

Uittreksel uit de notulen van het College van Burgemeester en Schepenen

Zitting van 16 augustus 2022.

Aanwezig: Francis Benoit, Burgemeester
Willem Vanwynsberghe, Bram Deloof, Annelies Vandebussche, Jan Deprez, Schepenen
Els Verhagen, Voorzitter van het Bijzonder Comité voor de Sociale Dienst
Els Persyn, Algemeen Directeur

Verontschuldigd:

Voorwerp **Strategisch MER Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Kortrijk - Nota inhoudsafbakening - Advies**

Bevoegdheid en juridische grond

Artikel 56 van het decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017 en latere wijzigingen.

Feiten, context en argumentatie

In de opmaak van het Regionaal Mobiliteitsplan is een belangrijke stap in het planproces de milieubeoordeling. Hiervoor dient een strategische MER te worden opgemaakt. Het doel van de milieueffectrapportage bestaat erin om het planningsproces van het mobiliteitsplan te helpen ontwikkelen door milieuaspecten mee te betrekken in het proces en zo tot meer duurzame oplossingen te komen en een optimale milieubescherming na te streven, de processen te helpen stroomlijnen en te helpen om draagvlak te creëren bij alle betrokken actoren.

De **eerste stap bij de opmaak van een strategisch MER is de 'nota inhoudsafbakening'**. De nota bevat een eerste inschatting op de hoofdlijnen van de onderzoeksscenario's die worden onderzocht in de visienota. De visienota van vervoerregio Kortrijk werd in februari 2022 goedgekeurd. Deze nota bevat nog geen definitieve keuzes, maar geeft de richting aan waarin wordt uitgegaan. In de visienota worden drie scenario's bekeken:

- *Basisscenario*: dit omvat de maatregelen die in planvorming zijn, net als de bestaande regionale visies. Dit scenario is het minimale scenario dat een vertaling is van de maatregelen waar reeds een gedragen visie rond is in de regio.
- *Transitiescenario (2 varianten)*:
 - Focus op leefbaarheid: dit omvat naast nabijheid ook het inzetten op ontraden van niet duurzame verplaatsingen, verder versterken van duurzame alternatieven, inzetten op blijvende gedragsverandering. Dit alles met aandacht voor leefkwaliteit. Voor goederenvervoer moet ingezet worden op modal shift maar niet ten koste van verkeersleefbaarheid op lokaal niveau.
 - Focus op vracht: transitie met naast de inzet op een modal shift voor personenvervoer, ook volop inzetten op modal shift voor goederenvervoer.

Dit kan gepaard gaan met bijkomende vrachtbewegingen op lokaal niveau i.f.v. voor en na transport op de weg.

De nota inhoudsafbakening bevat enerzijds een toelichting bij de te verwachten milieueffecten, gehanteerde methodiek, reikwijdte en detailniveau en alternatieven op basis van de oriëntatienota en anderzijds een quickscan of trechtering van de verschillende onderzochte alternatieven/scenario's als onderbouwing van de synthesesnota.

Afbakenen van het studiegebied (scoping)

In zijn meest algemene vorm betekent scoping 'het afbakenen van het bereik van de milieueffectrapportage'. Dit houdt onder meer het identificeren in van de milieueffecten die 'mogelijk aanzienlijk' zijn, en die dus in het MER moeten bestudeerd worden. Tijdens de scopingfase wordt ook vastgelegd welke beoordelings- en significantiecriteria zullen gebruikt worden om de effecten uit te drukken, welke onderzoeksmethodes zullen ingezet worden, en wat de nagestreefde diepgang en het detailniveau is. Scoping moet ervoor zorgen dat de milieubeoordeling focust op wat echt van belang is en zo bijdraagt tot een onderbouwde besluitvorming met betrekking tot de regionale mobiliteitsplannen.

Het 'bereik' van de milieueffectrapportage wordt meestal ook gezien in termen van tijd, ruimte en mogelijke alternatieven. De scoping zal dus ook het volgende omvatten:

- Het vastleggen van de te bestuderen alternatieven (scenario's): basisscenario & transitie-scenario's.
- Het vastleggen van het referentiejaar: 2030, De referentiesituatie is de toestand in het referentiejaar zonder uitvoering van het RMP, maar rekening houdend met autonome en gestuurde ontwikkelingen.
- Het vastleggen van die elementen van de autonome en gestuurde ontwikkeling die in de milieubeoordeling zullen worden meegenomen: Beleidsplannen op Europees, federaal & Vlaams niveau (Europese emissienormen, spoorbeleid, projecten Vlaamse Waterweg) & Globale evolutie van het mobiliteitssysteem (socio-economische evolutie, mobiliteitsaanbod gebruik).
- Het afbakenen van het plan.
- Het afbakenen van het studiegebied en eventueel van aandachtspunten binnen dit studiegebied: Het studiegebied is vervoerregio Kortrijk. In de onderzoeksscenario's zijn grensoverschrijdende effecten te verwachten, zoals grensoverschrijdende routes/wegen, Opwaardering van en ontwikkelingen langs Kanaal Bossuit Kortrijk, regionale logistieke knopen (avtc, rtw, lar).

Het afbakenen van het studiegebied heeft in essentie betrekking op enerzijds wat we gaan bestuderen (welke impacts zijn relevant?) en anderzijds hoe we dat gaan doen (welke methodes gebruiken we?).

In de nota inhoudsafbakening worden volgende thema's behandeld: Ruimte, Mens, Biodiversiteit en Klimaat. Voor elke thema worden de voornaamste kenmerken besproken en worden relevante beleidsdoelstellingen en het bijhorende toetsingskader opgesteld. Voor het thema Klimaat bijvoorbeeld werd volgend toetsingskader opgenomen:

Tabel 5-4: toetsingskader voor het thema klimaat

Subthema	Indicatoren
Klimaatmitigatie	- Mate waarin broeikasgasemissies afnemen als gevolg van het plan.
Klimaatadaptatie	- Mate waarin het plan bijdraagt aan een vergroting van de klimaatrobuustheid van de omgeving en van haar weerbaarheid aan de gevolgen van klimaatverandering, op het vlak van droogte, hittestress en wateroverlast.

In de **Quickscan** (hoofdstuk 6) wordt een eerste aftoetsing van effecten gedaan op de hoofdlijnen van de verschillende alternatieven. Deze quickscan dient als onderbouwing van de synthesenota. De eerste afweging is 2-ledig en bestaat uit een doelgerichte en effectgerichte beoordeling:

Bij de **doelgerichte beoordeling** (kwalitatieve oefening) wordt per thema beoordeeld in welke mate de bouwstenen van de verschillende onderzoeksscenario's bijdragen tot realisatie van aan de betreffende thema's gerelateerde doelstellingen. Er wordt bekeken of via het Regionaal Mobiliteitsplan er een positieve of negatieve bijdrage is en hoe sterk deze is. De doelstellingen kunnen zowel kwalitatief als kwantitatief zijn.

Bijvoorbeeld thema klimaat:

- reductie broeikasgassen
- vergroten adaptatievermogen en veerkracht t.a.v. de klimaatverandering
- verminderen van kwetsbaarheid t.a.v. klimaatverandering
- geen netto afname van koolstofvoorraden vastgelegd in diverse vormen van landgebruik
 - terugdringen van bijkomend ruimtebeslag, ontharding en beheer van niet-verhard ruimtebeslag
 - verhoogde koolstofopslag in bos en natuur.

Bij de **effectgerichte beoordeling** (kwantitatieve oefening) wordt gebruik gemaakt van de resultaten van de verkeersmodellering van twee modelpakketten die opgebouwd zijn met de bouwstenen die het dichtst aansluiten bij het basisscenario en bij het transitiescenario met focus op leefbaarheid. Als indicator wordt gekeken naar de wijzigingen in voertuigaantallen per etmaal t.o.v. de referentietoestand 2030. Op deze manier wordt een inschatting gemaakt van de impact van het plan op lucht- en geluidskwaliteit. Aan de hand van verschuivingen die zichtbaar worden in het verkeersmodel zie je de impact op de verkeersleefbaarheid en impact op SBZ & VEN-gebied (speciale beschermingszone & Vlaams Ecologisch Netwerk).

Conclusie quickscan:

Uit de kwalitatieve beoordeling worden volgende conclusies getrokken:

- Elk van de drie scenario's draagt mee bij aan de milieudoelstellingen die relevant zijn voor de verschillende receptoren (ruimte, mens, biodiversiteit en klimaat). De mate waarin de scenario's aan de milieudoelstellingen bijdragen is evenredig met de inspanningen die geleverd worden om een duurzame modal shift te maken. De transitiescenario's dragen hierdoor veel sterker bij dan het basisscenario.
- Bouwstenen die naar verwachting de sterkste milieubijdrage leveren zijn deze die gericht zijn op gedragsverandering, parkeerbeleid, expliciete reductie van emissie en op de uitrol van hoogwaardige fietsverbindingen en OV-lijnen (vooral bus en HOV). Ook inzet op mobipunten en op logistieke knopen en kades dragen bij aan de modal shift en worden gunstig beoordeeld.
- Bijkomende weginfrastructuur is op vlak van milieueffecten minder eenduidig. Optimalisatie van het hoofdwegennet zorgt voor een daling van het aantal kilometers doorheen woonkernen, wat goed is voor de verkeersleefbaarheid en verkeerveiligheid in de kernen. Anderszijds neemt het totaal aantal

voertuigkilometers niet af en zorgt extra infrastructuur ook niet tot een gunstige impact op vlak van ruimtelijke impact of biodiversiteit.

Een advies/ insteek op deze nota inhoudsafbakening moet uiterlijk 23/08/2022 gemaild worden naar vervoerregio.kortrijk@vlaanderen.be.

Besluit

Artikel 1

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van de nota inhoudsafbakening binnen het Strategisch MER Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Kortrijk en geeft als advies aan de Vervoerregioraad: 'geen bemerkingen op de nota inhoudsafbakening'.

Artikel 2

Een afschrift van deze beslissing wordt overgemaakt aan de Vervoerregioraad Kortrijk (vervoerregio.kortrijk@vlaanderen.be). Aldus beslist in bovenvermelde zitting.

Algemeen Directeur,
(get.) Els Persyn

Burgemeester,
(get.) Francis Benoit

Voor eensluidend afschrift

Algemeen Directeur

Burgemeester

Els Persyn

Francis Benoit

Valideer dit document op <https://verify.intellistampcenter.be/verify> met code: 7sa43n-idsvyd-55pgi2-ss