Verwerking adviezen op NIA RMP Kortrijk

Advies Team Mer

We verwijzen hierbij ook naar het overleg van 22 juni ll.. We beperken ons hierna ook tot de generieke elementen in het advies, evenals de opmerkingen die specifiek betrekking hebben op het RMP van Kortrijk.

(…)

Wij stellen vast dat de bezetting van **het 'team van MER-deskundigen'** nogal verschilt van dossier tot dossier. Zo maakt er soms wel en soms niet een Mer-deskundige geluid, lucht, klimaat en mobiliteit deel uit van het team. Hoewel dat niet expliciet vermeld wordt, durven wij er van uitgaan dat er steeds een MER-deskundige mobiliteit betrokken is. Wij stellen voor dat in elk dossier een uitgebreide motivatie gegeven wordt m.b.t. het gekozen team. Daarbij dient ook gemotiveerd te worden waarom bepaalde deskundigen niet toegevoegd werden. Het gaat om een strategische milieubeoordeling volgens thema's -en dus niet volgens disciplines- met een voornamelijk kwalitatieve -en dus niet kwantitatieve- beoordeling, wat mogelijk een element kan zijn in de samenstelling van het team. Het is zinvol om de eventuele verschillen op dit vlak tussen RMP-dossiers te duiden, maar zoveel mogelijk eenvormigheid lijkt ons op dit vlak wenselijk.

>> Hoewel mobiliteit geen expliciete discipline binnen de s-MER is, omvat het team wel een MER-deskundige mobiliteit (m.b. Jan Baeten).

Er wordt in het MER getoetst aan bepaalde **beleidsdoelstellingen**. Er zijn geregeld meldingen (in de pers) dat het beleid verandert. We denken maar recent aan het spoorbeleid, aan beleidsplannen ruimte, het beleid rond stikstof, de afbouw van diesel -en benzinewagens enzovoort. Er dient over gewaakt te worden dat in het eindrapport van het MER getoetst wordt aan de op dat moment meest recente beleidsdoelstellingen. De vinger moet op dat vlak aan de pols gehouden worden.

>> Waar nodig zal in het s-MER een update van de beleidsdoelstellingen gebeuren.

Het RMP is een beleidsplan rond **mobiliteit**. Er is geen discipline/thema 'mobiliteit' voorzien in het MER. De beleidsvoornemens van het RMP worden wel kwantitatief doorgerekend met een verkeersmodel, waaruit conclusies getrokken kunnen worden op het vlak van mobiliteit (verzadiging, leefbaarheid e.a.) op basis waarvan de beleidsdoelstellingen nog aangepast kunnen worden en keuzes gemaakt kunnen worden tussen de voorliggende alternatieven. Zoiets zou ook i.h.k.v. de milieubeoordeling kunnen gebeuren uiteraard als een 'toetsing van het doelbereik' binnen een thema mobiliteit. Maar we stellen dus vast (en lezen dat o.a. op pagina 48 van de NIA van Kortrijk) dat het thema mobiliteit niet als een thema an sich beschouwd wordt… gezien het anders om een doelstellingsbeoordeling zou gaan. Dat zou ook anders gekund hebben… maar lijkt ons verdedigbaar. **Nog wat extra duiding daaromtrent kan wenselijk zijn.**

>> Dit zal nader toegelicht worden in het s-MER.

Gezien er vanuit het verkeersmodel kwantitatieve mobiliteitsgegevens zullen komen, lijkt het mogelijk om ook de milieubeoordeling binnen de disciplines **lucht en geluid kwantitatief** te doen. Gelieve te verduidelijken hoe jullie (i.e. de MER-deskundigen) dat zien. Het lijkt ons dat er in de quickscan van het dossier van Kortrijk reeds zoiets dergelijks gebeurt.

>> In de quickscan werden enkel verschilkaarten (pae/etmaal) t.o.v. de referentiesituatie kwalitatief besproken. In het s-MER zelf zullen berekeningen gebeuren van (wijziging in) voertuigkilometers op

niveau statistische sector (als proxy voor blootstelling aan luchtverontreiniging en geluidshinder door verkeer) en binnen/t.h.v. SBZ en VEN. Deze aanpak wordt iets uitgebreider toegelicht in de NIA. Luchtmodellering (met IMPACT of CAR Vlaanderen) gebeurt enkel lokaal waar obv de verkeerscijfers significant negatieve effecten op bewoning of SBZ/VEN te verwachten is.

In de NIA's wordt meestal een zogenaamde **'quickscan'** (QS) opgenomen. De aard en het doel van die quickscan is niet helemaal duidelijk. Het lijkt ons een goede manier om zo aan 'scoping' te doen, i.e. op basis van de quickscan kan bepaald en gemotiveerd worden welke effecten wel al dan niet verwacht kunnen worden, waarna deze later in het MER onderzocht worden. Het geeft de adviesinstanties ook reeds een idee van hoe de milieubeoordeling in het MER er kan uitzien. Het lijkt ons echter dat die quickscan ook gebruikt wordt om reeds bepaalde redelijke alternatieven (of scenario's) definitief af te wijzen. Dat laatste kan o.i. niet de bedoeling zijn. De redelijke alternatieven dienen in het MER in principe gelijkwaardig onderzocht te worden.

Op pagina 19 van de NIA van **Kortrijk** wordt gesteld wat in de QS en wat in het definitief MER wordt beoordeeld. Zulke passages laten o.i. nog te veel ruimte voor onduidelijkheid. Na de adviesronde dient o.i. duidelijk afgesproken te worden dat alle redelijke alternatieven evenwaardig bemerd moeten worden. Het dient alleszins verduidelijkt te worden. Op pagina 48 wordt expliciet gesteld dat de QS geen officieel statuut heeft.

In het dossier van **Kortrijk** is er sprake van 3 onderzoeksscenario's.

>> Zoals aangegeven op het overleg van 22 juni 2022 mogen de besproken scenario's niet als echte (al dan niet redelijke) alternatieven beschouwd worden, maar als onderzoeksscenario's in functie van het samenstellen van één beleidsscenario, waaraan ook de quick scan bijdraagt. In het s-MER zal effectief enkel het beleidsscenario beoordeeld worden, al kunnen bepaalde resultaten van de onderzoeks-scenario's hierbij wel (opnieuw) meegenomen worden, indien het beleidsscenario zelf niet apart wordt doorgerekend in het verkeersmodel.

Teneinde in orde te zijn met de juridische plicht om alle redelijke alternatieven in een MER te laten onderzoeken, **stellen wij voor om in elk MER toch een duidelijk en relatief uitgebreid hoofdstuk 'historiek van de alternatievenafweging' toe te voegen** zodat het voor iedereen duidelijk is waarom enkel bepaalde alternatieven overblijven en -nog belangrijk- waarom bepaalde alternatieven/ scenario's in de loop van de tijd afgevallen zijn. Het is belangrijk om een zicht te krijgen op het 'waarom' van de overgebleven alternatieven, zodat adviesinstanties en burgers hier hun input over kunnen geven.

>> Dit zal toegevoegd worden in de s-MER. Zie ook voorgaande bemerking.

De term '**ontwikkelingsscenario'** wordt o.i. soms wat ongelukkig gebruikt in de NIA. Meestal wordt als referentiejaar 2030 genomen en voor het bepalen van de referentiesituatie in 2030 wordt dan rekening gehouden met bepaalde autonome en gestuurde ontwikkelingen waarvan men met een relatief grote mate van zekerheid verwacht dat die tegen 2030 gebeurd/gerealiseerd zullen zijn. Wij hebben begrepen dat in de verkeersmodellen bepaalde autonome en gestuurde ontwikkelingen opgenomen zijn. Bij het bepalen van die referentiesituatie komt de term 'ontwikkelingsscenario' niet tussen. Onder de term 'ontwikkelingsscenario' verstaan wij eerder een 'alternatieve invulling van de referentiesituatie 2030 o.w.v. mogelijke maar minder vanzelfsprekende ontwikkelingen', een alternatieve referentiesituatie 2030 dus. **Het lijkt ons dat er geen (tweede) ontwikkelingsscenario meegenomen wordt in de MERs.**

>> In deze betekenis wordt inderdaad geen "ontwikkelingsscenario's" beschouwd.

In hoeverre wordt **goederentransport** meegenomen in het mobiliteitsplan? De focus lijkt eerder te liggen bij het personenvervoer. Hoe wordt omgegaan met transport door binnenvaart en spoor? Dit zit niet in het verkeersmodel maar kan hier dan op een meer kwalitatieve wijze een bespreking gebeuren?

>> Het RMP bevat wel degelijk maatregelen en acties m.b.t. goederentransport en deze worden kwalitatief beoordeeld in zowel de NIA als de s-MER zelf.

In het voorstel van methodologie wordt gesteld dat er een receptorgerichte benadering wordt toegepast. Er zijn 4 thema's geïdentificeerd nl. ruimte, biodiversiteit, mens en klimaat. Op p. 26 van de NIA van Limburg (en ook Kortrijk) staat echter ook **Landschap** vermeld als een receptordiscipline. Hoe zullen deze elementen meegenomen worden? Elementen rond water komen terug doorheen de verschillende thema's. Het zou duidelijker zijn als er vooraf geduid wordt in welk thema de relevante onderdelen van **water** aan bod komen.

>> Zowel landschap als water zitten vervat in het overkoepelend thema "ruimte". In de NIA werd waar nodig "landschap" vervangen door "ruimte".

Adviezen bovenlokale adviesinstanties

Departement Omgeving en VMM Lucht

<u>Team MER-deskundigen</u>

Hoewel het niet wettelijk verplicht is dat erkende MER-deskundigen instaan voor de opmaak van milieueffectrapportage voor plannen en programma's, is een erkend MER-deskundige een meerwaarde om een kwaliteitsvol MER te maken. Gelieve te motiveren waarom voor bepaalde aspecten wel beroep wordt gedaan op een erkend MER-deskundige en voor andere aspecten niet.
Op basis van de voorgestelde methodiek in de NIA (die zich baseert op Lden) verzoeken we om het team uit te breiden met een deskundige geluid. Bij voorkeur is dit een erkende MER-deskundige.

>> Dit wordt nader bekeken ikv de opmaak van de sMER zelf.

<u>Beleidsdoelstellingen</u>

- Bij §2.1.1 is ook het mobiliteitsbeleid van de provincie West-Vlaanderen te vermelden, met bv. de aanleg van fietspaden en campagnes zoals de Testkaravaan.
- Bij het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (§5.3.2.1) staan volgende doelstellingen:
    - Terugdringen hoeveelheid oppervlakte natuur (tot < 61%) waar vermesting wordt overschreden.
    - Terugdringen hoeveelheid oppervlakte natuur (tot < 46%) waar verzuring wordt overschreden.
    - Onderling beter verbinden van natuurkernen.

  De laatste drie bullets komen uit het luchtbeleidsplan. Graag verduidelijken.
  We merken ook op dat het strikt genomen gaat over de "strategische visie" Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

>> aangevuld/aangepast in de NIA.

- Vraag tot screening van de bijdrage van de vervoerregio aan de relevante beslissingen van de Eurometropool inzake mobiliteit en luchtkwaliteit en de ambities en doelstellingen die hierin zijn opgenomen:
    - Goedkeuring op 29/03/2019 van de kaderbeslissing betreffende het strategische engagement van de Eurometropool voor de bescherming van de luchtkwaliteit in het grensoverschrijdende leefgebied.
    - Beslissing van 05/12/2019 van de partners van de Eurometropool over het aanbevelingskader duurzame grensoverschrijdende mobiliteit.
    - Protocol van 16/09/2020 betreffende de organisatie van het gecoördineerde beheer van grensoverschrijdende luchtvervuiling op grondgebied van de Eurometropool Rijsel-Kortrijk-Doornik.
    - Op 19/11/2018 werden twee intentieverklaringen inzake mobiliteit ondertekend die de bereidheid van de Franse en Belgische regering, maar ook van de Région Hauts de France, Wallonië en Vlaanderen, de Eurometropool Rijsel-Kortrijk-Doornik en West-Vlaanderen/Flandre-Dunkerque-Côte d'Opale weerspiegelen om beter samen te werken op vlak van grensoverschrijdende verplaatsingen.
    - In 2019 keurde de Métropole Européenne de Lille (MEL) haar structuurplan inzake transportinfrastructuur (Schéma directeur des infrastructures de transport 2035 - SDIT) goed.

>> Waar mogelijk zal in het MER (op kwalitatieve wijze) inzicht gegeven worden in de bijdrage van de vervoerregio aan de relevante beslissingen van de Eurometropool inzake mobiliteit en luchtkwaliteit en de ambities en doelstellingen die hierin zijn opgenomen. Is ook gelinkt met de inschatting van grensoverschrijdende effecten van het plan.

<u>Verkeersleefbaarheid</u>

- Op de werkgroepen werd geduid dat met het begrip "verkeersleefbaarheid" als één van de 5 doelstellingen van de vervoerregio alle aspecten op vlak van leefbaarheid omvat, en dus niet enkel verkeersleefbaarheid. Dit wordt echter niet geduid in het document en blijft verwarrend. Met het oog op de opmaak van het strategisch MER is het aangewezen dit begrip verder te duiden.

>> dit wordt nader toegelicht in het sMER zelf

- Het receptorthema gezondheid is niet is gelijk te stellen met verkeersleefbaarheid (impact op woonkernen). Bij de beoordeling in de quick scan moet ook voldoende aandacht zijn voor lucht en geluid (zie verder).

>> Dat is o.i. reeds voldoende het geval

Relatie Ruimte-Mobiliteit

- De opmaak van het voorlopig beleidsscenario is momenteel lopende, wat volgens de NIA gepaard gaat met een voorstel van aanzet van ruimtelijk (locatie)beleid. Het RMP moet echter vooral gaan over de gewenste mobiliteitsontwikkelingen en mag niet in de plaats treden van een ruimtelijk beleidsplan. Zoals meegegeven in voorgaand overleg kunnen er enkel suggesties gegeven worden naar het ruimtelijk beleid toe en kan de vervoerregio het ruimtelijk beleid niet uitstippelen. Een RMP kan wel wijzen op de samenhang van bepaalde keuzes en verwijzen naar een ruimtelijk beleid/visie, die elders al opgemaakt is of nog opgemaakt moet worden (bv. een provinciaal beleidsplan).
  Vanuit mobiliteitsscenario's een aanzet van ruimtelijk locatiebeleid opnemen in een mobiliteitsplan of uitspraken doen over het ontwikkelperspectief van kernen/OV-knopen is absoluut te vermijden. Dit zijn vraagstukken die breder moeten bekeken worden en via het ruimtelijk beleid een antwoord moeten krijgen. We vragen in die zin om het volgende beter te duiden of te schrappen, omdat deze op verschillende manieren kan geïnterpreteerd worden: "*Om een samenhangende ruimtelijke ontwikkeling na te streven wordt een aanzet van ruimtelijk (locatie)beleid uitgewerkt*" (p. 4).

>> In de NIA wordt verduidelijkt dat het RMP geen aanzet tot ruimtelijk plan is, maar dat vooral moet gekeken worden vanuit het oogpunt "hoe kan het mobiliteitsbeleid het ruimtelijk beleid helpen om de doelstellingen van het BRV te realiseren?". Hiertoe is volgende tekst toegevoegd: "Het RMP is geen (aanzet tot) ruimtelijk plan en streeft vanuit die hoedanigheid ook niet na om een (aanzet van) ruimtelijk (locatie)beleid uit te werken. Het regionaal mobiliteitsplan kan wel wijzen op de samenhang van bepaalde keuzes en verwijzen naar een ruimtelijk beleid/visie, zoals bv. het BRV of het provinciaal beleidsplan ruimte van West-Vlaanderen" Afstemming met het ruimtelijk overleg is trouwens lopende.

- In het document wordt meermaals gesproken over een "regionale herstructureringsstrategie" op vlak van ondernemen (bouwsteen R5). De herstructurering van (watergebonden) bedrijvigheid is één van de regionale acties die een doorstart heeft gekregen, doch dit impliceert niet dat er sprake is van een strategie op regionale schaal. We vragen om dit herformuleren alsook de bijdrage van bouwsteen R5 aan de doelstellingen niet te overschatten.

>> dit wordt meegenomen in het verder planproces

- Wanneer in de NIA en het RMP termen worden gebruikt die een beleidsmatige invulling hebben/krijgen via het ruimtelijk beleid (zoals kernversterking, verdichting, ruimtebeslag, knooppuntwaarde,...) dan is het aanbevolen om ofwel de definitie over te nemen uit het ruimtelijk beleidsplan/structuurplan ofwel naar deze plannen te verwijzen voor meer duiding. Op die manier is het voor eenieder duidelijk wat er precies bedoeld wordt. Hierbij aansluitend dient er een duidelijk onderscheid gemaakt te worden tussen de omschrijving van de 'knooppuntwaarde' in het RMP en de 'knooppuntwaarde' in een ruimtelijke beleidscontext.

>> Definities werden gescreend. De term "knooppuntwaarde" komt niet voor in de visienota van regio Kortrijk.

- Dikwijls gaat er bij het aspect "ruimte" vooral aandacht naar de relatie met "verdichting/clustering" om de effectiviteit van het mobiliteitssysteem te vergroten. Een RMP kan echter ook mee sturend zijn voor het vermijden/terugdringen van verlinting en verder aansnijden van open ruimte. Dit kan vanuit verschillende elementen die aan bod komen in het RMP, zoals: (gecoördineerd) parkeerbeleid, keuzes inzake categorisering van wegen alsook de inrichting ervan, sturing van verkeersstromen, enz. Het is belangrijk dat alle hefbomen die het RMP hiervoor biedt worden benut en minstens worden gedetecteerd. Dit aspect zou dus zowel in het RMP als in het MER meer mogen aan bod komen. Het mobiliteitsplan zou bv. het principe kunnen opnemen om nieuwe ontwikkelingen op plekken met weinig knooppuntwaarde geen prioriteit te geven om een aangepast aanbod (zij het OV of mobiliteitsinfrastructuur) te voorzien.

>> dit wordt meegenomen in het verder planproces

<u>Beoordelingssystematiek</u>

- De definiëring van en de onderlinge verschillen tussen de uitdrukkingen afbakenen van het plan, afbakenen van het studiegebied, afbakenen van het studiebereik (scoping MER) mogen wat meer verduidelijkend omschreven worden.
- In §3.7 wordt vermeld dat er in elk onderzoeksscenario grensoverschrijdende effecten zijn te verwachten. Hoe wordt dit beoordeeld in het onderzoek? Gezien de beperkingen van het RVM en de beperkte/ontbrekende data is de afstemming over de grenzen van de VVR van belang. Er is te verduidelijken hoe grensoverschrijdende aspecten worden beoordeeld.
- In de visienota is een overzicht opgenomen van welke bouwstenen deel uitmaken van elk onderzoeksscenario. Het zou verduidelijkend zijn als ook een overzicht wordt toegevoegd van de bouwstenen die deel uitmaken van pakket B.

>> Het afbakenen van het studiebereik betreft de scoping. Hieronder vallen:

- het vastleggen van de te bestuderen alternatieven (scenario's)

- het vastleggen van het referentiejaar

- het vastleggen van die elementen van de autonome en gestuurde ontwikkeling die in de milieubeoordeling zullen worden meegenomen

- het afbakenen van het plan

- het afbakenen van het studiegebied en eventueel van aandachtspunten binnen dit studiegebied

Afbakenen van het plan en studiegebied zijn de klassieke uitdrukkingen. Het plan is hetgeen het voorwerp maakt van het MER-onderzoek. Het studiegebied is het gebied tot waar mogelijke effecten kunnen optreden en dat dus "ruimtelijk" gezien het voorwerp maakt van het onderzoek.

Grensoverschrijdende effecten worden – gezien de leemten in onderzoeksmethodiek (RVM) – louter kwalitatief ingeschat.

Overzicht bouwstenen van modelpakketten wordt toegevoegd in bijlage bij de NIA

Planhorizon 2030 – doorkijk 2050

De planhorizon van het RMP is 2030, met een doorkijk naar 2050. Hierbij is een realisme aan te houden m.b.t. de doelstellingen die realiseerbaar zijn tegen 2030. Zo werd bv. reeds aangegeven dat de doelstellingen op ruimtelijk vlak te zien zijn op lange termijn, niet alle fietsverbindingen (Masterplan Fiets – Werkhypothese fiets) zullen gerealiseerd zijn tegen 2030, en dat ook de doelstellingen m.b.t. het treinnet stapsgewijs zijn te realiseren. Hierbij dient rekening te worden gehouden in de doelgerichte beoordeling (zie verder). Er is verder onderscheid te maken tussen de visie op lange termijn en de stappen hiernaartoe (met fasering en prioriteiten).

>> Bij de verdere verfijning van het beleidsscenario is voor het openbaar vervoer een opdeling gemaakt in ambitie voor 2030 en 2050. Voor de bouwstenen ruimte is duidelijk dat deze langere tijd nodig hebben om in praktijk te vertalen. Ook dit wordt opgenomen in de beleidsvisie. De doorkijk naar 2050 zal een louter kwalitatieve inschatting zijn.

RVM

Er wordt gebruik gemaakt van verkeersmodelleringen. Het zou verduidelijkend zijn om per onderzoekscenario een overzicht toe te voegen van de bouwstenen die gemodelleerd werden en deze die niet te modelleren zijn (bv. ruimte, grensoverschrijdende aspecten, etc.). M.a.w. wat wordt kwantitatief beoordeeld en wat is kwalitatief te beoordelen?

>> Dit zal verduidelijkt worden in het sMER zelf.

Strategisch vrachtmodel

- Gezien de timing worden geen doorrekeningen gedaan met het strategisch vrachtmodel en werd dus het transitiescenario met focus op vracht niet doorgerekend. Zonder doorrekening voor vrachtwagens kan de daling in voertuigkilometers niet gekwantificeerd worden en ligt de focus op personenwagens.
- Vracht is een belangrijk thema is in de VVR Kortrijk. De opbouw van een voorlopig beleidsscenario waarbij in essentie gezocht moet worden in welke mate de focus moet worden gelegd op vracht of op leefbaarheid kan niet gebeuren zonder dat de nodige effecten op vlak van vracht in beeld zijn gebracht. Indien dit niet gebeurt via doorrekening met het strategisch vrachtmodel dient bekeken en geduid te worden hoe dat dan wel (kwalitatief) kan gebeuren. Er dient gemotiveerd te worden waarom er zonder het strategisch vrachtmodel kan worden gewerkt om tot een voldoende onderbouwd beleidsscenario te kunnen komen.
- Vrachtwagens zitten vervat in het regionaal verkeersmodel, maar er wordt voor de verschillende scenario's geen nieuwe modale verschuiving berekend tussen andere modi van transport zoals binnenvaart en spoor. Hoe zal de beoordeling concreet gebeuren en doorwerken naar andere receptoren? Dit heeft immers ook impact op de beoordeling van het plan in een aantal receptordisciplines (Mens, Biodiversiteit en Klimaat). Als dit niet in de modellering per regio wordt opgepikt, wordt dit dan op Vlaams niveau bekeken?

  Er dient verder uitgewerkt en geduid te worden hoe er (kwalitatieve) uitspraken zullen worden gedaan over vracht, binnenvaart, spoor en andere logistieke oplossingen. Dit dient te gebeuren in overleg met de werkgroep logistiek van de VVR.

>> De beoordeling van het vrachtvervoer is louter kwalitatief (geen cijfermateriaal beschikbaar, wel inzichten welke overslaglocaties kunnen uitgebreid worden en welke niet) en zal niet altijd even detaillistisch of locatiegebonden zijn (bv. verlenging kaaimuren als algemeen principe). Zie ook bouwstenen.

Scenario's

- De methodiek die hier wordt gehanteerd kan verder geduid worden (§3.5). De gekozen scenario's zijn vooral een aftoetsing en exploratie zijn van de effectiviteit en het doelbereik van bouwstenen/ingrepen in bepaalde modi. Het gaat om een theoretische oefening die het debat moet voeden. De alternatieven of scenario's worden in het proces eerder meegenomen om te komen tot het duurzaam ontwikkelingsscenario. Het betreft dus louter onderzoeksscenario's die o.b.v. de onderzoeksresultaten moeten uitmonden in het voorkeursscenario. Het zijn dus geen scenario's waaruit gekozen wordt, wel moet het inzichten verschaffen over de bouwstenen voor het voorkeursscenario.
  In deze zin werd reeds op de werkgroepen geconcludeerd dat het basisscenario als onvoldoende wordt beschouwd om de doelstellingen te bereiken en dat er te zoeken is naar de focus in het transitiescenario (evenwicht tussen leefbaarheid en vracht).
- Een aantal bouwstenen (bv. W7) maken van geen enkel onderzoeksscenario deel uit en bijgevolg ook niet van de quick scan. Hoe zullen deze bouwstenen in het verdere proces worden beoordeeld, om zo de keuze te maken om deze bouwstenen al dan niet mee te nemen in het voorlopige beleidsscenario?

>> Om van deze scenario's en bijhorende bouwstenen te komen tot een beleidsscenario wordt een **afweging gedaan op 3 fronten:**

KWALITATIEVE BEOORDELING

Samen met de werkgroep worden de bouwstenen geëvalueerd ten opzichte van het al dan niet bijdragen aan de doelstellingen. Deze methodiek heeft niet de doelstelling om een objectieve beoordeling te bekomen, maar tracht inzicht te krijgen in de denkwijze en standpunten van de regio ten opzichte van de bouwstenen. Daarnaast kan ook een beeld worden verkregen van de geschatte impact van de bouwstenen die niet kwantitatief te beoordelen zijn.

KWANTITATIEVE BEOORDELING - DOORREKENINGEN STRATEGISCH VERKEERSMODEL (SVM)

Om de impact van de bouwstenen in de voorgestelde werkhypotheses te evalueren wordt gebruik gemaakt van het SVM. Het doel is om te toetsen in welke mate een groep van bouwstenen of 'scenario's veel of weinig effect hebben op een modal shift en dus al dan niet bijdragen om onze doelstellingen te realiseren.

Het SVM wordt op die manier ingezet om de visievorming te voeden. Ook moet het ondersteuning bieden bij de selectie en prioritering van maatregelen bij de opbouw van het actieplan in een volgende fase. Tot slot zullen de resultaten van het SVM ook worden meegenomen in het MER. De modeldoorrekeningen hebben niet tot doel potenties in te schatten van specifieke bouwstenen en routes,

Niet alle aspecten van de scenario's kan worden doorgerekend met het verkeersmodel. Zo houdt het verkeersmodel geen rekening met een mogelijke mental shift, modal shift voor goederen en gewenste ruimtelijke structuur

STRATEGISCH MER

In het proces van het regionaal mobiliteitsplan is een wisselwerking voorzien met de opmaak van het strategisch Milieu Effect Rapportage (MER) voor dit plan. Dit traject geeft onafhankelijk advies over milieueffecten van de voorgestelde pakketten van maatregelen. Dit advies wordt meegenomen in de keuze van het definitieve beleidsscenario.

Receptorthema Ruimte

- De regionale onthardingsstrategie Zuid-West-Vlaanderen (zie p. 22-23 uit het eindrapport) is te vermelden. In de regio wordt gestreefd naar een ontharding van ca. 550 ha of 18 m^2 per inwoner tegen 2040 om te dalen onder het Vlaams gemiddelde. Dit zou een ontharding vragen van 6% van de huidige verharding in de regio (2015). Tegen 2025 wenst men reeds 30 ha onthard te hebben, in de jaren die daar op volgen hoopt men op grotere schaal te kunnen ontharden.

>> Aangevuld in de NIA.

- Inzetten op terugdringen van ruimtebeslag en ontharding: het is niet duidelijk welke acties in het RMP hiertoe zullen bijdragen. In de meeste gevallen hebben ze net het omgekeerde effect, zoals bv. bijkomende omleidingswegen/leefbaarheidsgordels, aanleg bijkomende fietspaden en/of missing links.

>> De (positieve) impact van het plan zal inderdaad beperkt zijn.

- Als er wijzigingen aan het OV-aanbod en fietsnetwerk voorgesteld worden in het RMP, zullen die een impact hebben op de knooppuntwaarde van een zone en dus een effect op de bereikbaarheid van voorzieningen of andere economische activiteiten in de omgeving. In de "scoping" krijgt dit effect aandacht, maar dit zou ook in het toetsingskader moeten meegenomen worden.

>> Er kan worden afgestemd met de overige vervoerregio's of er aan het toetsingskader voor thema "ruimte" (dat nu bestaat uit de subthema's ruimtebeslag, ruimtelijke samenhang en ruimtelijke kwaliteit) nog een subthema 'knooppuntwaarde en voorzieningenniveau' kan worden toegevoegd.

- 'Mate van doelgerichte ontwikkeling en verdichting rond knooppunten van het openbaar vervoer (zgn. TOD)': De relatie tussen Hoppin/OV-knooppunten en verdichting dient voldoende genuanceerd te worden (zie ook bouwsteen MP8). Het is niet altijd wenselijk om rond een strategisch vervoersknoop een woonverdichting te voorzien. Hoppinpunten/OV-knopen mogen niet zomaar één-op-één gelinkt worden aan 'nieuw ruimtelijk beleid'/verdichting. Niet elke multimodale mobiliteitsknoop (halte/station, P+R) is even geschikt om aan ruimtelijke inbreiding/uitbreiding of andere ruimtelijke ontwikkeling te doen. Sommige knopen hebben bv. enkel de functie als "transferium". Voor andere knopen is het versterken van een goede verbinding naar de historische kern of voorzieningencluster belangrijker dan het (verder) te gaan

  ontwikkelen van een programma van wonen, werken of voorzieningen rond de mobiliteitsknoop. Deze keuzes worden binnen het ruimtelijk beleid gemaakt.

>> Het RMP streeft in principe niet na om een (aanzet van) ruimtelijk (locatie)beleid uit te werken. Het regionaal mobiliteitsplan kan wel wijzen op de samenhang van bepaalde keuzes en verwijzen naar een ruimtelijk beleid/visie, die elders al opgemaakt is of nog opgemaakt moet worden (zoals bv. het provinciaal beleidsplan ruimte West-Vlaanderen).

Receptorthema Mens (gezondheid)

- Er is tussen de departementen MOW en OMG afgesproken om ook de daling van voertuigkilometers als gevolg van het plan te berekenen en te toetsen aan de beleidsdoelstellingen uit de Vlaamse lucht- en klimaatbeleidsplannen. Dit is niet als indicator bij het toetsingskader meegenomen en moet toegevoegd worden.

>> Daling voertuigkilometers zit de facto vervat in indicatoren "wijziging verkeersvolume", indicator "globale wijziging voertuigkilometers" toegevoegd (naar analogie met thema klimaat)

- In het MER moet verduidelijkt worden hoe jaarintensiteiten uit het verkeersmodel bekomen worden vermits deze gebruikt worden in de beoordeling van lucht en klimaat.

>> Dat zal gebeuren.

- Op p. 30 wordt de voertuigparksamenstelling vermeld. Voor motorfietsen vermeldt de CPT visie 20% in 2025 en 50% in 2030. De 30% op vrachtwagens zonder oplegger geldt enkel tot 20 ton, niet voor zwaardere vrachtwagens. Voor openbare bussen geldt in 2030 een marktaandeel van 100% (luchtbeleidsplan). Voor andere bussen gelden de aandelen vermeld voor 2035 voor 2030 (CPT visie).

>> Nog uit te klaren, wordt zo nodig aangepast in sMER zelf

- Naast type voertuig, snelheid en voertuigintensiteiten wordt emissie van wegverkeerslawaai ook bepaald door de wegverharding. De geluidsimmissie (die terecht komt bij de receptor) wordt daarnaast nog bepaald door heel wat andere factoren zoals o.a. de mate van afscherming bij de geluidsoverdracht, bodemadsorptie, afstand tot de bron. Dit moet ook aangepast/verduidelijkt worden in figuur 3.1 'Relatie tussen de vervoersmodi en maatregelen die aan bod komen in de milieubeoordeling, en de ermee corresponderende mogelijke impact'.

>> Dit is niet relevant op strategisch niveau, zeker niet omdat het plan geen impact heeft op het type wegverharding van vrijwel alle wegen in het studiegebied.

- In de NIA wordt gesteld dat zowel de EU- als WHO-normen steeds gehaald worden, hoewel in de volgende zin vermeld wordt dat er wel lokaal normoverschrijdingen zijn in de buurt van hoofdwegen en in het centrum van Kortrijk. De conclusie moet dan ook aangepast worden. In september 2021 werden de WHO-advieswaarden verscherpt. Op p. 37 en 38 wordt verwezen naar het luchtbeleidsplan. De zin 'Zo lang de WGO geen nieuwe advieswaarde voor de langdurige blootstelling aan NO2 heeft bepaald, nemen we hierbij 20 $\mu g/m^3$ als streefdoel aan.' leidt tot verwarring vermits de WHO haar advieswaarden heeft bijgesteld (tot 10 voor NO2). Een actualisatie van het luchtbeleidsplan is lopende. Op p. 36 worden de strategische geluidsbelastingskaarten voor belangrijke wegen en spoorwegen met als referentiejaar 2016 weergegeven. Gelieve in de titel van deze figuren te corrigeren dat deze geluidskaarten enkel de geluidsimpact weergeven ter hoogte van de belangrijke wegen en spoorwegen en dat deze als referentiejaar 2016 hebben.

>> tekst aangepast in de NIA (verwijzen naar GAW ipv WHO-advieswaarde)

- Bij de toetsing van alternatieven en varianten aan beleidsambities voor het subthema geluid wordt o.a. vermeld dat er rekening wordt gehouden met de wijziging van snelheid en verkeersvolume van wegverkeer en anderzijds vrachtverkeer. Wordt er hierbij ook rekening gehouden met eventuele relevante verschuivingen van verkeer, snelheid of aandeel vrachtverkeer van de dag periode naar de nacht- of avondperiode? Bij de beoordeling van de geluidseffecten in MER 's wordt namelijk uitgegaan van de Lden geluidsindicator waarbij de geluidsniveaus tijdens de avond en nacht zwaarder doorwegen (respectievelijk een straffactor van 5 dB en 10 dB). Op deze manier wordt er rekening gehouden dat lawaai tijdens deze periodes als hinderlijker wordt beschouwd. Ook de WGO richtwaarden die onder 5.3.1. Beleidsambities 2030 worden vermeld, gaan uit van WGO richtwaarden. Onder 5.3.1. 'Beleidsambities 2030' worden de WGO richtwaarden voor wegverkeerslawaai en spoorverkeerslawaai vermeld. Wat is juist de concrete beleidsambitie die hierover zal worden opgenomen in het RMP? Want deze WGO-richtwaarden zijn wel zeer ambitieus om tegen 2030 naar te streven voor alle wegen en spoorwegen binnen deze vervoersregio. Dit kan best worden verduidelijkt.

>> Verkeersmodel onderscheid 5 dagperiodes en personen/vrachtverkeer, dus kan een dergelijke verschuivingen in principe in beeld worden gedacht. Er kan echter verwacht worden dat deze

verschuivingen eerder marginaal zullen zijn, en dat de wijziging van het totaal verkeersvolume (pae/etmaal) maatgevend zal zijn voor de geluidseffecten.

- Bij de toetsing van alternatieven en varianten aan beleidsambities voor het subthema geluid wordt enkel rekening gehouden met wijzigingen/effecten in sterk bebouwde omgevingen. Wat is de definitie van 'een sterk bebouwde omgeving'. Op welke manier houdt dit rekening met bevolkingsdensiteit of andere gevoelige functies? Kan dit verduidelijk worden in de nota en

  kan dit ook worden weergegeven op kaart? Significante toenames van weg- en spoorverkeer moeten ook in kaart worden gebracht voor niet sterk bebouwde omgevingen indien daar bewoning of andere geluidsgevoelige functies zijn gelegen, zodat deze eventuele negatieve effecten kunnen worden aangepakt door het nemen van milderende maatregelen.
- Hoewel de vermelde ambities en doelstellingen duidelijk worden omschreven, zijn de indicatoren die voor lucht voorgesteld worden zeer vaag en onvoldoende om een milieubeoordeling te kunnen uitvoeren. Zo wordt een evaluatie voorzien van de wijziging van het verkeersvolume wegverkeer en vrachtverkeer, maar enkel in sterk bebouwde omgevingen. Het is niet duidelijk wat precies begrepen wordt onder 'sterk bebouwde omgevingen'. Er wordt geen link gelegd met emissies ten gevolge van het wegverkeer. We verwijzen hiervoor naar de eerder bezorgde nota (zie bijlage) waarin duidelijk is opgenomen welke indicatoren dienen beoordeeld te worden en hoe dit kan gebeuren. De nota is nogmaals opgenomen in bijlage. Een kwantitatieve analyse is nodig.
  - Voertuigkilometers LV en ZV voor de VVR, met een onderscheid tussen urban, rural en highway:
    - Absolute analyse.
    - Eventueel kan VMM voor de VVR een % daling aanleveren in functie van een relatieve analyse.
  - Emissies: CO2 en NOx (EF met onderscheid tussen urban, rural en highway kunnen door VMM aangeleverd worden)

>> Toelichting toegevoegd in de NIA: (Wijziging) voertuigkilometers wordt berekend op niveau statistische sector, ingedeeld naar gebiedstype (stedelijke kern, landelijke kern, buitengebied en bedrijventerrein) en wordt "gewogen" o.b.v. bevolkingsdichtheid. Effecten worden op die manier overal in beeld gebracht, maar wegen zwaarder door in dicht bewoond gebied. Luchtemissies worden berekend obv voertuigkilometers en emissiefactoren (met onderscheid tussen stedelijk en landelijk gebied en autowegen).

- LK: voor deze vervoerregio is modellering van NO2-concentraties niet noodzakelijk, zoals ook reeds opgenomen in de eerder bezorgde nota. De formulering rond het nut van modellering wordt best genuanceerd in het MER vermits dit in bepaalde gevallen wel degelijk zinvol kan zijn.

>> De NIA zegt niet dat modellering nergens zinvol kan zijn.

- Voor lucht is het niet enkel relevant om binnenvaart te onderzoeken, ook spoorverkeer kan relevant zijn (voornamelijk wanneer gebruik gemaakt wordt van dieseltreinen). Hierbij moet de focus niet enkel liggen op sterk bebouwde omgevingen, vermits niet duidelijk is wat hiermee precies bedoeld wordt.
- In het MER moet ook verduidelijkt worden hoe precies omgegaan wordt met luchtvaart binnen deze vervoerregio.

>> Dit zal (kwalitatief) meegenomen worden in het sMER.

- In de NIA wordt het volgende vermeld: "Binnen een RMP kunnen ook infrastructurele aspecten aan bod komen (bv. aanleg van een omleidingsweg). Omdat de exacte locatie niet steeds gekend is, is het moeilijk om de impact op bv. bodem, water of erfgoed na te gaan. Toch kan, op basis van de kenmerken van de infrastructuur en de omgeving waarin die wordt voorzien, een algemene inschatting gemaakt worden van de effecten op zowel mens, biodiversiteit, klimaat als landschap." De aanleg van nieuwe infrastructuur kan uiteraard ook een grote impact hebben op het geluidsklimaat. Gelieve hierbij ook rekening te houden in een MER van een RMP.

>> Dit is voorzien in het s-MER. Geluidsimpact van nieuwe wegen kan waar relevant ingeschat worden door vergelijking met bestaande wegen met vergelijkbare verkeersintensiteit.

<u>Receptorthema Biodiversiteit</u>

- §5.3.1: Het gaat niet alleen om mogelijke nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, maar ook over de mogelijke aanleg van nieuwe infrastructuur. Zie bv. de goedgekeurde startnota voor het GRUP N8 Avelgem-Zwevegem (VR 15/7/2022).
- Vermelden van de regionale onthardingsstrategie Zuid-West-Vlaanderen (zie hoger).

>> aangevuld in de NIA.

- Bij het thema biodiversiteit wordt volgende doelstelling aangehaald: "Terugdringen hoeveelheid oppervlakte natuur waar vermesting en verzuring wordt overschreden." Men bedoelt hiermee de vermesting en verzuring in deze natuurgebieden laten dalen en niet de oppervlakte natuur verkleinen. Dit wordt best anders verwoord. Daarnaast is het niet duidelijk hoe het RMP op deze doelstelling zal inspelen.

>> Nee, tekst is correct: doel is om de oppervlakte natuur in overschrijding te laten dalen (waarvoor de vermesting en verzuring zelf uiteraard moet afnemen). Wel "hoeveelheid" vervangen door "aandeel". RMP kan hier uiteraard op inspelen door hoeveelheid verkeer door of nabij natuur te laten dalen (exacte wijziging oppervlakte kan niet berekend worden, maar wel of er een daling zal zijn of niet).

- Bij het toetsingskader moeten ook de effecten van stikstofdepositie meegenomen worden.

>> Stikstofdepositie valt onder "vermesting en verzuring".

- Het toetsingskader vermeldt enkel de nabijheid van SBZ's en VEN. De doelstelling uit het luchtbeleidsplan bevat alle natuur.

>> Uiteraard is dat de doelstelling, maar omwille van het strategisch karakter en schaalniveau van het RMP wordt gefocust op de impact op de grote beschermde natuurgebieden (SBZ en VEN).

- Er is in de NIA enkel sprake van weg- en spoorverkeer. Ook scheepvaart en vliegverkeer kan relevant zijn.

>> Het vliegveld van Wevelgem maakt geen onderdeel uit van het RMP (apart proces lopende voor regionale luchthavens). Scheepvaart en watertransport zijn wel onderdeel van RMP. Deze worden kwalitatief beoordeeld (behoudens eventuele kwantitatieve info uit proces kanaal Bossuit-Kortrijk): vnl. check van interferentie van scheepvaartroutes met kwetsbare natuur en van routes naar overslagpunten (= wegverkeer) met bewoning.

Receptorthema Klimaat

- Vermelden van de ambities en doelstellingen uit het Klimaatmanifest (met de ambitie tot klimaatneutraliteit in 2050) en de Burgemeestersconvenant 2030 (met prioritaire thema's als mobiliteit, energie en adaptatie) in de regio Zuid-West-Vlaanderen.
  https://www.leiedal.be/klimaatmanifest
  https://www.leiedal.be/burgemeestersconvenant
- Vermelden van de regionale onthardingsstrategie Zuid-West-Vlaanderen (zie hoger).

>> Aangevuld in de NIA.

- Bij het thema klimaat wordt volgende doelstelling aangehaald: "Terugdringen van bijkomend ruimtebeslag, ontharding en beheer van niet-verhard ruimtebeslag." De termen 'verhard' en 'niet verhard' ruimtebeslag dienen verdere verduidelijking te krijgen voor lezers die niet vertrouwd zijn met deze termen.
  Daarnaast is het niet meteen duidelijk welk beheer juist bedoeld wordt. Kan dit met een voorbeeld geduid worden?

>> Aangepast in de NIA: ruimtebeslag is de ruimte die we innemen door onze nederzettingen: huisvesting, commerciële doeleinden. Binnen dit ruimtebeslag komen 'verharde' en 'niet verharde' zones voor. Verharding en gebouwen zijn artificiële bedekkingen van de bodem zoals bv. woningen en wegen. Niet-verhard ruimtebeslag zijn bv. parken, tuinen, recreatieterreinen en sportvelden, golfterreinen,… (bron: Ruimterapport Vlaanderen 2021, hoofdstuk 1 Kernbegrippen en ruimtelijke typologieën).

Een aangepast beheer van de niet-verharde ruimte i.f.v. het vermijden van netto afname van koolstofvoorraden kan de impact van klimaatverandering helpen afzwakken.

- Er is tussen de departementen MOW en OMG afgesproken om ook de daling van voertuigkilometers als gevolg van het plan te berekenen en te toetsen aan de beleidsdoelstellingen uit de Vlaamse lucht- en klimaatbeleidsplannen. Dit is niet als indicator bij het toetsingskader meegenomen en moet toegevoegd worden.

>> toegevoegd als indicator

- In het MER moet verduidelijkt worden hoe jaarintensiteiten uit het verkeersmodel bekomen worden vermits deze gebruikt worden in de beoordeling van lucht en klimaat.

>> Dit zal toegelicht worden in het s-MER.

Quick scan

Op p. 49 wordt expliciet gesteld dat de quick scan geen officieel statuut heeft. Er is verder te verduidelijken wat de bedoeling en aard is van deze scan (zie verslag in bijlage). Zo is het niet de bedoeling de quick scan te gebruiken om reeds bepaalde redelijke alternatieven (of scenario's) definitief af te wijzen. De redelijke alternatieven dienen in het MER gelijkwaardig onderzocht te worden.

>> Het woord 'alternatieven' blijkt verschillend geïnterpreteerd te worden. Er zijn eigenlijk geen 'echte' (al dan niet redelijke) alternatieven in de zin van 'alternatieve set van keuzes'. De verschillende scenario's/alternatieven zijn eerder bouwstenen of onderzoeksscenario's in functie van het samenstellen van één beleidsscenario, waaraan ook de quick scan bijdraagt. De quick scan moet de vervoerregio bijgevolg helpen om een beleidsscenario samen te stellen/te distilleren uit die bouwstenen. De quick scan is voor de vervoerregio m.a.w. een interessant instrument om al aan te voelen waar er nog tekortkomingen in de visie zitten.

De invulling van die scenario's/alternatieven is ook verschillend. In sommige regio's gaat het bijvoorbeeld over verschillende scenario's doorheen de tijd (fasering).

In bepaalde vervoerregio's geven de scenario's extreme uitersten weer. In het Verkeersmodel zijn vaak 'extreme' scenario's gestoken (bv. doorgedreven OV-scenario) om de effecten duidelijk te maken. In de visienota wordt een consensusmodel gevolgd na afstemming tussen alle beleidslagen. Er wordt dus binnen de vervoerregio's zelf al een geïntegreerd planproces gevolgd, de inspanning/oefening moet ook al bij tot stand komen plan gebeuren. Niet alleen in het advies achteraf.

Zo wordt uiteindelijk 1 scenario samengesteld dat ook als enige beMERd zal worden. In het s-MER zal dus effectief enkel het beleidsscenario beoordeeld worden, al kunnen bepaalde resultaten van de onderzoeksscenario's hierbij wel (opnieuw) meegenomen worden, indien het beleidsscenario zelf niet apart wordt doorgerekend in het verkeersmodel. Als het beleidsscenario sterk afwijkt van reeds doorgerekende scenario's kan in het najaar wel nog een nieuwe doorrekening van het voorkeursscenario gebeuren.

Via het coördinatieoverleg met de administratieve voorzitters (COVO) is de vraag gesteld om tegen half augustus te laten weten of er nog een doorrekening van het voorkeursscenario gewenst is. Dit is voor regio Kortrijk nog niet uitgeklaard, maar omdat er vermoedelijk geen grote wijzigingen meer zullen zijn, zal bijkomende doorrekening wellicht niet nodig zijn. Bovendien is het een kleine regio en kunnen bepalende maatregelen uit aangrenzende regio's (b.v. m.b.t. OV) toch niet meegenomen worden.

Momenteel gebeurt er ook een doorrekening op Vlaams niveau met maatregelen die zich vooral op niveau van Vlaanderen situeren (bv. ruimtelijke maatregelen, gedragswijzigingen cfr. telewerken, aantrekkelijker maken van fiets cfr. toename gebruik e-bike en steps, financiële stimuli ten nadele van autogebruik). Afhankelijk van de timing en wenselijkheid zullen de resultaten van deze doorrekening al dan niet meegenomen worden in het sMER.

Doelgerichte beoordeling

- Op p. 50 wordt gesteld dat de doelgerichte beoordeling een kwalitatieve oefening is. Wordt bij de beoordeling waar mogelijk geen rekening gehouden met de resultaten van de doorrekeningen, om zo de mate van bijdrage tot de doelstelling te kunnen inschatten?
  We stellen voor een meer kwantitatieve beoordeling toe te voegen, o.a. wat daling van voertuigkilometers en emissies betreft. Op die manier kan inzicht gegeven worden in welke bouwstenen/ondersteunende maatregelen meer impact hebben dan andere.

>> Doelgerichte beoordeling is en blijft louter kwalitatief; koppeling met modelresultaten is (in de NIA) nog niet wenselijk/aan de orde, dit gebeurt in het sMER zelf.

- F2: Waarom maakt het uitbreiden van het netwerk van fietssnelwegen geen deel uit van het basisscenario? Dit maakt toch ook deel uit van de Masterplannen Fiets?

>> In het basisscenario zitten wel degelijk de fietssnelwegen die deel uitmaken van het Masterplan Fiets. Bijkomende routes zitten het beleidsscenario.

Gezien de aanleg van een fietssnelweg toch een grotere impact heeft dan de optimalisaties van het bestaande netwerk, is hier toch geen impact op ruimtelijk vlak en op vlak van biodiversiteit te beschouwen?

>> bij de doelgerichte beoordeling gaat het hem vooral over het feit of (en de mate waarin) de ingreep bijdraagt aan de realisatie van doelstellingen van het gezondheids-, ruimtelijk-, biodiversiteits- en

klimaatbeleid. Vanuit die optiek draagt het aanleggen van fietssnelwegen bij aan realisatie van doelstellingen uit het klimaat- en gezondheidsbeleid. Het aanleggen van fietssnelwegen draagt niet in wezenlijke mate bij aan de realisatie van doelstellingen uit het ruimtelijk- en biodiversiteitsbeleid. Deze "doelgerichte" beoordeling wil daarom nog niet zeggen dat er geen ruimtelijke of biodiversiteitseffecten kunnen zijn als gevolg van de aanleg van fietssnelwegen. Maar het is niet de bedoeling om middels de doelgerichte beoordeling deze "directe" effecten via de quick scan in beeld te brengen. Dit is ook niet het opzet op strategisch MER-niveau. Wel om aan te geven in welke mate het plan bijdraagt aan de realisatie van doelstellingen vanuit de beleidsdomeinen gezondheid, biodiversiteit, klimaat en ruimtelijk beleid. De aanleg van fietssnelwegen draagt vanuit die optiek niet bij aan doelstellingen van biodiversiteitsbeleid, en ook niet echt op vlak van ruimtelijk beleid (want de aanleg gaat gepaard met verharding ipv ontharding, anderzijds faciliteren fietssnelwegen wel verplaatsingen met de fiets, waardoor een ruimtelijk locatiebeleid gericht op de fiets hierdoor gestimuleerd wordt). Maar om nu te zeggen dat de aanleg van fietssnelwegen contraproductief is t.a.v. het realiseren van doelstellingen van het ruimtelijk- en biodiversiteitsbeleid, gaat o.i. te ver. Daarom zijn de vakken t.a.v. biodiversiteit en ruimte blanco gelaten.

BOUWSTENEN	THEMA'S BASISCENARIO			
FIETS	Ruimte	Gezondheid	Biodiversiteit	Klimaat
F1: Uitrollen van 'goedgekeurde' fietssnelwegen-netwerk in regio Zuid-West-Vlaanderen				

- WW1: Er dient genuanceerd te worden dat de opwaardering van het kanaal een (sterke) bijdrage zal hebben aan de doelstellingen op ruimtelijk vlak, biodiversiteit, etc. Zo heeft bv. het graven van een nieuw stuk kanaal doorheen de Venning op zijn minst een grote ruimtelijke impact, wat via een pakket aan flankerende maatregelen enigszins is te beperken.

>> Ook hier gaat het ikv voorliggend MER, en zeker bij de doelgerichte beoordeling, om een beoordeling van de strategische effecten van de maatregel en de mate waarin deze bijdraagt aan beleidsdoelstellingen van verschillende beleidsdomeinen (biodiversiteit, ruimte, klimaat en gezondheid). Dit neemt inderdaad niet weg dat op projectniveau gebiedsspecifieke effecten kunnen optreden, zoals bv. ter hoogte van de Venning. Deze effecten kunnen echter pas op het daartoe geëigende MER-niveau (project-MER) in beeld gebracht worden.

- W2: Waarom wordt hier geen bijdrage gezien op vlak van biodiversiteit en klimaat? De aanleg van bv. een nieuwe rondweg heeft toch een impact op dit vlak? Dergelijke rondweg kan ook

  een impact hebben op vlak van geluid en lucht; bij gezondheid is dus niet enkel verkeersveiligheid in rekening te nemen.

>> "geen impact" dient gelezen te worden als "geen bijdrage aan realisatie van doelstellingen op vlak van biodiversiteits- en klimaatbeleid". Verduidelijkt in de NIA als volgt: *"Bijgevolg heeft deze maatregel een matige bijdrage t.a.v. de realisatie van beleidsdoelstellingen binnen het beleidsdomein gezondheid (vnl. inzake verkeersveiligheid, niet op vlak van lucht- en geluidskwaliteit), is er geen bijdrage op vlak van biodiversiteit en klimaat en werkt de maatregel eerder contraproductief op vlak van ruimtelijk beleid."*

- MP1: Waarom wordt Waregem niet vermeld op p. 61?

>> Waregem toegevoegd

- LK5: De aanleg van bijkomende infrastructuur kan leiden tot een verbeterde verkeersveiligheid, maar kan thv de nieuwe infrastructuur zorgen voor een negatieve impact op vlak van lucht en geluid. In die zin lijkt de groene kleur bij gezondheid te positief. Idem voor klimaat.

>> aangepast in NIA (genuanceerd en oranje kleur)

- Bouwsteen R8 in het transitiescenario leefbaarheid heeft wat betreft klimaat in de tabel op p. 68 een lichtgroene kleur. In de tabel op p. 102 is dit een donkergroene kleur.

>> aangepast in de synthesetabel (lichtgroene kleur van toepassing).

- Het onder hoofdstuk 5 opgenomen beoordelingskader voor het subthema geluid bij het thema mens kan onder de doelgerichte beoordeling van de quick scan niet meer teruggevonden worden. In de quick scan wordt wel het thema 'gezondheid' opgenomen en wordt daar als doelstelling opgenomen 'Voldoen aan WHO normen voor weg- en spoorverkeerslawaai (max. 10% van de mensen 'ernstig gehinderd'). Om aan deze doelstelling te kunnen toetsen is het in principe nodig om een geluidsmodellering uit te voeren zodat de absolute geluidniveaus van elk 'scenario' kunnen worden bepaald. Er wordt echter op p 15 van de NIA aangegeven dat omwille van het strategische karakter van het MER momenteel geen geluidsmodelleringen worden voorzien. De hierbij gegeven argumentatie is aannemelijk, maar dit komt dus niet overeen met de doelstelling voor geluid die in de quick scan is opgenomen om aan te toetsen.

>> Hoofdstuk 5 heeft betrekking op de methodiek van de sMER, niet van de quick scan. In de quick scan wordt inderdaad niet getoetst OF aan deze norm wordt voldaan, maar wel (kwalitatief) beoordeeld of de maatregel in kwestie positief bijdraagt aan het halen van deze norm.

- Op p. 51 van de NIA wordt het volgende aangegeven: "*Voor geluid is niet alleen het absoluut maar ook het relatief verschil in pae bepalend. Om cfr. Het significantiekader geluid een significante geluidswijziging (vanaf +/- 1 dB(A)) te kunnen hebben, is een verschil in pae van +25%, resp. -20% per wegsegment nodig. Maar indien dit relatief verschil niet gepaard gaat met grote absolute verschillen, zal het reëel effect, bij cumulatie van de bijdrage van alle wegsegmenten, beduidend kleiner zijn. Daarom is het relatief verschil enkel in beeld gebracht voor wegsegmenten met meer dan 1000 pae/etmaal in de referentietoestand.*" Wat is de motivering om als drempelwaarde meer dan 1000 pae/etmaal in de referentietoestand te hanteren? Is deze drempelwaarde wel laag genoeg gekozen om te kunnen toetsen aan de doelstelling opgenomen voor de Quick scan (WHO richtlijnen)?

>> Drempel van 1000 pae/etm is indicatief, maar wijzigingen van slechts enkele honderden pae/etmaal (25% van 1000) kunnen nooit tot significante wijzigingen in geluids- en hinderniveau leiden.

- Onder 6.3. Quick scan van de beoordeling van de scenario's wordt onder het beleidsdomein gezondheid voor de verschillende bouwstenen niet aangegeven in welke mate dit positieve of negatieve effecten kan hebben op de sub-discipline geluid, bijvoorbeeld:
    - R2: Slim verdichten langs de Leieas, specifiek in de verschillende stationsomgevingen
    - MP7: Afstemmen van de (gewenste) ruimtelijke ontwikkelingen op (regionale) mobi-punten en omgekeerd
    - MP8: Verdichten in de omgeving van multimodale knooppunten (de mobipunten)

  Op dit moment wordt in opdracht van Departement Omgeving een onderzoek naar slimme verdichtingsvoorwaarden via scenariodoorrekeningen en doorwerking in m.e.r. uitgevoerd. Deze studie tracht oplossingsrichting te bieden om de milieueffectbeoordeling beter af te stemmen op de ambitie van Vlaanderen om slim te verdichten. Deze studie zal o.a. onderzoeken hoe de milieueffectbeoordeling kan bijdragen aan betere verdichtingsprojecten. Niet elk ste-delijk project is per definitie een kwaliteitsvol of duurzaam project. Het is daarom ook zaak om vanuit het MER oplossingsgerichte en transitie-sturende maatregelen te formuleren. Be-langrijk hierbij is om aanbevelingen en milderende maatregelen te formuleren die compatibel zijn met de vooropgestelde doelstellingen op hoger niveau. Hier speelt ook de gedeelde ver-antwoordelijkheid, waarbij oplossingen in een ruimer gebied dan het projectgebied worden gerealiseerd. Het is niet altijd wenselijk om in de nabijheid van een multimodaal vervoers-knooppunt een woonverdichting te voorzien. Deze locaties kunnen een hoge geluidsbelasting hebben waardoor er door de nieuwe woonontwikkeling het aantal geluidblootgestelden zal toenemen. Gelieve daarom rekening te houden met het m.e.r. kader 'nieuwe woonontwikke-lingen' op de confluencepagina van het kenniscentrum m.e.r.

>> Bij de beoordeling wordt impliciet uitgegaan van 'slim' verdichten, met andere woorden dat het gaat om kwaliteitsvolle of duurzame projecten. Voor zover mogelijk zal met de resultaten van de studie "slimme verdichtingsvoorwaarden" rekening gehouden worden in het strategisch plan-MER. Het kader "nieuwe woonontwikkelingen" op de confluencepagina van het kenniscentrum m.e.r. lijkt ons echter te sterk toegespitst op plan- en project-MER en minder op het strategische MER-niveau waarop voorliggend RMP zich bevindt.

- OV1: Uitbouwen van frequent en snelle IC-treinen. Graag in de beoordeling toelichten in welke mate dit een negatief effect kan hebben op geluid (bijkomend spoorverkeerslawaai).

>> Bijdrage t.a.v. gezondheid gewijzigd van matige naar beperkte bijdrage. Tekst in NIA aangepast als volgt: "*Bijgevolg levert deze maatregel een matige bijdrage aan de thema's ruimte, biodiversiteit en klimaat. Aan het thema gezondheid is er een beperkte bijdrage, gezien de mogelijke negatieve impact op geluid (bijkomend spoorverkeerslawaai).*"

- W7: Verlagen maximumsnelheid op het hoofdwegennet ter hoogte van dichtbebouwde zones. Waarom is deze bouwsteen niet meegenomen in de beoordeling?

>> Deze bouwsteen is bekeken in de werkgroep maar niet weerhouden binnen RMP; zal volledig bekeken worden binnen proces K-R8.

<u>Effectgerichte beoordeling</u>

- Onder §3.1.2. wordt aangegeven dat naast de beoordeling van de mate van bijdrage aan de doelstellingen, er ook met een gekleurde cirkel zal worden aangegeven in welke mate de doel-stellingen wordt gehaald. In §6.3.2 is geen gebruik gemaakt van deze cirkels, maar zijn enkel algemene conclusies getrokken.

>> §3.1.2 geeft de methodiek van de sMER zelf, niet van de quick scan (die enkel een eerste indicatie geeft van de effecten per scenario)

- Leefbaarheid is als een ruimer begrip te beschouwen (zie hogere bemerking) dan de verkeersleefbaarheid met de effecten op woonkernen alleen. De vermelding dat de omleidingsweg Anzegem positieve leefbaarheidseffecten moet in deze zin genuanceerd worden.

>> leefbaarheid wordt hier wel degelijk in ruime zin bedoeld

- Motiveren waarom modelpakket B niet wordt beoordeeld. Is dit scenario te weinig onderscheidend om inzichten te verschaffen?

>> Modelpakket B is geen scenario op zich, maar om deelstappen van het scenario te kunnen beoordelen werd het in 2 stappen (pakketten) beoordeeld. In het scenario wordt altijd ingezet op 3 facetten (ontraden niet duurzame modi,…), terwijl pakket B slechts op 1 facet inzet.

- Hoe gebeurt de effectgerichte beoordeling voor wat betreft de bouwstenen die niet konden worden doorgerekend? Bv. Op welke manier wordt het effect van deelmobiliteit gemeten, aangezien het inzetten op deelmobiliteit niet kan gemodelleerd worden?

>> dit zal kwalitatief gebeuren in de sMER zelf

- Gezien het onderzoeksscenario met focus vracht niet is doorgerekend, krijgt dit scenario geen effectgerichte beoordeling. Het is echter wel van belang de effecten hiervan te bekijken, gezien het scenario met focus op vracht (bijkomende) effecten kan genereren op vlak van leefbaarheid en natuur.

>> uiteraard, maar dit zal gebeuren in sMER zelf (kwalitatief)

- Belangrijkste effecten op natuur zijn deze op de Leievallei ter hoogte van de E403 en de as Wevelgem-Lauwe en ter hoogte van het Bouvelobos te Wortegem (af te stemmen met de vervoerregio Vlaamse Ardennen). Er is na te gaan of er sprake is van significante gevolgen op SBZ-gebieden en of een passende beoordeling is op te maken. Temeer de effecten van het scenario met focus vracht nog niet zijn beoordeeld.

>> Dat zal gebeuren in de sMER zelf

- De doelstelling rond vermestende depositie uit het Vlaams Luchtbeleidsplan wordt best besproken bij het thema biodiversiteit i.p.v. gezondheid.

>> Aangepast in de NIA.

- Is uitbouw van stadsdistributie een bouwsteen binnen het RMP of wordt dit enkel meegenomen onder M3 vergroenen voertuigenpark? Bij logistiek is het relevant om ook scheepvaart en spoorverkeer te beoordelen, voornamelijk wanneer gebruik gemaakt wordt van diesel.

>> dit is voorlopig niet als bouwsteen in RMP bekeken; kan eventueel wel meegenomen worden in proces KBK.

- Bij G5 is sprake van maatregelen zoals kilometerheffing en mobiliteitsbudget. In het MER moet voldoende duidelijk zijn welke maatregelen deel (kunnen) uitmaken van het RMP en welke maatregelen eerder vervoerregio-overschrijdend zijn.

>> Dit zal gebeuren

- Bij de effectgerichte beoordeling gebeurt een analyse op basis van pae. Het is echter belangrijk om een onderscheid te maken tussen LV en ZV, dit onderscheid wordt ook gemaakt in de verkeersmodellering. Voor lucht is het ook belangrijk waar deze kilometers gereden worden, voor klimaat is dit minder relevant.

>> Uit verkeersmodel kan dit onderscheid afgeleid worden (voertuigkm LV en ZV zullen apart berekend worden). Maar op strategisch niveau is pae al een zeer goede indicator.

- Op p. 93 wordt het volgende aangegeven: "*de kaarten geven enkel verschillen weer voor de wegsegmenten met exact dezelfde codes voor begin- en eindpunt in zowel de referentiesituatie 2030 als in het modelpakket (MP) in kwestie. Wegen die in het modelpakket zijn gesplitst of gewijzigd, waardoor hun begin- of eindpunt niet meer overeenstemt met de referentiesituatie, zijn weergegeven met "geen link". Hetzelfde geldt uiteraard ook voor volledig nieuwe wegsegmenten (b.v. omleidingswegen).*" Gelieve op de figuren 6-1, 6-2 en 6-3 aan te duiden welke wegen nieuwe (omleidings)wegen zijn.

>> Niet mogelijk via eenvoudige GIS-bewerking. De facto is er maar één echte nieuwe omleidingsweg: die van Anzegem.

<u>Targets en doelstellingen</u>

- Het is momenteel nog "onduidelijk" hoe sturend en concreet het mobiliteitsplan zal zijn om bepaalde principes waar te maken in de praktijk. Dit zal bepalend zijn voor het effect dat het RMP potentieel kan hebben.
- Er is nood aan een coherent verhaal rond doelen, targets en indicatoren voor een RMP en hoe die zich verhouden ten opzichte van indicatoren en targets die geëvalueerd worden in een MER. Dit kan beter eens overkoepelend (voor alle vervoerregio's) bekeken worden. Onze input hiervoor is eerder doorgegeven via de nota in bijlage.
- Uit de quick scan blijkt dat de reductie van de afgelegde kilometers beperkt is voor alle alternatieven/scenario's. Enkel de uitbouw van het treinnet heeft een algemene impact op de voertuigkilometers. Er dient bekeken te worden hoe de beoogde reductie versterkt kan worden. Dit ook in functie van definiëring van het beleidsscenario of (suggesties richting) flankerend (Vlaams) beleid.

>> dit is een opmerking die de schaal van regio Kortrijk overstijgt (cfr. ook voorziene doorrekeningen op Vlaams niveau)

- De expliciete boodschap dat Vlaamse doelstellingen via de RMP's niet gehaald zullen worden (met enkel regionale maatregelen) moet / mag in het MER gegeven worden.

>> dit zal gebeuren

<u>Doorrekeningen</u>

- De mogelijke effecten van de bouwstenen rond vracht werden reeds (kwalitatief) bekeken in de werkgroep logistiek van de VVR. Een effectgerichte beoordeling van het transitiescenario met focus vracht maakt echter geen deel uit van de quick scan. Gezien bij de opbouw van een voorlopig beleidsscenario in essentie gezocht wordt in welke mate de focus moet worden gelegd op vracht of op leefbaarheid wordt de vraag gesteld of de effecten op vlak van vracht niet verder in beeld zijn te brengen. Er dient gemotiveerd te worden waarom er zonder het strategisch vrachtmodel kan worden gewerkt om tot een voldoende onderbouwd beleidsscenario te kunnen komen.
- Er is niet voorzien om het voorkeursscenario nog door te rekenen. In het verdere proces is te bekijken in welke mate het voorkeursscenario afwijkt van de doorgerekende scenario's en of een nieuwe doorrekening gewenst is.

>> Indien er een significante afwijking is tussen het uiteindelijk beleidsscenario en eerdere scenario's volgt nog een doorrekening, maar dat is nu nog niet zeker (zij het weinig waarschijnlijk).

Grensoverschrijdend

- Verdere afstemming met de andere vervoerregio's alsook met Wallonië en Frankrijk in functie van het bepalen van het voorkeursscenario, het formuleren van eenvormige beleidsaanbevelingen, etc. De beperkte/ontbrekende data betreffende grensoverschrijdende verplaatsingen versterkt de noodzaak tot afstemming met Wallonië en Frankrijk.

>> Dit zijn leemten in de informatie (data ontbreekt momenteel, onduidelijk in welke mate ze bestaat). Grensoverschrijdend verkeer wordt zeker onderschat in het model. Waar relevant zal zal zeker grensoverschrijdend overleg opgestart worden (b.v. m.b.t. opwaardering treinnetwerk of koppeling fietsnetwerken met regio Lille.

Afstemming mobiliteit en ruimte

- Verschillende bouwstenen van het RMP kunnen zorgen voor een bijkomende druk op open ruimte en ruimtebeslag/verhardingsgraad. Hoe dit potentieel effect kan vermeden worden en op welke manier negatieve effecten kunnen gecompenseerd worden, dient verder bekeken te worden. Elke vervoerregio kan tot eigen acties en maatregelen komen, maar een aanpak rond bv. compensatie van ruimtebeslag kan beter eens overkoepelend (voor alle vervoerregio's) bekeken worden.
- Gezien ifv het nastreven van de doelstellingen er niet alleen is in te zetten op de pijlers mobiliteitsnetaanbod maar ook op de pijlers gedrag en ruimte, is er af te stemmen met het interbestuurlijk overleg (IBO) Zuid-West-Vlaanderen. Hiervoor is een IBO gepland op donderdag 27 oktober om 13u30. Op dit IBO zijn de suggesties vanuit mobiliteit en verkeer naar het ruimtelijk beleid toe te bespreken, wat moet zorgen voor een verdere afstemming tussen ruimte en mobiliteit. De bemerkingen en conclusies van dit overleg zijn mee te nemen bij de verdere uitwerking van het voorkeurs-/beleidsscenario voor het RMP.

>> opmerking wordt doorgegeven naar Vlaams niveau; IBO is voorzien.

Agentschap Zorg en Gezondheid

PS: AZG heeft geen advies gegeven op de NIA van Kortrijk, maar wel op die van Limburg, en gezien de volledig gelijkaardige opbouw en aanpak gelden de opmerkingen voor Limburg – voor zover te specifiek – en ook onze respons daarop ook voor de NIA van Kortrijk.

Algemene opmerkingen:

De nota gaat in op de aspecten ruimte, mens, biodiversiteit en klimaat; in die zin wordt gezondheid hier breed meegenomen en zijn we in grote lijnen tevreden over de nota.

Toch zien we hier en daar dat het begrip 'gezondheid' ietwat anders wordt ingevuld in deze nota dan hoe team Milieugezondheidszorg van Zorg en Gezondheid (AZG) dit invult. Gezondheidskundig is er een verschil tussen de impact van ongevallen (al dan niet ernstige kwetsuren en quasi-onmiddellijk overlijden) en de impact van de lucht- en geluidspollutie, de impact op sociale cohesie, de ruimte-inname, het gebrek aan lichaamsbeweging (sedentaire levensstijl), enzovoort die eerder op lange termijn een invloed op de gezondheid hebben. Bovendien hebben ongevallen invloed op enkele individuen terwijl de andere gezondheidsaspecten invloed hebben op alle personen die zich in een bepaald gebied bevinden.

Gezondheidseindpunten van verschillende luchtpolluenten kunnen al niet worden opgeteld, laat staan dat je gezondheidseindpunten van ongevallen zou kunnen optellen met deze van lucht of geluid of sedentair gedrag en dergelijke.

De maatregelen die moeten genomen worden voor veiligheid en voor gezondheid zijn ook zeer anders en verbetering op het ene vlak betekent zeker niet altijd verbetering op het ander vlak.

In het toetsingskader mens zien we dat er nog een opdeling wordt gemaakt tussen "Verkeersveiligheid" enerzijds en "Fysiek en mentaal welzijn" anderzijds; maar in de kleurencode-tabellen van de verschillende Quickscan scenario's wordt deze opdeling niet meer gemaakt.

We begrijpen dat dit voor een eerste snelle analyse wordt samengenomen, maar willen toch meegeven dat er voorzichtig moet worden omgesprongen met het samengooien van verschillende gezondheidseindpunten, dit kan leiden tot onjuiste of vertekende conclusies.

>> In de quickscan werd:

1) In de doelgerichte beoordeling louter een eerste indicatie gegeven van de mogelijke milieu-impact van de verschillende scenario's. O.i. is het op dit zeer globaal en strategisch niveau wel degelijk aanvaardbaar om "verschillende gezondheidseindpunten samen te gooien";
2) In de receptorgerichte beoordeling wordt zowel voor verkeersveiligheid, luchtverontreiniging als geluidshinder telkens één en dezelfde indicator gebruikt, nl. de toe- of afname van verkeer.

In de s-MER zelf zal uiteraard wel nader onderscheid gemaakt worden tussen de verschillende soorten gezondheidseffecten.

Ook merken we dat het begrip "ruimte" gebruikt wordt voor in onze ogen twee verschillende zaken; enerzijds de verharding en het letterlijk innemen van ruimte, anderzijds het ruimtegebruik en de leefbaarheid van de ruimte. We merken dat de "winst" voor het aspect ruimte die in het rapport wordt aangehaald daarom soms dubbelzinnig is.

>> Dit wordt nader uitgewerkt in het sMER zelf

Opmerkingen bij bepaalde pagina's:

"kilometerheffing" (diverse plaatsen) → Wordt dit een bevoegdheid van de vervoerregio's? Vanuit gezondheid zijn wij voorstander van deze maatregel omdat deze een sterke stimulans kan zijn om minder vaak en minder ver te rijden met de wagen, meer actieve verplaatsingen te doen en vaker het openbaar vervoer te nemen, en op termijn misschien wel een springplank om de eigen wagen van de hand te doen.

>> Vervoersregio's kunnen adviseren over dit thema. Vanuit MOW werd onlangs een overkoepelende studie rond sturende mobiliteitsfiscaliteit in de markt gezet. De resultaten van deze studie zullen in het vervolgtraject van het RMP zeker besproken worden en indien mogelijk meegenomen. De rol van de vervoersregio in deze is evenwel beperkt. Mogelijke maatregelen zullen sowieso voor gans Vlaanderen moeten opgelegd worden.

P 34: "Zowel de EU als WHO normen worden steeds gehaald." → Hier wordt verwezen naar de oude *gezondheidsrichtwaarden* van de WHO, deze werden in september 2021 verstrengd, bijgevolg worden ze niet meer steeds gehaald. →Updaten!

>> Dit werd aangepast in de NIA.

P 36: Uitleg aub over welke geluidsbelastingskaarten hier gebruikt wordt. De strategische geluidsbelastings-kaarten zijn niet gebiedsdekkend.

>> bemerking toegevoegd in de NIA dat enkel de belangrijkste wegen en spoorwegen worden weergegeven

P 39: In toetsingskader mens staat bij lucht: "rekening houdend met vermoedelijke ontwikkeling elektrificatiegraad".
+ op P 47: Hier wordt vergroening van personenwagens en combimobiliteit aangehaald.

→ AZG wil wat elektrische wagens betreft en de laadinfrastructuur die daarvoor nodig is wijzen op de open brief van de Vlaamse Bouwmeester: https://vlaamsbouwmeester.be/nl/nieuws-opinie/elektrisch-rijden-hefboom-voor-ruimtelijke-transitie

"De gewoonte om ons individueel met de wagen te verplaatsen over soms relatief korte afstanden heeft enorme gevolgen voor ons woonmilieu. Het merendeel van onze publieke ruimte is voorbehouden voor mechanisch verkeer. ***De transitie naar elektrisch rijden geeft ons een aanleiding om die ruimte opnieuw in te richten****. Die kans zouden we met z'n allen moeten grijpen, en wel onmiddellijk… vóór we vaststellen dat het weer eens te laat is."*
*"****Ze biedt een kans om de deelwagen ingang te doen vinden****"*

Enerzijds moeten we er best voor zorgen dat er geen wildgroei ontstaat aan laadpalen die her en der worden ingeplant in de publieke ruimte, anderzijds biedt het massaal overschakelen van privé-conventionele-wagens naar privé-elektrische-wagens geen antwoord op de mobiliteitsproblematiek, die samenhangt met het versnipperde ruimtegebruik. Een ruimtelijke visie op de prioritaire inplanting van laadinfrastructuur zou een sterke stimulans kunnen zijn voor kernverdichting en deelwagengebruik.

>> opmerking wordt doorgegeven aan MOW Brussel (waar recent een project rond regie van laadpaalbeleid werd opgestart)

P 39 tabel: "Mate waarin het plan een actieve levensstijl bevordert (verplaatsingen te voet of per fiets). " → Heel goed dat dit een criterium is, voor AZG is dit heel belangrijk! Let wel dat als je mensen een modal shift van auto naar fiets wil laten maken je niet enkel goede fietsinfrastructuur moet voorzien maar ook het autorijden moet ontraden.
We willen ook verwijzen naar de "Gezondheidscalculator modal shift", dit is de HEAT-tool van de WHO die AZG door Vito liet aanpassen naar de Vlaamse context. De Gezondheidscalculator Modal Shift berekent de maatschappelijke gezondheidswinst bij overstap van een aantal gemotoriseerde verplaatsingen naar actieve verplaatsing in euro. Deze tool stelt initiatiefnemers dus in staat om de maatschappelijke gezondheidswinst (zowel in DALY's als in Euro) te berekenen die ze realiseren met hun project.
https://www.zorg-en-gezondheid.be/gezondheidscalculator-modal-shift

>> Indien hij een meerwaarde biedt voor het s-MER zal van deze tool gebruik worden gemaakt.

P 39: Tabelonderdeel "Fysiek en mentaal welzijn" → aanvullen naar "Fysiek, sociaal en mentaal welzijn" en ook zo beoordelen.

>> ok, aangevuld in de NIA

P 39: Sociale rechtvaardigheid is hier niet meegenomen (cf. p. 54) →Aanvullen.

>> OK, aangevuld in de NIA. Sociale cohesie wordt wel vermeld.

P 94: "Op nabijgelegen bewoning of natuur" → Wat met gevoelige bestemmingen? Worden deze in een latere fase mee beschouwd?

>> In de quickscan werd sowieso enkel gekeken naar bewoning en (beschermde) natuurgebieden. Gezien de omvang van het studiegebied en het strategisch karakter van het RMP lijkt het ons ook niet haalbaar om de impact op alle individuele gevoelige bestemmingen te beoordelen. Bovendien zijn de meeste gevoelige bestemmingen (scholen, kinderopvang, bejaardenzorg) sterk gekoppeld aan woonkernen en dus bewoning. Impact op ziekenhuizen kan desgevallend wel apart bekeken worden.

Agentschap Natuur en Bos (ANB)

Onder het thema biodiversiteit staat bij indicatoren van luchtverontreiniging enkel de wijziging in verkeersvolume en snelheid thv beschermde gebieden. Het is aangewezen om ook de (wijziging in) verzurende en vermestende deposities te berekenen en hiervoor de nodige toetsing te doen.

>> Gezien het strategisch karakter van het plan en de omvang van het plan/studiegebied werd er expliciet voor gekozen om géén standaard depositieberekeningen uit te voeren. Enkel waar obv de

toename in voertuigkilometers een betekenisvol effect op SBZ of VEN zou kunnen optreden, kan het zinvol zijn om een lokale doorrekening in IMPACT uit te voeren.

Departement Landbouw en Visserij

Het Departement Landbouw en Visserij heeft uw verzoek tot raadpleging in het kader van het onderzoek tot milieueffectrapportage van het strategisch plan-MER voor het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Kortrijk – adviesvraag bij de nota inhoudsafbakening. - goed ontvangen. Het departement zal geen advies uitbrengen bij de voorliggende screening plan-MER, maar zal dat wel doen in een later stadium van de adviesprocedure.

Opdat bij de verdere uitwerking van het plan voldoende rekening met de landbouwsituatie zou worden gehouden, wenst het Departement Landbouw en Visserij wel te wijzen op een aantal algemene aandachtspunten. Ten laatste bij het voorleggen van het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) moeten deze aspecten duidelijk beschreven worden indien zij relevant zijn voor het plan.

- De impact van het plan op landbouw moet voldoende onderzocht worden. Het Departement Landbouw en Visserij kan op basis van een aangeleverde contour in de vorm van een *shapefile* (polygoon) een landbouwimpactstudie opmaken.
  https://lv.vlaanderen.be/nl/voorlichting-info/publicaties-cijfers/landbouwimpactstudie

>> Dit zou dan een LIS moeten zijn voor het volledig plangebied. Gezien het strategisch karakter van het plan en het feit dat van nieuwe verkeersinfrastructuur in het plan geen concrete tracés/locaties worden vastgelegd, is een beoordeling obv een LIS o.i. echter te vergaand. Binnen het thema "ruimte" zal wel (kwalitatief) gekeken worden naar mogelijke impact op HAG of landbouwareaal in het algemeen.

- Elke inname van herbevestigd agrarisch gebied (HAG) moet voldoende gemotiveerd en gecompenseerd worden conform omzendbrief RO/2010/01.
- Er moeten milderende maatregelen voorzien worden voor de inname van professioneel uitgebate landbouwpercelen.
- De opvang van hemelwater moet binnen het plangebied zelf gebeuren en op zodanige wijze dat de waterhuishouding van de omliggende landbouwgronden er geen nadelige effecten van ondervindt.
- Alle nodige bufferzones moeten binnen het plangebied zelf aangelegd worden.

- Milderende maatregelen met een ruimtelijke impact die uit de uitvoering van het plan voortvloeien, moeten binnen het plangebied zelf uitgevoerd worden of buiten het plangebied zonder de agrarische structuur aan te tasten. Hierbij wordt gedacht aan zaken zoals bos- en natuurcompensaties. Milderende maatregelen die een effect generen op het agrarisch gebruik dienen mee in overweging genomen te worden binnen het MER.

>> Dit zijn aspecten/aandachtspunten op projectniveau die het strategisch karakter van het RMP en sMER overstijgen.

- Het aspect landbouwverkeer dient in het regionaal mobiliteitsplan aan bod te komen. Het Departement Landbouw en Visserij vraagt voldoende aandacht voor de breedte van landbouwwegen, alsook voor de inrichting van bochten en passeerstroken, zodat die voldoen voor moderne landbouwwerktuigen. Er dienen waar nodig maatregelen te worden genomen om sluipverkeer op landbouwwegen te verhinderen en de omrijfactor voor landbouwverkeer bij het knippen of aanleggen van wegen te beperken (bijv. tractorsluizen).

>> aandachtspunt bij eventuele milderende maatregelen

Vlaamse Landmaatschappij (VLM)

De VLM wenst geen advies te geven.

>> waarvan akte

Infrabel

Infrabel vraagt rekening te houden met haar plannen rond het vervangen van de overwegen. Hoewel dit inderdaad handelt over eerder lokale wegenis kan het vervangen van overwegen door een correcte vervangende infrastructuur positieve effecten hebben op de leefbaarheid, verkeersarme fietsroutes en eventueel ook drukker verkeer op hoofdwegen zoals bijvoorbeeld de R8. Een kader hierrond uitwerken lijkt me in dat opzicht nuttig.

>> regionaal kader wordt uitgewerkt in het nieuwste plan

NMBS

De NMBS heeft kennis genomen van het bovengenoemd project en geeft hiervoor positief advies.

>> waarvan akte

Adviezen gemeentebesturen

Izegem

Art. 1 – Het college van burgemeester en schepenen heeft geen bemerkingen op deze NIA. Dit positief advies wordt overgemaakt aan de bevoegde instantie.

>> waarvan akte

Kuurne

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'.

>> waarvan akte

Menen

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.

>> effecten komen niet tot uiting, want maatregelen buiten de regio zijn niet in model opgenomen; vraag naar cumulatieve doorrekening op Vlaams niveau is gesteld

- 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.

>> wordt bekeken in overleg met stad Menen

- 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.

>> wordt bekeken in overleg met stad Menen

- 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.

>> De beoordeling is als een matige bijdrage t.a.v. de 4 thema's beschouwd, hetgeen reeds de op 1 na hoogste beoordeling betreft. Er is geen "sterke" bijdrage aan toegekend, omdat het streven naar een daling van het aantal parkeerplaatsen geen garantie geeft dat de vrijgekomen parkeerplaatsen worden ingenomen door groenzones. Tevens kan een vermindering van parkeerplaatsen ook een averechts effect hebben, nl. een toename in parkeerproblematiek, met alle gevolgen vandien. De beoordeling 'matige bijdrage' (en geen 'sterke') is o.i. dan ook terecht. Wel is de tekst verder aangescherpt als volgt: "*Deze maatregel kan het aantal parkeerplaatsen in kostbare openbare ruimte in de stadscentra doen afnemen waardoor er meer ruimte komt voor andere activiteiten op plaatsen met een hoge knooppuntwaarde en voorzieningenniveau. Tevens wordt hiermee de verhardingsgraad ingeperkt en is er een impact op de waterhuishouding, indien de vrijgekomen ruimte wordt aangewend voor groenzones, hetgeen op zijn beurt een impact heeft op het klimaat. Daarnaast kan het autoverplaatsingen naar de stadscentra ontmoedigen. In plaats daarvan zullen actieve verplaatsingswijzen een verhoogd gebruik kennen. Samen daarmee zal ook de afname in vervuiling en verkeersdruk een impact hebben op de gezondheid. Daarom levert deze maatregel een matige bijdrage aan alle vier thema's.*"

- 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.

>> Vanuit dit regionaal mobiliteitsplan ligt de focus vooral op het verbeteren van het dragend netwerk op regionaal niveau dat in combinatie met de fiets en lokaal openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief moet vormen voor middellange autoverplaatsingen. Om bovenlokale verplaatsingen te faciliteren en om het hoofdwegennet te ondersteunen moet de rasterstructuur van het wegennet door de selectie van regionale en interlokale wegen verder verfijnd worden. Hierbij wordt gestreefd naar een verbeterde doorstroming, efficiënte afwikkeling, verkeersveilig gebruik en kwalitatieve inbedding in de ruimtelijke omgeving. Naast het selecteren van bepaalde wegen binnen het dragend netwerk worden ook enkele tracé wijzigingen opgenomen om het dragen wegennet te optimaliseren en de leefbaarheid in de kern te verhogen. Een hiervan is de rondweg rond Anzegem (N382). In voorliggend plan heeft deze bouwsteen dus eerder aanleiding tot extra ruimtebeslag/verharding. Onthardingsmaatregelen komen aan bod in andere maatregelen/bouwstenen van het plan, bijvoorbeeld R7 (*"Naast slim verdichten ontluchten waar nodig door selectief te ontharden én door open ruimte te behouden en/of te herstellen"*).

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 gegaan bij dit Strategisch MER.

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

>> Gezien het strategisch karakter van het plan en de omvang van het studiegebied werd er expliciet voor gekozen om geen (gebiedsdekkende) lucht- of geluidsmodellering uit te voeren. Met de voorgestelde methodiek obv wijziging in voertuigkilometers kan de impact op geluidshinder en luchtkwaliteit o.i. zeker ook adequaat ingeschat worden. Een lokale doorrekening (bv in CAR Vlaanderen) bij mogelijks problematische wegsegmenten kan uitgevoerd worden waar zinvol.

- 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.

>> doel is om BFF en Ravel beter op elkaar aan te sluiten

- Vraag om bij dit Strategisch MER de link te maken met de regionale strategie bouwshift, in opmaak door de Intercommunale Leiedal.

>> relevantie voor het RMP zal bekeken worden

- 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.

>> er wordt nagevraagd of dit een nieuw voorstel is of deel uitmaakt van project Seine-Schelde

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.

>> Er wordt notie gemaakt van deze opmerking. In het MER wordt inderdaad de nadruk gelegd op het milieueffect (gevolgen van een LEZ op vlak van milieu) en niet op het socio-economische aspect, hoewel dit inderdaad ook een element is dat meespeelt.

Wortegem-Petegem

In de nota worden verschillende mobiliteitsmaatregelen uitgewerkt, waarbij de impact op de thema's mens (gezondheid), ruimte (incl. bodem, water en landschap), biodiversiteit en klimaat gesimuleerd wordt. Er zijn drie scenario's of modelpakketten uitgewerkt. Scenario 3 is het meest uitgebreid.

Een van de maatregelen in dit scenario is de aanleg van een omleidingsweg rond Anzegem (deze zou van het rond punt op de Heuntjesstraat langs de westkant van het centrum lopen en aansluiten op de N382 ten zuiden van het station in Gijzelbrechtegem). De simulatie geeft aan dat hierdoor een afname van verkeer op de N382 in Anzegem-centrum bereikt wordt, maar toont ook een mogelijke toename van verkeer op de Holstraat en, in het verlengde daarvan, op de Bosstraat. Dit kan mogelijk negatieve effecten hebben op de natuur (thema biodiversiteit), gezien de nabijheid van het Bouvelobos.

Het mogelijke aanzuigeffect van bijkomend verkeer op de Bosstraat, ten gevolge van de aanleg van een omleidingsweg rond Anzegem, is ongewenst. Enerzijds is de Bosstraat een smalle, landelijke gemeenteweg die niet geschikt is voor grotere verkeersstromen. Anderzijds is er de mogelijke negatieve ecologische impact op het aanpalende Bouvelobos.

We vragen dan ook dat er bij het uitwerken van deze maatregel en bij de eventuele aanleg van de omleidingsweg maatregelen voorzien worden om de toename van verkeer op de Bosstraat te vermijden.

>> Dit (inderdaad ongewenst) effect wordt nader onderzocht in de sMER, en zonodig worden milderende maatregelen gezocht/voorgesteld.

Zwevegem

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van de nota Inhoudsafbakening betreffende het Regionaal Mobiliteitsplan d.d. 24 juni 2022.

>> waarvan akte