

Planteam K-R8 13/09/2019

Aanwezigheid

Departement Omgeving: Silvie Creyf, Christine Daniëls, Melanie Franck (team MER)

Agentschap Wegen en Verkeer: Franco Verschueren

Departement MOW: Sofie De Meulenaere, Inge Feys

V.V.M. De Lijn: Shari Vanhoe (in naam van Luc Sagaer)

Vlaams Agentschap Innoveren en Ondernemen: Stefaan Baeteman

Provincie West-Vlaanderen: Wim Beerten, Koen Vanneste

Strategisch project Contrei: Griet Lannoo, Jeroen Vanthournout

Intercommunale Leiedal: Aurelie Van Obbergen

Gemeente Harelbeke: Cindy Deprez

Stad Kortrijk: Marina de Vet, Lieven Van Horebeek, Brecht Nuyttens

Gemeente Kuurne: Filiep Verhelst

Verontschuldigd: gemeente Zwevegem, gemeente Wevelgem, team EV, Infrabel.

Stand van zaken voorbereidende onderzoeken

Voorbereidend mobiliteitsonderzoek

- AWV bezorgt het gefinaliseerde eindrapport van het voorbereidend mobiliteitsonderzoek aan het planteam. DOMG zal dit ook doorgeven aan Antea.
- AWV zal geen actieve communicatie (bv. persbericht) voeren omtrent de resultaten. Het rapport is een publiek document en kan wel door ieder opgevraagd worden.
- Conclusies van het onderzoek: zie slide 3 van de presentatie.
- Er zijn nog afspraken te maken over wat getoond kan op de infomarkten van 14 en 15 oktober. AWV koppelt hierover met het kabinet terug tegen 19/9.

Voorbereidend ruimtelijk onderzoek

- De gecoördineerde documenten met de gebundelde resultaten van de workshops Hoog Kortrijk, Kortrijk-Oost en KV Kortrijk zullen bezorgd worden aan het planteam tegen 10 oktober (30 september is niet haalbaar). DOMG zal dit ook doorgeven aan Antea.
- De documenten zullen ook info bevatten over de belangrijkste lopende initiatieven.

Evaluatie processtructuur

Kernplanteam

Er wordt voorgesteld om te werken met kleine, multidisciplinaire “kerngroep K-R8”. Deze kerngroep neemt een actieve rol op in het planproces en komt op regelmatige basis (ca. 1x per maand) samen ivf de voortgang en concrete uitwerking van het planproces.

Volgens de procesnota bestaat deze kerngroep (kernplanteam) uit DOMG, AWV, MOW, SP Contrei en Kortrijk. Er wordt gevraagd aan elk van deze instanties om iemand af te vaardigen om deze actieve rol in het planproces op te nemen. Uiteraard kunnen o.b.v. de agenda ook bijkomende personen aanwezig zijn en/of bijkomende instanties worden uitgenodigd.

DEPARTEMENT OMGEVING

Planteam

VLAIO wordt toegevoegd aan het planteam.

Overige steden en gemeenten in het stedelijk netwerk

De steden en gemeenten Wervik, Menen, Wevelgem, Kuurne, Deerlijk, Wielsbeke, Waregem, Anzegem maken deel uit van het actorenoverleg / de klankbordgroep. Indien er concrete locatiealternatieven binnen deze gemeenten in beeld komen, kunnen deze steden of gemeenten aan het planteam worden toegevoegd.

Verfijning startnota – methodiek MER

Zie presentatie vanaf slide 7.

De goedgekeurde startnota is aan te vullen met een verder uitgewerkte scoping. In kader hiervan werd aan Antea Group een vervolgoopdracht toegekend. De verschillende facetten van deze opdracht zijn opgelijst op slide 8.

Antea zal tegen 10 oktober een eerste voorstel van verder uitgewerkte methodiek klaar hebben. Dit voorstel wordt vervolgens besproken met het kernplanteam en het planteam (zie slide 21).

Vraag tot trechtering vanuit het planteam:

- Er is in feite weinig verschil tussen de boodschap op de infomarkten in het najaar van 2017 en deze in oktober 2019. Naar buitenwereld toe zal het uitschijnen dat er in twee jaar tijd weinig is gebeurd.
- Als we na het uitwerken van de 2^e versie startnota opnieuw in participatie gaan, moeten we naar de buitenwereld iets meer kunnen vertellen. De noodzaak wordt aangegeven om zo snel als mogelijk over te gaan tot een (eerste) trechtering.
- In het MER zullen door het hanteren van bepaalde aannames keuzes worden gemaakt. In de 2^e startnota / scopingnota moet het duidelijk worden welke alternatieven er zijn en kan er een zekere filtering gebeuren. Dit kan door de plancontour te concretiseren/verkleinen en/of door een eerste trechtering op vlak van alternatieven. Vanuit het planteam wordt het belang van deze eerste trechtering onderstreept.

Verhogen leefbaarheid

- Leefbaarheid is een combinatie van verschillende componenten (zie slide 9). Naast mobiliteit en verkeer, mag ook de ruimtelijke component niet vergeten worden. Leefbaarheid heeft ook te maken met hinder, lucht, geluid, bereikbaarheid, etc. Voor de economische leefbaarheid zal eerder gekeken worden naar de MKBA.
- De bestaande toestand inzake leefbaarheid is niet goed (zie slide 10).
- Antea wenst de studie van VITO mee te nemen in de methodiek (zie slide 11). Binnen het team MER zal nog bekeken worden hoe er met de studie van VITO moet worden omgegaan, ook gezien de waarden niet geheel overeenstemmen met de gedifferentieerde gezondheidswaarden in de MER-methodologie.
- Vanuit het planteam is het ambitieniveau op vlak van het verhogen van de leefbaarheid te bepalen (zie slide 12):
 - o Het planteam stelt dat er een hoog ambitieniveau is te hanteren: de toekomstige situatie (incl. geplande ontwikkelingen) moet significant beter zijn dan de bestaande toestand.
 - o Het totaalplaatje is te bekijken: in het totaal moet er dus sprake zijn van het verhogen van de leefbaarheid. Als er ingezoomd wordt op 'deelzones' zal de

leefbaarheid in bepaalde zones significant hoger liggen, terwijl in andere zones dit minder zal zijn (of zal de bestaande toestand er misschien zelfs behouden blijven).

- De bestaande toestand behouden is ook al iets doen, maar hier wordt dus duidelijk meer gevraagd. Een verslechtering van de bestaande toestand is geenszins aanvaardbaar.
- Een ambitieniveau dat beantwoordt aan de milieukwaliteitsnormen ("erg hoog" ambitieniveau) is in deze stedelijke omgeving niet haalbaar.
- Het team MER stelt dat het niet noodzakelijk is een concrete drempelwaarde vast te leggen.

Doorrekeningen in macromodel (zie slide 13)

- Een theoretische optimale doorstroming (vlotte beweging) thv de verkeerswisselaar Aalbeke is nog in het model te steken.
- Antea stelt voor om bijkomende doorrekeningen uit te voeren met het macromodel. Vanuit het planteam wordt dit echter in vraag gesteld; het is niet duidelijk wat men hiermee wenst te bereiken. Doorrekeningen met het macromodel zullen misschien eerder van belang zijn bij het locatie-/alternatievenonderzoek.
- Mocht er met het macromodel gewerkt worden, dan moeten alle (bijkomende) ruimtelijke ontwikkelingen in de stedelijke gebieden meegenomen worden. Dit is tot hiertoe niet gebeurd.
Er is aan Antea te vragen met welke afbakening zij rekening houden.
- Het planteam wenst te blijven werken met het micromodel. Er wordt tevens op gewezen dat het stadsmodel tamelijk ver reikt.

Modal shift (zie slide 14-16)

- Antea zal samen en in afstemming met Sweco een onderbouwd voorstel doen m.b.t. het ambitieniveau modal shift. Hiervoor wenst men info over huidig verplaatsingsgedrag. Er is echter geen direct bruikbare info beschikbaar over de huidige modal split:
 - De stelling dat de 'bestaande modal split per deelgebied uit model kan worden gehaald' blijkt niet te kloppen. De bus zit in het model, de fiets niet.
 - Mogelijks kan er gewerkt worden verschillende bronnen die bij elkaar gelegd worden: aannames op Vlaams niveau, enquêtes van bedrijven met meer dan 100 werknemers, OVG-onderzoek (onderzoek verplaatsingsgedrag) uitgevoerd elders in Vlaanderen,....
 - De mogelijkheden dienen nog verder bekeken worden. MOW (Inge) koppelt hierover terug met Brussel. Er wordt hiervoor in eerste instantie verder afgestemd met MOW.
- Er wordt aangegeven dat als er geen zicht is op de huidige modal split, dit in feite zou moeten onderzocht worden. Dit betreft een uitgebreid onderzoek, dat buiten het planproces moet worden gevoerd. Indien we hier niet over beschikken, is te bekijken hoe we het ambitieniveau dan wel kunnen onderbouwen.
- Ifv de bijkomende inzet op modal shift zal het noodzakelijk zijn om instrumenten (verordening, overeenkomst,...) te koppelen aan het RUP. Hierbij is te bekijken wat realiseerbaar is in het RUP en wat via andere instrumenten is op te nemen. Dit zal moeten blijken in het verdere proces.
Kortrijk geeft aan bezig te zijn met een voorstel parkeernorm. Dit kan hieraan gerelateerd zijn.

DEPARTEMENT OMGEVING

Ruimtelijke ontwikkelingen

- In een eerste oefening wordt voorzichtig nagedacht over waar we denken aan nieuwe ontwikkelingen en verdichting en waar we niet verder wensen te ontwikkelen.
Bij de slides 17-20 worden door de stad Kortrijk volgende opmerkingen geformuleerd:
 - o Bij Vlasakker gaat men uit van een ontwikkeling, hier is er wel onduidelijkheid over de vigerende bestemming.
 - o De stad Kortrijk is in deze zone bezig met een “masterplan groenstructuur”.
 - o Ook de Xpo site zelf is te benoemen; momenteel is hier nog geen maximumscenario meegerekend.
- Vanuit het team MER wordt opgemerkt dat er een onderscheid is te maken tussen deze oefening ifv het concretiseren van het ruimtelijk programma en de MER-methodologie, m.n. de ontwikkelingen die gehanteerd worden ikv de doorrekeningen. In het MER wordt uitgegaan van een maximumscenario, m.a.w. met wat we op vandaag o.b.v. de bestemmingen kunnen ontwikkelen.
- Er wordt gevraagd aan de leden van het planteam om door te geven met welke ruimtelijke ontwikkelingen er bijkomend rekening is te houden in het onderzoek: welke ontwikkelingen zijn nog niet opgenomen in het model? Dit is door te geven tegen 4 oktober.

Samenwerkingsovereenkomst

Zie eerste draft van de samenwerkingsovereenkomst in bijlage. Er wordt gevraagd om een eerste input op dit document te geven tegen 4 oktober.

Rolverdeling

- De provincie geeft aan hun rol te moeten bespreken met de deputé. Als zij een actieve rol opnemen m.b.t. het ruimtelijke ontwerpend onderzoek, zijn hier ook financiële gevolgen aan gekoppeld.
- Ook de rol van de stad Harelbeke en de gemeente Zwevegem is te bekijken (rol bij het ruimtelijk ontwerpend onderzoek, eventuele deelname onderzoekskosten,...).

Duur van de overeenkomst

Wordt de overeenkomst afgesloten tot aan de definitieve vaststelling van het GRUP door de VR of tot een bepaalde fase in het planproces?

Afspraken ruimtelijk ontwerpend onderzoek

- Voorheen werden de workshops georganiseerd door Leiedal en stad Kortrijk. In het verdere proces wordt dit ruimer opengetrokken; het ruimtelijk ontwerpend onderzoek zal gezamenlijk georganiseerd worden vanuit Vlaanderen en de lokale actoren.
- De rol van de provincie en de gemeenten Harelbeke en Zwevegem is nog te bepalen. Dit is ook gelinkt aan de financiële middelen die hier tegenover staan.

Financiële afspraken

Onderzoekskosten: (zie slide 26)

- Er nog geen zicht op de totaalcost van de (deel)onderzoeken. DOMG zal dit verder bekijken, zodat de Partners zicht krijgen op welk budget zij moeten vrijmaken.

DEPARTEMENT OMGEVING

- De totale kost van de onderzoeken is ook gelinkt aan wat we juist willen bereiken, met welke keuzes we maken. Ook dit is nog verder te bekijken. Er moet in elk geval uitgegaan worden van een worst case.
- Informatief wordt meegegeven dat, hoewel het nu gaat om een andere procedure, men ten tijde van de procedure complexe projecten uitging van een 70/30-verdeling (Vlaanderen/lokale besturen). In geval de provincie ook meedoet, betrof het een 60/40-verdeling.

Kosten inzake communicatie en participatie: (zie slide 27).

- Er zal ten dele gebruik gemaakt worden van de werkmiddelen van het strategisch project Contrei ifv het aanstellen van een coördinerend communicatieverantwoordelijke (Jeroen) en de projectwebsite.
- Voor de overige zaken is te werken met een verdeelsleutel. De verdeelsleutel opgemaakt voor de projectwebsite kan ook in het verdere proces gehanteerd worden als er bijkomende communicatie en/of participatie gewenst is.

Vrijwaren van gronden

- De stad Kortrijk geeft aan dat er geen zekerheid is over de politieke gedragenheid mbt het verder vrijwaren van gronden. Dit moet politiek teruggekoppeld worden.
Het vrijwaren van gronden zal in elk geval tijdsgebonden zijn; er zal dus een bepaalde fase in het planproces aan gekoppeld moeten worden.
- Welke gronden te zijn vrijwaren, is verder te differentiëren. Er is hierbij een onderscheid te maken tussen:
 1. De contouren van de verkeerskundige varianten
 - o Er wordt gevraagd om de contouren toe te voegen als bijlage bij de overeenkomst.
 - o Binnen deze contouren is rekening gehouden met de 10m-zone. De vraag stelt zich of er geen ruimere zone is te nemen, bv. tot 30m? Hierbij is een verdere differentiëring te maken (nieuwbouw/verbouw, bebouwde/onbebouwde percelen, hoofdgebouw/bijgebouw/verharding, mobiliteitsimpact, etc.).
 2. De zones die we wenst te vrijwaren ifv mogelijks verschuivingen op vlak van ruimtelijke ontwikkelingen en ingrepen op vlak van modal shift
 - o In functie hiervan is een interne kaart op te maken met aanduiding van de te vrijwaren zones. Deze kaart kan voortbouwen op de eerste analyse op vlak van ruimtelijke ontwikkelingen (zie slide 18-20) en is aan te vullen met de gebundelde info die zal worden overgemaakt vanuit Leiedal en de stad Kortrijk.
 - o Op deze kaart is bv. Kapel ter Bede aan te duiden, met uitzondering van de bebouwde percelen en de tussenliggende onbebouwde zone.

Communicatie en participatie

Zie presentatie vanaf slide 28.

Notarisvragen

- Gezien de zeer ruime plancontour (m.n. de stedelijke gebieden Kortrijk, Menen en Waregem) vindt de stad Kortrijk het moeilijk om vragen van notarissen te beantwoorden.
- Bij elk van de percelen in de stedelijke gebieden is het juridisch verplicht dit planproces te vermelden. De vermelding kan beperkt zijn.
- Voor percelen waar er meer info nodig is, kunnen de resultaten van het mobiliteitsonderzoek gehanteerd worden ifv het beantwoorden van vragen.

DEPARTEMENT OMGEVING

Er kan ook gewerkt worden met de nog op te maken “interne kaart” met aanduiding van de zones die gevrijwaard worden ifv de evaluatie en mogelijke (gedeeltelijke) heroriëntering van ruimtelijke ontwikkelingen en de bijkomende inzet op modal shift (zie hoger).

- Vanuit het planteam wordt vooropgesteld om reeds in de 2^e versie van de startnota / scopingsnota de contour te gaan verfijnen en dus reeds in deze fase een trechtering te voorzien.

Raadplegen voorbereidende onderzoeken

- Het voorbereidend mobiliteitsonderzoek is een publiek document en kan door ieder opgevraagd worden.
- Voor het voorbereidend ruimtelijk onderzoek is het wachten op de bundeling door Kortrijk en Leiedal, om vervolgens te zien hoe dit raadpleegbaar kan worden gemaakt.

Projectwebsite www.k-r8.be

- Hoewel er nog geen zicht is op de financiële kant, heeft men vanuit Leiedal reeds stappen gezet ifv het overzetten van de projectwebsite van het platform van Createlli naar dat van Leiedal. Over een tweetal weken zal de nieuwe website online zijn.
- Over de financiële kost voor het overzetten, beheer en onderhoud van de projectwebsite zijn afspraken te maken in de samenwerkingsovereenkomst. Hiervoor zal ten dele gebruik gemaakt worden van de werkmiddelen van het strategisch project Contrei, voor de overige kosten is te werken met een verdeelsleutel.

Verzamelde persberichten, reacties en vragen (facebook en mails)

Jeroen zal dit verzamelen ifv het overleg van 19/9 te voorbereiding van de infomarkten.

Niet-limitatieve lijst van aandachtspunten in de communicatie (zie bijlage)

Een eerste oplijsting werd gemaakt over aandachtspunten en mogelijke gevoeligheden in de communicatie. Deze lijst is te bespreken en aan te vullen bij de voorbereiding van de infomarkten op 19/9. DenS Communicatie zal dit verder uitwerken tot een Q&A-lijst.

Infosessie VOKA, Unizo en bedrijvenpark Harelbeke-Zuid

De toelichting over K-R8 wordt gegeven door AWV (Franco) en DOMG (Silvie).

Met DVW wordt afgestemd ifv een toelichting over de relatie tussen K-R8 en KBK.