Aanmeldeling met verzoek tot scopingsadvies voor het Project-MER

Doortrekking R8 te Kortrijk - Kuurne

Agentschap Wegen en Verkeer West-Vlaanderen

20 november 2025

Contactpersonen

HANNE CARLENS
MER - coördinator

hanne.carlens@arcadis.com

Arcadis Belgium nv
Corda 1
Kempische Steenweg 311/2.07
3500 Hasselt
België

Woord Vooraf

Milieueffectrapportage (kortweg m.e.r.) is een instrument om de doelstellingen en beginselen van het milieubeleid te helpen realiseren, namelijk het voorzorgsbeginsel en het beginsel van preventief handelen. Het m.e.r.-proces is een juridisch-administratieve procedure waarbij vóór dat een activiteit of ingreep (projecten, beleidsvoornemens zoals plannen en programma's) plaatsvindt, de milieugevolgen ervan op een wetenschappelijk verantwoorde wijze worden bestudeerd, besproken en geëvalueerd. De achterliggende grondgedachte suggereert dat het beter is om de voor het milieu schadelijke activiteiten (plannen en projecten) vanaf een vroeg stadium in de besluitvorming te ondervangen en bij te sturen.

Het Decreet algemene bepalingen milieubeleid (DABM) – zoals gewijzigd door het omgevingsvergunningsdecreet van 25 april 2014 (B.S. 23/10/2014) – voorziet in titel IV m.b.t. de milieueffect- en veiligheidsrapportage, verschillende mogelijkheden m.b.t. opbouw van de project-MER-procedure voorafgaand aan de indiening van de vergunningsaanvraag, nl. de aanmelding, aanmelding met verzoek tot scopingsadvies, verzoek tot voorlopige goed- of afkeuring,… . De aanmelding waarin de initiatiefnemer zijn voornemen om een project-MER op te stellen meldt aan de administratie, is steeds verplicht.

Dit document is de aanmelding voor het projectmilieueffectrapport (project-MER) dat wordt opgemaakt voor de doortrekking van de R8 op het grondgebied van Kortrijk en Kuurne. De administratie bevoegd voor milieueffectrapportage (i.c. team Omgevingseffecten) zal een beslissing nemen over de opstellers van het project-MER. De initiatiefnemer, Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), afdeling West-Vlaanderen, heeft er voor gekozen om bij deze aanmelding scopingsadvies te vragen aan Team Omgevingseffecten en een publieke participatie te organiseren. Op die manier wordt de methodiek van het project-MER afgetoetst alvorens over te gaan tot de effectbeschrijving en -beoordeling. Bij de uitwerking van het project-MER zal rekening gehouden worden met de opmerkingen gegeven in het scopingsadvies. Na de opmaak van het project-MER zal een tweede keer om scopingsadvies gevraagd worden en een publieke participatie georganiseerd worden waarbij opmerkingen gegeven kunnen worden over de effectbeschrijving en -beoordeling.

Het project-MER zal vervolgens deel uitmaken van de omgevingsvergunningsaanvraag en wordt ter inzage gelegd tijdens het openbaar onderzoek in het kader van de vergunningsaanvraag. Na de ontvankelijk- en volledigverklaring van de vergunningsaanvraag door het bevoegde bestuur wordt de vergunningsaanvraag ter beschikking gesteld van Team Omgevingseffecten.

Het Besluit van de Vlaamse Regering tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning (B.S. 23/02/2016), stelt dat de administratie bevoegd voor veiligheids- en milieueffectrapportage, uiterlijk 60 dagen na de ontvangst van het ontwerp van project-MER, beslist over de finale goedkeuring of afkeuring van het project-MER.

Inhoudsopgave

Woord Vooraf 3

HANDTEKENINGEN MER DESKUNDIGEN 8

1 Inleiding 9

1.1 Aanleiding voor het MER 9

1.2 Toetsing aan de m.e.r.-plicht 9

1.3 Verloop van de MER-procedure en situering van de vergunningsprocedure 10

1.4 Initiatiefnemer 11

2 Kenmerken van het project 12

2.1 Ruimtelijke situering 12

2.2 Huidige situatie 14

2.3 Probleemstelling 15

2.3.1 Westelijk deel 16

2.3.2 Oostelijk deel 16

2.4 Verantwoording van het project 16

2.5 Historiek 17

2.6 Projectbeschrijving 17

2.6.1 Globaal beeld 18

2.6.2 Voorkeursalternatief 20

2.6.3 Aanlegwerkzaamheden 23

2.7 Lopende studies in het projectgebied 23

2.7.1 Project Infrabel 23

2.7.2 Complex project Kanaal Bossuit – Kortrijk (nu PLAN B-K) 24

3 Alternatieven 28

3.1 Nulalternatief 28

3.2 Inrichtingsalternatieven 28

3.2.1 Heraanleg R8 28

3.2.2 Heulebeek 41

3.3 Uitvoeringsalternatieven 41

3.4 Locatiealternatieven 41

4 Vergunningstoestand 42

5 Beschrijving te onderzoeken effecten 43

5.1 Ingreep-effectmatrix 43

5.2 Bepaling van de te beschouwen effectgroepen 44

5.3 Methodiek 45

5.3.1 Afbakening van het studiegebied 45

5.3.2 Beschrijving van de bestaande situatie en de referentiesituatie 45

5.3.3 Effectvoorspelling 45

5.3.4 Effectbeoordeling 45

5.3.5 Ontwikkelingsscenario's 46

5.3.6 Cumulatieve effecten 47

5.3.7 Leemten in de kennis 47

5.4 Juridische en beleidsmatige randvoorwaarden 48

5.5 Sleuteldisciplines 78

5.5.1 Mens – mobiliteit 78

5.5.2 Water 82

5.5.3 Lucht 85

5.5.4 Geluid & trillingen 87

5.5.5 Biodiversiteit 93

5.5.6 Mens – ruimtelijke aspecten 98

5.5.7 Mens – gezondheid 100

5.6 Nevendisciplines 105

5.6.1 Bodem 105

5.6.2 Landschap, bouwkundig erfgoed & archeologie 107

5.6.3 Klimaat 109

6 Team van deskundigen 110

Colofon 111

Colofon 111

Tabellen

Tabel 3-1: Overzicht eerste screening van alternatieven voor westelijk deel 29

Tabel 3-2: Overzicht alternatieven onderzoek westelijk deel 31

Tabel 3-3: Overzicht alternatieven onderzoek oostelijk deel 37

Tabel 5-1: Overzicht potentiële effecten in de aanleg- en exploitatiefase 43

Tabel 5-2: Overzicht scoping 44

Tabel 5-3:. Overzicht juridische en beleidsmatige randvoorwaarden 48

Tabel 5-4: Beoordelingskader m.b.t. effecten op Mens – mobiliteit (hinder tijdens de werken) 78

Tabel 5-5: Beoordelingskader m.b.t. effecten op Mens – mobiliteit (Impact op de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers) 79

Tabel 5-6: Beoordelingskader m.b.t. effecten op Mens – mobiliteit (impact op de doorstroming) 80

Tabel 5-7: Beoordelingskader m.b.t. effecten op Mens – mobiliteit (impact op de verkeersleefbaarheid) 80

Tabel 5-8: Beoordelingskader m.b.t. effecten op Mens – mobiliteit (impact op de bereikbaarheid voor alle modi) 80

Tabel 5-9: Beoordelingskader m.b.t. effecten op Mens – mobiliteit (impact op de barrièrewerking) 81

Tabel 5-10: Beoordelingskader m.b.t. effecten op water 83

Tabel 5-11: Beoordelingskader m.b.t. effecten op luchtkwaliteit 86

Tabel 5.12: Koppeling met milderende maatregelen 86

Tabel 5-13: Milieukwaliteitsnormen Vlarem II voor geluid in open lucht (dB(A), L_{A95}) 87

Tabel 5-14: Beoordelingscriteria en significantiekader discipline geluid en trillingen 92

Tabel 5-15: Beoordelingskader m.b.t. effecten op biodiversiteit 94

Tabel 5-16: Beoordelingskader m.b.t. effecten op Mens – ruimtelijke aspecten 98

Tabel 5-17: Selectiecriteria voor verder te karakteriseren blootstellingen aan fysische, chemische en biologische agentia (waar mogelijk, vnl. voor blootstelling via lucht) 100

Tabel 5-18: Afstandscriteria en oppervlakte voor verschillende groengebieden (MIRA-S 2000) 104

Tabel 5-19: Beoordelingskader m.b.t. effecten op bodem 105

Tabel 5-20: Beoordelingskader m.b.t. effecten op Landschap, bouwkundig erfgoed & archeologie 107

Tabel 6-1: Team van MER-deskundigen 110

Figuren

Figuur 2-1: Situering projectgebied (meso-niveau) 12

Figuur 2-2: Bebouwde ruimte 13

Figuur 2-3: Situering projectgebied (micro-niveau) 14

Figuur 2-4: Situering van de R8 en opdeling in 3 segmenten. 15

Figuur 2-5: Probleemstelling opgedeeld in Westelijk deel en Oostelijk deel 16

Figuur 2-6: Overzicht wegprofiel; geplande toestand (bovenonder) en geplande toestand (onder) 18

Figuur 2-7: Voorlopig globaal plan (westelijk deel) 19

Figuur 2-8: Voorlopig globaal plan (oostelijk deel) 19

Figuur 2-9: Schematische voorstelling voorkeursscenario (westelijk deel) 20

Figuur 2-10: Geplande situatie - westelijk deel 21

Figuur 2-11: Schematische voorstelling voorkeursscenario (oostelijk en westelijk deel) met aanduiding nieuwe op- en afritten (rode lijnen) 22

Figuur 2-12: Schematische voorstelling aanpassingen voorkeursscenario bij realisatie tunnel onder de Leie 23

Figuur 2-13: Schets Infrabel – ongelijkvloerse spoorwegovergang tussen Wittestraat en ventwegen R8 (april 2024) 24

Figuur 2-14: Projectcontour en contour gebiedsprogramma plan B-K 25

Figuur 2-15: Ligging nieuw kanaal (bron: www.planbk.be) 25

Figuur 2-16: Ondertunneling R8 t.h.v. Leie (bron: www.planbk.be) 26

Figuur 2-17: Ringtracé gespreid – situatie t.h.v. de Leie ingeval van een tunnel (Rapport werkvoorbeelden Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen Versie 02 Pagina 138) 26
Figuur 3-1: Afweging via trechtering met onderzoek op verschillend detailniveau (bron: startnota Doortrekking R8) 28
Figuur 5-1: Oplossingsrichting ongelijkvloerse kruising van het spoor ter hoogte van R8 (bron: Infrabel) 46
Figuur 5-2: Uittreksel origineel gewestplan (bron: www.geopunt.be via DOMG) 48
Figuur 5-3: Uittreksel gewestplanwijziging (10/11/1998) (bron: www.geopunt.be via DOMG) 49
Figuur 5-4: Deelgebied 4a 50
Figuur 5-5: Deelgebied 7h 50
Figuur 5-6: Plangebied GRUP K-R8 51
Figuur 5-7: RUP Warande 51
Figuur 5-8: RUP Roterij Sabbe 52
Figuur 5-9: RUP Boomgaard 52
Figuur 5-10: Ontwerp woonpark Harelbeke-Kuurne 53
Figuur 5-11: Wegencategorisering VVR (bron: regionaal mobiliteitsplan, VVR Kortrijk) 65
Figuur 5-12: Vrachtroutenetwerk VVR (bron: regionaal mobiliteitsplan, VVR Kortijk) 66
Figuur 5-13: Gewenste netwerkkaart buslijnen (bron: regionaal mobiliteitsplan, VVR Kortrijk) 67
Figuur 5-14: Netwerkkaart Mobipunten (bron: regionaal mobiliteitsplan, VVR Kortrijk) 68
Figuur 5-15: Wegencategorisering (bron: mobiliteitsplan Kortrijk) 69
Figuur 5-16: Fietsroutenetwerk (bron: mobiliteitsplan Kortrijk) 70
Figuur 5-17: Uitsnede wegencategorisering (bron: mobiliteitsplan Kuurne) 71
Figuur 5-18: Circulatieplan industriezone Noordlaan (bron: mobiliteitsplan Kuurne) 72
Figuur 5-19: Fietsroutenetwerk (bron: mobiliteitsplan Kuurne) 73
Figuur 5-20: Netwerk trage wegen (bron: https://www.tragewegen.be/trage-wegen-kaart) 74
Figuur 5-21: Oriëntatiegrafiek Departement Omgeving 88
Figuur 5-22: Geluidsbelastingskaarten wegverkeer L_{den} – referentiejaar 2021 (bron: Geopunt) 90
Figuur 5-23: Voorstel meetlocaties geluid 91
Figuur 5-24: Multi-criteria beoordeling voor het bepalen van de noodzaak & diepgang Milderende maatregelen voor drempeleffecten. 102

HANDTEKENINGEN MER DESKUNDIGEN

Naam	Erkenning	Handtekening
Daan Storms	Discipline Mens – mobiliteit	
Ellen Thibo	Discipline Water	
Frank Van Daele	Discipline Lucht	
Wouter Rommens	Discipline Biodiversiteit	
Sven Loridan	Discipline Geluid & trillingen	
An Tombeur	Discipline Mens - gezondheid	
Hanne Carlens	Discipline Mens – ruimtelijke aspecten	

1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor het MER

De R8, de ring rond Kortrijk, is een ringweg die dagelijks veel verkeer verwerkt. De ring is grotendeels aangelegd als autosnelweg met 2x2 rijstroken en op- en afritten. Het deel van de R8 tussen de spoorweg Brugge-Kortrijk en de Leie is echter nog niet zo ingedeeld. Op dit wegdeel zijn er nog verschillende kruispunten met verkeerslichten. Erftoegangen, parkeerplaatsen … sluiten rechtstreeks aan op de R8, wat leidt tot drukke en gevaarlijke verkeerssituaties. Fietsers rijden langs en kruisen grote verkeersstromen, waardoor de fietsveiligheid in het gedrang komt.

Om de R8 verkeersveilig in te richten, wordt het deel tussen de spoorweg en de Leie verder doorgetrokken op de centrale middenberm en zullen er, naar analogie met andere delen van de R8, op- en afritten gerealiseerd worden naar de ventwegen.

De huidige ventwegen worden heringericht waarbij fietsers, voetgangers en lokaal verkeer maximaal worden gescheiden van doorgaand verkeer op de R8.

1.2 Toetsing aan de m.e.r.-plicht

Het m.e.r.-besluit van 10 december 2004[1] verdeelt MER-plichtige projecten in 3 groepen:

- De 1ste groep (Bijlage I van voornoemd m.e.r.-besluit): hiervoor dient steeds een project-MER opgemaakt te worden.
- De 2de groep (Bijlage II van voornoemd m.e.r.-besluit): de milieueffecten kunnen onderzocht worden via een MER-ontheffing, voorwaarde is dat er geen aanzienlijk negatieve effecten optreden.
- De 3de groep (Bijlage III van voornoemd m.e.r.-besluit): de milieueffecten kunnen onderzocht worden via een project-MER-screening, voorwaarde is dat er geen aanzienlijk negatieve effecten optreden.

De volgende ingrepen van het voorgestelde project zijn MER-plichtig:

- aanleg van wegen;
- onttrekken van grondwater;
- ontbossing.

Bij het koninklijk besluit van 14 september 1972 werd de ontworpen openbare ringautoweg om Kortrijk (R8) bij de categorie der autosnelwegen ingedeeld. De doortrekking van de R8 op grondgebied van Kortrijk en Kuurne valt bijgevolg onder de (her)aanleg van een autosnelweg. Rubriek 9 van Bijlage I van het m.e.r.-besluit: *Aanleg van* aanleg *van autosnelwegen en autowegen, met inbegrip van de hoofdwegen* van is toepassing. Er dient bijgevolg een project-MER opgesteld te worden.

Het debiet van de bemaling is nog niet bekend. Wanneer het netto onttrokken debiet de drempelwaarde van 2.500 m³/dag uit rubriek 10 o) van Bijlage II[2] overschrijdt, is Bijlage II van toepassing. Bij een lager debiet, is bijlage III van toepassing.

Voor de realisatie van het project dient er ca. 6,81 ha ontbost te worden. De drempelwaarde van 3 ha uit rubriek 1 d) van Bijlage II[3] wordt niet overschreden waardoor bijlage III van toepassing is.

---

[1] Het Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage, kortweg het project-m.e.r.-besluit.
[2] Rubriek 10 o) van Bijlage II: Onttrekken van grondwater, met inbegrip van terugpompingen van onbehandeld en niet-verontreinigd grondwater in dezelfde watervoerende laag, als het netto onttrokken debiet 2500 m³ per dag of meer bedraagt
[3] Rubriek 1 d) van Bijlage II: Ontbossing met het oog op de omschakeling naar een ander bodemgebruik voorzover de oppervlakte 3 ha of meer bedraagt en voorzover artikel 87 van het Bosdecreet niet van toepassing is

1.3 Verloop van de MER-procedure en situering van de vergunningsprocedure

De MER-procedure verloopt deels voorafgaand aan de vergunningsprocedure en deels tijdens de vergunningsprocedure.

Afhankelijk van de karakteristieken van het project waarvoor het MER wordt opgemaakt kan de MER-procedure voorafgaand aan de vergunningsprocedure op verschillende manieren ingevuld worden. De wettelijk verplichte en optioneel toe te voegen procedurestappen zijn toegelicht in de handleiding “Project – MER in omgevingsvergunning – wegwijzer voor initiatiefnemers en MER-deskundige” van het Team Omgevingseffecten. Er zijn enkele mogelijke trajecten voorgesteld, waarop echter nog varianten zijn toegelaten.

Voor dit project is gekozen om een aanmelding met scopingsadvies op te maken, gevolgd door de opmaak van het ontwerp-MER. Dit wil zeggen dat er bij de aanmelding bij team Omgevingseffecten een 1ste keer vraag om scopingsadvies gebeurt. Er wordt ook een publieke participatie georganiseerd. Het voordeel van deze trajectkeuze is dat de scoping en methodiek worden afgetoetst met de verschillende adviesverleners en de burgers vooraleer de uitwerking van het ontwerp-MER start. Nadien wordt het project-MER opgemaakt. Er wordt een 2de keer om scopingsadvies gevraagd en een publieke participatie georganiseerd waarbij de effectbeschrijving en -beoordeling van het project-MER worden afgetoetst met de verschillende adviesverleners en de burgers. Vervolgens kan het project-MER ingediend worden samen met de omgevingsvergunningsaanvraag.

Samengevat zullen de volgende procedurestappen, voorafgaand aan de vergunningsprocedure, doorlopen worden:

1.Aanmelding van het project-MER met 1ste verzoek om scopingsadvies
De aanmelding betreft voorliggend document. Team Omgevingseffecten zal de aanmelding bezorgen aan de bevoegde adviesinstanties (administraties, overheidsinstellingen en openbare besturen). Deze adviesinstanties worden door het Team Omgevingseffecten geselecteerd op basis van de geografische ligging van het project en van de mogelijke te verwachten aanzienlijke effecten.

2.Vrijwillige publieke participatie
De initiatiefnemer van het project heeft ervoor gekozen om een openbare raadpleging te organiseren. Deze bestaat uit een infomarkt die gehouden zal worden op dinsdag 24 februari 2026. In de loop van december 2025 worden aankondigingen verspreid over dit participatiemoment. Op de infomarkt wordt het project en de aanmelding voorgesteld. De burgers kunnen inspraakreacties indienen over de scoping en methodiek van het project-MER. De binnengelopen reacties worden bezorgd aan het Team Omgevingseffecten.

3.Beslissing over de aanmelding door het Team Omgevingseffecten
De beslissing over de aanmelding met een scopingsadvies wordt opgemaakt door het Team Omgevingseffecten. Het scopingsadvies zal rekening houden met de ontvangen adviezen en inspraakreacties. Het ontwerp-MER zal worden opgesteld rekening houdend met dit 1ste scopingsadvies.

4.Indiening van het ontwerp-MER bij Team Omgevingseffecten
Het ontwerp project-MER wordt ingediend bij Team Omgevingseffecten, dat het rapport vervolgens zal bezorgen aan de bevoegde adviesinstanties (administraties, overheidsinstellingen en openbare besturen). Ze zullen de inhoud van het project-MER kunnen beoordelen. Tijdens een overleg met Team Omgevingseffecten en de adviesinstanties worden opmerkingen uitgewisseld. Het project-MER kan op basis van deze opmerkingen (die samengevat worden in het 2de scopingsadvies) nog worden aangepast voor de omgevingsvergunningsaanvraag.

5.Vrijwillige publieke participatie
Er wordt naar aanleiding van het ontwerp project-MER een 2de openbare raadpleging georganiseerd. Het MER rapport zal hiervoor ter beschikking worden gesteld op de website van de initiatiefnemer en het Team MER en ter inzage gelegd worden bij de stad Kortrijk en gemeente Kuurne. Er zal ook een infomarkt georganiseerd worden waarop de conclusies van het MER worden toegelicht.

6.Doorwerking van het ontwerp-project-MER in de omgevingsvergunningsaanvraag
Het ontwerp-project-MER zal samen met de omgevingsvergunningsaanvraag aan een openbaar onderzoek worden onderworpen en voor advies aan diverse administraties worden voorgelegd. Met inachtneming van alle geformuleerde opmerkingen en adviezen zal het Team Omgevingseffecten vervolgens een beslissing te nemen over het project-MER.

1.4 Initiatiefnemer

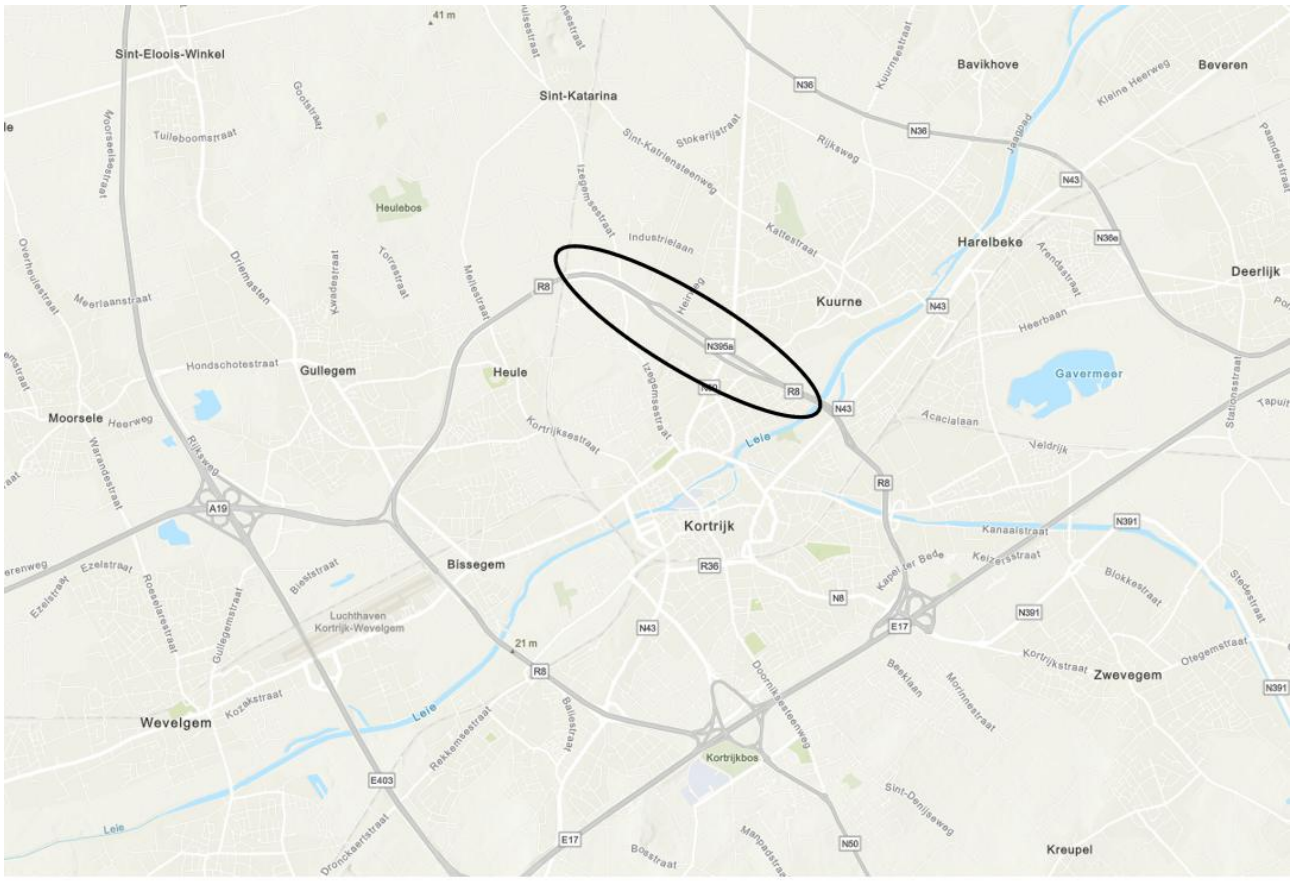
De initiatiefnemer is:

Agentschap Wegen & Verkeer
Afdeling West-Vlaanderen
Koning Albert I-laan 1.2 bus 82
8200 Brugge
Contactpersoon: Hendrik Vanderdonckt

2 Kenmerken van het project

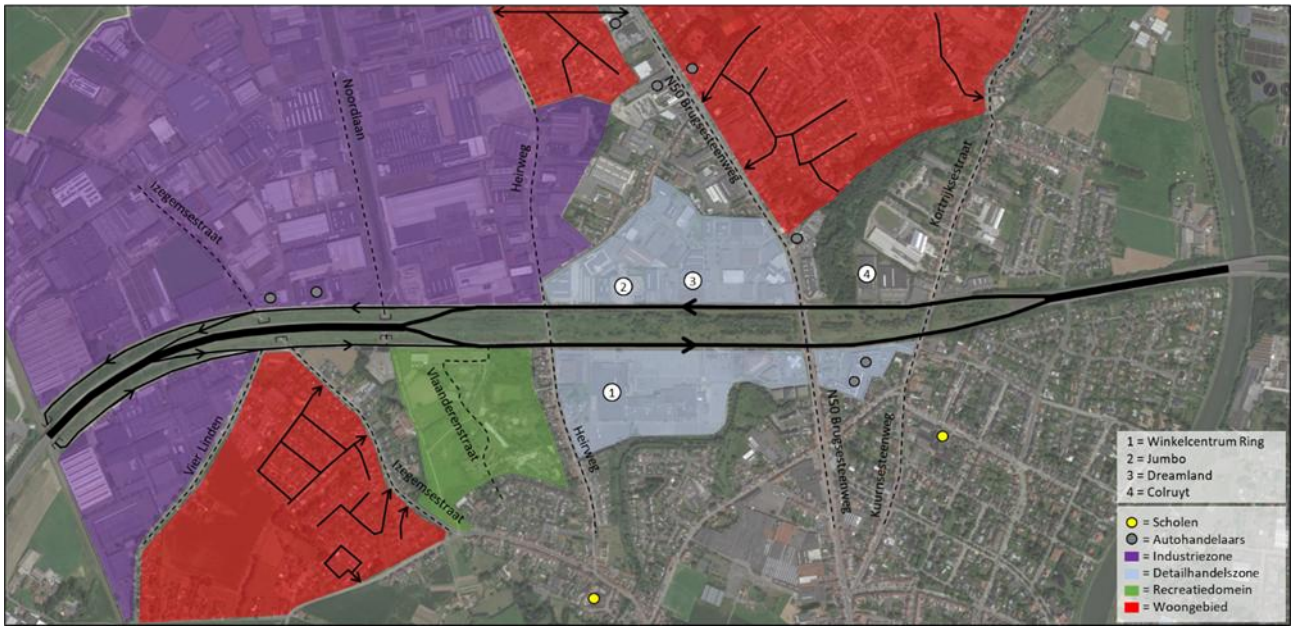
2.1 Ruimtelijke situering

Het projectgebied is een onderdeel van de grote ring ‘R8’ rond Kortrijk, gelegen op de grens van de stad Kortrijk en de gemeente Kuurne. Het is een belangrijke verkeersader voor de stad. De R8 maakt de verbinding mogelijk met de E403, de A19 en de E17 (zie Figuur 2-1).



Figuur 2-1: Situering projectgebied (meso-niveau)

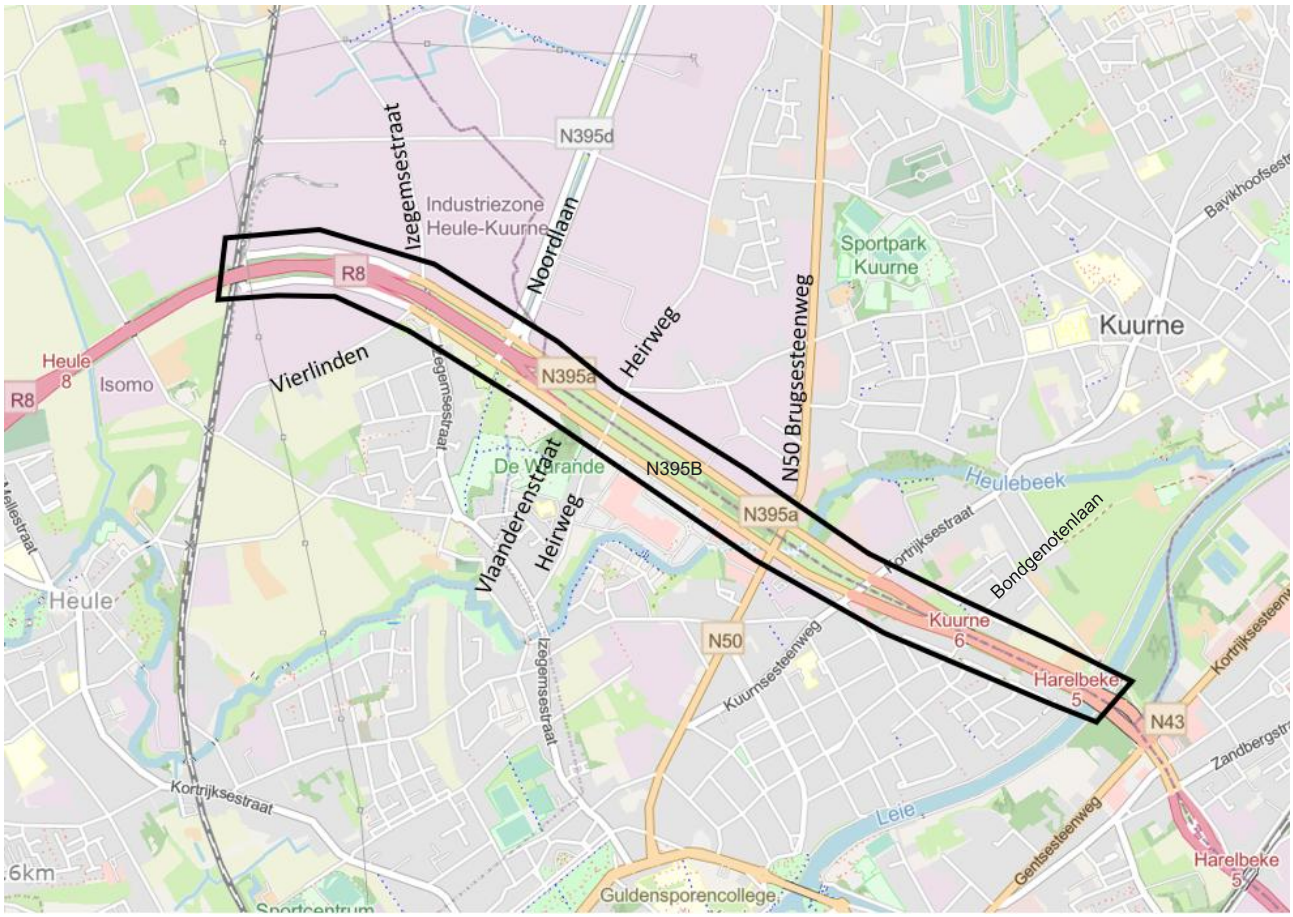
Ten noorden en ten zuidwesten van het projectgebied situeert zich het industriepark Heule-Kuurne. Grenzend aan de N395a is de detailhandelszone Ter Ferrants aanwezig. Hier zijn enkele grotere winkels gelegen zoals de Jumbo en Dreamland. Ten zuiden van het projectgebied, grenzend aan de N395b, situeert zich shoppingpark ‘Ring Kortrijk’ en het recreatiedomein de Warande. Het centrum van Kortrijk bevindt zich ten zuiden van het projectgebied. Ten noord(oosten) is de woonkern van Kuurne gelegen. Ten zuid(oosten) van het projectgebied situeren zich de vrije basisschool Pius X en de vrije basisschool De Watermolen.



Figuur 2-2: Bebouwde ruimte

Het projectgebied beperkt zich tot het gedeelte van de R8 tussen de spoorweg Brugge-Kortrijk en de Leie (zie Figuur 2-3). De industriezone Heule-Kuurne takt aan via de Noordlaan op de R8. Verder kruist de N50 Brugsesteenweg, een regionale weg, de projectzone. Via de N50 wordt de stad verbonden met Ingelmunster. Andere aantakkende wegen zijn de Izegemsestraat, Kortrijksestraat, Kuurnsesteenweg en Heirweg. De Bondgenotenlaan kruist de R8 ongelijkvloers.

In het centraal en oostelijke gedeelte van de projectzone heeft de R8 een profiel van 2x2 rijstroken , de N395a en N395b. Deze wegen kruisen de wegen Heirweg, N50 Brugsesteenweg en Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg gelijkgronds en worden geregeld met verkeerslichten. Ten oosten van de projectzone heeft de R8 het profiel van een autosnelweg met allemaal ongelijkvloerse kruisingen. Het westelijke deel van de projectzone is recentelijk heraangelegd en heeft nu hetzelfde profiel als het oostelijk profiel maar met de toevoeging van ventwegen. Via op- en afritten ter hoogte van Noordlaan en Izegemsestraat wordt de verbinding gemaakt tussen de ventwegen en R8. Kruisingen van de ventwegen met de omliggende wegen gebeuren gelijkvloers en verkeerslichtengeregeld, kruisingen met de R8 gebeuren ongelijkvloers.



Figuur 2-3: Situering projectgebied (micro-niveau)

2.2 Huidige situatie

Het studiegebied wordt gekenmerkt door een aantal grote structuren die in noord-zuidrichting lopen, zijnde (van west naar oost):

- spoorlijn Kortrijk – Ingelmunster;
- Izegemsestraat;
- Noordlaan;
- Heirweg;
- Brugsesteenweg (N50);
- Heulebeek;
- Kortrijksestraat;
- de Leie.

De R8 kruist deze infrastructuren:

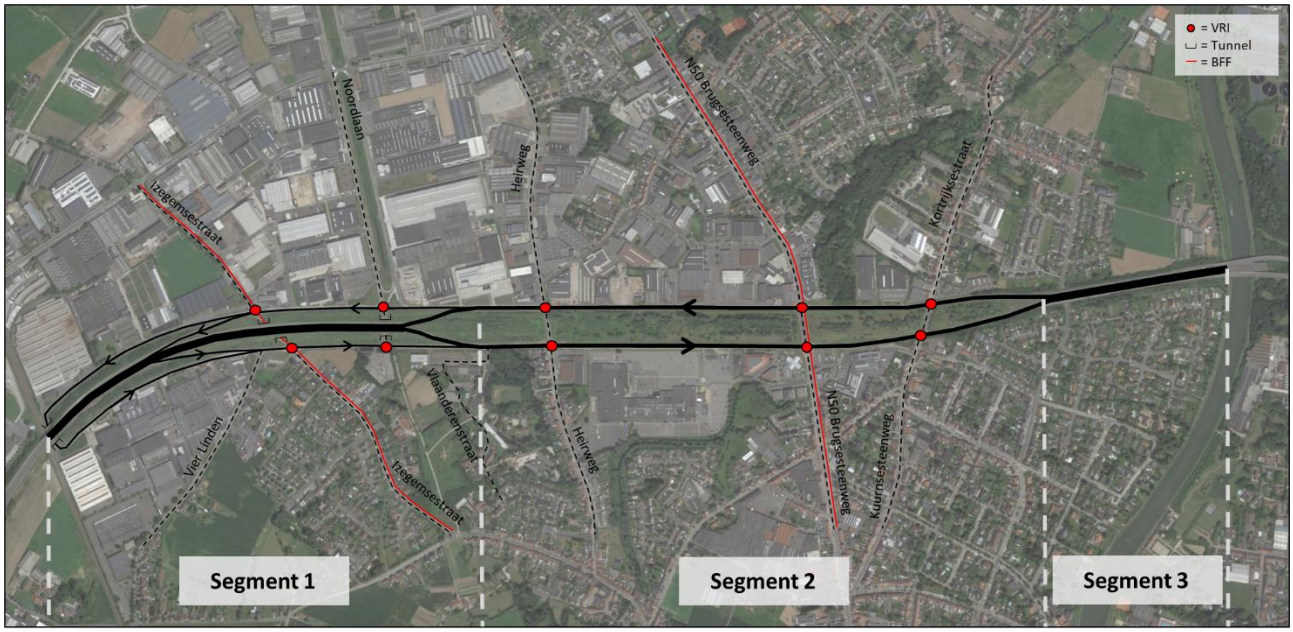
- via een brug kruist de R8 de spoorlijn Kortrijk – Ingelmunster, de fietsverbinding Izegemsestraat en de Noordlaan.
- de Heirweg, Brugsesteenweg (N50) en Kortrijksestraat kruisen de R8 gelijkvloers en worden aangesloten via lichtengeregelde kruispunten;
- de Bondgenotenlaan en de Heulebeek gaan onder de R8 door;
- de Leie wordt gekruist via een brug.

Het studiegebied kan worden opgedeeld in 3 segmenten. Segmenten 1 en 2 behoren tot het projectgebied. (zie Figuur 2-4):

- Segment 1: R8 heeft een apart tracé welke centraal door het projectgebied loopt. Verbinding is mogelijk met de naastgelegen ventwegen door middel van op- en afritten. Alle kruisingen van de R8 met de zijstraten lopen

ongelijkvloers. Dit deel wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van langs liggende industrie. Tussen de R8 en de ventwegen is er een groenbuffer voorzien.

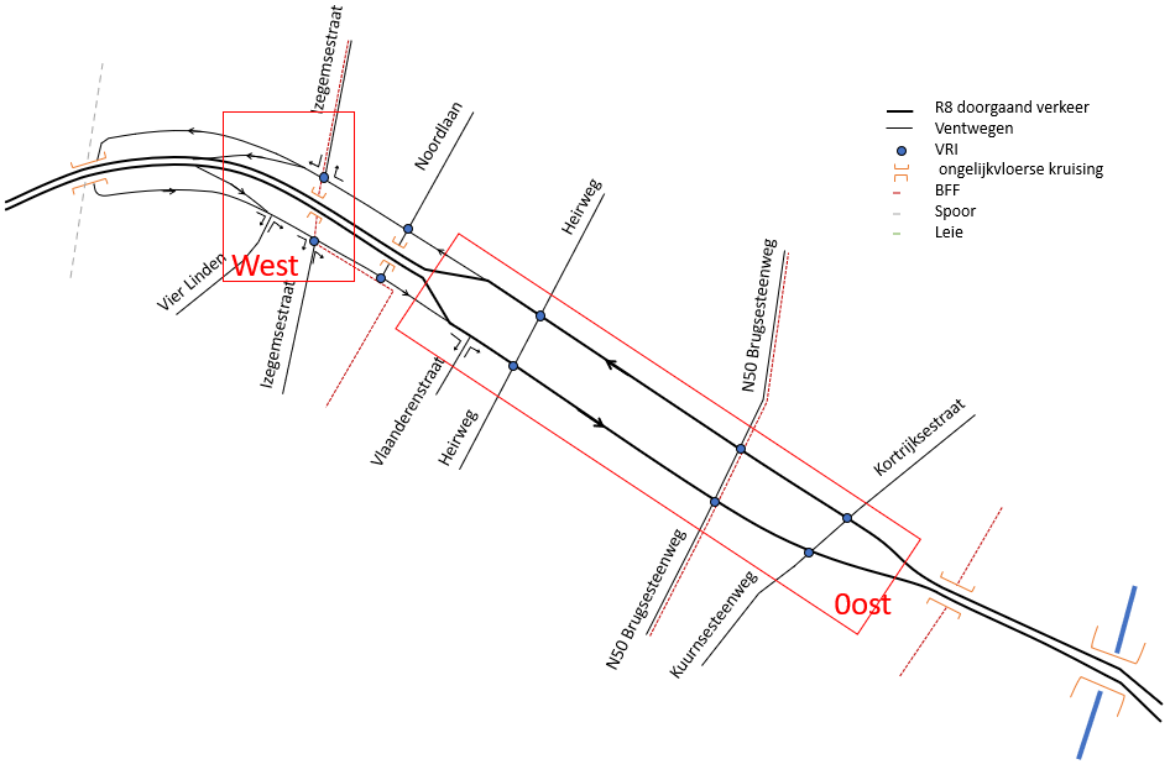
- Segment 2: R8 bestaat uit 2x2 rijstroken, N395a en N395b. Kruisingen met de zijstraten gebeuren gelijkvloers met behulp van verkeerslichten. Dit segment wordt gekenmerkt door de aanwezige groenbuffer tussen de ventwegen. In het centraal gedeelte van het segment heeft deze groenbuffer een breedte van ongeveer 90 m. Ten noorden van de ventweg N395a zijn er industrie en winkels gelegen. Ten zuiden van de ventweg N395b is er in het meest westelijke gedeelte is er open ruimte van de Warande en bebouwing aanwezig. Het traject tussen de Heirweg en de Kuurnsesteenweg wordt gekenmerkt door winkels en het meest oostelijke gedeelte, na de Kuurnsesteenweg, door bebouwing. Tussen de weg en de bebouwing is telkens een groenbuffer van ongeveer 15 m aanwezig.
- Segment 3 (ten oosten van eigenlijke projectgebied): R8 bestaat uit een 2x2 weg. Beide weghelften worden gescheiden door een middenberm met betonnen geleideconstructies en hiertussen een groenruimte van ongeveer 3 m. Er zijn geen ventwegen en kruisingen met zijstraten gebeuren ongelijkvloers. In dit deel wordt de weg gekenmerkt door de aanwezigheid van bebouwing in de rechtstreekse omgeving. Tussen de weg en de bebouwing is telkens een groenbuffer van ongeveer 15 m aanwezig. Ten noorden van de weg is er over een afstand van ongeveer 180 m, een landbouwperceel aanwezig.



Figuur 2-4: Situering van de R8 en opdeling in 3 segmenten.

2.3 Probleemstelling

Vanuit de probleemstelling uit de startnota is het projectgebied ingedeeld in een westelijk deel (segment 1) en een oostelijk deel (segment 2) (zie Figuur 2-5). Voor beide delen werden verschillende problemen geïdentificeerd.



Figuur 2-5: Probleemstelling opgedeeld in Westelijk deel en Oostelijk deel

2.3.1 Westelijk deel

Voor het westelijke deel van het project werd de R8 reeds doorgetrokken op de middenberm. Echter is er een gevaarlijke situatie aanwezig, ter hoogte van de afrit R8, Vier Linden en de Izegemstraat. De verschillende aansluitingen bevinden zich op een te korte afstand van elkaar, waardoor een gevaarlijk kruispunt is ontstaan. In de huidige situatie kan verkeer afkomend van de afrit R8 rechtstreeks de Vier Linden inrijden. Dit verkeer conflicteert met het verkeer op de ventweg. Ook ligt het kruispunt van de ventweg met de Izegemsestraat te dicht op de afrit R8.

2.3.2 Oostelijk deel

In het oostelijke deel van het project is de R8 nog niet aangelegd op de middenberm. Momenteel moet doorgaand verkeer via de afrit tussen de Noordlaan en de Heirweg de ventweg op rijden. Pas na het kruispunt met de Kortrijksestraat en de Kuurnsesteenweg voegt de R8 zich weer samen op de middenberm. Hierdoor ontstaat er een sterke vermenging van verschillende types verkeer, zoals lokaal en doorgaand verkeer, vrachtwagens, personenauto's, fietsers en busverkeer. Bovendien zijn er op de R8 diverse gelijkvloerse kruispunten en directe aansluitingen van erftoegangen, wat de verkeerssituatie verder complex maakt.

2.4 Verantwoording van het project

Volgens het regionaal mobiliteitsplan Kortrijk is de R8 aangeduid als een regionale weg, maar in te richten als een Vlaamse Hoofdweg. De R8 wordt heringericht waarbij het doorgaand verkeer op de R8 gescheiden wordt van het bestemmingsverkeer door het voorzien van een hoofdweg en een parallelstructuur (of ventwegen). Deze scheiding is al gedeeltelijk gerealiseerd in het projectgebied voor het deel tussen de spoorweg en de Noordlaan.

Met de doortrekking van de R8 streeft men naar de realisatie van een veiligere weginfrastructuur. Door een gescheiden tracé voor doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer te voorzien, wil men de verkeersveiligheid bevorderen. Door de R8 verder te ontwikkelen, zal de huidige verkeersdruk voor het bestemmingsverkeer op de ventwegen afnemen.

In het oostelijk deel van het projectgebied, tussen de op- en afrit ten westen van de Heirweg en de Leie, is er momenteel nog geen onderscheid tussen het doorgaand en lokaal verkeer. Hier moet de R8 nog verder worden aangelegd in de middenberm van de bestaande weg. In het westelijke deel van het projectgebied werd de R8 reeds doorgetrokken, maar er dient een oplossing gevonden te worden voor het gevaarlijk kruispunt ter hoogte van de afrit R8, Vier Linden en Izegemsestraat zuid.

De herinrichting van de R8 heeft volgende doelstellingen:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid;
- Verbeteren van de doorstroming voor alle weggebruikers;
- Verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer;
- Ruimtelijke kwaliteit met ruimte voor water en groen;
- Beperking van de barrièrewerking van de R8.

2.5 Historiek

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), samen met de stad Kortrijk en de gemeente Kuurne, onderzoekt mogelijkheden voor de herinrichting van de R8 ter hoogte van Kortrijk-Noord, voor de zone tussen de spoorlijn Brugge-Kortrijk en de Leie. Op 17 november 2023 vond het eerste overleg met de betrokken gemeenten plaats. De project opstart werd aangekondigd op de website van het AWV van de Vlaamse Overheid[4]. Sindsdien zijn er regelmatig overlegmomenten gehouden met de projectstuurgroep[5]. Onder begeleiding van deze stuurgroep werd een startnota opgemaakt, waarin verschillende oplossingsrichtingen werden onderzocht.

Tussen 27 januari en 3 februari 2024 werden er verkeerstellingen door ARCADIS uitgevoerd om de bestaande verkeersintensiteiten en -stromen in kaart te brengen.

Parallel met de opmaak van de startnota en de voorontwerpplannen wordt een participatietraject doorlopen. Via de website werd iedereen uitgenodigd om deel te nemen aan een digitale bevraging om zicht te krijgen op de knelpunten en bevindingen van de buurt en gebruikers van de R8. Het invullen van de bevraging kon van 19 februari tot en met 17 maart 2024. De bevraging kreeg 941 respondenten.

Er worden 4 klankbordgroepen georganiseerd in kader van het project. De klankbordgroep bestaat uit vertegenwoordigers vanuit verschillende belangengroepen, zoals bewoners, handelaars, scholen, … . De eerste klankbordgroep vond plaats op 24 april 2024, waarbij algemene informatie werd gedeeld en de resultaten van de bevraging werden besproken. Samen met de deelnemers werd nagegaan welke problemen er werden ervaren en/of verwacht. Er werd gevraagd naar de randvoorwaarden waar rekening mee gehouden moet worden. Tijdens de tweede klankbordgroep op 20 mei 2025 werd het voorontwerp toegelicht. De input van deze klankborgroep werd meegenomen in de verdere verfijning van het plan. In de derde klankbordgroep van 13 november 2025 is het voorstel dat het uitgangspunt zal vormen voor het project-MER voorgelegd. Voorliggende aanmelding, die opgemaakt wordt in het kader van het project-MER is hier besproken. Een vierde en laatste klankbordgroep is gepland om het ontwerp van het project-MER te bespreken.

Samen met de klankbordgroepen worden in het kader van het project-MER infomarkten georganiseerd om de burger te informeren (zie §1.3).

2.6 Projectbeschrijving

De R8 wordt verder doorgetrokken in de middenberm en er zullen, naar analogie met de andere delen van de R8, op- en afritten gerealiseerd worden naar de ventwegen. De bestaande ventwegen worden heringericht om een maximale scheiding te realiseren tussen fietsers, voetgangers, lokaal verkeer en het doorgaande verkeer op de R8. Bijkomend wordt bijzondere aandacht besteed aan een vlotte doorstroming voor het openbaar vervoer. Naast het verhogen van de verkeersveiligheid wordt er gestreefd naar extra ruimte voor een groene en kwalitatieve inrichting.

---

[4] https://wegenenverkeer.be/werken/herinrichting-van-r8-kortrijk-noord
[5] Samenstelling van de projectstuurgroep: AWV, Departement MOW, stad Kortrijk, gemeente Kuurne, provincie West-Vlaanderen, Departement Omgeving, De Lijn, Infrabel en Leiedal.

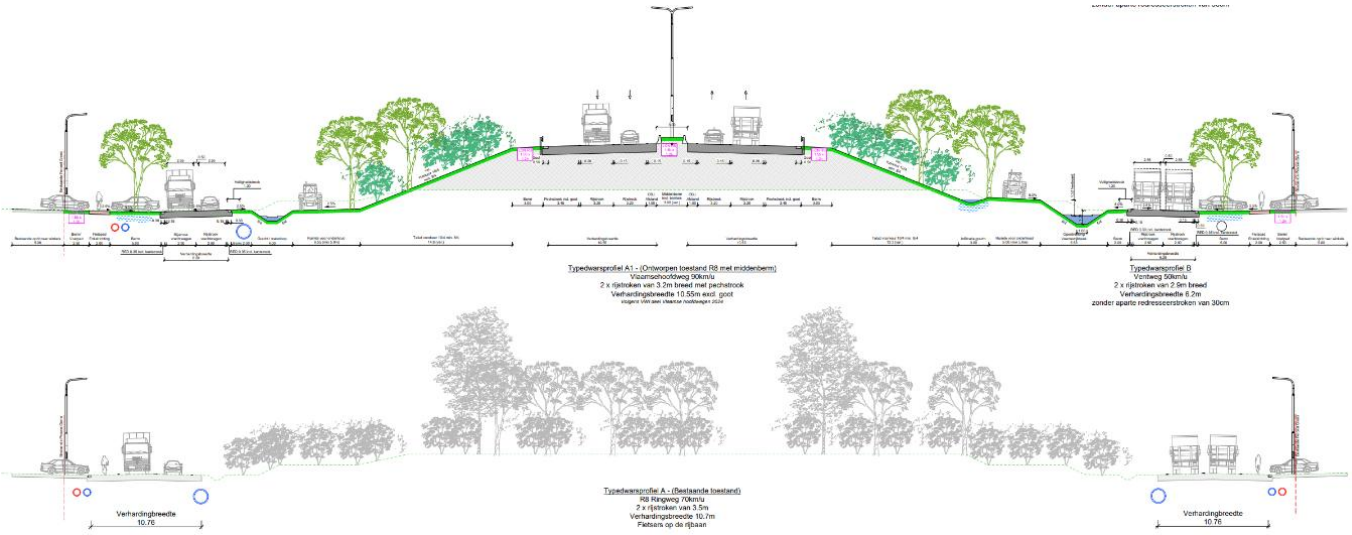
2.6.1 Globaal beeld

In de geplande situatie zal de R8 voor het doorgaand verkeer worden doorgetrokken op de centrale middenberm (segment 2 uit Figuur 2-4). Figuur 2-6 illustreert hoe de nieuwe inrichting eruit zal zien. De R8 krijgt 2 rijstroken in elke richting, aangevuld met pechstroken, en de maximumsnelheid wordt vastgesteld op 90 km/h (net zoals de andere delen van de R8). De R8 is bijgevolg enkel toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer (auto's, vrachtwagens, etc.).

De ventwegen aan beide zijden van de R8 bestaan elk uit twee rijstroken en brede enkelrichtingsfietspaden (van 2 m). Er geldt een maximum snelheid van 50 km/h. De fietspaden zijn gescheiden van de rijweg met een strook van 5 m. Tussen het fietspad en de erftoegangen is er een strook van 2 m. In het voorontwerp worden momenteel geen voetpaden voorzien. De kruispunten worden zo conflictvrij mogelijk geregeld met verkeerslichten. Het aantal in- en uitritten zullen beperkt worden. Door deze nieuwe inrichting verwacht men een sterke daling van het verkeer op de ventwegen

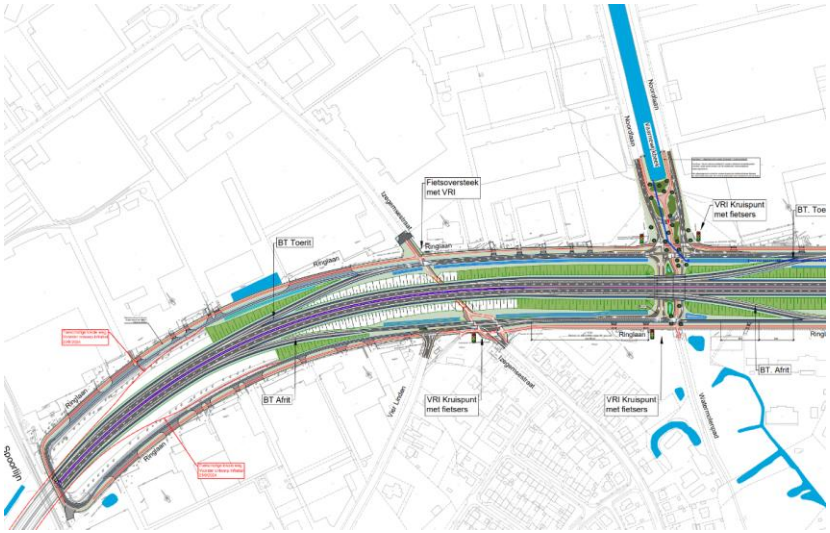
De Vaarnewijkbeek wordt open gelegd vanaf de Noordlaan tot aan de N50 (Heulebeek).

Hieronder wordt het typedwarsprofiel voorgesteld.

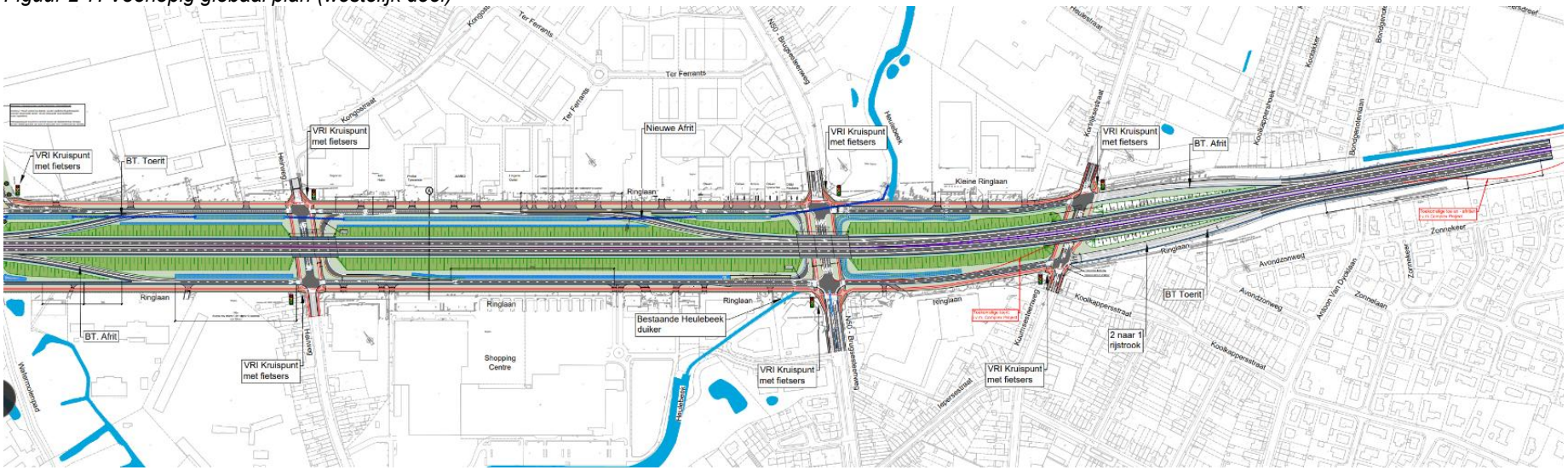


Figuur 2-6: Overzicht wegprofiel; geplande toestand (bovenonder) en geplande toestand (onder)

Op de onderstaande figuur wordt het voorlopig grondplan van de her aan te leggen R8 voorgesteld. Er zijn nog wijzigingen aan dit plan mogelijk.



Figuur 2-7: Voorlopig globaal plan (westelijk deel)



Figuur 2-8: Voorlopig globaal plan (oostelijk deel)

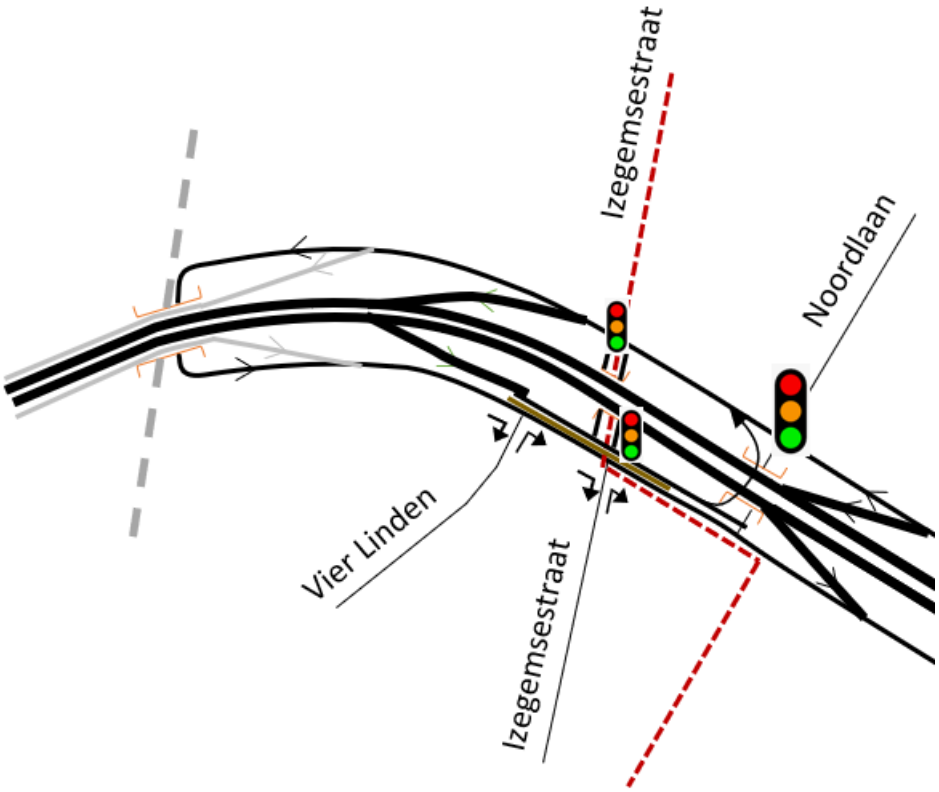
2.6.2 Voorkeursalternatief

Er zijn verschillende alternatieven onderzocht voor de herinrichting van de R8 (zie §3.2). Hieronder wordt het voorkeursalternatief toegelicht.

2.6.2.1 Westelijk deel

In het voorkeursalternatief (ontwikkeld uit alternatief W1) wordt de afslaande beweging van verkeer komende van R8 west naar Vier Linden en naar Izegemsestraat verboden omwille van verkeersveiligheid. Dit wordt afgedwongen door een middenberm op de parallelstructuur te voorzien tot voorbij de Izegemsestraat. Deze verkeersstromen slaan linksaf ter hoogte van het kruispunt Noordlaan en moeten omrijden om vervolgens de Vier Linden of de Izegemsestraat te bereiken. Het gaat om een omrijbeweging van ca 2.1 km.

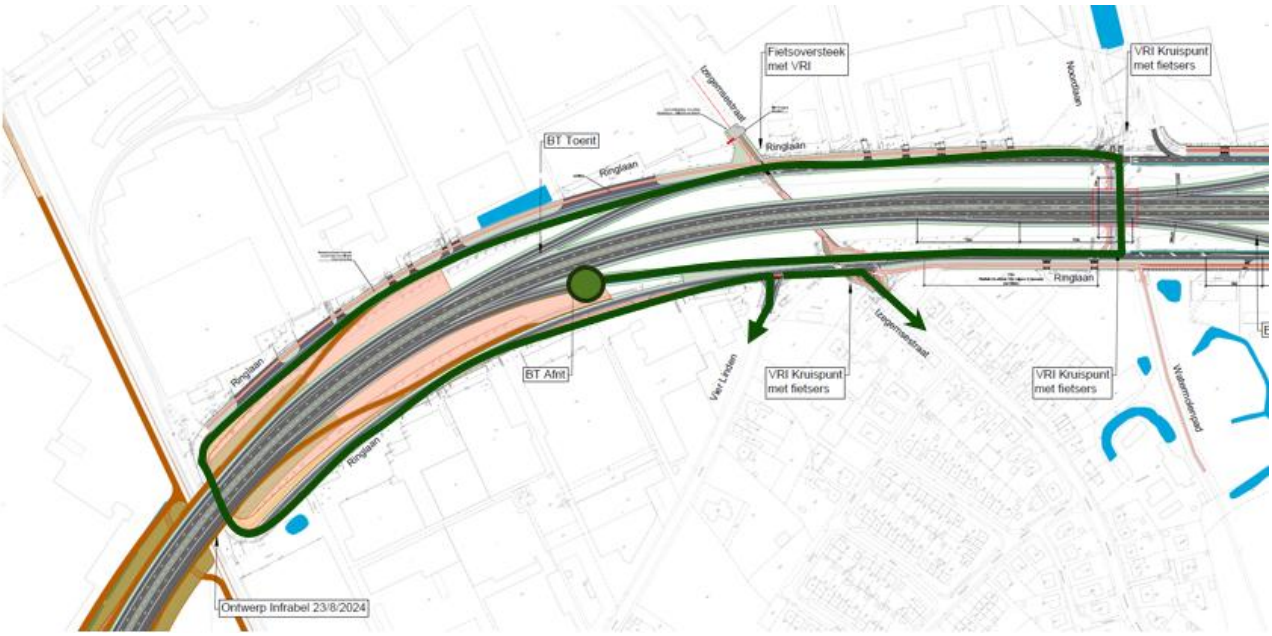
Om deze omrijbeweging te faciliteren wordt een bypass voorzien waardoor het verkeer kan keren zonder te wachten voor de verkeerslichten.



Figuur 2-9: Schematische voorstelling voorkeursscenario (westelijk deel)

Er wordt een knip voor gemotoriseerd verkeer voorzien op de noordelijke tak van de Izegemsestraat omwille van het belang van de as voor fietsers. Het afsluiten van de noordelijke tak voor auto's en vrachtwagens heeft volgende voordelen:

- De Izegemsestraat noord wordt een duidelijke en aantrekkelijkere fietsroute. Fietsers worden minder of niet geconfronteerd met vrachtverkeer en autoverkeer.
- Er is weinig tot geen kans op dodehoek ongevallen ter hoogte van het kruispunt Izegemsestraat noord/parallelstructuur.
- Sluit aan bij de visies mbt bedrijventerrein om de Noordlaan de belangrijkste toegangsas te maken. De Izegemsestraat krijgt een zeer beperkte ontsluitingsrol.
- Sluipverkeer via de Izegemsestraat wordt vermeden.



Figuur 2-10: Geplande situatie - westelijk deel

In dit voorkeursalternatief wordt rekening gehouden met het streefbeeld van Infrabel waarbij een aantal gelijkvloerse overwegen worden vervangen (§2.7.1).

2.6.2.2 Oostelijk deel

Voor het oostelijk deel wordt in eerste instantie nog niet uitgegaan van de realisatie van een tunnel onder de Leie (§ 2.7.2).

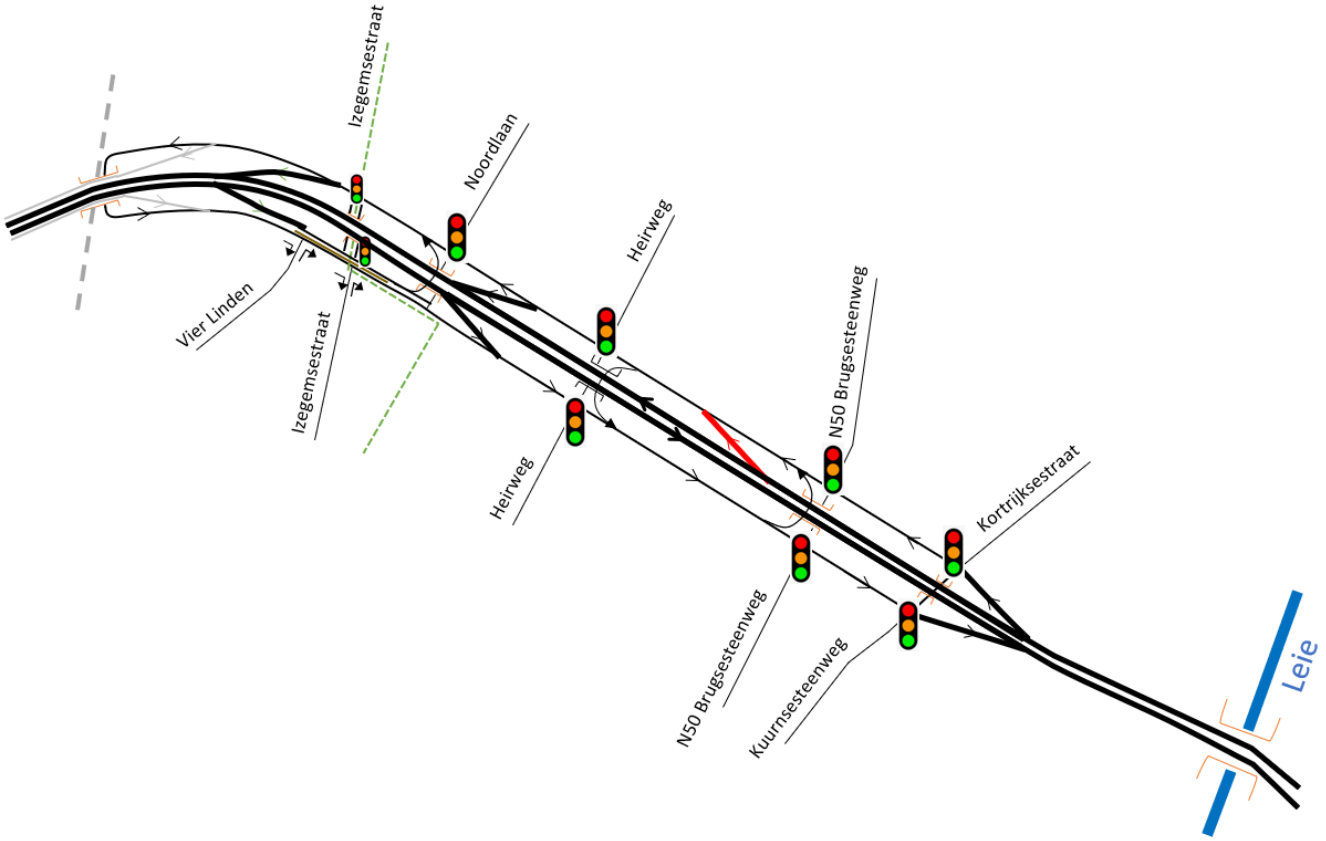
De R8 wordt doorgetrokken op de centrale middenberm. Er worden op- en afritten voorzien tussen de R8 en de parallelstructuur:

- een op- en een afrit ten westen van de Heirweg, zoals in de bestaande toestand;
- een afrit ten westen van de N50
- een op- en afrit ten oosten van de Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg op de bestaande rijweg.

Er komen verkeerslichtengeregelde kruispunten ter hoogte van de kruispunten van de ventwegen met de Heirweg, de N50 Brugsesteenweg en de Kortrijksestraat/Kuurnesesteenweg. Fietsers zitten maximaal conflictvrij in de lichtenregeling. Ten oosten van de Heirweg en ten westen van de N50 Brugsesteenweg wordt een bypass voorzien. Al het doorgaand verkeer op de R8 rijdt via de brug over de Heirweg, de Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg of de N50 Brugsesteenweg.

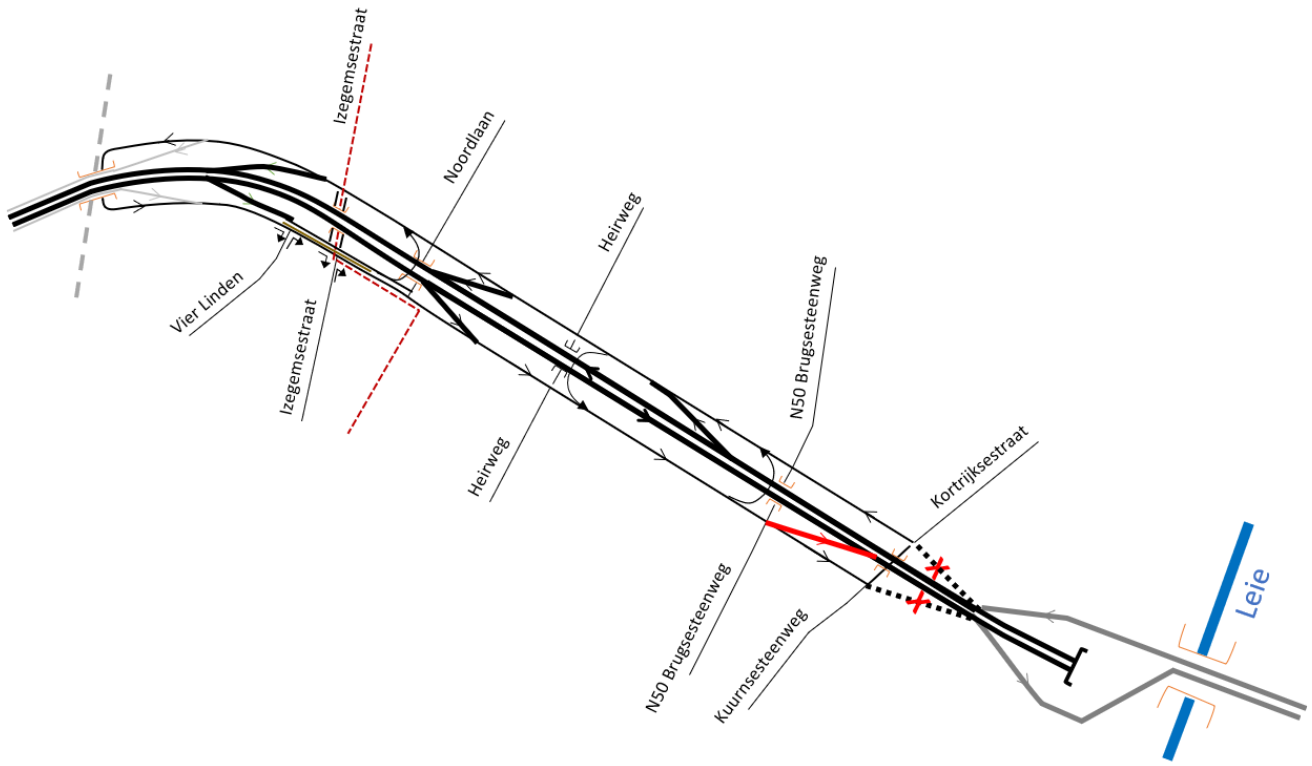
Omwille van het belang van de doorstroming van de bus en het belang als fietsas is het aangewezen om het gebruik van de Heirweg, als ontsluitingsweg van het bedrijventerrein te beperken. De Noordlaan wordt immers beschouwd als de belangrijkste ontsluitingsas van het bedrijventerrein. De gemeente Kuurne onderzoekt maatregelen om dit te realiseren.

Onderstaande figuur geeft schematisch het voorkeursscenario (zonder tunnel onder de Leie).



Figuur 2-11: Schematische voorstelling voorkeursscenario (oostelijk en westelijk deel) met aanduiding nieuwe op- en afritten (rode lijnen)

Indien de tunnel onder de Leie gerealiseerd wordt (zie complex project Kanaal Bossuit – Kortrijk) kan de oostelijke afrit gesupprimeerd worden. De oostelijke oprit kan meer naar het westen verschoven worden. Dit wordt bekeken als doorgroeiscenario (zie §5.3.5).



Figuur 2-12: Schematische voorstelling aanpassingen voorkeursscenario bij realisatie tunnel onder de Leie

2.6.3 Aanlegwerkzaamheden

In functie van de werkzaamheden zal er een tijdelijke bemaling nodig zijn. De bemaling zal beperkt blijven tot de fundering van de brughoofden.

Een ontbossing van 6,81 ha is vereist in de groenbuffer tussen de ventwegen.

Meer details over de aanlegwerkzaamheden zijn momenteel niet beschikbaar.

2.7 Lopende studies in het projectgebied

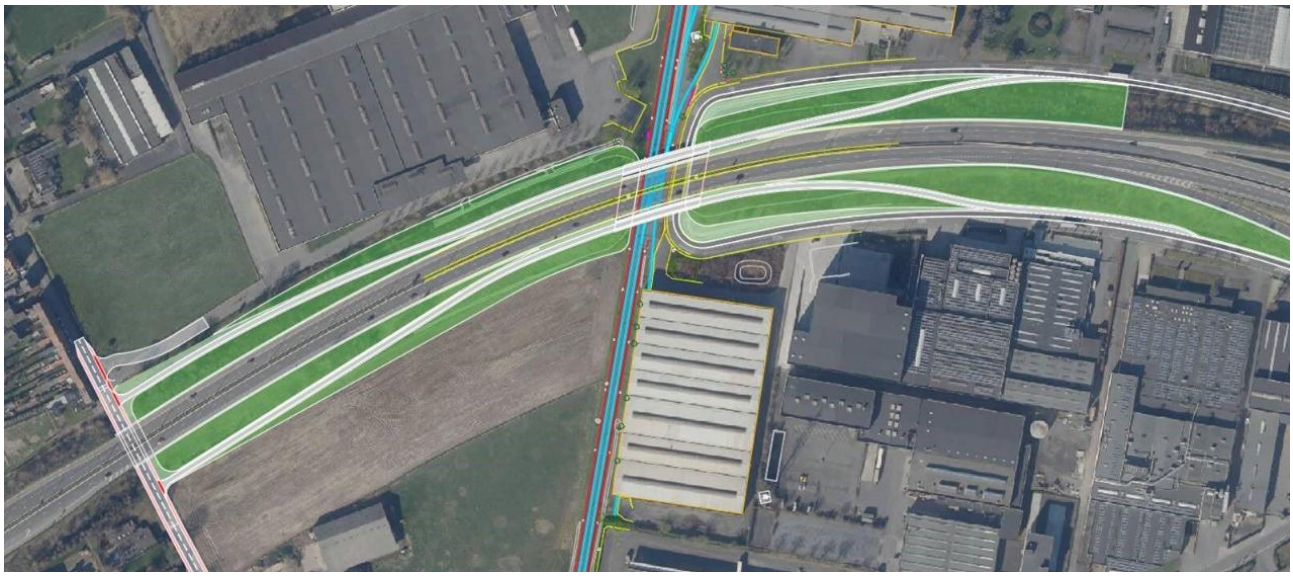
Bij de herinrichting van de R8 dient rekening gehouden te worden met lopende studies. Het oplossingsvoorstel mag de uitvoering van de inrichtingsvoorstellen uit deze studies niet hypothekeren.

2.7.1 Project Infrabel

Infrabel streeft het opheffen en vervangen van alle gelijkgrondse overwegen na. Daarom wil men op termijn ook de overwegen aan de Industrielaan en Vlasmolenstraat, gelegen ten noorden en zuiden van de R8, afsluiten. Om dit mogelijk te maken onderzoekt Infrabel, in afstemming met de stad Kortrijk, alternatieven voor het omleiden van het verkeer. Sommige van deze alternatieven sluiten aan op de ventwegen die deel uitmaken van het project doortrekking R8.

In het schetsvoorstel van Infrabel (zie Figuur 2-13) wordt een nieuwe verbinding gemaakt voor auto’s en vrachtwagens tussen de Wittestraat en de ventwegen. De verbinding gaat over het spoor en sluit niet rechtstreeks aan op de R8, maar sluit ten oosten van de spoorlijn aan op de ventwegen, die deel uitmaken dit project.

Het voorliggend project doortrekking R8 mag de mogelijke oplossingen voor Infrabel niet hypothekeren.



Figuur 2-13: Schets Infrabel – ongelijkvloerse spoorwegovergang tussen Wittestraat en ventwegen R8 (april 2024)

2.7.2 Complex project Kanaal Bossuit – Kortrijk (nu PLAN B-K)

Het kanaal Bossuit - Kortrijk is vanaf de Boven-Schelde toegankelijk voor beroepsvaart. Ter hoogte van de aansluiting met de Leie in Kortrijk is het kanaal over een lengte van ongeveer 1 kilometer echter te smal en te ondiep. Bovendien liggen hier 3 historische sluizen, waardoor beroepsvaart niet mogelijk is. Het project PLAN B-K onderzoekt de mogelijkheden om dit knelpunt aan te pakken en het kanaal geschikt te maken voor beroepsvaart tot aan de Leie. Figuur 2-14 geeft het projectgebied van het plan B-K weer.

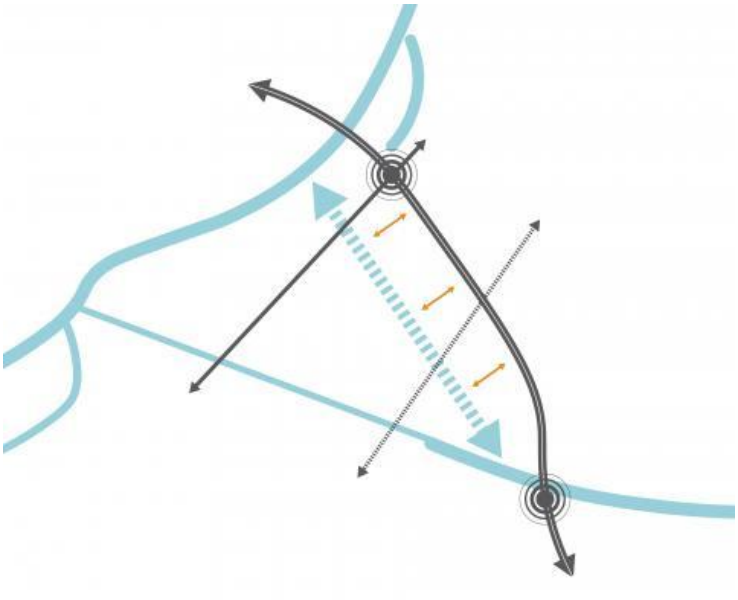
Contour gebiedsprogramma:
Om het project in het algemeen en beide infrastructuren (kanaal, R8) in het bijzonder te integreren in de omgeving wordt een gebiedsprogramma opgesteld. Het gebiedsprogramma focust op de zone afwaarts de Luipaardbrug en kan acties omvatten zoals ingrepen gericht op stadsherstel en -ontwikkeling, fietsstructuur, ontsluiting, ... Deze acties maken deel uit van de voorkeursoplossing. De precieze ruimtelijke afbakening en de wijze waarop de ingrepen worden geïmplementeerd in het ontwerp wordt in de volgende fase, de uitwerkingsfase, vastgelegd. Dit betekent dat de huidige aanduiding van de contouren van het gebiedsprogramma indicatief zijn en in de uitwerkingsfase worden verfijnd en waar nodig bijgestuurd.

Projectcontour uitwerkingsfase:
Deze projectcontour vormt de basis voor de verdere uitwerking in de uitwerkingsfase. Binnen deze contour worden heel wat van de acties zoals opgenomen in het ontwerp voorkeursbesluit gerealiseerd. Het gaat onder meer om infrastructurele ingrepen, ingrepen inzake stadsherstel- en ontwikkeling, natuurherstel en -ontwikkeling, ontsluiting, fietsstructuur, economische begeleiding, … Op het einde van de uitwerkingsfase, bij het projectbesluit, zal de precieze ruimtelijke afbakening van de projectcontour gekend zijn, samen met de wijze waarop de verschillende projectingrepen worden gerealiseerd.

Figuur 2-14: Projectcontour en contour gebiedsprogramma plan B-K

De onderzoeksfase, waarin de globale effecten van de opwaardering onderzocht worden en verschillende alternatieven met elkaar vergeleken worden, is al ver gevorderd. Op basis van de onderzoeksresultaten en overleg met diverse partijen werd een voorstel voor voorkeursbesluit opgesteld op 26 januari 2024. Dit voorstel wordt momenteel voorgelegd aan verschillende adviserende instanties op Vlaams, provinciaal en gemeentelijk niveau. De Vlaamse Regering heeft nog geen beslissing genomen over het voorstel.

Het voorstel voor het voorkeursbesluit omvat zowel de aanleg van een nieuw kanaal vanaf de R8 tot aan de Leie als de herinrichting van de R8. Het nieuwe kanaal zal aan de kant van Kortrijk gerealiseerd worden, terwijl de R8 grotendeels zijn huidige traject langs de Harelbeke behoudt. Tussen het kanaal en de R8 zal een bepaalde afstand worden aangehouden; ze worden dus niet direct naast elkaar gelegd (geen bundeling). De exacte ligging van het kanaal en de R8, evenals de tussenafstand, worden in de uitwerkingsfase uitgewerkt. Figuur 2-15 illustreert de ligging van het nieuw kanaal.

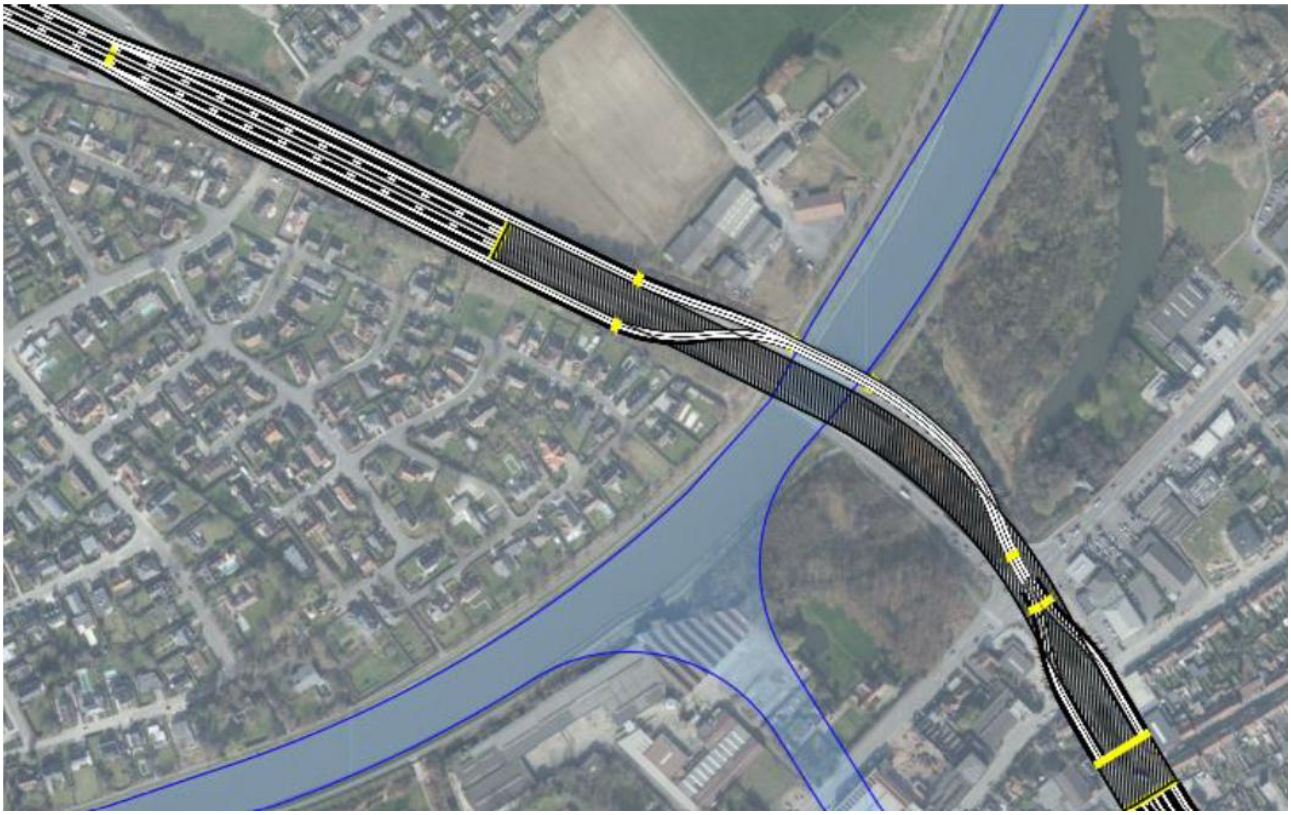


Figuur 2-15: Ligging nieuw kanaal (bron: www.planbk.be)

In dit project wordt een tunnel voorzien onder de Leie.

Figuur 2-16: Ondertunneling R8 t.h.v. Leie (bron: www.planbk.be)

De N43 ten oosten van de Leie zal aansluiten met een op- en afrit net ten oosten van de Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg.



Figuur 2-17: Ringtracé gespreid – situatie t.h.v. de Leie ingeval van een tunnel (Rapport werkvoorbeelden Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen Versie 02 Pagina 138)

Volgende paragraaf uit het ontwerp voorkeursbesluit is van belang:

> *(…) De kruising van doorgaand verkeer op de R8 met de zone N43/Gentsesteenweg en de Zandbergstraat-Hippodroomstraat wordt niet als een fly-over uitgevoerd en de kruising van doorgaand verkeer op de R8 met de Leie gebeurt via een tunnel. Omwille van het reliëf, de onzekerheden over de samenstelling van de ondergrond, … is in de uitwerkingsfase verder onderzoek noodzakelijk naar de precieze benodigde uitvoeringstechnieken, fasering en tijdelijke effecten tijdens de aanlegfase. Dit verdere onderzoek dient duidelijk te maken welke eventuele bijkomende maatregelen nodig zijn om de aanleg van de tunnel beheersbaar te houden. In geval van substantiële afwijkingen ten opzichte van de huidige inzichten kunnen alternatieven in overweging genomen worden. (…)*

Dit besluit lag van 8 april t.e.m. 14 juni 2024 aan iedereen voor tijdens een openbaar onderzoek. Na het openbaar onderzoek volgt stap 3 waarin de Vlaamse Regering de voorkeursoplossing definitief vastlegt in het definitief voorkeursbesluit.

Merk op dat het voorkeursalternatief niet verenigbaar is met de tunnel onder de Leie van het complex project Kanaal Bossuit – Kortrijk. De op- en afrit van de tunnel onder de Leie ligt op een te korte afstand van de op- en afrit ten westen van de Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg. Er is onvoldoende ruimte voor de realisatie van een weefstrook. Bij realisatie van de tunnel onder de Leie zullen dus aanpassingen moeten uitgevoerd worden aan de oostelijke op- en afrit. Dit wordt als een doorgroeiscenario opgenomen (zie §5.3.5).

3 Alternatieven

3.1 Nulalternatief

Het nulalternatief omschrijft de ontwikkeling die volgt wanneer noch het project noch enig alternatief ervoor wordt uitgevoerd. Het nulalternatief is bijgevolg de toestand en de evolutie van het studiegebied, indien het project geen doorgang vindt.

Het nulalternatief betekent dat de doortrekking van de R8 niet gerealiseerd wordt en dat de bestaande ontsluitingsstructuur behouden blijft. Een beoordeling van het nulalternatief s.s. gebeurt niet als dusdanig in voorliggend milieueffectenrapport. Maar het nulalternatief komt echter op lokaal vlak overeen met de referentiesituatie en de effecten ten opzichte van die situatie zullen in die zin dus onderzocht worden in het project-MER.

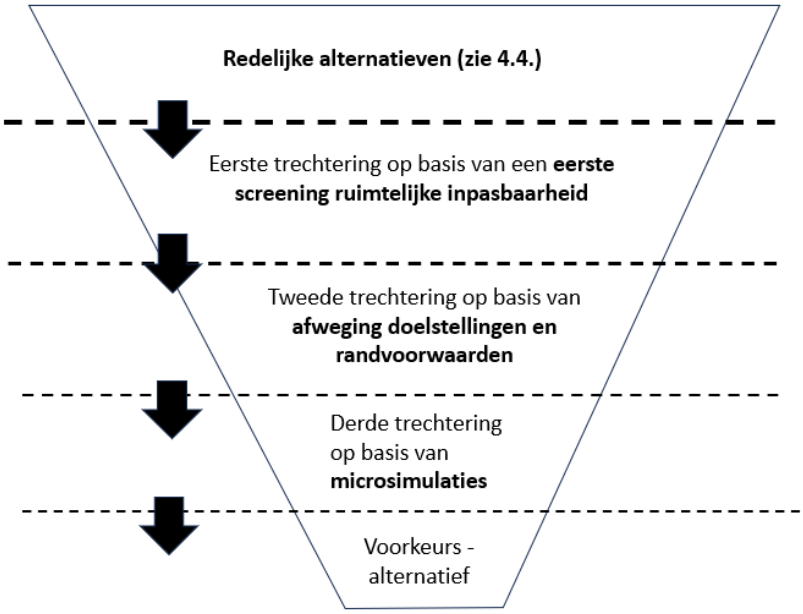
3.2 Inrichtingsalternatieven

Een inrichtingsalternatief is een alternatief dat erin bestaat binnen eenzelfde plan- of projectgebied een andere (ruimtelijke) configuratie van dezelfde bouwstenen te voorzien.

3.2.1 Heraanleg R8

In de startnota zijn er voor de heraanleg van de R8 voor het westelijke deel 5 alternatieven en voor het oostelijke deel 4 alternatieven onderzocht. Voor elk deel werd uiteindelijk één voorkeursalternatief geselecteerd. Hieronder wordt het alternatievenonderzoek toegelicht. In het project-MER zal enkel het voorkeursalternatief onderzocht worden.

Figuur 3-1 toont de methode die werd gebruikt om uit alle alternatieven het voorkeursalternatief te selecteren, zowel voor het westelijk als het oostelijke deel.



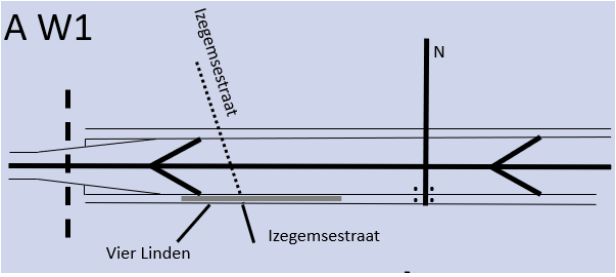
Figuur 3-1: Afweging via trechtering met onderzoek op verschillend detailniveau (bron: startnota Doortrekking R8)

3.2.1.1 Westelijk deel

Voor het westelijk deel werden 5 redelijke alternatieven onderzocht. Het onderzoek startte met een eerste screening op ruimtelijke inpasbaarheid, waarna nog 3 alternatieven overbleven.

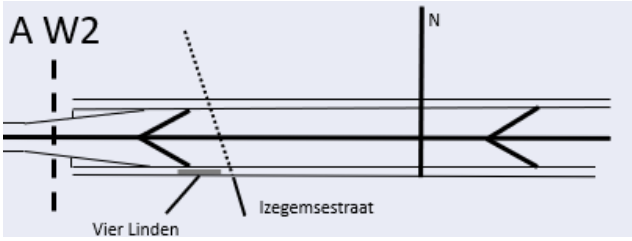
Tabel 3-1: Overzicht eerste screening van alternatieven voor westelijk deel

W1: Rechtsaf komende van R8 naar Vier Linden en Izegemsestraat wordt vermeden



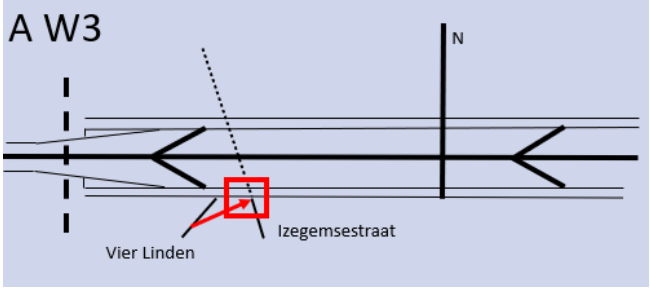
Ruimtelijke inpasbaar

W2 : Rechtsaf komende van R8 naar Vier Linden wordt vermeden



Dit is ruimtelijk niet inpasbaar. De afstand tussen Vier Linden en de Izegemsestraat is te kort om voor te sorteren en om opstelstroken in te passen voor de verkeerslichten aan de Izegemsestraat.

W3: omleiding Vier Linden en aansluiting op één kruispunt

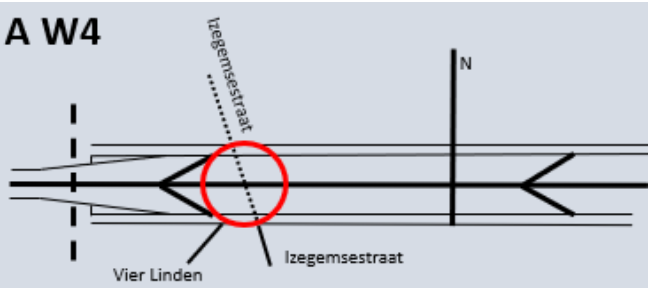


Dit is ruimtelijk niet inpasbaar

Hert voorzien van een nieuwe ontsluitingsas voor de bedrijven en een meer westelijke aansluiting op de ventweg is niet mogelijk omdat de volledige zone werd volgebouwd en/of geprivatiseerd.

Een eventuele aansluiting van Vier Linden op de Izegemsestraat is niet mogelijk omdat dit te dicht bij de parallelstructuur ligt. Een leesbare kruispuntoplossing is niet mogelijk.

W4: Rotonde thv Vier Linden/Izegemsestraat

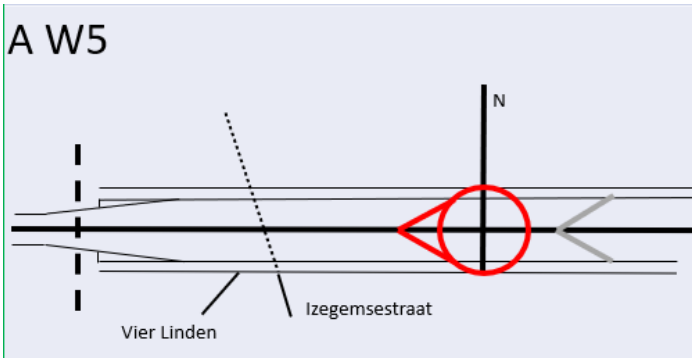


Meer onderzoek wordt uitgevoerd om de inpasbaarheid na te gaan. Er zijn een aantal aandachtspunten

- Er zijn veel takken aan te sluiten op een beperkte afstand ‘op- en afrit, Vier Linden, Izegemsestraat, ventwegen west, ventwegen zuid
- De zichtbaarheid op de rotonde, voor verkeer komende van de R8 west

In elk geval zullen een aantal aannames noodzakelijk zijn.

W5: rotonde ter hoogte van Noordlaan met verschoven op -en afrit

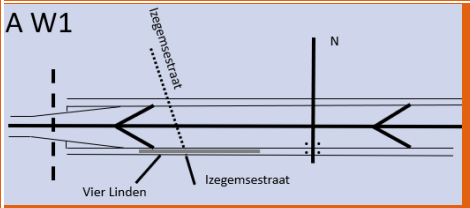
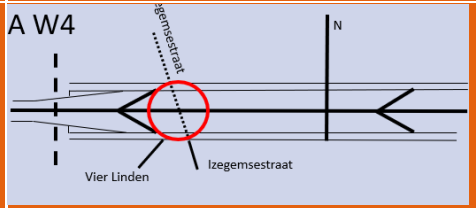
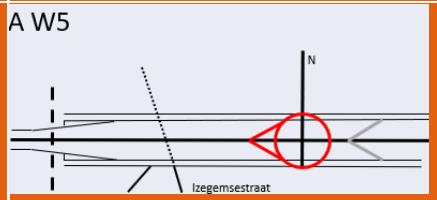


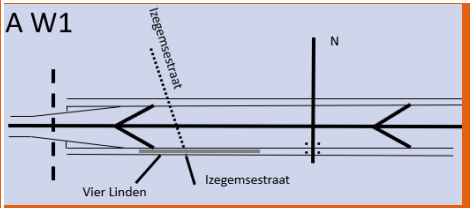
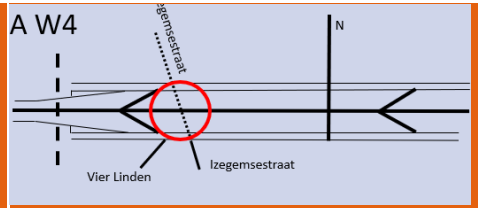
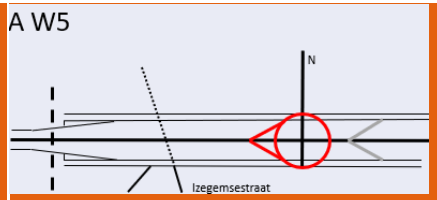
Op basis van een eerste ruimtelijke screening lijkt dit inpasbaar.

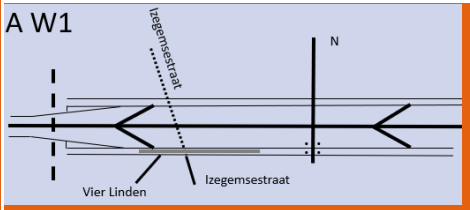
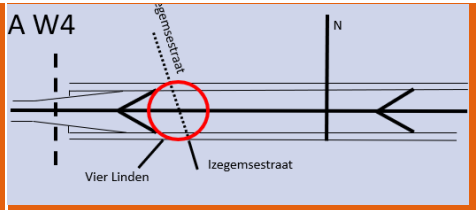
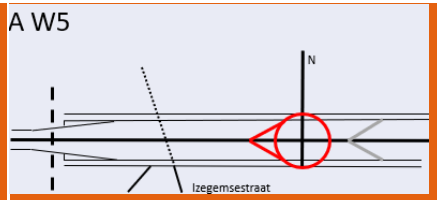
Let wel – door de verschuiving van de op- en afrit, is het behoud van de op- en afrit ten oosten van de Noordlaan niet mogelijk – af te stemmen met de oostelijke alternatieven.

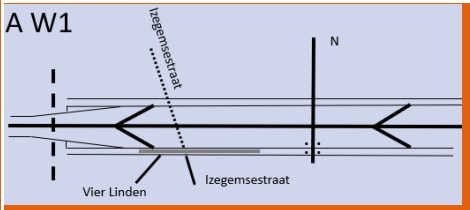
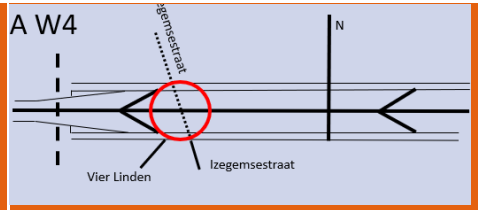
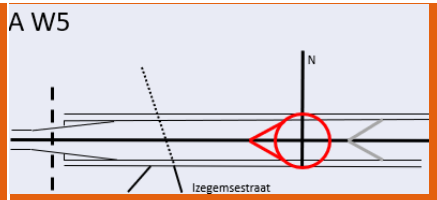
Op basis van de eerste trechtering (algemene screening ruimtelijke inpasbaarheid) worden de alternatieven W3 en W4 geschrapt. De andere alternatieven worden verder onderzocht aan de hand van de doelstellingen en de randvoorwaarden. Er werd één voorkeursalternatief geselecteerd, namelijk W1.

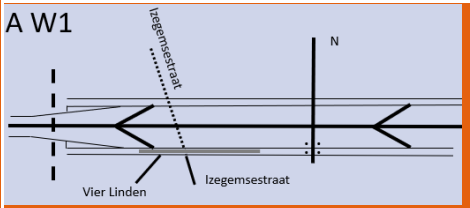
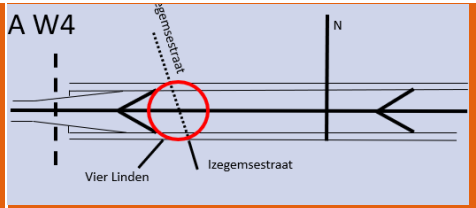
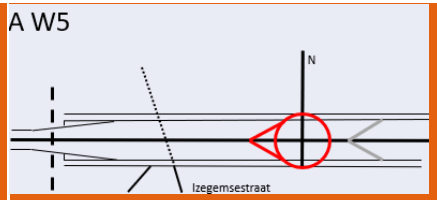
Tabel 3-2: Overzicht alternatieven onderzoek westelijk deel

		W1 – Rechtsaf komende van R8 naar Vier Linden en Izegemsestraat wordt vermeden	**W4 rotonde thv Izegemsestraat /Vier Linden**	**W5 rotonde thv Noordlaan**
				
Verkeersveiligheid	Leesbaarheid en algemene veiligheid van de weginfrastructuur	Dit is een duidelijke verkeerssituatie. Iedereen rijdt rechtdoor	Dit biedt een oplossing voor de moeilijke aansluiting van Vier Linden en Izegemsestraat zuid. De rotonde geeft aanleiding tot een aangepaste snelheid op de ventwegen. De veiligheid ter hoogte van de rotonde zelf kan in vraag gesteld worden. De takken liggen op korte afstand van elkaar. Een bijzondere aandacht moet gaan naar de zichtbaarheid op het kruispunt. Er is een grote brugconstructie nodig en een keermuur om de afrit zo dicht mogelijk tegen de R8 te leggen en zo de afstand tussen de aantakkingen op de rotonde te spreiden. Bij een verhoging van de intensiteiten op de afrit van de R8 en de rotonde kan dit tot gevaarlijke file leiden op de R8. Er kan niet bijgestuurd worden, wat bij een verkeerslicht wel mogelijk is. Volgens het macroverkeersmodel is er veel verkeer in Izegemsestraat zuid	Het verkeer is verplicht rechtdoor te rijden tot aan de rotonde. Weefbewegingen gebeuren ter hoogte van de rotonde. Dit is een duidelijke situatie.

		W1 – Rechtsaf komende van R8 naar Vier Linden en Izegemsestraat wordt vermeden	W4 rotonde thv Izegemsestraat /Vier Linden	W5 rotonde thv Noordlaan
				
	Potentiële gevaarlijke punten voor de fietsers	Fietsers kruisen de afrit gelijkvloers. Een ongelijkvloerse oversteek is aangewezen.	Fietsers op een rotonde (met verkeer van en naar afrit) worden doorgaans als onveilig beschouwd. Een ongelijkvloerse fietsoversteek is sterk aangewezen. De realisatie van een ongelijkvloerse oversteek, ook ter hoogte van ventwegen is niet evident. De fietspaden langsheen de ventwegen lopen gelijkvloers over de rotonde	De belangrijkste fietsroute (Izegemsestraat) komt minder in conflict met bovenlokale stromen. Fietsverkeer van en naar de Noordlaan moeten wel via een drukke rotonde rijden. Bijkomende maatregelen (fietstunnel?) is aangewezen.
Bereikbaarheid en doorstroming	I/C verhouding kruispunten algemeen)	De intensiteiten worden geconcentreerd op één VRI aan Noordlaan. Onderzoek naar verkeersafwikkeling is noodzakelijk. Verkeer komende van R8 naar Vier Linden, Izegemsestraat en brug infrabel dient om te rijden via Noordlaan.	De intensiteiten worden verdeeld over twee kruispunten: rotonde Izegemsestraat (lokaal) en VRI Noordlaan. Intensiteiten kunnen wellicht verwerkt worden (te onderzoeken).	De intensiteiten worden geconcentreerd op één rotonde. Verkeer komende van R8 dient om te rijden via Noordlaan. Een rotonde is minder stuurbaar dan een VRI.

		W1 – Rechtsaf komende van R8 naar Vier Linden en Izegemsestraat wordt vermeden	W4 rotonde thv Izegemsestraat /Vier Linden	W5 rotonde thv Noordlaan
				
Ruimte voor water en groen		Bijkomende verharding is beperkt, eventueel bijkomende verharding door vrije linksaf nodig? Te onderzoeken	Bijkomende verharding door 2 onderdoorgangen rotonde, realisatie van een keerwand	Bijkomende ruimte-inname voor rotonde
Beperking barrièrewerking R8	Mate van barrièrewerking noord zuid (doorstroming, verkeersbelasting op kruispunten)	Vergelijkbaar met de huidige toestand	Er is een korte verbinding tussen Vier Linden en Izegemsestraat zuid en de Noordlaan. Er is geen omrijbeweging. De rotonde ter hoogte van Izegemsestraat vraagt mogelijk bijkomende maatregelen om de fietsoversteekbaarheid te verbeteren (BFF).	Vergelijkbaar met de huidige toestand De intensiteiten ter hoogte van de Izegemsestraat dalen door de verschuiving van de op- en afrit, waardoor hier een betere oversteekbaarheid kan verkregen worden. Ter hoogte van de Noordlaan zal deze barrièrewerking toenemen door de keuze van een rotonde waar veel stromen samen komen. Voor fietsers zijn eventueel bijkomende maatregelen noodzakelijk.
	Combineerbaarheid huidig voorstel complex project Bossuit Kortrijk	zie oost	zie oost	zie oost

		W1 – Rechtsaf komende van R8 naar Vier Linden en Izegemsestraat wordt vermeden	W4 rotonde thv Izegemsestraat /Vier Linden	W5 rotonde thv Noordlaan
				
	Hergebruik bestaande infra en kostprijs	De bestaande infrastructuur wordt in sterke mate hergebruikt. Een bijzondere aandacht dient te gaan naar de fietsoversteek ter hoogte van Izegemsestraat. Vraag is of het kruispunt Noordlaan de intensiteiten kan verwerken. Dit is te onderzoeken.	De op- en afrit wordt behouden. Het kruispunt met Izegemsestraat wordt heraangelegd. De op- en afritten moeten herlegd worden, met keerwanden	De op- en afrit wordt verplaatst. Het kruispunt met Noordlaan wordt heraangelegd.

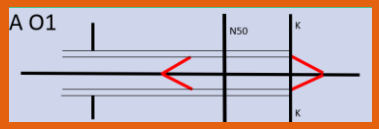
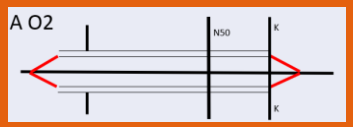
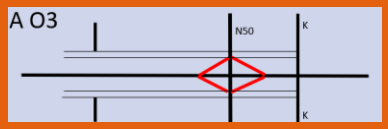
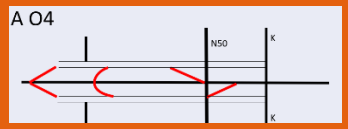
		W1 – Rechtsaf komende van R8 naar Vier Linden en Izegemsestraat wordt vermeden	W4 rotonde thv Izegemsestraat /Vier Linden	W5 rotonde thv Noordlaan
				
Besluit		Dit voorstel biedt veel voordelen naar verkeersveiligheid. Een nadeel is wel dat er een omrijbeweging is via Noordlaan voor het verkeer komende van R8 west dat Vier Linden/Izegemsestraat wil inrijden. Merk op dat de omrijbeweging in de huidige toestand reeds wordt uitgevoerd door het verkeer komende van R4 oost. De omrijbeweging leidt mogelijk tot een hoger gebruik van de Heirweg. De verkeersafwikkeling ter hoogte van VRI Noordlaan moet verder onderzocht worden om na te gaan of de keerbewegingen kunnen opgevangen worden.	Dit alternatief vraagt veel infrastructurele ingrepen. De verkeersveiligheid wordt in vraag gesteld door de talrijke aansluitingen op de rotonde. De takken liggen dicht op elkaar. Daarbij is de zichtbaarheid komende van de R8 op de rotonde een belangrijk aandachtpunt. Dit vraagt een (dure) brugconstructie. Hoewel er veel vragen zijn met betrekking tot de veiligheid wordt dit alternatief toch nog verder onderzocht via een microsimulatie	Dit voorstel is vergelijken met W1 mbt omrijbeweging. De verkeersstromen worden gecentreerd op een rotonde. De verkeersstromen op de rotonde zijn minder stuurbaar dan bij VRI. Een VRI (zoals in de huidige toestand) heeft de voorkeur omwille van stuurbaarheid en omwille van de eventuele fietsoversteekbewegingen thv Noordlaan. Een voordeel van deze variant is dat het deel ten westen van Noordlaan zeer lokaal wordt, waardoor een oversteek te overwegen is. (Een gelijkvloerse fietsoversteek wordt daar wel aanvaardbaar) Dit voorstel is niet te combineren met O2 omdat de oprit ten westen van de Noordlaan te dicht komt te liggen bij de oprit ten oosten van de Noordlaan. Aangezien een VRI verkozen wordt boven rotonde, wordt deze variant niet verder meegenomen als mogelijk oplossing.

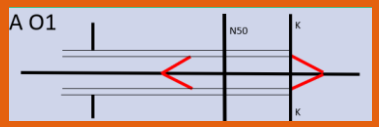
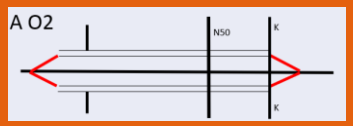
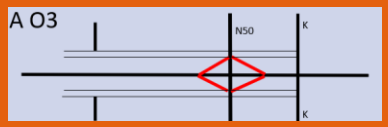
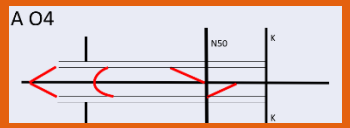
3.2.1.2 Oostelijk deel

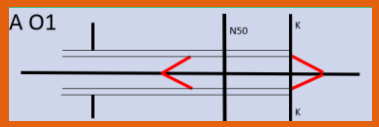
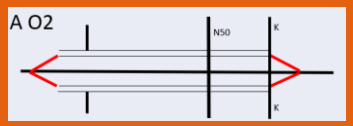
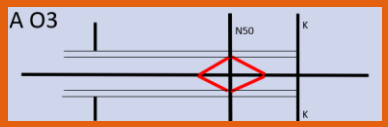
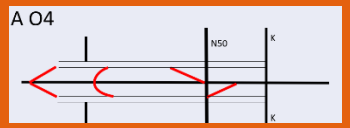
Voor het oostelijk deel werden 4 redelijke alternatieven onderzocht. Op basis van een screening op ruimtelijke inpasbaarheid, afweging van de doelstellingen en randvoorwaarden en microsimulaties, werd één voorkeursalternatief geselecteerd, namelijk O2.

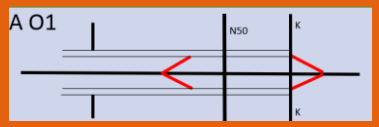
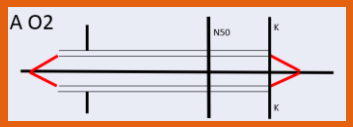
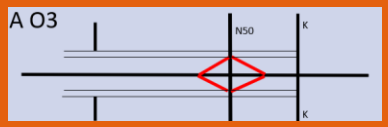
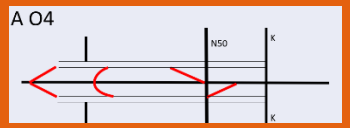
Als er een tunnel onder de Leie wordt gerealiseerd, kan geëvolueerd worden naar O4 (= doorgroeiscenario).

Tabel 3-3: Overzicht alternatieven onderzoek oostelijk deel

		O1 – doortrekking R8 en op- en afrit ten westen van N50	**O2 – doortrekking R8 en op- en afritten volgens bestaande toestand**	**O3 – kluifrotonde**	**O4 – lus**
					
Verkeersveiligheid	Leesbaarheid weginfrastructuur	Een duidelijke ventwegstructuur De op- en afritten liggen in een segment met veel verkeersbewegingen waardoor gevaarlijke situaties kunnen ontstaan (Jumbo, Dreamland, …)	Er is een duidelijke ventwegstructuur met standaard VRI-kruispunten. De bestaande op- en afritten sluiten aan op de ventweg op plaatsen waar minder in-en uitritten zijn	Het verkeer wordt geconcentreerd op een locatie waardoor er een complex kruispunt ontstaat.	Op de lokale ventwegen (met erftoegangen) worden veel weefbewegingen uitgevoerd. Voor bepaalde routes (bijvoorbeeld verkeer komende van N50 naar R8 oost) mag de keerbeweging niet uitgevoerd worden omwille van veiligheidsaspecten. Dit is weinig leesbaar. Zij moeten keren aan de Noordlaan (cf Heirweg als rechtsin-rechtsuit).
	Potentiële gevaarlijke punten voor de fietsers	Fietsers kunnen conflictvrij binnen de verkeerslichten	Fietsers kunnen conflictvrij binnen de verkeerslichten	Een rotonde is doorgaans minder veilig voor fietsers.	Fietsers kunnen conflictvrij binnen de verkeerslichten
Bereikbaarheid en doorstroming	I/C verhouding kruispunten algemeen)	De verkeersintensiteiten worden verdeeld over de beide kruispunten (N50 en Kortrijksestraat/Kuurnesesteenweg) volgens herkomst/bestemming.	De verkeersintensiteiten worden verdeeld over de beide kruispunten (N50 en Kortrijksestraat/Kuurnesesteenweg)	Verschillende stromen komen samen op een locatie, de N50. De verkeersafwikkeling thv de kluifrotonde dient verder onderzocht te worden.	De meeste intensiteiten worden afgewikkeld ter hoogte van N50. Wellicht is de doorstroming voldoende - te onderzoeken ahv micromodel. Het verkeer van en naar Kortrijksestraat/Kuurnesesteenweg moet via het VRI N50.

		O1 – doortrekking R8 en op- en afrit ten westen van N50	O2 – doortrekking R8 en op- en afritten volgens bestaande toestand	O3 – kluifrotonde	O4 – lus
					
	Bereikbaarheid van de verschillende entiteiten	Bereikbaarheid Ter Ferrants en Ring Shoppingcenter deels via westelijke op- en afrit/Noordlaan.	Meer verkeer op de parallelstructuur thv Heirweg (rechtsin-rechtsuit)	Kortrijksestraat/Kuurnesteenweg - R Oost rijdt via N50	Kortrijksestraat/Kuurnesteenweg - R Oost rijdt via N50
	Doorstroming openbaar vervoer	As Kortrijksestraat/Kuurnesesteenweg: busverkeer kruist een belangrijke verkeersstroom.	As Kortrijksestraat/Kuurnesesteenweg: busverkeer kruist een belangrijke verkeersstroom.	Kortrijksestraat/Kuurnesesteenweg en Heirweg hebben weinig bovenlokaal verkeer - er kan een goede doorstroming verwacht worden	As Kortrijksestraat/Kuurnesesteenweg: busverkeer zit in eerder lokale stroom
Potentieel ruimtelijke kwaliteit	Ruimte voor groen en water (algemene benadering)	Ok	Ok	Ok	Meer ruimte voor infra nodig?

		O1 – doortrekking R8 en op- en afrit ten westen van N50	O2 – doortrekking R8 en op- en afritten volgens bestaande toestand	O3 – kluifrotonde	O4 – lus
					
Beperking barrièrewerking R8	Mate van barrièrewerking noord zuid (doorstroming, verkeersbelasting op kruispunten)	Geen significante verschillen te verwachten	Geen significante verschillen te verwachten	Geen significante verschillen te verwachten. De oversteekbaarheid van fietsers wordt in vraag gesteld (zie hoger)	Geen significante verschillen te verwachten
Randvoor-waarden	Combineerbaarheid streefbeeld Infrabel	zie WEST	zie WEST	zie WEST	zie WEST
	Combineerbaarheid huidig voorstel complex project Bossuit Kortrijk	Neen, op- en afritten dienen verlegd te worden. (cf O4)	Neen, oostelijke op- en afrit dient verlegd te worden.	Mogelijk	Mogelijk

	O1 – doortrekking R8 en op- en afrit ten westen van N50	O2 – doortrekking R8 en op- en afritten volgens bestaande toestand	O3 – kluifrotonde	O4 – lus
				
Hergebruik bestaande infra en kostprijs	Bestaande infra/bestaande situatie wordt deels opgenomen in het alternatief. De bestaande op- en afrit ten oosten van Noordlaan wordt nog meer naar het oosten, dichter bij de N50 gelegd..	Bestaande infra/bestaande situatie wordt volledig opgenomen in het alternatief.	Voorstel bouwt niet verder op de bestaande toestand. De realisatie van de rotonde is een dure ingreep.	Voorstel bouwt niet verder op de bestaande toestand. De bestaande op- en afrit (ten westen van Heirweg) kan (deels) gebruikt worden. Het oostelijke op- en afrittencomplex en de lus worden nieuw aangelegd.
Besluit	De op- en afrit komt op een segment met veel complexe verkeersbeweging. O2 biedt hier meer voordelen.	Verder te onderzoeken via simulatie. Kan eventueel beschouwd worden als “tussenscenario” – tot de tunnel onder de Leie gerealiseerd wordt.	Voorstel om verder te onderzoeken aan de hand van een verkeerssimulatie om na te gaan of dit kan functioneren bij realisatie van de tunnel onder de Leie.	Voorstel om verder te onderzoeken aan de hand van een verkeerssimulatie om na te gaan of dit kan functioneren bij realisatie van de tunnel onder de Leie

3.2.2 Heulebeek

Een bijkomend inrichtingsalternatief heeft betrekking op de Heulebeek.

De R8 kruist het tracé van de Heulebeek ter hoogte van de Brugsesteenweg. Momenteel is een groot deel ervan echter ingekokerd ter hoogte van het kruispunt en verder opwaarts. De inkokerings is aan vernieuwing toe. De doortrekking van de R8 kan een opportuniteit zijn om de Heulebeek open te leggen binnen het projectgebied. Het openleggen is belangrijk voor de vismigratie, fauna en flora in het algemeen en water. Er zijn minimaal wel nog 2 kokers nodig om de ventwegen te kruisen. Ontwerpmatig dient er rekening mee gehouden te worden dat de Heulebeek vrij diep (ca. 3 m) ligt, waardoor veel ruimte nodig zal zijn om de taluds te realiseren en onderhoudsstroken te voorzien. Daarnaast moet er een zeer brede brug (of extra overspanning) gerealiseerd worden om de opengelegde Heulebeek te kunnen overspannen. Er wordt voorgesteld om in het project-MER 2 varianten te onderzoeken:

- met nieuw ingekokerde Heulebeek ter hoogte van de R8;
- met opengelegde Heulebeek (tussen de ventwegen).

Beide worden meegenomen in de effectbespreking van het MER.

3.3 Uitvoeringsalternatieven

Een uitvoeringsalternatief is een alternatief dat slechts van het basisalternatief verschilt door de manier waarop het wordt uitgevoerd. Een uitvoeringsalternatief heeft meestal betrekking op de technieken die gebruikt worden om een bepaalde ingreep te realiseren (b.v. bouwwijze) of op de invulling die aan een bepaald element van het alternatief wordt gegeven.

Er kan hierbij gedacht worden aan de uitvoeringswijze van de bemaling (met of zonder retourbemaling, …) of aan het type wegverharding. Er worden in het project-MER geen uitvoeringsvarianten beschouwd. Indien een andere uitvoering wenselijk is, zal dit blijken uit de effectbespreking.

3.4 Locatiealternatieven

Een locatiealternatief is een alternatief dat erin bestaat het plan of project (of delen ervan) te realiseren op een andere locatie dan die voorzien in het basisalternatief.

Er is op het gewestplan een reservatiestrook voor de R8 aangeduid (Figuur 5-3). Hierdoor kan gesteld worden dat een andere locatie voor de doortrekking van de R8 geen redelijk alternatief is. Er worden in het project-MER geen locatiealternatieven van de R8 beschouwd.

4 Vergunningstoestand

Voor de realisatie van het project zal een omgevingsvergunning aangevraagd worden. Het project-MER zal onderdeel uitmaken van deze vergunningsaanvraag.

5 Beschrijving te onderzoeken effecten

5.1 Ingreep-effectmatrix

Tabel 5-1 geeft een overzicht van de verschillende projectingrepen en de milieudisciplines waarin potentieel effecten kunnen verwacht worden. Hierbij wordt benadrukt dat alle theoretisch potentiële effecten worden opgesomd. Of deze effecten effectief verwacht worden in het kader van voorliggend project, zal binnen de effectbespreking van de betreffende disciplines bekeken worden.

Tabel 5-1: Overzicht potentiële effecten in de aanleg- en exploitatiefase

Ingreep	Mens - mobiliteit	Bodem	Water	Lucht	Geluid & trillingen	Bio-diversiteit	Landschap, bouwkundig erfgoed & archeologie	Mens – ruimtelijke aspecten	Mens - gezondheid	Klimaat
Aanlegfase										
Graaf- en grondwerken		x	x	x	x	x	x	x	x	x
Aan- en afvoer van grond, materialen	x			x	x	x	x		x	
Ontbossing						x		x	x	x
Bemaling		x	x			x				
Aanleg van weginfrastructuur	x			x	x	x	x		x	
Exploitatiefase										
Aanwezigheid van weginfrastructuur						x	x	x		x
Gebruik van weginfrastructuur	x	x	x	x	x	x	x		x	x

5.2 Bepaling van de te beschouwen effectgroepen

Om de effecten af te bakenen en te karakteriseren wordt een scoping uitgevoerd en wordt voor de relevante MER-disciplines aangegeven wat mogelijk te verwachten effecten zijn in de verschillende fasen van het project.

De volgende disciplines zullen in detail bestudeerd worden door een erkend deskundige:
- Mens – mobiliteit;
- Water;
- Lucht;
- Geluid & trillingen;
- Biodiversiteit;
- Mens – ruimtelijke aspecten;
- Mens – gezondheid.

De volgende disciplines zullen beknopt worden beschreven door de MER-coördinator (nevendisciplines):
- Bodem;
- Landschap, bouwkundig erfgoed & archeologie;
- Klimaat.

Tabel 5-2 geeft een samenvattend overzicht van de relevante te onderzoeken effectgroepen.

Tabel 5-2: Overzicht scoping

Discipline	Aanlegfase	Exploitatiefase
Sleuteldiscipline		
Mens – mobiliteit	• Hinder tijdens de werken	• Impact op de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers • Impact op de doorstroming • Impact op de verkeersleefbaarheid • Impact op de bereikbaarheid • Impact op barrierewerking R8
Water	• Wijziging grondwaterhuishouding door bemaling • Wijziging grondwaterkwaliteit • Wijziging oppervlaktewaterkwaliteit • Wijziging infiltratie- en afvoerkarakteristieken	• Wijziging infiltratie- en afvoerkarakteristieken • Wijziging grondwaterkwaliteit • Wijziging oppervlaktewaterkwaliteit • Wijziging structuurkwaliteit van waterlopen
Lucht	• Emissie- en immissiewijzigingen • Stofontwikkeling	• Emissie- en immissiewijzigingen
Geluid & trillingen	• Wijziging van omgevingsgeluid	• Wijziging van omgevingsgeluid
Biodiversiteit	• Ecotoop- en biotoopverlies en winst • Verdroging • Rustverstoring • Lichtverstoring • Eutrofiërende en verzurende depositie	• Rustverstoring • Lichtverstoring • Verontreiniging door afstromend wegwater • Eutrofiërende en verzurende depositie
Mens – ruimtelijke aspecten	• Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit	• Ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke structuur • Ruimtebeleving
Mens – gezondheid	• Blootstelling aan luchtverontreiniging	• Geluidshinder en slaapverstoring • Blootstelling aan luchtverontreiniging
Nevendiscipline		

Discipline	Aanlegfase	Exploitatiefase
Bodem	• Profielwijziging • Structuurwijziging en verdichting • Wijziging bodemstabiliteit • Wijziging bodemkwaliteit	• Wijziging bodemkwaliteit
Landschap, bouwkundig erfgoed & archeologie	• Wijziging erfgoedwaarden • Wijziging perceptieve kenmerken (en belevingswaarde)	• Wijzigingen landschappelijke structuren en relaties • Wijziging perceptieve kenmerken (en belevingswaarde)
Klimaat	• Emissies door de wijziging in landgebruik	• Emissiewijzigingen • Wateroverlast en hittestress

5.3 Methodiek

5.3.1 Afbakening van het studiegebied

Het studiegebied is het gebied waarbinnen effecten ten gevolge van de aanleg- of exploitatiefase van het project kunnen plaatsvinden. Het studiegebied wordt voor elke sleuteldiscipline apart afgebakend.

5.3.2 Beschrijving van de bestaande situatie en de referentiesituatie

De bestaande situatie komt overeen met de huidige situatie (anno 2025), zonder het project. De huidige situatie wordt beschreven aan de hand van de meest recente en representatieve beschikbare gegevens.

Gezien het project pas over enkele jaren gerealiseerd zal worden, wordt voor het aspect mobiliteit en verkeersafgeleide effecten een doorkijk gemaakt met als referentiesituatie het jaar 2035. Dit is de verkeerssituatie in 2035 met de huidige weginfrastructuur. Deze zal als vergelijkingsbasis dienen voor het beschrijven en beoordelen van de mobiliteitsgerelateerde impact van het project.

5.3.3 Effectvoorspelling

De effectbespreking zal zowel voor de aanlegfase als voor de exploitatiefase uitgevoerd worden. Per discipline zal aangegeven worden welke effectgroepen besproken worden en welke effectgroepen beoordeeld worden. Indien effectgroepen wel besproken, maar niet beoordeeld worden, zal toegevoegd worden aan welke discipline de gegevens doorgegeven worden.

Er wordt een vergelijking gemaakt tussen de bestaande situatie en de situatie met het project of tussen de referentiesituatie in 2035 zonder het project en de referentiesituatie in 2035 met project (zonder complex project, met knip ter hoogte van spoorwegovergang Wittestraat/Vlasmolenstraat en Industrielaan). Voor het project wordt uitgegaan van het voorontwerp.

5.3.4 Effectbeoordeling

Binnen elke discipline (met uitzondering van de discipline Mens – gezondheid) zal voor de effectbeoordeling een 7-delige schaal als significantiekader gebruikt worden. Bij de bepaling van het significantieniveau per effectgroep zal onder meer rekening gehouden worden met volgende criteria: duur van het effect (tijdelijk of permanent), grootte en omvang van het effect, kwetsbaarheid en/of zeldzaamheid (van gronden, oppervlaktewateren, soorten, habitats, monumenten, landschappen, bevolkingsgroepen) en de mate waarin aan kwaliteitsdoelstellingen wordt voldaan.

De 7-delige schaal die gehanteerd zal worden, is de volgende:
- aanzienlijk negatief effect (permanent negatief effect dat groot in omvang is): - - -

- negatief effect (permanent negatief effect dat klein in omvang is of een tijdelijk negatief effect dat groot in omvang is): - -
- beperkt negatief effect (tijdelijk negatief effect dat klein in omvang is): -
- verwaarloosbaar of geen effect: 0
- beperkt positief effect (tijdelijk positief effect dat klein in omvang is): +
- positief effect (permanent positief effect dat klein in omvang is of een tijdelijk positief effect dat groot in omvang is): + +
- aanzienlijk positief effect (permanent positief effect dat groot in omvang is): + + +

Niet alle effectgroepen die beschreven worden, zullen ook beoordeeld worden. Bepaalde effectgroepen dienen als basis voor de effectbeschrijving in andere disciplines zoals de grondwaterverlaging. Dit effect wordt beoordeeld in de discipline Biodiversiteit.

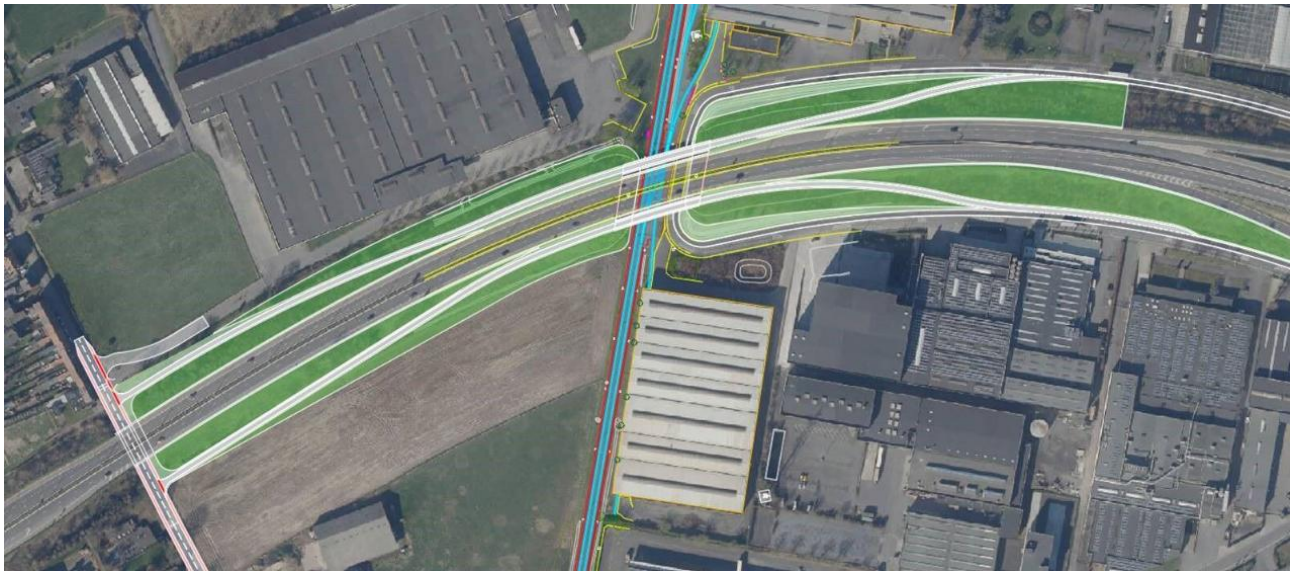
In de discipline Mens – Gezondheid worden effecten niet beoordeeld volgens een 7-delig significantiekader. Per effectgroep wordt geëvalueerd of er milderende of flankerende maatregelen aangewezen zijn en welke maatregelen redelijkerwijs kunnen genomen worden om de gezondheidsimpact te verminderen.

5.3.5 Ontwikkelingsscenario's

Ontwikkelingsscenario's beschrijven de evolutie van het studiegebied in de toekomst, rekening houdend met de autonome evolutie van het gebied en met de evolutie onder invloed van plannen en beleidsopties. Deze scenario's dienen beschreven te worden ter aanvulling van de referentiesituatie, indien er redenen zijn om aan te nemen dat deze toestand in de toekomst ingrijpend kan veranderen. Deze veranderingen kunnen onder impuls geschieden van zowel de autonome ontwikkeling als door de mens gestuurde ontwikkelingen.

5.3.5.1 Project Infrabel

Infrabel streeft het opheffen en vervangen van alle gelijkgrondse overwegen na. Daarom wil men op termijn ook de overwegen aan de Industrielaan en Vlasmolenstraat, gelegen ten noorden en zuiden van de R8, afsluiten. Om dit mogelijk te maken onderzoekt Infrabel, in afstemming met de stad Kortrijk, alternatieven voor het omleiden van het verkeer. Sommige van deze alternatieven sluiten aan op de ventwegen die deel uitmaken van het project doortrekking R8.



Figuur 5-1: Oplossingsrichting ongelijkvloerse kruising van het spoor ter hoogte van R8 (bron: Infrabel)

Vermits er nog geen beslissing is genomen over dit project, zal de realisatie ervan beschouwd worden als een doorgroeiscenario. Het voorliggend project doortrekking R8 mag de mogelijke oplossingen voor Infrabel niet hypothekeren.

5.3.5.2 Complex project Kanaal Bossuit – Kortrijk (nu PLAN B-K)

Volgens het ontwerp voorkeursbesluit wordt in het Complex project Kanaal Bossuit – Kortrijk een tunnel voorzien onder de Leie. Het voorkeursalternatief is bij het oostelijk deel niet verenigbaar met de tunnel onder de Leie. De op- en afrit van de tunnel onder de Leie (complex project Kanaal Bossuit Kortrijk) ligt op een te korte afstand van de op- en afrit ten westen van de Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg.

Bij realisatie van de tunnel onder de Leie zullen dus aanpassingen moeten uitgevoerd worden:
- de oostelijke afrit moet gesupprimeerd worden. De verkeersstroom komende van R8 oost neemt de volgende afrit, namelijk deze tussen de N50 Brugsesteenweg en de Heirweg. Het verkeer kan keren ter hoogte van het kruispunt Heirweg.
- een oostelijke oprit moet afgebroken worden en heraangelegd worden ten westen van de Kortrijksestraat/ Kuurnsesteenweg.

Figuur 2-12 geeft de nieuwe en de te verwijderen infrastructuur bij realisatie van de tunnel onder de Leie.

Voor het ontwerp van het ontwikkelingsscenario werd uitgegaan van het schetsvoorstel dat aangereikt werd vanuit het ontwerpteam van het Complex Project Kanaal Bossuit – Kortrijk. De Vlaamse regering heeft op 26 januari 2024 het ontwerp van het voorkeursbesluit goedgekeurd.

Vermits er nog geen beslissing is genomen over de tunnel onder de Leie en er nog geen duidelijkheid is over het finale ontwerp, zal de realisatie ervan beschouwd worden als een doorgroeiscenario (en niet als een beslist beleid waardoor dit als een volwaardige referentietoestand moet beschouwd worden). Er zal in het project-MER kwalitatief onderzocht worden of het voorstel voor de doortrekking R8 het complex project Kanaal Bossuit – Kortrijk niet hypothekeert.

5.3.6 Cumulatieve effecten

De effecten van de geplande activiteit in combinatie met de effecten van andere activiteiten in het studiegebied worden cumulatieve effecten genoemd. Het cumulatieve effect is met andere woorden het samengestelde effect van verschillende ingrepen op een bepaalde milieucomponent.

Er zijn momenteel geen projecten in het studiegebied bekend die aanleiding kunnen geven tot cumulatieve effecten.

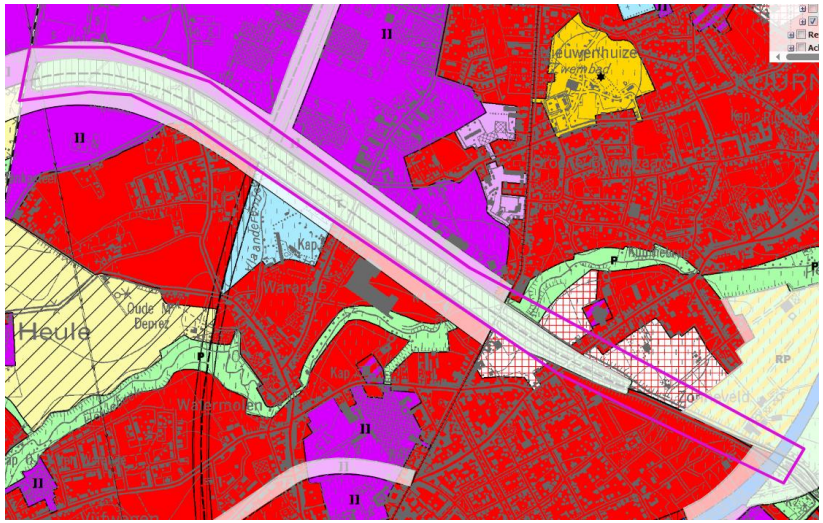
5.3.7 Leemten in de kennis

Leemten die in het onderzoek naar de effecten naar boven komen, zullen opgelijst worden.

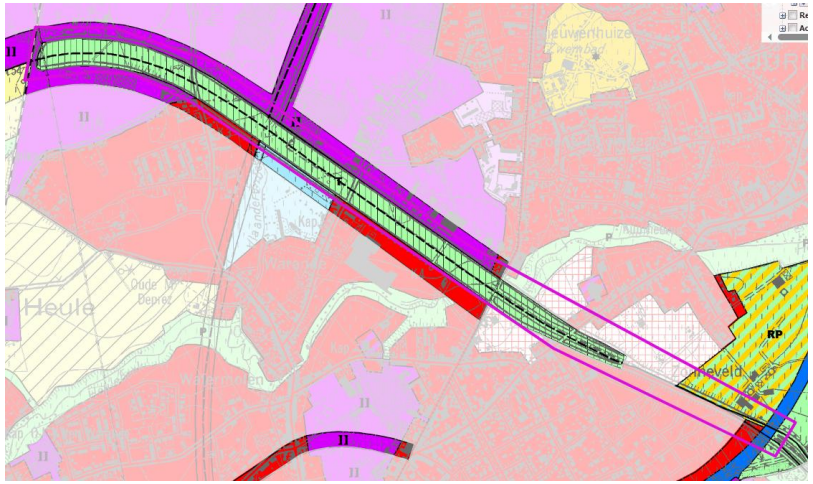
5.4 Juridische en beleidsmatige randvoorwaarden

Tabel 5-3:. Overzicht juridische en beleidsmatige randvoorwaarden

	Toelichting	Relevantie
RUIMTELIJKE ORDENING		
Ruimtelijk ordeningsrecht		
Gewestplan + andere ruimtelijke plannen (Bijzonder Plan van Aanleg (BPA), Algemeen Plan van Aanleg (APA), en dergelijke)	<u>Gewestplan</u> Het projectgebied is gelegen in bufferzone, reservatiegebied, milieubelastende industrieën, woongebied, gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut, parkgebied, woonuitbreidingsgebied en recreatief parkgebied volgens het gewestplan. Voor de verenigbaarheid van de realisatie van het project met de gewestplanbestemming moet onderscheid gemaakt worden tussen het Origineel gewestplan Kortrijk (4/11/1977) en de Gewestplanwijziging (10/11/1998).	Algemeen van toepassing



Figuur 5-2: Uittreksel origineel gewestplan (bron: www.geopunt.be via DOMG)



Figuur 5-3: Uittreksel gewestplanwijziging (10/11/1998) (bron: www.geopunt.be via DOMG)

Het grootste deel van het projectgebied is gelegen in het gewijzigd gewestplan. Op het gewestplan staat een reservatiestrook. Alle werken in functie van de doortrekking van de weg zijn principieel verenigbaar met de bestemming.

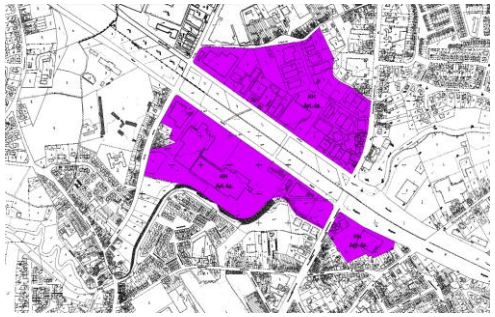
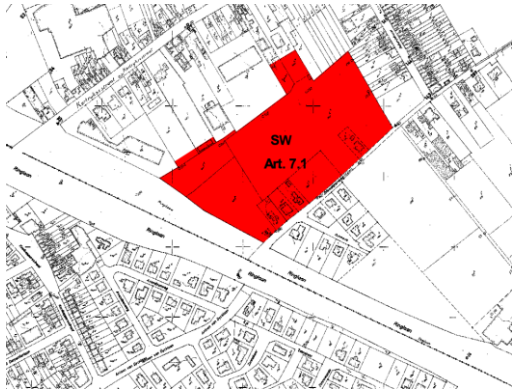
Het meest oostzuidelijke deel is gelegen deels gelegen in:

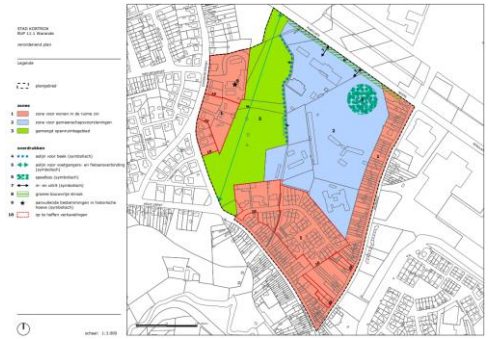
- origineel gewestplan Kortrijk: in principe vergunbaar op basis van de aanduiding op het gewestplan
    - bestaande hoofdverkeersweg
    - woonuitbreidingsgebied
- en deels in gewijzigd gewestplan:
    - bestaande hoofdverkeersweg
    - recreatief park – maar is hier later vervangen door het BPA Leiemeers dat van toepassing is (zone voor wegenis)
    - woongebied
    - zone voor waterweg

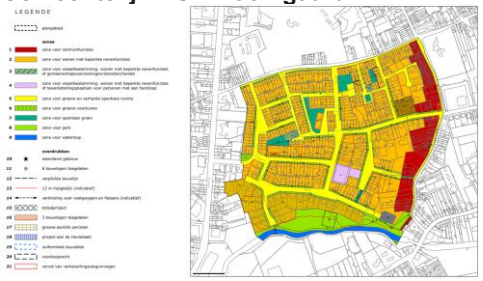
<u>BPA's</u>

De volgende Bijzondere Plannen van Aanleg zijn aangeduid ter hoogte van het projectgebied:

- op grondgebied Kortrijk:
    - BPA Kromme Olm – 16/01/1987
    - BPA A. Van Dijcklaan – 25/09/1987

	Toelichting	Relevantie
	○ BPA Ringlaan – 8/10/1999 ○ BPA Woonwagenpark – 12/01/2006 • op grondgebied Kuurne: ○ BPA Heulebeek – 10/04/2002 ○ BPA Theesweg – 15/02/2000 ○ BPA Leiemeers – 25/10/1999	
Gewestelijk RUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk  *Figuur 5-4: Deelgebied 4a*  *Figuur 5-5: Deelgebied 7h*	De Vlaamse regering heeft op 20 januari 2006 het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) Afbakening Regionaalstedelijk Gebied Kortrijk definitief vastgesteld (Belgisch Staatsblad 14/02/2006). Relevante deelgebieden zijn: • Deelgebied 4a: Kleinhandelszone Ring-Shoppingcenter: Grenzend aan de huidige ventwegen, is er een zone bestemd voor kleinhandelsbedrijven van regionaal belang. Dit betreft de kleinhandelszone ringshoppingcenter. Hierbij geldt dat de hoofdontsluiting van deze zone moet gebeuren naar de Ringlaan en dat bijkomende ontsluitingen zijn toegelaten mits de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid voldoende verhoogd wordt. In huidige staat is de volledige zone al verdicht met kleinhandelsbedrijven. • Deelgebied 7h: Stedelijk woongebied Kuurnebrug: Grenzend aan de noordelijke ventweg is er een zone voorzien als stedelijk woongebied. Deze zone is bestemd voor wonen, openbare groene en verharde ruimten en aan het wonen verwante voorzieningen. Onder aan het wonen verwante voorzieningen worden verstaan: handel, horeca, bedrijven, openbare en private nuts- en gemeenschapsvoorzieningen, kantoren en diensten, parkeer- en openbaar vervoervoorzieningen, openbare groene en verharde ruimten, socio-culturele inrichtingen en recreatieve voorzieningen. In huidige staat is deze zone grotendeels verdicht met woningen.	Algemeen van toepassing

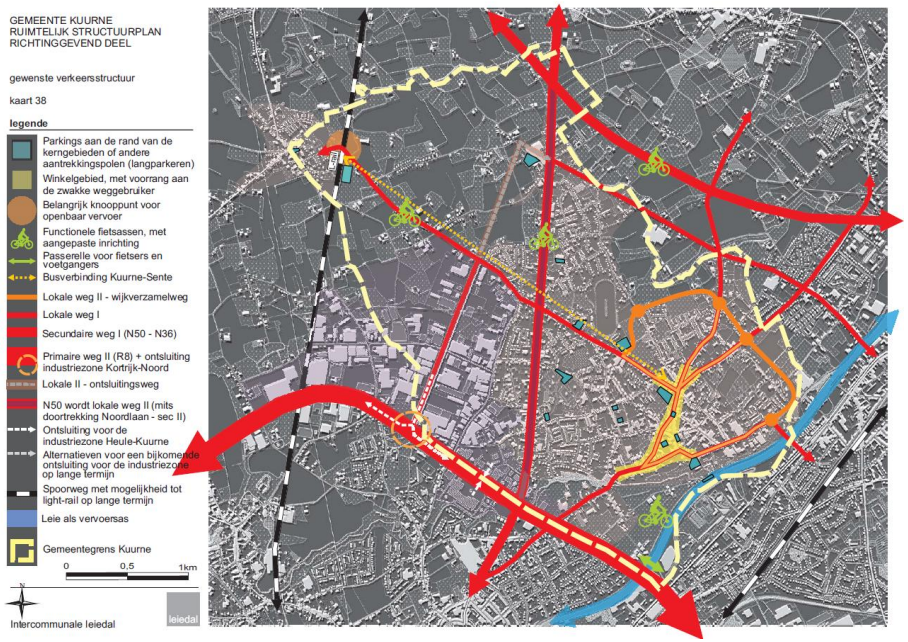
	Toelichting	Relevantie
Gewestelijk RUP K-R8 (procedure lopende) *Figuur 5-6: Plangebied GRUP K-R8*	Het doel van het GRUP K-R8 is om de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost te verbeteren door infrastructuurwerken, mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen beter op elkaar af te stemmen. Het geïntegreerd planningsproces van het GRUP K-R8 is gestart op 19 juli 2019. De eerste onderzoeksfase van dit GRUP is doorlopen. De resultaten van dit eerste onderzoek zijn opgenomen in de verfijnde startnota, welke op 26 februari 2021 goedgekeurd is door de Vlaamse Regering. Van 30 maart tot en met 28 mei 2021 vond de publieke raadpleging plaats. Alle inspraakreacties en adviezen die daaruit voortkwamen, zijn verwerkt tot een scopingnota. De scopingnota werd gepubliceerd in mei 2022. De nota vormt de basis voor het verdere onderzoek met de milieubeoordeling van de alternatieven, verder mobiliteitsonderzoek, ruimtelijk onderzoek, een maatschappelijke kostenbatenanalyse en een ruimtelijk veiligheidsrapport. Intussen is met de nota aan de Vlaamse Regering, gepubliceerd op 30 juni 2023, een principiële beslissing genomen omtrent de voortgang van het GRUP. Uit het gevoerde onderzoek en planningsproces blijkt dat het sluiten van de ringweg R8 op de reservatiestrook zoals aangeduid op het gewestplan niet aan alle plandoelstellingen kan voldoen. De scenario's waarbij de ringweg R8 wordt gesloten op de reservatiestrook worden dan ook niet langer weerhouden. De onbebouwde strook tussen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost zal worden herbestemd tot een doorlopende groene as met recreatieve functie met fiets- en/of openbaar vervoersinfrastructuur.	Algemeen van toepassing
Gemeentelijk RUP Warande  *Figuur 5-7: RUP Warande*	Het RUP Warande werd opgemaakt door de stad Kortrijk vanuit volgende doelstellingen: • Juridisch-planologische vertaling van het masterplan voor het speeldomein en jeugdverblijfscentrum 'De Warande', en van het landschapsplan voor de domeinen van De Warande en van De Branding Waak vzw; • Schrappen van de op het gewestplan voorziene reservatiestrook voor de N50c binnen het plangebied van het RUP; • Bestendiging van het woongebied langs de Heirweg, Izegemsestraat en de verkaveling van de Vlaanderenstraat. Er is een bouwvrije strook aan de zuidzijde van R8 voorzien.	Algemeen van toepassing

	Toelichting	Relevantie
Gemeentelijk RUP Roterij Sabbe *Figuur 5-8: RUP Roterij Sabbe*	Het RUP Roterij vervangt deels het BPA Leiemeersen. Het RUP werd goedgekeurd in 2024. Het RUP Roterij Sabbe bepaalt de ontwikkelingsmogelijkheden van de cluster van bebouwing met bijhorende open ruimte rond het beschermde monument van de roterij Sabbe in het Vlaspark Kuurne. In functie van de herwaardering van deze (erfgoed)site en het creëren van een maatschappelijke meerwaarde op deze site, is het nodig mogelijkheden te bieden en randvoorwaarden scherp te stellen.	Algemeen van toepassing
Gemeentelijk RUP Boomgaard  *Figuur 5-9: RUP Boomgaard*	Het RUP Boomgaard werd opgemaakt in opdracht van de gemeente Kuurne. Het RUP omvat de integrale herziening van 3 BPA's. In dit RUP worden een aantal specifieke juridische knelpunten opgelost.	Algemeen van toepassing
Gemeentelijk Groeninghe Ververij	Het RUP Groeninghe Ververij werd opgemaakt in opdracht van de gemeente Kuurne. Het betreft een woonproject met 554 wooneenheden op de grens van Harelbeke en Kuurne, ter hoogte van de voormalige site Groeninghe Ververij. De woonwijk zal ontsloten worden via een nieuwe weg op de rotonde ter hoogte van de kruising met de Vlasstraat en de Harelbeeksestraat.	Algemeen van toepassing

	Toelichting	Relevantie
Figuur 5-10: Ontwerp woonpark Harelbeke-Kuurne		
Ruimtelijke structuurplannen		
Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)	Het RSV heeft volgende doelstellingen geformuleerd m.b.t. mobiliteit en lijninfrastructuur: • het versterken van alternatieven voor het autoverkeer; • de optimalisering van het wegennet door categorisering; • een mobiliteitsbeleid gericht op beheer van het verkeer. Het voorgestelde beleid gaat uit van een geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur, waarbij de ruimtelijke principes van gedeconcentreerde bundeling en een locatiebeleid sterk sturend zijn. Dit hangt nauw samen met de categorisering van het wegennet. Het RSV selecteert de hoofdwegen. Dit zijn wegen met verbindingsfunctie op internationaal en Vlaams niveau. De selectie van de hoofdwegen is limitatief. Binnen het ruimtelijke structuurplan werden volgende beleidsuitspraken gedaan:	Algemeen van toepassing

	Toelichting	Relevantie
	• Kortrijk wordt aangeduid als een regionaal stedelijk gebied. Hier zal een stedelijk gebiedsbeleid gevoerd worden, waar verdichting centraal staat. Deze visie werd geïmplementeerd via het afbakeningsproces van het regionaal stedelijk gebied Kortrijk. • De R8 werd aangeduid als een primaire weg type II. In het kader van de nieuwe wegencategorisering “Robuust wegennet” werd deze categorisering aangepast naar een regionale weg.	
Beleidsplan Ruimte Vlaanderen	De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed. De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van beleidsopties op lange termijn, met name de strategische doelstellingen. De Vlaamse Regering heeft hiermee een beleidslijn uitgezet die een vernieuwde filosofie en aanpak in het ruimtelijke beleid wil inzetten. Het concretiseren van de Strategische Visie gebeurt via: • Vlaamse ruimtelijke werven • Bovenlokale gebiedsgerichte werking • Ruimtelijke werven van lokale besturen	Algemeen van toepassing
Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen	In het provinciaal ruimtelijk structuurplan wordt de provinciale visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in de provincie toegelicht en worden de taakstellingen die opgelegd zijn door de hogere overheid verder uitgewerkt. Het eerste PRS-WV dateert van 6 maart 2002 en werd in 2014 een eerste keert herzien. Nadien, in 2019, volgde de recentste herziening met een definitieve goedkeuring in januari 2020. De N50 Brugsesteenweg werd aangeduid als een secundaire weg type 1 (of een bovenlokale verbindingsweg). In het kader van de wegencategorisering “Robuust Wegennet” werd deze categorisering aangepast naar een regionale weg.	Algemeen van toepassing
Meerjarenplan West-Vlaanderen 2020-2025	De provincie is de sterkste toeristische provincie van het Vlaams gewest met vier top toeristische regio’s: de Kust, de Westhoek, het Brugse Ommeland en de Leiestreek. De doelstelling van het strategisch programma Zuid-West-Vlaanderen 2019 – 2025 is de attractiviteit van de streek versterken opdat de ondernemende en actieve bevolking er haar toekomst uitbouwt. Zuid-West-Vlaanderen heeft veel troeven in handen om jonge gezinnen aan te trekken, namelijk veel werkgelegenheid, aanwezigheid van hoger onderwijs, betaalbaar wonen, nabijheid van een centrumstad en kwaliteitsvolle voorzieningen. In Zuid-West-Vlaanderen is er een brede consensus dat een aantrekkelijke leefomgeving een ontbrekend puzzelstuk is om een jonge actieve bevolking aan te trekken en dat het groen-blauw netwerk het middel is om hier aan te werken. Daarbij gaat het in de eerste plaats om het	Algemeen van toepassing

	Toelichting	Relevantie
	valoriseren en beter verbinden en uitbouwen van de omgeving rond bestaande structuren zoals Leie, Schelde en Kanaal Bossuit-Kortrijk, maar ook van hun zijbeken, van de attractieve domeinen (Bergelen, Gavers en Transfo), de groene assen (Guldenspoorpad, Trimaarzate) en de fietssnelwegen (bv. Kortrijk-Waregem). Het groen-blauw netwerk als ruimtelijke basisstructuur is tevens een verbindende structuur tussen de open ruimte en de hoog-dynamische kernen. Om onze doelstelling te bereiken dienen we dus ook mbt de open ruimte als mbt werkgelegenheid en ondernemerschap een gepast en geïntegreerd beleid te voeren. De strategie wordt afgestemd op een tendens die reeds in de regio aanwezig is (Groene Sporen, Rekover, Complexe projecten Kanaal Bossuit- Kortrijk en KR8, Masterplan fiets Leie Noord en Interfluvium, Interregprogrammadoelstellingen, ,…).	
Regionale onthardingsstrategie	Ondanks een sterk blauw dooraderd territorium is Zuid-West-Vlaanderen veel verhard. Per inwoner ligt hier gemiddeld 301 m² verharding, in de rest van Vlaanderen gemiddeld maar 284 m². Leiedal heeft samen met (boven)lokale besturen en het middenveld een regionale onthardingsstrategie' ontwikkeld. Het doel is onder het Vlaamse gemiddelde duiken en per inwoner 18 m² ontharden tegen 2040. Regionaal komt dat neer op 550 ha. In deze strategie wordt gewerkt met 6 typegebieden, waaronder ook het typegebied 'publieke wegen'.	Algemeen van toepassing
Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) Kortrijk	Het GRS Kortrijk werd goedgekeurd op 26 april 2007 en blijft gelden tot het wordt herzien. Op termijn zullen alle ruimtelijke structuurplannen vervangen worden door een ruimtelijk beleidsplan. De opmaak van een gemeentelijk ruimtelijk beleidsplan voor Kortrijk is gepland. Kortrijk wil dat de R8 optimaal functioneert als verdeelring, maar dan moet de doorstroming van het autoverkeer worden verbeterd. Het noordelijk gedeelte van de R8 tussen Kortrijk-Oost en Kortrijk-West werd in het RSV geselecteerd als primaire weg (categorie II). Net dit gedeelte, in tegenstelling tot het zuidelijk gedeelte tussen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-West, is onvolledig aangelegd. De R8 bestaat uit ventwegen en is voorzien van verschillende kruispunten. Deze kruispunten moeten worden aangepakt. Er zijn verschillende mogelijkheden. Men kan opteren voor een gelijkgrondse oplossing met rondpunten of ongelijkgrondse kruispunten. Het gaat daarbij vooral over de drie vlak bijeen gelegen kruispunten ter hoogte van Harelbeke en de kruispunten ter hoogte van het regionaal bedrijventerrein Heule-Kuurne. Op de ventwegen zijn individuele perceelsontsluitingen toegelaten. Dit verhindert een vlotte doorstroming van het verkeer. In afwachting van de afwerking van de R8 kunnen enkel concentraties van activiteiten, zoals bedrijventerreinen, grootschalige kleinhandelszones, gemeenschapsvoorzieningen,... een gemeenschappelijke ontsluiting krijgen op de R8. Regionale bedrijventerreinen moeten zo direct mogelijk ontsluiting vinden op de R8. In functie daarvan moet de Noordlaan, als verzamelweg	Algemeen van toepassing

	Toelichting	Relevantie
	van het bedrijventerrein, een vlotte ontsluiting vinden naar beide rijrichtingen van de R8 om zo sluipverkeer op de lokale wegen te ontmoedigen.	
Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Kuurne	Het GRS Kuurne dateert van 2007. Op termijn zal dit beleidsdocument vervangen worden door het ruimtelijke beleidsplan.  	Algemeen van toepassing
Beeldkwaliteitsplan Brugsesteenweg N50 Kuurne	Het Beeldkwaliteitsplan kadert binnen de realisatie van het beleidsplan ‘Grondig Geplant’ waarin het een doelstelling is om Kuurne tot een visueel aantrekkelijke gemeente te maken en meer groen in het straatbeeld te krijgen. De doelstelling met dit beeldkwaliteitsplan is om de verrommeling tegen te gaan, om de leefbaarheid te houden, om de verkeersveiligheid te bewaken, om de aanzet te zijn tot aanpak openbaar domein. Het is een keuze om duidelijke richtlijnen in een beleidsdocument vast te leggen in functie van het behandelen van stedenbouwkundige vergunningsaanvragen.	Algemeen van toepassing

	Toelichting	Relevantie
	Er worden drie specifieke en typische bebouwingstypes, manieren van gebruik en inrichting van percelen onderscheiden. Deze heten de basisfiguren: rijbebouwing, open bebouwing in het groen en XL-dozen. In relatie tot waar welk type op vandaag reeds voorkomt en afhankelijk van de achterliggende bebouwing of open ruimte, wordt een wensbeeld voorgesteld. Door de basisfiguren meer te groeperen, kunnen ze samenwerken aan een globale identiteit, aan samenhangende deelgebieden met een eigenheid.	
Landschapszorg		
Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013 en Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de uitvoering van het Onroerenderfgoeddecreet	Dit decreet omvat één overkoepelende regelgeving voor monumenten, stads- en dorpsgezichten, landschappen en archeologie. Het onroerenderfgoeddecreet zet in op een holistische benadering van het onroerend erfgoed. Het vervangt de 3 oude decreten (monumentendecreet van 1976, archeologiedecreet van 1993 en landschapsdecreet van 1996) en een wet uit 1931 op het behoud van monumenten en landschappen.	Relevant voor de discipline Landschap, bouwkundig erfgoed & archeologie
Beschermd onroerend erfgoed	Wanneer het onroerend goed beschermd is, dan gelden er verschillende juridische gevolgen om het behoud ervan te garanderen. Ten noordoosten van het projectgebied ligt het beschermd monument ‘Roterij Sabbe’. Ten zuidwesten van de R8 ligt wel het beschermd stads-en dorpsgezicht ‘Hof van Heule, Preetjesmolen, Heulebeek en omgeving’. Er is geen visuele link met het projectgebied. Er zijn verder geen andere beschermde cultuurhistorische landschappen, stads-of dorpsgezichten, monumenten of archeologische sites aanwezig in het projectgebied.	Niet relevant voor het project
Vastgesteld inventarissen	Wanneer het onroerend goed opgenomen is in een vastgestelde inventaris, dan gelden er enkele juridische gevolgen. Deze zijn minder uitgebreid dan bij een bescherming. Op het kruispunt met de Izegemstraat is een goed dat opgenomen is in een vastgestelde inventaris: ‘Hoeve Begijnhof’. Het bouwkundig erfgoed, grenst aan de ventweg N395b en situeert zich tussen de Izegemsestraat en de Vier Linden. Echter heeft het object inmiddels geen waarde meer doordat er verbouwingen of sloop van het object hebben plaatsgevonden.	Niet relevant voor het project
Wetenschappelijke inventarissen	Wanneer het onroerend goed is opgenomen in een wetenschappelijke inventaris, dan betekent dat enkel dat het goed beschreven en gedocumenteerd is. Er zijn geen rechten of plichten aan verbonden: geïnventariseerd erfgoed heeft geen juridische gevolgen.	Niet relevant voor het project

	Toelichting	Relevantie
	Op is een goed dat opgenomen is in een vastgestelde inventaris: De 'Hoeve Begijnhof' op het kruispunt met de Izegemstraat heeft inmiddels geen waarde meer doordat er verbouwingen of sloop van het object hebben plaatsgevonden.	
Conventie van Malta (La Valetta, 1992)	Het Vlaams archeologisch erfgoedbeleid is gebaseerd op de Europese standpunten uit het Verdrag van La Valletta en steunt op de zorgplicht, die impliceert dat de eigenaar of de gebruiker zijn verantwoordelijkheid moet opnemen om de archeologische erfgoedwaarden die zich op hun gronden bevinden te bewaren en te beschermen en ze voor beschadiging en vernieling te behoeden. Er wordt in de eerste plaats gestreefd naar het behoud van de sites in situ. Daar waar behoud in situ niet mogelijk is, is het enige mogelijke alternatief een preventief archeologisch onderzoek van de bedreigde sites.	Relevant voor de discipline Landschap, bouwkundig erfgoed & archeologie
Natuurbehoud		
Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu (21/10/1997 met wijzigingen)	Het standstill-principe en de zorgplicht vormen belangrijke elementen in het natuurdecreet. Indien uit de effectbespreking zou blijken dat ten gevolge van de uitvoering van het project natuurelementen in de onmiddellijke omgeving kunnen vernietigd of ernstig beschadigd worden, moeten maatregelen genomen worden om deze vernietiging of beschadiging te voorkomen, te beperken of te herstellen.	Algemeen van toepassing
Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN)	In uitvoering van het natuurdecreet wordt een Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) afgebakend, bestaande uit Grote Eenheden Natuur (GEN), Natuurverwevingsgebied (NVWG) en Grote Eenheden Natuur in Ontwikkeling (GENO). In de VEN-gebieden komen natuurbehoud en –ontwikkeling op de eerste plaats en moeten minstens de bestaande natuurkwaliteiten bewaard blijven. In functie hiervan gelden binnen het VEN een aantal verbodsbepalingen. Het tracé van de R8 snijdt geen VEN-gebied aan. De dichtst bij gelegen VEN-gebieden zijn 'Bergelen' op ca. 2,5 km ten zuidwesten van het projectgebied en 'West-Vlaamse Leievallei' op ca. 2,6 km ten zuiden van het projectgebied.	Niet relevant voor het project.
Speciale beschermingszones (SBZ)	Europa wenst een Europees netwerk van gebieden (het zogenaamde Natura2000-netwerk) te realiseren waar de bescherming van de Europees meest kwetsbare dier- en plantensoorten en hun leefgebieden centraal staat. Er werden Vogel- en Habitatrichtlijngebieden (= Speciale beschermingszones) afgebakend.	Niet relevant voor het project.

	Toelichting	Relevantie
	Er liggen geen Vogelrichtlijngebieden of Habitatrichtlijngebieden in de onmiddellijke noch ruime omgeving van het projectgebied.	
Natuurbeheerplannen	De regelgeving rond natuurbeheerplannen, die van kracht geworden is op 28 oktober 2017, kwam mede tot stand om aangepaste instrumenten te ontwikkelen voor de realisatie van de Vlaamse natuurdoelen in het kader van Natura 2000. Een natuurbeheerplan is geen doel op zich maar een middel om op een bepaald terrein, beheerd ten behoeve van natuurbehoud, bepaalde doelstellingen (i.v.m. ecologie, bosbeheer, landschap, cultuurhistorie, recreatie…) te realiseren. Het natuurdecreet onderscheidt vier types natuurbeheerplannen, afhankelijk van het ambitieniveau voor de ecologische functie: • Type 1: behoud van de aanwezige natuurkwaliteit; • Type 2: hogere natuurkwaliteit; • Type 3: hoogste natuurkwaliteit; • Type 4: natuurreservaat. Het tracé van de R8 snijdt geen natuurbeheerplannen aan.	Niet relevant voor het project.
Besluit van de Vlaamse Regering van 23/07/1998 tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu (het "Vegetatiebesluit")	Het vegetatiebesluit regelt de concrete bescherming van (verboden te wijzigen) vegetaties en kleine landschapselementen (KLE's) en hoe of waarvoor er een vergunning voor vegetatiewijzigingen kan of moet worden aangevraagd. Het volledige projectgebied is gelegen in een zone met historisch permanente graslanden (HPG). Voor de gehele zone is een verbod voor het wijzigen van deze graslanden actief. Een vergunning voor vegetatiewijziging zal dus nodig zijn, al dan niet met de nodige compensatie. Op 24 juni 2025 vond een eerste overleg plaat met ANB. Een eerste voorlopige inschatting van de te compenseren oppervlaktes (= ranges, te beschouwen als worst-case) is: • Bos: in 2030 is 6,81 ha compensatieplichtig + struweel (sp°) van 0,79 ha = max 7,6 ha • HPG (historisch permanent grasland): oorspronkelijk 19,79 ha, nu maximaal nog 19,79 ha – 10,15 ha bos = max 9,64 ha • Houtkant: 0,29 ha Deze compensatie kan deels binnen het project, maar zal ook deels buiten project moeten gebeuren.	Er zal rekening gehouden worden met dit besluit in de discipline Biodiversiteit.
Besluit van de Vlaamse Regering van 15 mei 2009 met betrekking tot soortenbescherming en soortenbeheer	In het Soortenbesluit wordt bepaald welke soorten dieren en planten beschermd zijn in het Vlaamse Gewest (artikel 9), en welke wettelijke gevolgen verbonden zijn aan die beschermde status (artikel 10-18). Daarnaast bevat dit besluit een basis voor het vaststellen van Rode lijsten (artikel 5) en soortenbeschermingsprogramma's (artikel 26-27).	Er zal rekening gehouden worden met dit besluit in de discipline Biodiversiteit.

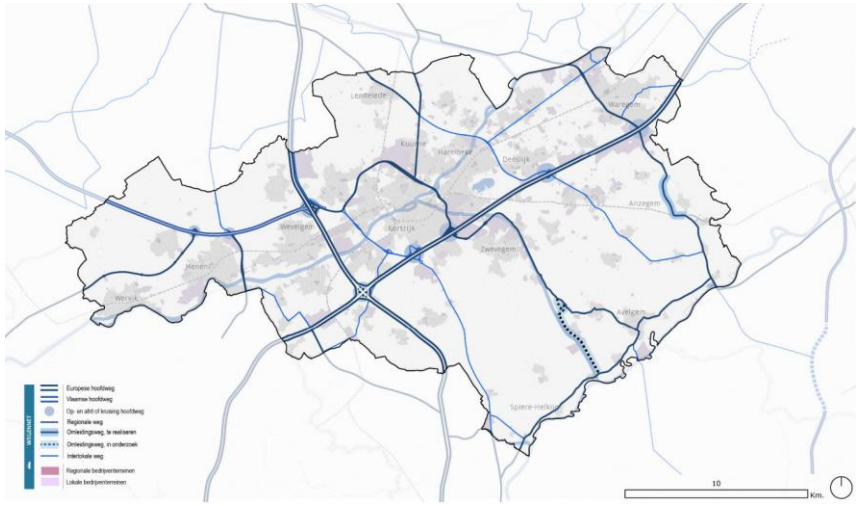
	Toelichting	Relevantie
Bosdecreet (13/06/1990 met wijzigingen)	Het behoud, bescherming, aanleg en beheer van bossen wordt geregeld in het bosdecreet evenals de kappingen, vergunningsvoorwaarden en eventuele compensaties. Voor de realisatie van het project is een beperkte ontbossing nodig. Uit een eerste overleg met ANB (24 juni 2025) zou ca. 6,81 ha bos compensatieplichtig zijn.	Er zal rekening gehouden worden met dit decreet in de discipline Biodiversiteit.
MILIEUHYGIËNE		
Algemeen		
Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM)	Met het zgn. MER-decreet is in het DABM een Titel IV 'Milieueffect- en veiligheidsrapportage' ingevoegd. De milieueffect- en veiligheidsrapportage beoogt, in de besluitvorming over acties die aanzienlijke milieueffecten kunnen veroorzaken en/of die een zwaar ongeval teweeg kunnen brengen, aan het milieubelang en de veiligheid en de gezondheid van de mens een plaats toe te kennen die evenwaardig is aan de sociale, economische en andere maatschappelijke belangen.	Algemeen van toepassing.
Decreet betreffende de omgevingsvergunning (25/04/2014)	Het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning en zijn uitvoeringsbesluiten vormen samen de basis van het Vlaamse omgevingsvergunningenbeleid. Een omgevingsvergunning is vereist o.a. voor het uitvoeren van alle stedenbouwkundige handelingen, voor de exploitatie van een ingedeelde activiteit van eerste of tweede klasse (indeling op basis van hinder en/of risico / de aan te vragen rubrieken zijn verderop opgenomen) en voor vergunningsplichtige vegetatiewijzigingen.	De omgevingsvergunning die voor dit project zal worden aangevraagd, kadert binnen deze regelgeving.
Vlaams Reglement Milieuvergunning (VLAREM)	VLAREM II legt vast voor welke activiteiten een vergunning vereist is. Het bevat de milieukwaliteitsnormen waarop de overheid haar vergunningenbeleid moet afstemmen, een overzicht van overgangsbepalingen voor het toepassen van nieuwe milieuvoorwaarden op bestaande bedrijven, algemene en sectorale milieuvoorwaarden en milieuvoorwaarden voor niet ingedeelde inrichtingen en activiteiten.	Algemeen van toepassing
Bodem en Water		

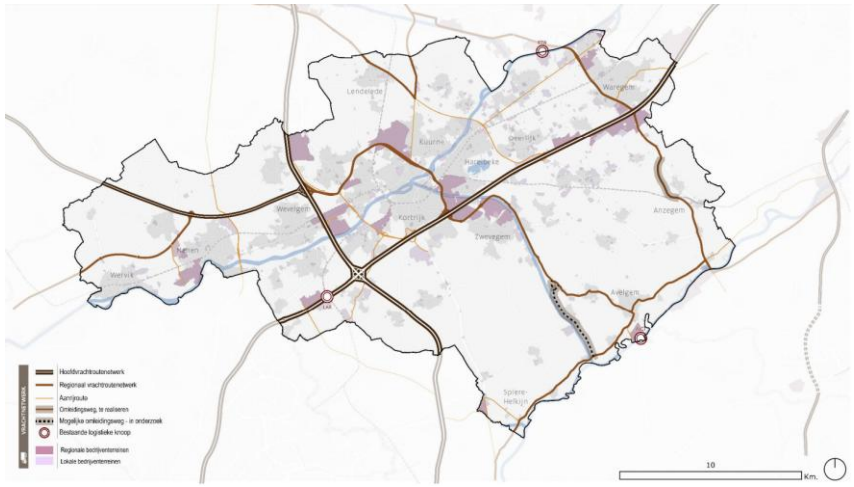
	Toelichting	Relevantie
VLAREM II	De milieukwaliteitsnormen voor bodem en grondwater zijn weergegeven in hoofdstuk 2.4 van VLAREM II en bijlagen 2.4.1 en 2.4.2. Algemene milieuvoorwaarden met betrekking tot de beheersing van bodem- en grondwaterverontreiniging zijn weergegeven in hoofdstuk 4.30 van VLAREM II.	Relevant voor de disciplines Bodem en Water.
Decreet betreffende de bodemsanering en de bodembescherming (20/10/2006) en uitvoeringsbesluit VLAREBO (14/12/2007)	Het decreet betreffende de bodemsanering moet toelaten in Vlaanderen een efficiënt bodemsaneringsbeleid te voeren, waarbij aan OVAM verregaande bevoegdheden worden toegekend. Het decreet voorziet in het gebruik van normen voor de beoordeling van bodemverontreiniging en in het vaststellen van saneringsdoelstellingen. Het uitvoeringsbesluit VLAREBO bevat de bepalingen die van toepassing zijn op grondverzet en het (her)gebruik van uitgegraven bodems.	Relevant voor de discipline Bodem.
Grondwaterdecreet (1984)	De bescherming van het grondwater wordt via dit decreet geregeld. De procedure m.b.t. het aanvragen van een vergunning voor de onttrekking van of infiltratie naar het grondwater is opgenomen in het Omgevingsvergunningsdecreet en het Omgevingsvergunningsbesluit.	Relevant voor de discipline Water.
Decreet integraal waterbeleid (09/07/2003) en haar uitvoeringsbesluiten. Besluit tot vaststelling van nadere regels voor de toepassing van de watertoets (20/07/2006) met wijziging van 14/10/2011	Dit decreet regelt het integraal waterbeleid. Enkele van de doelstellingen van dit decreet zijn: • De bescherming, de verbetering of het herstel van oppervlaktewater- en grondwaterlichamen op zo'n wijze dat een goede toestand van de watersystemen wordt bereikt; • Het beheer van hemelwater en oppervlaktewater zo organiseren dat overtollig hemelwater bij voorkeur op een vertraagde wijze via het oppervlaktewaternet wordt afgevoerd en dat verdroging wordt voorkomen. Eén van de instrumenten om deze doelstellingen te bereiken is de 'watertoets', waarin moet nagegaan worden of een plan of activiteit een schadelijk effect heeft op watersystemen.	In het MER worden de nodige elementen aangereikt voor de uitvoering van de watertoets.
Europese Kaderrichtlijn Water (22/12/2000)	Eén van de belangrijkste milieurichtlijnen voor water is de Europese kaderrichtlijn Water. Deze richtlijn is sinds 22 december 2000 van kracht en tekent een uniform waterbeleid uit in de hele Europese Unie. Het doel van de kaderrichtlijn Water is de watervoorraden en de waterkwaliteit in Europa veilig stellen en de gevolgen van overstromingen en perioden van droogte afzwakken. De kaderrichtlijn Water verplicht de lidstaten duurzaam met water om te springen. Hiervoor moeten ze beheerplannen opstellen per stroomgebied.	Relevant voor de discipline Water.

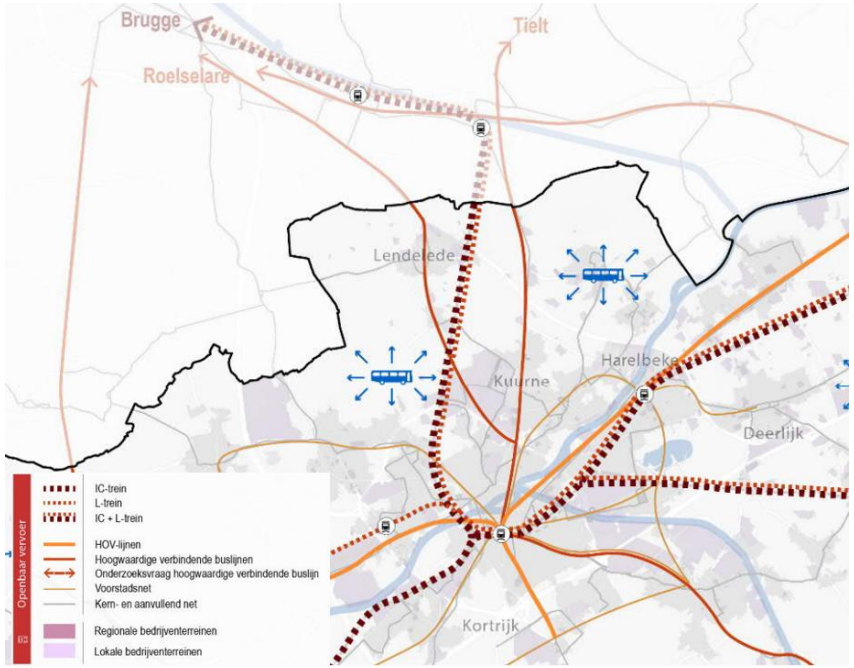
	Toelichting	Relevantie
Overstromingsrichtlijn (23/10/2007)	De Overstromingsrichtlijn van 23 oktober 2007 moet ervoor zorgen dat de lidstaten het risico op overstromingen beter kunnen inschatten en dat ze maatregelen nemen om de schade te beperken. De richtlijn bouwt verder op de structuren en de plannen van de kaderrichtlijn Water. Binnen het projectgebied zijn enkele overstromingsgevoelige gebieden gelegen. Ter hoogte van de kruising met de N50 is er een middelgrote kans op overstroming bij intense regenval (pluviaal). Evenzeer een stuk van de noordelijke ventweg N395a en zuidelijke ventweg N395b hebben een middelgrote kans op overstroming. Fluviaal is er een kleine kans op overstroming onder klimaatverandering ter hoogte van de kruising met de N50. De overstroming zou in dat geval veroorzaakt worden door het overlopen van de Heulebeek.	Relevant voor de discipline Water.
Wet betreffende de onbevaarbare waterlopen	De Heulebeek, een waterloop van eerste categorie, kruist het projectgebied ter hoogte van de R8 en de N50. Dit gebeurt volledig ingekokerd onder de weginfrastructuren. Ten zuiden van de R8 kan de Heulebeek opgedeeld worden in twee delen: ten westen is de komvallei grotendeels intact, ten oosten is de Heulebeek gekanaliseerd bij Shopping Kortrijk Noord. De Heulebeek wordt beheerd door de VMM. Naast de N395a situeert zich de Vaarnewijkbeek, een waterloop van tweede categorie. Deze valt onder het beheer van de provincie. Ten zuiden van de projectzone situeert zich ook nog de Vlaanderenbeek, welke niet geclassificeerd is.	Relevant voor de discipline Water.
Kwaliteitsdoelstellingen waterlopen (24/05/1983) **Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 6 februari 1991 houdende vaststelling van het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning en van het Besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne, voor wat betreft de milieukwaliteitsnormen voor oppervlaktewateren, waterbodems en grondwater (21/05/2010)**	De wet van 24 mei 1983 werd genomen ter uitvoering van EG-richtlijnen en voorziet een wettelijke basis voor de kwaliteitsobjectieven waaraan oppervlaktewater, bestemd voor welbepaalde doeleinden, moet voldoen. Het besluit van 21/05/2010 definieert de milieukwaliteitsdoelstellingen voor oppervlaktewateren, waterbodems en grondwater. De milieukwaliteitsdoelstellingen voor oppervlaktewateren verschillen naargelang de categorie en het type oppervlaktewater. De grootste waterloop in het studiegebied is de Leie. Deze stroomt van Noord-Frankrijk naar Gent, is bevaarbaar en heeft ter hoogte van Kortrijk een CEMT klasse IV.	Relevant voor de discipline Water.
Besluit van de Vlaamse Regering houdende reglementering van de watergebieden en de beschermingszones	Dit decreet vormt de basis voor zowel de kwalitatieve bescherming van het grondwater als voor het grondwatergebruik en voorziet in de afbakening van waterwingebieden en beschermingszones rond drinkwaterwinningsgebieden. De waterwingebieden zijn zones	Niet relevant voor het project.

	Toelichting	Relevantie
	aangeduid in het gewestplan, waar ten aanzien van de uitvoering van handelingen en werken beperkingen kunnen worden opgelegd met het doel de waterwinning te beschermen (drinkwater, industriewater, bronwater). Er zijn geen watergebieden en de beschermingszones aanwezig binnen of in de omgeving van het projectgebied.	
Gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater (05/07/2013)	De gewestelijke stedenbouwkundige verordening bevat minimale voorschriften voor de lozing van niet-verontreinigd hemelwater, afkomstig van verharde oppervlakken. Het algemeen uitgangsprincipe hierbij is dat hemelwater in eerste instantie zoveel mogelijk gebruikt wordt. In tweede instantie moet het resterende gedeelte van het hemelwater worden geïnfiltreerd of gebufferd, zodat in laatste instantie slechts een beperkt debiet vertraagd wordt afgevoerd.	Relevant voor de discipline Water.
Geluid		
Titel II van het VLAREM	In VLAREM II, Bijlage 2.2.1. zijn milieukwaliteitsnormen voor geluid in open lucht opgenomen. Het geluidsniveau wordt hierbij uitgedrukt in $L_{A95,1h}$. Deze parameter werd gekozen omdat het een goede indicatie geeft van het aanwezige achtergrondgeluid en dus van de geluidskwaliteit in de omgeving, omdat incidentele lokale pieken eruit gefilterd zijn. De aanduiding “1h” geeft aan dat de meetduur telkens één uur moet bedragen.	Relevant voor de discipline Geluid & trillingen.
Besluit van de Vlaamse Regering van 22/7/2005 inzake de evaluatie en de beheersing van het omgevingsgeluid en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 1/6/1995 houdende de algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne	In het besluit wordt de geluidsbelastingindicator L_{den} naar voor geschoven. Tevens worden in dit besluit ter beheersing van het omgevingsgeluid de volgende maatregelen toegepast: • vaststelling van de blootstelling aan omgevingslawaai door middel van geluidsbelastingskaarten volgens bepalingsmethoden die voor de lidstaten gemeenschappelijk zijn; • voorlichting van het publiek over omgevingslawaai en de effecten ervan; • aanneming van actieplannen door de lidstaten op basis van de resultaten van de geluidsbelastingskaarten, teneinde omgevingslawaai zo nodig te voorkomen en te beperken, in het bijzonder daar waar hoge blootstellingsniveaus schadelijke effecten kunnen hebben voor de gezondheid van de mens, en de milieukwaliteit uit het oogpunt van omgevingslawaai te handhaven waar zij goed is.	Relevant voor de discipline Geluid & trillingen.

	Toelichting	Relevantie
Lucht		
NEC-richtlijn 2001/81/EG betreffende nationale emissieplafonds en het Vlaams NEC-reductieprogramma	Het doel van de NEC-richtlijn is om de emissies van SO_2, NO_x, VOS en NH_3 te beperken. In het kader van de NEC richtlijn werd een emissiereductie-programma opgesteld voor het Vlaamse Gewest.	Relevant voor de discipline Lucht.
Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa.	De EU richtlijn 2008/50/EG vervangt de Kaderrichtlijn 96/62/EG en de eerste drie dochterrichtlijnen (1999/30, 2000/69/EG en 2002/3/EG). De grenswaarden, streefwaarden, info- en alarmdrempels werden behouden, behalve de "2de fase" voor de PM_{10} grenswaarde die vervalt. In de plaats hiervan wordt een grens- en streefwaarde ingevoerd voor $PM_{2.5}$ (de nog kleinere fijn stof fractie).	Relevant voor de discipline Lucht.
Vlaams Luchtbeleidsplan 2030	De luchtkwaliteitsdoelstelling werd in 2015 nog niet overal gehaald. Aan de hand van de kennis uit de acties van het luchtkwaliteitsplan van 2012 enerzijds en nieuwe inzichten anderzijds werd een nieuw globaal luchtbeleidsplan voor Vlaanderen uitgewerkt met doorkijk naar 2030 en 2050. Op 20 juli 2018 heeft de Vlaamse Regering het ontwerp van Luchtbeleidsplan 2030 voor een eerste keer goedgekeurd. Dit plan bevat maatregelen om de luchtverontreiniging in Vlaanderen aan te pakken en zo de impact van luchtverontreinging op onze gezondheid en het leefmilieu verder te verminderen. Het plan is opgesteld in uitvoering van artikel 23 van de Europese richtlijn 2008/50/EG en in uitvoering van de Europese richtlijn 2016/2284. Het plan focust op de emissies en luchtverontreiniging van SOx, NOx, NH3, NMVOS, O3 en fijn stof. In dit plan worden de Vlaamse doelstellingen geformuleerd en aangegeven hoe deze zullen gerealiseerd worden. Voor alle relevante antropogene bronnen van luchtverontreiniging worden maatregelen voorgesteld: de transportsector, verbranding- en procesemissies in de industrie, de gebouwenverwarming in de huishoudens en de tertiaire sector, het huishoudelijk gebruik van oplosmiddelhoudende producten en de landbouw.	Relevant voor de discipline Lucht.

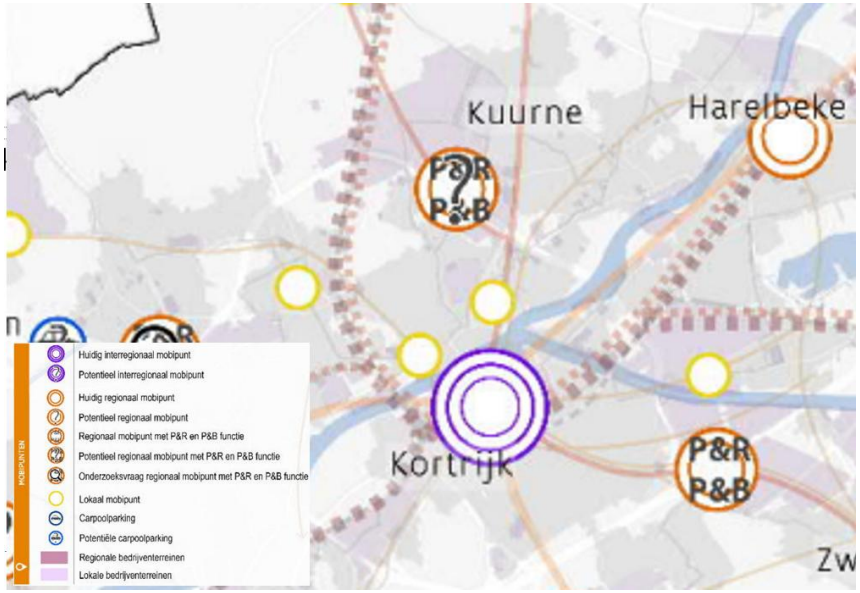
	Toelichting	Relevantie
MOBILITEIT		
Ruimtelijke structuurplan Vlaanderen	In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd een wegencategorisering voorgesteld. Deze wordt vervangen door de wegencategorisering volgens het regionaal mobiliteitsplan Kortrijk (zie verder).	Relevant voor de discipline Mens - Mobiliteit.
Provinciaal structuurplan West-Vlaanderen	De provincie duidde de secundaire wegen aan. Deze categorisering is vervangen door de categorisering volgens het regionaal mobiliteitsplan Kortrijk.	Relevant voor de discipline Mens - Mobiliteit.
Regionaal mobiliteitsplan Kortrijk	Het regionaal mobiliteitsplan Kortrijk werd goedgekeurd door de vervoerregio Kortrijk en definitief vastgesteld op 15 maart 2024. Er wordt een nieuwe wegencategorisering geïntroduceerd. Het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio categoriseert het noordelijk tracé van de R8 als een regionale weg. Deze hebben als functie de verbinding te vormen tussen de grotere gemeenten onderling en het hoofdwegennet, alsook tussen het hoofdwegennet en regionale logistieke knopen. Echter heeft de R8 tevens het statuut als autosnelweg.  *Figuur 5-11: Wegencategorisering VVR (bron: regionaal mobiliteitsplan, VVR Kortrijk)*	Relevant voor de discipline Mens - Mobiliteit.

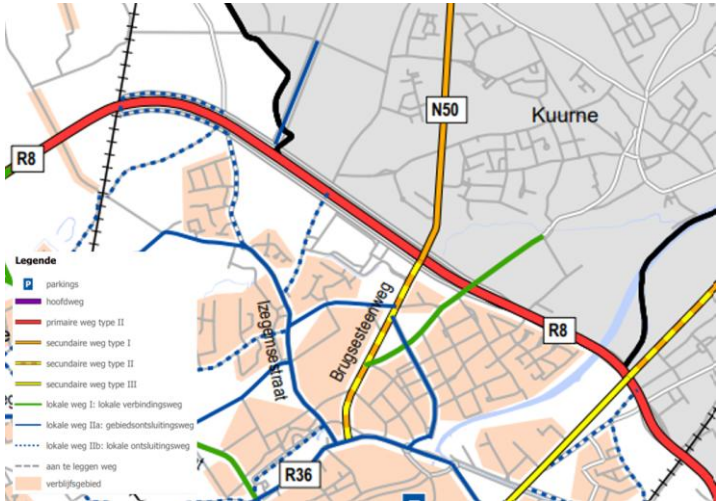
	Toelichting	Relevantie
	Het vrachtroutenetwerk (VRN) duidt aan via welke wegen de vervoerregio bovenlokale reguliere vracht (>3,5 ton) wilt faciliteren. Het noordelijk tracé van de R8 maakt onderdeel uit van het regionaal vrachtroutenetwerk. Dit ontsluit de attractiepolen van regionaal belang richting het hoofdvrachtroutenetwerk en maakt waar nodig connecties binnen het hoofdvrachtroutenetwerk om te grote omrijfactoren te voorkomen. De N50 is gecategoriseerd als aanrijroute. Deze hebben als doel de basis te vormen waarop lokale bedrijvigheid kan aantakken en ontsluiten richting het hoger vrachtroutenetwerk. De wegencategorisering en het vrachtroutenetwerk zijn voorwaardelijk. Door verfijning van de methodiek (selectie, link calamiteitenroutes, link routes uitzonderlijk vervoer, implicaties van wegencategorisering) en afstemming met de omliggende regio's en lokale mobiliteitsplannen zullen mogelijke aanpassingen noodzakelijk zijn.  *Figuur 5-12: Vrachtroutenetwerk VVR (bron: regionaal mobiliteitsplan, VVR Kortijk)* In het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Kortrijk werd een gewenste netwerkkaart opgenomen voor buslijnen tegen 2030. Er worden twee hoogwaardige verbindende snelle buslijnen vooropgesteld die het projectgebied kruisen: op de N50 wordt een snelle buslijn voorzien voor regionale verbinding met Tielt en aanvullend wordt er een hoogwaardige verbindende snelle buslijn voorzien op de as Kortrijk – Lendelede – Roeselare als voorloper van een verhoging van de L-trein op de as Kortrijk – Roeselare inclusief onderzoek naar een eventuele heropening van het treinstation te Lendelede.	



Figuur 5-13: Gewenste netwerkkaart buslijnen (bron: regionaal mobiliteitsplan, VVR Kortrijk)

Op onderstaande kaart is te zien dat ter hoogte van het projectgebied een potentieel regionaal hoppinpunt staat aangeduid met Park&Ride en Park&Bike functie. Bij verdere uitbreiding van het openbaar vervoersnet wordt een regionale P&R gezien ter hoogte van Kortrijk-Noord (mogelijks dubbelgebruik Ringshopping).

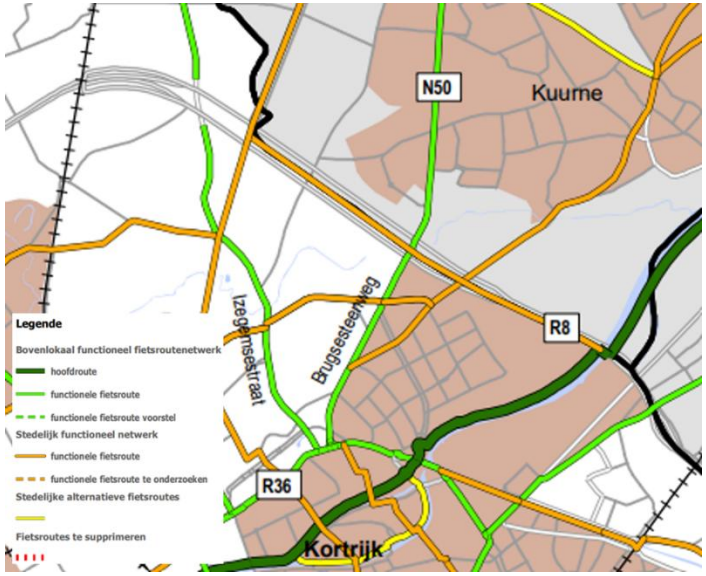
	Toelichting	Relevantie
	 *Figuur 5-14: Netwerkkaart Mobipunten (bron: regionaal mobiliteitsplan, VVR Kortrijk)*	
Gemeentelijk mobiliteitsplan Kortrijk	Het mobiliteitsplan van Kortrijk werd opgemaakt in opdracht van stad Kortrijk en dateert van 16 juni 2011. Hoger werd de bovenlokale wegencategorisering beschreven. In het mobiliteitsplan wordt de Noordlaan als een gebiedsontsluitingsweg beschouwd. De Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg werd aangeduid als een lokale verbindingsweg. In het kader van het “robuust wegennet” zal deze wegencategorisering herzien worden. De bovenlokale wegen zijn reeds vastgelegd (zie hoger). In een volgende stap zullen de lokale wegen aangeduid worden. De volledige R8 dient te fungeren als volwaardige ringstructuur die de schakel vormt tussen het stedelijk gebied en het hoofdwegenet. Momenteel vervult het deze functie niet. Uit verschillende studies blijkt dat het goed functioneren van deze weg cruciaal is om zowel de bereikbaarheid van de economische knooppunten als de leefbaarheid van de woongebieden in en rond het centrum te verzekeren.	Relevant voor de discipline Mens - Mobiliteit.

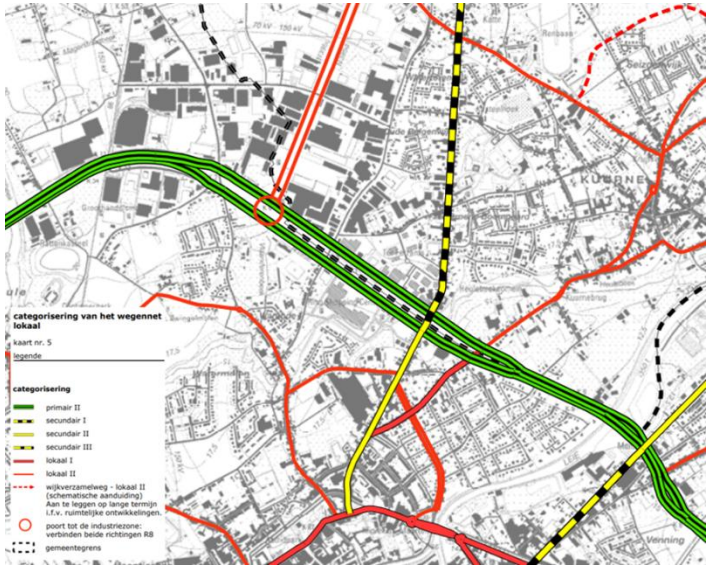


Figuur 5-15: Wegencategorisering (bron: mobiliteitsplan Kortrijk)

Onderstaand figuur geeft het gewenst fietsroutenetwerk weer. De N50 en de Izegemsestraat maken onderdeel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. De overige kruisende straten met de R8 (Noordlaan, Kortrijksestraat) maken onderdeel uit van het functioneel stedelijk fietsroutenetwerk.

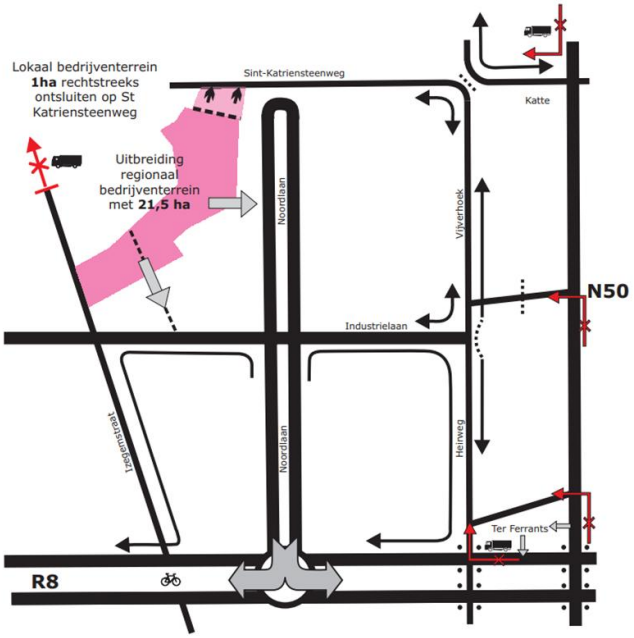
Merk op dat deze visie verfijnd werd in de Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk (zie verder).

	Toelichting	Relevantie
	 *Figuur 5-16: Fietsroutenetwerk (bron: mobiliteitsplan Kortrijk)* Parallel aan de opmaak van het gemeentelijk beleidsplan ruimte werkt de stad Kortrijk aan een nieuw mobiliteitsplan en woonplan. De keuze voor een radiale of lobbenstructuur is van belang in relatie tot de doortrekking R8 Kortrijk-Kuurne.	
Gemeentelijk mobiliteitsplan Kuurne	Het mobiliteitsplan van Kuurne dateert van mei 2006. De R8 wordt aangeduid als een primaire weg type II. Het noordelijke tracé van de N50 wordt gecategoriseerd als secundaire weg type I en het zuidelijke tracé als secundaire weg type II. Verder wordt de Kuurnsesteenweg gecategoriseerd als lokaal weg type I en de Kortrijksestraat en Noordlaan vallen onder de categorie lokaal weg type II. Dit is grotendeels hetzelfde als de wegencategorisering van Kortrijk. Enkel de Kortrijksestraat wordt in het mobiliteitsplan van Kortrijk gecategoriseerd als lokaal weg type I.	



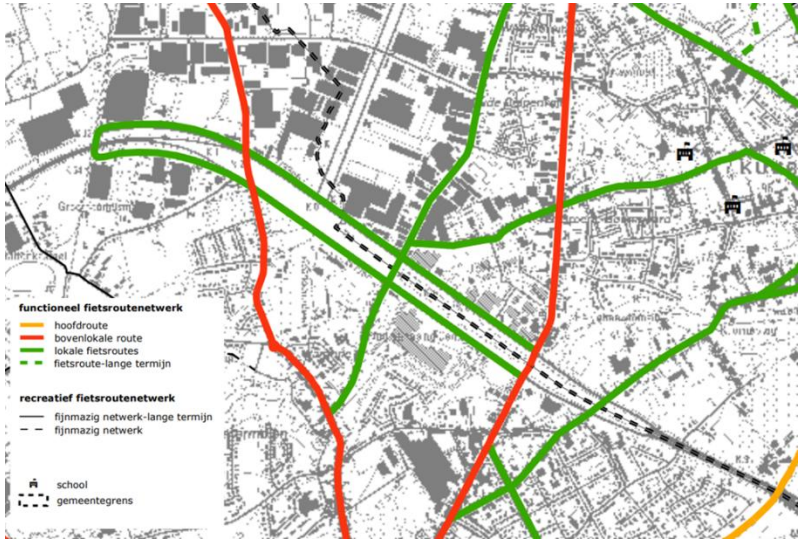
Figuur 5-17: Uitsnede wegencategorisering (bron: mobiliteitsplan Kuurne)

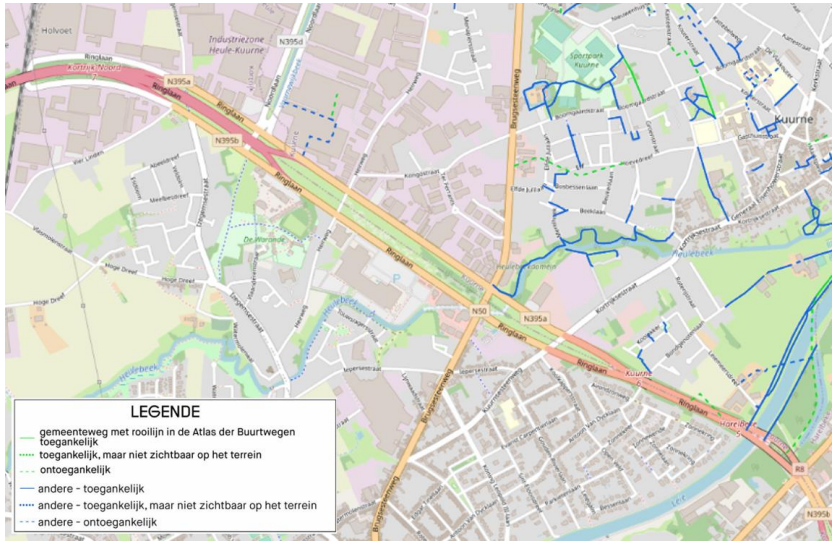
Onderstaand figuur toont de gewenste circulatie op het industrieterrein ter hoogte van de Noordlaan. De aansluiting van de Noordlaan aan de R8 moet worden vormgegeven als de poort tot de industriezone. Het moet mogelijk zijn om de oversteek te maken naar beide zijden van de R8. Verder moet de Noordlaan uitgebouwd worden als centrale structuur voor interne ontsluiting, de dwarse Industrielaan verdeelt het verkeer verder. Tevens is het wenselijk een verbod voor zwaar verkeer in te voeren om in te slaan vanaf de N50 en doorgaand verkeer in Vijverhoek - Heirweg te ontmoedigen door een aangepaste kruispuntherinrichting.



Figuur 5-18: Circulatieplan industriezone Noordlaan (bron: mobiliteitsplan Kuurne)

Onderstaand figuur geeft het gewenst fietsroutenetwerk weer voor Kuurne. Deze komt overeen met het gewenste fietsroutenetwerk van Kortrijk. De N50 en de Izegemsestraat maken onderdeel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en de overige kruisende straten met de R8 (Noordlaan, Kortrijksestraat) maken onderdeel uit van het lokaal fietsroutenetwerk. Kuurne duidt tevens de volledige noordelijke en zuidelijke ventweg ten westen van de N50 aan als lokale fietsroute.

	Toelichting	Relevantie
	 *Figuur 5-19: Fietsroutenetwerk (bron: mobiliteitsplan Kuurne)* De gemeente Kuurne werkt aan de verbreding en de verdieping van het mobiliteitsplan.	
Netwerk Trage Wegen	In de omgeving van het projectgebied situeren zich verschillende trage wegen. Veel van de toegankelijke trage wegen bevinden zich in de woongebieden. Vanaf de ventweg N395a richting de Noordlaan is er ook een toegankelijke trage weg, maar deze is niet zichtbaar op het terrein. Verder is er een trage weg vanaf de rotonde aan de Izegemstraat richting de Noordlaan aanwezig.	Relevant voor de discipline Mens.

	Toelichting	Relevantie
	 *Figuur 5-20: Netwerk trage wegen (bron: https://www.tragewegen.be/trage-wegen-kaart)*	
Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF)	Er zijn twee bovenlokaal functionele fietsroutes die het projectgebied doorkruisen. Eén route doorkruist via de Izegemsestraat de R8 ongelijkvloers en beide ventwegen gelijkvloers met verkeerslichten. De andere route doorkruist via de N50 beide ventwegen. Beide kruisingen zijn gelijkvloers en met verkeerslichten geregeld. Deze functionele fietsroutes zijn opgenomen in de beleidsvisie van het regionaal Mobiliteitsplan Kortrijk.	Relevant voor de discipline Mens - Mobiliteit.
Fietsknooppuntennetwerk	Het projectgebied vormt geen onderdeel van het recreatief knooppuntennetwerk.	Niet relevant voor het project.
Openbaar vervoer	Vier buslijnen doorkruisen het projectgebied. Lijn 60 kruist het projectgebied via Heirweg en Izegemsestraat. Lijn 22, 21 en 221 kruisen via Kortrijksestraat.	Relevant voor de discipline Mens - Mobiliteit.

	Toelichting	Relevantie
	De Lijn[6] geeft aan dat in het nieuwe vervoersplan geen lus meer gereden worden via de parallelstructuur (westelijke deel). Wel ligt aan het begin van Izegemsestraat noord een starthalte, die bereikbaar moet zijn vanuit de stelplaats te Kortrijk. Om die starthalte te bereiken worden meestal de R8 en de Izegemsestraat noord gebruikt. Dus mogelijk moet dit kruispunt voor de bus opengehouden worden. De mogelijkheden om eventueel om rijden kan tijdens het ontwerpproces verder besproken worden.	
KLIMAAT		
LULUCF Besluit en LULUCF-Verordening	LULUCF is de afkorting van Land Use, Land Use Change and Forestry en omvat het uitstoten en opvangen van koolstof in en uit de atmosfeer door het gebruik van bodem, bossen, planten, biomassa en hout. De manier waarop landgebruik georganiseerd wordt, heeft een rechtstreekse invloed op de atmosferische CO2-concentraties. De atmosferische CO2 die vastgelegd is in bodems en (langlevende) biomassa draagt immers niet bij aan de klimaatverandering. Een beter landgebruik en -beheer kan klimaatverandering afremmen, terwijl een onzorgvuldig landgebruik net voor een versterkte klimaatverandering kan zorgen. LULUCF vormt voor het eerst ook een aparte pijler van het klimaatbeleid van de Europese Unie. Het LULUCF Besluit nr. 529/2013/EU7 trad in werking in juni 2013. In dit besluit zijn boekhoudregels voor emissies en verwijderingen door de LULUCF-sector vastgesteld. De daaropvolgende LULUCF-Verordening (EU) 2018/841 trad in werking in juli 20188, bouwt voort op de bestaande boekhoudregels en moet deze bijwerken en verbeteren met het oog op de periode van 2021 tot en met 2030. De doelstelling die geldt voor alle Europese lidstaten voor de periode 2021-2030 is de zgn. “no-debit rule”. Dat betekent dat de bestaande koolstofvoorraden in het begin van de periode, volgens de in de LULUCF-Verordening gedefinieerde regelgeving, op zijn minst behouden moeten zijn op het einde van de periode, behoudens de voorziene flexibiliteit. Dat betekent niet dat geen enkele landsgebruikscategorie nog een emissie mag veroorzaken, maar wel dat de koolstofvoorraden in hun geheel niet mogen afnemen (rekening houdende met de boekhoudkundige regels beschreven in de LULUCF-Verordening). In de LULUCF-verordening worden de jaarlijkse netto-emissies of netto-opslag vastgesteld voor twee deelperiodes, nl. 2021–2025 en 2026–2030. Lidstaten die een overschot boeken, ontvangen hier kredieten voor en kunnen deze verkopen aan lidstaten die een debet boeken.	Relevant voor de discipline Klimaat.

[6] Zie verslag PSG dd 9 oktober 2024

[7] Besluit nr. 529/2013/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2013 inzake boekhoudregels met betrekking tot broeikasgasemissies en -verwijderingen als gevolg van activiteiten met betrekking tot landgebruik, verandering in landgebruik en bosbouw en inzake informatie betreffende acties met betrekking tot deze activiteiten.

[8] Verordening (EU) 2018/841 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 inzake de opname van broeikasgasemissies en -verwijderingen door landgebruik, verandering in landgebruik en bosbouw in het klimaat- en energiekader 2030, en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 525/2013 en Besluit nr. 529/2013/EU (Voor de EER relevante tekst)

	Toelichting	Relevantie
	Een andere mogelijkheid is om die kredieten - in beperkte mate - te gebruiken om te voldoen aan de doelstelling van de Effort Sharing Regulation (ESR). Deze flexibiliteit -van LULUCF naar ESR- bedraagt voor België als geheel 380 kton CO2-eq per jaar. Omgekeerd moet een eventueel tekort opgevangen worden door LULUCF-kredieten aan te kopen bij lidstaten (of gewesten) die een overschot vertonen of door - zonder beperking - gebruik te maken van de eigen emissierechten uit de ESR-sectoren.	
Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030	De Vlaamse Regering keurde op 9 december 2019 het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030 definitief goed. In het klimaatbeleidsplan worden de krijtlijnen uitgezet voor het klimaatbeleid in de periode 2021-2030. Het plan legt, in lijn met de door de EU voor België opgelegde doelstelling, het objectief vast om de broeikasgasemissies in Vlaanderen tegen 2030 met 35 % te reduceren ten opzichte van 2005. Per sector wordt de vereiste inspanning in kaart gebracht en waar nodig wordt de broeikasgasdoelstelling omgezet in subdoelstellingen. Daarnaast bevat het plan ook de voornaamste maatregelen die nodig zijn om deze doelstelling te behalen en Vlaanderen op weg te zetten naar een koolstofarme toekomst. Voor dit project zijn de doelstellingen voor de transportsector en de LULUCF-sector relevant.	Relevant voor de discipline Klimaat.

	Toelichting	Relevantie
Vlaamse Klimaatstrategie 2050	Op 20 december 2019 werd de Vlaamse klimaatstrategie – die loopt tot 2050 – goedgekeurd door de Vlaamse Regering, die later aan de Europese Commissie zal worden genotificeerd als onderdeel van de Belgische klimaatstrategie 2050. In deze Vlaamse klimaatstrategie 2050 erkent en onderschrijft Vlaanderen de noodzaak om de globale temperatuurstijging te beperken tot ver onder 2°C ten opzichte van het pre-industriële niveau, en om inspanningen te doen om de stijging te beperken tot 1,5°C ten opzichte van het pre-industriële niveau. Vlaanderen streeft ernaar om de broeikasgasemissies van de sectoren die niet gedekt zijn door het EU ETS (zogenaamde niet-ETS sectoren) te reduceren met 85 % tegen 2050 (ten opzichte van 2005), met de ambitie om te evolueren naar volledige klimaatneutraliteit. Specifiek voor de **transportsector** wordt er gestreefd naar een nuluitstoot tegen 2050: • Daartoe moeten het personenvervoer en het goederenvervoer volledig emissievrij zijn. Een ombuiging van de emissietrend in de transportsector, zoals vooropgesteld, is enkel mogelijk door een vergaande vergroening van de voertuigvloot én het onder controle houden van de (energie)vraag naar gemotoriseerd transport. Om Vlaanderen voor te bereiden op de gevolgen van de klimaatverandering, wordt vervolgens ingegaan op de krachtlijnen van het **Vlaamse adaptatiebeleid**: • Vrijwaren en uitbreiden van open, onverharde ruimte • Een klimaatadaptieve ruimte, samenleving, gebouwen en (mobiliteits)infrastructuur • Risico's op watertekort en -overlast minimaliseren • Groenblauwe netwerken maximaliseren • Een klimaatadaptieve industrie • Een klimaatadaptieve landbouw	Relevant voor de discipline Klimaat.

5.5 Sleuteldisciplines

5.5.1 Mens – mobiliteit

5.5.1.1 Afbakening van het studiegebied

Het studiegebied wordt bepaald door de wegen die rechtstreeks of onrechtstreek zullen beïnvloed worden door de realisatie van de doortrekking van de R8.

5.5.1.2 Methodologie beschrijving bestaande toestand

De huidige verkeersnetwerken worden beschreven, dit zowel voor wat betreft het wegverkeer, het openbaar vervoer het fietsverkeer als de voetgangers.

De bestaande ontsluitingsinfrastructuren zullen besproken worden.

De huidige verkeersstromen worden beschreven aan de hand van de tellingen die uitgevoerd werden en op basis van het verkeersmodel van Team Verkeersmodellen (bestaande toestand 2022).

5.5.1.3 Methodologie beschrijving referentiesituatie

Om een zicht te krijgen op de toekomstige intensiteiten wordt een doorrekening uitgevoerd in het macroverkeermodel van Team Verkeermodellen van de Vlaamse overheid. Hierdoor kunnen de toekomstige intensiteiten, zonder rekening te houden met de heraanleg van de R8, in beeld gebracht worden.

5.5.1.4 Methodologie effectevaluatie

Volgende **effecten** zullen in het project-MER worden besproken:

- in de aanlegfase:
  - Hinder tijdens de werken: impact van de werken op het omliggende wegennet (kwalitatieve beschrijving);
- in de exploitatiefase:
  - Impact op de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers.
  - Impact op de doorstroming
  - Impact op de verkeersleefbaarheid
  - Impact op de bereikbaarheid
  - Impact op de barrièrewerking

De **effectbeoordeling** zal als volgt gebeuren voor:

Hinder tijdens de werken

Er wordt nagegaan in welke mate de werken hinder zullen veroorzaken voor de verschillende verkeersdeelnemers. Beide alternatieven worden beoordeeld volgens onderstaande kader.

Tabel 5-4: Beoordelingskader m.b.t. effecten op Mens – mobiliteit (hinder tijdens de werken)

Significantieniveau	Omschrijving
Hinder tijdens de werken	
Aanzienlijk negatief effect	Er wordt zeer grote hinder verwacht ten gevolge van een significante toename van de verkeersgeneratie en/of ten gevolge van onderbreking van belangrijke (bovenlokale) routes.

Negatief effect	Er wordt grote hinder verwacht ten gevolge van bijkomende verkeersgeneratie en/of ten gevolge van onderbreking van routes.
Beperkt negatief effect	Er wordt hinder verwacht ten gevolge van bijkomende verkeersgeneratie maar deze is beperkt.
Verwaarloosbaar	De bestaande verkeerstromen ondervinden geen hinder van de werken.
Beperkt positief effect	Nvt
Positief effect	Nvt
Aanzienlijk positief effect	Nvt

Impact op de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers

Tabel 5-5: Beoordelingskader m.b.t. effecten op Mens – mobiliteit (Impact op de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers)

Significantieniveau	Omschrijving
Impact op de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers	
Aanzienlijk negatief effect	Er is een aanzienlijk negatief effect omdat er meer conflictpunten zijn. Er zijn meer conflicten tussen verkeerdeelnemers met verschillende sterk verschillende snelheden en schaal.
Negatief effect	Er is een negatief effect omdat er meer conflictpunten zijn. Het soort conflict is gelijkaardig aan de huidige. Er zijn wel meer conflicten.
Beperkt negatief effect	Er is een beperkt negatief effect. Het aantal conflictpunten blijft gelijk. Er is nagenoeg geen wijziging mbt het soort conflict. Er zullen meer conflicten zijn tussen de verschillende verkeersdeelnemers.
Verwaarloosbaar	Geen wijziging ten aanzien van de huidige toestand mbt de verkeersveiligheid
Beperkt positief effect	Er is een beperkt positief effect. Het aantal conflictpunten blijft gelijk en er is nagenoeg geen wijziging mbt het soort conflict. Er zullen minder conflicten zijn tussen de verschillende verkeersdeelnemers.
Positief effect	Er is een positief effect. Er zijn minder conflictpunten. Het soort conflict is gelijkaardig aan de huidige.
Aanzienlijk positief effect	Er is een aanzienlijk positief effect omdat er nagenoeg geen conflicten meer zijn tussen verkeersdeelnemers met verschillende snelheden en schaalgrootte.

Impact op de doorstroming

De doorstroming op de R8 en op de ventwegen worden onderzocht. Er wordt nagegaan wat de wachttijden zijn op de kruispunten en dit wordt beoordeeld op basis van onderstaande tabel.

Deze impactbespreking gebeurt voor:
- Auto-en vrachtverkeer
- Openbaar vervoer
- Fiets en voetganger.

Tabel 5-6: Beoordelingskader m.b.t. effecten op Mens – mobiliteit (impact op de doorstroming)

Significantieniveau	Omschrijving
Impact op de doorstroming	
Aanzienlijk negatief effect	In de huidige toestand zijn er geen wachttijden. Na de ontwikkelingen nemen de intensiteiten toe en ontstaan er onaanvaardbare wachttijden.
Negatief effect	In de huidige toestand zijn er aanvaardbare wachttijden. Na de ontwikkelingen nemen de intensiteiten toe en ontstaan er onaanvaardbare wachttijden.
Beperkt negatief effect	In de huidige toestand zijn er geen wachttijden. Na de ontwikkelingen nemen de intensiteiten toe, maar er zijn nog steeds geen wachttijden of deze zijn aanvaardbaar.
Verwaarloosbaar effect	Er zijn geen effecten op de wachttijden.
Beperkt positief effect	In de huidige toestand zijn er geen wachttijden. Na de ontwikkelingen nemen de intensiteiten af, waardoor er nog meer restcapaciteit ontstaan.
Positief effect	In de huidige toestand zijn er onaanvaardbare wachttijden. Na de ontwikkelingen nemen de intensiteiten af, waardoor er aanvaardbare wachttijden ontstaan.
Aanzienlijk positief effect	In de huidige toestand zijn er onaanvaardbare wachttijden. Na de ontwikkelingen nemen de intensiteiten af, waardoor er geen wachttijden meer zijn.

Impact op de verkeersleefbaarheid

Tabel 5-7: Beoordelingskader m.b.t. effecten op Mens – mobiliteit (impact op de verkeersleefbaarheid)

Significantieniveau	Omschrijving
Impact op de verkeersleefbaarheid	
Aanzienlijk negatief effect	Er is een sterke stijging van de verkeersintensiteiten (tot ca 50% meer) in woonstraten
Negatief effect	Er is een stijging van de verkeersintensiteiten (tot ca 10 tot 25% meer) in woonstraten
Beperkt negatief effect	Er is een stijging van de verkeersintensiteiten in woonstraten maar deze is beperkt. (tot +ca 10% meer)
Verwaarloosbaar	De bestaande verkeerstromen ondervinden geen hinder van de werken.
Beperkt positief effect	Er is een daling van de verkeersintensiteiten in woonstraten, maar deze is beperkt (tot ca 10%)
Positief effect	Er is een daling van de verkeersintensiteiten in woonstraten (tot ca10% tot 25% minder)
Aanzienlijk positief effect	Er is een sterke daling van de verkeersintensiteiten in woonstraten (tot ca 50% minder)

Impact op de bereikbaarheid

Tabel 5-8: Beoordelingskader m.b.t. effecten op Mens – mobiliteit (impact op de bereikbaarheid voor alle modi)

Significantieniveau	Omschrijving
Impact op de bereikbaarheid	

Significantieniveau	Omschrijving
Aanzienlijk negatief effect	De bestaande voorzieningen zijn minder goed bereikbaar. De reistijd neemt sterk toe.
Negatief effect	De bestaande voorzieningen zijn minder goed bereikbaar. De reistijd neemt toe.
Beperkt negatief effect	De bestaande voorzieningen zijn minder goed bereikbaar. De reistijd neemt beperkt toe.
Verwaarloosbaar	Er is nagenoeg geen impact op de bereikbaarheid van de bestaande voorzieningen.
Beperkt positief effect	De bestaande voorzieningen zijn beter bereikbaar. De reistijd neemt beperkt af.
Positief effect	De bestaande voorzieningen zijn beter bereikbaar. De reistijd neemt af.
Aanzienlijk positief effect	De bestaande voorzieningen zijn beter bereikbaar. De reistijd neemt sterk af.

Impact op de barrière werking

Er wordt nagegaan wat de impact is van het project op de huidige barrière werking van de R8. Dit wordt bekeken voor de verschillende modi.

Tabel 5-9: Beoordelingskader m.b.t. effecten op Mens – mobiliteit (impact op de barrièrewerking)

Significantieniveau	Omschrijving
Impact op de bereikbaarheid	
Aanzienlijk negatief effect	De barrièrewerking van de R8 wordt versterkt omdat bestaande noord-zuid-verbindingen verbroken worden.
Negatief effect	De barrièrewerking van de R8 wordt versterkt omdat er langere wachttijden/langere routes ontstaan op de kruispunten.
Beperkt negatief effect	De barrièrewerking van de R8 wordt versterkt omdat er langere wachttijden/langere routes ontstaan op de kruispunten, maar deze zijn beperkt.
Verwaarloosbaar	De bestaande barrièrewerking wordt behouden.
Beperkt positief effect	Bestaande noord-zuid verbindingen worden opnieuw aangelegd, deze zijn kwalitatief beter dan de bestaande verbinding.
Positief effect	Er worden nieuwe noord-zuid verbindingen gerealiseerd waardoor de rijafstanden/loopafstanden beperkter worden.
Aanzienlijk positief effect	Er worden nieuwe verbindingen gerealiseerd waardoor de rijafstanden/loopafstanden beperkter worden. De nieuwe verbindingen zorgen voor minder conflicten met andere verkeersdeelnemers en/of hebben een hogere ruimtelijke kwaliteit.

5.5.2 Water

5.5.2.1 Afbakening van het studiegebied

De afbakening van het studiegebied wordt bepaald door de effecten die verwacht worden op het oppervlaktewater en het grondwater.

Met betrekking tot het oppervlaktewater worden de waterlopen beschouwd die doorheen of in de onmiddellijke nabijheid van het projectgebied stromen. Ook de waterlopen waarin geloosd zal worden (bv. bemalingswater of hemel- of afvalwater) worden mee in beschouwing genomen. Voor wat het grondwater betreft, komt het studiegebied in de horizontale richting overeen met het gebied gelegen binnen de bemalingscontour. In verticale zin vormt het Ieperiaan de grens.

5.5.2.2 Methodologie beschrijving bestaande toestand

In het project-MER zal een beschrijving gegeven worden van volgende elementen:

- Hydrogeologie: a.d.h.v. databank ondergrond Vlaanderen, bodemtechnisch onderzoek dat door de opdrachtgever ter beschikking wordt gesteld;
- Grondwatersysteem (stijghoogte en -stroming): indien er gegevens beschikbaar zijn;
- Grondwaterkwetsbaarheid en infiltratie: op basis van het kaartmateriaal beschikbaar op DOV;
- Grondwaterkwaliteit: op basis van de beschikbare onderzoeken die bekend zijn bij OVAM;
- Hydrografie: beschrijving van de waterlopen op basis van de Vlaamse Hydrografische Atlas (VHA);
- Structuurkwaliteit waterlopen;
- Debiet en afvoercapaciteit waterlopen: zo mogelijk o.b.v. beschikbare data (Pegasedebieten via geoloket impactbeoordeling bedrijfsafvalwater, VMM);
- Oppervlaktewaterkwaliteit en -doelstellingen: op basis van data verzameld via het VMM-meetnet (databank waterkwaliteit VMM) en het dashboard oppervlaktewaterlichaam (VMM);
- Overstromingsgevoelige gebieden: op basis van de overstromingskaarten (VMM): fluviaal, pluviaal en vanuit de zee;
- Zoneringsplan: op basis van het geoloket zonering- en uitvoeringsplannen (VMM).

5.5.2.3 Methodologie effectevaluatie

Volgende **effecten** zullen in het project-MER worden besproken:

- in de aanlegfase:
  - Wijziging grondwaterhuishouding door bemaling: De invloedstraal en het debiet van de bemaling worden ingeschat op basis van de analytische rekentools van de VMM, welke beschikbaar worden gesteld door de VMM. Er wordt geen grondwatermodel opgemaakt. Dit effect wordt niet beoordeeld.
  - Wijziging grondwaterkwaliteit: kwalitatieve beschrijving van de effecten op mogelijk aanwezige grondwaterverontreinigingen tijdens de bemaling (waaronder PFAS);
  - Wijziging oppervlaktewaterkwaliteit: kwalitatieve beschrijving van de effecten ten gevolge van het lozen van bemalingswater;
  - Wijziging infiltratie- en afvoerkarakteristieken: kwalitatieve beschrijving van de effecten ten gevolge van het lozen en/of infiltreren van bemalingswater; kwalitatieve beschrijving van de impact op overstromingsgevoelige gebieden;
- in de exploitatiefase:
  - Wijziging infiltratie- en afvoerkarakteristieken:
    - Kwantitatieve beschrijving van de verharde oppervlakte en de mogelijke voorzieningen voor infiltratie en buffering van hemelwater; kwalitatieve beschrijving van de impact op overstromingsgevoelige gebieden. Dit gebeurt op basis van de huidige plannen (schetsontwerp). Er zijn nog geen infiltratieproeven en er is geen overzicht van de grondwaterschommelingen waardoor de opmaak van een gedetailleerde hydraulische nota niet voorzien is in het kader van het project-MER.
    - Toetsing aan de Gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwater. Er wordt nagegaan of het huidige terrein voldoende ruimte kan bieden om hieraan te voldoen.

- Wijziging grondwaterkwaliteit: kwalitatieve beschrijving van de effecten ten gevolge van calamiteiten, afstromend wegwater, …;
- Wijziging oppervlaktewaterkwaliteit: kwalitatieve beschrijving van de effecten ten gevolge van calamiteiten, afstromend wegwater, ….
- Wijziging structuurkwaliteit van waterlopen: kwalitatieve beschrijving van de effecten ten gevolge van de werken aan de Vaarnewijkbeek en de Heulebeek.

De **effectbeoordeling** zal als volgt gebeuren voor:

Tabel 5-10: Beoordelingskader m.b.t. effecten op water

Significantieniveau	Beoordelingscriteria
Wijziging grondwaterhuishouding door bemaling: geen beoordeling **Wijziging grondwaterkwaliteit**	
Aanzienlijk negatief effect	Belangrijke wijziging grondwaterkwaliteit met negatieve secundaire effecten tot gevolg. Risico (humaan-toxicologisch, ecologisch of verspreiding) noodzaakt sanering.
Negatief effect	Beperkte wijziging grondwaterkwaliteit met beperkte negatieve secundaire effecten tot gevolg Risico aanwezig, maar aanvaardbaar. Sanering niet noodzakelijk.
Beperkt negatief effect	Beperkte wijziging grondwaterkwaliteit zonder negatieve secundaire effecten tot gevolg. Risico zeer beperkt of afwezig.
Verwaarloosbaar of geen effect	Geen wijziging grondwaterkwaliteit te verwachten.
Beperkt positief effect	Beperkte wijziging grondwaterkwaliteit zonder positieve secundaire effecten tot gevolg.
Positief effect	Beperkte wijziging grondwaterkwaliteit met beperkte positieve secundaire effecten tot gevolg. Risico wordt herleid tot aanvaardbaar niveau.
Aanzienlijk positief effect	Belangrijke wijziging grondwaterkwaliteit met positieve secundaire effecten tot gevolg. Risico wordt herleid tot verwaarloosbaar niveau of wordt volledig weggenomen.
Wijziging oppervlaktewaterkwaliteit	
Aanzienlijk negatief effect	Belangrijke wijziging oppervlaktewaterkwaliteit met negatieve secundaire effecten tot gevolg.
Negatief effect	Beperkte wijziging oppervlaktewaterkwaliteit met beperkte negatieve secundaire effecten tot gevolg.
Beperkt negatief effect	Beperkte wijziging oppervlaktewaterkwaliteit zonder negatieve secundaire effecten tot gevolg.
Verwaarloosbaar of geen effect	Geen wijziging oppervlaktewaterkwaliteit te verwachten.
Beperkt positief effect	Beperkte wijziging oppervlaktewaterkwaliteit zonder positieve secundaire effecten tot gevolg.
Positief effect	Beperkte wijziging oppervlaktewaterkwaliteit met beperkte positieve secundaire effecten tot gevolg.
Aanzienlijk positief effect	Belangrijke wijziging oppervlaktewaterkwaliteit met positieve secundaire effecten tot gevolg.
Wijziging infiltratie- en afvoerkarakteristieken	

Aanzienlijk negatief effect	Belangrijke wijziging waterhuishouding met negatieve secundaire effecten (bvb. frequentie en omvang overstromingen) tot gevolg.
Negatief effect	Beperkte wijziging waterhuishouding met beperkte negatieve secundaire effecten tot gevolg.
Beperkt negatief effect	Beperkte wijziging waterhuishouding zonder negatieve secundaire effecten tot gevolg, vermits er voldoende maatregelen worden genomen conform de GSV.
Verwaarloosbaar of geen effect	Geen wijziging waterhuishouding te verwachten.
Beperkt positief effect	Beperkte wijziging waterhuishouding zonder positieve secundaire effecten tot gevolg.
Positief effect	Beperkte wijziging waterhuishouding met beperkte positieve secundaire effecten tot gevolg.
Aanzienlijk positief effect	Belangrijke wijziging waterhuishouding met positieve secundaire effecten tot gevolg.
Wijziging structuurkwaliteit van waterlopen	
Aanzienlijk negatief effect	Verbetering structuurkwaliteit over grote afstand met duidelijke positieve secundaire effecten tot gevolg.
Negatief effect	Verbetering structuurkwaliteit over beperkte afstand met beperkte positieve secundaire effecten tot gevolg.
Beperkt negatief effect	Verbetering structuurkwaliteit over beperkte afstand zonder positieve secundaire effecten.
Verwaarloosbaar of geen effect	Geen wijziging structuurkwaliteit te verwachten.
Beperkt positief effect	Aantasting structuurkwaliteit over beperkte afstand zonder negatieve secundaire effecten tot gevolg.
Positief effect	Aantasting structuurkwaliteit over beperkte afstand met beperkte negatieve secundaire effecten tot gevolg.
Aanzienlijk positief effect	Aantasting structuurkwaliteit over grote afstand met duidelijke negatieve secundaire effecten tot gevolg.

5.5.3 Lucht

5.5.3.1 Afbakening van het studiegebied

Voor de afbakening van de discipline Lucht wordt het studiegebied van de discipline Mens – mobiliteit als basis genomen. Het studiegebied wordt immers voornamelijk bepaald door de effecten ten gevolge van de te verwachten wijziging in de verkeersstromen. Het invloedsgebied langsheen deze wegsegmenten wordt op basis van modelberekeningen bepaald.

5.5.3.2 Methodologie beschrijving bestaande toestand

De bestaande luchtkwaliteit in de omgeving van het projectgebied wordt beschreven aan de hand van gemodelleerde achtergrondwaarden van VMM (VMM-interpolatiekaarten) voor de parameters NOx, PM_{10}, $PM_{2,5}$ en roet (EC). Momenteel is 2023 het meest recente jaar waarvoor gegevens beschikbaar worden gesteld inzake NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ en EC. Gegevens voor 2024 worden verwacht beschikbaar te zijn vanaf november 2025.

5.5.3.3 Methodologie effectevaluatie

Volgende **effecten** zullen in het project-MER worden besproken:

- Aanlegfase:
  - Emissie- en immissiewijzigingen: Kwantitatieve beschrijving en beknopte beoordeling van de immissiebijdrage gerelateerd aan de emissies van het werfverkeer en de werfmachines (NOx-emissies). Deze emissies worden daartoe ingeschat op basis van de verwachting voor het aantal ingezette voertuigen en machines. De immissiebijdrage wordt bekomen met een luchtmodellering. Deze gegevens (emissies en effectmodellering) worden tevens gebruikt voor de evaluatie van de stikstofdepositie in de discipline biodiversiteit.
  - Stofontwikkeling: Kwalitatieve beschrijving en beoordeling emissies en impact opwaaiend en neervallend stof. Er wordt geen luchtmodellering voorzien. De nadruk wordt gelegd op de voorziene maatregelen voor beperking van stofemissies en stofhinder.
- Exploitatiefase:
  - Emissie- en immissiewijzigingen: van NO2 en fijn stof (PM10 en PM2,5):
    - Modellering met het IMPACT-model. Met IMPACT kunnen enkel wegen in een open omgeving of wegen met bebouwing op meer dan 30 m van de wegas beoordeeld worden. Deze modellering geeft resultaten in het hele gebied (wegen, tuinen, ongebruikte terreinen, …), maar kan de concentraties t.h.v. de wegen onderschatten, daar de invloed van gebouwen niet verrekend wordt.
    - Voor wegen met bebouwing binnen 30 m worden daarom aanvullende berekeningen uitgevoerd met de tool CAR Vlaanderen (versie 3.0). De aanvullende modellering met het CAR-model wordt gedaan voor de voornaamste straten (naar verwachting 10 à 20 segmenten). Hierbij wordt rekening gehouden met de invloed van gebouwen.
    - Er wordt gebruik gemaakt van de verkeerstromen zoals gemodelleerd in de discipline Mens – mobiliteit. De exacte keuze van welke straten in de berekening betrokken worden zal afhangen van de beschikbare mobiliteitsgegevens.

Aan de hand van de emissiefactoren uit het model worden ook emissies voor de 2 scenario's (referentie- en geplande situatie) berekend. Het verschil tussen de immissiebijdragen van de referentiesituatie en de geplande situatie wordt weergegeven. Rekenresultaten worden in tabelvorm opgenomen en worden vergeleken met de luchtkwaliteitsdoelstellingen uit de regelgeving.

De resultaten worden getoetst aan de luchtkwaliteitsnormen, rekening houdend met de achtergrondconcentraties (polluenten NO_2, PM_{10}, $PM_{2.5}$ en EC). De toetsing zal enerzijds gebeuren aan de huidige luchtkwaliteitsdoelstellingen uit Vlarem II en anderzijds aan de nieuwe, verlaagde luchtkwaliteitsdoelstellingen van de recente Europese richtlijn 2024/2881 die vanaf 2030 van toepassing zullen zijn.

De input van de discipline Lucht zal gebruikt worden in de discipline Biodiversiteit in de bespreking van de effecten ten gevolge van eutrofiërende en verzurende depositie en in de discipline Mens - gezondheid.

Bij de effectbeoordeling zal voor de gemiddelde waarden het in het Richtlijnenboek Lucht voorgeschreven significantiekader gehanteerd worden.

Tabel 5-11: Beoordelingskader m.b.t. effecten op luchtkwaliteit

Invloed op omgeving		Effectscore
Plan/project zorgt voor daling X van immissie	X > 10% van de MKN	3
	X > 3% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	2
	X > 1% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	1
Plan/project heeft geen of zeer beperkte bijdrage	X ≤ 1% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	0
Plan/project zorgt voor stijging X van immissie	X > 1% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	-1
	X > 3% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	-2
	X > 10% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	-3

Met X: gemiddelde berekende immissiebijdrage en/of aantal overschrijdingen;
MKN: milieukwaliteitsnorm (huidige grenswaarde en toekomstige streef-/grenswaarde);

Het al dan niet onderzoeken van milderende maatregelen is gekoppeld aan de effectscores uit het beoordelingskader (bij aftoetsing t.o.v. luchtkwaliteitsnormen) in combinatie met de concentratie van zowel de huidige situatie (indien relevant) als die in 2030 van de beoordeelde polluent.

Tabel 5.12: Koppeling met milderende maatregelen

Beoordeling van het effect	Koppeling met milderende maatregelen	
	locaties met concentratie ≤ 80% MKN	***locaties met concentratie > 80% MKN***
Beperkt negatief (score -1)	Onderzoek naar milderende maatregelen is minder dwingend.	Er moet onderzoek gebeuren naar milderende maatregelen.
Negatief (score -2)	Er moet onderzoek gebeuren naar milderende maatregelen.	Er moet onderzoek gebeuren naar milderende maatregelen.
Aanzienlijk negatief (score -3)	Er moeten in elk geval milderende maatregelen voorgesteld worden.	Er moeten in elk geval milderende maatregelen voorgesteld worden.

Het achterliggende principe: hoe negatiever de effecten zijn, hoe meer inspanningen er geleverd moeten worden bij het zoeken naar milderende maatregelen. Indien er geen milderende maatregelen voorgesteld kunnen worden dient dit gemotiveerd te worden.

5.5.4 Geluid & trillingen

5.5.4.1 Afbakening van het studiegebied

Om de afbakening van het rekengebied te bepalen, moeten de geïmpacteerde wegen geïdentificeerd worden. De geïmpacteerde wegen zijn die wegen waarvan de geluidsimpact na de uitvoering van het project kan toe- of afnemen met minstens 1 dB, inclusief de nieuwe geplande wegen. Hierop wordt verder een bufferafstand in rekening gebracht. De omhullende buffer bepaalt de afbakening van het rekengebied. De bepaling van de geïmpacteerde wegen wordt meteen bekeken vanuit een akoestisch standpunt. Via een eenvoudige akoestische berekening met een grote rasterstap en zonder objecten kan de geluidsimpact van een combinatie van wegen snel bepaald worden. Ten opzichte van de referentiesituatie worden zo de gebieden waar de geluidsimpact varieert vlot gevonden. De wegen die binnen deze gebieden vallen, zijn de geïmpacteerde wegen.

Om het studiegebied af te bakenen, wordt de L_{den} 50 dB(A) contour gehanteerd. Voor de referentie- alsook geplande situatie wordt op elk rasterpunt de maximale L_{den}-waarde genomen. Op dit raster met maximale waarden wordt de 50 dB(A) contour bepaald, namelijk de gecumuleerde geluidscontour van 50 dB(A). Op bepaalde plaatsen loopt de 50 dB(A) contour gewoon door langs de niet-geïmpacteerde wegsegmenten. Hier dient men de gecumuleerde 50 dB(A) geluidszone af te kappen aan de hand van een stopbuffer.

5.5.4.2 Juridische en beleidsmatige context

5.5.4.2.1 VLAREM II

Conform het richtlijnenboek geluid en trillingen dient men de referentiesituatie te vergelijken met de milieukwaliteitsnormen. Het betreft de norm die overeenstemt met de geluidsniveaus zoals die in het betrokken gebied zouden mogen heersen om een akoestisch comfort te garanderen.

In VLAREM II, Bijlage 2.2.1. zijn milieukwaliteitsnormen voor geluid in open lucht opgenomen. Het geluidsniveau wordt hierbij uitgedrukt in $L_{A95,1\ h}$. Deze parameter werd gekozen omdat het een goede indicatie geeft van het aanwezige achtergrondgeluid en dus van de geluidskwaliteit in de omgeving, omdat incidentele lokale pieken eruit gefilterd zijn. De aanduiding ‘1h’ geeft aan dat de meetduur telkens één uur moet bedragen. In onderstaande tabel worden de milieukwaliteitsnormen weergegeven:

Tabel 5-13: Milieukwaliteitsnormen Vlarem II voor geluid in open lucht (dB(A), L_{A95})

Gebied	Overdag	‘s Avonds	‘s Nachts
1. Landelijke gebieden en gebieden voor verblijfsrecreatie	40	35	30
2. Gebieden of delen van gebieden op minder dan 500m van industriegebieden niet vermeld in punt 3 of van gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen	50	45	45
3. Gebieden of delen van gebieden op minder dan 500m van gebieden voor ambachtelijke bedrijven en middelgrote ondernemingen, van dienstverleningsgebieden of van ontginningsgebieden tijdens de ontginning	50	45	40
4. Woongebieden	45	40	35
5. Industriegebieden, dienstverleningsgebieden, gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen en ontginningsvoorzieningen tijdens ontginning	60	55	55

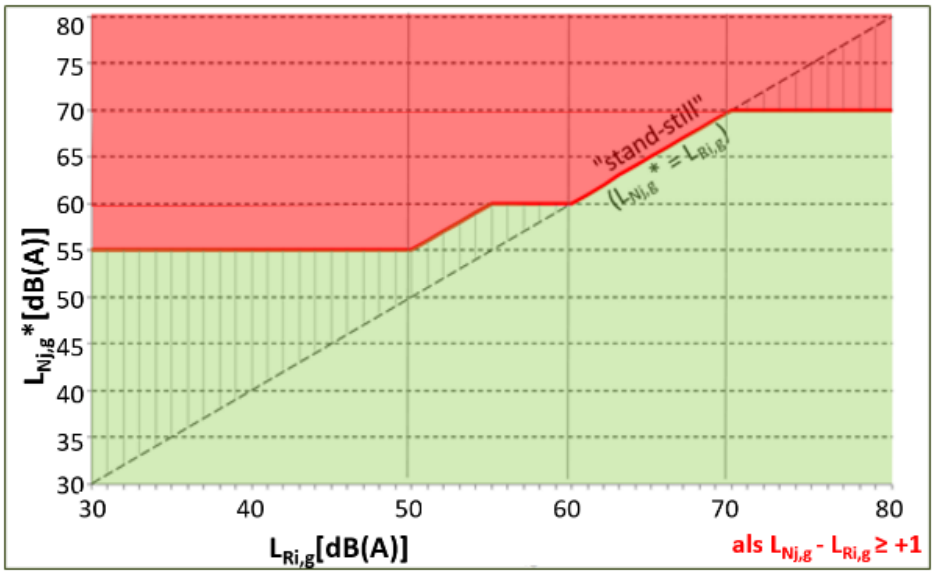
Gebied	Overdag	's Avonds	's Nachts
6. Recreatiegebieden uitgezonderd gebieden voor verblijfsrecreatie	50	45	40
7. Alle andere gebieden, uitgezonderd: bufferzones, militaire domeinen en deze waarvoor in bijzondere besluiten richtwaarden worden vastgesteld	45	40	35
8. Bufferzones	55	50	50
9. Gebieden of delen van gebieden op minder dan 500m gelegen van voor grindwinning bestemde ontginningsgebieden tijdens ontginning	55	50	45
10. Agrarische gebieden	45	40	35

Opmerking: Als een gebied valt onder twee of meer punten van de tabel dan is in dat gebied de hoogste richtwaarde van toepassing.

Dag: van 07.00 tot 19.00 uur
Avond: van 19.00 tot 22.00 uur
Nacht: van 22.00 tot 07.00 uur

5.5.4.2.2 Oriëntatiegrafiek Departement Omgeving

Om te bepalen of er voor de geplande situatie milderende maatregelen genomen moeten worden, is een grafiek opgesteld. Per bewoond gebouw en andere geluidsgevoelige bestemming wordt het maximaal gewenste geluidsniveau $L_{Nj,g}$* (Lden) bepaald dat afhangt van het geluidsniveau in de referentiesituatie $L_{Rj,g}$. Dit wordt getoond met de rode lijn in onderstaande grafiek.



Figuur 5-21: Oriëntatiegrafiek Departement Omgeving

Als het geluidsniveau in de geplande situatie $L_{Nj,g}$ groter is dan het maximaal gewenste geluidsniveau $L_{Nj,g}$* (= zone boven rode lijn in de grafiek), dan moet dit teruggebracht worden met een reductiewaarde $RED_{Nj,g}$ gelijk aan het verschil tussen beide door gebruik te maken van milderende maatregelen. Deze evaluatie gebeurt voor elk woongebouw of andere geluidsgevoelige bestemming.

De geluidsniveaus mogen in deze fase wiskundig afgerond worden tot op 1 dB(A). Milderende maatregelen zijn enkel nodig als er een negatief plan-/projecteffect is, als met andere woorden het plan of project een toename van minstens 1 dB(A) vertoont ten opzichte van de referentiesituatie ($L_{Nj,g}$-$L_{Ri,g}$ ≥ 1 dB(A)).

De oriëntatietabel bestaat uit verschillende zones:

LRi,g < 50 dB → LNj,g ≤ 55 dB	Het plan of project mag in alle gevallen 55 dB(A) genereren.
50 dB < LRi,g ≤ 60 dB → LNj,g≤ LRi,g + 5 én LNj,g ≤ 60 dB	Bij een geluidsniveau in de referentiesituatie tussen 50 en 60 dB(A) mag het plan of project iets meer dan 55 dB(A) genereren met een overgangszone naar 60 dB(A) toe.
60 dB < LRi,g ≤ 70 dB → LNj,g ≤ LRi,g	Bij een geluidsniveau in de referentiesituatie tussen 60 en 70 dB(A) mag het plan of project niet meer genereren dan de referentiesituatie (stand-still).
$L_{Ri,g}$ > 70 dB → $L_{Nj,g}$ ≤ 70 dB	En tot slot, mag het plan of project in geen geval waarden boven de 70 dB(A) genereren indien er sprake is van een negatieve plan- of projectimpact ($L_{Nj,g}$-$L_{Ri,g}$ ≥ 1 dB(A)). Een stand-still is hier niet voldoende. Milderende maatregelen moeten er in de mate van het mogelijke voor zorgen dat het resulterend geluidsniveau $L_{Nj,g}$ maximaal 70 dB(A) is.

5.5.4.3 Methodiek onderzoek bestaande situatie en referentiesituatie

Voor de beschrijving van de huidige geluidskwaliteit in het studiegebied wordt gebruik gemaakt van zowel gedetailleerde bestaande informatiebronnen voor de geluidsbelasting in het studiegebied, als van meetresultaten van eigen geluidsmetingen. De referentiesituatie zal tevens gemodelleerd worden op basis van de verkeersgegevens beschikbaar uit de discipline Mens – mobiliteit.

5.5.4.3.1 Geluidsbelastingskaarten LNE (2021)

Een eerste informatiebron wordt gevormd door de geluidsbelastingskaarten (parameters L_{den} en L_{night}) voor weg- en spoorverkeer in Vlaanderen. De geluidskaarten werden aangemaakt op basis van modelberekeningen voor wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar en spoorwegen met meer dan 30.000 treinpassages per jaar. De verkeerscijfers waarmee de berekeningen werden uitgevoerd voor de opmaak van de geluidsbelastingskaarten betreffen het referentiejaar 2021.

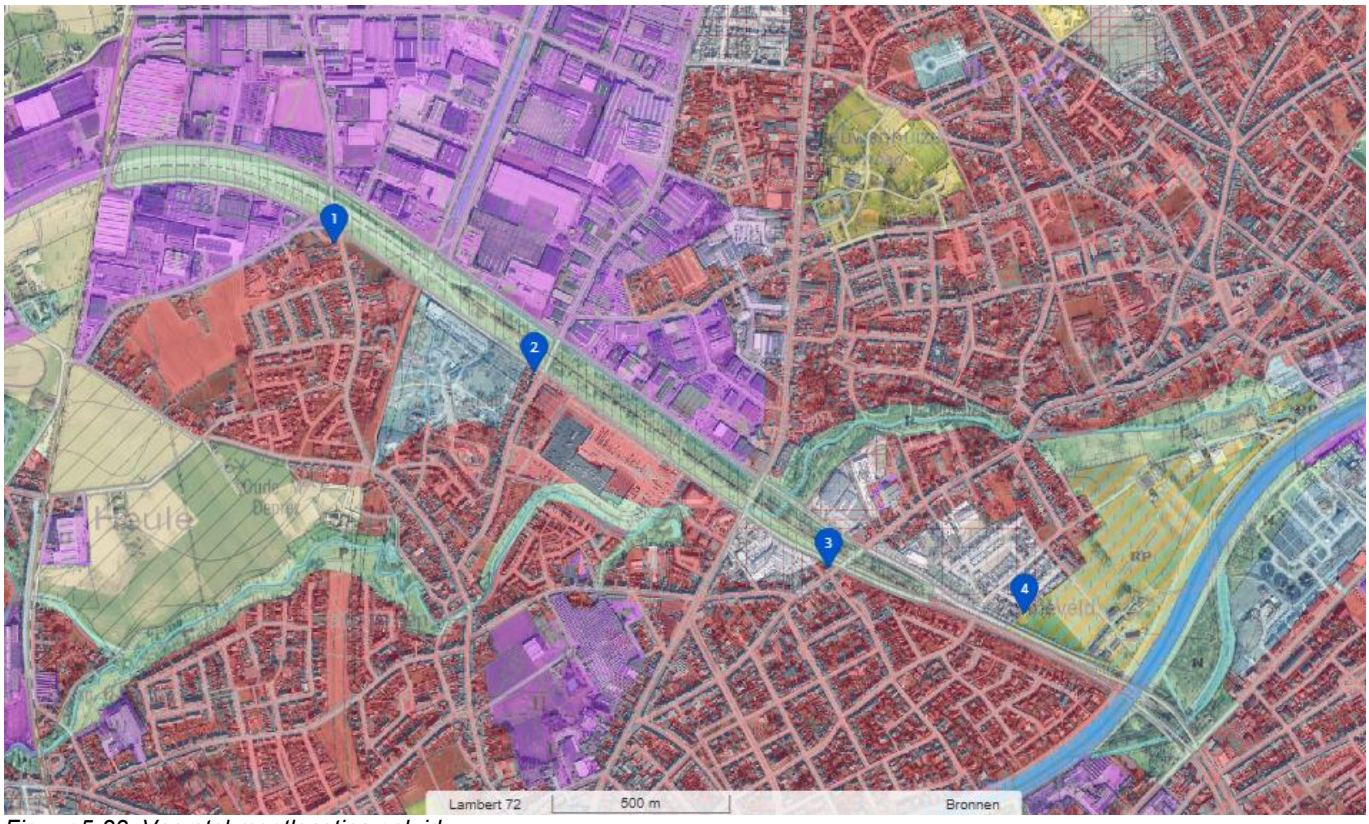
In de geluidsbelastingskaart voor wegverkeer zijn voor het studiegebied de R8, N50, N43 en R36 opgenomen. Ter hoogte van het projectgebied zijn er geen spoorlijnen aanwezig die voldoen aan de drempelwaarde.

Figuur 5-22: Geluidsbelastingskaarten wegverkeer L_{den} – referentiejaar 2021 (bron: Geopunt)

5.5.4.3.2 Geluidsmetingen

De gegevens van de geluidsbelastingskaarten worden aangevuld met geluidsmetingen op een aantal kritische locaties ten opzichte van de geplande werken. Deze metingen zijn nodig conform het richtlijnenboek geluid, aangezien geen recente bestaande metingen (< 3 jaar) beschikbaar zijn.

In het kader van het project-MER worden geluidsmetingen voorzien: 4 langdurige continue metingen.



Figuur 5-23: Voorstel meetlocaties geluid

Dit zijn geen exacte locaties en moeten nog definitief vastgelegd worden wanneer de te modelleren wegenis bekend is (discipline Mens - mobiliteit) en na inschatting op het terrein zelf tijdens de meetcampagne(s).

Daarnaast worden er nog 5 ambulante geluidsmetingen (+/- 30 min) voorzien, deze worden afgestemd op het omliggende wegennet dat wordt aangeleverd door de deskundige Mens - mobiliteit.

De geluidsmetingen worden uitgevoerd conform Vlarem II – bijlage 4.5.1 'Meetmethode en meetomstandigheden voor het omgevingsgeluid'. Bij de analyse van de meetdata wordt nagegaan in hoeverre de huidige geluidskwaliteit voldoet aan de milieukwaliteitsnormen voor het omgevingsgeluid (Vlarem II, uitgedrukt in L_{A95}, zie Tabel 5-13). De locatie van de geluidsmetingen is nog nader te bepalen. Dit zal gebeuren in overleg met de initiatiefnemer, Team Omgevingseffecten en de bevoegde adviesinstanties.

Tijdens de metingen worden volgende gegevens verzameld:

- de waarden van $L_{Aeq,T}$ (energetisch gemiddelde van het geluidsdrukniveau),
- de waarden $L_{AN,T}$ (statistische analyse van het geluidsdrukniveau met minimaal N = 10, 50 en 95 (achtergrondniveau volgens Vlarem II indien T=1h).

De metingen worden uitgevoerd onder representatieve meteo-omstandigheden, d.w.z. bij voldoende lage windsnelheden en zonder neerslag. De metingen werden uitgevoerd op een hoogte van 4 m boven het maaiveld.

De toetsing van de meetresultaten aan de milieukwaliteitsdoelstellingen en richtwaarden uit Vlarem II in functie van de ligging van de meetpunten volgens het gewestplan geeft aan in hoeverre de huidige geluidsbelasting, uitgedrukt in $L_{A95,1h}$, hieraan conform is of hoe groot de overschrijdingen eventueel zijn.

Op basis van verkeersgegevens, aan te leveren vanuit discipline Mens - mobiliteit, kan het aandeel ingeschat worden van het verkeersgeluid in het huidig geluidsniveau op de verschillende meetpunten.

In het kader van deze studie worden geen trillingsmetingen uitgevoerd. De mogelijke effecten inzake trillingen worden kwalitatief beoordeeld. Gezien het project nieuwe weginfrastructuur met een in principe goed wegdek betreft, zijn geen trillingsproblemen te verwachten.

5.5.4.3.3 Geluidsmodellering

De benodigde verkeersgegevens per wegvak voor het referentiescenario (aantal personen- en vrachtwagens per dagdeel, toegelaten snelheid) worden aangeleverd door de deskundige Mens - mobiliteit. De scenario's worden doorgerekend in het akoestisch rekenmodel Geomilieu V2025. De berekeningshoogte is standaard 4 m+mv (gebruikelijke hoogte van de slaapkamer in een eengezinswoning). De geluidsberekening wordt uitgevoerd op basis van de Nederlandse rekenmethode, gepubliceerd in het 'Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaai 2012', genoemd standaard rekenmethode SRM II met aanpassing van de wegdekcorrectietermen voor Vlaanderen (versie 2022).

Bij de berekening van het wegverkeersgeluid t.h.v. woningen wordt voor elk wegsegment rekening gehouden met het geluidsvermogenniveau van een type motorvoertuig, met onderscheid tussen lichte en zware motorvoertuigen, en met de maatgevende verkeersintensiteit en –snelheid (maximale snelheid) per voertuigcategorie en per richting, tijdens elke beoordelingsperiode (dag-avond-nacht). Er zal rekening gehouden worden met het actueel wegdek.

Naast geluidsveroorzakende factoren wordt in de rekenmethode rekening gehouden met geluidsdempende factoren, waaronder demping door geometrische uitbreiding (bepaald door de ligging van de weginfrastructuur), luchtabsorptie, akoestische eigenschappen van de bodem, afscherming en reflecties van gedefinieerde (invloedrijke) objecten (bv. alle gebouwen binnen het studiegebied, een aarden wal in de onmiddellijke nabijheid, enz.).

De geluidsmetingen zullen gebruikt worden ter validatie van het geluidsmodel dat opgemaakt wordt voor de actuele situatie in het akoestisch rekenprogramma Geomilieu.

5.5.4.4 Methodiek effectvoorspelling en –beoordeling

De geluidseffecten tijdens de aanlegfase (bouwactiviteiten, werfverkeer) worden op kwalitatieve wijze beoordeeld, waar mogelijk gebruik makend van kengetallen van geluidsvermogen van machines etc..

De geplande situatie wordt doorgerekend in het geluidsmodel op basis van het netwerk met de verkeersgegevens aangeleverd door de deskundige Mens - mobiliteit. De resultaten van dit scenario worden vervolgens vergeleken met die van het referentiescenario (zie hiervoor).

Het aspect geluidshinder voor de mens komt uitgebreid aan bod, mede als input voor de discipline Mens - gezondheid. Naast de visuele interpretatie van de geluidskaarten zullen hiervoor immissieberekeningen gebeuren in specifieke beoordelingspunten t.h.v. alle woningen en faunistisch waardevolle gebieden die significant beïnvloed worden door het project.

Onderstaand overzicht geeft weer welke aspecten zullen worden bestudeerd, op weke wijze dit zal gebeuren en hoe de effecten zullen worden geëvalueerd.

Tabel 5-14: Beoordelingscriteria en significantiekader discipline geluid en trillingen

Effectgroep	Criterium	Methodologie	Basis beoordeling significantie
Effecten in de exploitatiefase	Geluidsniveaus ten gevolge van het verkeer op de heringerichte weg en de gewijzigde stromen op bestaande wegen	Modellering van de te verwachten geluidsimmissies verkeer in de geplande situatie (verkeersgegevens << discipline mens – mobiliteit)	Stijging of daling immissie-niveau per relevant wegsegment; Mate van overschrijding van de oriëntatiegrafiek voor wegverkeer

De evaluatie van de significantie van de wijziging in geluidimmissies ten gevolge van de verkeersgeneratie gebeurt als volgt:

- Aanzienlijk positief (+3): verlaging van het omgevingsgeluid met 6 dB(A) of meer;
- Positief (+2): verlaging van het omgevingsgeluid met 3 tot 6 dB(A);
- Beperkt positief (+1): verlaging van het omgevingsgeluid met 1 tot 3 dB(A);
- Verwaarloosbaar (0): verlaging/verhoging van het omgevingsgeluid < 1 dB(A);

- Beperkt negatief (-1): verhoging van het omgevingsgeluid met 1 tot 3 dB(A);
- Negatief (-1): verhoging van het omgevingsgeluid met 3 tot 6 dB(A);
- Aanzienlijk negatief (-3): verhoging van het omgevingsgeluid met 6 dB(A) of meer.

Deze schaal wordt niet toegepast voor de eindbeoordeling. Voor het bepalen van milderende maatregelen moet afgetoetst worden aan de oriëntatiegrafiek. Voor woningen met tussenscore 0 zijn er nooit milderende maatregelen nodig, voor alle andere woningen is dit afhankelijk van de ligging op de oriëntatiegrafiek.

Voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen, waarvoor reductie noodzakelijk is volgens de oriëntatiegrafiek moeten milderende maatregelen voorgesteld worden. Bij het voorstellen van milderende maatregelen geldt in principe volgende hiërarchie: bron - overdracht - ontvanger. Op projectniveau is een kwantitatieve bespreking van de milderende maatregelen noodzakelijk en moet het resteffect na het nemen van de milderende maatregelen berekend worden. Er dient nagegaan te worden of voor alle woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen voldaan wordt aan de eisen uitgezet in de oriëntatiegrafiek.

Het aspect trillingen wordt kwalitatief beoordeeld in het MER.

5.5.5 Biodiversiteit

5.5.5.1 Afbakening van het studiegebied

Het studiegebied van de discipline biodiversiteit omvat een ruimere zone dan enkel het projectgebied. Er wordt immers ook gekeken naar de aandachtsgebieden (Vogelrichtlijngebied, Habitatrichtlijngebied, VEN, natuurreservaten) in een ruimere omgeving rond het projectgebied. De grootte van het studiegebied is afhankelijk van de effectgroep. Het grootste invloedsgebied wordt bepaald in de disciplines geluid & trillingen en lucht.

5.5.5.2 Methodologie beschrijving bestaande toestand

In het project-MER zal een beschrijving van de referentiesituatie gebeuren op 2 niveaus:

1. Beschrijving van de belangrijkste natuurwaarden in de aandachtsgebieden binnen het studiegebied;
2. Beschrijving van de zones met natuurwaarde binnen het projectgebied.

Onder aandachtsgebieden vallen zones die hoog gewaardeerd worden ten aanzien van natuurbehoud, dit zijn de:

- Vogel- en Habitatrichtlijngebieden (SBZ);
- Gebieden behorende tot het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN);
- Natuurreservaten;
- Biologisch (zeer) waardevolle gebieden;
- Ecotoopkwetsbaarheden;
- Bosgebieden.

Daarnaast worden ook, indien relevant, de aanwezige verboden te wijzigen vegetaties, kleine landschapselementen, en beschermde soorten die mogelijks door het project zullen beïnvloed worden, in beeld gebracht.

De beschrijving van de natuurwaarden gebeurt, aan de hand van de Biologische waarderingskaart (BWK), Habitatkaart en beschikbare informatie in verband met beschermde soorten. Daarnaast wordt een terreinbezoek uitgevoerd om de gegevens te verifiëren op het terrein. Zo nodig zal de BWK worden aangepast op basis van het terreinbezoek.

5.5.5.3 Methodologie effectevaluatie

Volgende **effecten** zullen in het project-MER worden besproken:

- in de aanlegfase:
  - Ecotoop- en biotoopverlies en winst: Deze impact zal op basis van een GIS-analyse en op basis van de meest recente BWK en Habitatkaart worden uitgevoerd. Er wordt een overzicht gegeven van welke habitats

verdwijnen en waarvoor een compensatie/natuurherstel noodzakelijk is of een afwijking moet worden aangevraagd voor het verlies aan kleine landschapselementen of verboden te wijzigen vegetaties. Er zal een onderscheid gemaakt worden tussen tijdelijk (in de werfzones, opslagplaatsen, aanrijroutes, etc) en permanent biotoopverlies (verharding, afwateringsvoorzieningen, …). Ook ecotopen die gecreëerd kunnen worden binnen het project worden besproken. Daarnaast zal besproken worden of beschermde soorten in het kader van het Soortenbesluit hierdoor beïnvloed worden.
  - Verdroging: kwalitatief op basis van de beschrijving binnen discipline Water en op basis van de kwetsbaarheidskaart voor verdroging.
  - Rustverstoring: De beoordeling wordt kwalitatief uitgevoerd op basis van de bespreking in de discipline geluid en rekening houdend met geluidsgevoelige soorten, afstand tot de kwetsbare gebieden, etc.
  - Lichtverstoring: Dit wordt kwalitatief besproken, met aandacht voor de principes van goed verlichten.
  - Eutrofiërende en verzurende depositie: Aangezien er een evaluatie van de stikstofimpact tijdens de exploitatiefase vereist is (zie verder), zal ook de stikstofimpact ten gevolge van het in te zetten werfmateriaal en werfverkeer in de aanlegfase afgetoetst worden conform het Stikstofdecreet.
- in de exploitatiefase:
  - Rustverstoring: De beoordeling wordt kwantitatief uitgevoerd op basis van de geluidscontouren die binnen de discipline geluid worden opgemaakt.
  - Lichtverstoring: Dit wordt kwalitatief besproken, met aandacht voor de principes van goed verlichten.
  - Verontreiniging door afstromend wegwater: Dit wordt kwalitatief besproken, waarbij een inschatting wordt gedaan van de zone waar een mogelijke impact te verwachten is van afstromend wegwater, strooizouten, …
  - Eutrofiërende en verzurende depositie: De heraanleg van de R8 kan aanleiding geven tot het veranderen (verschuiven, versnellen, …) van verkeersstromen in de exploitatiefase. Er wordt namelijk een nieuwe centrale snelweg voorzien met ventwegen voor het lokale verkeer en de kruispunten worden heraangelegd. Het project heeft bijgevolg niet enkel een impact op stikstofemissies die vrijkomen door verkeer in de aanlegfase maar ook in de exploitatiefase. Het project betreft bovendien een mobiliteitsgerelateerd project in de zin van het Stikstofdecreet. Verkeersstromen worden namelijk verschoven door de aangepaste/nieuwe verkeersdragende infrastructuur. Er dient bijgevolg besloten te worden dat een evaluatie van de eutrofiërende en verzurende depositie nodig is. Gezien het om een verkeersdragend project gaat moet enkel de bijdrage van het bijkomende verkeer op de R8 (toekomstige situatie – referentiesituatie) beoordeeld worden (> of < 1% van Kritische Depositie Waarde (KDW) in natuurgebieden). De bijdrage van al het verkeer op de R8 zal niet beoordeeld worden.

De opmaak van een passende beoordeling of een verscherpte natuurtoets wordt niet noodzakelijk geacht. Een Toets aan het Soortenbesluit wordt mee uitgewerkt.

De **effectbeoordeling** zal als volgt gebeuren voor:

Tabel 5-15: Beoordelingskader m.b.t. effecten op biodiversiteit

Significantieniveau	Omschrijving
Ecotoop- en biotoopverlies en winst	
Aanzienlijk negatief effect	• Ruimtebeslag van Europees beschermde habitats en/of regionaal belangrijke biotopen; • Ruimtebeslag van biologisch (zeer) waardevolle biotopen; • Verlies van (potentiële) leefgebieden van Europees of op Vlaams niveau beschermde diersoorten; • Het effect is permanent; • Het effect is niet beperkt in omvang.
Negatief effect	• Ruimtebeslag van Europees beschermde habitats en/of regionaal belangrijke biotopen; • Ruimtebeslag van biologisch (zeer) waardevolle biotopen; • Verlies van (potentiële) leefgebieden van Europees of op Vlaams niveau beschermde diersoorten; • Het effect is tijdelijk of permanent; • Het effect is beperkt in omvang.
Beperkt negatief effect	• Ruimtebeslag van biologisch minder waardevolle biotopen; • Het effect is tijdelijk of permanent; • Het effect is beperkt in omvang.

Significantieniveau	Omschrijving
Verwaarloosbaar	• Geen ruimtebeslag; • Geen ecotoopcreatie.
Beperkt positief	• Ecotoopcreatie (of herstel) van biologisch minder waardevolle biotopen; • Creatie van (potentiële) leefgebieden voor diersoorten.
Positief effect	• Ecotoopcreatie (of herstel) van biologisch (zeer) waardevolle biotopen; • Creatie van (potentiële) leefgebieden voor diersoorten.
Aanzienlijk positief	• Ecotoopcreatie (of herstel) van Europees beschermde habitats en/of regionaal belangrijke biotopen; • Creatie van (potentiële) leefgebieden voor Europees of op Vlaams niveau beschermde diersoorten.
Verdroging	
Aanzienlijk negatief effect	• Gebied is gevoelig tot zeer gevoelig voor verdroging (vb. kwelgebied, beekvallei); • Aanwezigheid van grondwaterafhankelijke Europees beschermde habitats en/of regionaal belangrijke biotopen binnen beïnvloedingsperimeter; • Aanwezigheid van grondwaterafhankelijke biologisch (zeer) waardevolle biotopen binnen beïnvloedingsperimeter; • Aanwezigheid van Europees beschermde, grondwaterafhankelijke plantensoorten binnen beïnvloedingsperimeter; • Aanwezigheid van leefgebieden van Europees beschermde waterafhankelijke diersoorten binnen beïnvloedingsperimeter; • Het beïnvloede habitat, biotoop of leefgebied is niet herstelbaar; • Het effect is permanent; • Het effect is niet beperkt in omvang.
Negatief effect	• Gebied is gevoelig tot zeer gevoelig voor verdroging (vb. kwelgebied, beekvallei); • Aanwezigheid van grondwaterafhankelijke Europees beschermde habitats en/of regionaal belangrijke biotopen binnen beïnvloedingsperimeter; • Aanwezigheid van grondwaterafhankelijke biologisch (zeer) waardevolle biotopen binnen beïnvloedingsperimeter; • Aanwezigheid van (Europees beschermde) grondwaterafhankelijke plantensoorten binnen beïnvloedingsperimeter; • Aanwezigheid van (potentiële) leefgebieden van (Europees beschermde) waterafhankelijke diersoorten binnen beïnvloedingsperimeter; • Het effect is tijdelijk; • Het effect is (niet) beperkt in omvang; • Het beïnvloede habitat, biotoop of leefgebied is herstelbaar.
Beperkt negatief effect	• Gebied is gevoelig tot zeer gevoelig voor verdroging (vb. kwelgebied, beekvallei); • Afwezigheid van grondwaterafhankelijke Europees beschermde habitats en/of regionaal belangrijke biotopen binnen beïnvloedingsperimeter; • Aanwezigheid van grondwaterafhankelijke biologisch (zeer) waardevolle biotopen binnen beïnvloedingsperimeter; • Aanwezigheid van niet Europees beschermde, grondwaterafhankelijke plantensoorten binnen beïnvloedingsperimeter; • Aanwezigheid van (potentiële) niet Europees beschermde leefgebieden van waterafhankelijke diersoorten binnen beïnvloedingsperimeter; • Het effect is tijdelijk; • Het effect is beperkt in omvang; • Het beïnvloede habitat, biotoop of leefgebied is herstelbaar.
Verwaarloosbaar	• Er treedt geen verdroging of vernatting op als gevolg van het project; • Gebied is niet tot weinig gevoelig voor verdroging; • Afwezigheid van grondwaterafhankelijke Europees beschermde habitats en/of regionaal belangrijke biotopen binnen beïnvloedingsperimeter;

Significantieniveau	Omschrijving
	• Afwezigheid van grondwaterafhankelijke biologisch (zeer) waardevolle biotopen binnen beïnvloedingsperimeter; • Afwezigheid van grondwaterafhankelijke plantensoorten binnen beïnvloedingsperimeter; • Afwezigheid van (potentiële) leefgebieden van waterafhankelijke diersoorten binnen beïnvloedingsperimeter; • Het effect is tijdelijk; • Het effect is beperkt in omvang; • Het beïnvloede habitat, biotoop of leefgebied is herstelbaar.
Beperkt positief	• Herstel van de natuurlijke grondwaterstanden met tot gevolg: • Creatie van grondwaterafhankelijke biologisch waardevolle biotopen; • Creatie van (potentiële) leefgebieden van waterafhankelijke diersoorten.
Positief effect	• Herstel van de natuurlijke grondwaterstanden met tot gevolg: • Creatie van grondwaterafhankelijke biologisch (zeer) waardevolle biotopen; • Creatie van leefgebieden van waterafhankelijke diersoorten.
Aanzienlijk positief	• Herstel van de natuurlijke grondwaterstanden met tot gevolg: • Creatie van grondwaterafhankelijke Europees beschermde habitats en/of regionaal belangrijke biotopen; • Creatie van grondwaterafhankelijke biologisch (zeer) waardevolle biotopen; • Creatie van Europees beschermde, leefgebieden van waterafhankelijke diersoorten.
Verstoring (Rustverstoring, lichtverstoring, verstoring van de waterkwaliteit)	
Aanzienlijk negatief effect	• Aanwezigheid van / belangrijke potenties voor zeer kwetsbare en kwetsbare soorten voor verstoring • Permanent of tijdelijke effecten tijdens kwetsbare periodes (broedseizoen, overwintering,…): afhankelijk van belang van gebied voor soorten in die periodes • Rustverstoring in gebieden die nog niet akoestisch zijn verstoord (actueel geluidsniveau < 45 dB(A)), ook al is de geluidstoename ten gevolge van project beperkt • Verstoringsgevoelige soorten (potentieel) aanwezig binnen de verstoringscontour en de effecten kunnen populaties mogelijk negatief beïnvloeden en strekken zich verder dan lokaal uit • Gebied is kwetsbaar tot zeer kwetsbaar voor verstoring
Negatief effect	• Aanwezigheid van / belangrijke potenties voor weinig kwetsbare soorten voor verstoring • Beperkte permanente of tijdelijke effecten tijdens kwetsbare periodes (broedseizoen, overwintering,…): afhankelijk van belang van gebied voor soorten in die periodes • Rustverstoring in gebieden die al akoestisch zijn verstoord (actueel geluidsniveau tussen 45 dB(A) en 55dB(A)) • Verstoringsgevoelige soorten (potentieel) aanwezig binnen de verstoringscontour en de effecten kunnen plaatselijke populaties mogelijk negatief beïnvloeden • Gebied is kwetsbaar tot zeer kwetsbaar voor verstoring
Beperkt negatief effect	• Beperkte aanwezigheid van / beperkte potenties voor weinig kwetsbare soorten voor verstoring • Geen permanente of tijdelijke effecten tijdens kwetsbare periodes (broedseizoen, overwintering,…): afhankelijk van belang van gebied voor soorten in die periodes • Mogelijk zijn verstoringsgevoelige soorten of ecotopen aanwezig binnen de verstoringcontour, echter de effecten op het plaatselijke ecosysteem blijft beperkt • Gebied is weinig tot niet kwetsbaar of voor verstoring
Verwaarloosbaar	• Geen zeer kwetsbare, kwetsbare, weinig kwetsbare soorten voor verstoring aanwezig, evenmin potenties voor deze soorten • Rustverstoring in gebieden die reeds akoestisch zijn verstoord (actueel geluidsniveau is al > 55 dB(A)) • Er komen geen gevoelige soorten voor verstoring voor
Eutrofiërende en verzurende depositie	

Significantieniveau	Omschrijving
	De vermestende depositie en verzurende depositie ten aanzien van de natuurwaarden worden bepaald aan de hand van de impactscoretool voor de aanlegfase, en het VITO-rapport “voertuigemissies en de minimis-normen: een analystische benadering voor wegverkeer’ (2024/EI/R/3195) en IMPACT voor de exploitatiefase. De beoordeling gebeurt op basis van expert judgement.

5.5.6 Mens – ruimtelijke aspecten

5.5.6.1 Afbakening van het studiegebied

Het studiegebied voor de discipline Mens – ruimtelijke aspecten omvat het projectgebied. Maar wordt uitgebreid met de omliggende straten. Effecten op de ruimtelijke structuur en ruimtebeleving blijven immers niet beperkt tot het projectgebied maar kunnen ook optreden rondom het projectgebied. Het studiegebied wordt daarom afgebakend tot op een afstand van ca. 500 m rond het projectgebied.

5.5.6.2 Methodologie beschrijving bestaande toestand

Om de actuele betekenis van het projectgebied en de nabije omgeving voor de mens te beschrijven, wordt de menselijke leefruimte in een aantal functionele delen opgesplitst: wonen, landbouw, industrie en bedrijvigheid, recreatie en infrastructuur. Voor de gedetailleerde beschrijving van de netwerken wordt verwezen naar de discipline mens – mobiliteit.

De referentiesituatie zal in het project-MER beschreven worden op basis van onder meer bodemgebruikskaarten, topografische kaarten, orthofoto's, informatie van de opdrachtgever, gewestplan en relevante ruimtelijk uitvoeringsplannen.

5.5.6.3 Methodologie effectevaluatie

Volgende **effecten** zullen in het project-MER worden besproken:

- in de aanlegfase:
  - Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit: Deze effectgroep omvat enerzijds de wijziging van het feitelijke ruimtegebruik, en de kenmerken van het ruimtegebruik. Het ruimtebeslag wordt kwantitatief bepaald en beoordeeld, zowel het tijdelijk ruimtebeslag (voor de werfzones), als het permanent ruimtebeslag. De gebruikskwaliteit wordt kwalitatief beschreven.
- in de exploitatiefase:
  - Ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke structuur: Er wordt nagegaan in welke mate nieuwe barrières of corridors gecreëerd worden of bestaande barrières of corridors opgeheven worden. Dit wordt kwalitatief beschreven.
  - Ruimtebeleving: De impact op de visuele beleving wordt nagegaan vanuit omliggende functies. Dit wordt kwalitatief beschreven.

De **effectbeoordeling** zal als volgt gebeuren voor:

Tabel 5-16: Beoordelingskader m.b.t. effecten op Mens – ruimtelijke aspecten

Significantieniveau	Omschrijving
Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit	
Aanzienlijk negatief effect	De aanwezige functie wordt zeer sterk gehinderd en/of verdwijnt nagenoeg volledig uit het projectgebied.
Negatief effect	De aanwezige functie ondervindt matige hinder en verdwijnt over delen van het gebied.
Beperkt negatief effect	De aanwezige functie ondervindt hinder door het project maar dit in slechts geringe mate.
Verwaarloosbaar	Er zijn geen wijzigingen te verwachten voor de aanwezige functie.
Beperkt positief effect	De aanwezige functie ondervindt een stimulans of verbetering door het project maar dit doet zich slechts in beperkte mate voor.

Significantieniveau	Omschrijving
Positief effect	De aanwezige functie ondervindt een duidelijk positief effect en kan zich uitbreiden of verbeteren maar de ruimtelijke uitbreiding blijft beperkt.
Aanzienlijk positief effect	De aanwezige functie krijgt een sterke ontwikkeling ten gevolge van het project en neemt grote delen van het projectgebied in.
Ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke structuur	
Aanzienlijk negatief effect	Het project past functioneel niet in zijn omgeving, biedt geen mogelijkheden tot (mede)gebruik door derden (van buiten het projectgebied) en creëert barrières
Negatief effect	Het project past functioneel niet in zijn omgeving, biedt wel mogelijkheden tot (mede)gebruik door derden (van buiten het projectgebied) maar creëert barrières
Beperkt negatief effect	Het project past functioneel niet in zijn omgeving, biedt wel mogelijkheden tot (mede)gebruik door derden (van buiten het projectgebied) en creëert geen barrières
Verwaarloosbaar	Er zijn geen wijzigingen te verwachten qua ruimtelijke structuur
Beperkt positief effect	Het project past functioneel in haar omgeving maar biedt geen mogelijkheden tot (mede)gebruik door mensen van buiten het projectgebied en creëert barrières.
Positief effect	Het project past functioneel optimaal in zijn omgeving, biedt mogelijkheden tot (mede)gebruik door derden (van buiten het projectgebied) maar creëert barrières
Aanzienlijk positief effect	Het project past functioneel optimaal in zijn omgeving, biedt mogelijkheden tot (mede)gebruik door derden (van buiten het projectgebied) en creëert geen barrières of heft corridors op
Ruimtebeleving	
Aanzienlijk negatief effect	Sterke verstoring visuele kenmerken en beeldkwaliteit/belevingswaarde en verstoring van grote omvang (op bovenlokaal niveau).
Negatief effect	Tijdelijke sterke verstoring visuele kenmerken en beeldkwaliteit/belevingswaarde OF permanente verstoring met een redelijke omvang (op lokaal niveau).
Beperkt negatief effect	Tijdelijke verstoring visuele kenmerken en beeldkwaliteit/belevingswaarde en verstoring van eerder beperkte omvang.
Verwaarloosbaar	Geen of verwaarloosbare visuele verstoring en beeldkwaliteit.
Beperkt positief effect	Tijdelijke verbetering van de visuele kenmerken en beeldkwaliteit/belevingswaarde of verbetering van beperkte omvang.
Positief effect	Verbetering visuele kenmerken en beeldkwaliteit/belevingswaarde met een redelijke omvang (lokaal niveau).
Aanzienlijk positief effect	Permanente verbetering visuele kenmerken en beeldkwaliteit/belevingswaarde van grote omvang (bovenlokaal).

5.5.7 Mens – gezondheid

5.5.7.1 Afbakening van het studiegebied

Het studiegebied komt voor de discipline Mens – gezondheid overeen met het grootste invloedsgebied bepaald in de disciplines geluid & trillingen en lucht.

5.5.7.2 Methodologie beschrijving bestaande toestand

5.5.7.2.1 Ruimtegebruik en betrokken populatie

De bevolkingsgroepen welke binnen de grenzen van het studiegebied verblijven, worden beschreven volgens bevolkingsdichtheid en demografische opbouw. Verder worden ook de kwetsbare locaties geïnventariseerd. Het gaat hier om locaties waar gevoelige groepen verblijven, zoals kinderen in scholen en kinderdagverblijven, ouderen in ouderenzorgvoorzieningen, zieken in ziekenhuizen.

5.5.7.2.2 Milieukwaliteit m.b.t. gezondheidsrelevante stressoren

De milieukwaliteit op het vlak van de potentieel relevante stressoren (zie verder) wordt beoordeeld voor de referentiesituatie. De blootstelling wordt getoetst aan gezondheidskundige advieswaarden, voor zover beschikbaar. Waar relevant wordt aangegeven in welke mate beleidsdoelstellingen worden gehaald.

5.5.7.3 Methodologie effectevaluatie

Alle potentiële (relevante) stressoren worden opgelijst. Gezien het hier gaat om een verkeersdragend project, zijn voor de exploitatiefase volgende stressoren potentieel relevant:

- geluid wegverkeer;
- NOx en fijn stof afkomstig van wegverkeer.

Voor de aanlegfase gaat het tevens om geluid (werfmachines en -transport), NOx en fijn stof.

Desgevallend kunnen nog bijkomende chemische stressoren gedefinieerd worden door de abiotische MER disciplines.

De relevantie van de stressoren wordt getoetst aan de criteria opgenomen in onderstaande tabel (indien één van de criteria van toepassing is, dient de blootstelling verder te worden gekarakteriseerd).

Tabel 5-17: Selectiecriteria voor verder te karakteriseren blootstellingen aan fysische, chemische en biologische agentia (waar mogelijk, vnl. voor blootstelling via lucht)

Criterium	Blootstelling verder onderzoeken indien:	Wettelijke norm	Wetenschappelijke advieswaarde	Huidige toestand
1	Achtergrondimmissie	80%	80%	/
2	Bijdrage door de beschouwde activiteit	1%	1%	1%
3	Reeds bestaande (gezondheids)klachten			
4	Reeds bestaande onrust bij de bevolking			

Ingeval van geluid als milieustressor zal verder onderzoek worden gedaan bij stijging van het omgevingsgeluid met 3 dB of meer. De gegevens m.b.t. de relevante stressoren worden geïnventariseerd aan de hand van de resultaten van de technische disciplines. Indien geluid wordt geïdentificeerd als relevante stressor, zal de blootstelling op kwantitatieve wijze in detail worden geëvalueerd. Daarbij zal het aantal potentieel ernstig gehinderden of slaapverstoorden worden bepaald.

Indien uit de evaluatie van de discipline Lucht blijkt dat er een relevante invloed op de luchtkwaliteit verwacht wordt ter hoogte van de omliggende woningen, wordt een verdere gezondheidskundige evaluatie van de blootstelling aan chemische stressoren (NO_2 en/of fijn stof) uitgevoerd.

Om de impact van een activiteit/instelling op de gezondheid van de betrokken populatie in het studiegebied in het MER te evalueren, wordt rekening gehouden met:

- de ernst van de wijziging in het milieu – indien relevant – afgetoetst aan de mate van overschrijding van advieswaarden;
- de omvang en aard van de bestaande milieudruk en de grootte van de betrokken populatie.

Per milieustressor (desgevallend geluid, NO_2 en/of fijn stof) wordt er een toetsing gedaan aan gezondheidskundige advieswaarden. Daarnaast wordt beschreven welke gevoelige groepen eventueel blootgesteld worden. De aard van de verschillende mogelijke gezondheidseffecten wordt beschreven.

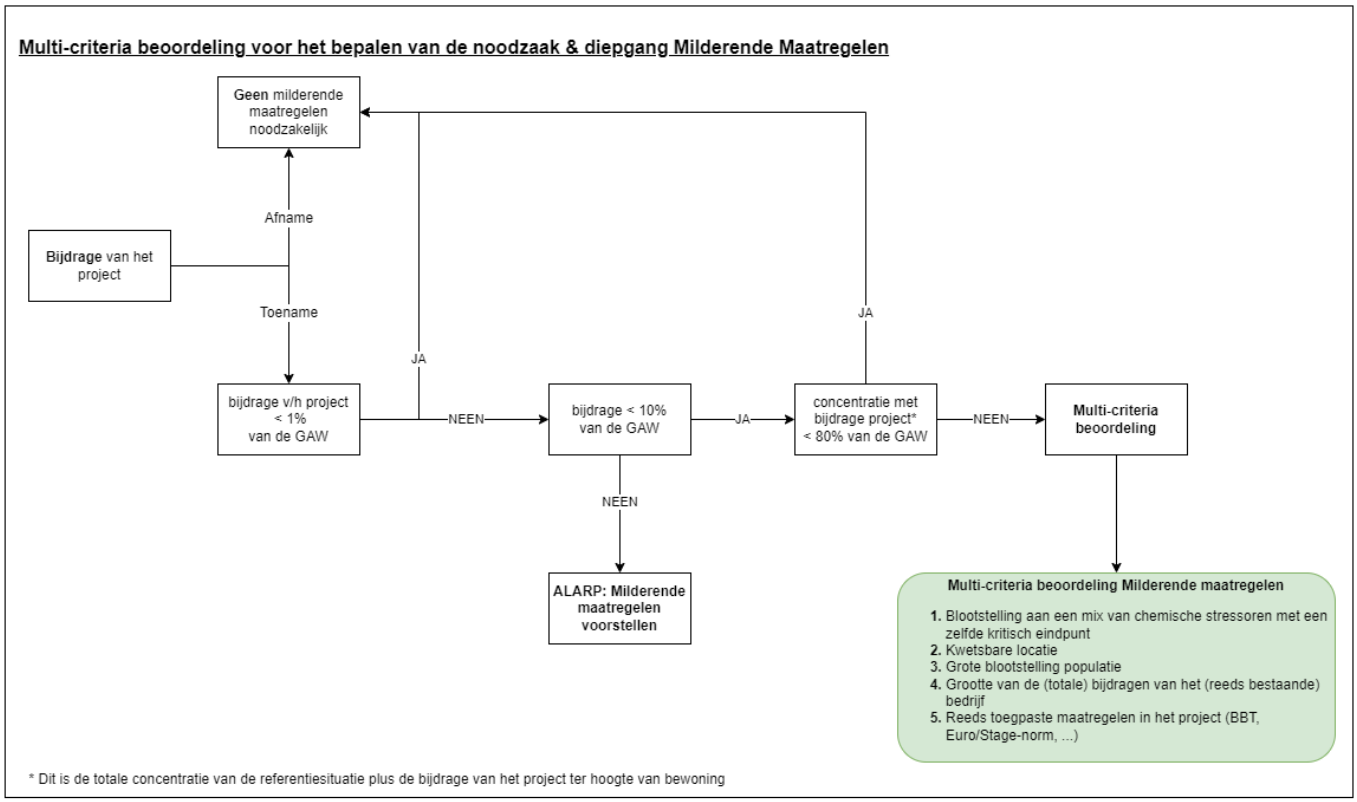
Chemische stressoren met drempeleffect

Het beoordelen van de gezondheidsimpact als gevolg van chemische stressoren is complex omwille van de verschillende aard van chemische stoffen en de omgeving. Om met deze complexiteit te kunnen omgaan, werd een methodiek ontwikkeld die, na een eerste screening van de bijdrage van het project, ook gebruik maakt van een multi-criteria analyse om te beoordelen hoe ver men moet gaan bij het nemen van milderende maatregelen. Een multi-criteria beoordeling is een evaluatiemethode waarbij meerdere criteria worden gebruikt om complexe beslissingen of opties te analyseren. Deze beoordeling beoogt het afwegen van relevante factoren om een grondige en evenwichtige beoordeling te kunnen maken van de te nemen milderende maatregelen. De multi-criteria beoordeling biedt een raamwerk om deskundigen te ondersteunen bij het maken van weloverwogen keuzes. Door een reeks van criteria te definiëren streeft de multi-criteria beoordeling naar een systematische en transparante evaluatie door de deskundige[9].

De beoordeling voor drempel-effecten vertrekt bijgevolg niet langer van een vastgelegd beoordelingskader maar van een schema waarin de noodzaak tot milderende maatregelen dient nagegaan te worden. De beoordeling voor de noodzaak tot milderende maatregelen gebeurt in een aantal stappen (zie ook onderstaand schema):

- In eerste instantie dient men na te gaan of het project zorgt voor een toe- of afname. Indien het project tot een afname leidt zijn er geen milderende maatregelen noodzakelijk.
- Wanneer het project zorgt voor een toename wordt de immissiebijdrage als percentage van de gezondheidskundige advieswaarde bepaald. Al naargelang de immissiebijdrage dienen er milderende maatregelen onderzocht/voorgesteld te worden:
    - Minder dan 1% van de GAW: geen milderende maatregelen noodzakelijk
    - Meer dan 10% van de GAW: noodzaak tot onderzoeken/voorstellen van milderende maatregelen volgens het ALARP principe
    - Bedraagt de immissiebijdrage tussen 1% en 10% van dan GAW zijn volgende uitkomsten mogelijk:
        - Immissieconcentratie (inclusief projectbijdrage) is minder dan 80% van de GAW: geen milderende maatregelen noodzakelijk.
        - Immissieconcentratie (inclusief projectbijdrage) is meer dan 80% van de GAW: Verdere evaluatie (multicriteria) milderende maatregelen.

[9] webpagina met de richtlijnen voor Gezondheid in MER-studies: (Richtlijnensysteem Mens-gezondheid - Kennis- en informatiesysteem MER - Wiki van het departement Omgeving van de Vlaamse overheid (milieuinfo.be) (dd. 17/09/2024)



Figuur 5-24: Multi-criteria beoordeling voor het bepalen van de noodzaak & diepgang Milderende maatregelen voor drempeleffecten.

Bij het bepalen van de milderende maatregelen ten gevolge van chemische stressoren moet rekening gehouden worden met het ALARP principe, wat staat voor "As Low As Reasonably Practicable" (Zo Laag Als Redelijkerwijs Praktisch Mogelijk). Hoewel in doelstellingen vergelijkbaar met ALARA, benadrukt ALARP de praktische uitvoerbaarheid van risicoverminderende maatregelen.

Het nemen van 'redelijke maatregelen' binnen het kader van het ALARA- of ALARP-principe impliceert een zorgvuldige afweging van verschillende factoren om blootstelling aan risico's te minimaliseren. Dit omvat het implementeren van geavanceerde technologieën en technieken die de risico's effectief verminderen. "Reasonably Practicable" betekent in het kader van risicobeheer dat de genomen maatregelen om blootstelling aan risico's te verminderen in verhouding moeten staan tot de haalbaarheid en de kosten ervan.

Geluid

Bouwgeluid tijdens de aanlegfase wordt in de discipline geluid op kwalitatieve wijze beoordeeld (zie §5.5.4.4). Er wordt geen afzonderlijke beoordeling in de discipline gezondheid voorzien.

Voor geluidshinder van wegverkeer tijdens de exploitatiefase wordt een berekening gedaan van het aantal potentieel ernstig gehinderden en slaapverstoorden en wordt de wijziging hierin visueel en in tabelvorm weergegeven en besproken.

Het studiegebied wordt afgebakend tot de L_{den}-contour van 50 dB (omhullende van de referentie- en geplande situatie). Dit komt overeen met een L_{night} van 40 à 42 dB. Dit ligt in lijn met de gezondheidskundige advieswaarden voor wegverkeer gepubliceerd in het rapport 'Environmental Noise Guidelines for the European Region' (WHO, 2018):

- L_{den}: 53 dB
- L_{night}: 45 dB

Om het aantal potentieel ernstig gehinderden of slaapverstoorden te bepalen, worden blootstellings-responsrelaties toegepast op het invallend geluidsniveau op de gevel. De impact wordt bepaald ten aanzien van alle woningen en geluidsgevoelige bestemmingen[10]. Om het aantal wooneenheden te bepalen wordt gebruik gemaakt van het Gebouwen- en Adressenregister, in combinatie met de gebiedsbestemming[11] (gewestplan, BPA of RUP).

Voor de berekening van het aantal potentieel ernstig gehinderden (HA) en het aantal potentieel ernstig slaapverstoorden (HSD) worden de blootstellingsresponsrelaties van de WHO (2018) voor wegverkeersgeluid gehanteerd. Er wordt gerekend met een gemiddelde van 2,3 bewoners per wooneenheid[12].

In de effectbespreking wordt aandacht besteed aan de geografische spreiding van de hinder (kaart), de impact van het project zelf (verschilkaart) en het totaal aantal bijkomende potentieel ernstig gehinderden en slaapverstoorden (tabel).

In het studiegebied zijn ook andere geluidsbronnen aanwezig, waaronder spoorverkeer. Er zijn mogelijk dus ook al ernstig gehinderden door het spoorverkeer. Deze worden niet noodzakelijk bijkomend ernstig gehinderd door de nieuwe bron.

Om hier rekening mee te houden, gebruik gemaakt worden van de strategische geluidsbelastingskaarten voor belangrijke spoorwegen. Deze kaarten geven de totale geluidsbelasting van het spoorverkeer weer in klassen van 5 dB. Indien ter hoogte van een gebouw de ondergrens van de geluidsklasse de gevelbelasting van het verkeer met 10 dB overschrijdt, zal worden verondersteld dat het spoorgeluid het wegverkeersgeluid volledig domineert[13]. Voor deze gebouwen wordt geen rekening gehouden met het wegverkeer in de berekening van het aantal gehinderden of slaapverstoorden. Indien er voor de spoorlijn geen geluidsbelasting berekend werd in de strategische geluidsbelastingskaart, wordt er bij de berekening vanuit gegaan dat het spoorverkeergeluid in de omgeving ondergeschikt is aan eventueel wegverkeersgeluid.

Nabijheid van groene ruimte

Voor de realisatie van het project is een beperkte ontbossing nodig in de groenbuffer tussen de ventwegen.

---

[10] Woonzorgcentra, ziekenhuizen, verzorgingstehuizen, centra voor geestelijk gezondheidszorg, scholen e.a. Recreatiewoningen, hotels of vakantieverblijven, gebouwen/constructies voor tijdelijke huisvesting (vb. noodopvang) zijn niet inbegrepen.

[11] Gebouwen/adressen gelegen in een gebied met hoofdbestemming 'wonen' (bv. gewestplanbestemming woongebied, woongebied met landelijk karakter) worden gerekend als wooneenheden. Voor gebouwen en adressen gelegen in een gebied waar bedrijfswoningen mogelijk zijn (bv. agrarisch gebied) wordt een alternatieve berekening gehanteerd afhankelijk van de beschikbare gegevens (populatiedata stad Kortrijk, kengetallen of aannames). De aanpak wordt afgestemd met de discipline Geluid en Trillingen.

[12] https://www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/bevolking/huishoudtypes

[13] Het verschil tussen de gevelbelasting en de totale geluidsbelasting bedraagt meestal ca. 3 dB. Hier wordt niet voor gecorrigeerd. Door tevens gebruik te maken van de ondergrens van de geluidsklasse wordt dus in elk geval een worst case benadering gehanteerd.

Uit Nederlands onderzoek[14] blijkt dat er een positief verband is tussen de hoeveelheid groenoppervlakte die zich binnen een straal van 1 km rondom een woning bevindt en (het minder voorkomen van) 18 van de 24 specifiek onderzochte ziektebeelden. Er is sprake van een positief effect op o.a. hartziekten, nek- en rugklachten, depressie, angststoornissen, astma en diabetes. De relatie was het grootste voor angststoornissen en depressie.

Vlaanderen heeft in MIRA-S 2000 groenstreefwaarden geformuleerd waarin qua oppervlakte wordt gedifferentieerd op basis van gebiedstype en afstandsnormen (zie Tabel 5-18). Deze laten toe om de hoeveelheid groen te normeren.

Tabel 5-18: Afstandscriteria en oppervlakte voor verschillende groengebieden (MIRA-S 2000)

Functieniveau	Maximumafstand	Minimumareaal
Woongroen	150 m	N.v.t.
Buurtgroen	400 m	1 ha
Wijkgroen	800 m	10 ha (park: 5 ha)
Stadsdeelgroen	1 600 m	30 ha (park: 10 ha)
Stadsgroen	3 200 m	60 ha
Stadsgroen (stadsbos)	5 000 m	200 ha

De verschillende types kunnen als volgt omschreven worden:

- Woongroen zou altijd aanwezig moeten zijn. Het is groen dat vooral een esthetische functie heeft en dat mee het karakter van een woonomgeving bepaalt. Het gaat vaak over een eigen tuin, maar woongroen kan diverse vormen aannemen: van gemeenschappelijke voortuinstroken in sociale woonwijken tot een beeldbepalende solitaire boom op een klein plantsoen.
- Buurtgroen heeft al een zekere sociaal-recreatieve functie. Het zijn de plekken waar mensen terecht kunnen voor een kort rustgevend verblijf in het groen. Het zijn de groene ruimten waar mensen elkaar ontmoeten of de hond uitlaten, waar ouders komen met kinderen, waar kinderen kunnen spelen. De klemtoon ligt er vooral op de rustige, stille recreatie.
- Wijkgroen zou iedereen moeten vinden op minder dan 800 meter van zijn woonplaats. Minstens 10 ha staat ter beschikking. Gaat het om parken dan bestrijkt de oppervlakte minstens 5 ha. De grotere oppervlakte biedt op zich mogelijkheden tot een meer gevarieerde functie-invulling. Hoe gevarieerder de functies, hoe groter de bevolkingsgroep die zich richt naar dat groen om te voldoen aan een steeds diverser verwachtingspatroon.
- Stadsdeelgroen is beschikbaar binnen de 1600 meter. Zijn het geen parken maar bijvoorbeeld bossen of natuurgebieden, dan zijn ze minimaal 30 ha groot. Zijn het parken, dan is een minimale oppervlakte van 10 ha voldoende. Parken kunnen immers een hogere recreatiedruk aan dan bossen en natuurgebieden.
- Stadsgroen (en soms is dit voor stadsdeelgroen al het geval) is bedoeld voor elke inwoner van de stad of gemeente. Stadsbossen situeren zich bij voorkeur binnen de 5 kilometer van de stad en zijn optimaal gezien in totaliteit meer dan 200 ha groot.

De aanwezigheid (verlies en winst) van groene ruimte in de geplande toestand wordt kwalitatief besproken. Hierbij wordt aangegeven of dit invloed heeft op het al dan niet voldoen aan de groenstreefwaarden.

Synthese en milderende en flankerende maatregelen

In een globale synthese wordt een overzicht gegeven van welke stressoren dusdanig wijzigen qua blootstelling dat milderende of flankerende maatregelen voor die stressor aangewezen zijn.

[14] Vitamine G -Maas, 2008 (Vitamin G: green environments - healthy environments = Vitamine G: natuurlijke omgevingen - gezonde omgevingen. (nivel.nl)

5.6 Nevendisciplines

5.6.1 Bodem

5.6.1.1 Methodologie beschrijving bestaande toestand

In het project-MER zal een beschrijving gegeven worden van volgende elementen:

- Pedologie: op basis van de bodemkaart van België;
- Geologie: op basis van het kaartmateriaal beschikbaar op DOV;
- Bodemonderzoeken: een synthese van de bodemonderzoeken die bekend zijn bij OVAM.

5.6.1.2 Methodologie effectevaluatie

Volgende **effecten** zullen in het project-MER worden besproken:

- in de aanlegfase:
  - Profielwijziging: kwantitatieve beschrijving van oppervlakte en diepte waarover wijziging optreedt;
  - Structuurwijziging en verdichting: kwalitatieve beschrijving op basis van de bodemtextuur in het studiegebied;
  - Wijziging bodemstabiliteit: kwantitatieve beschrijving van het risico op bodemzetting als gevolg van grondwateronttrekking;
  - Wijziging bodemkwaliteit: kwalitatieve inschatting van het gevolg van calamiteiten tijdens de aanlegfase en verspreiding van verontreiniging ten gevolge van grondverzet;
- in de exploitatiefase:
  - Wijziging bodemkwaliteit: kwalitatieve inschatting van het risico op bodemverontreiniging door aanwezigheid van of verspreiden van verontreiniging en het gebruik van strooizouten.

Het grondverzet zal tevens beschreven worden. Het grondverzet wordt echter niet beoordeeld als een effect, enkel de afgeleide effecten worden beoordeeld (zoals het transport van de afgevoerde/aangevoerde grond).

De **effectbeoordeling** zal als volgt gebeuren voor:

Tabel 5-19: Beoordelingskader m.b.t. effecten op bodem

Significantieniveau	Beoordelingscriteria
Profielwijziging	
Aanzienlijk negatief effect	Verstoring van waardevolle bodems
Negatief effect	Verstoring van bodems in natuurlijk bodemgebruik/landbouwkundig bodemgebruik of verstoring van gevoelige bodems
Beperkt negatief effect	Verstoring van (recent) verstoorde bodems of verstoring van weinig gevoelige bodems
Verwaarloosbaar effect	Verstoring van verharde bodems of niet gevoelige bodems
Structuurwijziging en verdichting	
Aanzienlijk negatief effect	Permanent structuurverval over een grote oppervlakte met duidelijke negatieve impact op andere disciplines (vegetatie, waterhuishouding, …)
Negatief effect	Permanent structuurverval over een beperkte oppervlakte met negatieve impact op andere disciplines

Beperkt negatief effect	Permanent structuurverval over een beperkte oppervlakte/omkeerbaar structuurverval over grote oppervlakte zonder impact op andere disciplines
Verwaarloosbaar effect	Er is geen structuurwijziging te verwachten
Beperkt positief effect	Structuurverbetering over een beperkte oppervlakte zonder impact op andere disciplines
Positief effect	Structuurverbetering over een beperkte oppervlakte met positieve impact op andere disciplines
Aanzienlijk positief effect	Structuurverbetering over een grote oppervlakte met duidelijke positieve impact op andere disciplines
Wijziging bodemstabiliteit	
Aanzienlijk negatief effect	Bodem is gevoelig voor verdichting/zettingen/verzakkingen en er is infrastructuur aanwezig over een grote oppervlakte die negatief beïnvloed kan worden
Negatief effect)	Bodem is gevoelig voor verdichting/zettingen/verzakkingen en er is infrastructuur aanwezig over een beperkte oppervlakte die negatief beïnvloed kan worden
Beperkt negatief effect	Bodem is beperkt gevoelig voor verdichting/zettingen/verzakkingen maar er wordt geen invloed op aanwezige infrastructuur verwacht
Verwaarloosbaar effect	Bodem is niet gevoelig voor verdichting/zettingen/verzakkingen
Wijziging bodemkwaliteit	
Aanzienlijk negatief effect	Kans op verspreiding of ontstaan van bodemverontreiniging met humaan-toxicologisch of ecologische risico, noodzaakt tot sanering
Negatief effect	Kans op verspreiding of ontstaan van bodemverontreiniging zonder humaan-toxicologisch of ecologische risico. Sanering niet noodzakelijk
Beperkt negatief effect	Bestaande verontreiniging zonder verspreidingsrisico en zonder humaan-toxicologische of ecologische risico's blijft bestaan.
Verwaarloosbaar effect	Geen beïnvloeding bodemhygiëne te verwachten
Beperkt positief effect	Beperkte verbetering bodemhygiëne. Sanering van verontreinigde bodem zonder verspreidingsrisico.
Positief effect	Matige verbetering bodemhygiëne. Risico wordt herleid tot aanvaardbaar niveau. Sanering van verontreinigde bodem met verspreidingsrisico maar zonder humaan-toxicologisch risico of tegengaan van de verspreiding.
Aanzienlijk positief effect	Duidelijke verbetering bodemhygiëne. Risico wordt herleid tot verwaarloosbaar niveau of wordt volledig weggenomen. Sanering van verontreinigde bodem met verspreidingsrisico en met humaan-toxicologisch risico.

5.6.2 Landschap, bouwkundig erfgoed & archeologie

5.6.2.1 Methodologie beschrijving bestaande toestand

In het project-MER zal de beschrijving van de referentiesituatie voor Landschap, bouwkundig erfgoed & archeologie gebeuren op 3 niveaus:

- macroniveau:
  - indeling van het landschap in traditionele landschappen;
- mesoniveau:
  - beschermde cultuurhistorische landschappen, stads- of dorpsgezichten;
  - erfgoedlandschappen;
  - landschapsatlasrelicten en landschappelijk erfgoed;
- microniveau:
  - beschermde monumenten;
  - bouwkundig erfgoed;
  - eventueel gekend archeologisch erfgoed;
  - visueel-ruimtelijke kenmerken.

Hiervoor wordt gebruik gemaakt van geopunt, het geoportaal van onroerend erfgoed en Google Maps.

5.6.2.2 Methodologie effectevaluatie

Volgende **effecten** zullen in het project-MER worden besproken:

- in de aanlegfase:
  - Wijziging erfgoedwaarden: De impact op erfgoedwaarden binnen of in de omgeving van het projectgebied wordt kwalitatief beschreven.
  - Wijziging perceptieve kenmerken (en belevingswaarde): zichtbaarheid van de werkzaamheden. Dit wordt kwalitatief beoordeeld.
- in de exploitatiefase:
  - Wijziging perceptieve kenmerken (en belevingswaarde): De wijziging van de perceptieve kenmerken wordt beknopt kwalitatief beschreven.
  - Wijzigingen landschappelijke structuren en relaties: kwalitatieve beoordeling van impact op samenhang van waardevolle structuren en relaties.

De **effectbeoordeling** zal als volgt gebeuren voor:

Tabel 5-20: Beoordelingskader m.b.t. effecten op Landschap, bouwkundig erfgoed & archeologie

Significantieniveau	Omschrijving
Wijziging erfgoedwaarden	
Aanzienlijk negatief effect	Aantasting van en ernstige verstoring binnen een relatief grote oppervlakte van gebieden met een hoge potentie aan waardevol archeologisch materiaal of met waardevol landschappelijk erfgoed Aantasting of contextverlies van erfgoedwaarden met zeer hoge gaafheid en/of samenhang
Negatief effect	Aantasting binnen een relatief beperkte oppervlakte van gebieden met een hoge potentie aan waardevol archeologisch materiaal of met waardevol landschappelijk erfgoed Aantasting of contextverlies van erfgoedwaarden met hoge gaafheid en/of samenhang
Beperkt negatief effect	Aantasting binnen gebieden met een lage potentie aan waardevol archeologisch materiaal of binnen gebieden met minder waardevol landschappelijk erfgoed Aantasting of contextverlies van erfgoedwaarden met beperkte tot matige gaafheid en/of samenhang

Verwaarloosbaar	Geen aantasting van bodemkundig en archeologisch erfgoed en waardevol landschappelijk erfgoed Geen aantasting of contextverlies
Wijziging perceptieve kenmerken (en belevingswaarde)	
Aanzienlijk negatief effect	Wanneer de perceptieve kenmerken globaal worden aangetast en de beleving van het gebied zodanig verandert dat er geen herkenning van de uitgangssituatie meer is
Negatief effect	Wanneer negatieve beelddragers worden toegevoegd of positieve beelddragers worden verwijderd, wat de lokale landschapsbeleving verminderd binnen en rondom de te onderscheiden projectgebieden
Beperkt negatief effect	Wanneer de perceptieve kenmerken beperkt worden aangetast
Verwaarloosbaar	Geen wezenlijke verandering van het landschapsbeeld en landschapsbeleving
Beperkt positief	Wanneer de perceptieve kenmerken beperkt worden verbeterd
Positief effect	Wanneer positieve beelddragers worden toegevoegd of negatieve beelddragers worden verwijderd, wat de lokale landschapsbeleving verbeterd binnen en rondom de te onderscheiden projectgebieden
Aanzienlijk positief	Wanneer een belangrijke meerwaarde wordt gecreëerd voor perceptieve kenmerken, (zichten op) waardevolle positieve beelddragers worden toegevoegd of negatieve beelddragers worden verwijderd wat zorgt voor een globale en sterke verbetering van de landschapsbeleving
Wijzigingen landschappelijke structuren en relaties	
Aanzienlijk negatief effect	Vernietiging/sterke aantasting van karakteristieke landschapsstructuren en –samenhang van bovenlokaal belang.
Negatief effect	Vernietiging/sterke aantasting van karakteristieke landschapsstructuren en –samenhang van lokaal belang.
Beperkt negatief effect	Tijdelijke wijziging/beperkte verdwijning of aantasting van karakteristieke landschapsstructuren en –samenhang.
Verwaarloosbaar	Vrijwaring van landschapsstructuren en –samenhang.
Beperkt positief	Tijdelijke of beperkte versterking van karakteristieke landschapsstructuren en –samenhang.
Positief effect	Duidelijke versterking van karakteristieke landschapsstructuren en –samenhang van lokaal belang.
Aanzienlijk positief	Duidelijke versterking van karakteristieke landschapsstructuren en –samenhang van bovenlokaal belang.

5.6.3 Klimaat

5.6.3.1 Methodologie beschrijving bestaande toestand

In eerste instantie wordt een overzicht gegeven van de verwachte klimaatveranderingen in België. Vervolgens wordt een overzicht gegeven van de huidige broeikasgasemissies in Vlaanderen van de voor dit project relevante sectoren (transportsector en LULUCF-sector). Er wordt een overzicht gegeven van het Europees en Vlaams klimaatbeleid inzake deze beschouwde sectoren. Bij de effectvoorspelling wordt vervolgens getoetst aan het vermelde beleid als actueel na te streven referentie.

5.6.3.2 Methodologie effectevaluatie

Volgende **effecten** zullen in het project-MER worden besproken:

- in de aanlegfase:
  - Emissies door de wijziging in landgebruik: ontbossing en boscompensatie, verwijderen van overige vegetatie en afgraven van de bovenste bodemlaag: de hoeveelheid CO2 die opgeslagen is in de biomassa en in de bodem, de CO2-opslagcapaciteit van het projectgebied in zijn huidige toestand, zullen becijferd worden in een koolstofbalans. De werfactiviteiten (brandstofverbruik werfmachines, verwarming werfketens) zullen een zekere emissie van broeikasgassen met zich meebrengen. Deze emissies worden echter beperkt geacht en worden verder niet begroot in deze discipline.
- in de exploitatiefase
  - Emissiewijzigingen: op basis van de CO2-emissies zoals berekend in de discipline Lucht.
  - Wateroverlast en hittestress: de gevolgen van de klimaatverandering kunnen een effect hebben op het projectgebied zelf. Deze effecten zullen (semi-)kwantitatief beschreven worden, onder meer op basis van het kaart- en cijfermateriaal op het Klimaatportaal Vlaanderen van VMM.

Er is heden geen beoordelingskader voor de discipline Klimaat. De beschouwde effectgroepen worden getoetst aan het Europees en Vlaams beleid inzake klimaat.

6 Team van deskundigen

Volgens de Vlaamse wetgeving dient een MER opgesteld te worden door erkende MER-deskundigen en gecoördineerd te worden door een erkend MER-coördinator. Het MER zal opgemaakt worden door onderstaand team van erkende MER-deskundigen, met als taak de respectievelijke uitwerking van de sleuteldisciplines waarvoor zij zijn erkend. De nevendisciplines zullen uitgewerkt worden door de MER-coördinator.

Tabel 6-1: Team van MER-deskundigen

Discipline	Deskundige
Coördinatie	Hanne Carlens
Sleuteldisciplines	
Discipline Mens – Mobiliteit	Daan Storms
Discipline Water	Ellen Thibo
Discipline Lucht	Frank Van Daele
Discipline Geluid & trillingen	Sven Loridan
Discipline Biodiversiteit	Wouter Rommens
Discipline Mens – Gezondheid	An Tombeur
Discipline Mens – Ruimtelijke aspecten	Hanne Carlens

Alle deskundigen zijn tewerkgesteld bij ARCADIS Belgium, met uitzondering van de deskundige Geluid & trillingen die tewerkgesteld is bij dBA-plan. De coördinatie wordt verzorgd door Hanne Carlens, optredend in naam van ARCADIS Belgium.

Contactadres: Hanne Carlens, ARCADIS Belgium, Corda 1, Kempische Steenweg 311/2.07, 3500 Hasselt.

Iedere deskundige draagt de eindverantwoordelijkheid voor de inhoud van de disciplines waarvoor hij/zij erkend is. De coördinator draagt de eindverantwoordelijkheid voor het totale MER. Hij/zij draagt er zorg voor dat de inhoud van alle disciplines op elkaar worden afgestemd en dat de overdracht van de noodzakelijke gegevens van de ene discipline naar de andere tijdig en correct gebeurt. Hij/zij staat tevens in voor het opmaken van de eindsynthese en de niet-technische samenvatting. Hij/zij is het primaire aanspreekpunt voor de interne deskundigen en de verantwoordelijken bij het team Omgevingseffecten.

Colofon

AANMELDING MET VERZOEK TOT SCOPINGSADVIES VOOR HET PROJECT-MER

Doortrekking R8 te Kortrijk – Kuurne

KLANT
Agentschap Wegen en Verkeer West-Vlaanderen

AUTEUR
Hanne Carlens

PROJECTNUMMER
30196814

DATUM
20 november 2025