

Verslag planteam K-R8 25/02/2022

Aanwezigheid, via Teams:

- Departement Omgeving: Filip Hendrickx, Silvie Creyf
- AWV: Ann Buytaert, Franco Verschueren
- Departement MOW: Inge Feys
- Provincie West-Vlaanderen: Wim Beerten
- Strategisch project Contrei: Griet Lannoo, Jeroen Vanthournout
- Stad Harelbeke: Yves De Bosscher
- Stad Kortrijk: Lieven Van Horebeek, Marina de Vet
- Gemeente Zwevegem: Lies Loosvelt
- dBA Plan: Guy Putzeys, Arjen Verjans
- Antea Group: Koen Slabbaert
- DenS Communicatie: Goedele Schuerman

Geluidsmetingen

Resultaten geluidsmetingen

- Bij het opzetten van de meetcampagne in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost werd inspraak meegenomen. Zo werden meer ambulante meetpunten voorzien dicht bij de stad en werd een bijkomend ambulant meetpunt voorzien in de Elzenlaan 11.
- Parallel aan de geluidsmetingen werden verkeerstellingen uitgevoerd. Er wordt in de campagne dus rekening gehouden met de verkeersintensiteiten.
- Er is sprake van een continu geluid van de E17. De wind is vooral van belang 's avonds en 's nachts en ook op grotere afstand. Op bepaalde plekken is er sprake van een overschrijding van de 65dB, zowel door de E17 als door lokaal verkeer. Knelpunten situeren zich aan noord- en zuidzijde van de E17 tussen de verkeerscomplexen en in Harelbeke.
- De resultaten zitten in de lijn met de geluidbelastingskaarten.
- De meetresultaten zullen het rekenmodel mee voeden, valideren en kalibreren. Gedetecteerde knelpunten vanuit de metingen, moeten ook uit de modelleringen komen.
- De gemeenten mogen dBA-Plan rechtstreeks contacteren voor vragen en verdere duiding.

Bespreking mogelijke maatregelen

- Mogelijke maatregelen zijn nog te bekijken en maken geen deel uit van de studie van dBA Plan. De mogelijkheden zijn afhankelijk van de technische haalbaarheid en stabiliteit, de afstand tot de E17, visuele aspect, ...
- Maatregelen zijn niet mogelijk zonder voorafnames op het onderzoek K-R8 en de optimalisatie van de weginfrastructuur.
- Een mogelijke snelheidsverlaging op de E17 van 120 km/u naar 90km/u zal maar ca. -1 dB betekenen.
- AWV mikt op indienstname van de dynamische signalisatie in september 2022. Het protocol hiervoor is nog op te maken. De dynamische signalisatie is in de eerste plaats bedoeld ifv doorstroming en verkeersveiligheid, niet om de leefkwaliteit te verbeteren. De winst zal dan ook beperkt zijn (reductie ca. 1 à 2 dB).
- De huidige wegverharding van de E17 rijrichting Menen betreft SMA-C, voor de rijrichting Gent is dit SMA-D. Dit laatste is stiller asfalt. Het is de bedoeling om bij onderhoudswerken te voorzien in een stillere wegverharding SMA-D of een ander type. Bij een stillere wegverharding zou er sprake zijn van -2 dB voor de heraan te leggen wegverharding. Ter hoogte van de woningen is het totale effect uiteraard kleiner omdat de wegverharding rijrichting Gent reeds bestaat uit een stiller asfalt.

DEPARTEMENT OMGEVING

- Er wordt opgemerkt dat bij een mogelijke combinatie van maatregelen de (beperkte) geluidsreducties bij elk van deze maatregelen niet zomaar bij elkaar zijn te tellen.
- Om te weten of geluidschermen zinvol kunnen zijn, wordt rekening gehouden met verschillende factoren:
 - De reductie van een geluidsscherm moet voldoende zijn (woningen op 30m: -10 à 12 dB, woningen op 50m: -10 dB, verder gelegen woningen: 60dB).
 - Een zichthoek van 140° vertrekkende van de woning bepaalt de lengte van het scherm bepaalt.
 - De hoogte van een scherm moet afgewogen worden op vlak van efficiëntie. Een verhoging met een 0,5m moet een extra geluidsreductie betekenen van -1 dB, gezien een verschil kleiner dan 1 dB niet waarneembaar is.
 - In principe is een scherm zo dicht mogelijk bij de bron te plaatsen. In deze omgeving is het scherm echter op het talud te plaatsen.
 - Schermen hebben niet voor elke woning een even groot effect. Bij aanwezigheid van een talud is het effect kleiner. Dit geldt ook op plaatsen waar er reeds een bestaand geluidsscherm of grondnam aanwezig is en voor woningen op grotere afstand.
 - Het is van belang om de meetresultaten op slaapkamerhoogte te bekijken, want daar zijn bewoners het meest gehinderd (tijdens nachtrust).
 - De werking van een geluidsscherm kan teniet worden gedaan door het groen. De vegetatie moet beperkt blijven in hoogte en mag niet over het scherm hangen.
 - ...

Communicatie

- De resultaten van de geluidsmetingen worden als bijlage bij de scopingnota gevoegd. Er wordt bekeken of de data van de verkeerstellingen kunnen worden bijgevoegd of niet.
- De communicatie bij de scopingnota, en dus ook over de geluidsmetingen, wordt besproken op 15/3. DenS Communicatie zorgt hierbij voor de nodige ondersteuning. De communicatiemedewerkers van de 3 gemeenten zijn op dit overleg uitgenodigd.

Varia

- Na de zomer zal de VMM rapporteren over de stand van zaken van de luchtkwaliteitsmetingen. De vrijwilligers van de luchtkwaliteitsmetingen is te vragen de formulieren nauwgezet in te vullen en alle samplers tijdig binnen te brengen.
- De tekst voor stedenbouwkundige inlichtingen wordt geactualiseerd en bezorgd aan de 3 gemeenten.
- Het pas ontvangen resultaat huidige modal split uit het nieuwe Stadsmodel wordt verder bekeken. MOW en stad Kortrijk checken of de krimp van het verkeer correct is. Antea zal een geactualiseerd schema opmaken met 'voorstel werkwijze modal split'. Het ambitieniveau modal shift wordt politiek teruggekoppeld. Na de interne terugkoppeling in Kortrijk zal MOW een toelichting geven aan de 3 gemeenten.
- De wijze van validering van het Masterplan Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost is nog verder te bekijken.
- Het advies van ANB wordt gevraagd m.b.t. de mogelijk impact op de biodiversiteit bij het plaatsen van geluidsschermen langs de snelweg.
- Er wordt nog verder bekeken of van de resultaten van het landschapsplan voor de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk een uitbreiding van de plancontour noodzakelijk is thv het zuidelijk deel van Langwater.
- N.a.v. de inspraakreacties op de startnota KVK is op 8/3 een overleg voorzien ivf afstemming tussen K-R8 en KVK.

DEPARTEMENT OMGEVING

- In de scopingnota is opgenomen dat de optimalisatiemogelijkheden in het kader van de routes voor uitzonderlijk vervoer mee zijn te bekijken bij het infrastructuurontwerp.
- Brokkelbrug N50: Dit variapunt wordt verdaagd naar het volgende planteam van 31/3.