
AANWEZIG: Eddy Lust, Burgemeester - voorzitter

Renaat Vandenbulcke, Mieke Syssauw, Griet Vanryckegem, Kasper Vandecasteele, Angélique Declercq, Schepenen

Eric Algoet, Algemeen Directeur

VERONTSCHULDIGD: Patrick Roose, Virginie Breye, Schepenen

CBS/2022/1370 | ADVIESVRAAG BIJ NOTA INHOUDSAFBAKENING STRATEGISCH MER VOOR HET REGIONAAL MOBILITEITSPLAN VAN DE VERVOERREGIO KORTRIJK.

Bevoegdheid orgaan

Art. 56 DLB

Juridische grond

- Artikel 6 § 2 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 20 november 2022 over regionale mobiliteitsplannen met integratie van de milieueffectrapportage
- Beslissing (agendapunt 14) van de Gemeenteraad in zitting van 27 maart 2019 betreffende de goedkeuring van de toetreding van de Stad tot de Vervoerregioraad van vervoerregio Kortrijk

Feiten, context en argumentatie

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken beoogt een strategische milieueffectenrapportage (s-MER) op te stellen voor het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Kortrijk.

Dit gebeurt als gevolg van de bepalingen van artikel 6 § 2 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 20 november 2020 over de regionale mobiliteitsplannen met integratie van de milieueffectrapportage.

Hiertoe werd een voorstel van reikwijdte en detailleringsniveau van het plan-MER (kort: Nota Inhoudsafbakening of NIA) opgemaakt. Er wordt gevraagd om daarover advies uit te brengen.

De **Nota Inhoudsafbakening (NIA)** is de **eerste formele stap** in deze m.e.r.-procedure, zie bijlage.

De NIA beschrijft kort de opzet en ambities van het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP).

Meer detail over het plan zelf is terug te vinden in de Oriëntatienota en de Visienota, zie bijlagen.

Deze NIA brengt de adviesinstanties op de hoogte van het voornemen om een strategisch plan-MER voor het RMP voor Vervoerregio Kortrijk op te stellen, en vormt ook een uitnodiging om mee te denken over de gewenste inhoud van het milieueffectrapport, over de effecten die kunnen samenhangen met het plan, en over de manier waarop de effecten bestudeerd worden.

Naast de inhoudsafbakening s.s. bevat dit document ook een 'quickscan', die een eerste beeld geeft van de mogelijke milieueffecten van de verschillende voorliggende onderzoeksscenario's van het regionaal mobiliteitsplan. Het advies kan betrekking hebben op alle aspecten van de NIA. Het bevat een eerste inschatting op de hoofdlijnen van de onderzoeksscenario's die worden onderzocht zoals weergegeven in de Visienota. In een volgende fase van het MER-proces wordt dan het voorlopig beleidsplan onderworpen aan een meer gedetailleerde milieubeoordeling.

De scope en inhoud van een strategisch plan-milieueffectenrapportage in deze regionale mobiliteitsplannen verschilt substantieel van het klassieke project-MER die gebeurt voor o.a. de omgevingsvergunning. De resultaten van een RMP zijn een **beleidsvisie op langere termijn** (beleidsscenario met beleidskeuzes) **voor alle verkeersmodi**.

Het advies dient digitaal bezorgd via het **mailadres van de vervoerregio vervoerregio.kortrijk@vlaanderen.be tegen uiterlijk 23/08/2022.**

Op maandag 27/06/2022 vond om 9u30 hierover een digitaal infomoment plaats.

Na de adviesperiode zal de MER-coördinator alle adviezen verwerken en bundelen in een overzichtelijk document en versturen naar Team MER.

Team MER heeft vervolgens een periode van 30 dagen om een kwaliteitsbeoordeling te doen.

- **Aandachtspunten mobiliteit:**

Op vlak van mobiliteit kunnen over voorliggende nota volgende opmerkingen worden gemaakt:

- Bovenregionale verplaatsingen met de trein worden niet in het verkeersmodel berekend. In een eerder overlegmoment werd verduidelijkt dat dit inschatten niet zomaar mogelijk is. De vraag blijft evenwel om na te gaan of alsnog inschattingen kunnen gemaakt worden omtrent de evolutie in passagiers, verplaatsingsgedrag en vrachtvervoer met de trein. Inschattingen van het Federaal Planbureau of door de Vlaamse Overheid zelf kunnen hierin ondersteunend werken.
- Ontwikkelingen juist over de grens met Frankrijk en Wallonië (bvb. nieuwe winkelcomplexen) zullen ook een invloed hebben op de grootte van grensoverschrijdende verplaatsingen. Er dient dan ook voldoende aandacht te zijn voor de uitwerking van grensoverschrijdende verbindingen (fiets, OV,...). Ook de toekomstplannen rond de Grenspost in Rekkem en de mogelijke gevolgen van een vrachtwagenverbod vlakbij Rijsel worden op dit ogenblik nergens vermeld.
- Rond het streven van Infrabel naar het supprimeren van zoveel mogelijk gelijkgrondse spoorwegovergangen kan zeker ook op regionaal vlak (en niet louter op lokaal) verder onderzoek aangewezen blijken. Zo heeft de doelstelling om de capaciteit op de sporen te verhogen (en dus meer reizigers en vracht te vervoeren), meer specifiek in Menen invloed op de doorstroming in de Ieperstraat en Bruggestraat, welke beide als bovenlokale verbinding beschouwd kunnen worden. Maar, ook de andere spoorovergangen kunnen niet zomaar geknipt worden, wegens bijvoorbeeld grote impact op het bovenlokale fietsnet. Hoewel in het lokale mobiliteitsplan van Menen dit streven reeds is meegenomen, blijven bovenlokale gevolgen van bepaalde visies nog wat onderbelicht.
- Op het eerste zicht lijkt de inschatting van de invloed van bouwsteen G10 (streven naar daling van het aantal parkeerplaatsen (openbaar en privaat) te beperkt, zeker in vergelijking met de impact van andere maatregelen. Door het aantal stalplaatsen af te bouwen (of bij nieuwbouw in te perken) wordt in eerste instantie de verhardingsgraad ingeperkt. Dit heeft een sterke impact op het efficiënt ruimtegebruik en zal ook een impact hebben op de waterhuishouding. De vrijgekomen ruimte kan dan ook aangewend worden voor groenzones, wat een impact heeft op het klimaat. Deze impact wordt bovendien ook versterkt doordat dergelijke maatregel ook het gebruik van de wagen zelf sterk ontmoedigt. In plaats daarvan zullen actieve verplaatsingswijzen een verhoogd gebruik kennen. Samen daarmee, zal ook de afname in vervuiling en verkeersdruk een sterke impact hebben op de gezondheid van de mensen in de regio. De vraag is dan ook om de voorgestelde beoordeling in de quick-scan te herbekijken.
- In de quick-scan wordt opgemerkt dat aan de optimalisatie van het dragend net (Bouwsteen GW2) louter een negatieve impact wordt toegekend aan het thema 'Ruimte', terwijl optimalisatie ook ontharding kan betekenen, wat uiteraard wel als iets positief kan beschouwd worden. Daarnaast wordt enkel aan het thema Gezondheid een matige impact toegeschreven. Daarentegen kan deze optimalisatie ook niet los gezien worden van bouwstenen G10 (daling parkeerplaatsen), F3 en F4 (uitbouw fietsnetwerken), F8 (installatie fietsenstallingen), OV12 (verbeteren doorstroming OV). De vraag is dan ook om de voorgestelde beoordeling in de quick-scan te herbekijken.
- **Advies Ruimtelijke planning-milieu:**

Op vlak van ruimtelijke planning en milieu kunnen over voorliggende nota volgende opmerkingen worden gemaakt:

- Transportbewegingen hebben een grote impact op geluidshinder en luchtkwaliteit. Vraag om hier voldoende diep op in te gaan bij dit Strategisch MER.

Geluidshinder en luchtkwaliteit dienen dan ook voldoende beoordeeld te worden. (pg 15: *momenteel geen lucht- en geluidsmodelleringen*)

- Vraag op voldoende de effecten mee te nemen m.b.t. grensoverschrijdende aansluitingen voor fietsverkeer, OV, gemotoriseerd verkeer. Wat zijn de missing links, hoe wordt best ingezet op de signalisatie over de grenzen heen met Frankrijk en Wallonië.
- Vraag om bij dit Strategisch MER de link te maken met de regionale strategie bouwshift, in opmaak door de Intercommunale Leiedal.
- Bij de pijler mobiliteitsaanbod-waterwegennet: voorstel om naast het kanaal Bossuit-Kortrijk (KBK) ook de recht-trekking, verbreding en verdieping van de Leie in Menen te duiden, als maatregel waardoor vrachtverkeer op de weg kan afnemen.

Besluit

Enig artikel Het College van Burgemeester en Schepenen neemt kennis van het strategisch MER Regionaal Mobiliteitsplan Vervoersregio Kortrijk -nota inhoudsafbakening en geeft volgende aandachtspunten/opmerkingen mee in haar advies:

Aandachtspunten mobiliteit:

- Bovenregionale verplaatsingen met de trein worden niet in het verkeersmodel berekend. In een eerder overlegmoment werd verduidelijkt dat dit inschatten niet zomaar mogelijk is. De vraag blijft evenwel om na te gaan of alsnog inschattingen kunnen gemaakt worden omtrent de evolutie in passagiers, verplaatsingsgedrag en vrachtvervoer met de trein. Inschattingen van het Federaal Planbureau of door de Vlaamse Overheid zelf kunnen hierin ondersteunend werken.
- Ontwikkelingen juist over de grens met Frankrijk en Wallonië (bvb. nieuwe winkelcomplexen) zullen ook een invloed hebben op de grootte van grensoverschrijdende verplaatsingen. Er dient dan ook voldoende aandacht te zijn voor de uitwerking van grensoverschrijdende verbindingen (fiets, OV,...). Ook de toekomstplannen rond de Grenspost in Rekkem en de mogelijke gevolgen van een vrachtwagenverbod vlakbij Rijsel worden op dit ogenblik nergens vermeld.
- Rond het streven van Infrabel naar het supprimeren van zoveel mogelijk gelijkgrondse spoorwegovergangen kan zeker ook op regionaal vlak (en niet louter op lokaal) verder onderzoek aangewezen blijken. Zo heeft de doelstelling om de capaciteit op de sporen te verhogen (en dus meer reizigers en vracht te vervoeren), meer specifiek in Menen invloed op de doorstroming in de Ieperstraat en Bruggestraat, welke beide als bovenlokale verbinding beschouwd kunnen worden. Maar, ook de andere spoorovergangen kunnen niet zomaar geknipt worden, wegens bijvoorbeeld grote impact op het bovenlokale fietsnet. Hoewel in het lokale mobiliteitsplan van Menen dit streven reeds is meegenomen, blijven bovenlokale gevolgen van bepaalde visies nog wat onderbelicht.
- Op het eerste zicht lijkt de inschatting van de invloed van bouwsteen G10 (streven naar daling van het aantal parkeerplaatsen (openbaar en privaat) te beperkt, zeker in vergelijking met de impact van andere maatregelen. Door het aantal stalplaatsen af te bouwen (of bij nieuwbouw in te perken) wordt in eerste instantie de verhardingsgraad ingeperkt. Dit heeft een sterke impact op het efficiënt ruimtegebruik en zal ook een impact hebben op de waterhuishouding. De vrijgekomen ruimte kan dan ook aangewend worden voor groenzones, wat een impact heeft op het klimaat. Deze impact wordt bovendien ook versterkt doordat dergelijke maatregel ook het gebruik van de wagen zelf sterk ontmoedigt in zoverre er door de vervoerregio ook voldoende alternatieven zoals deelmobiliteit kan aangeboden worden. In plaats daarvan zullen actieve verplaatsingswijzen een verhoogd gebruik kennen. Samen daarmee, zal ook de afname in vervuiling en verkeersdruk een sterke impact hebben op de gezondheid van de mensen in de regio. De vraag is dan ook om de voorgestelde beoordeling in de quick-scan te herbekijken.
- In de quick-scan wordt opgemerkt dat aan de optimalisatie van het dragend net (Bouwsteen GW2) louter een negatieve impact wordt toegekend aan het thema 'Ruimte', terwijl optimalisatie

ook ontharding kan betekenen, wat uiteraard wel als iets positief kan beschouwd worden. Daarnaast wordt enkel aan het thema Gezondheid een matige impact toegeschreven. Daarentegen kan deze optimalisatie ook niet los gezien worden van bouwstenen G10 (daling parkeerplaatsen), F3 en F4 (uitbouw fietsnetwerken), F8 (installatie fietsenstallingen), OV12 (verbeteren doorstroming OV). De vraag is dan ook om de voorgestelde beoordeling in de quick-scan te herbekijken.

Aandachtspunten ruimtelijke planning/milieu

- Transportbewegingen hebben een grote impact op geluidshinder en luchtkwaliteit. Vraag om hier voldoende diep op in te gegaan bij dit Strategisch MER.
Geluidshinder en luchtkwaliteit dienen dan ook voldoende beoordeeld te worden.
- Vraag om voldoende de effecten mee te nemen m.b.t. grensoverschrijdende aansluitingen voor fietsverkeer, OV, gemotoriseerd verkeer. Wat zijn de missing links, hoe wordt best ingezet op de signalisatie fietsnetwerken over de grenzen heen met Frankrijk en Wallonië, de optimalisering van de Grenspost ikv parkeerfaciliteiten.
- Vraag om bij dit Strategisch MER de link te maken met de regionale strategie bouwshift, in opmaak door de Intercommunale Leiedal.
- Bij de pijler mobiliteitsaanbod-waterwegennet: voorstel om naast het kanaal Bossuit-Kortrijk (KBK) ook de rechttrekking, verbreding en verdieping van de Leie in Menen te duiden, als maatregel waardoor vrachtverkeer op de weg kan afnemen.

Bijkomend aandachtspunt:

- In de quick-scan wordt opgemerkt dat aan de lage emissiezone in grootstedelijke kernen (Bouwsteen M5) louter een positieve impact wordt toegekend aan het thema Gezondheid. Nochtans is uit de gestelde definitie (presentatie Antegroep (slide 12)) op te maken dat dergelijke ingreep negatief dient geëvalueerd te worden onder zowel toegankelijkheid als sociale cohesie. De LEZ sluit namelijk een bepaalde groep mensen uit om specifieke locaties te bereiken, tenzij men fors investeert in een nieuw voertuig.

Namens het college van burgemeester en schepenen

Algemeen Directeur
(get) Eric Algoet

Burgemeester - voorzitter
(get) Eddy Lust

Voor eensluidend afschrift

Algemeen Directeur
ERIC ALGOET

Burgemeester - voorzitter
EDDY LUST

#\$

