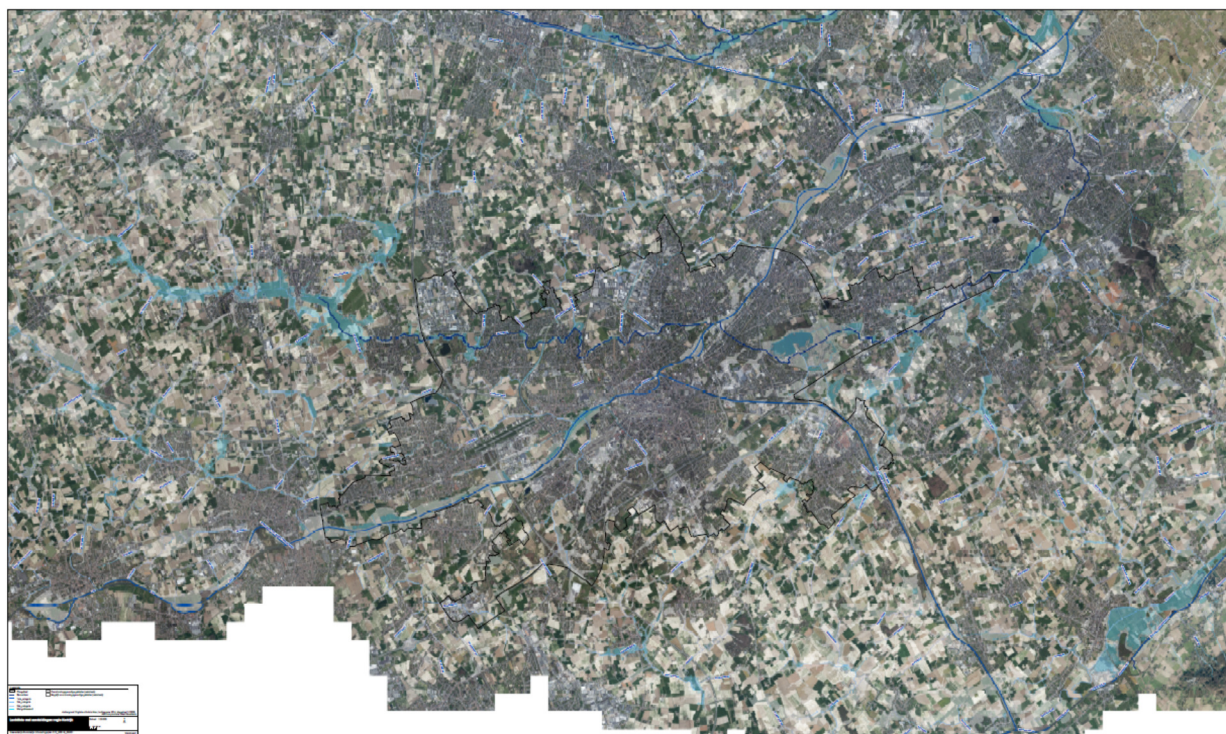
3.1 Geografische situering

De geografische situering van het projectgebied en mogelijk plangebied betreft de omgeving van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en heeft dus betrekking op de (omgeving van de) regionale ontwikkelingspolen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost ten zuiden van de stad Kortrijk (grondgebied van de stad Kortrijk, stad Harelbeke en de gemeente Zwevegem).



Figuur 3-1: Luchtfoto: Ruwe afbakening van het projectgebied en mogelijk plangebied: de omgeving van de verkeerscomplexen Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid

In het locatieonderzoek voor mogelijke nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden de mogelijkheden bekeken binnen het GRUP regionaalstedelijk gebied Kortrijk (20 januari 2006), het PRUP kleinstedelijk gebied Menen (MB 19 maart 2013) en het PRUP kleinstedelijk gebied Waregem (MB 16 oktober 2012).



Figuur 3-2: Luchtfoto: Stedelijke gebieden Kortrijk, Menen en Waregem

3.2 Bestaande juridische toestand

3.2.1 De omgeving van Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost

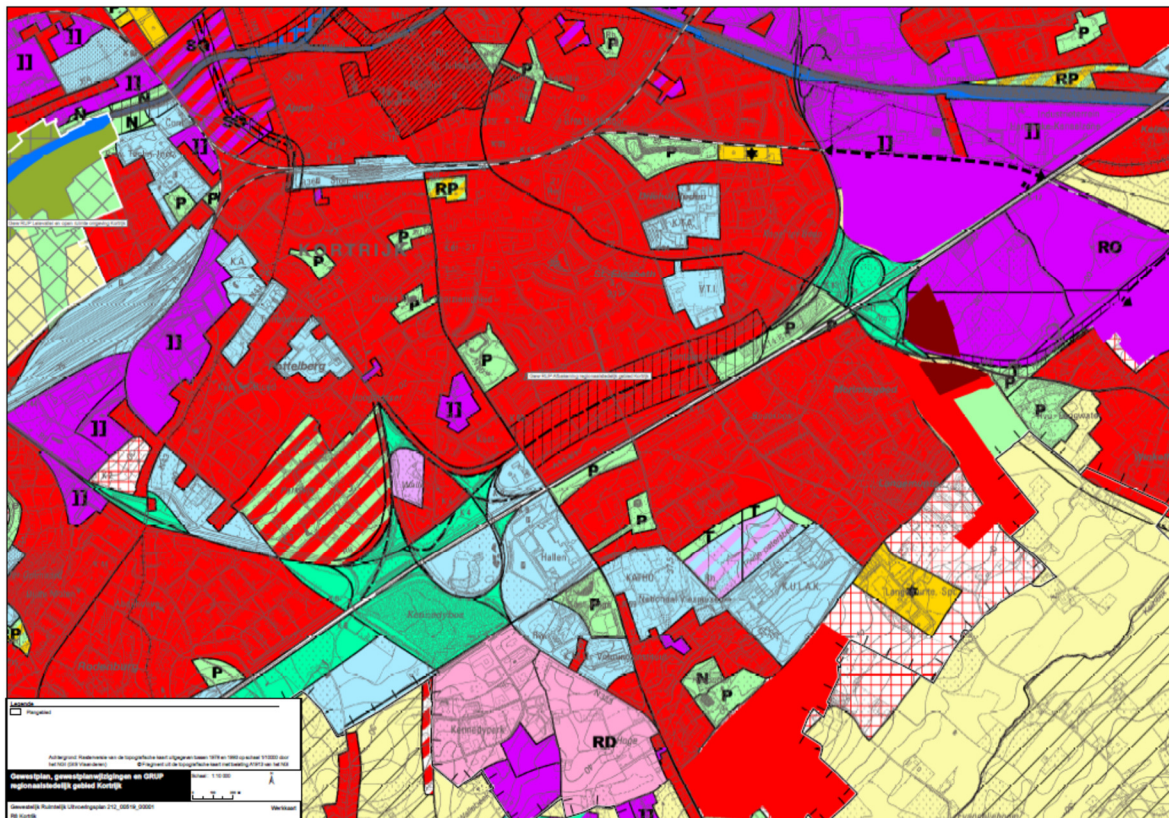
De bestaande juridische toestand van de omgeving van Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost wordt weergegeven in onderstaande tabel en op onderstaande kaarten. In de loop van het proces, bij de verdere verfijning van het plangebied, zal deze tabel worden bijgesteld en/of aangevuld.

Tabel 3-1: Bestaande juridische toestand omgeving Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost

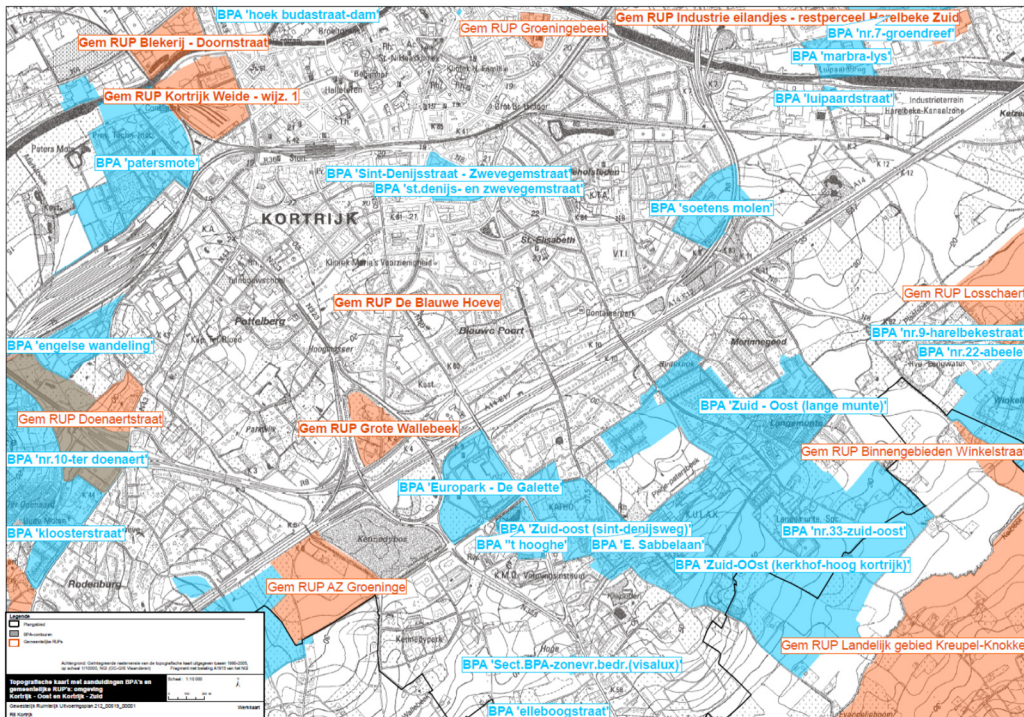
Gewestplannen en wijzigingen ⁸	<ul style="list-style-type: none"> - Gewestplan Kortrijk, KB 04/11/1977 - Gewestplanwijziging Algemeen, BVR 10/11/1998 - Gewestplanwijziging Bedrijventerrein arrest RVS, BVR 06/07/2001 - Opheffing reservatiestroken, BVR 14/12/2018
Gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	- Afbakening regionaal stedelijk gebied Kortrijk, BVR 20/01/2006 (deelplannen 6 + 7j)
Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen	- Solitaire vakantiewoningen Interfluvium, Deputatie 25/06/2015
Gemeentelijk plannen van aanleg	BPA's Kortrijk: - BPA Zuid-Oost, 08/03/1966

⁸ Het betreft diverse bestemmingen volgens het gewestplan: woongebied, woongebied met landelijk karakter, woonpark, woonuitbreidingsgebied, industriegebied, gebied voor milieubelastende industrieën, regionaal bedrijventerrein met openbaar karakter, ambachtelijke bedrijven en KMO's, regionaal gemengde zone voor diensten en handel, wetenschapspark, gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut, dienstverleningsgebied, gebied voor dagrecreatie, parkgebied, bosgebied, bufferzone, agrarisch gebied, agrarisch landschappelijk waardevol gebied, bestaande waterwegen, bestaande autosnelwegen, reservatiegebied.

	<ul style="list-style-type: none"> - BPA Zuid-Oost (Sint-Denijsweg), 06/09/1982 - BPA Zuid-Oost (Lange Munte), 22/09/1982 - BPA Zuid-Oost (Kerkhof-Hoog Kortrijk), 17/11/1994 - BPA Europark-De Galette, 09/06/1995 - BPA Wijk Soetens Molen, 29/11/1995 - Sect. BPA Zonevremde Bedrijven (Visalux), 27/09/2004 - BPA E. Sabbelaan, 14/07/2005 - BPA 't Hooghe, 05/05/2006 <p>BPA's Harelbeke :</p> <ul style="list-style-type: none"> - BPA Luipaardstraat, 23/12/1993 <p>BPA's Zwevegem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - BPA Harelbekestraat, 23/06/1986
Gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	<p>Gemeentelijke RUP's Kortrijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> - RUP AZ Groeninge herziening, 15/05/2014 - RUP Grote Wallebeek, 08/10/2018 - RUP Blauwe Hoeve, 02/07/2018 <p>Gemeentelijk RUP Zwevegem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - RUP Losschaert, 21/10/2010
Verkavelingen	Er zijn meerdere verkavelingen in het projectgebied



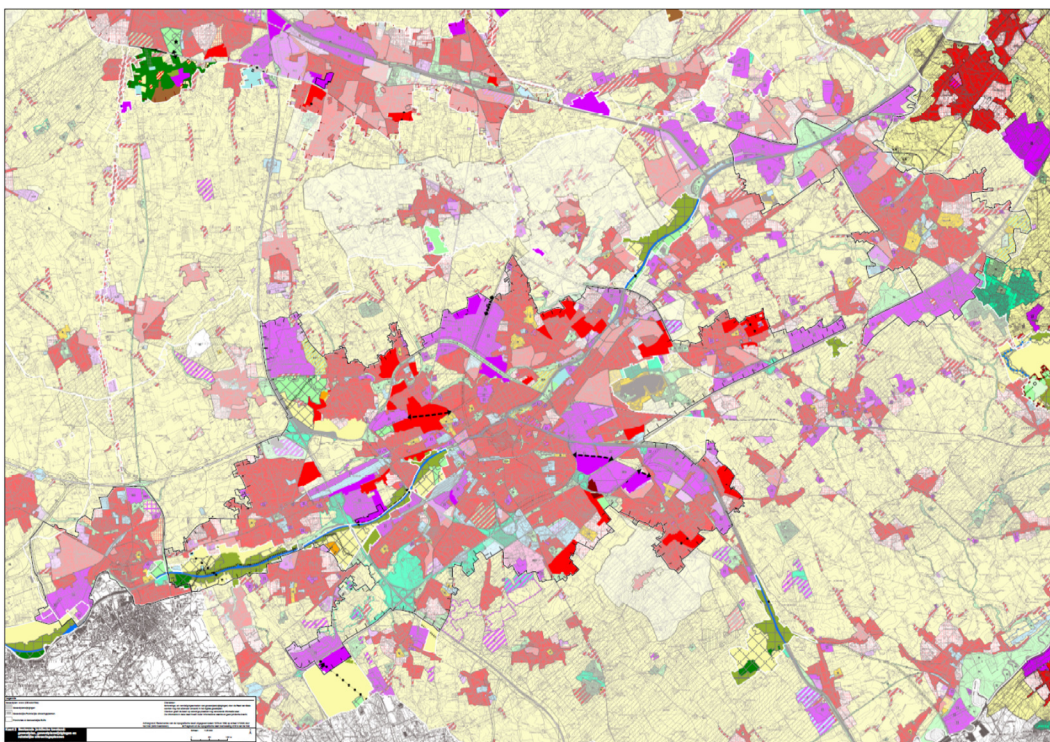
Figuur 3-3: Bestaande juridische toestand omgeving Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost: gewestplan en gewestplanwijzigingen en GRUP 'Afbakening stedelijk gebied Kortrijk' met deelplannen 6 'Gebied voor wetenschapspark en stedelijke activiteiten' en 7j 'Stedelijk woongebied Langwater'



Figuur 3-4: Bestaande juridische toestand omgeving Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost:
BPA's en gemeentelijke RUP's

3.2.2 De stedelijke gebieden Kortrijk, Menen en Waregem

In het onderzoek naar mogelijke nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden de mogelijke locaties onderzocht binnen het GRUP regionaalstedelijk gebied Kortrijk (20 januari 2006), het PRUP kleinstedelijk gebied Menen (MB 19 maart 2013) en het PRUP kleinstedelijk gebied Waregem (MB 16 oktober 2012).



Figuur 3-5: Bestaande juridische toestand: gewestplan en gewestplanwijzigingen, GRUP Afbakening stedelijk gebied Kortrijk, PRUP's kleinstedelijk gebied Menen en Waregem

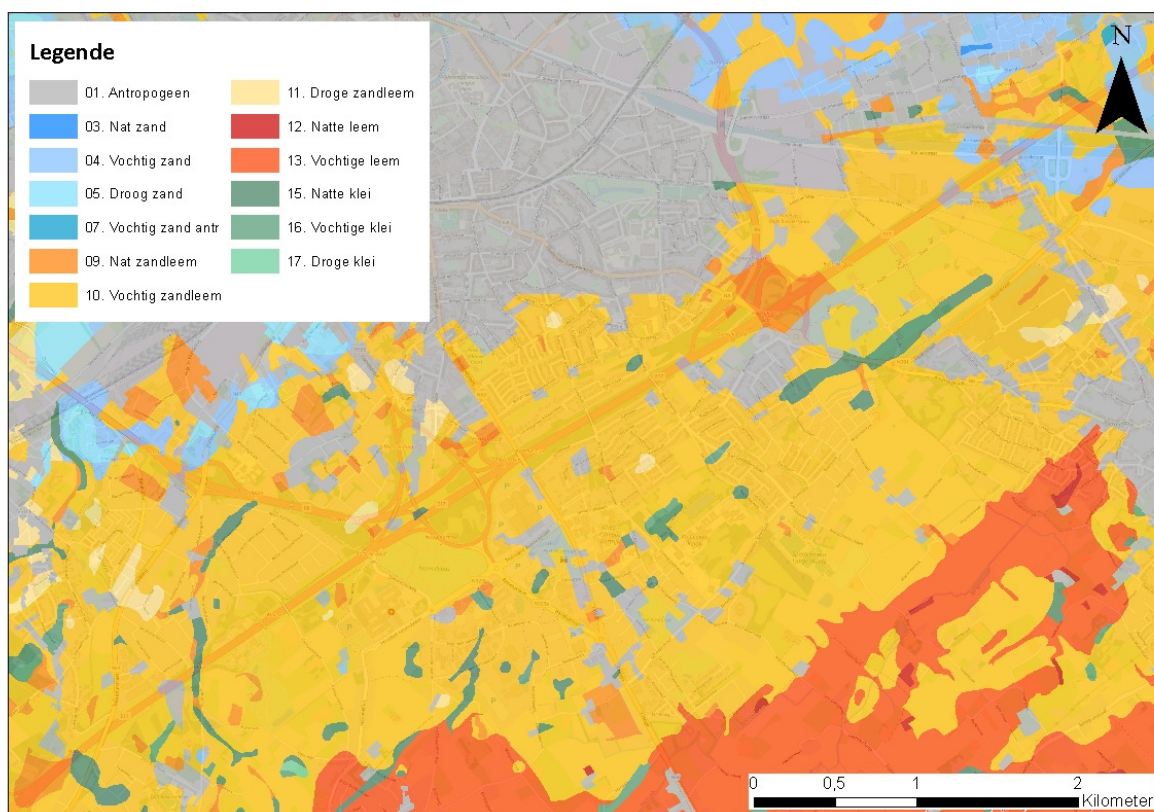
3.3 Bestaande feitelijke toestand

In de beschrijving van de bestaande feitelijke toestand wordt een onderscheid gemaakt tussen het plangebied dat betrekking heeft op de omgeving van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost (zie 3.3.1) en de stedelijke gebieden Menen, Kortrijk en Waregem die in beeld komen in het kader van het locatieonderzoek voor mogelijke nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (zie 3.3.2).

3.3.1 Omgeving Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost

De **bodem** in de omgeving van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost bestaat volgens de bodemkaart hoofdzakelijk uit antropogene bodems en zandleembodems ter hoogte van de complexen Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid.

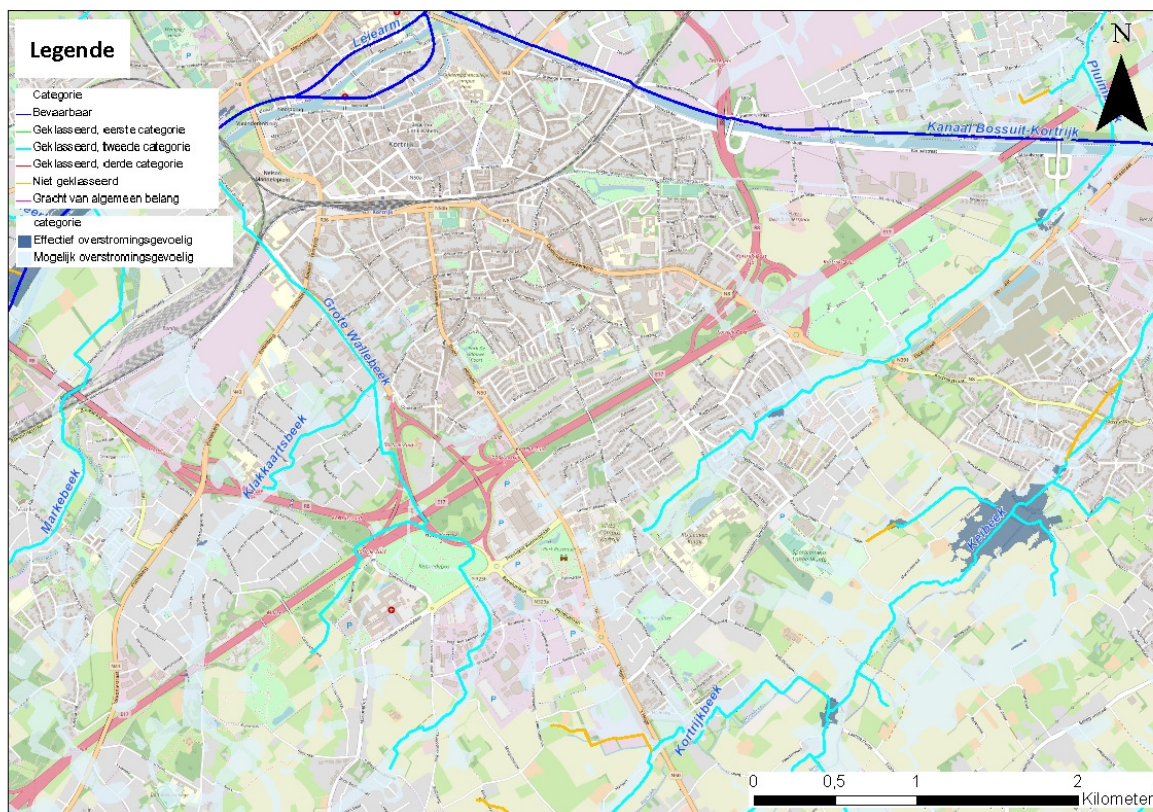
De omgeving van de complexen Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid wordt aangeduid als zijnde **erosiegevoelig**. Verder is het plangebied hoofdzakelijk niet erosiegevoelig.



Figuur 3-6: Situering plangebied op de bodemkaart

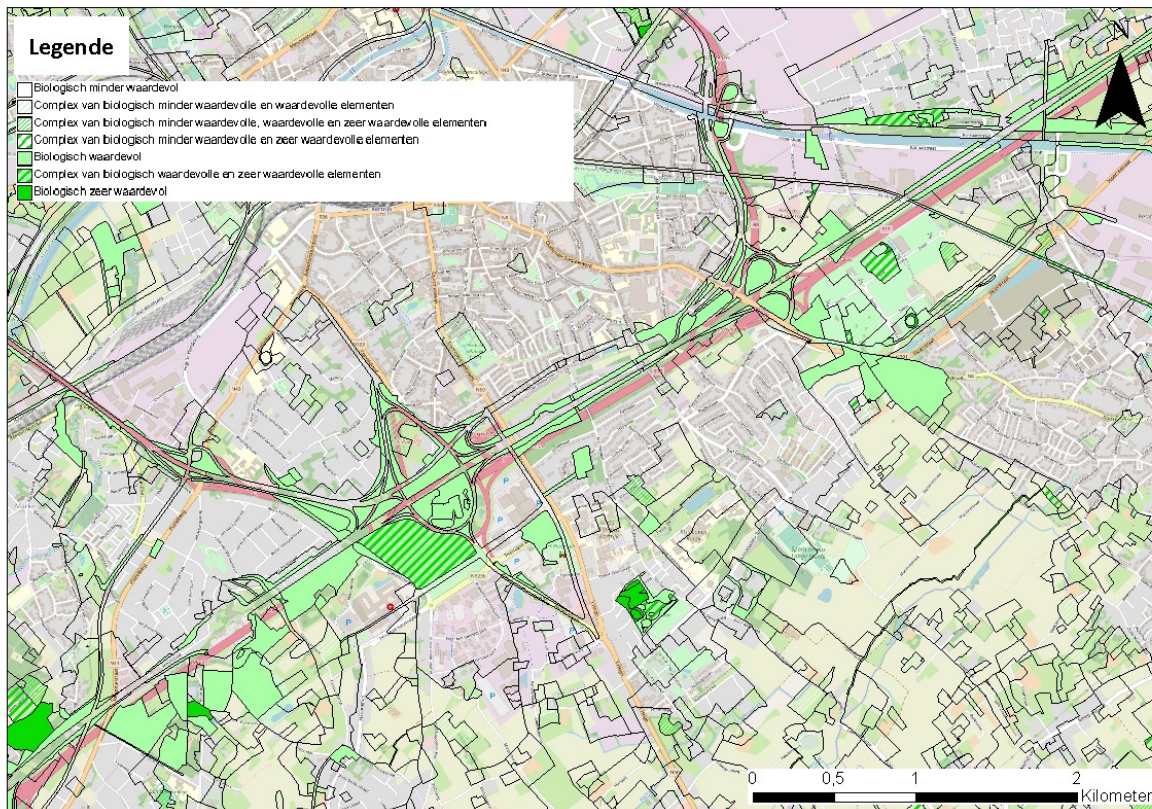
Volgens de watertoetskaart **grondwaterstromingsgevoeligheid** is het plangebied gelegen binnen zones die matig (type 2) tot zeer (type 1) gevoelig zijn voor grondwaterstroming. Volgens de watertoetskaart **infiltratiegevoeligheid** is het plangebied, met uitzondering van de valleigebieden, grotendeels aangeduid als infiltratiegevoelig.

Inzake **oppervlaktewater** is het plangebied gelegen in het Leiebekken en meer bepaald binnen de deelbekkens Grensleie en Gaverbeek. In of nabij de complexen worden het kanaal Bossuit-Kortrijk (bevaarbaar), Grote Wallebeek (2^e categorie), de Klakkaartsbeek (2^e categorie) en de Pluimbeek (2^e categorie) aangetroffen. De valleigebieden binnen het plangebied worden aangeduid als mogelijk en effectief **overstromingsgevoelig** gebied. Verder is het plangebied hoofdzakelijk aangeduid als niet overstromingsgevoelig gebied.



Figuur 3-7: Situering van het plangebied ten opzichte van de overstromingsgevoelige gebieden en de waterlopen

Wat **biodiversiteit** betreft zijn volgens de Biologische Waarderingskaart (BWK) de bermen van de snelweg, de historisch permanente graslanden binnenin de complexen zelf en de nog open ruimte rondom de snelweg aangeduid als biologisch (zeer) waardevolle percelen. Daarnaast zijn ook het Kennedybos en de Kleiputten aangeduid als biologische (zeer) waardevol. Er komen geen beschermde natuurgebieden (Habitat- of Vogelrichtlijngebied, VEN-gebied, erkend natuureservaat) voor binnen of in de directe omgeving van het plangebied.



Figuur 3-8: Situering van het plangebied op de BWK

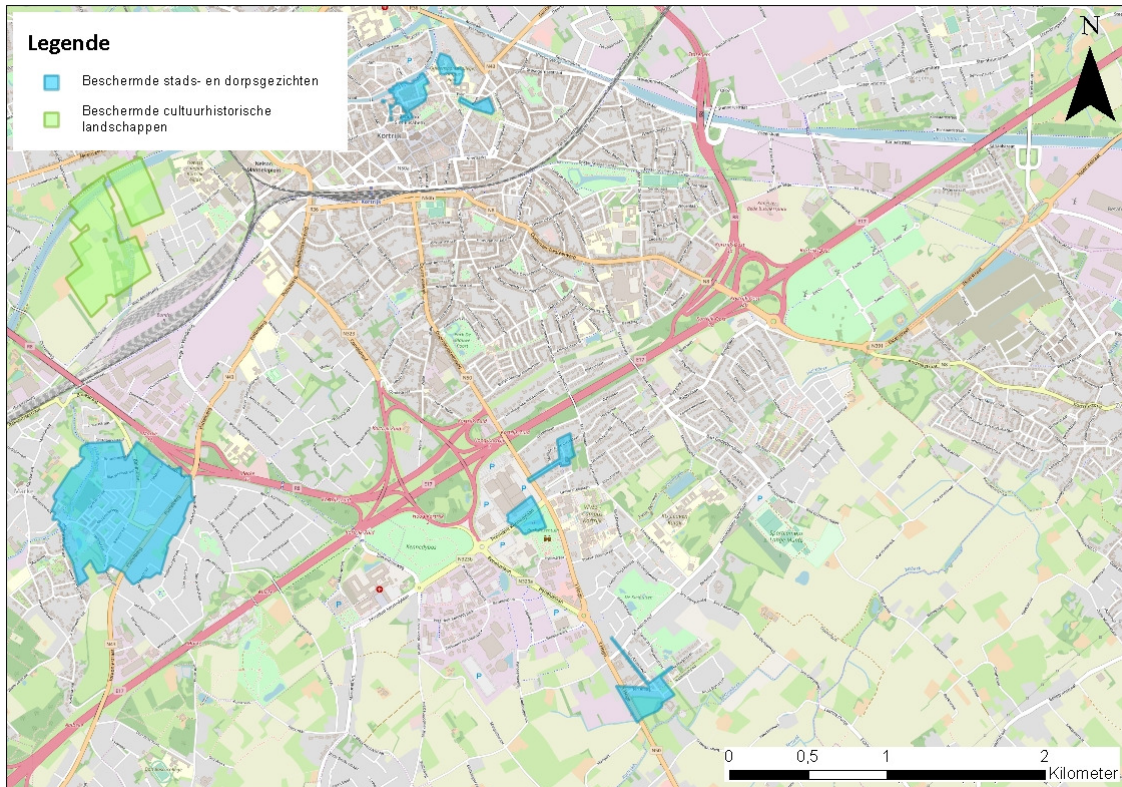
Ter hoogte van beide verkeerscomplexen zijn volgende beschermde **erfgoedelementen** gelegen:
Kortrijk-Zuid:

- Beschermd monument “Hoeve Goed te Coucx”, boerenwoning, schuur, stal, poort, wagenhuis en walgracht, ca. 400 m ten zuidwesten van het complex
- Domein van Walle: landhuis, ca. 450 m ten westen van het complex
- Beschermd monument “Villa met tuin van Russell Page”, ca. 300m ten westen van het complex
- Beschermde stads- en dorpsgezichten “Landhuis 't Hooghe met park”, inclusief beschermd monument “Landhuis 't Hooghe” op ca. 250m ten zuidoosten van het complex
- Beschermde stads- en dorpsgezichten “Landhuis Willems mote: park”, inclusief beschermd monument “Landhuis Willems mote”, ca. 350m ten oosten van het complex

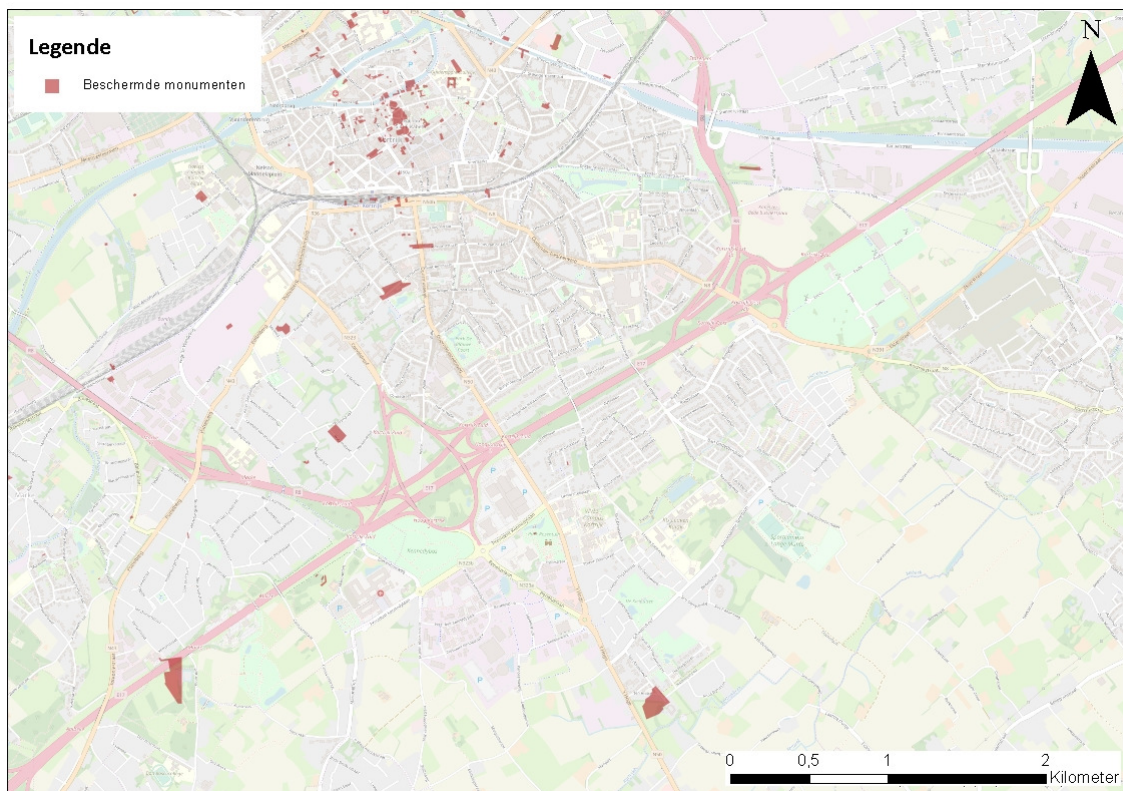
Kortrijk-Oost:

- Beschermd monument “Onze-Lieve-Vrouw ter Bedekapel”, ca. 300 m ten noorden van het complex
- Site van N.V. Céramique et briquetteries mécaniques du Littoral: droogloodsen , ca. 500 m ten noorden van het complex

In de omgeving van beide complexen zijn verschillende elementen uit de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed gelegen.



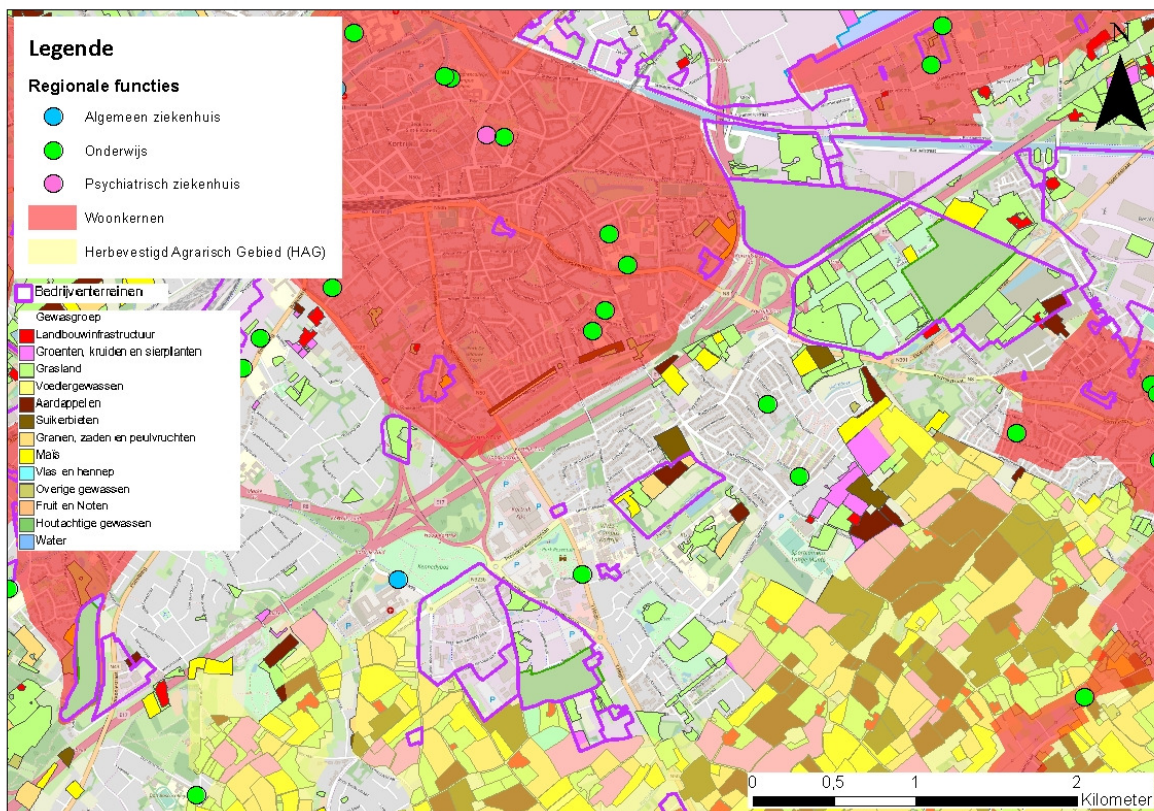
Figuur 3-9: Situering van de beschermde cultuurhistorische landschappen en beschermde stads- en dorpsgezichten ter hoogte van het plangebied (Bron: Geoportaal Onroerend Erfgoed)



Figuur 3-9: Situering van de beschermde monumenten ter hoogte van het plangebied (Bron: Geoportaal Onroerend Erfgoed)

De **ruimtelijke functies** ter hoogte van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost bestaan in hoofdzaak uit wonen, bedrijvigheid en in beperkte mate ook natuur en landbouw. Hoog Kortrijk bestaat daarnaast ook uit grootschalige regionale functies, zoals kantoren en diensten, scholen, crematorium, ziekenhuis,... Het plangebied vormt de omgeving van de twee complexen, zijnde Hoog Kortrijk (waarbij Kortrijk-Oost deel uitmaakt van Hoog Kortrijk).

Hoog Kortrijk werd vanaf de jaren 1970 ontwikkeld voor het vestigen van een aantal grootschalige activiteiten, die door ruimtegebrek in de Kortrijkse binnenstad geen onderkomen meer vonden en die een optimale autobereikbaarheid opzochten: de Hallen (Xpo Kortrijk), de kantorenzone Kennedypark, de universiteitscampus Kulak, de hogeschool Katho (ondertussen Vives), het Vormingsinstituut (ondertussen Syntra West), de brandweerkazerne HVZ Fluvia, etc. Vele nieuwe projecten zijn de laatste jaren uitgevoerd (of worden op korte termijn gepland). Zo kan onder meer verwezen worden naar de uitbreiding van de beurs- en evenementenhallen Kortrijk Xpo, de vernieuwing van het bioscoopcomplex Kinopolis, de bouw van het nieuwe regionale ziekenhuiscomplex AZ Groeninge, het succes van het hoger onderwijs (Vives en Kulak), de topsporthal van de Lange Munte, de komst van het hoogwaardig bedrijventerrein Evolis, de nieuwe begraafplaats en het crematorium, de ontwikkeling van de kantoren- en handelszone Beneluxpark, het hoogtechnologisch bedrijf Barco dat haar activiteiten heeft gecentraliseerd op het Kennedypark, diverse nieuwe woonontwikkelingen (stedelijke woongebieden Langwater, Schaapsdreef, Goed te Boevekerke),...

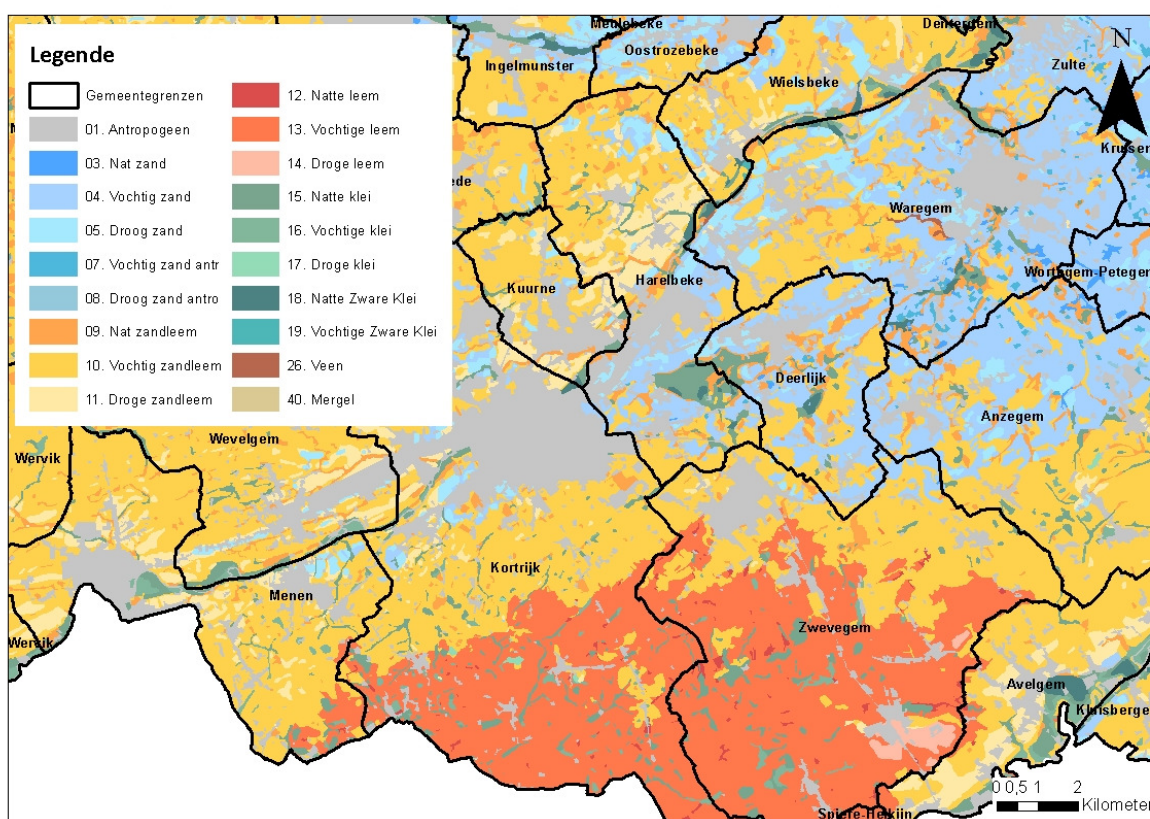


Figuur 3-10: Situering van bedrijventerreinen, landbouw en woonkernen binnen het plangebied

3.3.2 De stedelijke gebieden Kortrijk, Menen en Waregem

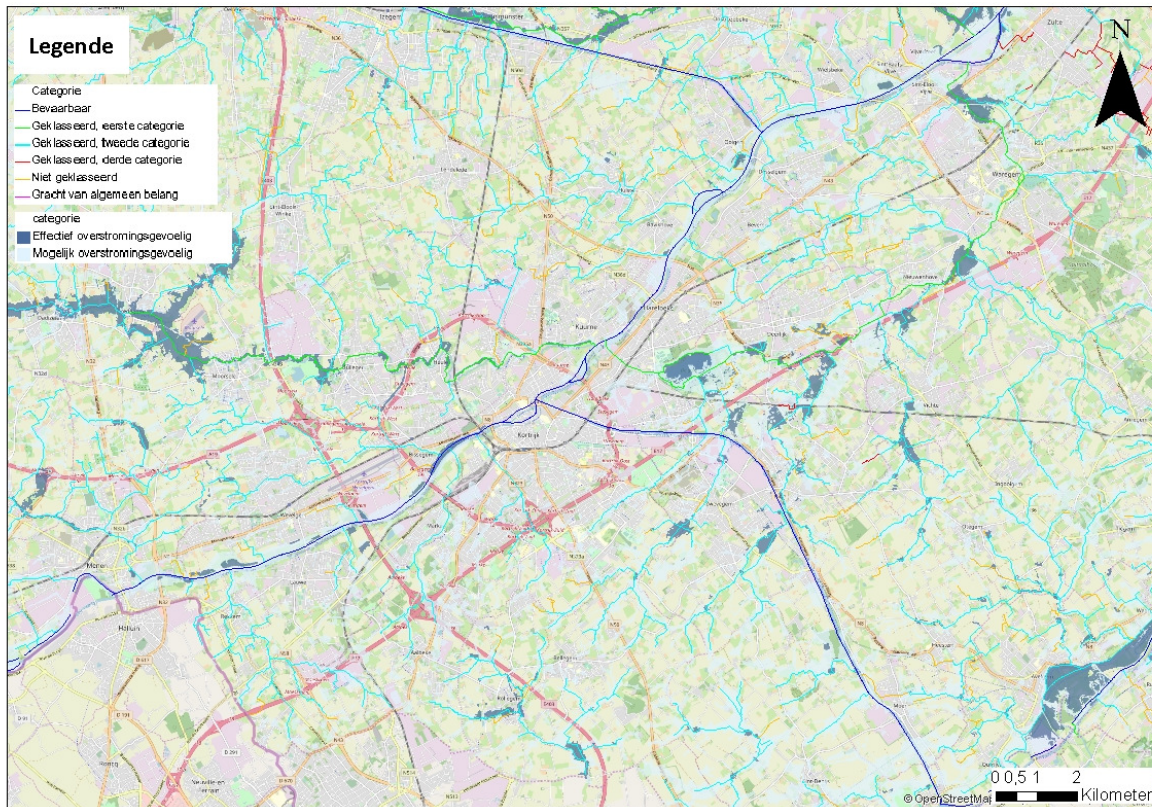
3.3.2.1 Ruimtelijke disciplines

Bodem: Binnen het ruime studiegebied zijn geen waardevolle erfgoedbodems gelegen. Verder is in de regio Zuid West-Vlaanderen een duidelijke overgang van zandleem naar leem te merken van noord naar zuid.



Figuur 3-11: Situering stedelijke gebieden Kortrijk, Menen en Waregem op de bodemkaart

Water: De stedelijke gebieden Kortrijk, Menen en Waregem zijn gelegen langs de Leie-as. Binnen de omgeving zijn verschillende waterlopen van verschillende categorieën gelegen. De overstromingsgevoelige gebieden bevinden zich voornamelijk ter hoogte van deze waterlopen.



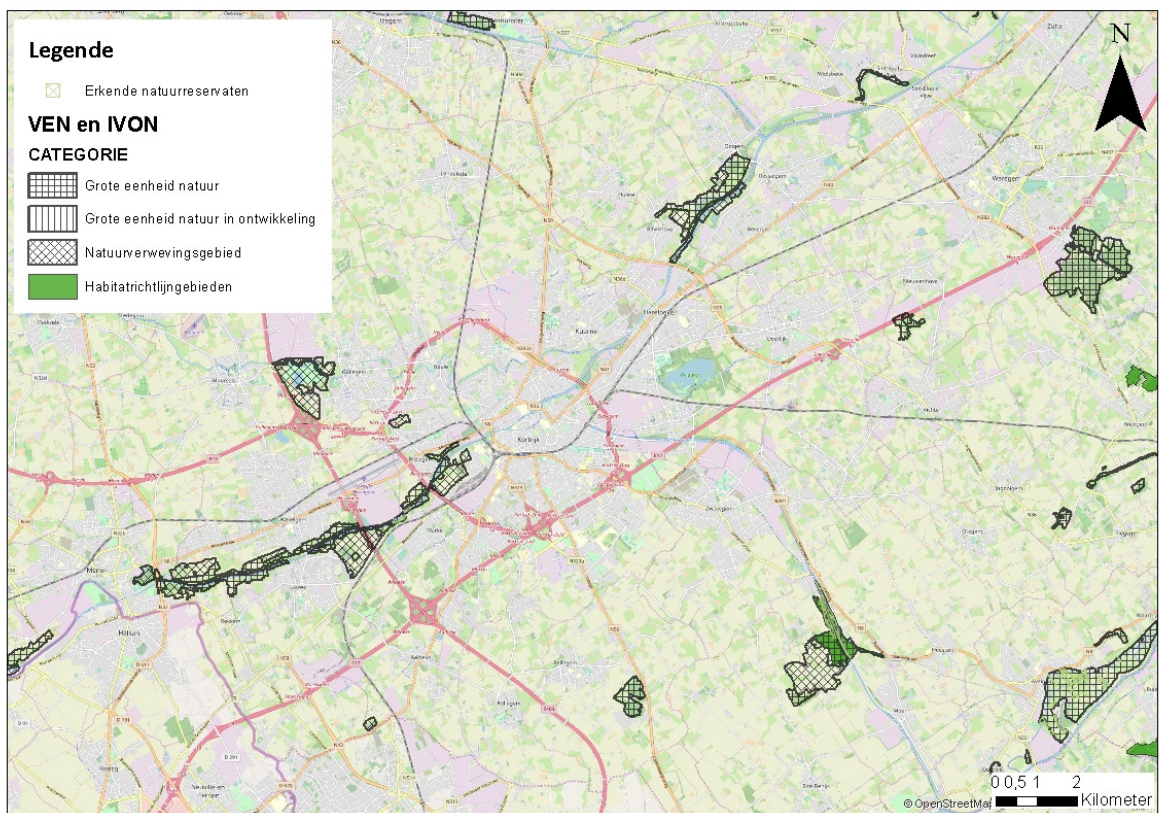
Figuur 3-12: Situering stedelijke gebieden Kortrijk, Menen en Waregem ten opzichte van de overstromingsgevoelige gebieden en de waterlopen

Biodiversiteit: Nabij het kleinstedelijk gebied Menen en het kleinstedelijk gebied Waregem is het VEN-gebied “West-Vlaamse Leievallei” gelegen. Nabij het kleinstedelijk gebied Waregem zijn tevens de VEN-gebieden “De Spitaalsbossen” en “De Vallei van de Kasselrijbeek” gelegen. Verder zijn geen beschermde gebieden gelegen in de omgeving van het ruime studiegebied. Voor het ruimere studiegebied worden bijkomend volgende gebieden aangeduid als biologisch (zeer) waardevol volgens de biologische waarderingskaart:

- Oevers van de waterlopen
- Omgeving van De Gavers
- De Spitaalsbossen ten zuiden van de afrit Waregem

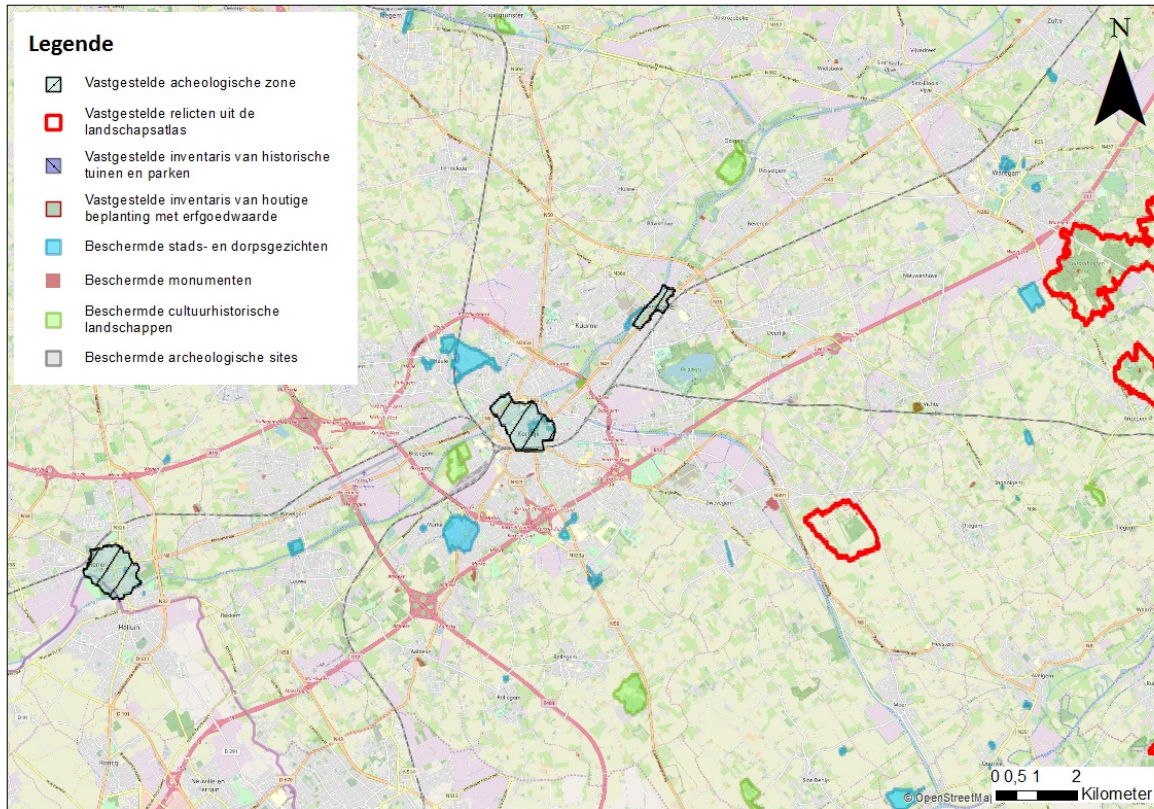


Figuur 3-13: Situering stedelijke gebieden Kortrijk, Mene en Waregem op de BWK



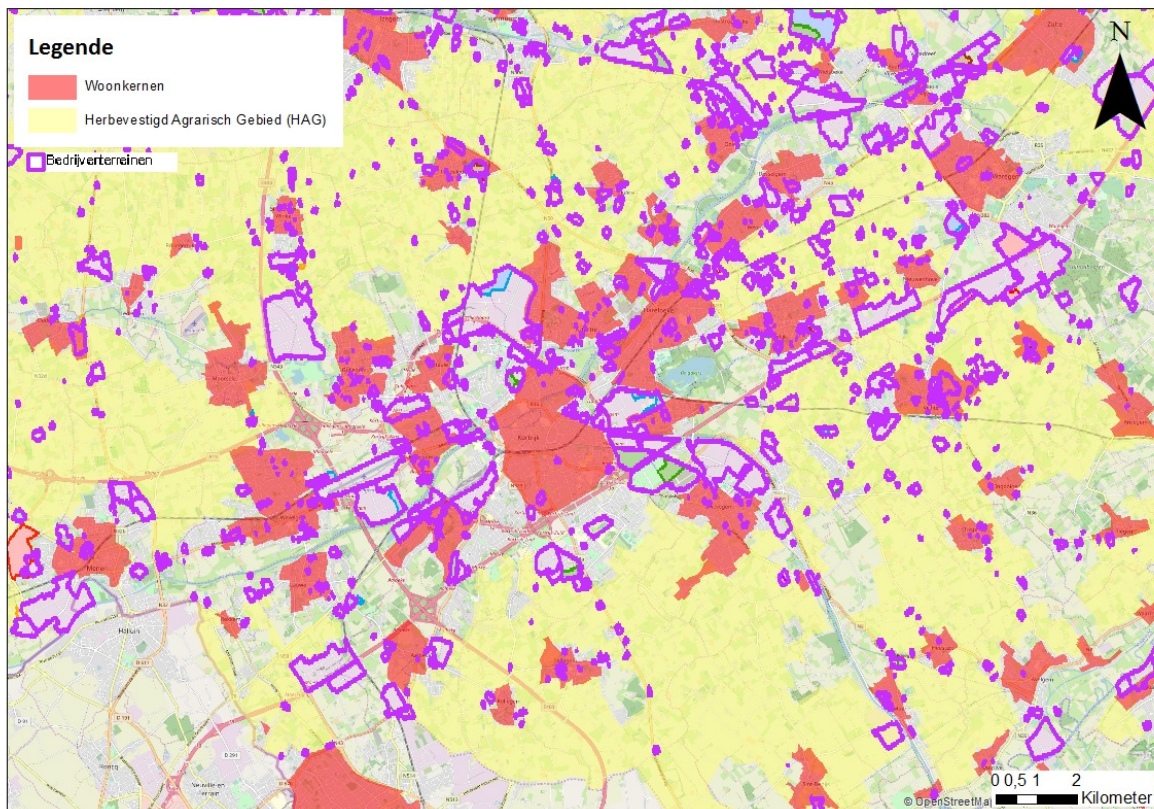
Figuur 3-14: Situering van de beschermde (natuur)gebieden in de stedelijke gebieden Kortrijk, Mene en Waregem

Landschap en erfgoed: Volgens het Geoportaal Onroerend Erfgoed zijn er binnen de stedelijke gebieden van Menen, Kortrijk en Waregem verschillende gebieden en gebouwen aangeduid als beschermd erfgoed. Binnen deze stedelijke gebieden zijn tevens verschillende elementen uit de vastgestelde inventaris bouwkundig erfgoed gelegen. De historische stadskernen van Menen, Harelbeke en Kortrijk werden tevens vastgesteld als archeologische zone. Delen van de historische stadskernen van Kortrijk en Menen zijn ten slotte ook aangeduid als Unesco Werelderfgoed.



Figuur 3-15: Situering van de erfgoedwaarden in de stedelijke gebieden Kortrijk, Menen en Waregem (Bron: Geoportaal Onroerend Erfgoed)

Ruimtelijke functies: Binnen de stedelijke gebieden van Menen, Kortrijk en Waregem domineren wonen en economische functies zoals bedrijvigheid en handel/retail. De open ruimtes rondom deze stedelijke gebieden zijn veelal in landbouwgebruik en werden ook herbevestigd als agrarisch gebied.

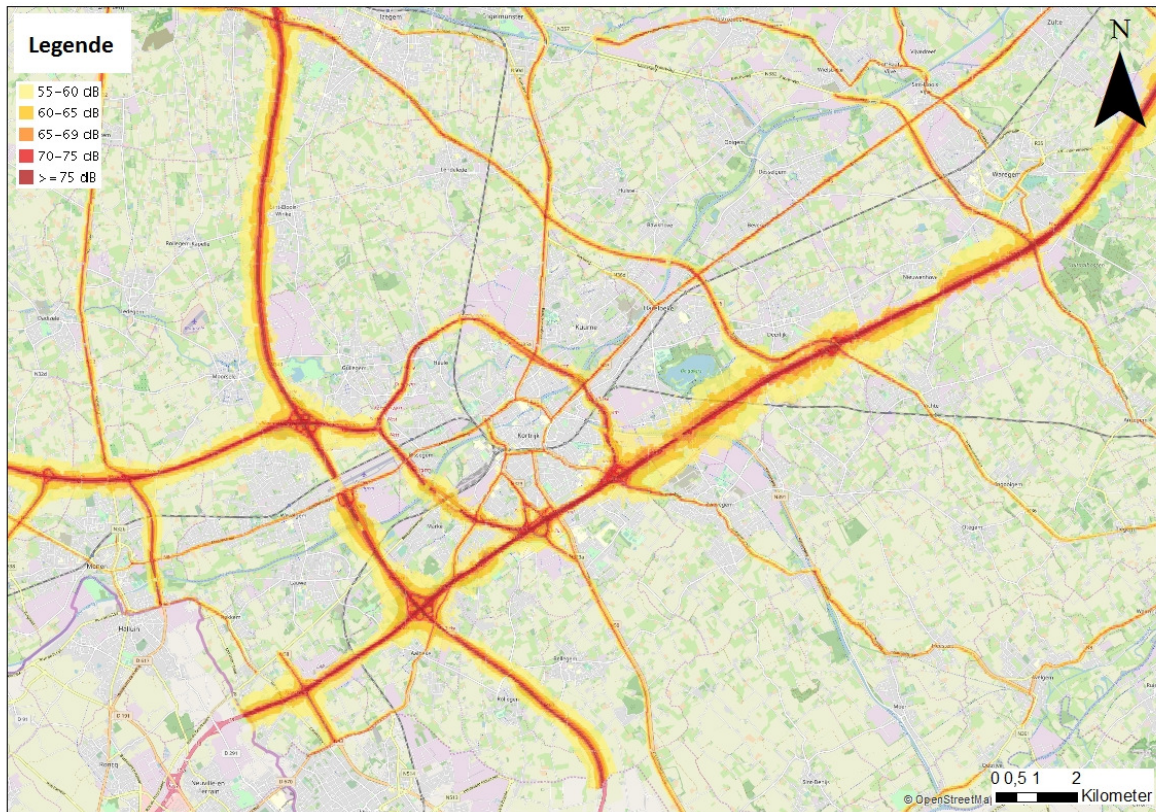


Figuur 3-16: Situering van bedrijventerrein, HAG en woonkernen in de stedelijke gebieden Kortrijk, Mene en Waregem

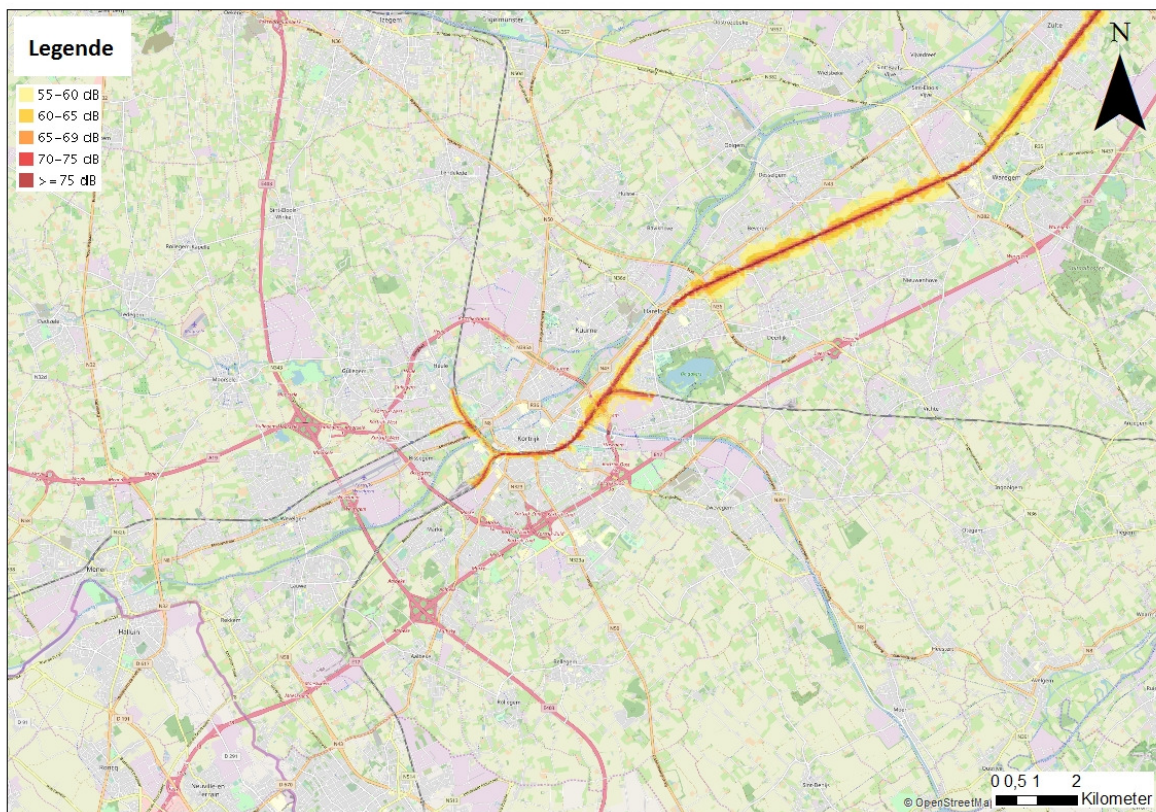
3.3.2.2 Geluid, lucht en gezondheid

Inzake **geluid** blijkt uit de strategische geluidsbelastingskaarten (Dept. Omgeving, toestand 2016) dat zowel wegverkeer als spoorverkeer relevante geluidsbronnen zijn t.a.v. de omgeving. Hieruit blijkt dat wegverkeer een dominante geluidsbron is langsheen de snelwegen, ringwegen en voornaamste invalswegen, met Lden-niveaus tot boven de 75 dB(A). Ook de spoorlijn Kortrijk – Gent is een relevante geluidsbron, met eveneens Lden-niveaus tot boven de 75 dB(A). Daarnaast is mogelijks ook de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem een relevante geluidsbron.

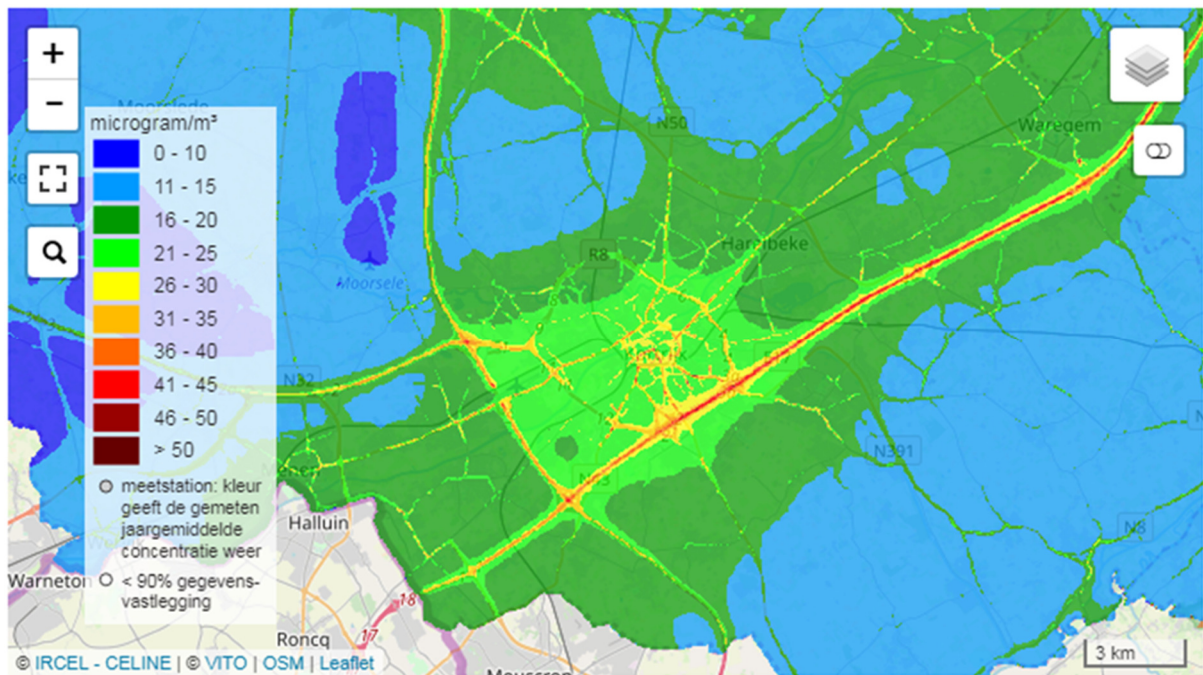
T.a.v. **luchtkwaliteit** is wegverkeer de dominante emissiebron t.h.v. het studiegebied en NO₂ de meest kritische pollutant. Volgens de IRCEL-kaarten lag het jaargemiddeld NO₂-niveau in 2017 ter hoogte van het plangebied globaal tussen de 16 en de 25 µg/m³. Ter hoogte van drukke wegenis, en dan voornamelijk de E403, E17 en de verschillende invalswegen van en naar Kortrijk, ligt het NO₂-niveau hoger en wordt de Vlaremnorm van 40 µg/m³ overschreden. Voor fijn stof is er veel minder lokale differentiatie. Het PM₁₀-gemiddelde lag in 2017 in heel het gebied tussen 16 en 25 µg/m³ en dat van PM_{2,5} tussen 13 en 15 µg/m³. Voor fijn stof treedt dus geen overschrijding van de Vlaremnormen op.



Figuur 3-17: Strategische geluidsbelastingskaart wegverkeer (Lden) (Bron: Departement Omgeving, 2016)



Figuur 3-1: Strategische geluidsbelastingskaart spoorverkeer (Lden) (Bron: Departement Omgeving, 2016)



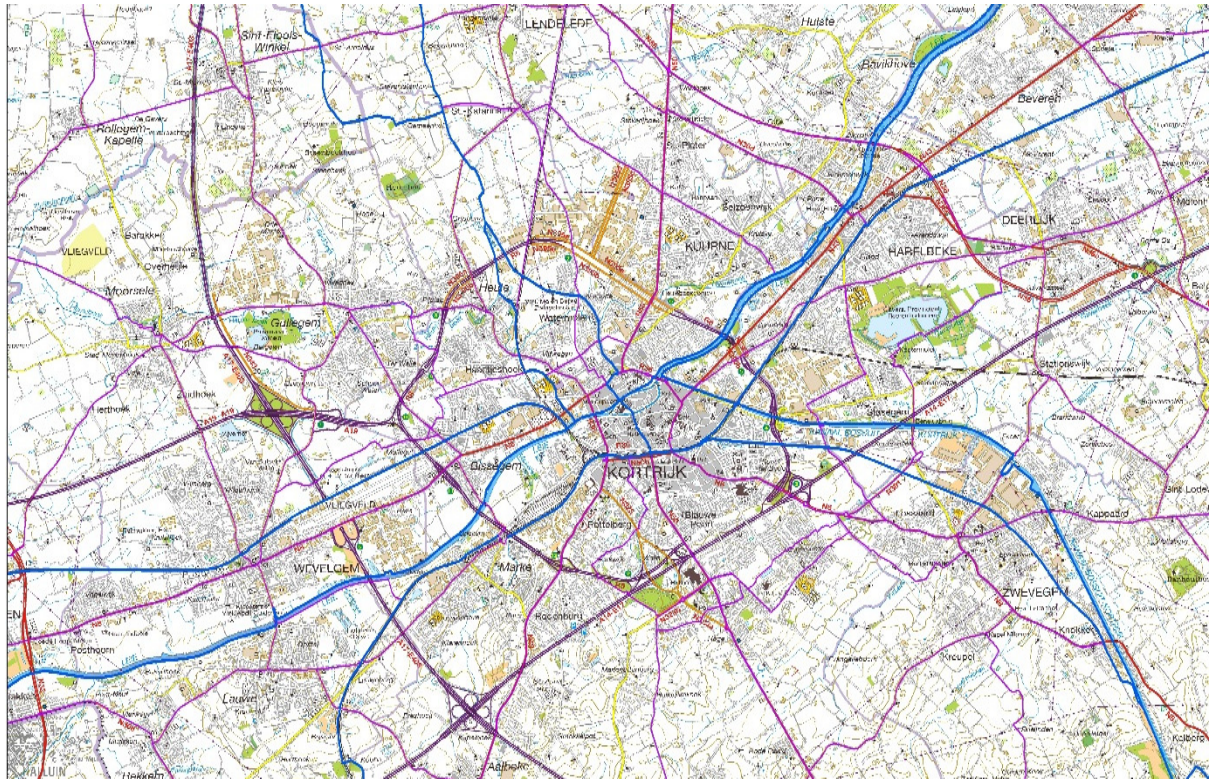
Figuur 3-19: NO₂-jaargemiddelde in 2017 ter hoogte van stedelijke gebieden Kortrijk, Menen en Waregem (bron: website VMM)

T.a.v. **gezondheid** wordt getoetst aan de zgn. gezondheidskundige advieswaarden (GAW), die voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} maar half zo hoog liggen (en dus dubbel zo streng zijn) als de Vlaremnormen. De GAW voor NO₂ (20 µg/m³) wordt overschreden in heel de agglomeratie van Kortrijk en daarbuiten langs de autowegen, drukke steenwegen en in de zgn. “street canyons” (wegen met grotendeels gesloten bebouwing waar de voertuigemissies minder snel verspreid en verdund worden). Voor PM₁₀ zijn de zones met overschrijding van de GAW (eveneens 20 µg/m³) quasi dezelfde als voor NO₂, terwijl de GAW voor PM_{2,5} (10 µg/m³) in heel het studiegebied (en in het overgrote deel van Vlaanderen) wordt overschreden. Voor geluid kan getoetst worden aan de grenswaarde voor nieuwe woonontwikkelingen van 55 dB(A) Lden. Deze waarde wordt overschreden tot op honderden meters van de autowegen en tot op een honderdtal wegen van steenwegen (indien er geen afscherming door bebouwing is), en verder in de zate van alle wegen met enig verkeer.

3.3.3 Ligging tegenover de netwerken

De E17/A14 behoort tot het TEN-T netwerk van hoofdwegen die landen, regio’s en gebieden verbindt. De E17/A14 verbindt Kortrijk in westelijke richting met Rijsel (Frankrijk) en in oostelijke richting met Gent en verder met Antwerpen. Ter hoogte van Kortrijk ligt de E17/A14 in uitgraving ten opzichte van de aanpalende woonwijken. De R8 is de buitenring rond het stadsweefsel van Kortrijk. Deze buitenring paalt aan de buurgemeenten/-stad: Kuurne, Harelbeke, Zwevegem en Wevelgem. In het zuiden is de R8 niet gesloten. Deze missing link wordt opgevangen door een weefzone langs de E17/A14 die ingesloten wordt door de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost. Tussen de N50 en de N8 is er op het gewestplan een reservatiestrook aangeduid voor de sluiting van de R8 tussen de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost.

Verschillende openbaar vervoerslijnen en fietsinfrastructuur doorkruisen het gebied.



Figuur 3-20: Fietsroutenetwerk ter hoogte van het plangebied en stedelijke gebieden Kortrijk, Mene en Waregem
(Bron: Provincie West-Vlaanderen)



Figuur 3-2: Uittreksel uit het netplan De Lijn West-Vlaanderen

4 Scoping

De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening voorziet dat de milieubeoordeling gedurende het volledige planproces aan bod komt. Gezien de plandoelstellingen wordt uitgegaan van een volwaardig plan-MER met alle relevante disciplines uit te werken in de volgende fases.

In functie van een gericht en kwaliteitsvol milieueffectenonderzoek, moet er eerst een scoping uitgevoerd worden, o.b.v. het planvoornemen en de alternatieven (zie §2.4), naar de relevantie van de milieudisciplines en de effectgroepen hierin. In § 4.2 wordt nagegaan welke disciplines en effectgroepen mogelijks aanleiding kunnen geven tot permanente significante milieueffecten en wordt een (algemeen) voorstel gegeven van methodiek voor het onderzoek naar deze permanente significante milieueffecten.

Tijdens het verdere ontwerpproces zal de scoping bijgestuurd worden waar nodig. Dit betekent dat bijkomende effectgroepen kunnen onderzocht worden, of effectgroepen niet meer als relevant voor (verder of gedetailleerder) onderzoek op planniveau worden geacht. Tevens kan het detail van het onderzoek wijzigen, in functie en op maat van nieuwe inzichten.

4.1 Planingrepen en hun relatie tot de effectgroepen

Planingrepen zijn ingrepen (handelingen, constructies, exploitaties of de verderzetting ervan) binnen het plangebied die door het plan (on)mogelijk worden gemaakt én die voorafgaand aan het plan wel/niet mogelijk waren.

Het planvoornemen (zie hoofdstuk 2) heeft als hoofddoel het verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en de leefbaarheid van de omgeving ervan en kan samengevat worden in volgende onderdelen:

- Infrastructurele werken en/of aanpassingen in functie van de optimalisatie en de leefbaarheid rondom de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost
- Ruimtelijke en/of economische ontwikkelingen ter hoogte van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en ook binnen de stedelijke gebieden van Menen, Kortrijk en Waregem

In onderstaande tabel wordt aangegeven welke effectgroepen (mogelijk) relevant zijn voor het plan. Het ingreep-effect-schema omvat zowel effecten in de aanlegfase als in de exploitatiefase. De effecten van de aanlegfase worden strikt genomen niet behandeld in een plan-MER. Dit is onder meer van toepassing voor de geluids- en luchtemissies van de aanlegwerken en het werfverkeer, en de daaruit volgende effecten op vlak van hinder en gezondheid voor de omwonenden. In een plan-MER waarbij verschillende ruimtelijke alternatieven voor grootschalige ontwikkelingen met elkaar worden vergeleken, draagt het bestuderen van de effecten tijdens de aanlegfase meestal niet wezenlijk bij tot de keuze voor een bepaald alternatief. Tijdelijke effecten tijdens de aanlegfase worden in plan-MER's dan ook doorgaans niet mee bestudeerd. Permanente effecten die het gevolg zijn van de aanlegfase dienen in een plan-MER echter wel bestudeerd te worden (Bron: Richtlijnenboek 'Algemene methodologische en procedurele aspecten').

De effectbeoordeling van de verschillende disciplines staan uiteraard niet los van elkaar. Er zijn onderlinge verbanden en beïnvloeding tussen de disciplines. In onderstaand schema worden de directe en indirecte relaties aangegeven tussen de primaire effecten van het plan, de abiotische disciplines bodem, water, geluid, lucht en licht en de zgn. receptordisciplines landschap, fauna en flora (intussen biodiversiteit genoemd) en mens. In het **vet** zijn de effecten opgenomen die mogelijk relevant zijn voor verder onderzoek op planniveau (permanent negatieve effecten, of langdurig negatieve effecten).

Ingrep	Effect	Discipline
Aanlegfase		
Voorbereiding (vrijmaken terrein, rooien bomen, verwijderen gebouwen,...)	Impact op bereikbaarheid Geluidsemissies Verstoring fauna Direct ecotoop/biotoopverlies Impact op landschappelijke structuur en erfgoed Impact op gebruikswaarde	Mens-mobiliteit Geluid Biodiversiteit Landschap en erfgoed Mens-ruimtelijke aspecten
Vergraven terrein	Impact op bereikbaarheid Grondverzet Geluidsemissies Stofemissies Direct ecotoop/biotoopverlies Barrièrewerking/versnippering Impact op landschappelijke structuur en erfgoed	Mens-mobiliteit Bodem en grondwater Geluid Lucht Biodiversiteit Landschap en erfgoed
Bouwwerken (wegenis, kunstwerken,...), inclusief afwerking (afscherming, landschappelijke inpassing,...)	Geluidsemissies Stof- en andere luchtemissies Impact op bodemsamenstelling (inbreng van vreemde materialen) Impact op grondwaterhuishouding Impact op afwatering Barrièrewerking Impact op landschappelijke structuur en perceptie Impact op belevingswaarde Gezondheidseffecten t.g.v. geluids- en luchtemissies en calamiteiten	Geluid Lucht Bodem en grondwater Oppervlaktewater Biodiversiteit Landschap en erfgoed Mens-ruimtelijke aspecten Mens-gezondheid
Bemaling (eventueel)	Geluidsemissies Impact op grondwaterpeil/-stromingen Impact op afwatering Impact op vegetatie (verdroging,...)	Geluid Bodem en grondwater Oppervlaktewater Biodiversiteit
Werfverkeer	Verkeersgeneratie en -afwikkeling Geluidsemissies Luchtemissies Bodemcompactie Verstoring fauna Verdwijnen betredingsgevoelige flora Impact op belevingswaarde Gezondheidseffecten t.g.v. geluids- en luchtemissies	Mens-mobiliteit Geluid Lucht Bodem en grondwater Biodiversiteit Mens-ruimtelijke aspecten Mens-gezondheid

Ingereep	Effect	Discipline
Tijdelijk ruimtebeslag (werfzones, opslag van grond en afbraakmateriaal)	Bodemcompactie Direct ecotoop/biotoopverlies Barrièrewerking/versnippering Impact op landschappelijke structuur en erfgoed Impact op belevingswaarde	Bodem en grondwater Biodiversiteit Landschap en erfgoed Mens-ruimtelijke aspecten
Exploitatiefase		
Aanwezigheid nieuwe/ aangepaste infrastructuur (inclusief openbaar vervoer, fietsverbindingen, parkeervoorzieningen en landschappelijke inpassing)	Impact op bereikbaarheid Impact op grondwaterhuishouding Impact op afwatering Barrièrewerking, versnippering Groene inkleding: impact op biodiversiteit, connectiviteit Impact op vegetatie (verdroging, ...) Impact op landschappelijke structuur en perceptie Impact op gebruikswaarde Impact op belevingswaarde	Mens-mobiliteit Bodem en grondwater Oppervlaktewater Biodiversiteit Landschap en erfgoed Mens-ruimtelijke aspecten
Exploitatie en onderhoud nieuwe infrastructuur	Verkeersgeneratie en –afwikkeling Impact op verkeersveiligheid Geluidsemissies Luchtemissies Impact op oppervlaktewaterkwaliteit (olie, strooizouten,...) Verstoring fauna Gezondheidseffecten t.g.v. geluids- en luchtemissies en calamiteiten	Mens-mobiliteit Geluid Lucht Oppervlaktewater Biodiversiteit Mens-ruimtelijke aspecten Mens- gezondheid
Mogelijkheden tot schrappen, verdichten of creëren van andere ontwikkelingsmogelijkheden	Impact op bereikbaarheid Impact op verkeersveiligheid Geluidsemissies Luchtemissies Ingrepen in de bodem Impact op bodemkwaliteit Impact op grond- en oppervlaktewaterhuishouding Impact op afwatering Barrièrewerking, versnippering Groene inkleding: impact op biodiversiteit, connectiviteit Impact op vegetatie (verdroging, ...) Impact op landschappelijke structuur en perceptie Impact op gebruikswaarde Impact op belevingswaarde Gezondheidseffecten t.g.v. geluids- en luchtemissies en calamiteiten	Mens-mobiliteit Geluid Lucht Bodem en Water Biodiversiteit Landschap en erfgoed Mens-ruimtelijke aspecten

4.2 Te onderzoeken effecten

4.2.1 Algemene methodologie

4.2.1.1 Afbakening studiegebied

Het plangebied betreft in eerste instantie de omgeving van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost (en dus de omgeving van de regionale ontwikkelingspolen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost). Daarnaast wordt voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen een locatieonderzoek uitgevoerd, zodat ook ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn binnen de stedelijke gebieden van Menen, Kortrijk en Waregem.

De afbakening van het studiegebied voor het milieuonderzoek is in principe verschillend voor elke milieudiscipline. Het omvat minstens het plangebied zelf en daarnaast het gebied waarbinnen zich significante effecten⁹ kunnen voordoen t.g.v. het planvoornemen. Het studiegebied voor de milieueffecten is bijgevolg ruimer dan het gebied waar het plan wordt uitgevoerd en in alle disciplines worden de effecten onderzocht tot op het schaalniveau waar ze relevant zijn.

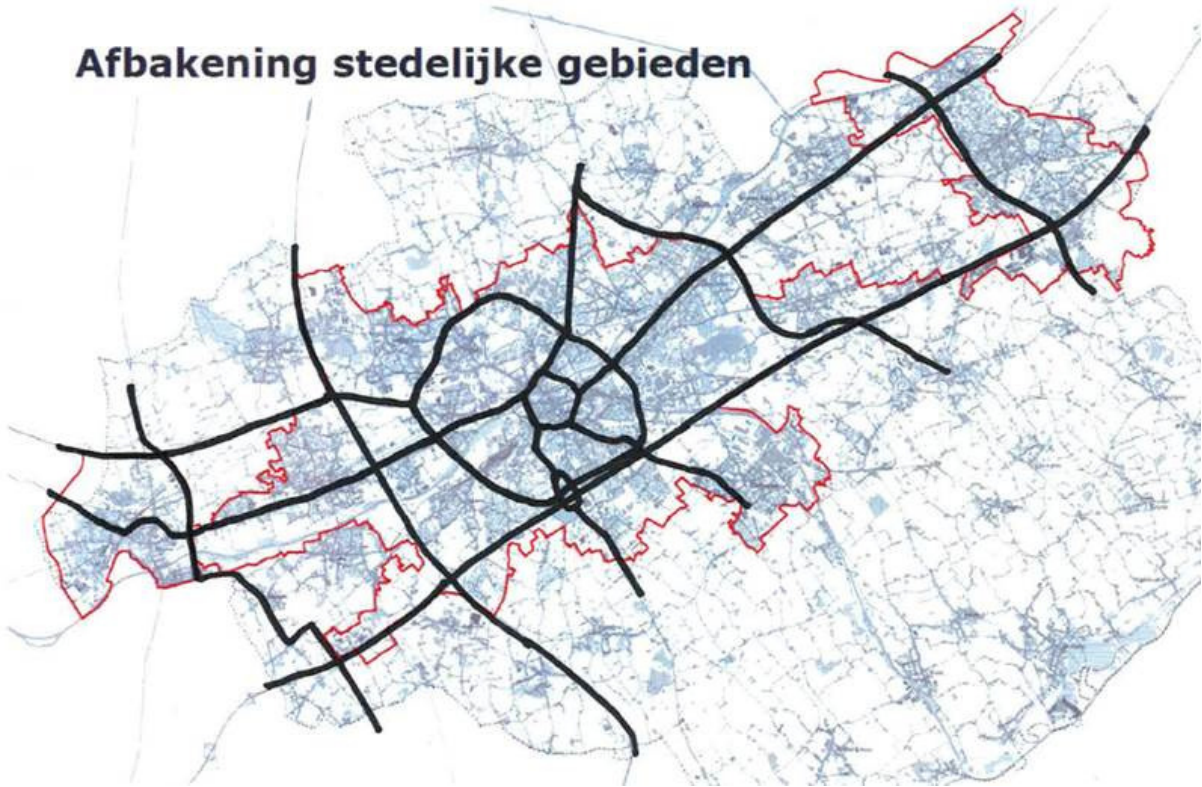
Afhankelijk van de discipline is een studiegebied van toepassing op micro- en/of macroschaal:

- Studiegebied op microschaal: Het plangebied zelf (individuele deelgebieden) en directe omgeving (standaard tot op 200m)
>> Dit studiegebied geldt voor alledisciplines; ten aanzien van de visuele/perceptieve aspecten in de disciplines landschap en mens-ruimtelijke aspecten kan dit studiegebied plaatselijk verruimd worden tot de zone waarbinnen de geplande ingrepen zichtbaar zijn.
- Studiegebied op macroschaal: Het macrostudiegebied zal normaliter maximaal (afhankelijk van de mate waarin de ruimtelijke ontwikkelingen geografisch worden gespreid) de stedelijke gebieden van Kortrijk, Waregem en Menen omvatten en de bovenlokale wegen die deze gebieden met elkaar verbinden, zoals indicatief voorgesteld op onderstaande figuur¹⁰
>> Dit studiegebied geldt voor de disciplines lucht, geluid, mens-gezondheid en (deels) biodiversiteit, water, landschap en mobiliteit:
 - >> *lucht, geluid en mens – gezondheid*: het gebied waarbinnen zich ten gevolge van het plan (vnl. t.g.v. wijzigingen in verkeersintensiteit) significante lucht-, geluids- en gezondheidseffecten kunnen voordoen.
 - >> *water, biodiversiteit en landschap*: de effecten inzake water, biodiversiteit en landschap doen zich wat betreft ‘netwerkeffecten’ op macroschaal voor.
 - >> *mobiliteit*: in het MER zal de impact op zowel de congestie als de verkeersintensiteit op het onderliggend wegennet bestudeerd worden om deze aspecten te objectiveren (relatie hoofdwegennet – onderliggend wegennet).

⁹ Significante effecten zijn niet-verwaarloosbare effecten die boven de significantiedrempel gelegen zijn. Aanzienlijke effecten zijn effecten die dermate groot zijn dat ze, indien het om negatieve effecten gaat, aanleiding geven tot milderende maatregelen.

¹⁰ Het feit dat bepaalde wegen (mogelijks) deel uitmaken van het studiegebied, betekent uiteraard niet dat op al deze wegen aanpassingen worden voorzien.

Afbakening stedelijke gebieden



Figuur 4-1: indicatieve afbakening studiegebied op macroschaal met aanduiding van de stedelijke gebieden en de meest relevante wegen

4.2.1.2 Grensoverschrijdende effecten

Het complex Kortrijk-Zuid bevindt zich op ca. 5 km ten noorden van de gewestgrens met Wallonië. Het kleinstedelijk gebied van Menen grenst aan de Franse grens. Er zijn dus mogelijks significante effecten te verwachten op het grondgebied van Wallonië en Frankrijk.

In de resp. disciplines wordt bij de effectbeoordeling geen onderscheid gemaakt tussen effecten op Vlaams, Waals of Frans grondgebied. Ten behoeve van de grensoverschrijdende procedure zal echter een apart hoofdstuk voorzien worden waarin de specifieke effecten op Waals en Frans grondgebied worden samengebracht en samengevat.

4.2.1.3 Effectbeoordeling en milderende maatregelen

Qua effectbeoordeling wordt per effectgroep en deelaspect en desgevallend per uitvoeringsvariant een effectscore toegekend tussen -3 en +3:

aanzienlijk negatief (-3)	aanzienlijk positief (+3)
negatief (-2)	positief (+2)
beperkt negatief (-1)	beperkt positief (+1)
geen significant effect (0)	

Deze scores worden toegekend op basis van expert judgement of waar mogelijk gekoppeld aan eenduidige kwantitatieve criteria. Op basis van de effectbeoordeling zullen indien vereist/wenselijk **milderende maatregelen** worden voorgesteld. Het al dan niet dwingend karakter van een maatregel

hangt af van de ernst van het negatief milieueffect, die bepaald wordt door de toegekende scores, en rekening houdend met de analyse van de deskundige:

- Niet significant (0) of positief (+1 tot +3): geen milderende maatregelen
- Beperkt negatief (-1): onderzoek naar milderende maatregel is minder dwingend, als de milieukwaliteit in de referentiesituatie echter reeds slecht is, kunnen milderende maatregelen toch nodig zijn om een bijkomende verslechtering te vermijden.
- Negatief (-2): er moet gezocht worden naar milderende maatregelen.
- Aanzienlijk negatief (-3): er moeten in elk geval milderende maatregelen voorgesteld worden.

Indien na een eerste onderzoek (mobiliteit, ruimtelijk, leefbaarheid en gezondheid) kan geoordeeld worden dat de effecten ten gevolge van een alternatief/variant te groot zijn om nog als 'redelijk' beschouwd te worden, dan wordt het betrokken oplossingsconcept niet meegenomen in het verdere effectenonderzoek.

4.2.2 Discipline mobiliteit

4.2.2.1 Methodiek beschrijving referentietoestand en toekomstige situatie

Beschrijving referentiesituatie

De bestaande verkeersproblematiek en de positionering van het plangebied binnen de verschillende netwerken staat respectievelijk beschreven onder §1.1 en §3.3.3.

Rekening houdend met de planhorizon is voor de discipline mobiliteit echter niet zozeer de bestaande situatie relevant als toetsingskader, maar wel de toekomstige referentiesituatie in een scenario waarbij een aantal infrastructurele optimalisaties zijn doorgevoerd die op basis van voorgaand onderzoek als noodzakelijke randvoorwaarden gelden:

- gerealiseerde ongelijkgrondse trompetaansluiting voor de aansluiting Kortrijk-West R8/A19 (beslist beleid),
- een optimale doortrekking van de R8 tussen de Noordlaan en de Zandbergstraat;
- een optimale herinrichting van de verkeerswisselaar Aalbeke.

maar zonder de vooropgestelde optimalisaties aan de complexen Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid.

Voor de beschrijving daarvan zal gebruik gemaakt worden van de beschikbare informatie uit het gevoerde vooronderzoek; in het bijzonder de resultaten van het "Mobiliteitsonderzoek R8 Kortrijk" (Witteveen&Bos + Transport & Mobility Leuven, 2019).

In deze studie werden de mogelijke verkeerskundige optimalisaties van complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost onderzocht aan de hand van dynamische microsimulaties voor de situatie in 2025. Basis van dit dynamisch verkeersmodel zijn cameratellingen (kentekenonderzoek) van oktober 2017, die opgehoogd werden op basis van de demografische groeiverwachtingen, momenteel 'op stapel' zijnde ruimtelijke ontwikkelingen¹¹ en infrastructuurwijzigingen uit het macroscopisch stadsmodel van Kortrijk.

¹¹ In het verkennend mobiliteitsonderzoek werd uitgegaan van een 'maximumscenario', waarbij rekening werd gehouden met alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen. In het verdere onderzoek wordt dit uitgangspunt verlaten en wordt vanuit het bepalen van de capaciteitsrand en de draagkracht van de infrastructuur bekeken wat mogelijk is op vlak van ruimtelijke ontwikkelingen.

Dit laatste is een afgeleid model van het provinciaal verkeersmodel West-Vlaanderen, dat op niveau van het onderliggende wegennet van Kortrijk verder aangevuld en verfijnd werd. Het betreft een spitsuurmodel dat de situatie weergeeft tijdens het ochtend- en avondspitsuur (8-9u en 17-18u), zowel voor het personenvervoer als het vrachtvervoer.

Beschrijving toekomstige situatie

De beschrijving van de toekomstige situatie gebeurt voor elk van de te onderzoeken oplossingsvarianten op basis van diezelfde modelinformatie.

Bij aanvang van de analyse wordt een dubbelcheck gedaan of er van elke oplossingsvariant die voldoende onderscheidend is op schaalniveau van de respectievelijke verkeersmodellen, wel genoeg modelinformatie ter beschikking is. Desgevallend worden bijkomende doorrekeningen gevraagd aan de respectievelijke modelbeheerders. Ter illustratie: de exacte locatie van een doorgetrokken R8 en het wel/niet overkappen ervan, werken niet onderscheidend op niveau van het macromodel.

Interactie met onderzoek naar mogelijkheden voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en ontwikkeling van multimodale knooppunten

Eén van de onderzoeksvragen is een evaluatie en mogelijke heroriëntatie van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden (nagaan of men bij het huidig programma zal blijven, dan wel een (gedeeltelijke) schrapping, heroriëntering, herschikking of herlocalisatie doorvoeren. Vanuit discipline 'mobiliteit' is de voornaamste invalshoek hiervoor de beschikbare restcapaciteit en, in voorkomend geval, wat de noodzakelijke verkeersreductie is om nog toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen toe te laten.

De twee voornaamste werksporen die binnen discipline 'mobiliteit' onderzocht worden om tot een verkeersreductie te kunnen komen, zijn:

- aanpassing van het ruimtelijk programma;
- modal shiftmaatregelen, met focus op de ontwikkeling van multimodale knooppunten (mobipunten) ter hoogte van de betrokken complexen.

Aan de hand van herkomst/bestemmingsgegevens en 'selected linkanalyses' uit het macroscopisch stadsmodel wordt voor de geselecteerde ruimtelijke ontwikkelingspolen onderzocht wat hun respectievelijke aandeel is in de vastgestelde netwerkbelasting. Aansluitend wordt aan de hand van de achterliggende modeldata (ruimtelijk programma en modal split) en kencijfers uit de vakliteratuur (Richtlijnenboek MOBBER, Onderzoek Verplaatsingsgedrag, CROW, ...) een inschatting gemaakt van de potentiële ontwikkelingsmarges enerzijds en potentiële modal shift bij realisatie van mobipunten (multimodale knooppunten) anderzijds. Voorwaarde voor dit laatste is uiteraard wel dat de respectievelijke oplossingsconcepten voor complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost, de uitbouw van een mobipunt (multimodaal knooppunt) mogelijk laten.

De output van deze deelanalyse geeft inzicht invloegende aspecten:

- restcapaciteiten en noodzakelijke programma-aanpassingen in een basisscenario zonder modal shift;
- potentiële modal shift bij ontwikkeling van mobipunten (multimodale knooppunten);
- restcapaciteiten en noodzakelijke programma-aanpassingen in een scenario mét modal shift.

Interactie met overige disciplines

'Mobiliteit' is niet de enige discipline die gebruik maakt van verkeersgegevens. Ook de leefbaarheidsdisciplines (geluid, lucht, gezondheid) doen dit. De noodzakelijke inputcijfers voor deze disciplines worden gegeven vanuit discipline mobiliteit.

Omgekeerd kan ook vanuit de leefbaarheidsdisciplines het signaal komen dat de toekomstig verwachte verkeerstoename te hoog is om nog acceptabel te zijn in functie van 'leefbaarheid', en kan dus ook vanuit die invalshoek berekend worden wat de benodigde verkeersreductie is. Die kan verschillend zijn van wat louter i.f.v. 'mobiliteit' nodig is.

Het spreekt voor zich dat bij het onderzoek naar de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden gekeken wordt welke discipline maatgevend is, zodat de voorgestelde programmawijzigingen ineens genoeg reductie geven om voor alle disciplines dekkend te zijn.

4.2.2.2 Beoordelingskader

Voor de beoordeling van de effecten wordt onderscheid gemaakt tussen effecten op macroniveau enerzijds, en effecten op microniveau anderzijds.

Op **macroniveau** (zie ook *studiegebied mens-gezondheid*) wordt vooral gekeken in hoever de aanpassingen aan beide complexen leiden tot de beoogde verschuivingen van verkeersstromen van het onderliggende net naar het hoger wegennet. Belangrijke indicatoren daarbij zijn:

- verschuivingen van intensiteiten en verzadigingsgraden (incl. restcapaciteit) op de voornaamste bovenlokale wegen,
- relatieve evolutie van de trajecttijden op een aantal doorgaande routes,
- relatieve evolutie van het aantal voertuigkilometers op niveau van de bebouwde deelgebieden

Daarnaast wordt ook gekeken in hoever de voorgestelde oplossingsconcepten compatibel zijn met de geplande uitbouw van bovenlokale fiets- en OV-trajecten.

Op **microniveau** wordt gekeken naar de effecten in de directe omgeving van het plangebied, zijnde:

- doorstroming van fietsers, OV en autoverkeer op de trajecten die het plangebied doorkruisen;
- verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid

Onderstaande tabel geeft de indicatoren weer die zullen beschouwd worden in de effectbeoordeling voor mobiliteit:

Aspect	Indicator
Functioneren van het verkeerssysteem – autoverkeer en vrachtverkeer	
Algemeen druktebeeld	<ul style="list-style-type: none">▪ Verschuiving van verkeersstromen tussen onderliggend en hoger wegennet▪ Voertuigkilometers deelgebieden▪ aandeel vrachtverkeer

Aspect	Indicator
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Geïnduceerde vraag t.g.v. opwaardering complexen
Functioneren hoger wegennet	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Intensiteiten en verzadigingsgraden hoger wegennet ▪ Routekeuze doorgaand (vracht)verkeer ▪ Trajecttijden doorgaand verkeer
Functioneren onderliggend wegennet t.h.v. aansluitpunten complexen Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid	<ul style="list-style-type: none"> ▪ evolutie verkeersstromen ▪ doorstroming op de knooppuntarmen
Functioneren van het verkeerssysteem – andere modi en multimodaliteit	
Functioneren openbaar vervoernet	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Directe impact van het project op lijnvoering/routes ▪ Evolutie verkeersdruk op OV-routes
Functioneren fietsnetwerk	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Directe impact op het fietsroutenetwerk: wijziging routes, barrièrevorming, rijafstanden (omrijfactor) ▪ Druk op bestaand wegennet waar autoverkeer in direct conflict is met fiets
Multimodaliteit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wijziging bereikbaarheid en capaciteit van bestaande overstappunten (P&R's) ▪ Potentie voor (modal shift bij) de ontwikkeling van nieuwe mobipunten
Verkeersveiligheid en –leefbaarheid	
Verkeersveiligheid op de aansluitingen van complexen Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid met het hoger wegennet	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wegkenmerken die het rijgedrag beïnvloeden: bochten, hellingen, weefzones ▪ Samenstelling verkeer
Verkeersveiligheid en –leefbaarheid op het onderliggend wegennet	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Druk op wegennet in de omliggende woonwijken ▪ Oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers (gemiddelde wachttijd) van de belangrijkste assen ▪ Mate van conflict tussen autoverkeer en zacht verkeer

Merk op dat sommige aspecten, zoals “verkeersintensiteiten” op zich geen te beoordelen effectgroep zijn, maar uiteraard wel noodzakelijke basisinformatie vormt voor de beoordeling van andere effectgroepen (doorstroming, oversteekbaarheid,...).

Significantiekaders

Bij de effectbeoordeling wordt waar mogelijk gebruik gemaakt van de algemene significantiekaders die opgenomen zijn in het MER-richtlijnenboek “Mens-mobiliteit. Dit betreft onder meer de deelaspecten:

- doorstroming (op wegvakken van het hoger wegennet),
- impact op fietsroutes (omrijfactor)
- verkeersveiligheid (oversteekbaarheid/gemiddelde wachttijd) op het onderliggende net

Waar nodig (omdat de informatie ontbreekt of omdat het MER-richtlijnenboek “Mens-Mobiliteit” geen algemeen significantiekader aanreikt) wordt eveneens een gemotiveerde effectbeoordeling gegeven. Om die motivering te objectiveren, zullen bij de beoordeling specifieke significantiekader op maat van het initiatief worden uitgewerkt. Afhankelijk van de beschikbare informatie kunnen dit zowel kwalitatieve als (semi)kwantitatieve kaders zijn.

Voor de doorstroming op niveau van de kruispunten bijvoorbeeld zal de beoordelingswijze overgenomen worden die gebruikt werd in de 'Verkeersstudie R8 Kortrijk', zijnde de mate waarin wachtrijen nog binnen eenzelfde lichtencyclus verwerkt kunnen worden en in hoever de wachtrijen terugslageffecten genereren op de snelwegafritten en/of nabije kruispunten (dit mag bv. niet leiden tot congestie op het eerstvolgende ondergeschikte kruispunt).

4.2.3 Leefbaarheidsdisciplines

4.2.3.1 Discipline geluid en trillingen

Trillingen

Trillingen zijn voornamelijk relevant in de aanlegfase en zullen tijdelijk van aard zijn. Het aspect trillingen is dus voornamelijk relevant op projectniveau, en zal op planniveau niet verder meegenomen worden naar het MER.

Geluidsmetingen en -modellering

Voor het in beeld brengen van het actueel geluidsniveau worden 5 vaste meetpunten voorzien t.h.v. de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en het tracé van het ontbrekend deel van de R8 en 20 ambulante meetpunten verspreid over het macrostudiegebied, telkens t.h.v. bewoning. Bijkomende ambulante meetpunten worden desgevallend voorzien t.h.v. bijkomende ruimtelijke ontwikkelingen.

Er wordt een geluidsmodellering uitgevoerd voor zowel de referentiesituatie als de onderscheidende scenario's van de geplande situatie (cfr. alternatievenonderzoek) voor die wegvakken waar een significante wijziging van het verkeer te verwachten valt en hun omgeving. De benodigde gegevens per wegvak (aantal personen- en vrachtwagens per dagdeel¹², toegelaten snelheid, wegdektype, hoogte weg) worden aangeleverd door de deskundige mens-mobiliteit.

In het geluidsmodel wordt enkel rekening gehouden met wegverkeersgeluid. Andere geluidsbronnen (spoorverkeer, bedrijvigheid,...) worden op kwalitatieve wijze beschreven en beoordeeld.

Beoordelingskader

Aangezien wegverkeersgeluid op planniveau de meest relevante geluidsbron is, wordt getoetst aan de zgn. gedifferentieerde referentiewaarden voor wegverkeersgeluid:

Type weg	situatie	Lden dB(A)	Lnight dB(A)	Opmerkingen
hoofd- en primaire wegen	nieuwe woon-ontwikkeling	55	45	-
	nieuwe wegen	60	50	-
	bestaande wegen	70	60	-

¹² De voertuigaantallen per dagdeel werden daarbij bekomen via extrapolatie van de ochtend- en avondspitscijfers uit het verkeersmodel op basis van de gemiddelde verdeling van het personen- en vrachtverkeer over de dag op het Vlaams wegennet.

secundaire en lokale wegen	nieuwe woonontwikkeling	55	45	voor de beoordeling van het geluidsniveau bij woningen die: ofwel over minstens één gevel beschikken waarop de geluidsbelasting meer dan 20 dB lager is dan de referentiewaarde ofwel over minstens één gevel beschikken die niet wordt blootgesteld aan een geluidsbelasting boven de referentiewaarden én voorzien zijn van voldoende isolatie op alle gevels die wél worden blootgesteld aan een hogere geluidsbelasting, dient de toetsing te gebeuren ten aanzien van de met 5 dB verhoogde referentiewaarden
	nieuwe wegen	55	45	
	bestaande wegen	>55	>45	
		stand-still		
	65	55		

De berekende geluidsniveaus in de geplande toestand worden vergeleken met die in de referentie-toestand, hetgeen leidt tot de zgn. tussenscore. Vervolgens wordt deze tussenscore al dan niet versoepeld resp. verstrengd op basis van het absoluut geluidsniveau:

- Negatieve tussenscores worden afgezwakt indien het geluidsniveau t.h.v. de woningen na realisatie van het plan nog altijd onder de grenswaarde voor nieuwe primaire wegen ligt;
- Positieve tussenscores worden eveneens afgezwakt indien het niveau zowel voor als na planrealisatie boven de norm voor bestaande wegen ligt.

Op plaatsen waar een hoofdweg (E17, E403) of primaire weg (R8) de bepalende geluidsbron is wordt getoetst aan de gedifferentieerde referentiewaarden voor hoofdwegen of primaire wegen toegepast, wat voor Lden volgens beoordelingskader oplevert (voor Lnight liggen de grenswaarden 10 dB(A) lager):

Lden voor	Lden na	Effect (verschil Lden/Lnight na – Lden/Lnight voor)						
		< -6 dB(A)	-6 - -3 dB(A)	-3 - -1 dB(A)	-1 - +1 dB(A)	+1 - +3 dB(A)	+3 - +6 dB(A)	> +6 dB(A)
	tussenscore	+3	+2	+1	0	-1	-2	-3
<= 60 dB(A)	<= 60 dB(A)	+3	+2	+1	0	0	0	0
	> 60 dB(A)	nvt	nvt	nvt	0	-1	-2	-3
60 – 70 dB(A)		+3	+2	+1	0	-1	-2	-3
> 70 dB(A)	<= 70 dB(A)	+3	+2	+1	0	nvt	nvt	Nvt
	> 70 dB(A)	-1	-1	-1	-1	-1	-2	-3

Op plaatsen waar een secundaire weg (b.v. N43) of lokale weg de bepalende geluidsbron is, gelden de overeenkomstige gedifferentieerde referentiewaarden, die dus 5 dB(A) strenger zijn.

Indien de aldus bekomen eindscore verschilt voor Lden en Lnight, wordt de meest negatieve score gebruikt om de noodzaak aan milderende maatregelen weer te geven. Milderende maatregelen worden voorgesteld volgens onderstaande volgorde:

1. Bronmaatregelen (vb. ander type wegdek, ...)
2. Overdrachtsmaatregelen (vb. geluidsschermen of -bermen, ...)
3. Maatregelen bij de ontvanger (vb. gevelisolatie, ...) volgens de bepalingen van norm NBN S 01-400-1 Akoestische criteria voor woongebouwen

De effecten van het plan na mildering zullen opnieuw doorgerekend worden om hun effectiviteit na te gaan.

4.2.3.2 Discipline lucht

Huidige luchtkwaliteit en luchtmodellering

De **huidige** luchtkwaliteit in het studiegebied wordt enerzijds ingeschat op basis van de gegevens van de bestaande luchtmeetnetten van VMM en anderzijds de interpolatiekaarten van IRCEL/CELINE (website VMM).

Daarnaast wordt een luchtmodellering uitgevoerd voor enerzijds de referentietoestand en anderzijds de onderscheidende scenario's van de geplande situatie (cfr. alternatievenonderzoek). De benodigde gegevens per wegvak (aantal personen- en vrachtwagens per etmaal¹³, "free flow" snelheid, hoogte weg) worden aangeleverd door de deskundige mens-mobiliteit.

Zowel de referentiesituatie als de geplande toestand(en) worden doorgerekend door middel van twee luchtmodellen, nl. IFDM Traffic en CAR Vlaanderen:

- IFDM-Traffic: Dit model werd in 2009-2010 door VITO ontwikkeld i.o.v. Departement LNE ter ondersteuning van de opmaak van milieueffectrapportages en het Vlaamse luchtkwaliteitsbeleid, specifiek rekening houdend met verkeersemissies. Dit is een gebiedsdekkend model, dat zal toegepast worden op de relevante wegen binnen het macrostudiegebied. Dit model kan rekening houden met de effecten van viaducten en tunnels, maar niet met afscherming door bebouwing of andere elementen die een vrije luchtcirculatie belemmeren. Eind 2016 kwam een nieuwe, geactualiseerde versie v2 beschikbaar.
- CAR Vlaanderen: Dit model werd in 2006 door TNO ontwikkeld in opdracht van de Vlaamse Overheid. In 2010 is het model geactualiseerd en aangepast volgens de meest recente inzichten en in 2016 werden de achtergrondwaarden in het model geüpdatet. Dit model is specifiek ontwikkeld voor het bepalen van binnenstedelijke luchtkwaliteit in zgn. *street canyons* waar de belemmering van een vrije luchtcirculatie t.g.v. aaneengesloten bebouwing tot hogere immissies leidt, en zal – als aanvulling op IFDM Traffic – toegepast worden op de wegsegmenten binnen bebouwde kom die t.g.v. het project een relevante wijziging in verkeersintensiteit ondergaan.

Als referentiejaar voor de luchtmodellering wordt 2025 genomen, aangezien de verkeerscijfers uit het verkeersmodel ook op dit jaar betrekking hebben.

Beoordelingskader

De berekende immissiewaarden in de referentietoestand en de geplande toestand(en) worden getoetst aan de milieukwaliteitsnormen volgens Vlarem¹⁴:

Polluent	Middelingstijd	Grenswaarde $\mu\text{g}/\text{m}^3$	# toegelaten overschrijdingen
NO ₂ en NO _x	1 uur	200	Max. 18 keer per jaar
	Kalenderjaar	40	-
Fijn Stof (PM ₁₀)	24 uur	50	Max. 35 keer per jaar

¹³ De voertuigaantallen per etmaal werden daarbij bekomen via extrapolatie van de ochtend- en avondspitscijfers uit het verkeersmodel op basis van de gemiddelde verdeling van het personen- en vrachtverkeer over de dag op het Vlaams weggennet.

¹⁴ Voor PM_{2,5} zal getoetst worden aan de toekomstige, strengere norm van 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Polluent	Middelingstijd	Grenswaarde $\mu\text{g}/\text{m}^3$	# toegelaten overschrijdingen
	Kalenderjaar	40	-
Fijn Stof ($\text{PM}_{2,5}$)	Kalenderjaar	25 (20 in 2020)	-

De effectbeoordeling van het plan gebeurt op basis van de immissiebijdrage (verschil geplande – referentietoestand), uitgedrukt in % van de milieukwaliteitsnormen. Deze bijdrage wordt getoetst aan het significantiekader conform het richtlijnenboek lucht (2012), p. 96:

Immissiebijdrage (= X) t.o.v. de milieukwaliteitsnorm van de pollutie of toegelaten aantal overschrijdingen	Beoordeling	Milderende maatregel
$X \leq +1\%$	Niet significante (0) of positieve bijdrage (+1 tot +3)	Geen milderende maatregel noodzakelijk
$X > +1\%$	Beperkte bijdrage (-1)	Onderzoek naar milderende maatregelen is minder dwingend, tenzij de milieukwaliteitsnormen in de referentiesituatie reeds voor 80% ingenomen is (link met milieugebruiksruimte).
$X > +3\%$	Belangrijke bijdrage (-2)	Milderende maatregelen moeten gezocht worden met zicht op implementatie op korte termijn.
$X > +10\%$	Zeer belangrijke bijdrage (-3)	Milderende maatregelen zijn essentieel.

De significantiedrempels zijn dus 1, 3 en 10% van de norm. Voor NO_2 en PM_{10} levert dit als grenswaarden resp. +/- 0,4, 1,2 en 4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ op, voor $\text{PM}_{2,5}$ zijn de grenswaarden resp. +/- 0,2, 0,6 en 2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Negatieve scores worden gekoppeld aan de wenselijkheid/noodzaak om milderende maatregelen te zoeken en toe te passen (zie tabel). Indien de milieugebruiksruimte in de referentiesituatie reeds voor meer dan 80% is ingenomen (voor NO_2 komt dit bijvoorbeeld overeen met 32 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), dan moet dus ook reeds bij een beperkte bijdrage (score -1) dwingend gezocht worden naar milderende maatregelen. Qua mogelijke maatregelen komen o.a. (geluids)schermen en –bermen in aanmerking. Hoewel ze niet specifiek gericht zijn op luchteffecten, hebben ook hiervoor een milderend effect. De omvang van dit effect kan evenwel niet doorgerekend worden in IFDM Traffic of CAR Vlaanderen.

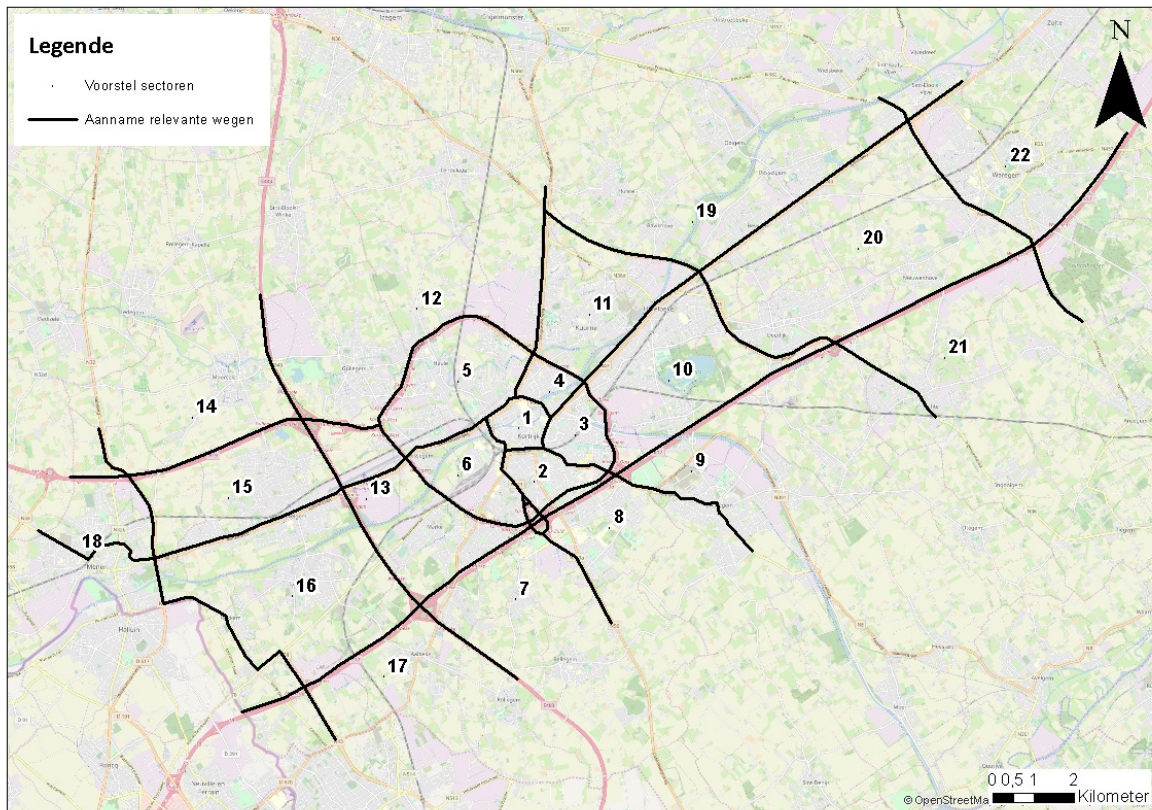
4.2.3.3 *Discipline mens – gezondheid*

Methodiek beschrijving referentie- en geplande situatie(s)

Conform het geactualiseerd Richtlijnenboek Mens – gezondheid (2016) omvat de evaluatie van de gezondheidseffecten van het plan voor de mens volgende stappen:

- Beschrijving van het ruimtegebruik en de betrokken populatie;
- Identificatie van potentiële relevante milieustressoren;
- Inventarisatie van stressoren blootstellingsdata; en
- Beoordeling gezondheidsimpact.

Het studiegebied voor de discipline mens – gezondheid komt overeen met het geoperationaliseerd macrostudiegebied, ingedeeld in deelgebieden en statistische sectoren. De statistische sector – het laagste niveau waarvoor demografische gegevens standaard beschikbaar zijn – vormt de basiseenheid van de analyse en effectbeoordeling, maar in functie van de rapportage worden ook aggregaties gemaakt per deelgebied en voor het studiegebied als geheel. Op onderstaande figuur werd een indicatief voorstel gemaakt van de indeling in deelgebieden op basis van de woonkernen en belangrijkste wegen.



Figuur 4-2: Indicatief voorstel deelgebieden binnen macrostudiegebied

In **stap 1** wordt het ruimtegebruik en de populatie (meest recente bevolkingscijfers per statistische sector) in het studiegebied beschreven. Tevens worden de kwetsbare functies geïnventariseerd gelegen: scholen, kinderopvang, woonzorgcentra en ziekenhuizen, voor zover deze een relevant effect kunnen ondergaan van het plan.

In **stap 2** worden de potentiële relevante milieustressoren in beeld gebracht. Verkeer is t.a.v. het plan de enige relevante bron van milieustressoren, en derhalve beperken de relevante stressoren zich tot de lucht- en geluidsemissies: de pollutanten NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} en EC voor lucht¹⁵ en de parameters

¹⁵ Elementair koolstof (EC) is wellicht de meest bepalende pollutant voor de gezondheidseffecten van verkeer, maar op heden bestaan nog geen gezondheidkundige advieswaarden voor EC, waardoor toepassing van het significantiekader eigenlijk niet mogelijk is. EC wordt wel berekend in het luchtmodel IFDM Traffic en zal getoetst worden aan de indicatieve grenswaarde van 1 µg/m³.

Lden en Lnight voor geluid. Voor deze pollutanten/parameters zal getoetst worden aan de gezondheidkundige advieswaarden (GAW):

- NO₂ jaargemiddelde: 20 µg/m³ (dubbel zo streng als Vlaremnorm; zie discipline lucht);
- PM₁₀ jaargemiddelde: 20 µg/m³ (dubbel zo streng als Vlaremnorm);
- PM_{2,5} jaargemiddelde: 10 µg/m³ (dubbel zo streng als Vlaremnorm);
- Lden: 53 dB(A)¹⁶
- Lnight: 45 dB(A)

Ten aanzien van geluidshinder kan niet alleen getoetst worden aan advieswaarden, maar bestaan ook dosis-respons-formules tussen geluidsniveau (Lden of Lnight) en hinderbeleving en slaapverstoring, gebaseerd op uitgebreide enquêtes (bron: EEA Technical Report No 11/2010 “*Good practice guide on noise exposure and potential health effects*”). Voor wegverkeerslawaai zijn volgende dosis-respons-formules van toepassing:

- Hinder: %A = $1,795 * 10^{-4} (Lden - 37)^3 + 2,110 * 10^{-2} (Lden - 37)^2 + 0,5353 (Lden - 37)$;
- Ernstige hinder: %HA = $9,868 * 10^{-4} (Lden - 42)^3 - 1,436 * 10^{-2} (Lden - 42)^2 + 0,5118 (Lden - 42)$;
- Slaapstoring: %SD = $13,8 - 0,85 Lnight + 0,01670 Lnight^2$; en
- Ernstige slaapstoring: %HSD = $20,8 - 1,05 Lnight + 0,01486 Lnight^2$.

Voor lucht bestaan geen dosis-respons-formules die even algemeen aanvaard worden.

Licht (in casu wegverlichting) kan in principe ook gezondheidseffecten genereren. Dit aspect wordt ook behandeld onder de discipline mens – ruimtelijke aspecten (effectgroep belevingswaarde).

Stap 3 betreft de inventarisatie van de blootstellingsdata. Dit gebeurt door de immissiekaarten voor lucht (IFDM Traffic) en geluid per scenario, aangeleverd door de betreffende MER-deskundigen, GIS-matig te kruisen met de kaart van de statistische sectoren en deelgebieden. Per sector en deelgebied (en het totale studiegebied) kunnen aldus volgende blootstellingsdata bekomen worden:

- Gemiddeld immissieniveau per inwoner voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}
- % (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden

Voor de in fase 1 geïventariseerde kwetsbare functies worden de lucht- en geluidsimmissiewaarden per individuele functie berekend (zijnde de waarde van de betreffende pixel op de lucht- en geluidskaarten).

Beoordelingskader

Op basis van de berekende verschillen in blootstelling tussen de geplande situatie(s) en de referentiesituatie wordt de **gezondheidsimpact** van het plan beoordeeld. Daarbij wordt rekening gehouden met zowel:

- De ernst van de wijziging (verschil in immissie/blootstellingsniveau t.o.v. referentie);
- De ernst van de blootstelling (absoluut immissie/blootstellingsniveau); en
- De omvang van de betrokken populatie.

Voor de chemische stressoren (in casu de jaargemiddelde NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} concentraties) bevat het richtlijnenboek mens – gezondheid een significantiekader dat enerzijds rekening houdt met de relatieve bijdrage van het plan (uitgedrukt in % van de GAW, met 1, 3 en 10% als klassegrenzen, zoals in het significantiekader voor lucht) en anderzijds met het absoluut immissieniveau:

¹⁶ Aanbeveling WHO 2018

Immissieniveau na	Effect (verschil immissie na – immissie voor) in % van GAW							
	> +10%	+ 3-10%	+ 1-3%	+ 0-1%	- 0-1%	- 1-3%	- 3-10%	< -10%
< 80% GAW	-2	-1	0	0	0	0	+1	+2
80 – 100% GAW	-3	-2	-1	0	0	+1	+2	+3
> 100% GAW	-3	-3	-2	-1	+1	+2	+3	+3

Het richtlijnenboek bevat geen significantiekader voor percentages blootgestelden, gehinderden of slaapverstoorden, maar we stellen voor om de “tussenscore” (-3 tot +3) toe te passen met dezelfde klassegrenzen, maar dan in % van de totale populatie:

Effect (verschil % populatie na – % populatie voor)							
> +10%	+ 3-10%	+ 1-3%	+ 0-1%	0-1%	- 1- -3%	- 3-10%	< -10%
-3	-2	-1	0	0	+1	+2	+3

Deze significantiekaders worden zowel toegepast op de populatie (beoordeling per statistische sector) als op de (geselecteerde) kwetsbare functies (beoordeling per individuele locatie).

4.2.4 Ruimtelijke disciplines

De effectbeoordeling van de effectgroepen in de ruimtelijke disciplines gebeurt steeds kwalitatief, ondanks het feit dat deze beoordeling soms gebaseerd zal zijn op kwantitatieve informatie (b.v. oppervlakte-inname van bijkomende verharding, overstromingsgevoelig gebied, biotopen,...). Hierna wordt een overzicht gegeven van de relevante effectgroepen binnen de verschillende disciplines.

4.2.4.1 Discipline mens – ruimtelijke aspecten

Conform het nieuwe richtlijnenboek Mens – ruimtelijke aspecten (februari 2018) omvat deze discipline drie effectgroepen:

- Ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context;
- Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit; en
- Ruimtebeleving (visuele aspecten, licht, wind, schaduw en sociale beleving).

De **bestaande** ruimtelijke structuur, gebruiksfuncties en beleving van het studiegebied (zoals reeds opgenomen in §3.3) zal, indien nodig, aangevuld worden met eventuele waarnemingen op het terrein, topokaarten, Grootchalig Referentiebestand (GRB) en orthofoto's (feitelijke toestand) en de geldende bestemmingsplannen (planologische toestand).

T.a.v. de gebruiksfunctie “landbouw” zal aan het Departement Landbouw en Visserij een Landbouw-impactstudie (LIS) voor het plangebied opgevraagd worden¹⁸. Voor de functie “bedrijvigheid” kan de gebruikspcelenkaart van de bedrijventerreinen van AGIV geraadpleegd worden. Voor de functies

¹⁸ De opmaak van een landbouweffectenrapport (LER) is op planniveau (nog) niet aan de orde; die zal mogelijks wel op projectniveau nodig zijn.

bewoning en (sociale) voorzieningen kunnen de nodige data aangeleverd worden vanuit de discipline mens – gezondheid.

Volgende effectgroepen zullen nader onderzocht worden binnen de **effectvoorspelling en -beoordeling**:

Tabel 4-5: Beoordelingscriteria en significantiekader voor de discipline mens – ruimtelijke aspecten

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Significantiekader
Impact op de ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context	Creatie/wegnemen van barrières of corridors Functionele inpassing in de omgeving Functionele meerwaarde voor de omgeving	Kwalitatieve beoordeling op basis van het wegontwerp en de kenmerken van de omgeving	Mate van impact op de ruimtelijke structuur Mate waarin barrières/corridors worden gecreëerd/weggenomen
Impact op ruimtegebruik en gebruikskwaliteit	Kwantitatieve en kwalitatieve impact op gebruiksfuncties wonen, landbouw, bedrijvigheid, voorzieningen en kleinhandel, recreatie, groen en (andere) infrastructuur	Kwalitatieve beoordeling, deels op basis van kwantitatieve gegevens (ruimtebeslag, omvang onteigeningen,...), deels op basis van kwalitatieve criteria (woonkwaliteit, zuinig ruimtegebruik, ruimtelijke draagkracht)	Kwantiteit en kwaliteit van de wijzigingen per gebruiksfunctie
Impact op ruimtebeleving	Visuele impact van het planvoornemen Impact wegverlichting, gebouwenverlichting en lichtemissie van verkeer Impact op sociale beleving (inkijk, veiligheidsgevoel,...)	Kwalitatieve beoordeling op basis van wegontwerp en het ruimtelijke programma	Mate waarin visuele, licht- en sociale impact van het planvoornemen op haar omgeving zal wijzigen

4.2.4.2 **Discipline bodem**

Met betrekking tot de discipline bodem worden volgende bronnen geraadpleegd om de **referentiesituatie** van het studiegebied te beschrijven:

- Bodemkaart;
- Geologische kaart;
- Virtuele boringen beschikbaar op Bodemverkenner (DOV)
- Erosiegevoeligheidskaart;
- Kaart met gekende bodemverontreinigingen (dossiers OVAM); en
- Databank met gekende boringen en sonderingen.

Eventuele accidentele **bodemverontreiniging** door het planvoornemen is niet uit te sluiten. Bovendien zijn reeds verschillende bodemonderzoeken gekend bij OVAM in de omgeving van de complexen. De geldende regelgeving (Vlarem, Vlarebo, Vlarema) dient sowieso gevolgd te worden bij bouwwerkzaamheden en bij nieuwe inrichtingen. Er worden bijgevolg geen aanzienlijke effecten verwacht op bodemkwaliteit. Gepaste voorzorgen worden verzekerd via het Bodemdecreet/VLAREBO/VLAREM/VLAREMA. Deze effectgroep wordt daarom niet verder meegenomen naar het MER.

Rekening houdend met het gegeven dat er in en nabij het plangebied nauwelijks gronden met gekarteerde grondverschuivingen of erosiegevoelige percelen voorkomen, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op **erosie** optreden. Deze effectgroep wordt eveneens niet verder opgenomen in het MER.

Volgende effectgroepen zullen nader onderzocht worden binnen de **effectvoorspelling en -beoordeling**:

Tabel 4-1: *Beoordelingscriteria en significantiekader discipline bodem*

Effectgroep	Criterium	Methodologie	Basis beoordeling significantie
Profielvernietiging	Afsluiten of afsnijden van diepere profielen	Op basis van de bodem- en geologische opbouw in het gebied wordt de kwetsbaarheid ingeschat	Significant wanneer veenbodems worden doorsneden of grondwaterstromen hinder kunnen ondervinden

4.2.4.3 **Discipline water (grond-, oppervlakte- en afvalwater)**

Met betrekking tot de discipline water worden volgende bronnen geraadpleegd om de **referentiesituatie** van het studiegebied in beeld te brengen:

- Grondwaterkwetsbaarheidkaart;
- Infiltratiegevoeligheidskaart;
- Grondwaterstromingsgevoeligheidskaart;
- Kaart met grondwaterwinningen;
- Databank met gekende sonderingen.
- Hydrografische kaart (loop en categorisering van waterlopen, afbakening van hydrografische bekkens en deelbekkens);
- Overstromingsgevoeligheidskaart (Watertoetskaart);
- Databank m.b.t. fysico-chemische en biologische kwaliteit van de waterlopen (VMM);
- Databank m.b.t. structuurkwaliteit van de waterlopen;
- Locatie waterzuiveringsstations en afbakening zuiveringsgebieden;
- Zoneringsplan.

In zijn algemeenheid dienen nieuwe inrichtingen te voldoen aan de Vlare- en Vlarebo-reglementering waar van toepassing. Een strikte opvolging van de regelgeving terzake maakt dat het risico op **verontreiniging van het grond- en oppervlaktewater** door het planvoornemen tot een minimum wordt herleid. Bovendien zijn op projectniveau voldoende technische maatregelen mogelijk teneinde geen aanzienlijke effecten te genereren.

Door het ruimtelijke programma zal er mogelijks bijkomend **afvalwater** geproduceerd worden. Dit is echter voornamelijk relevant op projectniveau en zal dus niet verder opgenomen worden binnen het MER.

Volgende effectgroepen zullen nader onderzocht worden binnen de **effectvoorspelling en -beoordeling**:

Tabel 4-2: Beoordelingscriteria en significantiekader discipline water

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Significantie
Grondwaterkwantiteit	Impact op grondwatertafel en -stromingen	Kwalitatieve beschrijving op basis van hoogte grondwatertafel en richting en snelheid grondwaterstromingen	Indirecte effecten op grondwaterwinningen, stabiliteit, ... Doorsnijden van ondoordringbare of watervoerende lagen
Wijzigingen in afwateringsstructuur	Verstoring bestaande afwatering	Kwalitatieve beschrijving effecten op afwatering. Richtlijnen m.b.t. gewenste afwateringsstructuur	Mate van verstoring van bestaande afwatering
Effecten op oppervlaktewaterkwantiteit	Wijziging piekdebieten t.g.v. afstroom hemelwater en kleinere infiltratieoppervlakte	Schatting op basis van verharde oppervlakte (verhardingsgraad). Toetsing aan buffervoorwaarden voor hemelwater	Mate van overschrijding van de capaciteit met al dan niet overstromings-risico (benaderend).
	Verstoring overstromingsgebieden	Inname overstromingsgebied	Mate van verstoring van overstromingsgebied

4.2.4.4 Discipline biodiversiteit

Met betrekking tot de discipline biodiversiteit worden volgende bronnen geraadpleegd om de referentiesituatie van het studiegebied te beschrijven:

- Kaarten met afbakening van Natura 2000-gebieden (habitat- en vogelrichtlijngebieden);
- Kaart met afbakening VEN-gebieden (Vlaams Ecologisch Netwerk);
- Kaarten met de natuur- en bosreservaten en hun eventuele beheerplannen;
- Biologische Waarderingskaart (BWK);
- Kaarten met broed- en pleisterplaatsen en trekroutes van vogels; en
- Data m.b.t. het voorkomen van Rodelijstsoorten, evenals bedreigde, zeldzame en kwetsbare soorten;

Waar nodig worden deze bronnen aangevuld met waarneming en inventarisatie op het terrein. Zo maken alle gebieden waar de huidige natuur geaffecteerd zal worden en waar natuurinrichting, boscompensatie, landschappelijke inpassing, waterberging etc. voorzien (zullen) worden i.k.v. het planvoornemen, het voorwerp uit van een inventarisatie op het terrein.

Volgende effectgroepen zullen nader onderzocht worden binnen de **effectvoorspelling en -beoordeling**:

Tabel 4-3: Beoordelingscriteria en significantiekader voor de discipline biodiversiteit

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Significantiekader
Ecotoopwijziging	Verlies vegetatie door inname Verlies leefgebied voor fauna	Uitdrukking van verlies in oppervlakte minder waardevolle en waardevolle elementen (o.b.v. BWK en veldwerk) + indirect verlies aan leefbaarheid van fauna (vogels, zoogdieren,	Relatief belang (in waarde en oppervlakte) van te verdwijnen biotoop in omgeving

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Significantiekader
		amfibieën, insecten) op basis van bestaande gegevens	
Verstoring biotopen via wijziging kwaliteit watersystemen	Effect van wijziging oppervlaktewaterkwaliteit op fauna en flora	Kwalitatieve beschrijving aan de hand van conclusies discipline water	Relatief belang van waterlopen en gebieden die een mogelijke impact kunnen ondervinden
Rust)verstoring (avi)fauna	Rustverstoring van de (avi)fauna in de omgeving	Oppervlakte van eventueel beïnvloed waardevol gebied en eventueel aantal getroffen soorten op basis van de te verwachten geluidsverhoging (o.b.v. geluidskaarten aangeleverd door de deskundige geluid) en dit in relatie tot de richtwaarden van verstoring (45 – 55 dB(A))	Omvang van het verstoorde gebied en belang van de getroffen soorten
Lichtverstoring (avi)fauna	Lichtverstoring van de (avi)fauna in de omgeving	Oppervlakte van eventueel beïnvloed waardevol gebied en eventueel aantal getroffen soorten op basis van te verwachten lichtverstoring	Omvang van het verstoorde gebied en belang van de getroffen soorten
Vernatting/verdroging	Oppervlakte gevoelig voor vernatting/ verdroging die beïnvloed wordt	Empirische formules + GIS-analyse + kaarten Bespreking o.b.v. indicaties op de ecosysteemkwetsbaarheidskaarten en expert judgement	Effecten kunnen significant zijn wanneer vernatting/ verdroging leidt tot aantasting van de vegetatie en/of de populatie van bepaalde diersoorten beïnvloed
Eutrofiëring	Waar is eutrofiëring te verwachten ?	Bespreking o.b.v. de indicaties op de ecosysteemkwetsbaarheidskaarten en de stikstof-depositieresultaten	Effecten kunnen significant zijn wanneer eutrofiëring kwetsbare flora en fauna beïnvloedt
Versnippering/ barrièrewerking	Aanduiding zones die gevoelig zijn voor versnippering en barrière-effecten	Bespreking o.b.v. indicaties op de ecosysteemkwetsbaarheidskaarten en <i>expert judgement</i> MER-deskundig. Kwalitatieve bespreking op basis van verlies/winst aan bosvegetatie	Effecten kunnen significant zijn wanneer de versnippering / ontsnippering de verspreiding van soorten beïnvloed

In het verdere proces is het programma van de ruimtelijke ontwikkelingen verder te concretiseren en te lokaliseren. Afhankelijk van de locatie van de uiteindelijke ruimtelijke ontwikkelingen dient mogelijks een verscherpte natuurtoets opgesteld te worden indien er mogelijks impact is op een VEN-gebied (“West-Vlaamse Leievallei”, “Spitaalsbossen”, “Vallei van de Kasselrijbeek”).

In de verscherpte natuurtoets wordt volgens de momenteel gangbare afwegingsprocedure geoordeeld of er onvermijdelijke / onherstelbare schade optreedt ten aanzien van het VEN-gebied ten gevolge van de geplande voorgenomen activiteit.

Volgende 4 essentiële vragen worden behandeld wanneer er een effect te verwachten valt:

- Zijn er veranderingen aan de natuurwaarden ?
- Zijn de veranderingen voor de natuur nadelig ?

- Zijn deze veranderingen vermijdbaar ?
- Zijn deze veranderingen herstelbaar ?

Ook hier geldt dat indien het voorgenomen plan zou leiden tot onvermijdbare / onherstelbare schade er milderende maatregelen / aanbevelingen zullen opgenomen worden.

Eventuele boscompensatie zal in het MER besproken worden. Op basis van een raming van het te kappen bos, wordt op basis van de boscompensatiefactor een inschatting gemaakt van de te compenseren oppervlakte. Indien de locaties voor herbebossing gekend zijn, zullen deze mee opgenomen worden en besproken worden in het MER.

4.2.4.5 *Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie*

Met betrekking tot de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie worden volgende bronnen geraadpleegd om de **referentiesituatie** van het studiegebied te beschrijven:

- Historische kaarten, foto's, ...
- Geoportaal Onroerend Erfgoed met onder meer het beschermd erfgoed, vastgestelde en wetenschappelijke inventarissen, erfgoedlandschappen en Unesco Werelderfgoed
- Centraal Archeologische Inventaris

Volgende effectgroepen zullen nader onderzocht worden binnen de **effectvoorspelling en -beoordeling**:

Tabel 4-4: *Beoordelingscriteria en significantiekader voor de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie*

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Significantiekader
Impact op landschappelijke structuur en perceptieve kenmerken	Wijziging in landschappelijke structuur (barrièrevorming,...) en perceptieve kenmerken	Kwalitatieve beschrijving	Omvang en waarde van de gebieden waar de landschapsstructuur en perceptieve kenmerken significant wijzigen
Impact op erfgoedwaarde	Verdwijning of aantasting cultuurhistorisch waardevolle relictten / bouwkundig erfgoed Verdwijning of aantasting van erfgoedkenmerken	Kwalitatieve beschrijving van de cultuurhistorisch waardevolle relictten die door het plan kunnen aangetast worden of verdwijnen Kwalitatieve beschrijving van de erfgoedkenmerken (o.a. 'openheid van het landschap' en 'agrarisch karakter') die door het plan kunnen aangetast worden of verdwijnen	Waarde van het te verdwijnen/aan te tasten erfgoed en erfgoedkenmerken + mate van aantasting op basis van de criteria zeldzaamheid, gaafheid, authenticiteit, representativiteit, ensemblewaarde en ruimtelijke contextwaarde
Impact op archeologie	Mogelijke aantasting archeologisch patrimonium door graafwerken	Inschatting archeologische potentie gebied o.b.v. CAI, historisch kaartmateriaal en bodemkenmerken	Preventieve maatregelen: archeologisch vooronderzoek

4.2.5 **Discipline klimaat**

In deze discipline worden op kwalitatieve wijze de effecten van het plan beschreven ten aanzien van klimaat, en dit op vlak van:

- Mitigatie: effecten op emissie van broeikasgassen << input vanuit de discipline lucht
- Adaptatie: bijdrage van het plan aan het bestendig maken van de omgeving tegen de gevolgen van de klimaatverandering (verhoging overstromingsrisico, meer extreme weersomstandigheden, effecten van hitte-eilanden, ...) << vnl. input vanuit de discipline oppervlaktewater, discipline mens-ruimte

4.3 Overzicht te onderzoeken disciplines en effectgroepen

- Discipline mobiliteit
 - Functioneren van het verkeerssysteem
 - Verkeersveiligheid en -leefbaarheid
- Discipline geluid en trillingen
 - Geluid ten gevolge van bedrijfsactiviteiten zelf
 - Geluid ten gevolge van het bijkomend gegenereerd verkeer
- Discipline lucht
 - Niet geleide emissies
- Discipline mens – gezondheid
 - Blootstelling aan luchtpolluenten
 - Geluidshinder
 - Andere gezondheidseffecten (lichthinder,...)
- Discipline mens – ruimtelijke aspecten
 - Impact op de ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context
 - Impact op ruimtegebruik en gebruikskwaliteit
 - Impact op ruimtebeleving
- Discipline bodem
 - Profielverstoring
- Discipline water
 - Grondwaterkwantiteit
 - Wijzigingen in afwateringsstructuur
 - Effecten op oppervlaktewater-kwantiteit
- Discipline biodiversiteit
 - Ecotoopwijziging
 - Verstoring biotopen via wijziging kwaliteit watersystemen
 - Rust)verstoring (avi)fauna
 - Lichtverstoring (avi)fauna
 - Vernatting/verdroging
 - Eutrofiëring
 - Versnippering/barrièrewerking
- Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie
 - Impact op landschappelijke structuur en perceptieve kenmerken
 - Impact op erfgoedwaarde

- Impact op archeologie
- Discipline klimaat

4.4 Overige elementen plan-MER

4.4.1 Leemten in de kennis

Het plan-MER zal aangeven welke de leemten in de kennis zijn die tijdens het uitvoeren van het milieueffectenonderzoek werden vastgesteld. Deze leemten kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op de concrete inrichting van het plangebied, maar kunnen ook betrekking hebben op de gebruikte methode en het inzicht in het milieueffectenonderzoek. Het plan-MER zal aangeven hoe met deze leemten is omgegaan en hoe zij kunnen doorwerken in de verdere besluitvorming.

4.4.2 Eindsynthese en integratie

Het plan-MER zal in een discipline-overschrijdende samenvatting aangeven welke de verwachte gevolgen voor het milieu zijn, en hoe en in welke mate de voorgestelde maatregelen deze kunnen voorkomen of milderen. Bij de milderende maatregelen zal aangegeven worden waar deze zullen/kunnen doorwerken.

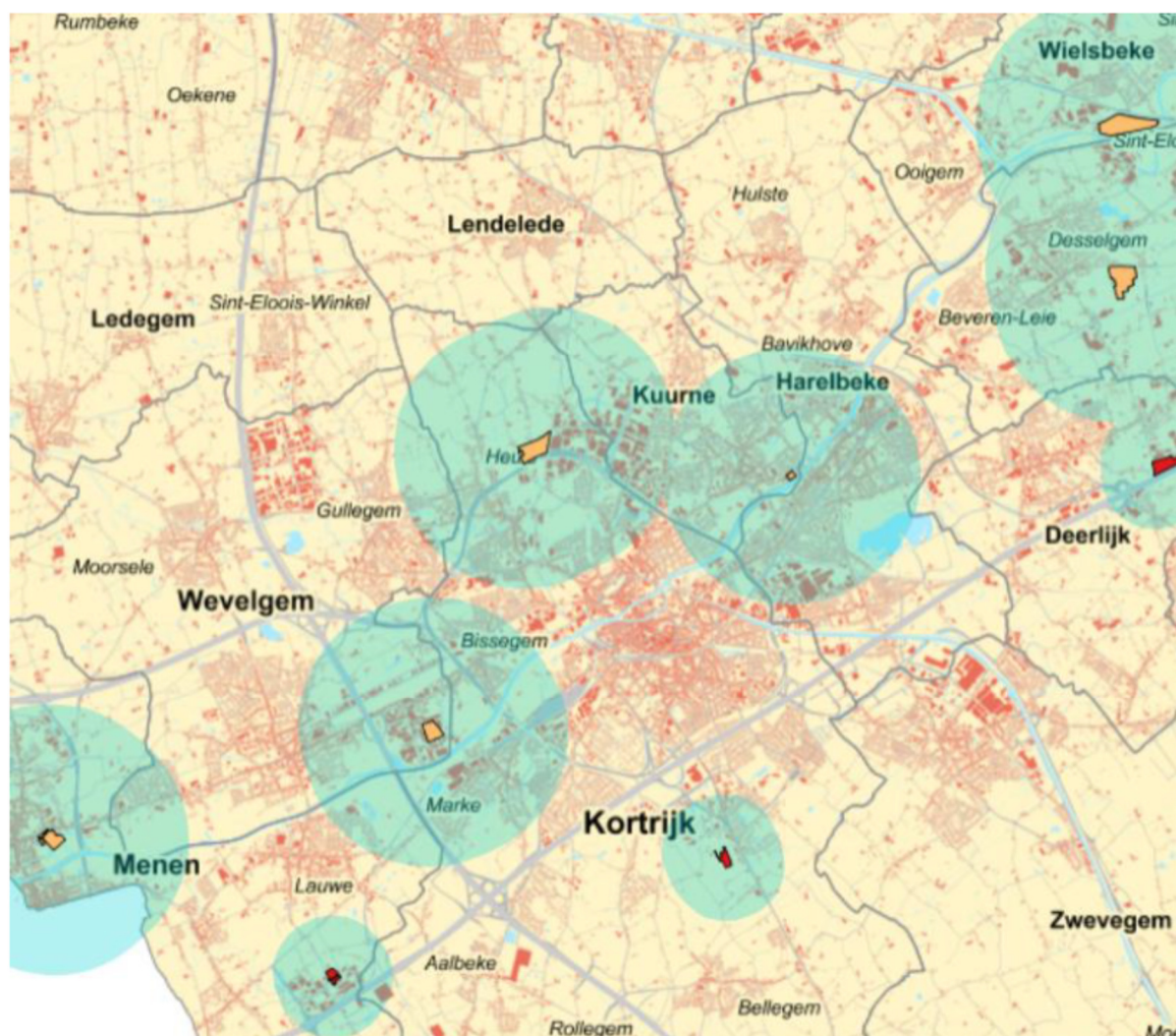
4.4.3 Niet technische samenvatting

Het plan-MER zal een niet-technische samenvatting bevatten, als een afzonderlijk leesbaar deel, waar de essentie van de overige delen beknopt en correct worden weergegeven.

5 Veiligheidsrapportering

Ter uitvoering van artikel 12 van de Seveso II-richtlijn dient in het beleid inzake ruimtelijke ordening rekening gehouden te worden met de noodzaak om op lange termijn basis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen enerzijds en aandachtsgebieden anderzijds. Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het houden van toezicht op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, op wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen, en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen. Om dit te onderzoeken wordt een RVR-toets opgemaakt.

Aangezien het plangebied binnen de consultatiezone van een aantal Seveso-inrichtingen ligt, dient dit verder onderzocht te worden en zal er mogelijks een ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) moeten opgesteld worden.



Figuur 5-1: Ligging SEVESO-bedrijven en omliggende consultatiezones team Externe Veiligheid

In de opstartfase dient ook, hoewel geen wettelijke verplichting, nagedacht te worden over de externe veiligheid en transport van gevaarlijke stoffen.