

DEPARTEMENT OMGEVING

VLAAMSE MILIEUMAATSCHAPPIJ

Vlaamse overheid

Aan Vervoerregio Kortrijk

Departement Omgeving
www.omgevingvlaanderen.be

Vlaamse Milieumaatschappij
www.vmm.be

uw bericht van
24/06/2022

contactgegevens
silvie.creyf@vlaanderen.be

ons kenmerk
/

datum
18/08/2022

uw kenmerk
Versie 24 juni 2022

Tel
0493 31 83 10

bijlagen
Nota “doelstellingen en indicatoren”
Verslag overleg dd. 22/06/22

Betreft: Voorstel Nota inhoudsafbakening MER i.f.v. Strategisch MER regionaal mobiliteitsplan

Beste vervoerregio,

Wij ontvingen uw vraag tot advies over de nota inhoudsafbakening (hierna afgekort als NIA) van het strategisch MER in goede orde.

Dit advies bundelt inhoudelijke insteek van:

- Departement Omgeving
 - o Afdeling GOP: contactpersoon Silvie Creyf (silvie.creyf@vlaanderen.be)
 - o Afdeling BJO: contactpersoon Rob Ghyselen en Sandra Geerts (BJO.omgeving@vlaanderen.be)
- Vlaamse Milieumaatschappij:
 - o Team Luchtbeleid: contactpersoon Veronique Smeets (v.smeets@vmm.be)

We verwijzen voor dit advies graag naar het volgende :

- De nota inzake “doelstellingen en indicatoren voor het regionaal mobiliteitsplan” in bijlage die in een eerdere fase van het proces als input aan alle vervoerregio’s is bezorgd.
- De inhoudelijke elementen die aan bod zijn gekomen op een algemeen overleg met de MER-coördinatoren, MOW, Departement Omgeving en VMM (d.d. 22/06/2022) en waarvan ook een verslag is gemaakt (zie bijlage).

Gelieve hiermee bij de opmaak van het MER rekening te houden.

Verder brengen we graag volgende zaken nog specifiek onder de aandacht.

Algemeen

Team MER-deskundigen

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.

Beleidsdoelstellingen

- 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 vermessing 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.

- 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 Rijnland-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 Rijnland-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.

Verkeersleefbaarheid

- Op de werkgroepen werd geuid 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 geuid in het document en blijft verwarrend. Met het oog op de opmaak van het strategisch MER is het aangewezen dit begrip verder te duiden.

- 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).

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 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.
- 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.
- 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 hefboomen 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.

Beoordelingssystematiek en referentiesituatie

Verschillende aandachtspunten staan hierover in het verslag van het overleg d.d. 22/06/2022. We vragen om dit mee te nemen in de opmaak van het MER. Hieronder nog een aantal zaken die we extra en/of specifiek willen benadrukken.

Beoordelingssystematiek

- 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.

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).

Gebruik van de verkeersmodellen

RVM

Er wordt gebruik gemaakt van verkeersmodelleringen. Het zou verduidelijkend zijn om per onderzoeksscenario 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?

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.
- Vrucht is een belangrijk thema 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 vrucht of op leefbaarheid kan niet gebeuren zonder dat de nodige effecten op vlak van vrucht 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.
- Vrucht wagens 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.

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 transitie scenario (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?

Receptorthema's

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 m² 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.
- 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/leefbaarheids gordels, aanleg bijkomende fietspaden en/of missing links.
- 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.
- '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.

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.
- In het MER moet verduidelijkt worden hoe jaarintensiteiten uit het verkeersmodel bekomen worden vermits deze gebruikt worden in de beoordeling van lucht en klimaat.
- 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).
- 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'.
- 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 µg/m³ 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 geluidsbelastingkaarten 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.
- 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.
- 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 verduidelijkt 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)
 - 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.
 - 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.
 - 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.

Receptorthema Biodiversiteit

- §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).
- Bij het thema biodiversiteit wordt volgende doelstelling aangehaald: "Terugdringen hoeveelheid oppervlakte natuur waar vermessing en verzuring wordt overschreden." Men bedoelt hiermee de vermessing 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.
- Bij het toetsingskader moeten ook de effecten van stikstofdepositie meegenomen worden.
- Het toetsingskader vermeldt enkel de nabijheid van SBZ's en VEN. De doelstelling uit het luchtbeleidsplan bevat alle natuur.

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

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

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.

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.
- 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?
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?
- 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.
- 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.

- MP1: Waarom wordt Waregem niet vermeld op p. 61?
- 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.
- 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.
- 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.
- 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)?
- 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:
 - o R2: Slim verdichten langs de Leieas, specifiek in de verschillende stationsomgevingen
 - o MP7: Afstemmen van de (gewenste) ruimtelijke ontwikkelingen op (regionale) mobipunten en omgekeerd
 - o 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 stedelijk 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. Belangrijk hierbij is om aanbevelingen en milderende maatregelen te formuleren die compatibel zijn met de vooropgestelde doelstellingen op hoger niveau. Hier speelt ook de gedeelde verantwoordelijkheid, waarbij oplossingen in een ruimer gebied dan het projectgebied worden gerealiseerd. Het is niet altijd wenselijk om in de nabijheid van een multimodaal vervoersknooppunt 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 woonontwikkelingen' op de confluencepagina van het kenniscentrum m.e.r.

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

Effectgerichte beoordeling

- 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 doelstellingen wordt gehaald. In §6.3.2 is geen gebruik gemaakt van deze cirkels, maar zijn enkel algemene conclusies getrokken.
- 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.
- Motiveren waarom modelpakket B niet wordt beoordeeld. Is dit scenario te weinig onderscheidend om inzichten te verschaffen?
- 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?
- 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.
- 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.
- De doelstelling rond vermestende depositie uit het Vlaams Luchtbeleidsplan wordt best besproken bij het thema biodiversiteit i.p.v. gezondheid.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.

Aandachtspunten voor het vervolg

Targets en doelstellingen

- 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.
- 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.

Doorrekeningen

- De mogelijke effecten van de bouwstenen rond vracht werden reeds (kwalitatief) bekeken in de werkgroep logistiek van de VVR. Een effectgerichte beoordeling van het transitie scenario 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 doorgerkende scenario's en of een nieuwe doorrekening gewenst is.

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.

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.

Hoogachtend,

Voor het Departement Omgeving	Voor de Vlaamse Milieumaatschappij
-------------------------------	------------------------------------