

Via Teams, deelnemers:

- Departement Omgeving: Filip Hendrickx, Silvie Creyf, Melanie Franck (team MER), Karolien Schoonjans (team EV)
- AWW: Franco Verschueren
- Departement MOW: Sofie Demeulenaere
- V.V.M. De Lijn: Luc Sagaer
- VLAIO: Stefaan Baeteman
- Provincie West-Vlaanderen: Wim Beerten
- Strategisch project Contrei: Jeroen Vanthournout
- Leiedal: Aurelie Van Obbergen
- Stad Harelbeke: Karel Bauters
- Kortrijk: Brecht Nuytens, Lieven Van Horebeek, Marina de Vet
- Antea: Koen Slabbaert

Verontschuldigd:

- Departement Omgeving: Veronique Smeets
- Departement MOW: Inge Feys
- Strategisch project Contrei: Griet Lannoo
- Stad Harelbeke: Cindy Deprez
- Gemeente Kuurne: Filiep Verhelst
- Gemeente Zwevegem: Christophe Calant
- Antea: Paul Arts

Opzet planteam & afspraken ifv verder aanpak en timing

Op het planteam worden de laatste aanvullingen en verfijningen van de verfijnde startnota K-R8 besproken en worden de verschillende documenten horende bij deze verfijnde startnota overlopen.

Het gaat om volgende documenten:

- De verfijnde startnota K-R8
- De geactualiseerde procesnota
- 3 bijlagen:
 - De antwoordnota
 - Het locatieonderzoek voor het nieuwe voetbalstadion van KV Kortrijk en aanvullend programma
 - De tunnelnota

Na het planteam zullen de laatste aanpassingen aan de documenten gedaan, waarna een ontwerpversie aan het planteam zal worden overgemaakt ifv (informele) bemerkingen.

Gezien er nog overleg nodig is ifv de afronding van het locatieonderzoek KVK en de verdere uitwerking van hoofdstuk 4 van de verfijnde startnota (milieuluik), wordt de timing met één week opgeschoven:

- Week 21/9:
 - Overleg ifv finalisatie locatieonderzoek KVK en aanvullend programma (Silvie, Griet en Brecht)

- Overleg ifv finaliseren hoofdstuk milieulijk verfijnde startnota (Silvie, Melanie en Koen)
- Begin week 28/9: overmaken verfijnde startnota, procesnota en bijlagen aan planteam
- Planteam leest de verfijnde startnota, procesnota en bijlagen tegen 16/10
- Week van 9/11 (na herfstvakantie): planteam ifv bespreking bemerkingen en tekstaanpassingen > er wordt een doodle verstuurd om een nieuwe datum vast te leggen.

Er is steeds de bereidheid om een toelichting over K-R8 te geven aan de lokale besturen (GECORO, CBS, GR, deputatie). Het wordt opportuun geacht om dit tijdens de informele adviesperiode op de verfijnde startnota (oktober – begin november) te doen. Op deze manier kunnen mogelijke bemerkingen en/of bezorgdheden worden meegenomen in de verfijnde startnota vooraleer deze wordt overgemaakt aan de Vlaamse kabinetten.

Geactualiseerde procesnota

De nog niet-besproken actualisaties van de procesnota worden overlopen.

Afstemming met CP KBK

In de procesnota is het luik rond de afstemming met KBK verder uitgewerkt o.b.v. het bilateraal overleg met DVW van begin juli. De interferentiepunten tussen beide processen worden besproken.

Plangebied versus studiegebied: betrokkenheid van de gemeenten in het studiegebied?

Het studiegebied van K-R8 stemt overeen met de perimeter van het Stadsmodel van Kortrijk. De vraag stelt zich in welke mate de gemeenten die buiten het plangebied, maar wel in het studiegebied van K-R8 gelegen zijn wensen betrokken te zijn in het planproces. DOMG zal hiervoor contact opnemen met de gemeenten Kuurne, Wevelgem en Menen.

Vanuit de gemeente Kuurne werd reeds een toelichting gevraagd over K-R8. Dit kan uiteraard ook bij de andere gemeenten.

Meetcampagne op korte termijn

Samen met de inspraakperiode op de verfijnde startnota zou er een meetcampagne worden opgezet. Het moet duidelijk zijn voor de burger wat zij mogen verwachten van deze campagne. Er mogen geen verkeerde verwachtingen worden geschept. Het moet duidelijk zijn wat er met de meetgegevens zal gebeuren.

Het volgende zou opgenomen worden in de procesnota (nog af te toetsen met de VMM):

Meetcampagne inzake luchtkwaliteit en geluid

Samen met de inspraakperiode op de verfijnde startnota wordt een meetcampagne opgezet, zowel op vlak van luchtkwaliteit als op vlak van geluid. De communicatie en participatie bij deze campagne moet bijdragen tot een verhoogd draagvlak. In de communicatiecampagne zullen ook de reeds verrichte metingen (zoals de 6 meettoestellen voor fijn stof van de stad Kortrijk en de geluidsmetingen van het Agentschap Wegen en Verkeer) en het gebruik van de modellen in het verdere onderzoek worden toegelicht.

- Geluidsmetingen:

De locaties voor de geluidsmetingen zullen gekozen worden o.b.v. verwachte wijzigingen in verkeer en de ligging t.a.v. bewoning. De locatiekeuzes met het oog op een maximale meerwaarde voor het onderzoek worden gemaakt vanuit het planteam, in samenspraak met de geluidsdeskundige van het Agentschap Wegen en Verkeer.

Aan de burger zal de nodige medewerking worden gevraagd, zodat de installaties op de vooropgestelde locaties kunnen worden geplaatst (bv. in de voortuin). Er zal naar de burger toe worden aangegeven wanneer de metingen worden aangevat. De weersomstandigheden zijn hierbij van belang.

De geluidsmetingen zullen worden gebruikt ter validatie van het geluidsmodel (zo kan o.a. nagegaan worden of er andere geluidsbronnen zijn die van belang zijn op bepaalde locaties doordat deze niet uit het model zullen komen).

- *Metingen inzake luchtkwaliteit:*

De burger zal de mogelijkheid worden geboden om mee de locaties te bepalen voor het meten van de luchtkwaliteit in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. De Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) wordt betrokken in functie van de plaatsing en analyse van de meetresultaten.

Naar de burger toe moet het echter duidelijk zijn, om geen verkeerde verwachtingen te scheppen, dat de meetgegevens inzake luchtkwaliteit niet zullen worden gebruikt om prognoses te maken van de toekomstig te verwachten effecten als gevolg van het planinitiatief. Het maken van effectprognoses is namelijk niet mogelijk o.b.v. kortstondige metingen onder specifieke omstandigheden.

Samen met de VMM zal wel bekeken worden hoe de meetresultaten kunnen bijdragen aan het planproces K-R8. Dit gaat bv. over het detecteren van knelpunten en het ondernemen van daaraan gelinkte acties.

De verkregen meetresultaten inzake luchtkwaliteit zullen worden gebruikt in functie van monitoring (zie verfijnde startnota, hoofdstuk 4). De meetresultaten fungeren hierbij als nulmeting, zodat een vergelijking mogelijk wordt na realisatie van de plandoelstellingen.

De meetresultaten kunnen ook op lange termijn zorgen voor het voeden en verfijnen van de luchtmodellen, wat op zich losstaat van het planproces K-R8.

Samenwerkingsovereenkomst

De timing voor de opmaak en het afsluiten van de samenwerkingsovereenkomst is opgeschoven. Dit wordt nu voorzien in de scopingfase, voorafgaand aan de opstart van de deelonderzoeken. Tot aan de scopingnota wordt nl. verder vorm gegeven aan het onderzoek. Er moet zicht zijn op de omvang en aanpak van de deelonderzoeken, vooraleer hierover concrete afspraken kunnen worden vastgelegd in de overeenkomst.

Verfijnde startnota

Verdere aanpassing plancontour

De aanpassingen aan de plancontour t.o.v. het vorige planteam worden opgelijst (zie slides 15-18).

Bespreking:

- Gezien de collegebeslissing van Harelbeke is enkel nog de stad Kortrijk vragende partij om de Paperclip op te nemen in K-R8.
Zowel Kortrijk als Harelbeke vinden het van belang dat de Paperclip ergens wordt opgenomen en willen hier garanties voor. De afspraken rond de opname van de Paperclip zijn opgenomen in de procesnota. De stad Harelbeke geeft aan sneller te willen schakelen van zodra het voorkeursbesluit KBK er is.
- Er zijn geen verdere bemerkingen op de plancontour.

Huidige modal split + ambitieniveau modal shift

Mint heeft de huidige modal split uit het Stadsmodel en Regionaal verkeersmodel gehaald voor de gemeente Kortrijk (resultaten zie slide 20-21). Dit resulteert obv het RVM in een aandeel duurzame modi van 36,7%, waarbij volwassen passagiers ook als duurzaam worden beschouwd.

In de verfijnde startnota wordt opgenomen dat in het planproces K-R8 een ambitieniveau van meer dan 40% duurzame modi is te hanteren. Een exact percentage wordt nog niet vastgelegd, dit zal nog worden bepaald in afstemming met de VVR Kortrijk.

Bespreking:

- MOW vraagt ifv deze afstemming naar de timing binnen K-R8.
Het exacte percentage dient uiterlijk gekend te zijn bij de start van het onderzoek K-R8. Echter zou het mooi zijn mocht dit percentage kunnen vastgelegd worden in de scopingnota. De scopingnota wordt pas in 2021 verwacht, na goedkeuring van de verfijnde startnota en de daaropvolgende inspraakperiode. Tegen die tijd wordt verwacht ook binnen de VVR-werking meer zicht te hebben op de ambities rond modal shift.
- Antea informeert naar de timing van de update van het Stadsmodel van Kortrijk. Er werd nl. afgesproken om ook uit het geüpdate Stadsmodel de huidige modal split te halen. Dit kan verdere onderbouwing geven aan het exact te bepalen percentage duurzame modi. Mocht Mint dit tijdig kunnen doen, dan kunnen de resultaten opgenomen worden in de scopingnota.
De stad Kortrijk acht dit zeker haalbaar. Eind deze maand verwacht men toestemming te verkrijgen over het gebruik van RVM, waarna Mint aan de slag kan. Het geüpdate Stadsmodel wordt eind dit jaar verwacht. De stad Kortrijk zal een tijdslijn uitzetten.
- De stad Kortrijk informeert hoe er in het onderzoek zal worden omgegaan met de mogelijk blijvende impact van Corona.
De verfijnde startnota vermeldt hier momenteel nog niets over, een passage wordt toegevoegd. Er is echter een afwachtende houding aan te nemen. Op dit moment zijn geen aannames mogelijk over welke mobiliteitsimpact Corona (blijvend) zal hebben. Zo kan Corona enerzijds positieve effecten hebben op vlak van leefbaarheid (minder verkeer door thuiswerk), anderzijds wordt bv. ook minder het openbaar vervoer gebruikt vanuit angst voor besmetting.
Vraag is hoe we hiermee moeten omgaan in het verdere onderzoek? Mogelijks kan een sensitiviteitstoets worden uitgevoerd, waarbij er dus met bepaalde vorken/bandbreedte wordt gewerkt (worst case versus best case). Antea geeft aan dat dit dan best op het einde wordt uitgevoerd, om geen veelvoud aan alternatieven te hebben.
Er is in de verschillende processen eenzelfde aanpak te hanteren (K-R8, VVR, lokaal mobiliteitsplan,...).
- Bijkomende input van MOW:
In het RMP zal er gewerkt worden met cijfergegevens uit het regionaal verkeersmodel (lees verkeersmodel WVL). In het kader van het RMP zullen er geen microsimulaties uitgevoerd worden. De verschillende acties in het actieplan gekoppeld aan het RMP zal leiden tot microsims. Dit zal dan ten vroegste in 2022 gebeuren en dan zullen we waarschijnlijk al kunnen praten van het “nieuwe” normaal.
Dit geldt ook meestal voor een lokaal mobiliteitsplan, maar de nieuwe visies van de gemeenten/steden kunnen misschien wel al verder gaan daarin en dan is werken met een vork een optie.

Ruimtelijk programma: reconversie, verdichting en vrijwaring

Het ruimtelijk programma op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost wordt kort voorgesteld. Meer info is opgenomen in de verfijnde startnota.

De rode zones op de kaarten zijn ontwikkelingszones. Waar deze rode zones ook gearceerd zijn, wordt ingezet op verdichting. De arcering op Kapel ter Bede is nog weg te laten.

Belangrijkste principe is dat er wordt ontwikkeld en/of verdicht op goed multimodaal ontsloten locaties. Dit betekent ook dat minder of niet goed ontsloten locaties worden gevrijwaard. Dit moet bijdragen tot de realisatie van een robuuste groenstructuur doorheen het plangebied.

Bespreking:

- Verdichtingsstrategie Kennedypark: VLAIO gaat niet akkoord dat om te blijven vasthouden aan de V/T uit de verkoopvoorwaarden van Leiedal. Ook hier is het principe te hanteren dat er op goed bereikbare plaatsen (bv. langs de kernnet as) hogere dichtheden mogelijk zijn.
DOMG zal hierover terugkoppelen met Griet.
- Site AWW: AWW vraagt of het de bedoeling is dat het Agentschap op deze locatie verdwijnt. Er zijn verschillende scenario's mogelijk, dus ook een verdere ontwikkeling in combinatie met de gebouwen van AWW. De mogelijkheden zijn voorwerp van verder ruimtelijk ontwerpend onderzoek.
- Site Kulak: Er zijn gesprekken lopende tussen de stad en de Kulak. Het belang van deze instelling voor de regio is te onderstrepen in de verfijnde startnota. De groeimogelijkheden (op lange termijn) op de campus zijn verder te bekijken. De groeimogelijkheden worden prioritair gezien in de zone langs de E. Sabbelaan. Kulak zelf kijkt echter ook in de richting van de Schaapsdreef en de A. Baertlaan.

Knooppuntontwikkeling

Op slide 32 worden de mogelijke locaties voor een regionaal mobipunt / multimodaal knooppunt aangeduid. Dit zijn de locaties die aan bod zijn gekomen vanuit het overleg, andere locaties zijn ook mogelijk.

De locatiebepaling en uitbouw van het knooppunt op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost is af te stemmen met de VVR Kortrijk.

Infrastructuurvarianten

De parallelle infrastructuurwerken en de prioritering ervan is opgenomen in de procesnota.

In de verfijnde startnota zijn alle infrastructuurvarianten die deel uitmaken van het onderzoek K-R8 opgenomen. Er worden hierbij 3 groepen onderscheiden:

- Alle onderzochte verkeerskundige varianten uit het voorbereidend mobiliteitsonderzoek (gezien de gewijzigde uitgangspunten ook deze die in het voorbereidend onderzoek verkeerskundig niet haalbaar bleken)
- Bijkomende varianten vanuit inspraak
- De niet-weerhouden varianten

Bespreking:

- Het planteam gaat akkoord met de omschrijving van het nul plus alternatief (zie slide 40).
- Het planteam gaat akkoord met het wegschrijven variant 5A (zie slide 43).
- De variant met ventwegen is nog intern te bekijken bij MOW.
- AWW stelt in vraag of een snelheidsverlaging op de E17 gepaard moet gaan met een snelheidsverlaging op de R8.

Dit zal moeten blijken uit het verdere onderzoek, waarin is te bekijken in welke mate er ongewenste reroutingeffecten ontstaan. In het onderzoek rond een mogelijke snelheidsverlaging zal een evenwicht moeten worden gezocht tussen enerzijds positieve effecten op vlak van luchtkwaliteit en anderzijds de doorstroming. Antea duidt dat er is

te werken in 3 stappen: eerst een doorrekening in het Stadsmodel, vervolgens werken met het micromodel van Witteveen+Bos en tot slot gebruik maken van het model Enviver.

Filetolerantie

In het onderzoek zal ifv de modal shift een zekere mate van filevorming worden getolereerd op het onderliggend wegennet (zie slide 44). Het is belangrijk dat ook de lokale besturen het hierover eens zijn.

Bespreking:

- De stad Kortrijk vraagt of dit gebruikelijk is en of dit bv. ook zo in Antwerpen wordt toegepast. Antea geeft aan dat dit ook op andere plaatsen wordt gehanteerd (bv. Oosterweel) en dat dit als gangbaar kan worden beschouwd.
- Leiedal vraagt hoe we dan omgaan met de rotondes die in het plangebied aanwezig zijn. Antea stelt dan er dan gekeken wordt naar de fileopbouw (opbouw wachtrijen en wachttijden).

Scoping – milieuluik startnota

De verfijnde startnota wordt aangevuld met een voorstel van methodiek voor het MER (hoofdstuk 4). Antea zal dit hoofdstuk in de loop van volgende week afronden, waarna de verfijnde startnota aan het planteam kan worden bezorgd. Volgende week zitten DOMG en Antea hierover samen.

Het studiegebied is t.o.v. de goedgekeurde startnota sterk ingekrompen. In de goedgekeurde startnota betrof dit nog de 3 stedelijke gebieden, nu wordt het studiegebied voor de disciplines mobiliteit, lucht, geluid, mens-gezondheid en (deels) biodiversiteit, water, landschap beperkt tot de perimeter van het Stadsmodel. Voor andere disciplines zal het studiegebied kleiner zijn.

In het milieuonderzoek worden verschillende stappen onderscheiden:

- Stap 0 (voorafgaand aan het milieuonderzoek):
Herneming van het mobiliteitsonderzoek o.b.v. de gewijzigde uitgangspunten (ruimtelijk programma incl. bijsturingen + een exact percentage modal split). In dit mobiliteitsonderzoek zal bekeken worden welke varianten er niet voldoen aan de ontwerpeisen (veiligheid, bochtstralen, tunnelveiligheid, overkapbaarheid,...), dus welke varianten er verkeerskundig en technisch niet haalbaar zijn.
- Stap 1: Aftoetsing van de verkeerskundig haalbare varianten aan het aspect 'verbeteren van de leefbaarheid'.
Er wordt in het milieuonderzoek vertrokken vanuit het aspect leefbaarheid (zie 3P benadering). Hiervoor wordt een breed gamma van aspecten/indicatoren afgetoetst. De indicatoren zijn de toetsstenen op basis waarvan wordt afgetoetst of de alternatieven voldoende gericht zijn op het verbeteren van de leefbaarheid.
Een samenvattend overzicht van de indicatoren per P is opgenomen op slide 47. In de verfijnde startnota zijn bijkomende tabellen opgenomen, met een uitgebreider overzicht van de verschillende indicatorensets.
- Stap 2: Dit betreft de feitelijke MER-fase, waarbij de overgebleven varianten worden afgetoetst aan alle disciplines:
 - Stap 2a: Check mobiliteitsgerelateerde disciplines (mobiliteit, lucht en geluid)
In deze stap gebeuren verkeersmodellerings o.b.v. het stadsmodel. O.b.v. de resultaten van de verkeersmodellerings wordt een selectie gemaakt van de te modelleren wegsegmenten ifv geluid en lucht.

De onderzoeksresultaten moeten ook duidelijk maken welke restcapaciteit er is en wat dit betekent op vlak van de ruimtelijke ontwikkelingen en bijsturingen.

- Stap 2b: Check alle disciplines

Bemerkingen vanuit het team MER:

- In de methodiek is nog onvoldoende rekening gehouden met het iteratief proces en de voorziene 'loops' in het onderzoek. Ook de wisselwerking met de andere deelonderzoeken is nog in te bouwen. Het is niet voldoende dat deze zaken in de procesnota staan, een concrete vertaling is te maken in de verfijnde startnota ifv de uitwerking van het onderzoek.
- Er is nog verder te bekijken wanneer er getrechterd wordt. Een trechtering na stap 1 is te verantwoorden vanuit het aspect leefbaarheid. Tussentijdse selecties tijdens stap 2 liggen juridisch moeilijk. Er is dus voorzichtigheid in te bouwen omtrent tussentijdse trechtering.
- Het schema trechtering binnen stap 1 (zie slide 49) is nog verder aan te passen. Een variant die oranje kleurt, is toch nog mee te nemen in de volgende stap. Enkel indien een variant verschillende maal de kleur rood krijgt, dan valt de variant af.

Er wordt afgesproken om in het begin van hoofdstuk 4 van de verfijnde startnota de nodige schema's in te voegen ter duiding van de verschillende stappen in het MER, de inpassing in het iteratief proces en de relatie tot de andere deelonderzoeken.

Bijlage 1 Antwoordnota

De antwoordnota werd reeds nagelezen door het planteam en besproken op het planteam van 16 juni. Een verder aangepaste versie wordt overgemaakt: de aanvullingen en/of aanpassingen zullen aangegeven zijn met track changes.

Bijlage 2 Locatieonderzoek KVK en aanvullend programma

De resultaten van het locatieonderzoek en aanvullend programma worden toegelicht op de slides 56-65.

Het DOMG heeft nog een aantal bemerkingen (zie slides 66-67). Belangrijkste bemerking is dat er o.b.v. de kwalitatieve beoordeling conclusies worden gemaakt over de geschiktheid van de locatie. Dit wordt te sterk sturend bevonden en is voorwerp van het verdere onderzoek. Ook het luik rond de doorwerking in het GRUP K-R8 is nog verder aan te vullen.

Bespreking:

- De stad Kortrijk geeft aan dat de eindbeoordeling overeenstemt met het standpunt van de stad. Vanuit het geïntegreerd planproces kan dit als een voorafname op het plan-MER worden beschouwd.
- Hoe staat DOMG tegenover dit locatieonderzoek? Wordt dit onderzoek als voedend voor K-R8 beschouwd of is DOMG er mede-eigenaar van?
Het opzet is om het locatieonderzoek als bijlage bij de verfijnde startnota te voegen, wat betekent dat dit zou moeten gedragen zijn vanuit het planteam.
- Er wordt afgesproken dat DOMG, de stad Kortrijk en Leiedal volgende week samenzitten om de bemerkingen te bespreken ifv het afronden van het onderzoek.

Bijlage 3 Tunnelnota

De tunnelnota werd opgemaakt door MOW en omvat de richtlijnen voor de aanleg van een tunnel. De 10 seconden-regel (zie slide 70) is hierbij van belang.

Bespreking:

- De stad Kortrijk informeert welke lengte er wordt gehanteerd om te spreken over een tunnel.
Antea duidt dat in de Vlaamse richtlijnen er wordt gesproken van een tunnel vanaf 200m, in de Europese richtlijnen vanaf 100m.
- De stad Kortrijk vraagt in welke mate verbrede wegdekken worden meegenomen in het MER (bv. verdubbelen van de breedte van het brugdek).
Antea geeft aan dat dit eerder op projectniveau is te bekijken. Dit zal weinig meerwaarde bieden op vlak van luchtkwaliteit. Er is ook rekening te houden dat negatieve effecten op deze manier ook verschoven kunnen worden.