

ADVIES
VAN 26 MEI 2021
OVER DE VERFIJNDE STARTNOTA
GEWESTELIJK RUP K-R8

INHOUD

I.	SITUERING	1
II.	ALGEMENE BEOORDELING	1
III.	INTERFERENTIE MET COMPLEX PROJECT KANAAL BOSSUIT-KORTRIJK.....	2
IV.	PLANDOELSTELLINGEN	3
V.	RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	4
VI.	DUURZAME MOBILITEIT	5
VII.	IMPACT OP NATUUR EN MILIEU, LANDSCHAP EN LANDBOUW	6

I. SITUERING

1. SARO ontving op 27 maart 2021 een adviesvraag van het departement omgeving over de verfijnde startnota van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan K-R8 'Verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost' te Kortrijk, Harelbeke en Zwevegem.¹ Het advies wordt verwacht tegen uiterlijk 28 mei 2021. Met voorliggend advies, goedgekeurd door de raad op 26 mei 2021, komt SARO tegemoet aan de vooropgestelde adviestermin van 60 dagen.
2. Op 19 juli 2019 keurde de Vlaamse Regering de startnota van het gewestelijk RUP K-R8 'Verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en de leefbaarheid van de omgeving' goed.

SARO bracht op 18 december 2019 zijn advies uit bij deze goedgekeurde startnota.² De raad formuleerde een aantal strategische bedenkingen. Zo stelde de raad vast dat de doelstellingen van het gewestelijk RUP onvoldoende eenduidig waren. De raad ondersteunde de algemene plandoelstellingen, met name 'het verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en de leefbaarheid van de omgeving', maar had nog veel vragen bij de doelstellingen inzake de stedelijke ontwikkelingen in de omgeving van de verkeerscomplexen. De raad vroeg ook om de plandoelstellingen van het RUP sterker te focussen op duurzame mobiliteit binnen het kader van duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Tot slot vroeg de raad aandacht voor de impact van het RUP op milieu, natuur en landbouw en wees daarbij op het belang van een volwaardige integratie van de effectbeoordelingen in voorliggend ruimtelijk planproces.

II. ALGEMENE BEOORDELING

3. SARO wenst volgende strategische bedenkingen te formuleren bij voorliggende verfijnde startnota van het gewestelijk RUP K-R8:
 - De raad wijst op de belangrijke interferentie van het gewestelijk RUP K-R8 met het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk.³ Voor beide processen zullen bovendien een aantal ruimtelijke strategische keuzes pas in een latere fase worden genomen, hetgeen de interferentie tussen beide processen nog complexer maakt. De vraag dringt zich op in hoeverre beide processen kunnen worden samengevoegd tot één ruimtelijk planningsproces (zie deel III).
 - De raad stelt vast dat de plandoelstellingen (ten opzichte van de eerste startnota) werden

¹ <https://dsi.omgeving.vlaanderen.be/fiche-detail/98579589-c412-4ee8-b839-bd00a3335cb1>

² <https://sarovlaanderen.be/advies-rup-k-r8-kortrijk>

³ Het voorontwerp voorkeursbesluit van dit complex project opteert voor het ringtracé waarbij naast de aanleg van een nieuw kanaal in het segment Luipaardbrug-Leie ook de heraanleg van de R8 zal gebeuren.

⁴ SARO 2021|08. Advies van 28 april 2021 over het voorkeursbesluit van het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk <https://www.sarovlaanderen.be/advies-voorkeursbesluit-complex-project-kanaal-bossuit-kortrijk>

bijgesteld en daardoor sterker focussen op duurzame mobiliteit binnen het kader van duurzame ruimtelijke ontwikkeling. De raad heeft evenwel nog heel wat vragen bij de plandoelstellingen inzake de ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied (zie deel IV).

- De raad vindt het een belangrijke tekortkoming dat een aantal ruimtelijke strategische keuzes pas in een latere fase zullen worden genomen en aldus worden onttrokken aan het maatschappelijke debat en de strategische advisering door de strategische adviesraad. De raad benadrukt bovendien dat de verschillende ruimtelijke ingrepen moeten kaderen binnen de ruimtelijk structuurplannen of ruimtelijk beleidsplannen op de drie planniveaus (zie deel V).
- Wat betreft de ambitie inzake duurzame mobiliteit vraagt SARO te verduidelijken hoe de verschillende verkeersinfrastructuurprojecten en -plannen in (de omgeving van) het plangebied zich tot elkaar verhouden, op welke manier ze met elkaar interfereren en hoe ze op elkaar afgestemd (zullen) worden. De raad ondersteunt de intentie inzake het realiseren van een modal shift, maar vraagt deze ambitie verder te onderbouwen (zie deel VI).
- De raad vraagt aandacht voor de impact van voorliggend gewestelijk RUP op milieu, natuur, landschap en landbouw (zie deel VII).

III. INTERFERENTIE MET COMPLEX PROJECT KANAAL BOSSUIT-KORTRIJK

4. De raad wijst op de belangrijke interferentie van voorliggend gewestelijk RUP met het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk.⁵ Enerzijds overlapt het plangebied van voorliggend gewestelijk RUP deels met het plangebied van het complex project kanaal Bossuit-Kanaal.⁷ Door de verruiming van de initiële doelstelling van het complex project (niet alleen optimalisatie van het kanaal maar ook heraanleg van de R8) is er bovendien een belangrijke interferentie tussen beide processen inzake de doelstellingen rond verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit. Daarnaast zetten beide processen in op de (her-)ontwikkeling van bedrijvenzones (masterplan economie) en op 'stedelijke' ontwikkelingen (o.a. wonen).

5. Een bijkomend knelpunt is dat voor beide processen er nog heel wat onduidelijkheid is. In zijn advies van 28 april 2021 over het voorkeursbesluit van het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk merkte SARO op: *'De raad vindt het een belangrijke tekortkoming dat in het voorontwerp voorkeursbesluit een aantal strategische elementen van het complex project nog niet concreet worden geduid. Diverse ruimtelijke ontwikkelingen zullen pas concreet ingevuld worden na het geplande onderzoek (o.a. masterplan, gebiedsprogramma, toekomstvisie kanaal) en worden aldus onttrokken aan het maatschappelijke debat en de strategische advisering door de strategische adviesraden.'* Ook voor voorliggend gewestelijk RUP vormt dit een knelpunt (zie deel V van dit advies).

Voor beide processen zullen aldus een aantal ruimtelijke strategische keuzes pas in een latere fase worden genomen. Dit maakt de interferentie tussen beide processen nog complexer. Het is een grote bezorgdheid hoe zal worden vermeden dat het ene proces voorafnames maakt die het andere proces negatief kunnen beïnvloeden. Dit leidt er bovendien toe dat ook de concrete uitvoering van milderende maatregelen en compenserende maatregelen voor beide processen op dit moment nog niet gekend zijn en alvast zeer sterk met elkaar zullen interfereren.

6. Het is bovendien een grote tekortkoming dat beide processen onvoldoende aantonen hoe de verschillende ruimtelijke ingrepen uiteindelijk zullen (moeten) kaderen binnen een eenduidig ruimtelijk structuur- of beleidsplan (zie ook deel V van dit advies). Zowel voorliggend gewestelijk

⁵ Het voorontwerp voorkeursbesluit van dit complex project opteert voor het ringtracé waarbij naast de aanleg van een nieuw kanaal in het segment Luipaardbrug-Leie ook de heraanleg van de R8 zal gebeuren.

⁶ SARO 2021|08. Advies van 28 april 2021 over het voorkeursbesluit van het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk <https://www.sarovaanderen.be/advies-voorkeursbesluit-complex-project-kanaal-bossuit-kortrijk>

⁷ Voorontwerp voorkeursbesluit CP kanaal Bossuit-Kortrijk, pag. 45

RUP als het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk gaan bijvoorbeeld uit van de (her-)ontwikkeling van bedrijventerreinen en woongebieden zonder dit afdoende te motiveren met een gedegen behoefteraming, met duiding van het huidig ruimtelijk aanbod en de mogelijkheden inzake reconversie en herontwikkeling. Voor wat betreft de complexe interferentie op het vlak van de doelstellingen inzake de ruimtelijke ontwikkelingen en duurzame mobiliteit verwijst SARO naar deel V en VI van dit advies.

7. Gezien bovenstaande bezorgdheid inzake de complexe interferentie tussen voorliggend gewestelijk RUP K-R8 en het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk benadrukt SARO dat er nood is aan transparantie waarbij de beide processen in één geheel kunnen worden bekeken. De vraag dringt zich dan ook op in hoeverre beide processen - gewestelijk RUP K-R8 en complex project kanaal Bossuit-Kortrijk - kunnen worden samengevoegd tot één ruimtelijk planningsproces.

IV. PLANDOELSTELLINGEN

8. De startnota verduidelijkt dat de plandoelstellingen in de voorliggende verfijnde startnota verder zijn uitgewerkt en geconcretiseerd. Naar aanleiding van de inspraakreacties wordt het verbeteren van de leefbaarheid van de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost nog meer naar voor geschoven als centrale doelstelling van het planproces. Het begrip 'leefbaarheid' wordt daarbij ruim geïnterpreteerd en bevat verschillende aspecten.⁸ Daarnaast worden er vier ambities geformuleerd: het inzetten op een modal shift (multimodaal bereikbaar maken), het slim en kwalitatief verdichten, het realiseren van een verbindende groenstructuur en het geïntegreerd aanpakken van de weginfrastructuur.⁹ De raad stelt vast dat de bijgestelde plandoelstellingen sterker focussen op duurzame mobiliteit in het kader van 'duurzame ruimtelijke ontwikkeling' cf. art. 1.1.4. van de VCRO. De raad kan de bijgestelde plandoelstellingen dan ook ondersteunen.
9. De raad heeft echter nog heel wat vragen bij de doelstellingen inzake de stedelijke ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied. De startnota verduidelijkt dat voorbereidende onderzoeken hebben aangetoond dat er niet meer uitgegaan kan worden van een maximumscenario op vlak van ruimtelijke ontwikkelingen: *'In functie van het verhogen van de leefbaarheid, een duurzaam ruimtegebruik en kwalitatief ruimtelijk rendement wordt bekeken welke delen in de omgeving van Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost kwalitatief verdicht kunnen worden en waar de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden (deels) beperkt kunnen worden'*.¹⁰ De startnota verduidelijkt dat het ruimtelijk rendement op goed ontsloten locaties met nabijheid van voorzieningen en diensten, woon- en werkplaatsen en openbaar vervoer kwalitatief verhoogd zal worden door in te zetten op gemengde programma's met verweving van functies.¹¹ Vanuit de doelstellingen op vlak van modal shift wil het planinitiatief de omgeving van de verkeerscomplexen in de toekomst multimodaal bereikbaar maken en daarbij niet meer inzetten op autogerichte locaties.¹²

De raad stelt evenwel vast dat het planinitiatief nog steeds voorziet in mogelijke bestemmingswijzigingen in functie van nieuwe (grootschalige) programma's, die complementair zijn met de kernen omdat ze omwille van hun grote ruimtevraag en schaal (inclusief ondersteunende functies en faciliteiten), hun moeilijke verweefbaarheid van functies, hun bereikbaarheids- en mobiliteitsprofiel niet inpasbaar zijn in het binnenstedelijk gebied.¹³ Zo worden onder andere de kop van Evolis en de Kop van Langwater als verdichtingslocaties omschreven waar de mogelijkheid tot de ontwikkeling als 'stadspoort' met stedelijke functies, complementair aan de binnenstad, wordt onderzocht. Het is de raad niet duidelijk welke nieuwe (grootschalige) programma's het voorliggend gewestelijk RUP concreet beoogt en hoe deze inpasbaar zijn in de vooropgestelde kwalitatieve verdichtingsstrategie. De raad vraagt ook te

⁸ Startnota, pag. 26

⁹ Startnota, pag. 25

¹⁰ Startnota, pag. 37

¹¹ Startnota, pag. 41

¹² Startnota, pag. 27

¹³ Startnota, pag. 42

verduidelijken wat concreet bedoeld wordt met de ontwikkeling als 'stadspoort'.

V. RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

10. De startnota meldt dat er voor sommige sites reeds zeer duidelijke uitspraken worden gedaan over de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen, terwijl er voor andere nog verder onderzoek noodzakelijk is.¹⁴ De raad merkt in die zin een algemeen groot contrast op in de omschrijving van de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen, waarbij sommige zeer concreet en andere slechts zeer vaag wordt gedefinieerd. Zo doet de startnota voor bijvoorbeeld het gebied 'De Kanaalzone en Littoral' uitspraak over de beoogde bestemming van watergebonden bedrijvigheid, terwijl het gewenste ruimtelijke programma voor het gebied 'Kapel ter Bede' (oa. de mogelijkheden voor regionale bedrijvigheid) nog verder te onderzoeken is.¹⁵ De raad vindt het een belangrijke tekortkoming dat een aantal ruimtelijke strategische keuzes pas in een latere fase zullen worden genomen en aldus worden onttrokken aan het maatschappelijke debat en de strategische advisering door de strategische adviesraad.

11. De startnota verduidelijkt dat er vanuit een weloverwogen locatiebeleid wordt gekozen om bestaande ruimtelijke ontwikkelingen en ontwikkelingsmogelijkheden in het plangebied te herschikken op goed ontsloten locaties met nabijheid van voorzieningen en diensten, van woon- en werkplaatsen, van openbaar vervoer, hetgeen gepaard gaat met het schrappen of beperken van een aantal bestaande ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden op slecht ontsloten locaties en het creëren van verdichtingsmogelijkheden op goed ontsloten locaties.¹⁶ De raad ondersteunt deze ambitie die aansluit bij de ruimtelijke principes uit het BRV om het ruimtelijk rendement te verhogen nabij huidige en toekomstige collectieve vervoersknooppunten en voorzieningen.

De raad stelt vast dat de startnota de schrapping van slecht gelegen woonuitbreidingsgebieden of bedrijventerreinen per definitie koppelt aan ruimtelijke compensaties.¹⁷ De raad vindt dit geen evidentie en vraagt verdere duiding en onderbouwing inzake de gewenste compensatie. Compensatie moet bij voorkeur binnen het regionaal stedelijk gebied of de regio gebeuren.

Volledigheidshalve vraagt de raad ook aandacht voor het huidige ruimtegebruik in de te schrappen (te herbestemmen) woonuitbreidingsgebieden. In een woonuitbreidingsgebied is bijvoorbeeld een landbouwbedrijf gelegen met een jonge overnemer.

12. De raad merkt op dat ruimtelijke ingrepen moeten kaderen binnen de ruimtelijke structuurplannen of ruimtelijk beleidsplannen op de drie planniveaus (gewestelijk, provinciaal en gemeentelijk niveau).

De VCRO (artikel 2.2.1,§1) bepaalt dat de Vlaamse Regering gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen kan opmaken ter uitvoering van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) en dat -zolang er geen goedgekeurd BRV (inclusief de nodige beleidskaders) is- het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) van 1997 de juridische basis vormt. De raad merkt op dat de voorliggende verfijnde startnota enerzijds stelt dat het planinitiatief K-R8 uitvoering geeft aan het RSV dat Kortrijk als regionaalstedelijk gebied selecteert, maar dat het planinitiatief anderzijds ook een evaluatie inhoudt van het gewestelijk RUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk' dat uitvoering geeft aan het RSV.¹⁸

Op zowel provinciaal als gemeentelijk niveau blijkt er respectievelijk een provinciaal ruimtelijk beleidsplan en een beleidsplan ruimte van de stad Kortrijk, met inbegrip van een ruimtelijk

¹⁴ Startnota, pag. 39 en pag. 42: 'De uitkomst van de kantorenstudie die de stad Kortrijk samen met de Intercommunale Leiedal opmaakt, kan sturend werken voor de afwegingen die gemaakt worden m.b.t. grootschalige kantoorontwikkelingen.'

¹⁵ Startnota, pag. 62 en 64

¹⁶ Startnota, pag. 38, pag.

¹⁷ Startnota, pag. 43

¹⁸ Startnota, pag. 25

beleidskader voor Hoog Kortrijk, in de opmaak.¹⁹

De raad stelt tot slot vast dat het voorliggend planinitiatief voorziet in de evaluatie van de bestaande en de creatie van nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden op het vlak van bedrijvigheid en stedelijke ontwikkelingen (o.a. wonen). De raad vraagt om deze plannen bijkomend te motiveren aan de hand van een behoefteeraming (met duiding van het huidig ruimtelijk aanbod en de mogelijkheden inzake reconversie en herontwikkeling) en met een eenduidige ruimtelijke visie (ruimtelijk structuurplan of ruimtelijk beleidsplan). De raad vindt het belangrijk om bij de behoefteeraming rekening te houden met enkele recente tendensen (o.a. inzake co-working, thuiswerk). Hierbij dient in eerste instantie te worden gefocust op OV-knooppunten en stationsomgeving, en minder op perifere locaties.

13. Samenhangend met bovenstaande opmerking wenst de raad nog kort in te gaan op de beoogde stedelijke ruimtelijke ontwikkelingen en specifiek op de geplande bouw van een nieuw voetbalstadion. De startnota licht toe dat de realisatie van het nieuwe voetbalstadion en aanvullend programma zal worden opgenomen in een gemeentelijk planproces van de stad Kortrijk, parallel aan K-R8.²⁰ Naast de aanleg van een nieuw voetbalstadion omvat het programma mogelijks ook de bouw van nieuwe kantoren. De raad vraagt deze beslissing – om de inplanting van een nieuw voetbalstadion in Kortrijk over te hevelen van een gewestelijk ruimtelijk planningsproces naar een gemeentelijk ruimtelijk planningsproces – verder te verduidelijken en te onderbouwen. De raad vraagt tevens naar de relatie met het ruimtelijk beleidsplan. Bovendien wijst SARO er op dat de zoekzones voor de nieuwe inplanting van het voetbalstadion sterk overlappen met de zoekzones voor de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen met voorliggend gewestelijk RUP. Daarnaast wijst de raad op de belangrijke verkeersgenererende impact van het nieuwe stadion (incl. kantoorgebouwen). Het is de vraag in hoeverre dit in overeenstemming kan worden gebracht met de beoogde ambities inzake verkeersleefbaarheid en modal shift die met voorliggend gewestelijk RUP worden geformuleerd (zie deel VI van dit advies).

VI. DUURZAME MOBILITEIT

14. De startnota kondigt heel wat verkeersinfrastructuurprojecten en -plannen aan met betrekking tot het functioneren van de R8 als geheel en de E17, en met het omliggende hoger wegennet. Deze hebben betrekking op de optimale doorstroming op de R8 ter hoogte van Kuurne en Harelbeke, de optimalisatie van de verkeerswisselaar Aalbeke, de realisatie van de trompetaansluiting R8/A19 en de diverse infrastructuurprojecten in het kader van het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk. Ook de Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk vormt een belangrijk verkeersinfrastructuurproject. Uit de startnota blijkt dat al deze projecten en planprocessen met elkaar in relatie staan en noodzakelijk zijn om een oplossing te vinden voor een goed functioneren van de R8 als geheel en de E17.²¹ De raad vraagt te verduidelijken hoe de verschillende infrastructuurprojecten en -plannen in de omgeving van het plangebied zich tot elkaar verhouden, op welke manier ze met elkaar interfereren en hoe ze op elkaar afgestemd (zullen) worden.
15. De startnota verwijst naar de ambitie inzake modal shift zoals opgenomen in het Vlaams Regeerakkoord. In het Vlaams Regeerakkoord (2019-2024) is de doelstelling van het behalen van een aandeel van 40% duurzame modi voor de vervoerregio Kortrijk opgenomen. De startnota wijst er terecht op dat voor voorliggend RUP een hoger percentage dan 40% duurzame modi moet worden nagestreefd *‘gezien de ligging in het stedelijk gebied in elk geval een vereiste als compensatie voor de meer landelijke gebieden in de vervoerregio, zodat de 40% doelstelling voor de ganse vervoerregio Kortrijk uit het Vlaamse Regeerakkoord kan worden behaald’.*

De startnota wijst in deze terecht op de noodzakelijke afstemming met de vervoerregiowerking

¹⁹ Startnota, pag. 15 en 23

²⁰ Startnota, pag. 139

²¹ Startnota, pag. 48

Kortrijk: *'Het concreet percentage duurzame vervoersmiddelen dat is te behalen binnen het planproces zal worden bepaald in afstemming met de vervoerregiowerking Kortrijk.'*²²

De raad neemt er akte van dat het planinitiatief de ontwikkeling van twee regionale mobipunten m.n. op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost beoogt, maar vraagt deze ambitie -zeker voor wat betreft de realisatie van een mobipunt op Kortrijk-Oost- verder te onderbouwen. De raad verwijst in die zin ook naar het lopende Stationsproject Kortrijk, dat het optimaliseren van de mobiliteit in de stationsomgeving beoogt voor de verschillende weggebruikers.²³

VII. IMPACT OP NATUUR EN MILIEU, LANDSCHAP EN LANDBOUW

16. De raad vraagt aandacht voor de impact van voorliggend gewestelijk RUP op milieu, natuur, landschap en landbouw. De scoping geeft hieromtrent geen verdere duiding en dit aangezien de concrete ingrepen nog niet gekend zijn (zie ook deel V van dit advies). In de startnota is in het hoofdstuk 'scoping' aldus slechts sprake van algemene omschrijvingen met name 1° infrastructurele werken en/of aanpassingen ter optimalisatie van de multimodale bereikbaarheid en leefbaarheid rondom de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost, 2° initiatieven die leiden naar een verschuiving van vervoerwijze en 3° evalueren en keuzes maken omtrent de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied.²⁴
17. Het geïntegreerd planningsproces - met inbegrip van het plan-MER inclusief passende beoordeling, verscherpte natuurtoets en Klimaatreflex - zal verdere duidelijkheid moeten verschaffen over de juiste impact van deze aspecten alsook over de noodzakelijke milderende maatregelen.
18. Gezien de sterke interferentie tussen voorliggend gewestelijk RUP en het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk zal er ook een belangrijke interferentie zijn inzake de concrete uitwerking van compenserende en milderende maatregelen. De raad vraagt specifieke aandacht voor het uitwerken van een volwaardig pakket aan compenserende en milderende maatregelen voor beide processen.

²² Startnota, pag. 31

²³ <https://www.kortrijk.be/stationsproject/projectomschrijving>

²⁴ Startnota, pag. 136