

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 284

van **CARMEN RYHEUL**

datum: 27 november 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) K-R8 Kortrijk - Stand van zaken

Met het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) K-R8 wil de Vlaamse Regering de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost verbeteren. Daarvoor worden infrastructuurwerken, mobiliteit en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen beter op elkaar afgestemd. De startnota werd op 26 februari 2021 door de Vlaamse Regering goedgekeurd waarna van 30 maart tot 28 mei 2021 een publieke raadpleging plaatsvond.

Het Compex Project K-R8 is een samenwerking tussen het Departement Omgeving, het Agentschap Wegen en Verkeer, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, de provincie West-Vlaanderen, intercommunale Leiedal, de steden Kortrijk en Harelbeke en de gemeente Zwevegem.

Het GRUP K-R8 zit op dit moment in de fase van de scopingnota (gepubliceerd in mei 2022), de startnota met de inspraakreacties. De onderzoeken die nu gebeuren, zijn onder meer het gevolg van de inspraakreacties.

Een nieuwe, recente studie die het Departement Omgeving samen met de Vlaamse Milieumaatschappij en de lokale besturen van Kortrijk, Harelbeke en Zwevegem in het kader van het GRUP K-R8 organiseerden, toont aan dat de E17 goed scoort inzake milieu: de stikstofdioxide in de lucht in de omgeving van de E17 en in de buurt van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost duikt namelijk ruim onder de EU-grenswaarde. Ter hoogte van de invalswegen van en naar de stad werden dan weer wel hogere waarden van stikstof gemeten. Volgens de minister staat de mobiliteit en de leefbaarheid in en rond Kortrijk onder druk door meer files en meer (vracht)verkeer en wordt met het ruimtelijk uitvoeringsplan K-R8 gezocht naar sterke oplossingen om de mobiliteit te verbeteren door onder andere meer in te zetten op het openbaar vervoer en vlottere fietsverbindingen.

De meetresultaten worden nu opgenomen in het milieuonderzoek naar aanleiding van het GRUP K-R8. Ze brengen de bestaande luchtkwaliteit in kaart. Met behulp van luchtmodellen zal worden onderzocht wat de effecten van het GRUP zijn op de luchtkwaliteit in vergelijking met de bestaande situatie. Dat milieuonderzoek moet nog starten.

Naast milieueffecten worden ook ruimtelijke aspecten, mobiliteit, veiligheid en de maatschappelijke kosten-baten onderzocht. Er wordt verder onderzocht hoe onder meer de luchtkwaliteit, de bereikbaarheid, de doorstroming en de verkeersveiligheid beter kunnen. Eerder gebeurden er ook al geluidsmetingen waarvan de meetresultaten meegenomen worden in het verdere onderzoek in het kader van het GRUP K-R8.

Met het oog op het verbeteren van de leefbaarheid worden volgende denkpijsten onderzocht:

- een mogelijke insleuving van de E17 ter hoogte van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost;
- een mogelijke overkapping van de R8 en/of de E17;
- een mogelijke (dynamische of tijdsgebonden) snelheidsverlaging op de E17.

Eind juni 2023 heeft de Vlaamse Regering in het kader van de verbetering van de leefbaarheid een extra stap gezet in dit dossier. Zo werd beslist om de reservatiestrook, voorzien voor de mogelijke sluiting van ringweg R8, te schrappen en te herbestemmen. De onbebouwde strook zal worden ingericht "als doorlopende groene as met een recreatieve functie" en daarnaast zou ook gekeken worden naar fiets- en/of openbaarvervoersinfrastructuur. Daarmee zou de regering tegemoet komen aan een van de vragen van het Kortrijkse stadsbestuur en aan de bezorgdheden van de buurtbewoners.

De scopingnota van het GRUP K-R8 wordt nu aangepast op basis van deze principiële beslissing.

Tijdens het verdere proces volgen er nog momenten waarop de buurt kan meedenken en haar mening kan geven over de onderzoeksresultaten. Daarna wordt het meest geschikte alternatief in overleg met de verschillende betrokken partijen uitgewerkt tot een ontwerp-GRUP. Dit wordt uiteindelijk aan het ruime publiek voorgelegd via een openbaar onderzoek.

In het 'Basisrapport grote projecten programma's 2023' lezen we dat noch het geraamd investeringsbedrag, noch het verwachte moment van de start van de plaatsingsprocedure is bepaald. Het geraamde investeringsbedrag zou afhankelijk zijn van het gekozen alternatief.

Op het GIP 2023 werd een studie opgenomen die begin januari in voorbereiding was voor bekendmaking 2023. Die studie voorziet in een iteratieve, geïntegreerde uitwerking van het GRUP en dat meer bepaald door mobiliteits-, milieu- en ruimtelijk ontwerpend onderzoek, maatschappelijke kosten-batenanalyse, inclusief coördinatie, communicatie en participatie. De kostprijs, aanpak en timing zouden verder vorm krijgen door de uiteindelijke offertes van de geselecteerde kandidaten. Het aandeel van het Agentschap Wegen en Verkeer werd toen geraamd op 1 miljoen euro.

Het ontwerp GIP 2024, ondertekend door de minister op 16 oktober 2023, bevestigt de geraamde studie voor het Project K-R8 nr. 002152/01 op 1 miljoen euro met daarnaast ook 300.000 euro fietsbudget.

1. Is de omvangrijke studieopdracht van het GRUP waarvan publicatie dit jaar gepland was, en waarin de alternatieven, hun milieueffecten en de milderende maatregelen onderzocht zouden worden, al op de markt gebracht/uitgewerkt? Zo niet, waarom werd de studie niet in 2023 gepubliceerd? Wat is de reden van die vertraging? Welke nieuwe timing hanteert de minister voor publicatie en gunning van het onderzoek? Zo ja, wie kreeg de opdracht en wat is de stand van zaken?
 - a) Hoeveel potentiële kandidaten stelden zich kandidaat en werden geselecteerd, en hoeveel offertes mocht men ondertussen ontvangen?
 - b) Op basis van welke criteria werd voor een welbepaald studiebureau gekozen?
 - c) Wat is de uiteindelijke kostprijs van die studieopdracht?

- d) Wanneer worden de onderzoeksresultaten verwacht?
2. Wanneer volgen nog inspraakmomenten voor de buurt waarop meegedacht kan worden en reacties gegeven kunnen worden?
 3. Wanneer denkt de Vlaamse Regering, de eerste kritische mijlpaal, het definitieve GRUP, te kunnen vaststellen? Wanneer kan vervolgens overgegaan worden tot project-MER, de technische uitwerking van de voorkeursoplossing, grondinnames, het verkrijgen van een omgevingsvergunning? Graag een tabel met de richtdata voor alle nog te doorlopen procedurestappen.
 4. Was er dit jaar nog overleg van het planteam met onder meer het stadsbestuur van Kortrijk over deze studie? Zo ja, wanneer en welke afspraken werden toen gemaakt?
 5. Welke plannen zijn er met het vooropgestelde fietsbudget van 300.000 euro, waarvoor en wanneer zal dat budget gebruikt worden?

ANTWOORD

op vraag nr. 284 van 27 november 2023

van **CARMEN RYHEUL**

1. Voor de opmaak van het GRUP K-R8 dient iteratief een mobiliteitsonderzoek, een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), een milieueffectrapportage (plan-MER) en een ruimtelijk ontwerpend onderzoek te gebeuren in continue coördinatie en afstemming met elkaar. Deze deelonderzoeken zullen dan ook worden gevoerd in een gezamenlijke studieopdracht van het departement Omgeving en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) in nauwe samenwerking met de lokale partners. Het gaat dus om een complexe studie, waarvoor de nodige voorbereidingen door de respectievelijke administraties ook omvangrijk zijn.

Er werd afgelopen jaar verder gewerkt aan het bestek, de samenwerkingsovereenkomst en de selectieleidraad met als doelstelling de studie in 2024 aan te besteden en op te starten.

2. Bij het tot stand komen van het GRUP K-R8 wordt ingezet op communicatie en inspraak. Zo is er in november nog maar pas gecommuniceerd over de resultaten van de luchtkwaliteitsmetingen. Verdere communicatie en inspraakmomenten zullen georganiseerd worden en zijn hoe dan ook voorzien in de Gewestelijke Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (GRUP)-procedure.
3. De definitieve vaststelling van het GRUP wordt beïnvloed door de complexiteit en de kosten/baten van het uiteindelijke voorkeursalternatief (en/of haar onderdelen). De verdere timing hangt vervolgens ook af van de uiteindelijke onderzoeksresultaten en de noodzakelijk bijsturingen in functie van een optimaal evenwicht tussen infrastructuur, mobiliteit en ruimte met het oog op het verbeteren van de leefbaarheid.
4. Het planteam is niet formeel samengekomen, wat niet wil zeggen dat er geen overleg omtrent de studie zou hebben plaatsgevonden. Daarbij werd ingezet op de communicatie over de luchtkwaliteitsmetingen en voorbereidende overlegmomenten om het bestek verder vorm te geven.
5. Het aandeel fiets van de studie zal pas worden meegerekend in de totale vastleggingen voor fietsinvesteringen, wanneer de studie daadwerkelijk wordt gegund, wat dus in 2024 wordt voorzien.