

ADVIES
VAN 18 DECEMBER 2019
OVER DE STARTNOTA GEWESTELIJK RUP
K-R8 TE KORTRIJK

INHOUD

I. SITUERING	1
II. ALGEMENE BEOORDELING	1
III. DOELSTELLINGEN	2
IV. DUURZAME MOBILITEIT EN DUURZAME RUIMTELIJKE ONTWIKKELING	2
V. IMPACT OP BEDRIJVIGHEID	3
VI. IMPACT OP NATUUR EN MILIEU.....	3

I. SITUERING

1. SARO ontving op 8 oktober 2019 een adviesvraag van het departement omgeving over de startnota van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'K-R8 Verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en de leefbaarheid van de omgeving' te Kortrijk, Harelbeke, Kuurne, Zwevegem, Wevelgem, Deerlijk, Menen, Wervik, Waregem, Wielsbeke en Anzegem.¹

Het advies werd verwacht tegen uiterlijk 6 december 2019. Met voorliggend advies, goedgekeurd door de raad op 18 december 2019, komt de raad zo snel als mogelijk tegemoet aan de vooropgestelde adviestermijn van 60 dagen.

2. De doelstelling voor de opmaak van voorliggend gewestelijk RUP 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.

Een geïntegreerde visie moet de basis vormen voor het gewestelijk RUP. 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.²

II. ALGEMENE BEOORDELING

3. SARO wenst volgende aandachtspunten te formuleren bij de voorliggende startnota bij het gewestelijk RUP 'K-R8 Kortrijk':
 - De raad stelt vast dat de doelstellingen van het gewestelijk RUP 'K-R8' onvoldoende eenduidig zijn. De raad ondersteunt de doelstellingen van voorliggend RUP met name 'het verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en de leefbaarheid van de omgeving'. De raad heeft evenwel veel vragen bij de doelstellingen inzake de stedelijke ontwikkelingen in de omgeving van de verkeerscomplexen (zie deel III).
 - De raad vraagt om de doelstellingen van het gewestelijk RUP sterker te focussen op duurzame mobiliteit binnen het kader van duurzame ruimtelijke ontwikkeling (zie verder deel IV).

¹ <https://beslissingenvlaamseregering.vlaanderen.be/document-view/528a7ac2-dec1-11e9-aa72-0242c0a80002>

² Startnota, pag. 15

- De raad vraagt aandacht voor de impact op de bedrijvigheid (zie deel V).
- De raad vraagt aandacht voor de impact van voorliggend gewestelijk RUP op milieu, natuur en landbouw en wijst op het belang van een volwaardige integratie van de effectbeoordelingen in voorliggend ruimtelijk planproces (deel VI).

III. DOELSTELLINGEN

4. De raad stelt vast dat de doelstellingen van het gewestelijk RUP 'K-R8' onvoldoende eenduidig zijn. De raad ondersteunt de doelstellingen van voorliggend RUP met name *'het verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en de leefbaarheid van de omgeving'*.³

De raad heeft echter veel vragen bij de doelstellingen inzake de stedelijke ontwikkelingen in de omgeving van de verkeerscomplexen. In de startnota is sprake van *'het beperken van (de impact van) ruimtelijke ontwikkelingen door een (gedeeltelijke) schrapping, de keuze voor minder verkeersgenererende functies (zoals bv. op delen van Kapel ter Bede) en/of een herschikking van functies'*. Verderop maakt de startnota melding van 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. Tevens wordt een mogelijke herbestemming onderzocht van niet-ontwikkelde woon(uitbreidings)gebieden in de omgeving van Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost. De raad benadrukt dat deze doelstellingen inzake ruimtelijke stedelijke ontwikkelingen moeten kaderen in een volwaardige ruimtelijke visie niet enkel voor de stad Kortrijk⁴, maar tevens voor de volledige regio Zuid-West-Vlaanderen vermits nieuwe ruimtelijke initiatieven in de regio impact zullen hebben op de R8 en het wegennet daarrond.

5. Samenhangend met voorgaande bemerking inzake de onduidelijke doelstellingen van voorliggend RUP wijst de raad ook op de onduidelijkheid omtrent het plangebied. De startnota bevat geen kaart met de effectieve afbakening van het plangebied. De startnota (pag. 48) stelt dat het plangebied in eerste instantie de omgeving van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost betreft en dus de omgeving van de regionale ontwikkelingspolen Hoog Kortrijk en Kortrijk Oost.

Evenwel wordt het potentiële plangebied vervolgens verruimd aangezien de startnota (pag. 48) verwijst dat voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen een locatieonderzoek zal worden uitgevoerd. Het plangebied stelt dat hierdoor *'ook ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn binnen de stedelijke gebieden van Menen, Kortrijk en Waregem.'*

IV. DUURZAME MOBILITEIT EN DUURZAME RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

6. SARO vraagt om de plandoelstellingen sterker te focussen op duurzame mobiliteit binnen het kader van duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij de economische, de sociale en de ecologische componenten ten volle worden onderkend en geïntegreerd worden benaderd.

De raad stelt in die zin vast dat de startnota (pag. 17) het belang erkent van een mobiliteitsverschuiving: *'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.'*

7. De raad stelt verder evenwel vast dat de startnota amper concrete maatregelen en initiatieven

³ Startnota, pag. 15

⁴ Zoals vastgesteld in een ruimtelijk structuurplan (ruimtelijk beleidsplan) voor de stad Kortrijk.

formuleert voor de beoogde verschuiving. Onder de noemer ‘concrete doelstellingen’ legt de startnota (pag. 18) sterk de nadruk op te onderzoeken aspecten. 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 aan beide zijden van de N8, fietsrelaties doorheen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost, realiseren van veilige fietsverbindingen langs de bovenlokale weginfrastructuur, verkeersveilige kruispunten voor fietsers ter hoogte van de bovenlokale weginfrastructuur (barrièrewerking), evaluatie en opwaardering van de park & ride Hoog Kortrijk en de carpoolparking Kortrijk-Oost (startnota pag. 9).

Het planproces K-R8 moet effectief bijdragen tot de beoogde mobiliteitsverschuiving. De raad vraagt om maximaal in te zetten op een volwaardige modal shift rekening houdende met de eigenheid van de regio. De raad verwijst naar de ambitie in het Vlaams Regeerakkoord 2019-2024 om te streven naar een ambitieuze modal shift: *‘Het aandeel duurzame modi (te voet, per (e-)step, (e-)fiets of speedpedelec, eigen of via deelsystemen, en met collectief vervoer of taxi moet voor heel Vlaanderen toenemen tot minstens 40%. Ook de vervoerregio’s krijgen deze doelstelling inzake ambitieuze modal shift. Voor de vervoersregio’s Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent streven we zelfs naar een aandeel van duurzame modi van minstens 50%. Het netwerk bestaande uit fietsvoorzieningen, collectief vervoer en mobipunten moet de ambitie van de modal shift bewerkstelligen’.*

De raad verwijst tevens naar het advies van het CBS Stad Kortrijk en ondersteunt de vraag om - gezien de context van het plangebied - de modal split te benaderen vanuit een gelaagd model van ontsluiting van verkeer: er zijn de (inter)nationale verkeersstromen, de regionale ontsluiting, de ontsluiting op niveau van de stad en de lokale mobiliteit. Voor de verschillende schaalniveaus kan telkens een specifieke ambitie worden vooropgesteld, waarbij de ambitie van Vlaanderen als uitgangspunt wordt gehanteerd. Vervolgens moet deze modal split gelden als eerste toetssteen voor de afweging van de verschillende mogelijke ingrepen, en niet enkel als middel om de ‘hinderaspecten van mogelijke aanpassingen aan de complexen aanvaardbaar te houden’. De opmaak van een maatschappelijke kostenbatenanalyse is daarom zinvol om mee te nemen in het verdere proces, om zo tot de juiste keuze te komen.

De raad vraagt om op korte termijn een aantal quick wins uit te voeren en niet te wachten op de afronding van het GRUP-proces (bv. t.h.v. complex Oost: veiliger fietspad tussen Oudenaardesteeweg en Q8).

V. IMPACT OP BEDRIJVIGHEID

8. De raad vraagt aandacht voor de impact op bedrijvigheid want stelt vast dat dit aspect weinig tot niet onderzocht werd in de voorliggende startnota GRUP K-R8. Mobiliteit is en blijft één van de belangrijkste parameters om een attractieve regio te zijn. Dit zowel in de logistieke keten als in belang voor de arbeidsmarkt die in de desbetreffende regio nu reeds kreunt onder de krappe situatie.

Bedrijven dienen hierdoor steeds verder te rekruteren wat ervoor zorgt dat mobiliteit een zeer belangrijke rol speelt. In die zin zal het aspect “economie” verder uitgewerkt moeten worden, met aandacht voor de goede multimodale ontsluiting van bestaande en geplande bedrijventerreinen.

VI. IMPACT OP NATUUR EN MILIEU

9. De raad vraagt aandacht voor de impact van voorliggend gewestelijk RUP op milieu, natuur en landbouw en wijst op het belang van een volwaardige integratie van de effectbeoordelingen in voorliggend ruimtelijk planproces.

De impact van dit gewestelijk RUP op milieu, natuur en landbouw hangt in sterke mate af van de beoogde doelstellingen, het concreet plangebied en de inzet op duurzame ruimtelijke ontwikkeling en duurzame mobiliteit (o.a. modal shift, verkeersleefbaarheid).

De raad verwijst volledigheidshalve naar artikel 1.1.4 van de VCRO. De ruimtelijke ordening is gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij de ruimte beheerd wordt ten behoeve van de huidige generatie, zonder dat de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang gebracht worden. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen. Er wordt rekening gehouden met de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen. Op deze manier wordt gestreefd naar ruimtelijke kwaliteit.