

Verslag planteam K-R8 12/03/2020

Aanwezig:

- Departement Omgeving: Melanie Franck (team MER), Filip Hendrickx, Silvie Creyf
- Agentschap Wegen en Verkeer: Franco Verschueren
- Departement MOW: Inge Feys
- V.V.M. De Lijn: Luc Sagaer
- Strategisch project Contrei: Griet Lannoo
- Intercommunale Leiedal: Aurelie Van Obbergen
- Provincie West-Vlaanderen: Koen Vanneste
- Stad Kortrijk: Lieven Van Horebeek, Marina de Vet
- Antea: Koen Slabbaert

Verontschuldigd:

- Wim Beerten, provincie West-Vlaanderen
- Stefaan Baeteman, VLAIO
- Cindy Deprez, stad Harelbeke
- Filiep Verhelst, gemeente Kuurne

Aan het begin van de vergadering wordt opgemerkt dat de aanwezigheid op het planteam beperkt is en dat het verschil met de samenstelling van het kernplanteam op deze manier erg klein wordt. Na deze bemerking sloten echter nog bijkomende leden van het planteam aan.

Het is noodzakelijk dat alle direct betrokken gemeenten voldoende op de hoogte zijn van het proces. Vanuit het departement Omgeving zal contact opgenomen worden met de stad Harelbeke en de gemeente Zwevegem om verdere afspraken te maken.

Goedkeuring verslag planteam van 5 december 2019

Het verslag wordt goedgekeurd.

Terugkoppeling infomarkten K-R8

Zie linken op slide 4 van de presentatie voor meer informatie over de infomarkten georganiseerd ikv de inspraakperiode op de goedgekeurde startnota.

Er worden geen vragen of bemerkingen geformuleerd.

Verwerking inspraakreacties startnota K-R8

De antwoordnota, waarin de inspraakreacties gebundeld en thematisch worden besproken, zal een bijlage bij de verfijnde startnota vormen. Dit betekent dat ook de antwoordnota publiek zal worden gemaakt.

De antwoordnota is thans in opmaak door het kernplanteam en zal verspreid worden ifv afronding op het planteam van juni 2020.

DEPARTEMENT OMGEVING

Verfijningen startnota K-R8

Op dit planteam wordt gefocust op de verfijningen en bijstellingen van de startnota. Voor het overzicht hiervan wordt verwezen naar de bijhorende presentatie. In voorliggend verslag wordt gefocust op de besprekingen op het planteam.

Proces

Vanuit inspraak werd gevraagd om de GECORO van Kortrijk, al dan niet samen met andere GECORO's, nauw te betrekken. Tevens werd gevraagd naar een afzonderlijk participatietraject voor bedrijven, waarbij ook VOKA nauw is te betrekken.

- Het planteam wenst geen afzonderlijk participatietraject te voeren ifv bedrijven. Er dient gebruik gemaakt te worden van het actorenoverleg zoals voorzien in punt 1.2.3. van de procesnota. Het actorenoverleg is gericht op de adviesraden (Vlaams, provinciaal en/of lokaal), het maatschappelijk middenveld, private actoren en bedrijven, lokale belangengroepen en/of burgerbewegingen (o.a. actiegroepen). Afhankelijk van de inhoud kan het actorenoverleg zich richten op een ruimere groep of op één of enkele stakeholdersgroepen.
Het actorenoverleg vormt in feite een klankbordgroep, waarop o.m. bedrijvenparken, Unizo, VOKA, etc. kunnen worden uitgenodigd (niet alleen VOKA, maar ook Unizo is te betrekken), alsook de voorzitters van de GECORO's.
- De samenstelling van het actorenoverleg is verder na te zien o.b.v. een actualisatie van de stakeholdersanalyse (zie procesnota 1.2.1.). Het departement Omgeving bereidt dit voor ifv bespreking op het eerstvolgende kernplanteam. Na bespreking op het kernplanteam zal aan de (andere) betrokken gemeenten worden gevraagd de oplijsting na te zien.
- Er is ook steeds de mogelijkheid tot bilaterale toelichting indien gewenst. Dit kan bv. door in te pikken op de bestaande overlegstructuren binnen VOKA (contactpersoon Matthieu Marisse) of Unizo.
- Er kan ook een toelichting worden gegeven op de Regioraad. Bij het gebruik maken van de Regioraad is Vlaanderen te betrekken.

Verfijning plangebied

Vanuit inspraak is gevraagd om het plangebied te verfijnen en de grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen waarvan sprake te concretiseren. Dit laatste betreft de vraag naar een nieuw voetbalstadion voor KV Kortrijk en flankerend programma.

De resultaten van het locatieonderzoek voor het nieuwe voetbalstadion en flankerend programma zijn op te nemen in de verfijnde startnota:

- Het bestek werd gelanceerd op 11/3; het onderzoek moet landen voor de zomer.
- In het bestek worden verschillende aandachtspunten gevraagd, zoals de draagkracht van de omgeving, de knooppuntwaarde, het passen binnen het beleidskader van de stad, de ontsluiting, het voorzien van waterbuffering, etc.
- Op de kop van Evolis is er een inname van ca. 11 ha. Dit wordt ook meegegeven in het bestek als richtinggevend element voor het studiebureau.
- Het flankerend programma zal variëren van potentiële locatie tot locatie. Zo kan bv. op bepaalde locaties deels ingepikt worden op reeds aanwezige functies.
- Op slide 17 is enkel het programma binnen de bouwvelden in de kop van Evolis opgelijst, er is bv. ook rekening te houden met de 2.400 parkeerplaatsen op Evolis en De Pluim.

Verhogen van de leefbaarheid

De doelstellingen inzake het verhogen van de leefbaarheid zijn verder uit te werken in de verfijnde startnota.

Er worden geen bemerkingen geformuleerd.

Methodiek milieueffectenonderzoek

- Het milieuonderzoek zal eerst op hoofdlijnen gebeuren, waarbij wordt gefocust op alternatieven die onderscheidend kunnen zijn. Varianten die niet onderscheidend werken zijn in feite niet te onderzoeken. Op deze manier kan het aantal modelleringen worden beperkt.
- Er wordt vertrokken van het aspect leefbaarheid, vanuit het 3P-principe (People = menselijke stad, Planet = gezonde stad en Prosperity = welvarende stad). Per P zijn er telkens twee hoofddoelstellingen (zie slide 23).
- T.o.v. wat gepresenteerd werd op het vorige planteam zijn de richtwaarden verder aangepast (zie slide 25). O.b.v. de richtwaarden is te bepalen wanneer het relevant is een modellering uit te voeren.
- Een vermindering van 1dB is het minimum om te kunnen spreken van een significant verschil. Een vermindering van 1dB betekent -20% verkeer. Zonder dergelijke verkeersreductie is er in feite geen onderscheid tussen de varianten op vlak van geluid.
- Er is tevens de doelstelling tot ontsnippering en biodiversiteit. Dit is eerder een kwalitatieve beoordeling. Ook erfgoed wordt bekeken.
- De economische functies worden bekeken onder de 3^e P “welvarende stad”. Vanuit inspraak worden aanvullingen gevraagd in de startnota voor wat betreft het luik economie (zie verder).

De 3^e P betreft de interactie met het ruimtelijk onderzoek: dit gaat over ruimte-innames, restcapaciteit voor ruimtelijke ontwikkelingen,...

Discipline mobiliteit

- Het model van 2017 opgebouwd door Witteveen en Bos is ‘afgeknipt’ aan de invalswegen en is bijgevolg niet bruikbaar voor het MER.
- Er wordt gebruik gemaakt van het stadsmodel: het studiegebied wordt dus begrensd door de grenzen van het stadsmodel. Indien er sprake zou zijn van een verschuiving van de verkeersstromen buiten het stadsmodel, dan moet dit verder bekeken worden. Het verwachtingspatroon is echter niet dat dit het geval zal zijn.
Indien ruimtelijke ontwikkelingen buiten het stadsmodel gelegen zijn (cf. mogelijke locatiealternatieven) is een nieuwe oefening te maken met het provinciaal model. Het is echter weinig waarschijnlijk dat potentiële locaties voor het nieuwe voetbalstadion buiten de perimeter van het stadsmodel zullen vallen.
- Vanuit het team MER wordt de bemerking gemaakt dat een vergelijking is te maken tussen 1) de bestaande toestand, 2) de toekomstige situatie zonder het plan, doch met verdere ontwikkeling o.b.v. de huidige bestemmingen, en 3) de toekomstige situatie met het plan. Er is nl. de verplichting om in een MER de verschillende planologische toestanden in beeld te brengen.
- De stad Kortrijk merkt op dat het stadsmodel geschikt is om verschillende scenario's af te wegen en te vergelijken, maar niet is bedoeld om de huidige toestand te vergelijken met scenario's.

DEPARTEMENT OMGEVING

Er zal in de verfijnde startnota verduidelijkt worden dat de bestaande toestand de bestaande toestand in het stadsmodel betreft, en dus niet de bestaande toestand vanuit tellingen. Er zal dus in deze sprake zijn van een afwijking.

In het MER is ook een luik rond validatie op te nemen. Deze validatie is een vergelijking tussen het model en de tellingen/metingen, waarbij bekeken wordt in hoeverre deze overeenstemmen. Deze voorziene validatie van de modelgegevens kan reeds aangegeven worden in de verfijnde startnota.

Discipline lucht en geluid

- Op vlak van geluidsmetingen is nog af te spreken (o.m. met AWW) waar de meetpunten ifv geluid precies moeten komen.
- Er wordt een overleg ingepland met de afdeling Energie, Klimaat en Groene Energie (EKG) van het departement Omgeving.
- Volgende wijziging van de goedgekeurde startnota is voorzien: er is eerst te bekijken waar er een onderscheidend effect kan zijn, vooraleer de te modelleren wegsegmenten worden geselecteerd.

In het standaard luchtmodel IFDM Traffic is het niet mogelijk om met negatieve hoogtes te werken. Dit betekent dat er geen sleuven, overkragingen,... kunnen gesimuleerd worden (tunnels kunnen wel met het standaard luchtmodel gesimuleerd worden). Voor negatieve hoogtes dient gebruik gemaakt te worden van een complexer model van VITO. Dit complexer model is enkel in te zetten voor echt kansrijke alternatieven. Het is in eerste instantie de bedoeling om zo ver mogelijk te geraken met de standaard luchtmodellen.

Selected Link Analyses

- Via SLA is te bekijken wat de groeicapaciteit is van ruimtelijke ontwikkelingen en wat deze ontwikkelingen bijdragen. De SLA staan in functie van het sleutelen aan het programma.
- SLA vormt slechts een 1^e indicatie; in principe moet men het model opnieuw laten lopen.

Inspraakreacties op de MER-methodiek

- Een deskundige biodiversiteit zal een screening/check uitvoeren op vlak van actualiteitswaarden van de biologische waarderingskaart.
- Een landbouwimpactstudie kan in principe vrij snel gebeuren. Een Gis-contour is aan te leveren, waarbij voor de desbetreffende percelen de landbouwwaarde/gebruik wordt nagezien.

Er wordt afgesproken om eerst het plangebied te verfijnen, pas erna zal bekeken worden of een LIS een meerwaarde kan bieden.

Verkeerskundige alternatieven

Een overzicht is gemaakt van de weerhouden en niet-weerhouden alternatieven; zie presentatie. Volgende bemerkingen worden hierbij geformuleerd:

- *Scenario met modal shift en zonder aanpassing complexen*
Dit scenario is te weerhouden voor verder onderzoek. Er is hierbij te verduidelijken dat binnen dit scenario wel infrastructuurwerken mogelijk zijn ifv de modal shift, bv. ifv de doorstroming van OV. Infrastructuurwerken ifv auto- en vrachtverkeer maken geen onderdeel uit van dit scenario.
- *R8 boven of onder E17*

DEPARTEMENT OMGEVING

Het in tunnel steken van infrastructuur onder de R8 of E17 is niet mogelijk ivf de veiligheid, dit is gebleken na overleg met de Vlaamse tunnelorganisatie. Ook mogen de aansluitingen op de complexen niet in een tunnel gelegen zijn.

- *Ventwegen*

De ontwerpen van de stad Kortrijk met ventwegen langs de E17 werden bekeken bij MOW/AWV. De maatvoering is vrij correct en dient nog beperkt te worden bijgestuurd: de genomen wegbreedte is juist, er dient nog een randafwering (30cm) toegevoegd te worden (dit betreft de te respecteren afstand tussen de jersey's en pijlers).

Het voorstel van de stad met ventwegen is dus mee te nemen in het verdere onderzoek. Het ontwerp is nog te checken op hoogteprofielen en bochtstralen. Op de ventwegen zal een snelheid van 90 km/u mogelijk zijn.

- *Eierdooier*

De stad Kortrijk bezorgt nog het ontwerp van de “eierdooier” door. De haalbaarheid hiervan is nog te bekijken.

- *Overkapping en ondertunneling*

Het departement MOW werkt een nota uit o.b.v. het overleg met de Vlaamse tunnelorganisatie en het richtlijnenboek van AWV rond hoofdwegen (met hoofdstuk over tunnels).

Vanuit inspraak werd gevraagd naar het ‘ondertunnelen’ van de E17 en R8. De bedoeling van deze inspraakreactie is niet geheel duidelijk. Dit dient ook zo aangegeven te worden bij de bespreking ervan in de antwoordnota.

Het voorstel tot “ondertunnelen” is in feite uiteen te vallen onder de andere reeds opgesomde varianten, m.n. de voorstellen tot overkappen (weerhouden voor verder onderzoek) en de varianten sluiten R8 boven en onder E17 (niet-weerhouden voor verder onderzoek).

Vraag tot snelheidsverlaging

- Dit is een exploitatievariant in het verdere onderzoek ivf de luchtkwaliteit (lange termijn).
- Minister Peeters heeft de vraag tot snelheidsverlaging (korte termijn) beantwoord in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken.

<https://www.vlaamsparlament.be/commissies/commissievergaderingen/1373976/verslag/1378322>

De vraag wordt negatief beantwoord. De minister heeft een opening gelaten door te wijzen op een mogelijke nieuwe overweging o.b.v. objectieve criteria.

Er wordt betreurd dat het kader en de context van de vraag niet zijn meegenomen. Het is wenselijk om de vraag aan de minister(s) te herhalen als inspraakreactie op de startnota K-R8, vanuit de doelstelling van het planproces tot verhogen van de leefbaarheid. Er kan hierbij worden voorgesteld om op korte termijn onderzoek te laten uitvoeren o.b.v. het simulatiemodel van de afdeling EKG van het departement Omgeving.

De vraag is in feite op een IKW tussen de kabinetten Mobiliteit en Omgeving te bespreken. AWV en DOMG zullen verder informeren naar de mogelijkheden hieromtrent.

- Door AWV ZIJN recent geluidsmetingen uitgevoerd. Uit het antwoord van minister Peeters moest ook blijken dat geluidsschermen, gezien de verzonken ligging van de E17, geen zin hebben.

Parallele infrastructuurwerken

DEPARTEMENT OMGEVING

- De ring R8 en de omliggende autosnelwegen zijn als geheel te bekijken. Er wordt uitgegaan van het feit dat alle infrastructuurwerken noodzakelijk zijn voor een optimaal functioneren van het geheel.
- Antea stelt de vraag of we in het onderzoek K-R8 wel moeten uitgaan van een optimale doorstroming thv de noordelijke R8, Aalbeke en de aansluiting R8/A19. Zijn deze werken niet eerder voor de langere termijn?
De uitgangspunten blijven behouden. In de fasering zullen deze werken namelijk eerst worden uitgevoerd en dan pas de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost.
- Vanuit de stad Kortrijk wordt opgemerkt dat door realisatie van de trompetaansluiting R8/A19 de route langs de westelijke R8 aantrekkelijker wordt (in afwachting van de aanpak van de verkeerswisselaar Aalbeke), terwijl men in de eerste plaats de route via Aalbeke dient te gebruiken.
Er is te verduidelijken dat de infrastructuurwerken niet louter te maken hebben met doorstroming, maar dat deze noodzakelijk zijn ifv veiligheid.
- In de regio is er bezorgdheid gezien er voor al deze werken veel centen vereist zijn. Engagements m.b.t. centen kunnen in deze fase niet worden gegeven.
In de procesnota K-R8 is een oplijsting van alle infrastructuurwerken opgenomen; in de verfijnde versie kan de aanpak, fasering, timing, etc. van deze infrastructuurwerken worden geactualiseerd. Engagements vanuit de Vlaamse Regering zijn dus vervat in de verfijnde startnota K-R8, maar zullen bv. ook deel uitmaken van het voorkeursbesluit van het complex project KBK.
- De intercommunale Leiedal vraagt naar de impact van de tonnagebeperking richting Lille. Dit zal een impact hebben op de verkeerswisselaar Aalbeke. Deze verkeerswisselaar werkt als communicerende vaten met de complexen Kortrijk-Zuid en -Oost. Er wordt echter aangenomen dat er geen directe impact zal zijn op de complexen Kortrijk-Zuid en -Oost.

Modal split – modal shift

Er is te wachten op de goedkeuring van het OV-plan vooraleer Mint de opdracht te geven om de huidige modal split uit het stadsmodel te halen. De goedkeuring van het nieuwe OV-net is thans voorzien op de VVRR van 29 mei, maar gezien de opschorting van alle VVRR en werkgroepen VVR tot minimum na 3 april, kan dit mogelijks vertraging oplopen.

Het departement MOW neemt volgende punten verder op:

- Vraag aan de gemeente Zwevegem naar input ifv het opladen van het stadsmodel, zodat het verschil in detailleringsgraad minder groot wordt.
- Er zijn afspraken te maken over de wijze van verwerking van de lijnvoering in het stadsmodel: de keuze is te maken o.b.v. de tijdsduur van deze verwerking, de prioriteiten, de kostprijs en het uiteindelijke resultaat. Mint stuurt aan op een gezamenlijk overleg.

Ruimtelijk kader en programma

- In de presentatie wordt een beknopt overzicht gegeven van de ruimtelijke principes onder de drie ambities voor Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. O.b.v. dit ruimtelijk kader zijn ruimtelijke keuzes te maken, die in geval van consensus zijn op te nemen in de verfijnde startnota.
- In overleg met de Vlaamse tunnelorganisatie zal in de verfijnde startnota een overzicht worden gemaakt van mogelijke ontwikkelingen die weerhouden of niet-weerhouden

DEPARTEMENT OMGEVING

worden op de reservatiestrook (in geval de R8 er niet gesloten wordt) of bovenop de R8 en/of E17 (in geval van overkapping/ondertunneling).

- De kantorenstudie i.o.v. de stad Kortrijk en Leiedal is reeds toegekend. Binnen de stad is Emily Vanhaverbeke de contactpersoon, bij Leiedal is dit Steven Vanassche.
- Bij het opladen van een luik rond economie in de verfijnde startnota is de link te maken met de verschillende deelonderzoeken binnen K-R8:
 - Het milieuonderzoek bevat onder de derde P (zie hoger) een economisch luik. Het MER zal echter geen economisch onderzoek uitvoeren.
 - De ontwikkelingsmogelijkheden worden bekeken in het ruimtelijk ontwerp onderzoek.
 - De kosten en baten op vlak van economie zullen bekeken worden in de MKBA.
 - De ruimtelijk veiligheidsrapportage (indien vereist) heeft betrekking op toezicht op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen, en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen.

Van een 'volwaardig' economisch luik binnen K-R8 kan moeilijk sprake zijn: economie is één van de elementen die bekeken wordt in de voorziene integrale aanpak.

Workshops Kapel ter Bede

De provincie wenst ook deel te nemen aan de workshops. Dit wordt door het departement Omgeving doorgegeven aan de projectleider bij ORG Permanent Modernity.

Aanvulling beleidscontext

Er worden aanvullingen gevraagd vanuit inspraak, zie slide 73.

Verdere aanpak

De volgende planteamen gaan door op:

- Dinsdag 16 juni 2020 om 9u30 (kantoren Leiedal, zaal bib): Op dit planteam wordt gefocust op het afronden van de antwoordnota. Daarnaast zal ook de verfijning van het plangebied aan bod komen.
- Donderdag 10 september 2020 om 13u30 (kantoren Leiedal, zaal bib): Op dit planteam wordt de verfijnde startnota voorgelegd.

Varia

Er worden geen variapunten aangebracht.