

Deelnemers, via Teams:

- Departement Omgeving: Silvie Creyf (afd. GOP), Filip Hendrikx (afd. GOP), Melanie Franckx (afd. GOP, team MER), Veronique Smeets (afd. EKG), Sandra Geerts (afd. BJO)
- AWW: Franco Verschueren
- Departement MOW: Inge Feys, Sofie De Meulenaere
- De Lijn: Luc Sagaer
- Eurometropool: Catherine Christiaens
- Provincie West-Vlaanderen: Koen Vanneste, Wim Beerten, Koenraad Marchand
- Strategisch project Contrei: Griet Lannoo, Jeroen Vanthournout
- Leiedal: Aurelie Van Obbergen
- Stad Harelbeke: Cindy Deprez
- Stad Kortrijk: Lieven Van Horebeek, Brecht Nuyttens
- Gemeente Zwevegem: Christophe Calant
- Antea Group: Koen Slabbaert, Paul Arts, Guy Putzeys

Verontschuldigd:

- Koen Toté, VMM
- Séverine Flahault, Eurometropool
- Stefaan Baeteman, VLAIO
- Gemeente Wevelgem

Bespreking bemerkingen verfijnde startnota

Relevante beleidsplannen en -beslissingen

Zie slide 5-7.

- De verkregen input van de Eurometropool wordt toegevoegd in de verfijnde startnota. De Eurometropool bezorgt nog de principiële verklaring van Frankrijk en Vlaanderen (protocol betreffende de organisatie van het gecoördineerde beheer van grensoverschrijdende luchtvervuiling op grondgebied van de Eurometropool Rijsel-Kortrijk-Doornik, 16/09/2020).
- De aanvullingen m.b.t. Europese en federale plannen zijn beperkt. Toevoegingen worden voorzien ifv relevantie en voor zover niet verder verfijnd (bv. op Vlaams niveau).
- Het geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke wegen wordt toegevoegd. In dit plan werden de aanbevelingen van de WHO (2018) enkel opgenomen als streefdoel op lange termijn, dus niet als vastgestelde norm. De in het geluidsactieplan voorgestelde maatregelen zijn erop gericht om prioritaire problemen eerst aan te pakken, zoals die blijken op grond van overschrijding van de plandrempel van 70 dB Lden en enkele andere criteria die werden bepaald voor het opmaken van de knelpuntenlijst.
- Duiding Vlaams Luchtbeleidsplan en Energie- en Klimaatplan: Het aantal gereden voertuigkilometers neemt jaarlijks toe, zowel voor personen- als vrachtwagens. In een business as usual (BAU)-scenario is er voor vrachtwagens een grotere groei dan in het

beleids (BEL)-scenario uit het VEKP en LBP. Zonder beleidsmaatregelen zal de toename van het aantal gereden voertuigkilometers door vrachtwagens dus hoger zijn dan 14%.

De vermelde 14% heeft geen betrekking op individuele projecten. Ikv K-R8 is te bekijken of de voertuigkilometers in de lijn hiervan liggen of niet.

In K-R8 wordt een 'hoog' ambitieniveau op vlak van leefbaarheid aangehouden, maar geen 'er hoog' ambitieniveau conform de WHO-gezondheidsnormen. Het is dus niet de bedoeling om o.b.v. de WHO-advieswaarden milderende maatregelen af te dwingen, wel kunnen er aanbevelingen worden geformuleerd.

Grensoverschrijdend

Zie slide 8.

N.a.v. het bilateraal overleg met en de verkregen input van de Eurometropool worden de prioritaire thema's voor de Eurometropool verder uitgewerkt en benadrukt in de verfijnde startnota.

- Vanuit de Eurometropool wordt geduid dat men in het voorbije jaar de Carré bleu heeft bewegwijzerd en het thans de bedoeling is om dit 'vierkant' te doorbreken en ook fietsverbindingen te maken met andere gemeenten. Vooral grensoverschrijdende verbindingen zijn hierbij van belang.
- De provincie vraagt om ook het VICORO te betrekken. Voorafgaand aan de formele adviesperiode is een mail te sturen naar de secretaris om hem in te lichten over K-R8.

Plancontour

Zie slide 9.

- De stad Kortrijk vraagt om het "binnengebied" thv de wijk Lange Munte mee op te nemen in het plangebied K-R8, dit n.a.v. de vele inspraakreacties ikv het gemeentelijk RUP Lange Munte waarbij men tot nieuwe inzichten is gekomen.
- Woonwijken an sich worden niet bekeken in K-R8, maar zijn te bekijken op lokaal niveau. Het binnengebied wordt wel, alvast in deze fase, meegenomen ifv de inpassing in het ruimere verhaal en bv. mogelijke fietsverbindingen, maar dan wel met de vermelding dat in het verdere proces de plancontour nog zal verfijnd worden.
- Er kan in deze zin een onderscheid worden gemaakt tussen het eigenlijke plangebied en het onderzoeksgebied.

Ruimtelijk programma

Zie slide 10-19.

- Het ruimtelijk programma dient nog verder politiek teruggekoppeld te worden bij de stad Kortrijk. De stad voorziet nog een participatietraject met stakeholders/grote spelers op Hoog Kortrijk. Ook de actualisatie van het Masterplan Hoog Kortrijk is nog politiek te bekijken.

Er wordt gevraagd naar een zekere consensus ook op politiek niveau, temeer de stad deel uitmaakt van het planteam. Er is te vermijden met de inspraakperiode in het vooruitzicht dat de visie van de stad niet overeenstemt met de beslissing van de VR. Dit is op 18/11 verder uit te klaren in het bilateraal overleg met het CBS Kortrijk.

Volgens de stad zouden er normaal gezien geen grote verrassingen mogen zijn. 90% hiervan is een uitrol van het meerjarenplan van de stad Kortrijk.

- De stad Kortrijk geeft aan dat regionale behoeftestudies maar voor een beperkte tijd relevant en ook vaak te actualiseren zijn. Hiermee is rekening te houden bij het onderbouwen van programma's. Een RUP is een momentopname, terwijl ook is rekening te houden met evoluties in de tijd.
Er wordt akkoord gegaan om de programma's te onderbouwen vanuit verschillende facetten (samenhang van elementen) en dus niet louter vanuit behoefte- of programmastudies. Ook de kwaliteiten van de plek, de regiovisie ZWVI en andere beleidsplannen/-visies, etc. zijn mee te nemen.
- De stad duidt tevens dat m.b.t. regionale programma's er ook in de ruimere regio is te kijken wat de beste locatie is; een beleid hierrond is te voeren. Dit betekent niet dat het plangebied uitgebreid moet worden, wel dat er afspraken zijn te maken over hoe om te gaan met minder goed gelegen locaties buiten het plangebied ter compensatie van ontwikkelingen in het plangebied.
Het dep. Omgeving geeft aan dat deze oefening ook reeds binnen het plangebied gebeurt (zie bv. verdichtingslocaties versus het schrappen van WUG aan de rand van Hoog Kortrijk).
- Er is aangekaart dat het concept van strategische reserve niet opgenomen is in de verfijnde startnota. De provincie merkt op dat ook toekomstige ontwikkelingen zijn te onderbouwen. Randvoorwaarden voor deze ontwikkelingen zijn aan te geven, bv. naar verkeersgeneratie toe.
- De stad Kortrijk stelt voor om in het verdere onderzoek in een eerste stap uit te gaan van waar de infrastructuur komt te liggen, dan te bekijken welke ingrepen er op vlak van leefbaarheid nodig zijn, vervolgens de groen- en waterstructuur uit te zetten en tot slot de resterende velden te bekijken ivf programma's. Dergelijke methodiek kan toegevoegd worden in de procesnota bij de bespreking van het ruimtelijk ontwerpend onderzoek.
- Nieuwe kaarten zijn opgemaakt, waarbij de rode en groene zones worden gedefinieerd. Er wordt gevraagd om ook de gele zone op de kaart te definiëren. In deze zone wordt een open ruimte beleid aangehouden (open ruimte buiten het plangebied).
- Er wordt gevraagd om wonen niet uit te sluiten op de brandweersite. Dit is van belang om langs deze Noord-Zuidas een zekere dynamiek te bewaren. In de startnota zullen hierbij de nodige aandachtspunten en randvoorwaarden worden vermeld: wonen kan enkel overwogen worden via verweving en/of ondergeschikt, waarbij ook een toets gebeurt inzake leefbaarheid.
- Kapel ter Bede wordt gericht op regionale bedrijvigheid, waarbij het behoud van grootschaligheid wordt vooropgesteld. KMO op de site wordt dus uitgesloten.
- Een aantal principes uit de in opmaak zijnde kantorenstudie van de stad Kortrijk worden verwerkt in de verfijnde startnota. Hiervoor is afgestemd met de stad Kortrijk.

Fiets

Zie slide 20-21.

- De stad Kortrijk vraagt om het concept ringfietspad ("ringfietssnelweg") op te nemen in de verfijnde startnota. Dit concept is nog niet concreet gemaakt. Naast hetgeen is opgenomen in K-R8 is nog te bekijken waar er potenties zijn langs de rest van de ringinfrastructuur.

DEPARTEMENT OMGEVING

- MOW stelt dat het niet evident is om dit te koppelen aan de ringinfrastructuur. Bepalend hierbij is of de R8 gesloten wordt of niet. Het is van belang dat een fietsverbinding voldoende potentieel heeft. De fietsverbinding moet ook buiten de 10m-zone gelegen zijn.
- Voor de provincie kan de reservatiestrook zeker een sport in de ladder van fietsverbindingen zijn. Men is steeds bereid om te kijken ifv BFF. Bij fietsverbindingen in de omgeving van de infrastructuur is ook de luchtkwaliteit te bekijken.
- Antea stelt de term “fietsring” voor als mogelijke oplossing.
- Er wordt bekeken om mogelijke aanvullingen in de verfijnde startnota te doen om het belang van de verbindende rol rond/langs de stad te benadrukken, zonder evenwel specifieke terminologieën te gebruiken.

Infrastructuur en mobiliteit

Zie slide 22-24.

- De gemeente Zwevegem is bezig met een parkeer- en circulatieplan, welke op de gemeenteraad zal komen.
- De ontsluiting van Kapel ter Bede via Evolis wordt weerhouden voor verder onderzoek.
- Ventwegen:
 - o De stad Kortrijk bekijkt om een beter leesbare figuur te bezorgen. Deze figuur is een mogelijk scenario met ventwegen.
 - o Het werken met ventwegen werd bij MOW nader bekeken. De hoogteverschillen kunnen ervoor zorgen dat er op bepaalde locaties mogelijks geen korte bochten realiseerbaar zijn; ook de zichtbaarheid is hierdoor een belangrijke factor. Alternatieven met ventwegen zijn te bekijken in het verdere onderzoek.
 - o AWV merkt op dat er ook veel ruimte zal vereist zijn.

Nulalternatief en referentiesituaties

Zie slide 25-26.

- Het nulalternatief wordt niet verder onderzocht wegens niet in overeenstemming met de plandoelstellingen.
- In de verfijnde startnota wordt verdere duiding van de referentie 2030 toegevoegd.
- Hoe moeten de microsimulaties van Witteveen & Bos geplaatst worden t.a.v. de huidige referentiesituatie en de referentie 2030?

In de uitgevoerde microsimulaties werd rekening gehouden met de verwachte groei in 2025 (toekomstscenario). Dit wordt 2030 is het geüpdate Stadsmodel. Vraag is of er een groot verschil zal zijn tussen 2025 en 2030 (het gaat in feite over een scenario, niet over een concreet jaartal). Kunnen de reeds uitgevoerde microsimulaties met verwachte groei in 2025 ook geldig blijven voor 2030 (mits interpretatie van de reeds uitgevoerde simulaties) of zijn er nieuwe microsimulaties uit te voeren? Dit is nog te bekijken in het verdere proces, doch hoeft niet opgenomen te worden in de verfijnde startnota.

MER methodiek

Zie slides 27-30.

- Bij de beoordeling ligt de focus op het globale effect van een alternatief t.a.v. de leefbaarheid binnen het studiegebied en niet noodzakelijk op een verbetering van de leefbaarheid voor elke individuele straat of woning.



- Duiding rond daling van het aantal gehinderden / blootgesteldten werd toegevoegd in de verfijnde startnota. Dit stond reeds vermeld verder in de tekst, maar wordt nu ook in het begin van het hoofdstuk vermeld.
- Vanaf -1dB is er sprake van een significante daling van het geluidsniveau. Hiervoor is 20% reductie van verkeer nodig. Er is hierbij ook rekening te houden met de verkeerstoename: er is sprake van 10% groei in de referentie 2030. Dit betekent een nodige daling van het verkeer van 27%.

Er wordt afgesproken om het rekenvoorbeeld niet te vermelden in de startnota en enkel te vermelden dat de verkeersgroei dient gecompenseerd te worden.
- In de methodiek (werkstap 2A) wordt naast geluidsschermen of -bermen nu ook rekening gehouden met het wegdektype.

Het is ook van belang na te gaan of de milderende maatregelen ruimtelijk aanvaardbaar zijn. Als men bv. een muur opricht naast woningen om de impact te beperken, dan mag deze muur bv. niet zorgen voor een verslechtering op vlak van leefbaarheid.
- Vanuit BJO wordt gevraagd of het wegdektype is opgenomen in het geluidsmodel.

Er is te bekijken welke info er als referentie reeds in het model is gestoken en welke info nog niet. Deze info is aan te vullen vooraleer het model wordt opgezet.

Lucht

Zie slides 31-35.

- Rond de meetcampagne inzake luchtkwaliteit is nog verder bilateraal af te stemmen met de stad Kortrijk, in het bijzonder over hetgeen hieromtrent is opgenomen in de procesnota. De stad Kortrijk zal een datum te zoeken in de eerste twee weken van december.
- Luchtmodellen:
 - o Gelet op de inspraakreacties is nu ook in de startnota specifieke duiding toegevoegd rond het werken met luchtmodellen.
 - o IFDM wordt geïntegreerd in IMPACT. Tunnels kunnen nog niet doorgerekend worden in IMPACT. Wanneer zal de tunnelmodule beschikbaar zijn?

Dit is voor EKG nog moeilijk in te schatten. Er is wel een studie lopende over de impact op de luchtkwaliteit thv tunnelmonden en sleuven. Eind december zouden de voorlopige resultaten gekend zijn, welke ook voor dit proces relevant zijn. Mogelijks zal de tunnelmodule beschikbaar zijn wanneer het onderzoek K-R8 wordt aangevat.
 - o Voor het modelleren van sleuven is eerder gebruik te maken van Atmosstreet; dit wordt met een aanvullende module uitgevoerd door VITO. Voor moeilijke, complexe insleuvingen wordt CFD gebruikt, maar dit is tijd- en budgetrovend.
- De definiëring van een street canyon is toegevoegd. Er is een wegtype 3A en 3B in het model CAR Vlaanderen: beide wegtypes houden rekening met de afstand wegas-gevel en hoogte van bebouwing. Wegtype 3B is een street canyon, wegtype 3A is dat in mindere mate.

Er is een onderscheid te maken tussen wat er in het model wordt gestoken en het feit dat we geen nieuwe street canyons mogen creëren. De huidige formulering kan worden aangehouden.

- Voor de referentie 2030 wordt gebruik gemaakt van de verkeersintensiteiten 2030 in het luchtmodel en de achtergrondenwaarden 2025; zo bekom je de worst case situatie. 2025 is dus het grensjaar voor lucht.

Een groenbuffer kan ook zorgen dat fijn stof blijft hangen. Langs een drukke weg is bv. al breedte van ca. 30m en lengte van ca. 100m groen met voldoende massa te voorzien en moet de afstand tussen buffer en bebouwing groot genoeg zijn om een verbetering te hebben op vlak van luchtkwaliteit. Antea bekijkt of dit nog is aan te vullen in de startnota.

Geluid en lucht: selectie van wegen

Zie slide 36.

- O.b.v. de resultaten van de mobiliteitsdoorrekeningen zal Antea een voorstel formuleren welke wegen zijn te bekijken op vlak van lucht en geluid. Deze selectie zal voorgelegd worden aan de adviesinstanties ifv mogelijke bijsturing.
- Het is niet noodzakelijk om alle wegen in detail verder mee te nemen/door te rekenen voor alle alternatieven (bv. wegen die geen impact ondervinden kunnen beoordeeld worden op basis van een alternatief dat wel doorgerekend werd). Het is wel van belang dat alle wegen kunnen beoordeeld worden.

Geluid

Zie slide 37-42.

- Geluidseffecten worden bekeken in het macrostudiegebied.
- De geluidsbelastingsskaarten zijn niet gebiedsdekkend. De kaart Lnight is toegevoegd in de verfijnde startnota.
- De bestaande situatie wordt doorgerekend met het geluidsmodel en gevalideerd o.b.v. uitgevoerde metingen.
- De inschatting van het verschil in PAE is af te stemmen op de studie van TWOL verkeersgeluid. De formule is van belang voor de selectie van wegen. De PAE zelf is niet relevant in het geluidsmodel; er gebeurt toch een afzonderlijke doorrekening voor zwaar verkeer en auto's.
- Er wordt akkoord gegaan om in het significantiekader rond wegverkeerslawaaï bij 60 dB '1' i.p.v. '0' te vermelden. Dit betekent evenwel dat dit significantiekader afwijkt/verschilt van elders in Vlaanderen.

De aanpassing in -1 is nodig om het kader in overeenstemming te brengen met de plandoelstellingen waarbij de leefbaarheid is te verbeteren. Dit is van belang bij de afwegingen van alternatieven. Bij -1 is er geen verplichting tot milderende maatregelen.

- Wordt dit beoordelingskader (tabel 4-11) toegepast voor elke woning in het plangebied? Als we een reductie beogen van het aantal gehinderden/blootgestelden, dan moet dit in principe bekeken worden voor elke woning. Dit is echter niet evident, gezien we over de juiste info moeten beschikken.

Antea stelt voor om in te schatten hoe dit evolueert en of er een verbetering of verslechtering is, dus op hoofdlijnen te bekijken of er een toe- of afname is. Dit wijkt echter af van hetgeen wordt vooropgesteld. Er wordt bijgevolg afgesproken om met verschillende schaalniveaus te werken: eerst op een hoger schaalniveau, waarna wordt ingezoomd op deelzones waar er wijziging of hinder is op vlak van geluid. Dit is nog toe te voegen in de verfijnde startnota.

- Mbt het rolgeluid moet het wegdektype gekend zijn. Probleem is dat deze info verkapt aanwezig is.

Mens-gezondheid

Zie slide 43-44.

- EKG geeft aan dat er nog overleg wordt gevoerd met VITO en het team MER om de methodiek bij te stellen. Blootstelling ikv lucht zou terug onder de discipline lucht worden gebracht i.p.v. de discipline mens-gezondheid.
- Toetsing aan de GAW (WHO, 2018) gebeurt enkel voor de afweging van alternatieven en niet voor het afdwingen van milderende maatregelen.

Flankerende maatregelen en gekoppeld instrumentarium

Zie slide 45.

Geen bemerkingen.

Parallele processen

Zie slides 46-55.

Bespreking:

- Verkeerswisselaar Aalbeke: AWW geeft aan dat zij het voorstel hebben geformuleerd om de project-MER volgend jaar aan te besteden.
- RUP KVK: De stad duidt dat er in het RUP rekening zal worden gehouden met de contouren van de verkeerskundige varianten. In het voorjaar 2021 zal ontwerpend onderzoek worden uitgevoerd voor de site Xpo. Ikv het RUP KVK zal ook een uitvoerig effectenonderzoek worden uitgevoerd.
- Studie herinrichting N8: Er is vanuit AWW samen met de stad Kortrijk een eerste screening gebeurd om de quickwins fiets in kaart te brengen. Een bestek en samenwerkingsovereenkomst zal worden opgemaakt. Er is nog te bekijken of Zwevegem ook te betrekken is in deze overeenkomst. De provincie is in elk geval betrokken ikv de projectstuurgroep.
- Mbt de overige parallelle processen zijn geen vragen of bemerkingen.

Andere vragen of bemerkingen?

Zie slide 56. Er worden geen vragen of bemerkingen geformuleerd.

Verdere stappen

Zie slides 57-59.

Na de toelichtingen aan het CBS Kortrijk (18/11), de GECORO Kortrijk (18/11), de RegioRaad (20/11) en de stad Harelbeke (24/11) zullen de documenten van de verfijnde startnota worden gefinaliseerd en overgemaakt aan de Vlaamse kabinetten.

Indien ervanuit deze toelichtingen nog aanpassingen worden gevraagd aan de documenten, zal het planteam hiervan op de hoogte worden gebracht.