

Aanwezigheid

Departement Omgeving: Silvie Creyf, Filip Hendrikx, Melanie Franck (team MER)

AWV: Franco Verschueren

Departement MOW: Inge Feys

V.V.M. De Lijn: Luc Sagaer

VLAIO: Stefaan Baeteman

Strategisch project Contrei: Griet Lannoo

Provincie West-Vlaanderen: Wim Beerten

Leiedal: Aurelie Van Obbergen

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

Antea Group: Koen Slabbaert

Verontschuldigd: Filiep Verhelst (gemeente Kuurne), Cindy Deprez (stad Harelbeke)

Goedkeuring verslag planteam van 13 september

Het verslag wordt goedgekeurd.

Algemene aanpak verdere proces

Verdere aanpak onderzoeken

- Het verdere onderzoek omvat 5 deelonderzoeken (zie slide 5) die in afstemming en wisselwerking met elkaar worden uitgevoerd. De onderzoeken gaan pas effectief van start na afronding van de scopingnota (zie slide 6-7).
- Het onderzoek wordt uitgevoerd volgens een iteratief proces (zie slide 8-10), waarbij de uitgangspunten telkens worden bijgestuurd o.b.v. de resultaten van de vorige ronde.
- Bemerkingen:
 - Er is een fout geslopen in het schema op slide 10 ('veiligheid' en 'kwaliteit & financieel' zijn om te wisselen); dit is ondertussen reeds aangepast in de presentatie.
 - Er worden geen verdere bemerkingen geformuleerd.

Communicatie- en participatietraject

- Er wordt voorgesteld om tussen elke ronde in het iteratief proces een communicatie- en participatiemoment in te lassen (zie slide 14). De vorm en aard hiervan zal vanuit het planteam bepaald worden o.b.v. de resultaten van het onderzoek.
- Bemerkingen:
 - Op de projectwebsite is nog het klassieke schema met stappen in een geïntegreerd planproces opgenomen. Dit schema is te vervangen door het schema zoals opgenomen in de procesnota (op dit schema is er aangeduid dat er 2 startnota's worden opgemaakt).
 - Dit schema (zie ook slide 15) is ook verder open te trekken. Het is van belang om aan te geven (ook naar het publiek toe) dat er tussen stap 3 en 4 heel wat

tussenstappen zijn. Deze tussenstappen hebben betrekking op de rondes in het iteratief proces.

Uitwerking MER-methodiek

Zie presentatie van Antea.

De methodiek van het MER zal opgenomen worden in de 2e versie van de startnota.

Leefbaarheid

Er wordt een hoog ambitieniveau inzake het verhogen van de leefbaarheid geformuleerd (zie slide 5). Er wordt niet gekozen voor een “erg hoog” ambitieniveau, gezien de gezondheidsdoelstellingen rond Kortrijk niet alleen met K-R8 te halen zijn.

Overkapping E17:

- In het voorbereidend mobiliteitsonderzoek werden de varianten bekeken met en zonder overkapping van de R8. De mogelijke overkapping van de E17 werd niet bekeken.
- De overkapping van de E17 wordt voorgesteld in een groot aantal inspraakreacties op de startnota. De overkapping van de E17 is thans opgenomen in de startnota vanuit de doelstelling tot verhogen van de leefbaarheid, niet als doelstelling of verkeerskundige variant op zich.
- Vanaf een lengte van 400m spreekt men van een tunnel en zijn de tunnelveiligheidsnormen te respecteren¹. Er is rekening te houden met de hellingsgraden, er mag niet veranderd worden van rijstrook voor de tunnelmond,...
De tunnelorganisatie van AWW zal dit mee bekijken.
- Antea heeft uitgaande van de bestaande toestand nagezien wat de mogelijkheden zijn voor een overkapping van de E17 (zie slide 11). Hierbij werd rekening gehouden met de 10 seconden regel. Dit werd toegepast bij een snelheid van 120km/u (donkerblauw) en bij een snelheid van 90km/u (lichtblauw – tunnellengte van ca. 400m).
- Bemerkingen:
 - Een tunnelontwerp gebeurt o.b.v. de ontwerpsnelheid. Er is dus sowieso een koppeling te maken met de snelheid op de E17.
 - De mogelijkheden inzake overkapping E17 hangen sterk af van wat men doet met de complexen.
 - Wat is het effect van de overkapping op vlak van de leefbaarheid?
Dit heeft een effect op vlak van geluid. Op vlak van lucht is er een verschuiving/toename naar de tunnelmonden.
Het wordt een lastig verhaal naar de burger toe indien zou blijken dat het overkappen van de E17 geen meerwaarde biedt op vlak van leefbaarheid.
 - Kortrijk vraagt om de snelle oefening te maken voor alle varianten. Het is van belang om dit te verbeelden, ook naar het publiek en de burger toe.
 - Er wordt tevens gevraagd om deze oefening ook zo snel als mogelijk politiek terug te koppelen. Nu bestaat immers de idee dat een overkapping dé oplossing kan zijn om de leefbaarheid in de omgeving te verhogen.

¹ De Europese tunnelrichtlijnen gelden minimaal op elke tunnel vanaf 500m lengte op het Trans-Europees netwerk. In Vademecum Snelwegen van AWW staat dat een ‘tunnel’ al vanaf 200m overkapping geldt en dat AWW op alle snelwegtunnels de uitgangspunten van de Europese tunnelrichtlijn hanteert.
Hier kan wel gemotiveerd van afgeweken worden.

DEPARTEMENT OMGEVING

- De vraag wordt gesteld wat hierover is op te nemen in de startnota versie 2. In elk geval zijn de richtlijnen op te nemen. De vraag is of het beeldend materiaal (voor enkele varianten) ook is in te voegen in de startnota. Er wordt afgesproken eerst de plannetjes op te maken en dit vervolgens verder te evalueren.

Mobiliteit

- In het voorbereidend mobiliteitsonderzoek werd gebruik gemaakt van microsimulaties. De verkeerskundige varianten werden dus nog niet in het stadsmodel gestoken. In het milieueffectenonderzoek, ifv het bekijken van het luik leefbaarheid en de milieueffecten, zal men gebruik maken van het stadsmodel. De verschuivingen in verkeersstromen (rerouting-effecten) zijn namelijk niet te zien op basis van microsimulaties.
- Antea stelt de vraag of er nog een oefening moet gebeuren om te kijken of de ruimtelijke ontwikkelingen die op vandaag in het model zitten oké zijn.
- De optimalisatie van de verkeerswisselaar Aalbeke zit nog niet in het stadsmodel. Dit wordt meegenomen als een ontwikkelingsscenario.

Modal shift

Afbakening invloedssfeer modal shift:

- Het voorstel is om modal shift eerst op een strategisch niveau te bekijken, vooral over te gaan naar een pakket van operationele maatregelen en ingrepen.
- Dit is ook zo toegepast bij het Toekomstverbond in Antwerpen. Alles wat op de kaart op slide 20 zwart is ingekleurd is het gebied dat op een modal split van 50% is gezet (dit betreft elke verplaatsing binnen dit gebied + extern verkeer wordt in dit gebied als een groep op 50% gezet).
- Vraag is welk gebied we afbakenen op vlak van modal shift. Welk gebied wordt beïnvloed door het planproces K-R8? Dit houdt niet in dat vanuit K-R8 er ingrepen zullen gebeuren in gans dit gebied.
Alle verplaatsingen binnen dit gebied zullen op max. 60% auto worden gezet: dit betreft het verkeer binnen het gebied + het verkeer dat toekomt en vertrekt in/uit het gebied. Er wordt geen rekening gehouden met doorgaand verkeer.
- In het voorstel van Antea (slide 21) wordt gezocht naar een afbakening van dit gebied binnen het stedelijk gebied Kortrijk. Hierbij werd o.m. rekening gehouden met 15 min. fietsafstand (lichtgroen), 30 min. fietsafstand (oranje), 15 min. OV en de visie RECOVER.
Bemerkingen op het voorstel:
 - Moet het gebied niet ruimer gezien worden richting Zwevegem?
 - Er is te bekijken hoe ver het stadsmodel reikt. Bijvoorbeeld thv Zwevegem zal dit reeds ruwer zijn.
 - Het voorstel kernnet van De Lijn ligt zo goed als vast en moet hier ook ingestoken worden.

Ambitieniveau modal shift:

- Het voorstel is om de 40% modal split uit het Vlaams Regeerakkoord ook te hanteren in het planproces K-R8. Gezien de ligging bij het centrum van Kortrijk zou men in principe ambitieuzer kunnen zijn, maar gezien de autogerichtheid van Hoog Kortrijk wordt hier niet voor gopteerd.

DEPARTEMENT OMGEVING

- De doelstelling van 40% modal split is ruimer dan het planproces K-R8 en zal dus alleen met K-R8 niet gehaald worden.
Vanuit de provincie wordt gewezen op het belang van maatregelen waar we met K-R8 geen vat op hebben, zoals bv. bedrijfswagens. Er is nood aan het verbeteren van het instrumentarium op Vlaams niveau. K-R8 zal bijdragen, maar niet alles oplossen.
Er wordt opgeroepen om te focussen op de algemene doelstelling en niet op het percentage.
- Er wordt besloten dat er verder onderzoek nodig is naar de huidige modal split. Gezien er geen nulmeting gekend is, weten we niet welke inspanning moet geleverd worden om de 40% te halen noch weten we of het realistisch zal zijn om hier met K-R8 aan tegemoet te kunnen komen.

Volgende zaken worden hierbij aangehaald:

- Door Antea werd een berekening van de huidige modal split gemaakt o.b.v. het woon-werkverkeer (zie slide 16). In deze berekening is geen rekening gehouden met schoolverkeer, recreatieve verplaatsingen, etc. Het resultaat is een modal split van 70% auto, wat reeds een zekere indicatie geeft.
- Er wordt voorgesteld om gebruik te maken van de informatie van grote bedrijven (grote bedrijven moeten 3-jarlijks rapporteren). Antea geeft aan dat hiervan gebruik werd gemaakt bij de berekening op slide 16.
- Daarnaast is er ook de bevraging vanuit de stadsmonitor, met info over hoe de bewoners zich verplaatsen?
- Er wordt aangegeven dat een percentage wel noodzakelijk is om in het model te steken: er is een cijfer nodig om te dimensioneren.
- Antea geeft aan dat in Antwerpen de keuze werd gemaakt om halfweg te dimensioneren (een gedeeltelijke gedimensioneerde modal shift). Indien we dit ook zouden toepassen in Kortrijk betekent dit dat we een percentage kiezen halfweg tussen de berekende huidige modal split en de 40%. Voor de berekende huidige modal split wordt een prognose gedaan vanuit het verkeersmodel (welke modal split zit in het model?).

Er is hierbij rekening te houden met het woon-werkverkeer en het schoolverkeer tijdens de spits. Het (doorgaand) vrachtverkeer wordt buiten beschouwing gelaten (niet doorslaggevend in de spits).

Antea geeft aan dat er verder is af te spreken wie Mint voor deze opdracht aanstuurt.

Geluid en lucht / leefbaarheid

- In het MER wordt focus gehouden en worden keuzes gemaakt zodat niet elke variant *gemodelleerd* moet worden. Een modellering voor één bepaalde variant kan daarbij ook gelden voor andere varianten.
Een beperkte set van alternatieven (zie slide 22) wordt gekozen om de eerste test te doen op vlak van leefbaarheid. Bijkomende doorrekeningen worden gedaan indien de intensiteiten groot genoeg zijn (slide 23).
- Voor het beoordelen van de leefbaarheid wordt de *3 P-benadering* gehanteerd (zie slide 25). Voor elke P wordt de koppeling gemaakt met de plandoelstellingen en wordt een indicatorenset uitgewerkt: per P zijn er telkens subdoelstellingen (zie slide 26).

- Ifv *trechtering* (zie vanaf slide 28) is de vraag of er gewerkt kan worden met uitsluitingscriteria of met een breder scala van indicatoren die gezamenlijk beoordeeld worden vooraleer er een go of no go over een variant wordt gegeven.
Een trechtering op één of enkele indicatoren is niet te onderbouwen en is ook onvoldoende juridisch robuust (zie slide 33-36).
Er werd geopteerd voor het trechteringsmodel B2 (zie slide 30), waarbij de indicatoren per P worden beoordeeld (tussentijdse conclusie zonder go of no go) om vervolgens ook samen bekeken te worden (met go of no go).
- Er werd gezocht naar een ruime *set van indicatoren* (zie slide 37-42). Bemerkingen hierop kunnen nabezorgd worden.
Op het planteam werd aangehaald dat de barrièrewerking niet alleen is te bekijken t.o.v. woningen, maar ook betrekking heeft op de verbinding tussen Hoog Kortrijk en het centrum.
- Er wordt voorgesteld om met het verkeersmodel SLA uit te voeren om te evalueren in welke mate ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen of te veel bijdragen qua verkeersgeneratie (zie slide 43). Er kan dan vanuit de SLA bv. geopteerd worden om ruimtelijke ontwikkelingen niet meer te voorzien om zo een compacter ontwerp te bekomen. Conclusie kan ook zijn dat de ruimtelijke ontwikkeling in kwestie weinig bijdraagt.
Bemerkingen:
 - In een SLA wordt enkel de toedeling op de wegvakken eruit gehaald, er is geen zicht op bijvoorbeeld de doorstroming.
 - In welke mate kan er rekening gehouden worden met een mogelijk hoger rendement in de toekomst bv. op bedrijventerreinen?
Het model houdt rekening met het aantal inwoners en de tewerkstellingscijfers. Indien een hoger rendement wenselijk is, dan kan dit zo in het model worden gestoken.

Opbouw ruimtelijk kader

Ruimtelijke principes

- Een eerste voorstel van ruimtelijk kader voor Hoog Kortrijk wordt toegelicht (zie slide 23-32). Dit ruimtelijk kader omvat 3 ambities voor Hoog Kortrijk, met onder elke ambitie een aantal ruimtelijke principes.
- Het is de bedoeling om de ruimtelijke principes op te nemen in de 2^e versie van de startnota.
- Er wordt gevraagd hoe de politieke terugkoppeling wordt gezien.
 - In eerste instantie is terugkoppeling te voorzien met Kortrijk, Harelbeke en Zwevegem, gezien er op grondgebied van deze gemeenten gewerkt wordt.
 - De stad Kortrijk geeft aan dat er ook regionaal is na te denken over deze principes en vraagt een akkoord over de principes op een hoger niveau. In feite zou men vanuit gans de regio achter deze principes moeten staan en dit in gans de regio toepassen. Het belang van duurzame locaties moet door gans de regio gedragen worden.

De regionale principes kunnen voorgelegd worden aan het interbestuurlijk overleg Zuid-West-Vlaanderen ifv regionale afstemming en coördinatie.

- Verdere bemerkingen:
 - Algemeen wordt bevonden dat de principes vrij goed zitten. De principes zijn nog verder te bespreken en verfijnen met de stad Kortrijk. Voor de stad Kortrijk kunnen de principes pas goedgekeurd worden nadat er ook zicht is welke gevolgen/consequenties deze principes hebben.
 - De HOV wordt beschouwd als beslist beleid.
 - Het is nog niet duidelijk wat er met Kortrijk-Oost zal gebeuren; zo is er nog geen zicht op het OV, de ruimtelijke ontwikkelingen,... Er wordt opgemerkt dat Kortrijk-Oost van een andere aard is dan Hoog Kortrijk.
 - Op vlak van kantoren gaat de stad Kortrijk uit van complementariteit. Dit sluit aan bij het thans geformuleerde ruimtelijke principe. De stad Kortrijk geeft aan dat zij, met ondersteuning van Leiedal, een (kwalitatieve) behoeftestudie rond kantoren lanceert.
 - Vanuit VLAIO wordt gesuggereerd om minder principes te formuleren en te focussen op een aantal principes. Ook wordt voorgesteld om de ambitie 2 te verruimen in overeenstemming met de plandoelstellingen en dus om “groen” te verruimen naar “leefbaarheid”.

Van ruimtelijke principes naar ruimtelijke keuzes

- Eens er consensus is bereikt over de ruimtelijke principes is het de bedoeling om o.b.v. deze principes ruimtelijke keuzes te maken. Dit opzet wordt verduidelijkt aan de hand van de werkkaart op slide 34.
Op de werkkaart is nog geen onderscheid gemaakt tussen wat binnen K-R8 en wat in lokale processen is op te nemen.
- Voor de stad Kortrijk is dergelijke kaart nog niet klaar om besproken te worden op een planteam. Dit moet eerst verder bilateraal tussen de stad en Leiedal worden besproken en vervolgens politiek worden teruggekoppeld vooraleer dit te bespreken op een (kern)planteam. Kortrijk wenst voor elk deelgebied, voor elke zone afspraken te maken.
- Verdere bemerkingen:
 - Voor Kortrijk is ook de verdichting van de bestaande woonwijken te bekijken. Dit is thans niet ingekleurd op de kaart.
Vanuit het planteam wordt dit eerder gezien als lokaal op te nemen.
Antea merkt op dat voor het verdere onderzoek het vooral belangrijk is om in eerste instantie zicht te hebben op de zones die onderscheidend werken. Wat er met de bestaande woonwijken op vlak van verdichting gebeurt, is normaal gezien niet onderscheidend (in het model is een verdichtingsevolutie vervat).
 - Er is hierbij wel vanuit het planteam te bewaken of de beoogde verdichting mogelijks toch geen substantiële verkeerstoename inhoudt.
 - Wat doen we met het landbouwgebied aan de overzijde van AZ Groeninge? Dit ligt buiten het stedelijk gebied, maar sluit wel aan op de HOV.

Inspraak op de startnota

- Zie presentatie (slide 25-48).

DEPARTEMENT OMGEVING

- Er worden geen vragen of bemerkingen geformuleerd.
- De verwerking van de inspraakreacties zal per categorie gebeuren. Bedoeling is om het kader ifv de werking tegen het eerstvolgende kernplanteam van 24/1 klaar te hebben, zodat de leden van het kernplanteam voor de verwerking kunnen zorgen. Hierover wordt teruggekoppeld op het planteam van maart.

Varia

- Er wordt aangegeven dat het aangewezen is om op korte termijn verder werk te maken van de samenwerkingsovereenkomst;
- Data overleg
 - Zie presentatie.
 - Het kernplanteam gaat maandelijks door in het VAC Brugge. Er wordt gekozen voor de tweede donderdag van de maand.
 - Het overleg met de Burgerbeweging en het kernplanteam wordt vastgelegd op donderdag 30/1.