DEPARTEMENT
**OMGEVING**

# DOELSTELLINGEN EN INDICATOREN REGIONALE MOBILITEITSPLANNEN

## RUIMTE, LEEFOMGEVINGSKWALITEIT (FOCUS GELUID) EN KLIMAAT EN LUCHT

# 1 ALGEMEEN

In functie van de regionale mobiliteitsplannen worden in de vervoerregio's momenteel verschillende voorstellen voor doelstellingen en indicatoren geformuleerd. Deze nota is bedoeld als feedback op enkele van de eerste voorstellen, waarbij tegelijkertijd concrete voorstellen worden geformuleerd. Dit zou alvast meer inspiratie en houvast moeten geven.

INHOUD


1 Algemeen ..... 2
2 Ruimte ..... 3
2.1 Ruimtebeslag van transportinfrastructuur 3
2.1.1 Terminologie 3
2.1.2 Ruimtebeslag, verharding en transportinfrastructuur (enkele kerncijfers) 4
2.1.3 Aandachtspunten doelstellingen en indicatoren 4
2.2 Nabijheid in ruimte/TOD 6
2.2.1 terminologie 6
2.2.2 aandachtspunten doelstellingen en indicatoren 7
3 Leefomgevingskwaliteit (focus geluid) ..... 7
3.1 Regio- en context specifieke indicatoren en targets 7
3.2 Voorstellen van indicatoren voor wegverkeerslawaai 8
3.3 Aandachtspunt spoorverkeerslawaai 11
3.4 Opnemen van algemene milieuprincipes in de beleidsplannen van de vervoerregio's 12
4 Klimaat en luchtkwaliteit ..... 12
4.1 Inleiding 12
4.2 Overzicht indicatoren en doelstellingen 13
4.3 Klimaat - toelichting 16
4.3.1 Klimaatmitigatie 16
4.3.2 Klimaatadaptatie 18
4.4 Luchtkwaliteit - toelichting 19
4.4.1 Gezondheidsimpact 19
4.4.2 Impact op natuur 21
4.5 Achtergrondinformatie 22

# 2 RUIMTE

## 2.1 RUIMTEBESLAG VAN TRANSPORTINFRASTRUCTUUR

Contactpersoon: Rob Ghyselen BJO.omgeving@vlaanderen.be

### 2.1.1 Terminologie

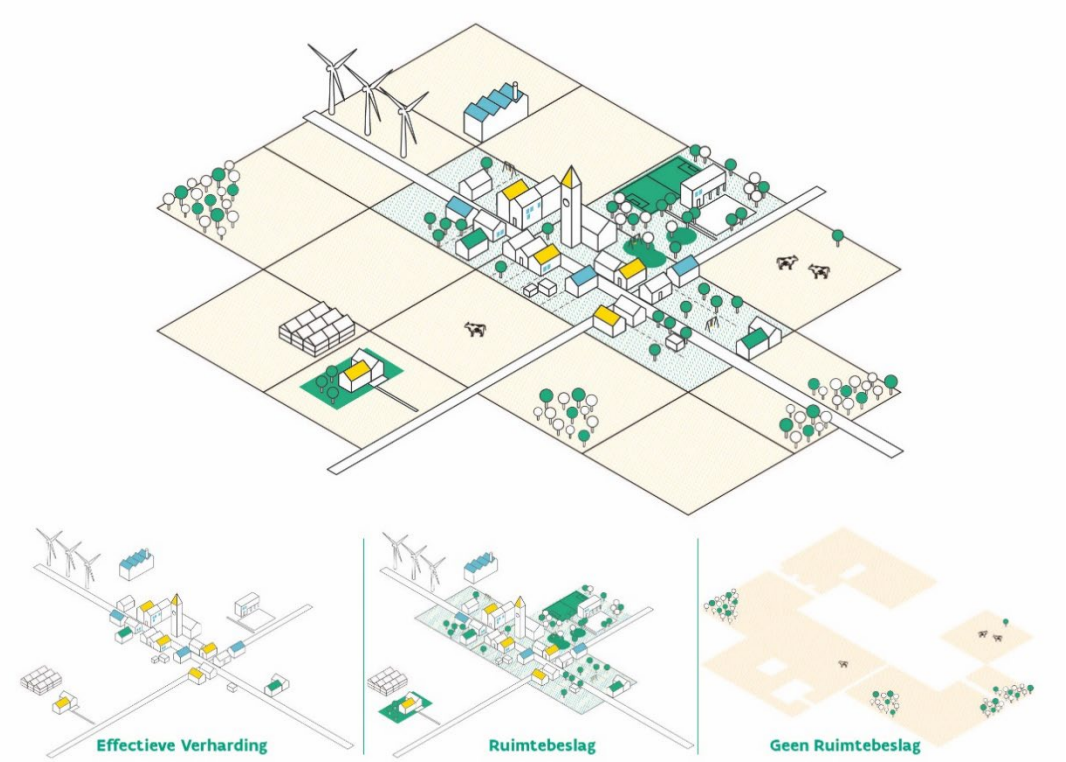
Gebruik van de juiste terminologie is belangrijk bij de formulering van indicatoren en doelstellingen. Begrippen als ruimtebeslag, ruimteinname en verharding worden soms door elkaar gehaald. Hieronder de begrippen zoals gedefinieerd in de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV)[1] en het RuimteRapport (RURA)[2]. Bijkomend enkele kerncijfers die kunnen helpen bij het scherpstellen van doelstellingen en indicatoren.

**Ruimtebeslag**

Ruimte, ingenomen door onze nederzettingen, dus door huisvesting, industriële en commerciële doeleinden, transportinfrastructuur, recreatieve doeleinden, serres etc. Parken en tuinen maken hier ook deel van uit. Ecoducten over infrastructuren en sommige bermstroken en taluds langs (weg)infrastructuren behoren ook tot het ruimtebeslag.

**Verharding**

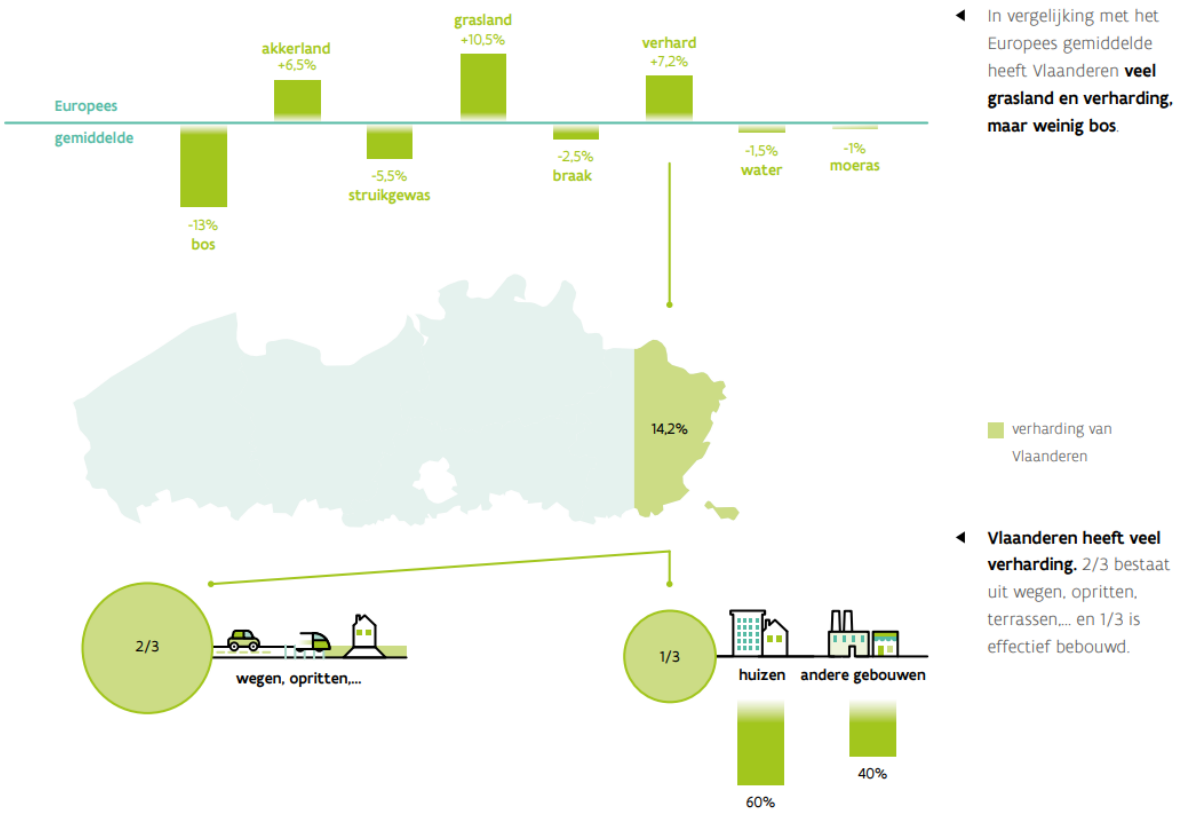
Oppervlakte waarvan de aard en/of toestand van het bodemoppervlak gewijzigd is door het aanbrengen van artificiële, (semi-) ondoorlaatbare materialen waardoor essentiële ecosysteemfuncties van de bodem verloren gaan (woningen, wegen, andere constructies, ...).




[1] https://omgeving.vlaanderen.be/beleidsplan-ruimte-vlaanderen
[2] https://omgeving.vlaanderen.be/het-ruimterapport

### 2.1.2 Ruimtebeslag, verharding en transportinfrastructuur (enkele kerncijfers)

Het ruimterapport hanteert het begrip **transportinfrastructuur** (i.p.v. transportsysteem). Het ruimterapport laat zien dat ruim 18% van het ruimtebeslag bestaat uit transportinfrastructuur. Over heel Vlaanderen gaat het over zo'n 80.000 ha. Ruim 90% van de transportinfrastructuur bestaat uit wegen. De overige 10% bestaat uit spoorwegen, vrije fietspaden en luchthaventerreinen. Het is belangrijk te beseffen dat de categorie wegen over **heel wat meer dan rijbanen voor autoverkeer** gaat. Het omvat ook rijbanen voor gemengd verkeer, stoepen, fietsstroken, pleinen, publieke ruimte en parkeerplaatsen. De vorige bouwmeester heeft ooit een schatting gemaakt dat de parkeerplaatsen alleen al een oppervlakte 24.000 ha voor hun rekening nemen. De landgebruikscategorie transportinfrastructuur heeft met 57% een relatief hoge verhardingsgraad en staat in voor ruim 46.000 hectare effectief afgedekt terrein. De meeste transportinfrastructuur is publiek eigendom. 2/3 is in handen van gemeentelijke overheden. Dat betekent dat de overheid hierop kan ingrijpen zonder aan het eigendom van private eigenaars te komen. Een niet onbelangrijk feit in een regio waar eigendomsrechten zeer bepalend zijn voor de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden." (uit mogelijkheden verkenning transformatie vervoersinfrastructuur, 2020) [3]




### 2.1.3 Aandachtspunten doelstellingen en indicatoren

Algemeen is het positief dat het regionaal mobiliteitsplan mee wil bijdragen aan de doelstellingen BRV. Enkele aandachtspunten:

[3] Meer informatie over de potentie van vervoersinfrastructuur op https://omgeving.vlaanderen.be/transformatie-vervoersinfrastructuur

    - Dezelfde terminologie hanteren (bv. ruimtebeslag i.p.v. ruimte-inname, transportinfrastructuur ...)
    - Dezelfde streefdata overnemen (0ha-doel is 2040 in BRV)

Houdt er rekening mee dat het BRV niet de intentie had doelstellingen sectoraal expliciet verder door te vertalen en dat deze doelstellingen per regio kunnen differentiëren.

We zien twee grote invalshoeken voor operationele doelstellingen, doelstellingen gericht op:

- Bijkomend ruimtebeslag van transportinfrastructuur beperken en bestaand ruimtebeslag optimaal gebruiken/heroriënteren richting duurzame en ruimtezuinige modi.
- Verhardingsgraad van transportinfrastructuur verbeteren

Bij beide doelstellingen kunnen een subdoelstelling m.b.t. combimobiliteit toegevoegd worden.

## Bijkomend ruimtebeslag van transportinfrastructuur beperken en optimaliseren van het bestaande

Context:

Het realiseren van de ambitieuze doelstellingen m.b.t. combimobiliteit zal ook ruimtebeslag vragen (fietspaden, mobipunten, vrije busbanen, ...). Door een koppeling met ruimtezuinige modi te maken worden deze doelstellingen niet gehypothekeerd en wordt hergebruik en optimalisering van het bestaand ruimtebeslag van vervoersinfrastructuur gestimuleerd.

Operationele doelstelling:

Het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag van transportinfrastructuur kent een dalend verloop in 2030 en is herleid tot 0 in 2040 (of ambitieuzer). Bijkomend ruimtebeslag wordt hierbij maximaal voorbehouden voor duurzame en ruimtezuinige vervoersmodi.

Indicator:

Jaarlijks/dagelijks bijkomend ruimtebeslag door transportinfrastructuur (ha per jaar/dag).
Tegen 2030 (of 2025) gehalveerd ten opzichte van 2015 (of ambitieuzer), tegen 2040 geen bijkomend of negatief ruimtebeslag (of ambitieuzer).

Data:

- Ruimtebeslag transportinfrastructuur is beschikbaar op 10x10m resolutie
- +/-3 jaarlijks update gepland
- Voorlopig geen data differentiatie ruimtebeslag naar type infra beschikbaar
    - In theorie mogelijk voor spoor-, weg- en water e.a.
- **Gebruik data moet verder doorgesproken met onze experts**

Maatregelen:

- Hergebruik door ruimtezuinige modi, bv.:
    - Verkeersluw maken van centra
    - Parkeers- en/of rijstrook wijzigen in fiets- of busstrook
    - Fietsstraten
    - Karresporen
    - ...

### Verhardingsgraad van transportinfrastructuur beperken

Context:

De kerncijfers tonen aan dat er heel wat potentie zit in de landsgebruikcategorie transportinfrastructuur. Belangrijk hierbij op te merken is dat het gaat over heel wat meer dan rijbanen voor autoverkeer. Een groot deel van deze infrastructuur is bovendien in handen van gemeentelijke overheden. De klimaatswijziging met bijhorende droogtes en hittegolven zorgen voor een versterkte dynamiek rond ontharding en transformatie. Het thema leeft reeds bij verschillende lokale besturen. De Vlaamse Overheid voorziet veel middelen en initiatieven die dit verder ondersteunen (pilootprojecten, subsidies, blue deal, ...). Speel hier op in!

Operationele doelstelling:

De verhardingsgraad van het ruimtebeslag 'transportinfrastructuur' is in 2040 met 10% afgenomen (of ambitieuzer).
Of
Jaarlijkse onthardingsdoelstellingen (bv. 1ha/jaar/gemeente).

Indicatoren:

Verhardingsgraad van ruimtebeslag door 'transportinfrastructuur' (%).
Onthardingsprojecten m.b.t. transportinfrastructuur jaarlijks laten rapporteren door lokale besturen (in ha).

Data:

Verhardingsgraad in 10mx10m resolutie (per landsgebruikscategorie).

Maatregelen:

Potentiescan/analyse van (gemeentelijke) vervoersinfrastructuur laten opnemen als doelstelling. De analyse onderzoekt de mogelijkheden om aan de hand van transformaties van de vervoersinfrastructuur het ruimtelijk rendement te verhogen en/of de leefomgevingskwaliteit te verbeteren. De kartering betreft minstens de vervoersinfrastructuur die in eigendom is van de gemeente. De analyse geeft inzicht in de mogelijkheden om binnen de vervoersinfrastructuur:

- Vervoerscapaciteit te verhogen door hergebruik door ruimtezuinige modi (fiets, busbanen, ..), aanleg mobipunten, gedeelde mobiliteitsoplossingen,...
- Bouwprogrammatie (wonen, werken, voorzieningen, ...) te realiseren door onder andere herbestemming of meervoudig en/of ondergronds ruimtegebruik.
- Groen en ontharding te realiseren door onder andere natuur-inclusieve bouwmethoden en/of het wegnemen van voor de mobiliteitsfunctie te ruim bemeten bestrating.
- Ruimte te maken voor recreatie, sport, natuur, energiewinning of materiaalopslag door vormen van verweving en/of tijdelijk ruimtegebruik.

## 2.2 NABIJHEID IN RUIMTE/TOD

### 2.2.1 terminologie

BRV hanteert het begrip 'strategische vervoersknopen'. In de voorlopige operationalisering omvatten deze 'metropolitane hefboomplekken' en 'groeikernen', maar dit kan nog gewijzigd worden. Daarnaast omvat het BRV nog veel andere verwijzingen die het belang benadrukken van nabijheid in ruimte en tijd om zo de ruimtelijke voorwaarden te scheppen voor mobiliteitsbeheersing en basisbereikbaarheid.

### 2.2.2 aandachtspunten doelstellingen en indicatoren

De keuze voor ruimtezuinige mobiliteit genereert een hogere leefbaarheid en biedt grote kansen voor de ontwikkeling op collectieve vervoersknooppunten en rond voorzieningenconcentraties (= TOD, Transit Oriented Development). Een multimodaler vervoerssysteem is een belangrijke factor in het bekomen van meer ruimtelijk rendement. Het is belangrijk om plannen en investeringen op vlak van mobiliteit enerzijds en ruimte anderzijds goed af te stemmen en hierbij een goede koppeling te maken met de ontwikkeling van verschillende modi in het kader van combimobiliteit, binnen een transparant gelaagd vervoersmodel.
Departement Omgeving is geen vragende partij om specifieke doelstellingen rond verdichting rond bepaalde locaties in de regionale mobiliteitsplannen vast te leggen. Uiteraard moet het vastleggen en ontwikkelen van zulke locaties in nauw overleg gebeuren met de vervoerregio's. Dit onder meer met oog op impact en eventuele verbetering van de vervoerscapaciteit op deze locaties.

Voor BRV zijn er alvast beleidsindicatoren die inwonersdichtheden op alle goede locaties en op een aantal specifieke locaties zullen opvolgen en monitoren.

Data:
Inwonersdichtheden zijn beschikbaar in rasterformaat (100mx100m).

# 3 LEEFOMGEVINGSKWALITEIT (FOCUS GELUID)

Contactpersoon: Sandra Geerts BJO.omgeving@vlaanderen.be

## 3.1 REGIO- EN CONTEXT SPECIFIEKE INDICATOREN EN TARGETS

Vlaanderen moet, in uitvoering van artikel 1 van richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, een gemeenschappelijke aanpak bepalen om op basis van prioriteiten de schadelijke gevolgen, hinder inbegrepen, van blootstelling aan omgevingslawaai te vermijden, te voorkomen of te verminderen. Om deze doelstelling te bereiken worden diverse initiatieven genomen. Zo worden onder meer strategische geluidsbelastingskaarten opgemaakt voor belangrijke infrastructuren, en worden geluidsactieplannen opgemaakt voor belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen, belangrijke luchthavens en grote agglomeraties.

De vervoerregio's kunnen bijdragen aan de realisatie van deze doelstelling. Omdat de problematiek van geluidsoverlast sterk kan verschillen van regio tot regio en daarbij ook context gebonden is lijkt het evenwel niet aangewezen een generiek voorstel te formuleren van indicatoren en doelstellingen die voor alle vervoerregio's van toepassing gesteld kunnen worden. Het departement Omgeving kan wél methodieken voorstellen waarmee de vervoerregio's eigen indicatoren/targets kunnen uitwerken. Daarbij zullen dan de eigen specifieke behoeften en ambities van de vervoerregio en beschikbare middelen om het geluidsklimaat te monitoren de keuze van de indicatoren/targets mee bepalen.

## 3.2 VOORSTELLEN VAN INDICATOREN VOOR WEGVERKEERSLAWAAI

Hieronder worden enkele suggesties en overwegingen opgenomen voor het bepalen van indicatoren wegverkeerslawaai.

- Aandacht **voor rust en luwte in een stedelijke context** wordt steeds belangrijker. We steunen dan ook de voorstellen van indicatoren waarmee dit kwaliteitsaspect wordt opgevolgd. Dit kan via specifieke geluidsindicatoren (Lden en Lnight) of via eenvoudigere parameters. Hierna volgen wat reflecties daarbij.

  Binnen de Vervoerregio Mechelen werden in eerste instantie specifieke geluidsindicatoren voor woon- en leefstraten voorgesteld: "Km rustige woon- en leefstraten met Lden < 53 dB en Lnight < 45 dB = WHO advieswaarden"- Target 2030: +25% t.o.v. 2020".
  Voor de opvolging van deze indicator hebben we vanuit de Vlaamse overheid momenteel geen data voorhanden waarmee deze indicator kan opgevolgd worden. Om deze indicator te kunnen opvolgen, is er een monitoringnetwerk nodig (eventueel via burgerwetenschapsprojecten te faciliteren), of zijn gedetailleerde berekeningen op basis van correcte gegevens over o.m. verkeersintensiteiten nodig. De strategische geluidsbelastingskaarten zijn hiervoor uiteraard niet van toepassing, omdat deze enkel betrekking hebben op de belangrijke wegen (intensiteiten > 3 miljoen passages op jaarbasis).
  **De opbouw van monitoringnetwerken kan uiteraard overwogen worden. Vanuit het departement kan hierbij ondersteuning worden gegeven**. Er lopen momenteel onderzoeksprojecten rond opzetten van onderliggende databases en ontwikkelen van lowbudget geluidssensoren. **De vervoerregio kan inzetten op het stimuleren van citizen science/monitoringsprojecten bij de deelnemende gemeenten.**
  In een nieuw voorstel vanuit Vervoerregio Mechelen werd aangegeven dat ze onder rustige woonstraten 'indicatief < 3000 pae/dag' bedoelen. Dergelijke indicator is uiteraard makkelijker op te volgen dan de Lden en Lnight indicatoren.
  Nochtans lijkt ons de voorgestelde drempel van 3000 pae/dag hoog, ingeval men dit wil relateren aan de WHO advieswaarden. Een inschatting kan gemaakt worden met behulp van de 'rekentool geluid en lucht' beschikbaar op de website van departement Omgeving. Hiertoe zijn weliswaar uurintensiteiten nodig i.p.v. etmaalintensiteiten. En om helemaal de indicatoren Lden en Lnight goed te kunnen monitoren, is ook kennis van de wegverharding, afscherming door gebouwen of andere obstakels, bodemfactor, afstand tot de weg, impact van naburige wegen,... nodig. Indien deze voorgestelde indicator niet kan worden berekend op basis van een zorgvuldig samengesteld geluidsmodel (met de nodige inputdata) of langeduursmetingen dan lijkt het beter om geen specifieke target op te nemen wat betreft het halen van de WHO advieswaarden.

  **Een target wat betreft het aantal km rustige woon – en leefstraten, die kunnen worden gedefinieerd op basis van bij de vervoersregio beschikbare gegevens (zoals bijvoorbeeld het aantal pae per etmaal) lijkt ons alleszins wel zinvol.**

- Binnen de vervoerregio kan aandacht gaan naar zgn. "**probleemzones omgevingslawaai**". Deze probleemzones worden vastgesteld door middel van beschikbare geluidsbelastingskaarten. Hiervoor kunnen concrete doelstellingen worden geformuleerd (bv. afname aantal probleemzones). Op die manier draagt de Vervoerregio bij aan het behalen van de doelstellingen geformuleerd in de richtlijn omgevingslawaai (RL 2002/49/EG).
  De probleemzones omgevingslawaai zouden kunnen worden bepaald op basis van criteria die door de vervoerregio's zelf worden gekozen (bijvoorbeeld op basis van een zelf gekozen

drempelwaarde waaraan een bepaalde hoeveelheid woningen maximaal aan mag worden blootgesteld). Een vergelijkbare methodiek wordt toegepast in het kader van de opmaak van de geluidsactieplannen. Het departement Omgeving kan toelichting geven over mogelijke methodieken en criteria om 'probleemzones' te bepalen (contactpersoon: Nele Maes - nele.maes@vlaanderen.be).
Indien gekozen wordt om 'probleemzones omgevingslawaai' te bepalen op basis van de beschikbare strategische geluidsbelastingkaarten die worden opgesteld in het kader van Richtlijn Omgevingslawaai dan geldt uiteraard de bedenking dat deze kaarten niet gebiedsdekkend zijn (weliswaar gericht op de meest belaste zones maar ook minder druk bereden wegen kunnen voor overlast zorgen), slechts vijfjaarlijks worden geactualiseerd, en op zich niet geschikt zijn om evolutie in blootgestelde inwoners op specifieke locaties te monitoren. Wil men de probleemzones monitoren, dan zal men ter hoogte van deze zones detailberekeningen (of metingen) moeten uitvoeren.

- Elke vervoersregio kan als target stellen dat in de **vastgestelde knelpunten op basis van de strategische geluidsbelastingskaarten 2011 – die betrekking hebben op wegen die niet onder het beheer van het Vlaams Gewest vallen – de geluidsblootstelling moet afnemen of zelf concrete doelstellingen hiervoor formuleren.**
  Deze knelpuntlocaties zijn bepaald op basis van de strategische geluidsbelastingskaarten voor belangrijke wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar, en dit voor referentiejaar 2011. De criteria die werden meegenomen voor het opstellen van deze knelpuntenlijst worden toegelicht op pagina 38 van het geluidsactieplan voor belangrijke wegen. Dit geluidsactieplan bevat enkel maatregelen die op Vlaams niveau kunnen worden genomen. Het geluidsactieplan kan geen maatregelen aan lokale overheden opleggen, bijgevolg werden de knelpunten die werden gedetecteerd langs wegen onder bevoegdheid van een lokale overheid niet meegenomen in de maatregel ' *WEG-2016-11 Onderzoeken locaties op knelpuntenlijst*'. Aangezien de lokale overheden het mobiliteitsplan voor hun vervoersregio opmaken, is dit een opportuniteit om de knelpunten voor belangrijke wegen zoals die werden gedetecteerd voor referentiejaar 2011 (die vallen onder lokaal beheer) aan te pakken.

  Een monitoring van de geluidsevolutie van deze knelpunten (onder beheer van een lokale overheid) is niet meegenomen in het Vlaamse geluidsactieplan voor belangrijke wegen. Indien dit als een target/indicator wordt opgenomen, dient de monitoring dus door de vervoerregio zelf te gebeuren.

  De knelpuntzones kunnen in detail bekeken worden door middel van bijgevoegde shapefiles: 'knelpuntzones_geluid_actief_deelnietAWV','knelpuntzones_geluid_nietAWV', 'Knelpuntzones_geluid_passief_deelnietAWV'

  Bij de knelpunten die worden aangeduid als 'actief - deel niet AWV' en 'passief - deel niet AWV' valt enkel een deel van het wegsegment onder het beheer van de lokale overheid en het andere deel onder de bevoegdheid van AWV. Dit geldt voor 7 knelpunten. **De delen van deze knelpunten die onder de bevoegdheid van AWV vallen** werden meegenomen in de nota knelpuntenlijst (zie bijlage). Waarbij voor de knelpunten die vallen onder de bevoegdheid van AWV werd nagegaan wat de mogelijke oplossingen zijn voor het creëren van een geluidsluwer klimaat. Voor sommige knelpunten is een actief beleid haalbaar, andere knelpunten zullen enkel passief worden aangepakt (zie nota knelpuntenlijst voor meer toelichting).

**Hieronder een overzicht van de knelpuntgebieden onder het beheer van een lokale overheid.**
Een overzicht van wegnummer (IDENT7), gemeente en lengte van deze knelpunten is ook opgenomen:

| Ident7 | infoknelpunt | Nr knelpunt | Lengte (m) | Gemeenten |
|---|---|---|---|---|
| N012000 | actief - deel niet AWV | 75 | 665 | Antwerpen |
| N009000 | niet AWV | 73 | 1490 | Brugge |
| N010000 | niet AWV | 58 | 1779 | Lier |
| N014000 | niet AWV | 57 | 1767 | Lier |
| N019000 | niet AWV | 59 | 1401 | Geel |
| N019000 | niet AWV | 62 | 1736 | Geel |
| N032000 | niet AWV | 53 | 1947 | Torhout |
| N037000 | niet AWV | 29 | 2002 | Roeselare |
| N043000 | niet AWV | 42 en 47 | 4107 | Gent |
| N050000 | niet AWV | 69 | 1335 | Brugge |
| N357000 | niet AWV | 21 | 1308 | Waregem en Wielsbeke |
| N430000 | niet AWV | 49 | 4899 | Gent |
| N444000 | niet AWV | 36 | 2142 | Merelbeke en Gent |
| N445000 | niet AWV | 52 | 2843 | Gent en Destelbergen |
| N002000 | passief - deel niet AWV | 16 | 1275 | Bilzen |
| N008000 | passief - deel niet AWV | 13 | 1316 | Ieper |
| N008000 | passief - deel niet AWV | 14 | 2199 | Ieper |
| N008000 | passief - deel niet AWV | 6 | 1583 | Brakel |
| N019000 | passief - deel niet AWV | 80 | 1529 | Kasterlee |
| N422000 | passief - deel niet AWV | 46 | 1901 | Gent |
| N422902 | passief - deel niet AWV | 46 | 116 | Gent |

Concrete opmerking bij de indicator die werd voorgesteld bij de Vervoersregio Waasland:
Indicator "Aantal bewoners in gebied met sterke geluidshinder en/of sterke milieuhinder"

Opmerkingen:

Het is niet duidelijk wat er juist wordt bedoeld met "een gebied met sterke geluidshinder". Als bron wordt o.a. verwezen naar de GES-geluidskaart (https://www.ruimtemonitor.be/lagen/ruimte-voor-mobiliteit/GES-kaart%20geluidsbelasting) Bij het gebruik van deze GES-kaart wordt best rekening gehouden met volgende kanttekeningen:

- GES geluidskaart is gebaseerd op de strategische geluidsbelastingskaarten (referentiejaar 2016) voor belangrijke wegen, spoorwegen, luchthaven en agglomeraties. Zie bovenvermelde opmerkingen.
- Deze GES-kaart steunt nog op oude dosis/effectrelaties, de nieuwe dosis/effectrelaties op basis van WHO 2018 werden hierin nog niet in rekening gebracht.

Voorgaande voorstellen hadden betrekking op de blootstelling aan geluid, die objectief kan gemeten of berekend worden. Maar ook de subjectieve component is belangrijk en kan opgevolgd worden. Zo kan als indicator/target worden opgenomen dat de hinder vanwege straatverkeer/wegverkeer moet afnemen met een bepaald percentage. Het ambitieniveau waarmee de hinder vanwege verkeerslawaai moet afnemen kan door de vervoerregio bepaald worden op basis van de specifieke hindersituatie. De gegevens die hiervoor kunnen worden gehanteerd zijn:

- De resultaten van het schriftelijk leefomgevingsonderzoek (SLO) (zie https://omgeving.vlaanderen.be/schriftelijk-leefomgevingsonderzoek-slo-4-2018). In deze bevraging wordt o.a. gepeild naar de geluidshinder vanwege straatverkeer. Het SLO-onderzoek wordt om de 5 jaar uitgevoerd, de steekproef bedraagt meer dan 5000 burgers. De vraagstelling is bij elke enquête vrijwel identiek, zodat het mogelijk is de ervaren hinder te vergelijken met voorgaande enquêtes en eventuele tendensen op te sporen. Erg opvallend uit de laatste peiling van 2018, is de belangrijke toename, ten opzichte van de peiling uit 2013, van de geluidshinder die wordt ondervonden van straatverkeer (stijgt van 22,4% in 2013 naar 27,6% in 2018), en dit na vele jaren van afname (van 29,9% in 2001 over 27,3% in 2004 tot 25,1% in 2008).
- De resultaten van de gemeentemonitor (deze heeft BJO zelf niet ter beschikking, zie https://gemeente-en-stadsmonitor.vlaanderen.be/). De vorige peiling dateert van 2017. Momenteel loopt een nieuwe peiling, de resultaten van deze nieuwe peiling worden verwacht tegen zomer 2021. In de gemeentemonitor gebeurt er een bevraging over o.a. hinder vanwege lawaai door verkeer en hinder vanwege sluipverkeer. De steekproef die wordt gehanteerd voor de gemeentemonitor is veel groter dan de steekproef die wordt gehanteerd voor SLO.
- Tot slot verwijzen we ook naar burgerprojecten zoals straatvinken. Ze kunnen bijvoorbeeld met de vervoersregio deelname stimuleren en zo data verzamelen.

## 3.3 AANDACHTSPUNT SPOORVERKEERSLAWAAI

Het departement Omgeving wijst op het belang van opvolging van de toename van intensiteiten op het spoorverkeersnet als gevolg van de modal shift ambities en de gevolgen ervan op een mogelijke toename van de knelpunten spoorverkeerslawaai (zie ook https://www.vlaanderen.be/publicaties/geluidsactieplan-2019-2023-voor-belangrijke-spoorwegen).
Dit aandachtspunt wordt best ook meegenomen in de regionale mobiliteitsplannen.

## 3.4 OPNEMEN VAN ALGEMENE MILIEUPRINCIPES IN DE BELEIDSPLANNEN VAN DE VERVOERREGIO'S

Naast concrete indicatoren kunnen er ook best algemene principes worden opgenomen die rekening houden met de ambities van het huidige geluidsbeleid, namelijk:

- Er mag geen achteruitgang zijn van het geluidsklimaat in de vervoerregio.
- Op lange termijn (2050) is het de ambitie om het omgevingslawaai drastisch terug te dringen. Daarbij wordt ernaar gestreefd dat er geen significante negatieve invloed heeft op de gezondheid van haar bewoners. Meer nog, de ambitie is er om een leefomgeving te creëren die een positieve invloed heeft op de gezondheid en die gezond gedrag stimuleert. De aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie van oktober 2018 zijn daarbij richtinggevend.
- Er moet uitgegaan worden van het principe '*de vervuiler betaalt*'. Zodat degene die zorgen voor (een toename van) het verkeerslawaai ook de kosten voor het nemen van geluidsmilderende maatregelen zullen dragen.

# 4 KLIMAAT EN LUCHTKWALITEIT

Contactpersoon: Tania.vanmierlo@vlaanderen.be (**vanaf januari 2021**: t.vanmierlo@vmm.be)

## 4.1 INLEIDING

Transport, in het bijzonder wegverkeer, draagt voor een belangrijk deel bij aan de luchtverontreinigende emissies en broeikasgassen. Luchtverontreinigende emissies hebben een impact op onze gezondheid en op onze ecosystemen (natuur). Broeikasgasemissies dragen bij tot de opwarming van de aarde.
Door de grote bijdrage van onze mobiliteit aan deze milieuproblemen is het cruciaal dat de regionale mobiliteitsplannen die binnen de 15 vervoerregio's worden uitgewerkt mee een antwoord bieden op de klimaat- en luchtkwaliteitsuitdagingen. Daartoe is de aandacht voor luchtverontreiniging en klimaat verankerd in het decreet basisbereikbaarheid, dat de werking van de vervoerregio's regelt (zie artikel 4, 11 en 13). De 15 regionale vervoerplannen moeten volgens dit decreet "concrete doelstellingen en maatregelen voorstellen om de vergroening en verduurzaming in de mobiliteit en de verbetering van de luchtkwaliteit ten gevolge van het transport te realiseren". Ook moeten de regionale mobiliteitsplannen worden afgestemd op de "beleidsplannen die zijn opgemaakt in het kader van het milieubeleid".
Hiertoe werd aan de vervoerregio's informatie bezorgd hoe binnen de regionale mobiliteitsplannen met lucht en klimaat kon worden omgegaan. In de praktijk merkt het departement Omgeving dat elke vervoerregio op een andere manier omgaat met de beschikbare informatie bij het uitwerken van doelstellingen en een monitoringskader.
Dit hoofdstuk geeft beknopt weer hoe de doelstellingen en indicatoren rond klimaat en luchtkwaliteit uit de Vlaamse beleidsplannen het best worden vertaald naar de vervoerregio's zodat dit op een uniforme manier binnen de vervoerregio's kan worden mee genomen. Dit hoofdstuk bouwt verder op de informatie die eerder ter beschikking werd gesteld en de doelstellingen en indicatoren die in een aantal vervoerregio's reeds ter discussie lagen. Deze nota vormt dan ook een aanvulling op de nota 'Begeleidende tekst bij informatie lucht en klimaat binnen de vervoerregio's' die samen met de excel in het najaar 2019 aan de vervoerregio's werd bezorgd. De nota 'Begeleidende tekst bij informatie lucht en

klimaat binnen de vervoerregio's' blijft eveneens een belangrijke bron bij de totstandkoming van de regionale mobiliteitsplannen.

## 4.2 OVERZICHT INDICATOREN EN DOELSTELLINGEN

### DS1: aantal afgelegde km over de weg

*In 2030 bedraagt het aantal gereden voertuigkilometers over de weg door licht en zwaar vervoer niet meer dan:*

| Vervoerregio | doelstelling aantal gereden voertuigkilometers (in miljard) door | | |
|---|---|---|---|
| | licht vervoer | zwaar vervoer | totaal |
| Aalst | 1,8 | 0,3 | 2,1 |
| Antwerpen | 7,3 | 1,2 | 8,6 |
| Brugge | 1,5 | 0,3 | 1,8 |
| Gent | 4,7 | 1,0 | 5,7 |
| Kempen | 3,3 | 0,8 | 4,1 |
| Kortrijk | 2,1 | 0,4 | 2,5 |
| Leuven | 4,3 | 0,5 | 4,8 |
| Limburg | 5,7 | 0,8 | 6,5 |
| Mechelen | 1,9 | 0,2 | 2,1 |
| **Oostende** | 0,9 | 0,1 | 1,0 |
| **Roeselare** | 1,5 | 0,2 | 1,7 |
| **Vlaamse Ardennen** | 1,3 | 0,2 | 1,5 |
| **Vlaamse rand rond Brussel** | 6,4 | 0,6 | 7,0 |
| **Sint-Niklaas** | 1,6 | 0,4 | 2,0 |
| **Westhoek** | 1,0 | 0,2 | 1,2 |

Indicator:
*Aantal afgelegde kilometer binnen de vervoerregio*

Bron:
- Bij opstellen regionale mobiliteitsplannen
  - Strategische vervoersmodel waarmee regionaal mobiliteitsplan wordt doorgerekend (dMOW)
- Monitoring
  - Het aantal afgelegde kilometer is jaarlijks beschikbaar (jaar x-1) op Vlaams niveau via PROMOVIA (dMOW). Hieruit kunnen de kilometers per vervoerregio opgevolgd worden.

### DS2: blootstelling aan $NO_2$ concentraties

*In 2030 is de gezondheidsimpact door luchtvervuiling afkomstig van het wegverkeer in elke gemeente gehalveerd ten opzichte van 2016.*
In concreto: *Het aantal adreslocaties waar de jaargemiddelde $NO_2$-concentratie hoger is 20 $\mu g/m^3$ moet in elke gemeente binnen de vervoerregio gehalveerd zijn in 2030 ten opzichte van 2016*

Indicator:
*Het aantal adreslocaties waar de jaargemiddelde $NO_2$-concentratie hoger is 20 $\mu g/m^3$* (Dit aantal moet in elke gemeente binnen de vervoerregio in 2030 gehalveerd zijn ten opzichte van 2016.)

Bron:

- Bij opstellen regionale mobiliteitsplannen
    - Voor de meeste vervoerregio's volstaat het om deze indicator jaarlijks op te volgen via de monitoring en om na te gaan of deze indicator in de juiste richting evolueert. Voor minstens onderstaande vervoerregio's is het bij de opmaak van het regionale mobiliteitsplan noodzakelijk om ook de $NO_2$-concentraties in 2030 te modelleren aan de hand van de resultaten van één of meerdere mobiliteitsscenario's. Indien de resultaten uit de strategische vervoersmodellen van meerdere vervoerregio's samen beschikbaar zijn, kunnen deze samen worden doorgerekend met een luchtkwaliteitsmodel.

| Vervoerregio |
|---|
| **Antwerpen** |
| **Gent** |
| **Mechelen** |
| **Vlaamse rand rond Brussel** |

- Monitoring:
    - De $NO_2$-concentraties zijn jaarlijks beschikbaar in de vorm van een Atmostreetkaart die kan aangeleverd worden door de VMM (voor jaar x – 1).
    - De adreslocaties zijn in shapefile beschikbaar via de CRAB-adressenlijst.

## DS3: parksamenstelling

Voor alle vervoerregio's gelden dezelfde doelstellingen.

- *In 2030 bedraagt het aandeel zero-emissiewagens (batterij-elektrische voertuigen of voertuigen op waterstof) bij de nieuwe inschrijvingen minstens:*
    - 50% zero-emissie voor personenwagens;
    - 30% zero-emissie bij bestelwagens;
    - 5% zero-emissie voor vrachtwagens;
    - 10% zero-emissie voor reisbussen;
    - 100% zero-emissie voor bussen van De Lijn
- *Vanaf 2025 gebeurt de exploitatie in stedelijke omgevingen enkel nog met hybride, elektrische of waterstofbussen, waarbij in de stadskernen louter emissieloos gereden wordt;*
- *Vanaf 2025 gebeurt de distributie in de stadscentra enkel nog met hybride, elektrische en waterstofvoertuigen, waarbij in de stadskernen louter emissieloos gereden wordt;*
- Het gebruik van voertuigen op klassieke brandstoffen in de stedelijke centra halveren regen 2030;
- *In 2030 bedraagt het aandeel* diesel bij de nieuwe inschrijvingen maximaal:
    - 0% diesel voor personenwagens;
    - 21,6% diesel bij bestelwagens;
    - 65% diesel voor vrachtwagens;
    - 0% diesel, 50% dieselhybride en 20% diesel PHEV voor reisbussen;
    - 0% diesel, 0% dieselhybride en 0% diesel PHEV voor bussen van De Lijn

Deze doelstellingen zijn dezelfde als de Vlaamse doelstellingen en zijn dus niet regiospecifiek. De vergroening van het wagenpark zal voornamelijk door Vlaamse maatregelen moeten worden aangestuurd. Het is wel belangrijk om op te volgen hoe de vergroening van het wagenpark in de vervoerregio's evolueert en of een lokale bijsturing nodig is als deze evolutie in de eigen vervoerregio niet de gewenste richting uitgaat.

Indicatoren:

- aandeel zero-emissiewagens bij de nieuwe inschrijvingen per voertuigtype in de vervoerregio

- aandeel diesel, dieselhybride en/of diesel PHEV bij de nieuwe inschrijvingen per voertuigtype binnen de vervoerregio
- aandeel hybride, elektrische of waterstofvoertuigen (personenwagens, brom- en motorfietsen, bestelwagens en vrachtwagens) en bussen dat effectief in de centra rondrijdt

Bron:

- Bij opstellen regionale mobiliteitsplannen
  - Via de maatregelen:
    - nagaan of alle kansen benut zijn binnen de werking van de vervoerregio om het park (lokaal) te vergroenen
    - maatregelen concreet opnemen die bijdragen aan deze doelstelling (bv maatregelen rond stedelijke distributie, LEZ) en hiervoor operationele doelstellingen formuleren (bv tegen 2025 is de distributie in het stadscentrum emissievrij, tegen 2030 zijn er x aantal laadpalen in de vervoerregio)
- Monitoring aandeel bij de nieuwe inschrijvingen
  - Kruispuntbank Voertuigen (DIV) en via De Lijn
  - De gegevens voor de personenwagens en op termijn mogelijk ook de bestelwagens kunnen ook worden aangeleverd door VMM (uit de ecoscoredatabank).
- Monitoring aandeel in centra:
  - Exploitatiegegevens De Lijn
  - Via ANPR gegevens van de gemeenten (brandstoftype van het gedetecteerde goederenverkeer) – indien beschikbaar
    - Alternatief: voertuigregistraties (beschikbaar via de Kruispuntbank Voertuigen of VMM) voor het totale voertuigenpark in de vervoerregio in combinatie met gegevens over het voertuigenpark van leveranciers waarmee een convenant is afgesloten, ….

### DS4: Klimaatadaptieve mobiliteitsinfrastructuur

- *Mobiliteitsinfrastructuur weerbaar maken tegen de impact van klimaatverandering (hitte, extreme neerslag, droogte)*.
- *Groenblauwe netwerken maximaliseren door ruimte voor groenaanleg langs mobiliteitsinfrastructuur*.

Mogelijke indicatoren:

- Aantal onderbrekingen in kritische transportnetwerken als gevolg van overstromingen, wateroverlast, hitte, droogte of extreme weersomstandigheden.
- Aantal km groenaanleg langs mobiliteitsinfrastructuur.
- Ontharde oppervlakte in aanwezige mobiliteitsinfrastructuur.

## 4.3 KLIMAAT - TOELICHTING

Voor klimaat moeten de regionale mobiliteitsplannen afgestemd worden op het Vlaamse Klimaat- en energiebeleidsplan en het Vlaamse klimaatadaptatieplan.

### 4.3.1 Klimaatmitigatie

Het Vlaamse Klimaat- en Energiebeleidsplan (VEKP) streeft een vermindering van het aantal broeikasgassen na met 35% in 2030 t.o.v. 2005. Voor de transportsector betekent dit een daling van de totale broeikasgasuitstoot met 23% tot **maximaal 12,2 Mton $CO_2$-eq in 2030** (waarvan 5,2 Mton $CO_2$-eq door het personenwegverkeer en 6 Mton $CO_2$-eq door het goederenwegverkeer). Onder broeikasgassen

verstaan we alle emissies die bijdragen aan de opwarming van de aarde: $CO_2$ (koolstofdioxide), $N_2O$ (lachgas) en $CH_4$ (methaan). De transportsector draagt vooral bij aan de $CO_2$ emissies (en roet[1]). Hierbij telt elke gram $CO_2$, waar die ook wordt uitgestoten.
Om de klimaatdoelstelling voor de transportsector te kunnen halen zet Vlaanderen in op een verdere afvlakking van de groei van het gemotoriseerde vrachtverkeer en een daling van het gemotoriseerde personenverkeer en streeft ze een ambitieuze modal shift na, zowel qua personenvervoer als logistiek. Tenslotte wordt ingezet op een verdere vergroening van het bestaande wagenpark.
Dit vertaalt zich in volgende concrete sectorale doelstellingen voor Vlaanderen:

- Het **aantal voertuigkilometers over de weg daalt tot 51,6 miljard in 2030**, door
  - een daling van de voertuigkilometers met 15% t.o.v. 2015 voor personenwagens en bestelwagens;
  - een beperking van de toename van de voertuigkilometers tot maximaal 14% t.o.v. 2015 voor vrachtwagens.
- Een vergroening van het voertuigenpark: bij de nieuwe inschrijvingen bedraagt het **aandeel zero-emissiewagens** (batterij-elektrische voertuigen of voertuigen op waterstof) in 2030:
  - 50% voor personenwagens;
  - 30% bij bestelwagens;
  - 5% voor vrachtwagens;
  - 10% voor reisbussen;
  - 100% voor bussen van De Lijn.

De Vlaamse doelstellingen inzake het aantal voertuigkilometers voor personenvervoer en goederenvervoer werden verder verfijnd tot op niveau van de vervoerregio's (op basis van de spreiding van het verkeer volgens de strategische verkeersmodellen – versie 4). Dit is niet gebeurd voor de doelstelling met betrekking tot de vergroening van het wagenpark. De handvaten voor de vervoerregio's zijn op dat vlak immers beperkter waardoor we verwachten dat de regionale verschillen eerder klein zullen zijn. Toch kunnen bepaalde lokale maatregelen, zoals het plaatsen van laadpalen, het instellen van zero-emissiezones voor stedelijke logistiek, … de Vlaamse maatregelen versterken.

Dit levert volgende doelstellingen op voor de vervoerregio's:

- **In 2030 mag het aantal gereden voertuigkilometers over de weg door licht en zwaar vervoer niet meer bedragen dan:**

| Vervoerregio | doelstelling aantal gereden voertuigkilometers (in miljard) door | | |
|---|---|---|---|
| | **licht vervoer** | **zwaar vervoer** | **totaal** |
| **Aalst** | 1,8 | 0,3 | 2,1 |
| **Antwerpen** | 7,3 | 1,2 | 8,6 |
| **Brugge** | 1,5 | 0,3 | 1,8 |
| **Gent** | 4,7 | 1,0 | 5,7 |
| **Kempen** | 3,3 | 0,8 | 4,1 |
| **Kortrijk** | 2,1 | 0,4 | 2,5 |
| **Leuven** | 4,3 | 0,5 | 4,8 |
| **Limburg** | 5,7 | 0,8 | 6,5 |
| **Mechelen** | 1,9 | 0,2 | 2,1 |
| **Oostende** | 0,9 | 0,1 | 1,0 |
| **Roeselare** | 1,5 | 0,2 | 1,7 |
| **Vlaamse Ardennen** | 1,3 | 0,2 | 1,5 |
| **Vlaamse rand rond Brussel** | 6,4 | 0,6 | 7,0 |
| **Sint-Niklaas** | 1,6 | 0,4 | 2,0 |
| **Westhoek** | 1,0 | 0,2 | 1,2 |

De indicator voor deze doelstelling is het **aantal gereden voertuigkilometers over de weg door personenwagens en bestelwagens (licht vervoer) en door vrachtwagens en bussen (zwaar vervoer)**. Deze cijfers zijn **beschikbaar via de regionale verkeersmodellen**.
Merk op dat de doelstelling voor de vervoerregio's enkel in absolute cijfers is weergegeven terwijl voor de Vlaamse doelstelling ook wordt geduid hoe de vooropgestelde cijfers voor 2030 zich verhouden tot de cijfers voor 2015 (bv. het aantal gereden voertuigkilometers bij licht vervoer moet in 2030 met 15% zijn gedaald t.o.v. 2015). De reden waarom enkel nog absolute cijfers worden gebruikt, is dat na goedkeuring van het VEKP de methodiek van de strategische vervoersmodellen is gewijzigd waardoor de cijfers uit de gewijzigde vervoersmodellen niet zomaar kunnen worden vergeleken met cijfers die afkomstig zijn uit oudere vervoersmodellen. Bovendien zijn voor het halen van de klimaatambities in 2030 enkel de absolute cijfers van belang omdat het op basis van deze cijfers (in combinatie met de parksamenstelling) is dat de emissiedoelstellingen uit het VEKP zijn bepaald.
Om communicatieve redenen kan het een optie zijn om deze doelstelling ook te vertalen naar een doelstelling rond de broeikasgasuitstoot van het personen- en goederenvervoer over de weg. Daartoe volstaat het om, per voertuigtype (licht en zwaar vervoer) de doelstelling m.b.t. het aantal gereden voertuigkilometers te vermenigvuldigen met een emissiefactor (voor licht vervoer en voor zwaar vervoer). Dit heeft wel als nadeel dat voor de opvolging van deze indicator jaarlijks de emissiefactoren voor licht en zwaar vervoer moeten worden opgevraagd bij VMM.

- **In 2030 bedraagt het aandeel zero-emissiewagens (batterij-elektrische voertuigen of voertuigen op waterstof) bij de nieuwe inschrijvingen:**
    - **50% voor personenwagens;**
    - **30% bij bestelwagens;**
    - **5% voor vrachtwagens;**
    - **10% voor reisbussen;**
    - **100% voor bussen van De Lijn.**

De indicator voor deze doelstelling is het **aandeel zero-emissiewagens bij de nieuwe inschrijvingen per voertuigtype** in de vervoerregio. Deze cijfers zijn beschikbaar **via de Kruispuntbank Voertuigen (DIV) en via De Lijn**. De gegevens voor de personenwagens en op termijn mogelijk ook de bestelwagens kunnen ook worden aangeleverd door VMM (uit de ecoscoredatabank).
Deze doelstelling is dezelfde als de Vlaamse doelstelling en is dus niet regiospecifiek. De vergroening van het wagenpark zal voornamelijk door Vlaamse maatregelen moeten worden aangestuurd. Het is wel belangrijk om op te volgen hoe de vergroening van het wagenpark in de vervoerregio's evolueert en of een lokale bijsturing nodig is als deze evolutie in de eigen vervoerregio niet de gewenste richting uitgaat.

### 4.3.2 Klimaatadaptatie

Naast klimaatmitigatie, het verminderen van de emissies, is ook klimaatadaptatie, het aanpassen van de omgeving aan de klimaatverandering, belangrijk. Klimaatportaal Vlaanderen[2] biedt een beeld van de mogelijke klimaatverandering in de komende decennia, en geeft ook inzage in de mogelijke effecten (hitte, droogte, wateroverlast & overstroming, zeespiegelstijging) en impact die daarmee gepaard kan gaan.

**Klimaatadaptieve mobiliteitsinfrastructuur uitbouwen**
Om te voorkomen dat onze mobiliteit extra hinder ondervindt van de effecten van klimaatverandering, moeten we ze aanpassen aan de vaker voorkomende hoge temperaturen (bv. uitzetten van sporen of verzachten van wegbedekking), korte intense onweersbuien tijdens de zomer en de hogere neerslag tijdens de winter (bv. onderlopen van tunnels en wateroverlast op wegenis), en anticiperen op mogelijke droogte-effecten (bv. te lage waterstand voor binnenscheepvaart, of verzakking van infrastructuur boven uitgedroogde kleilagen). Om problemen te vermijden, moeten we de nodige maatregelen nemen

om maximaal in te zetten op gebruik van aangepaste materialen, een aangepast infrastructuurontwerp en inplanting, natuurgebaseerde oplossingen voor bestrijden van hitte en wateroverlast. Aandacht voor de impact van klimaatverandering is belangrijk bij ontwerp, aanleg en onderhoud van de infrastructuur. Omdat het altijd mogelijk is dat door extreme weersomstandigheden toch één of meerdere belangrijke transportroutes van één of meerdere modi tijdelijk niet bruikbaar zijn, moeten we voldoende inzetten op alternatieve routes en modi.
Tegelijkertijd moeten we zuinig omspringen met de aanleg van nieuwe infrastructuur. We moeten zoveel mogelijk gebruik maken van reeds bestaande verharding. Niet-functionele verharding moeten we verwijderen.

**Groenblauwe dooradering van steden en dorpen**
De realisering van een fijnmazige groenblauwe dooradering is een belangrijke ontwerpopgave bij ruimtelijke ontwikkelingen in dorpskernen en stadswijken. Stedelijk groen helpt om de stedelijke hitte te milderen, de watervoorraden op peil te houden en schade door wateroverlast te vermijden. Ontharden, bebossen, ventileren, afschermen, warmteopname beheersen en ruimte voor water creëren[3], helpen om de klimaateffecten in stedelijke omgevingen te milderen. Door maximaal in te zetten op groenaanleg langs infrastructuurnetwerken wordt niet alleen deze infrastructuur weerbaarder tegen de effecten van klimaatverandering maar draagt het ook bij aan klimaatadaptatie van de omgeving en een verhoging van de leefkwaliteit.

## 4.4 LUCHTKWALITEIT - TOELICHTING

### 4.4.1 Gezondheidsimpact

Voor luchtkwaliteit moeten de regionale beleidsplannen afgestemd worden op het Vlaamse luchtbeleidsplan. Dit plan streeft er naar zo snel mogelijk altijd en overal aan de luchtkwaliteitsnormen te voldoen (momenteel wordt de jaargemiddelde grenswaarde voor $NO_2$ op bepaalde verkeersdrukke plaatsen nog overschreden). Op middellange termijn (**2030**) streeft het Luchtbeleidsplan er naar om in 2030 **de gezondheidsimpact door luchtvervuiling**, zoals die ingeschat wordt door de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO), **te halveren ten opzichte van 2005** en de oppervlakte van ecosystemen waar de draagkracht voor vermesting of verzuring wordt overschreden met een derde terug te dringen ten opzichte van 2005.
Voor de gezondheidsdoelstelling gebruiken we in het Vlaamse luchtbeleidsplan, net als in de Europese luchtkwaliteitsrapporten, o.a. het aantal vroegtijdige sterfgevallen door langdurige blootstelling aan $PM_{2,5}$ als indicator. Aangezien de $PM_{2,5}$-concentraties in Vlaanderen vrij homogeen verdeeld zijn, deze concentraties niet kenmerkend hoger zijn langs wegen en de impact van (lokaal) verkeer op de $PM_{2,5}$-concentraties eerder beperkt is, is het weinig zinvol om in de regionale mobiliteitsplannen deze indicator te hanteren voor de gezondheidsdoelstelling uit het Luchtbeleidsplan. In het Vlaamse luchtbeleidsplan wordt echter nog een andere indicator gebruikt die de verkeersgerelateerde gezondheidseffecten in rekening brengt. Dat er verhoogde gezondheidseffecten in de nabijheid van wegen voorkomen blijkt immers uit onderzoek van de WGO (REVIHAAP[4]). Als indicator voor de verkeersgerelateerde gezondheidseffecten hanteert het Luchtbeleidsplan het **aantal mensen dat woont op een locatie waar de jaargemiddelde $NO_2$-concentratie hoger is dan de advieswaarde van de WGO**. We focussen hierbij op het niveau van de gemeente omdat de verkeersintensiteiten en luchtkwaliteitsproblematiek zelf ook zeer locatie specifiek zijn.
De huidige advieswaarde van de WGO voor de langetermijnblootstelling aan $NO_2$ bedraagt momenteel 40 $\mu g/m^3$. De WGO erkent echter dat ook onder deze waarde belangrijke gezondheidseffecten optreden en laat de huidige advieswaarden daarom actualiseren. Zolang geen nieuwe WGO-advieswaarde voor $NO_2$ bepaald is, nemen we **20 $\mu g/m^3$** als streefdoel aan. Het HRAPIE-onderzoek[5] van de WGO schuift die

waarde naar voor als de drempel vanaf wanneer het risico op vroegtijdige sterfte door een langdurige blootstelling aan $NO_2$ in rekening moet worden gebracht bij kostenbatenanalyses.
Om de gezondheidsdoelstelling te kunnen realiseren zet Vlaanderen in de eerste plaats in op de brongerichte maatregelen die de emissies van het wegverkeer reduceren. Deze emissies worden door 3 factoren beïnvloed:

- Het aantal afgelegde kilometers (hoe minder, hoe beter);
- De samenstelling van het voertuigenpark (hoe schoner en zuiniger, hoe beter);
- De snelheid en acceleratie van de voertuigen.

Net als in het VEKP richt het Luchtbeleidsplan zich vooral op een **reductie van het aantal afgelegde voertuigkilometers op de weg** en de vergroening van het wagenpark. De sectorale doelstelling met betrekking tot het aantal afgelegde voertuigkilometers is identiek aan die voor klimaat. Bij **de vergroening van het wagenpark** is het belangrijk dat de dieselvoertuigen zo snel mogelijk uit het verkeer verdwijnen. Daartoe is volgende doelstelling m.b.t. de vergroening van het voertuigenpark opgenomen: bij de nieuwe inschrijvingen bedraagt het aandeel diesel, dieselhybride en/of diesel PHEV in 2030:

- 0% diesel voor personenwagens;
- 21,6% diesel bij bestelwagens;
- 65% diesel voor vrachtwagens;
- 0% diesel, 50% dieselhybride en 20% diesel PHEV voor reisbussen;
- 0% diesel, 0% dieselhybride en 0% diesel PHEV voor bussen van De Lijn.

Om deze doelstelling rond de vergroening van het wagenpark te bereiken stelt Vlaanderen voorop dat vanaf 2025 de exploitatie van het openbaar vervoer in stedelijke omgevingen en de distributie in de stadscentra enkel nog met hybride, elektrische of waterstofvoertuigen gebeurt, waarbij in de stadskernen louter emissieloos gereden wordt.
De focus ligt hierbij op de stadskernen omdat, in tegenstelling tot voor klimaat, het voor de luchtkwaliteit wel belangrijk is waar met welk voertuig wordt gereden. Luchtverontreiniging kan zich immers opstapelen in smalle straten met hoge bebouwing waardoor de concentraties daar hoger zijn dan elders. Dit is typisch het geval in stadscentra waar drukke wegen door smalle, dichtbebouwde straten rijdt.
Terwijl het voor klimaat dus volstaat om naar de totale voertuigkilometers per voertuigtype (licht/zwaar vervoer) en naar de vergroening van het wagenpark te kijken, is het voor de luchtkwaliteit belangrijk om ook rekening te houden met de omgevingsaspecten. Dit kan het best door meteen naar de $NO_2$-concentraties te kijken.
Concreet levert dit volgende <u>doelstellingen</u> op <u>voor de vervoerregio's</u>:

- **In 2030 is de gezondheidsimpact door luchtvervuiling afkomstig van het wegverkeer in elke gemeente gehalveerd ten opzichte van 2016.**

Als indicator gebruiken we in de vervoerregio's daarvoor **het aantal adreslocaties waar de jaargemiddelde $NO_2$-concentratie hoger is 20 $\mu g/m^3$. Dit aantal moet in elke gemeente binnen de vervoerregio in 2030 gehalveerd zijn ten opzichte van 2016.** We kijken dus niet naar het aantal inwoners omdat deze gegevens niet zomaar beschikbaar zijn voor de vervoerregio's om privacyredenen maar hanteren het aantal adreslocaties als proxy voor het aantal inwoners. De $NO_2$-concentraties zijn jaarlijks beschikbaar in de vorm van een Atmostreetkaart die kan aangeleverd worden door de VMM (voor jaar x – 1). De adreslocaties zijn in shapefile beschikbaar via de CRAB-adressenlijst[6].
Voor de meeste vervoerregio's volstaat het om deze indicator jaarlijks op te volgen en om na te gaan of deze indicator in de juiste richting evolueert. Voor minstens onderstaande vervoerregio's is het bij de opmaak van het regionale mobiliteitsplan noodzakelijk om ook de $NO_2$-concentraties in 2030 te modelleren aan de hand van de resultaten van één of meerdere mobiliteitsscenario's.

| Vervoerregio |
| --- |
| Antwerpen |
| Gent |
| Mechelen |
| Vlaamse rand rond Brussel |

Daarnaast geldt voor luchtkwaliteit dezelfde doelstelling m.b.t. het aantal gereden voertuigkilometers als voor klimaat (zie hoger). Voor de vergroening van het wagenpark geldt bijkomend een doelstelling met betrekking tot het dieselaandeel.

- **In 2030 bedraagt het aandeel diesel, dieselhybride en/of diesel PHEV bij de nieuwe inschrijvingen:**
- **0% diesel voor personenwagens;**
- **21,6% diesel bij bestelwagens;**
- **65% diesel voor vrachtwagens;**
- **0% diesel, 50% dieselhybride en 20% diesel PHEV voor reisbussen;**
- **0% diesel, 0% dieselhybride en 0% diesel PHEV voor bussen van De Lijn.**

De indicator voor deze doelstelling is het **aandeel diesel, dieselhybride en/of diesel PHEV bij de nieuwe inschrijvingen per voertuigtype** binnen de vervoerregio. Deze cijfers zijn beschikbaar **via de Kruispuntbank Voertuigen (DIV) en via De Lijn** De gegevens voor de personenwagens en op termijn mogelijk ook de bestelwagens kunnen ook worden aangeleverd door VMM (uit de ecoscoredatabank).
Aangezien het voor luchtkwaliteit ook belangrijk is waar deze voertuigen rijden geldt in de stadscentra volgende doelstellingen:

- **vanaf 2025 gebeurt de exploitatie van het openbaar vervoer in stedelijke omgevingen en de distributie in de stadscentra enkel nog met hybride, elektrische of waterstofvoertuigen, waarbij in de stadskernen louter emissieloos gereden wordt;**
- **we halveren het gebruik van voertuigen op klassieke brandstoffen in de stedelijke centra tegen 2030.**

De beste indicatoren voor deze doelstelling zijn het **aandeel hybride, elektrische of waterstofvoertuigen dat effectief in de centra rondrijdt en exploitatiegegevens van De Lijn.** De eerste indicator vereist echter het gebruik van ANPR-camera's om het brandstoftype van het gedetecteerde goederenverkeer te kunnen achterhalen. Deze gegevens zullen niet altijd voor handen zijn. Als dit niet het geval is kan een alternatief zijn om gebruik te maken van de voertuigregistraties (beschikbaar via de Kruispuntbank Voertuigen of VMM) en dan niet louter naar de nieuwe inschrijvingen maar naar het totale wagenpark te kijken in de vervoerregio te kijken. Aangezien de voertuigen die de stadscentra beleveren niet per definitie in de vervoerregio zullen zijn ingeschreven geeft dit nog steeds geen volledig beeld van het halen van doelstelling. Die gegevens worden dan ook best gecombineerd met andere bronnen, zoals gegevens over het vracht- en bestelwagenpark van leveranciers waarmee een convenant is afgesloten, ....

### 4.4.2 Impact op natuur

Transport heeft door de uitstoot van NOx ook een bijdrage aan de stikstofdepositie in natuurgebieden in Vlaanderen. Dit veroorzaakt verzuring en vermesting waardoor de bodemkwaliteit achteruit gaat, ecologische processen worden verstoord en soorten verdwijnen. Om de doelstellingen van het luchtbeleidsplan te halen inzake verzuring en vermesting is het belangrijk dat de voorziene emissiereducties van NOx van het luchtplan worden gerealiseerd. Voor de vervoerregio's zit dit reeds vervat in het luik rond gezondheid.
Daarnaast wil Vlaanderen natuur van Europees belang alle kansen geven om zich te ontwikkelen in gebieden met een bijzondere bescherming. Het gaat om bepaalde habitats en soorten (en hun leefgebieden) in de Vogelrichtlijngebieden en Habitatrichtlijngebieden, ook wel Speciale

Beschermingszones (SBZ) of Natura 2000-gebieden genoemd. Dat is nodig om de Europese natuurdoelen te realiseren. Hier gaan we in deze nota niet verder op in. Via een passende beoordeling zal nagegaan worden of er een negatieve impact kan zijn op die habitats en (leefgebieden van) soorten.

## 4.5 ACHTERGRONDINFORMATIE

De nota 'Begeleidende tekst bij informatie lucht en klimaat binnen de vervoerregio's' gaat dieper in op hoe omgegaan kan worden met lucht en klimaat bij de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen.
Nuttige links:

- www.mimolo.be
- Impact lokale maatregelen op inputparameters modellen: TNO-studie "onderzoek naar de effectiviteit van lokale maatregelen bij de aanpak van luchtverontreiniging"
- Informatie rond effectiviteit ruimtelijke maatregelen: brochure "Duurzame ruimtelijke planning: maatregelen om de impact van verkeer op de luchtkwaliteit te verminderen"
- Aanbevelingen voor wegbeheerders: studie "Aanbevelingen voor wegbeheerders" en "aanbevelingen en richtlijnen rond milieuvriendelijke weginrichting"
- Praktijkvoorbeelden voor aanpak van luchtverontreiniging door verkeer
- Schone lucht: groen en de luchtkwaliteit in de stad

Een aantal **vuistregels** rond maatregelen die positief kunnen bijdragen aan minder emissies:

- Locatiebeleid (Door bepaalde keuzes te maken, kan de autogerichte mobiliteit verminderd worden, wat een positieve impact heeft op de emissies. Het is dan ook belangrijk om rekening te houden met het STOP -principe bij de locatiekeuze.)
    - Keuze voor multimodale locatie
    - Keuze van (kwetsbare) functies t.o.v. drukke wegen
- Functieverweving (Een verweving van functies zoals wonen, werken en voorzieningen kan zorgen voor een daling van het aantal afgelegde voertuigkilometers en zo de uitstoot door het wegverkeer)
    - Beperken afstand tussen wonen, werken en voorzieningen (Verweven waar kan, scheiden waar moet)
    - Combineren van functies om autoverkeer te beperken
- Selectieve bereikbaarheid en toegankelijkheid
    - Bevorderen omschakeling naar andere modi dan wagen/vrachtwagen
    - Opleggen van venstertijden ivm laden en lossen
    - Locatie van laden/lossen op terrein zo ver mogelijk van bewoning
    - Invoeren van een vrachtverbod/vrachtwagensluis
    - Sturingsmaatregelen (bvb. tonnagebeperking, tolheffing)
- Parkeeraanbod en parkeernormering
    - Ruimte voorzien voor de fiets
    - Parkeeraanbod laag houden om autoverkeer te beperken en autobezit te ontmoedigen
    - Geclusterde parkeervoorzieningen
- Snelheidsverlaging
    - Snelheidsverlaging i.f.v. daling emissies (vooral op autosnelwegen)
- (bouw)programma
    - Juiste dimensionering van straten voor gemotoriseerd verkeer
    - Inplanting van groenstructuren
- Weginfrastructuur
    - Technische inrichtingsmaatregelen ifv beperken blootstelling langs drukke wegen:
        - Overkapping

        - Ondertunneling/ongelijkvloerse kruising: nodige aandacht is vereist voor een beperking van de hellingsgraad voor vrachtverkeer
        - Schermen/bermen
        - OPGELET: nabij tunnelmonden zijn mogelijk bijkomende maatregelen (bvb. opvangen en behandelen van lucht aan tunnelmonden, ventilatie via sleuven of gaten in overkapping,...) nodig.
    - Technische inrichtingsmaatregelen ifv betere doorstroming (bijvoorbeeld bushalte naast i.p.v. op de weg,...)
- Afstand tussen bron (voertuigen) en ontvanger zo groot mogelijk: hoe verder van de bron, hoe lager de concentraties van verkeer zullen zijn. Dat is in het bijzonder relevant voor locaties met gevoelige doelgroepen (kinderdagverblijven, scholen, ziekenhuizen, woonzorgcentra, ...)
- Modale verschuiving (zie doelstellingen onder 3)
- Ontraden van auto/vrachtwagenverkeer
- Verschuiving dieselgebruik naar andere brandstoffen
    - Bevorderen omschakeling voertuigenpark naar minder milieubelastende brandstoffen
    - Bevorderen gebruik elektrische en hybride voertuigen
    - Walstroom aanbieden

**Beleid**
Koning Albert II-laan 20, bus 2
1000 BRUSSEL
**T** 02 553 77 56

DEPARTEMENT
**MOBILITEIT &**
**OPENBARE**
**WERKEN**

**mow.vlaanderen.be**

# VERSLAG

*Versie van 7 juli 2022, aangepast aan opmerkingen dOMG, VMM, Team Verkeersmodellen en KENTER.*

////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////

datum: vr 22 juni 2022

locatie: via Teams

onderwerp: **bespreking impressies TEAM MER nav NIA's + opmerkingen op NIA Mechelen**

Aanwezig: Ameele Dominique (dMOW), Beusen Peter (Team MER), Hofman Peter (dMOW), Deblaere Hannelore(dMOW) , De Meulenaere Sofie (dMOW), Lauryssen Filip (Sweco), Vervaet Cedric (Antea) , Van Pottelberge Helena (OMG), Jaspers Anita (dMOW), De Bel Sandra (dMOW), Schoofs Katelijne (Team MER), Leys Frank (dMOW), Arts Paul (Antea Group), Bastiaens Jeroen (Sweco), Thibo Ellen (Arcadis) , Van Eenoo Lieven (dMOW), Cedric Vervaet (Antea), Grispen Rene (dMOW), Lauryssen Filip (Sweco), Geerts Sandra (OMG), Lieten Sven (dMOW), Reumers Marthe (OMG), Sucaet Erwin (dMOW), Duyols Wim (Tractebel), Ghyselen Rob (OMG), Smeets Veronique (VMM)

////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////

**Historiek/context**

- De vervoerregio's zijn sinds 2019 bezig met het opmaken van een regionaal mobiliteitsplan (RMP). Het gebeurt voor het eerst dat dergelijke plannen op regionaal niveau gemaakt worden. De structuur, procedure en inhoud van deze plannen is dus nieuw. Er zijn in het verleden al een aantal afspraken gemaakt en een aantal regels vastgelegd, tegelijkertijd zijn er ook een aantal vrijheden die de vervoerregio's zelf mogen invullen. Daardoor zullen er uiteindelijk 15 verschillende plannen op tafel liggen met elk hun eigen invulling en look & feel.

- Historisch en inhoudelijk zijn er sterke banden tussen OMG en MOW. Er is bijgevolg veel samenwerking. Er is ook decretaal vastgelegd dat in de RMP's doelstellingen van OMG meegenomen worden. Toch blijven het regionale mobiliteitsplannen, geen regionale omgevingsplannen.
- Het uiteindelijk doel is om samen te evolueren naar een duurzamere maatschappij in 2030. De RMP's zijn daar slechts een middel voor. Op het Vlaamse niveau is samenwerken met OMG en andere entiteiten dan ook cruciaal wil er naar meer duurzaamheid kunnen gestreefd worden.

**Aanpak van dit overleg**

- Peter Beusen zal de 'impressies' overlopen die Team MER rondmailde nav het doorlezen van 6 NIA's (nota's inhoudsafbakening). → Zie punten 1 tot en met 10 (tekst in kaders = tekst uit de mail van Team Mer).
- Aansluitend zullen we de punten behandelen nav het advies dat al binnenkwam vanuit OMG over de NIA in Mechelen. Koen Couderé van KENTER heeft daaruit een tiental punten gedestilleerd (nvdr: uiteindelijk worden deze niet meer overlopen in deze vergadering, want veel is beantwoord bij het overlopen van de impressies van Team MER (punten 1 tot en met 10). Op vraag van OMG worden wel nog 2 extra punten toegelicht → zie punten 11 en 12).
- Bedoeling is om zoveel mogelijk punten uit te klaren en afspraken hierover te maken.

**Punt 1: samenstelling team MER-deskundigen**

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.

- Volgens de regelgeving volstaat een MER-coördinator. Deze moet zijn team zelf samenstellen. In de regelgeving is niet nader omschreven welke andere deskundigen in het team moeten zitten.
- Team MER vraagt om beter te motiveren waarom het team is samengesteld zoals het is samengesteld. Nu wordt dat enkel opgelijst, dit volstaat niet. Motiveer de keuzes: waarom bepaalde specialisten niet en anderen wel in het team zitten.
- Mer-coördinatoren: vaak werken er meer mensen mee achter de schermen, maar zijn ze niet in de lijst opgenomen omdat de discipline mobiliteit niet als een discipline wordt beschouwd.

- MOW: Contractueel/budgettair is het niet mogelijk om in elke regio de samenstelling van het team van Mer-deskundigen nog te wijzigen om overal tot eenzelfde samenstelling te komen.

**Punt 2: actualiteit van de beleidsdoelstellingen**

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.

- Er is eensgezindheid dat het MER steeds naar de meest actuele beleidsdoelstellingen moet verwijzen. Omdat we op kwalitatief niveau werken, is het ook mogelijk om last-minute wijzigen mee te verwerken.
- MOW: Belangrijk dat het steeds gaat om "beslist beleid". Wat in de pers staat, is vaak nog niet definitief bekrachtigd met een formeel goedgekeurd beleidsplan.
- Team MER: De pers kan wel een motivator zijn om na te gaan of de regelgeving recent is aangepast.
- OMG: Distance to target tov beleidsdoelstellingen: OMG adviseert om onder de regio's hierover af te stemmen zodat dit eenvormig ingeschat kan worden.

**Punt 3: geen discipline/thema 'mobiliteit' in het MER**

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.

Louter ter illustratie… een passage in dit verband vinden we in het dossier Mechelen waarin wordt gesteld dat 'de effectiviteit (doelmatigheid) van het plan geëvalueerd wordt a.d.h.v. kernindicatoren'. Dat gebeurt o.i. dus niet in het MER maar binnen het plan zelf. Nog wordt gesteld dat 'de effectiviteit van het plan niet beoordeeld wordt binnen het MER'. Er wordt gesteld dat er wel een (logische) overlap is wat leefomgevingskwaliteit betreft tussen de 'kernindicatoren' van het plan en de 'beoordelingsindicatoren' van het MER.

- Na een korte verduidelijking is Team MER akkoord dat de discipline mobiliteit niet in het MER afgetoetst wordt, zoals ook al eerder afgesproken werd. → OMG: de vraag is dit plan ambitieus genoeg wordt eigenlijk niet gesteld/beantwoord. → MOW: Die toetsing gebeurt wel buiten het MER:. de evaluatie van de resultaten van het RMP gebeurt in het

plan zelf. → Mer-coördinatoren: veel doelstellingen kunnen ook pas achteraf en na monitoring geëvalueerd worden.

- MOW: de RMP' s worden in een politieke context goedgekeurd door alle lokale besturen via een consensus. Vlaamse ambities worden hierdoor van onderuit regelmatig ingekort en bijgestuurd. Dat is ook logisch vermits de ambities op Vlaams niveau zijn afgeklopt, niet lokaal. Het is belangrijk om tijdens dat proces vanuit Vlaanderen voldoende tegengas te geven in deze debatten en te argumenteren waarom bepaalde ambities er zijn, dus met voldoende Vlaamse vertegenwoordiging rond de tafel te zitten (sensibiliseren).
- De regio's zijn deels ook afhankelijk van de maatregelen in andere regio's. Uiteindelijk zal alles uit de 15 regio's samengelegd moeten worden.
- MOW: RMP bundelt visie en acties/maatregelen van 3 beleidsniveaus: lokaal, provinciaal, Vlaams. De vervoerregio zelf heeft geen uitvoerende bevoegdheid, biedt enkel een overlegforum. Het zullen de gemeentes, provincies en Vlaams Gewest zijn die uitvoeringsgerichte maatregelen uitvoeren. Er zijn momenteel 2 doelstellingen vastgelegd op Vlaams niveau: modal shift + daling voertuigkilometers.
- Doelstelling klimaat: afname voertuigkilometers met 15%. Het is nu al duidelijk dat dit niet zal gehaald worden in de RMP's (max. 5%). → Er is bijgevolg een duidelijk oordeel nodig als besluit van de MER dat de doelstellingen via de RMP's niet gehaald zullen worden op regionaal niveau + aangeven welke bijkomende acties er genomen kunnen worden op Vlaamse/federaal vlak- (ook in andere MERs worden flankerende maatregelen benoemd). → De expliciete boodschap dat doelstellingen niet gehaald zullen worden moet / mag dus in het MER gegeven worden. Zo duidelijk mogelijk aangeven dat extra maatregelen van andere actoren/beleidsniveaus nodig zijn.
- Team MER: De discipline mobiliteit wordt niet beoordeeld in het MER, hoe wordt die doelstelling van 15% minder voertuigkilometers dan beoordeeld? → MER-coördinatoren: de doelstelling van 15% minder voertuigen is een doelstelling uit het klimaatplan, dat wordt wel getoetst.
- Rol van pedagogische taak van het MER: ministers + parlementsleden een spiegel voorhouden met de boodschap dat doelstellingen niet gehaald worden.
- Voordeel van een MER is dat het niet politiek gebonden is (RMP is dat wel). MER kan dus kritisch zijn en zo een hulpmiddel worden om het educatief proces dat gevoerd wordt binnen de vervoerregio te voeden.
- Team MER: een MER over een beleidsplan is nog relatief nieuw, nog maar weinig ervaring hiermee.

**Punt 4: kwantitatieve beoordeling lucht en geluid**

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.

- VMM: kwantitatieve inschatting hoeft niet perse een modellering te zijn: wel werken met emissiefactoren (= semi-kwantitatieve analyse), met onderscheid tussen hoofdwegen, landelijke wegen en stad/buitengebied). Enkel in specifieke regio's waar er nog knelpunten zijn, wordt gevraagd om te modelleren. Zie ook nota 'Doelstelling en indicatoren' van dOMG.

- Voor klimaat speelt het minder een rol waar emissies verspreid worden. Voor lucht speelt de locatie wel een rol (street cayons).
- Emissiefactoren kunnen door VMM-Lucht aangeleverd worden (per snelheid en per gebied). Deze factoren blijven wel steeds een benadering van de realiteit (wagenpark evolueert). *Aanvulling na de vergadering: Veronique Smeets (VMM) mailde de tabel met de emissiefactoren door op 1 juli. Deze staat ook op de sharepoint*.
- OMG geeft aan dat het momenteel niet duidelijk is hoe de beoordeling over geluid zal gebeuren. Er is in het advies op de NIA niet perse een modellering gevraagd, maar wel een inschatting die rekening houdt met de kwantitatieve gegevens uit het verkeersmodel. Daarnaast is het ook voor geluid belangrijk waar toenames/afnames zich situeren om het effect te beoordelen. Bijvoorbeeld zones veel of weinig potentieel gehinderden (bevolkingsdensiteit) of geluidsgevoelige functies → Mer-coördinatoren: exacte berekening is zeer tijdsintensief en niet nodig want er is een één op één relatie tussen de evolutie van het geluidsniveau versus de evolutie van de voertuigaantallen. Een toename van 25% resulteert in een toename van 1% dBA. → OMG vraagt aansluitend of er rekening gehouden wordt met toenames tijdens de nacht en evolutie vrachtverkeer? Voor geluid kan het lokaal effect ook van belang zijn. Shift naar spoorverkeer heeft ook impact naar geluid. → Semi-kwantitatief in beeld brengen is ok, maar in bepaalde zones moet indien nodig wel meer gefocust kunnen worden, bijvoorbeeld in zones met een sterke toename/natuurgebieden/belangrijke vrachtassen tijdens de nacht,…
- MOW: RMP's zijn strategische plannen en doen dus geen uitspraken op microniveau! Modelleringen zijn gebaseerd op héél wat aannames die niet op microniveau/straatniveau kunnen geïnterpreteerd worden, of aanleiding kunnen geven tot verkeerde interpretaties/conclusies. Toch zijn bepaalde concrete uitspraken nodig, bijvoorbeeld naar natuurgebieden toe.

**Punt 5: Quick scan**

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. In het MER voor Mechelen lijkt het ons dat de alternatieven (2 à 3) volwaardig onderzocht worden terwijl in het MER voor de VVR Waasland na de quickscan (van de alternatieve scenario's) enkel nog het overblijvende/gekozen scenario (i.e. het beleidsscenario) bemerd wordt. Dit dient doorheen de verschillende MERs voor de RMP op een meer eenvormige manier te gebeuren.

De quickscan in het dossier van Mechelen wordt als volgt omschreven: 'een eerste inschatting van de mogelijk aanzienlijke effecten van de verschillende voorliggende alternatieven van het plan'. Dat lijkt ons correct. Een passage die in de andere richting wijst is echter 'de alternatieve scenario's worden getoetst in deze eerste stap van de milieubeoordeling, de quick scan… het uitgewerkte RMP, vertaald naar maatregelen, wordt meer in detail geëvalueerd in het finale MER.' De quickscan van Mechelen geeft een eerste indruk van de te verwachten effecten, maar heeft uiteraard niet de diepgang die

vereist kan worden van een strategische milieubeoordeling. In het dossier Kortrijk wordt verduidelijkt dat de QS slechts een eerste inschatting op hoofdlijnen is die later uitgewerkt wordt… wat o.i. een correcte methodologie is.

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.

De uitwerking van de QS in de NIA verschilt ook sterk tussen de dossiers. Deze is bvb. vrij uitgebreid voor Kortrijk.

De voorgestelde methodologie voor de QS van Limburg lijkt ook vrij degelijk maar de effectieve uitwerking is dan weer eerder summier en vooral gericht op de positieve effecten. Een voorbeeld: "p. 73 Parkeerbeleid: overal en laag tarief: Een parkeerbeleid waar het parkeren van voertuigen overal gestimuleerd wordt, levert geen specifieke bijdrage aan geen enkel van de vier thema's." Nochtans vereist dit duidelijk meer ruimtebeslag/ verharding wat (negatieve) effecten heeft voor de thema's ruimte, klimaat en biodiversiteit. Bovendien stimuleert dit autoverkeer, wat dan weer effecten heeft naar emissies, minder aanzet naar actieve verplaatsing, ….

- Team MER geeft aan dat de quick scan niet mag gebruikt worden om alternatieven te schrappen. Alle alternatieven moeten immers nog in het MER uitgewerkt worden. Een Quick Scan volstaat niet om te schrappen, is enkel nuttig voor een oppervlakkige beoordeling, een eerste indruk, en helpt bij de scoping.
- Het woord 'alternatieven' blijkt verschillend geïnterpreteerd te worden.
- MOW: Er zijn eigenlijk geen alternatieven in de zin van 'alternatieve set van keuzes'. De verschillende scenario's/alternatieven zijn eerder bouwstenen. De Quick Scan moet de vervoerregio helpen om een beleidsscenario samen te stellen/te distilleren uit die bouwstenen. De quick scan is in de vervoerregio zelf een interessant instrument om al aan te voelen waar er nog tekortkomingen in de visie zitten. Zo wordt uiteindelijk 1 scenario samengesteld dat ook als enige beMERd zal worden. 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).
- Team MER: in sommige andere MERs wordt de quick scan ook gebruikt als hulpmiddel, maar dan achter de schermen. In dit proces is de quick scan wel openbaar gemaakt. De onderbouwing van de keuze van het voorkeursalternatief dat beMERd zal worden is iets dat goed gemotiveerd zal moeten worden in het plan. De aard van de quick scan moet goed beschreven worden (Waarvoor dient het? Waarvoor niet? Waarom is er een quick scan?), die omschrijving is nu niet duidelijk. Quick scan mag volgens de regelgeving geen selectieproces zijn.
- MOW: in bepaalde vervoerregio's geven de scenario's extreme uitersten weer. → Team MER: Hoe extreem zijn de scenario's? → MOW: In het Verkeersmodel zijn '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.
- MOW: 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. De goedkeuring van het voorkeurscenario na afwerken van het MER

is een inhoudelijk, iteratief maar bij uitstek politiek proces, geen rationeel proces. Elke burgemeester rond de tafel moet met dit plan uiteindelijk naar zijn gemeenteraad kunnen, en ook de minister moet met de plannen naar het Vlaamse Parlement kunnen voor goedkeuring. Vandaar het belang van deze aanpak. Het beslissingsproces gebeurt dus op 3 manieren: resultaten quick scan + resultaten verkeersmodel + haalbaarheid volgens vervoerregioleden.

- MOW: onze regelgeving gaat uit van een volledig geïntegreerd proces met als doel dat milieueffectbeoordeling kan bijdragen tot een duurzaam scenario. De regelgeving voorziet niet in een integraal MER-rapport achteraf die nog andere mobiliteitsscenario's zou bekijken. Finaliteit is één visie op een gewenste mobiliteit gedragen door de regio.
- Het beleidsscenario wordt normaliter niet meer afzonderlijk doorgerekend. → OMG: voegen we zo geen extra foutenmarge toe? → MER-coördinatoren: het voorkeursscenario kan gerelateerd worden aan reeds doorgerekende scenario's. Het verkeersmodel heeft zelf ook beperkingen. Budget is niet oneindig. → MOW: Als het voorkeursscenario sterk afwijkt van reeds doorgerekende scenario's zal in het najaar een nieuwe doorrekening van het voorkeursscenario gebeuren (bv. regio Leuven). 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.
- MOW: 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). (zie ook punt 8)

**Punt 6: finaliteit RMP's**

Om de MER procedure voor een RMP met een NIA te kunnen opstarten, lijkt het ons wenselijk dat het RMP inhoudelijk toch al redelijk op punt staat (visie, doelstellingen, principes, acties, alternatieven…) en dat dit minstens op hoofdpunten samengevat wordt in de NIA. Het lijkt ons zo dat sommige RMP inhoudelijk reeds verder uitgewerkt zijn dan andere. Zo lijkt het RMP van Waasland ons nog minder uitgewerkt dan het RMP van Mechelen. Ons standpunt hierover is: gelieve aan te geven in hoeverre het plan reeds inhoudelijk uitgewerkt is, i.e. is het nagenoeg volledig inhoudelijk uitgewerkt, dan wel is er nog veel werk op dat vlak nodig, zodat ook de adviesinstanties daarvan op de hoogte zijn.

- MOW: Er wordt geen RMP afgeklopt vooraleer de resultaten van de MER beschikbaar zijn.
- Mer-coördinatoren: Er is wel een uitgewerkt voorkeursscenario nodig om te kunnen be-mer-en.
- Team MER: akkoord dat het uitgewerkt ontwerp wordt beMERd en het definitieve plan pas erna wordt opgesteld.

**Punt 7: verschil in alternatieven**

Ook op het vlak van 'alternatieven' lijken er ons relatief grote verschillen te zijn tussen de RMP. Bij het RMP Waasland is de alternatievenafweging beperkt tot het al dan niet aanleggen van concrete ringwegen, terwijl in het RMP van Mechelen vrij gedetailleerde scenario's/alternatieven 1, 2A en 2B worden afgewogen. In het dossier van Kortrijk is er sprake van 3 onderzoeksscenario's. In het dossier

Limburg is er sprake van een 'basisscenario' en 2 andere scenario's 'bereikbaar en betrouwbaar' en 'leefbaar en gezond'. 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.

In de NIA van Limburg is er sprake van een 'basisscenario' (p. 17 "Het basisscenario is een pakket aan maatregelen die met relatief weinig inspanning het gebied bereikbaar, veilig, duurzaam, leefbaar en gezond houden. Het gaat om maatregelen die reeds in planvorming zijn en waarvan aannemelijk is dat deze binnen afzienbare tijd beslist beleid worden. Het basispakket omvat de situatie voor de komende 10 jaar op basis van voortzetting van huidig (mobiliteits-)beleid.". Zaken die aannemelijk zijn dat ze binnen afzienbare tijd gerealiseerd zullen zijn maken vormen dus het basisscenario. Is dit dan te zien als een soort nulalternatief, waarbij er geen mobiliteitsplan wordt opgesteld?

- OMG pleit – ondanks het verschil in aanpak in de regio's - voor goede en eenvormige terminologie. Wanneer er geen alternatieven zijn beschreven, dan is een beschrijving van hoe er tot het voorstel is gekomen belangrijk + kan het MER nog mee bijsturing geven. Zijn er wel alternatieven: vooral een exploratie van de effectiviteit en doelbereik van bouwstenen/ingrepen in bepaalde modi aftoetsen? Vooral een theoretische oefening dus die het debat moet voeden. In andere MERS wordt een alternatief gezien als een alternatief plan B voor het plan A. → Dus goed afspreken hoe te verwoorden in de MER.
- Ook Team MER geeft aan dat een juiste verwoording/context belangrijk is! Kan bijvoorbeeld door een goede historiek te schetsen. Goed aangeven in de inleiding van het MER hoe je ertoe gekomen bent en wat de rol was van de Quick Scan. Ook het feit dat er een iteratief planproces aan voorafging is belangrijk om mee te nemen.
- In de chat doet Ellen Thibo een voorstel voor tekst alternatievenonderzoek:

*Het onderzoek van alternatieven en scenario's is een vast onderdeel van de MER-procedure en vaak een onderdeel met gevolgen op het planproces. Het is belangrijk om deze alternatieven en scenario's correct te beschouwen. Een zorgvuldig en interactief proces zal leiden tot een weloverwogen antwoord op de uitdagingen die aan de basis lagen van dit plan. Dit wil zeggen dat alternatieven of scenario's eerder in het proces meegenomen werden om te komen tot het duurzaam ontwikkelingsscenario. We verwijzen hiervoor onder andere naar de quickscan. We zetten een proces op, waarbij ontwerpend onderzoek centraal staat en waarbij we gaandeweg keuzes vastleggen, in dialoog met alle stakeholders en in samenwerking met de nodige experten. Het Plan-MER zal een beknopte samenvatting meegeven van het gevoerde onderzoek. Per definitie kunnen er tot laat in het traject wel nog suggesties tot verbetering aangereikt worden, ook door het Plan-MER proces. Deze kunnen meegenomen worden bij de afwerking van het mobiliteitsplan.*

**Punt 8: Term ontwikkelingsscenario**

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.

Op pagina 25 van het dossier Mechelen wordt dit gedefinieerd. Misschien best verduidelijken dat in dat hoofdstuk 4.2 onder ‘ontwikkelingsscenario’ die zaken worden verstaan die in het MER deel zullen uitmaken van de beschrijving van refsit 2030.

Op pagina 39 van het dossier Limburg staan verschillende toekomstige projecten opgesomd die meegenomen zijn in het verkeersmodel 2030. Men gaat ervanuit dat deze alle gerealiseerd zullen zijn in 2030. Hoe concreet zijn deze projecten momenteel? Is er al een vergunning, RUP, ..? Kan gemotiveerd worden dat deze toekomstige projecten voldoende aannemelijk zijn? Of gaat het eerder over een wensbeeld voor 2030?

- Team MER: een ontwikkelingsscenario wordt in een MER normaal gebruikt om een andere evolutie te schetsen. Klopt het dat er hier geen ontwikkelingsscenario’s zijn?
- Mer-coördinator: ja, tenzij we de doorrekening op Vlaams niveau als dusdanig beschouwen? → MOW: Sommige van die maatregelen staan echter nog politiek ter discussie, dus zeker geen beslist beleid. Deze doorrekening kan de vervoerregio’s wel bijkomende info geven, bijvoorbeeld over het effect van financiële maatregelen. Elke vervoerregio kan zelf beslissen of ze deze doorrekening op Vlaamse niveau wel of niet meeneemt (vraag is gesteld in COVO van 6 juni) . De resultaten van deze Vlaamse doorrekening zullen in de tweede helft van augustus beschikbaar zijn. Alle vervoerregio’s zullen deze resultaten krijgen. De maatregelen uit de RMP’s zitten hier niet in. → Kan de uitkomst van deze nieuwe Vlaamse doorrekening dan gezien worden als een tweede referentiescenario? → Onduidelijk want het is niet allemaal beslist beleid. Eerder doorkijkscenario?→ Volgens Team MER kan dit wel als ’ontwikkelingsscenario’ genoemd worden *Aanvulling door Team Verkeersmodellen na de vergadering: de doorrekening van maatregelen op Vlaams niveau resulteert niet in een bijkomend referentiescenario maar heeft tot doel om inzicht te krijgen in mogelijke effecten van maatregelen die genomen kunnen worden op Vlaams niveau (en die tot doel hebben om te zorgen voor een modal shift naar meer duurzame modi).*
- De nieuwe Vlaamse doorrekening is niet meegenomen in de reeds verstuurde NIA’s. Er wordt afgesproken om dit gelijkvormig ook niet te doen in de NIA’s die nog verstuurd moeten worden. We wachten eerst de resultaten af en bekijken vervolgens hoe we dit meenemen (ook gezien de politieke gevoeligheid - niet afgeklopte maatregelen).

**Punt 9: goederentransport**

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?

- Als er in het plan maatregelen rond goederentransport zitten, zullen deze kwalitatief be-MER-d worden.
- De modal split voor goederenvervoer zit niet mee in het verkeersmodel.
  → *Opmerking OMG/VMM (na de vergadering): dit is relatief kort besproken tijdens dit overleg, hier zijn wel nog vragen/bedenkingen rond.*
  → *Opmerking Team Verkeersmodellen (na de vergadering): Het verkeersmodel berekent een modale verdeling en is dus wel opgenomen in het verkeersmodel. Correcter is het om te stellen: het Verkeersmodel is conservatief op het vlak van het inschatten van de modal shift voor vrachtverkeer over de weg naar meer duurzame alternatieven.*

**Punt 10: methodologie**

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 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.

- Landschap zit mee onder een andere receptor ('ruimte'), maar wordt niet altijd benoemd.
- Relevante onderdelen van thema water zitten mee onder klimaat en biodiversiteit.

Aansluitend worden op vraag van OMG nog 2 aanvullende punten behandeld nav het advies dat OMG gaf op de NIA van VVR Mechelen: zie punten 11 en 12.

**Punt 11: Doorkijk naar 2050**

- OMG merkt op dat het niet duidelijk is wat deze doorkijk zal inhouden.
- MOW: dit zal per regio verschillend zijn. De focus van deze plannen ligt op 2030. Vanuit Vlaanderen is de enige vastgelegde doelstelling naar 2050 die van vision zero (verkeersveiligheid).
- In actieprogramma zal er wel een doorkijk gebeuren om inzicht te geven in welke maatregelen/acties zich veeleer op tijdspanne van 2030 versus 2050 situeren.
- MER-coördinator: Effectinschatting richting 2050 zal niet gebeuren aangezien dit met te veel onzekerheden omgeven is (bv. evolutie vloot edm)
- In het pakket zitten ook al maatregelen die tegen 2030 nooit gerealiseerd kunnen worden en dus automatisch doorschuiven naar de toekomst. Bij toetsing van bijdrage van planvoornemen aan beleidsdoelstellingen wordt ook een onderscheid gemaakt tussen de doelstellingen 2030 versus 2050.

- 2030 is niet op te vatten als een concreet jaar, eerder als een doeljaar voor het plan. In realiteit is dit geen harde tijdsgrens. Ook in het actieplan zal gefaseerd worden. Opmerking: het actieplan zit wel nog niet mee in het voorkeurscenario dat beMERd wordt.
- OMG vraagt om dit duidelijker te omschrijven in de nog komende NIA's.

**Punt 12: relatie tot beleidsdomein Ruimte**

- OMG: er zijn veel afspraken met domein Ruimte, hoe worden die best meegenomen in de RMP's? Een 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. Concreet vraagt OMG om volgende passage in de NIA (Mechelen) te schrappen: "Om een samenhangende ruimtelijke ontwikkeling na te streven wordt een aanzet van ruimtelijk (locatie)beleid uitgewerkt"
- MOW: in het bestek is aangegeven dat dit moet vermeld worden.
- Ervaringen regio West-Vlaanderen: toewerken naar samenwerking tussen ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid. Provincie West-Vlaanderen heeft visietekst RMP gelezen vanuit het oogpunt: "hoe kan het mobiliteitsbeleid het ruimtelijk beleid helpen om de doelstellingen van het BRV te realiseren?".
- OMG: het is beter om te verwijzen naar de principes, niet op kaart dingen vergroten/verkleinen.
- MOW: De maatregelen moeten altijd nog vertaald worden naar een ruimtelijk plan. RMP is geen juridische basis om een vergunning voor een omleidingsweg aan te vragen. Aangezien hiervoor een ruimtelijke basis nodig blijft, moet die opgemaakt worden.
- OMG gaat akkoord met het idee dat er achter schuilt (en met de verduidelijking dat dit geen aanzet is tot ruimtelijk plan), maar wijst erop dat het belangrijk is om dit juist te formuleren want bij mensen die de context niet meehebben, kan dit helemaal anders geïnterpreteerd worden.
- MOW wijst op het belang dat dit vermeld wordt in het RMP, want dat betekent dat er draagvlak voor is, en dat er ingezien wordt dat dit noodzakelijk is.

**Conclusies**

- Alle neuzen staan in dezelfde 'duurzame' richting. Wel is het belangrijk om hier en daar nog zaken meer te duiden en bepaalde dingen zorgvuldiger te omschrijven, anders/eenvormiger te formuleren en/of meer te kaderen.
- De nog te versturen NIA's kunnen dit - gezien de krappe tijd - niet meer allemaal opvangen, maar in de vervolgstappen zullen bovenstaande punten meegenomen worden.
- Het wordt aangemoedigd om voor bepaalde formuleringen onderling af te toetsen en/of met team MER af te toetsen.
- Nieuwe vergadering in te plannen in september om verder onderling af te spreken.

Samenvatting van de afspraken/actiepunten hierboven

- Samenstelling van het Team van MER-deskundigen beter motiveren.
- Steeds toetsen aan meest actuele beleidsplannen (enkel beslist beleid) en indien mogelijk distance-to-target afstemmen over de regio's heen

- Discipline ‘mobiliteit’ wordt niet mee opgenomen in het MER. Er wordt geduid waar elementen rond water, landschap,… terug te vinden zijn.
- 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.
- Semi-kwantitatieve analyse geluid via 1 op 1 relatie tussen verkeersintensiteit en geluidstoename/afname. Focus op bepaalde gebieden moet mogelijk zijn.
- Semi-kwantitatieve analyse lucht en klimaat gebeurt dmv emissiefactoren (VMM levert aan). Ook hier moet focus op bepaalde gebieden mogelijk zijn. Enkel voor regio’s waar nog knelpunten zijn vraagt VMM om te modelleren.
- Bedoeling en aard van de quick scan moet goed verduidelijkt worden in het MER. Waarvoor dient het? Waarvoor niet? Waarom is er een quick scan?
- In inleiding MER/historiek duidelijk aangeven dat dit plan al het resultaat is van een geïntegreerd proces.
- Niet elk voorkeursscenario wordt nog doorgerekend. Afhankelijk van hoeveel het afwijkt van het reeds doorgerekende scenario.
- Het plan dat beMERd wordt is een uitgewerkt ontwerp, het definitieve plan wordt pas erna opgesteld. De RMP’s worden niet afgeklopt vooraleer de resultaten MER beschikbaar zijn.
- Eenvormige terminologie is aangewezen, onder meer rond ‘alternatieven’, ‘ontwikkelingsscenario’ en ‘beleidsscenario’
- De nieuwe Vlaamse doorrekening (resultaten verwacht 2de helft augustus) hebben als doel om de effecten na te gaan van een aantal maatregelen die op Vlaams niveau genomen kunnen worden. Volgens Team MER kan dit wel genoemd worden als ’ontwikkelingsscenario’.
- De nieuwe Vlaamse doorrekening wordt niet meegenomen in de NIA’s die nog verstuurd moeten worden.
- Doorkijk naar 2050 gebeurt eerder in de actieplannen/door toetsing aan beleidsplannen. De doorkijk naar 2050 moet duidelijker omschreven worden. Geen effecteninschatting richting 2050 wegens te onzeker.
- Ruimtelijk locatiebeleid: juist formuleren, want bij mensen die de context niet meehebben, kan dit helemaal anders geïnterpreteerd worden