

**Strategisch MER Regionaal
Mobiliteitsplan Vervoerregio Kortrijk**

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

Colofon

Opdracht

Strategische plan-MER Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Kortrijk

Opdrachtgever

Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)

Opdrachthouder

Antea Belgium nv
Roderveldlaan 1
2600 Antwerpen
T: +32(0)3 221 55 00
www.anteagroup.be
BTW: BE 414.321.939
RPR Antwerpen 0414.321.939
IBAN: BE81 4062 0904 6124
BIC: KREDBEBB
Antea Group is gecertificeerd volgens ISO9001

Identificatienummer

4686003026

Projectmedewerkers

Paul Arts, MER-coördinator

Cedric Vervaet, MER-deskundige

Koen Slabbaert, MER-deskundige

Dominique Cornelissen, sr adviseur

Tim Van den Branden, adviseur

Olivier Verfaillie, adviseur

Datum

25 mei 2023

Auteurs

Zie 'projectmedewerkers'

Status/ revisie Vrijgave

Paul Arts

Inhoudsopgave

| | Blz |
|----------|---|
| 1 | INLEIDING 4 |
| 1.1 | Aanleiding en doel van dit document 4 |
| 1.2 | M.e.r.-plicht voor regionale mobiliteitsplannen 4 |
| 1.3 | Integratie van de milieueffectrapportage in het RMP Vervoerregio Kortrijk 5 |
| 1.4 | Voorstelling van het team dat het strategisch MER opmaakt 6 |
| 2 | VOORSTELLING VAN HET REGIONAAL MOBILITEITSPLAN 7 |
| 2.1 | Plaats binnen het mobiliteitsbeleid 7 |
| 2.2 | Het regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Kortrijk op hoofdlijnen 9 |
| 3 | METHODOLOGISCHE ELEMENTEN VAN DE MILIEUBEOORDELING 18 |
| 3.1 | Afbakenen van het studiebereik (scoping) 18 |
| 3.2 | Diepgang van de milieubeoordeling 21 |
| 3.3 | Receptorgerichte benadering 22 |
| 3.4 | Definitie van de referentiesituatie 22 |
| 3.5 | Te onderzoeken alternatieven 23 |
| 3.6 | Gebruik strategische verkeersmodellen versie 4.2.2 – RMP 23 |
| 3.7 | Relatie met buurregio's / grensoverschrijdende effecten 28 |
| 4 | EVOLUTIES IN HET MOBILITEITSSYSTEEM 30 |
| 4.1 | Actuele toestand 30 |
| 4.2 | Autonome en gestuurde ontwikkelingen: toekomstscenario 32 |
| 5 | EFFECTEN VAN HET REGIONAAL MOBILITEITSPLAN 36 |
| 5.1 | Thema Ruimte 36 |
| 5.2 | Thema Gezondheid 85 |
| 5.3 | Thema Biodiversiteit 139 |
| 5.4 | Thema Klimaat 184 |
| 5.5 | Algemene synthese en besluit 215 |
| 5.6 | Overzicht van de voornaamste aanbevelingen 224 |
| 5.7 | Synthese van de grensoverschrijdende effecten 228 |
| 5.8 | Doorwerking naar het Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Kortrijk 229 |

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel van dit document

Voor u ligt het ontwerp plan-MER dat werd opgemaakt in wisselwerking bij de opmaak van het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) Vervoerregio Kortrijk.

De Europese richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's gaat uit van het basisprincipe dat milieueffectbeoordeling een belangrijk instrument is voor de integratie van milieuoverwegingen in de voorbereiding en goedkeuring van bepaalde plannen en programma's die aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben, omdat zij garandeert dat reeds tijdens de voorbereiding en vóór de vaststelling van die plannen en programma's met de effecten van de uitvoering daarvan rekening wordt gehouden. De procedurele afstemming kan aldus leiden tot een optimale doorwerking van de planmilieueffectrapportage in het regionaal mobiliteitsplan zodat milieuoverwegingen worden geïntegreerd in het plan en ongewenste milieueffecten die zich zouden kunnen stellen tijdens de uitvoering van het plan kunnen worden voorkomen, eerder dan dat op het moment dat die effecten zich voordoen zou moeten voorzien worden in milderende of herstelmaatregelen.

Het voorliggend ontwerp plan-MER is als volgt opgebouwd: dit eerste hoofdstuk (inleiding) omvat de regelgeving (§1.2) en procedure (§1.3) inzake het regionaal mobiliteitsplan en milieueffectrapportage en het voorgestelde team dat het strategisch MER opmaakt (§1.4). Vervolgens wordt een beknopte beschrijving gegeven van het RMP Vervoerregio Kortrijk (Hoofdstuk 2). Hoofdstuk 3 omvat een algemene toelichting van de methodologie van het milieuonderzoek.

In Hoofdstuk 4 worden de evoluties van het mobiliteitssysteem toegelicht. Verder volgt de opbouw van het eigenlijke milieueffectenonderzoek per receptordiscipline (Hoofdstuk 5, §5.1 tot 5.4). Hierbij wordt verder gebouwd op de methodiek zoals besproken in de nota inhoudsafbakening. Het milieueffectenonderzoek vanuit de verschillende disciplines wordt met elkaar geconfronteerd in de zogenaamde 'integratie en eindsynthese' (§5.5). In dit deel worden de conclusies uit de verschillende onderdelen van het milieuonderzoek samengebracht. Naast een overzicht van de algemene milieueffecten wordt in deze synthese een interdisciplinaire afweging gemaakt. Daarna volgen nog een overzicht van de voornaamste aanbevelingen (§5.6), synthese van de grensoverschrijdende effecten (§5.6.2.1) en de manier waarop de resultaten van het Mer hun doorwerking kenden naar het regionaal mobiliteitsplan (§5.8).

1.2 M.e.r.-plicht voor regionale mobiliteitsplannen

Op 20 november 2020 keurde de Vlaamse Regering het besluit goed dat de nadere regels vastlegt voor de procedure en inhoud betreffende de regionale mobiliteitsplannen. Bij de voorbereiding van deze regelgeving werd afgetoetst in welke mate de richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's ook van toepassing kan zijn voor de regionale mobiliteitsplannen. Er is daarbij aangegeven hoe de milieubeoordeling afgestemd wordt op het mobiliteitsplanproces.

Het doel van de strategische milieueffectrapportage (EU-richtlijn 2001/42/EG) bestaat erin om:

- (1) het planningsproces voor mobiliteitsplannen te helpen ontwikkelen door milieuaspecten mee te betrekken in het proces en zo tot meer duurzame oplossingen te komen en een optimale milieubescherming na te streven,
- (2) deze processen te helpen stroomlijnen naar gestructureerde, en in veel gevallen getrapte besluitvormingen, en

(3) te helpen om draagvlak te krijgen bij alle betrokken actoren voor deze beslissingen. In die zin is een strategische plan-milieu-effectrapportage eerder een proces, dan wel een rapport (het plan-MER).

Op die manier wordt de milieueffectrapportage ook als zinvol gepercipieerd en als een verrijking bij het opmaken van de duurzame regionale mobiliteitsplannen. Daarom is de integratie van de milieueffectrapportage in het planningsproces zelf de meest efficiënte weg om milieuaspecten mee te nemen in het planningsproces, zoals beschreven in het uitvoeringsbesluit (november 2020). De rapportage zelf (het plan-MER) omschrijft dan de specifieke milieueffectbeoordelingen voor de verschillende fasen van het planningsproces.

Vele stappen van het planproces voor de mobiliteitsplannen hebben immers een vergelijkbare finaliteit als deze voor de milieueffectrapportage. Er is een voortdurende afstemming vereist. Ook voor de doorwerking van de resultaten van het plan-MER zijn voor een regionaal mobiliteitsplan vaak dezelfde partijen betrokken. De gezamenlijke verantwoordelijkheid en de unieke samenwerking in de vervoerregio raad verantwoordt ook een specifieke aanpak, waarbij een maximale doorwerking van de milieueffectrapportage wordt nagestreefd.

De scope en inhoud van een strategische plan-milieueffectrapportage in deze regionale mobiliteitsplannen verschilt substantieel van het klassieke project-MER die gebeurt voor o.a. de omgevingsvergunning¹. De resultaten van een RMP zijn een beleidsvisie op langere termijn (beleidsscenario met beleidskeuzes) voor alle verkeersmodi. Een milieueffectbeoordeling hiervoor zal meer op kwalitatieve basis gebeuren en ook effecten op langere termijn moeten beoordelen.

De integratie van de procedure van de milieueffectbeoordeling in het proces doet geen afbreuk aan het strategisch karakter van het plan en vereist niet dat eventuele maatregelen in het actieplan nu verder zouden moeten worden gespecificeerd of uitgebreid. Maar ook op strategisch niveau kan de omschrijving van bepaalde maatregelen in het actieplan van dien aard zijn dat mogelijke gevolgen voor het milieu in beeld kunnen komen. Daarnaast zouden bepaalde keuzes rond de uitvoering van projecten op bindende wijze kunnen gekoppeld worden aan de keuzes die zijn vastgelegd in het regionaal mobiliteitsplan, wat een impact kan hebben op de scope van een eventuele project-MER.

Ook kan op voorhand niet worden uitgesloten dat de maatregelen omschreven in het regionaal mobiliteitsplan geen significante gevolgen kunnen hebben voor bepaalde Speciale Beschermingszones (SBZ) zodat een passende beoordeling dient te worden opgemaakt. Het plan-MER geeft informatie en een beoordeling over de milieueffecten die de beleidskeuzes en het actieplan in het regionaal mobiliteitsplan mee bepalen. Voor de nadere uitwerking in navolgende (uitvoerings)plannen of projecten kan verder gesteund worden op de relevante elementen van de uitgevoerde milieueffectrapportage die bepaalde randvoorwaarden kan vastleggen voor deze opeenvolgende besluitvormingen ervan, zoals bijvoorbeeld het komen tot een aantal relevante alternatieven.

In die zin worden de RMP's tijdens de opmaak onderworpen aan een milieueffectbeoordeling en kan op basis van de informatie uit deze effectenbeoordeling het betreffende beleidsplan, waar mogelijk, tijdens de ontwerpfasen nog bijgestuurd worden. Ook bij de opmaak van het actieplan zal, voor zover er nog een keuze tussen verschillende alternatieven moet worden gemaakt, informatie uit de milieueffectbeoordeling kunnen bijdragen aan de te nemen beslissing en aan de verantwoording ervan.

1.3 Integratie van de milieueffectrapportage in het RMP Vervoerregio Kortrijk

Binnen het proces van de milieueffectrapportage voor het RMP van de Vervoerregio Kortrijk werd er reeds een "Nota Inhoudsafbakening" (NIA) opgemaakt. Deze bracht de adviesinstanties op de hoogte van het voornemen om een strategisch plan-MER voor het RMP op te stellen. De inhoudsafbakening gaf op hoofdlijnen aan wat zal

¹ De inhoud van het strategisch plan-MER moet wel worden afgestemd op Artikel 4.2.3, 4.2.8, § 1bis van het Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid (DABM).

onderzocht worden in het plan-MER, en hoe dat zal gebeuren. Ze vormt daarbij, samen met de adviezen bij dit document, de basis voor de kwaliteitsbeoordeling die werd opgesteld door het Team MER. Het plan-MER dient te worden opgesteld in overeenstemming met die kwaliteitsbeoordeling.

De NIA werd op 24 juni 2022 uitgestuurd naar de lokale besturen en andere adviesverlenende instanties voor hun advies. De adviesperiode bedroeg 60 dagen (gewestgrensoverschrijdende procedure). Na integratie van de ontvangen adviezen werd de NIA naar het Team MER verzonden op 15 september 2022. De kwaliteitsbeoordeling met gunstig resultaat werd verleend op 20 oktober 2022. Het advies van het Team MER werd meegenomen in de opmaak van het plan-MER.

1.4 Voorstelling van het team dat het strategisch MER opmaakt

Het plan-MER voor het Regionaal Mobiliteitsplan Kortrijk wordt in opdracht van het Departement MOW opgemaakt door een MER-coördinator en een team van (MER-)deskundigen. Paul Arts, erkend MER-coördinator (erkenningsnummer GOP/ERK/MERCO/2019/00004) en erkend MER-deskundige voor de disciplines Mens-Ruimtelijke aspecten en Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie treedt op als MER-coördinator voor dit plan-MER.

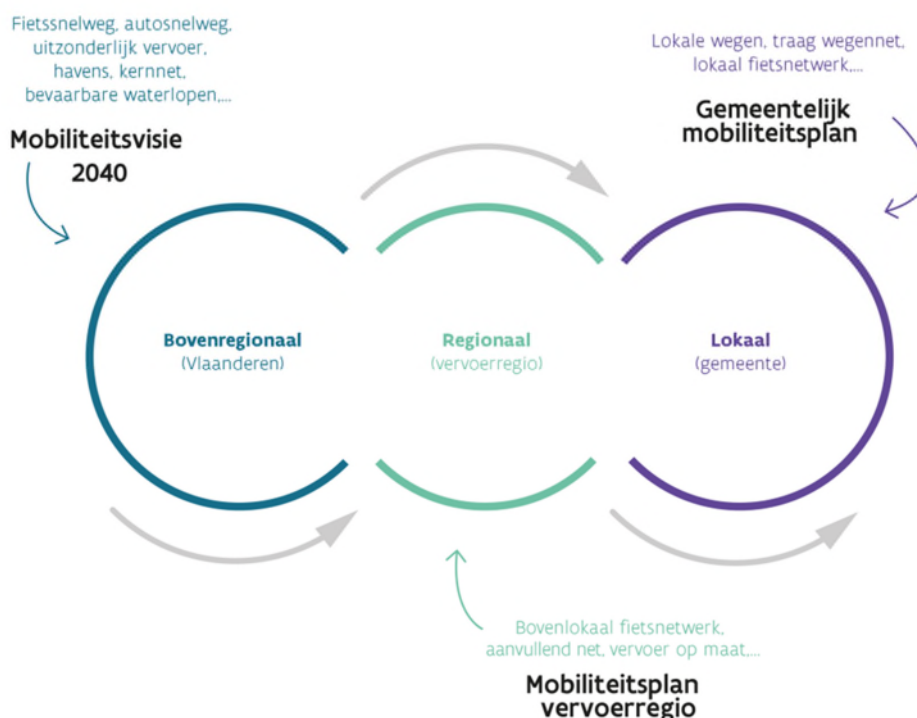
Verder werkte volgend multidisciplinair team mee aan de milieueffectrapportage:

| Receptordisciplines (thema's) | Medewerker |
|-------------------------------|---|
| Ruimte | Olivier Verfaillie, Paul Arts |
| Gezondheid | Olivier Verfaillie, Paul Arts, Koen Slabbaert |
| Biodiversiteit | Dominique Cornelissen, Paul Arts |
| Klimaat | Tim Van den Branden, Cedric Vervaet |

2 VOORSTELLING VAN HET REGIONAAL MOBILITEITSPLAN

2.1 Plaats binnen het mobiliteitsbeleid

2.1.1 Relatie tussen vervoerregio en beleid op Vlaams en gemeentelijk niveau



Figuur 2-1: Relatie tussen vervoerregio en beleid op Vlaams en gemeentelijk niveau

De Vlaamse mobiliteitsvisie 2040 is een visietekst over waar Vlaanderen naartoe wil met mobiliteit tegen het jaar 2040. Ze bevat een aantal duidelijke perspectieven voor mobiliteit in de toekomst, complementaire beleidsprioriteiten en hefboomen om die te realiseren, samen met nieuwe keuze- en denkpatronen om de transitie naar een meer duurzame mobiliteit mogelijk te maken. Deze visietekst dient als kader voor het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen de komende 20 jaar en dit zowel op Vlaams niveau als op niveau van de vervoerregio's en de lokale besturen. Volgens het decreet basismobiliteit is Vlaanderen bevoegd voor het kernnet openbaar vervoer, het hoofdwegennet, de fietssnelwegen, de Vlaamse spoorstrategie, het transport over water en de pijpleidingen. Vlaanderen is tevens bevoegd voor de knooppunten die horen bij dit netwerk.

De gemeenten van hun kant zijn bevoegd voor lokale wegen II en III, lokale verbindingen voor fietsers en voetgangers, het netwerk trage wegen en het parkeerbeleid. Zij zijn tevens bevoegd voor de lokale hoppinpunten en buurthoppinpunten.

Volgens het Decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid gebeurt de afstemming van het mobiliteitsbeleid in relatie tot basisbereikbaarheid voor alle betrokken actoren op Vlaams en lokaal niveau maximaal op het niveau van de vervoerregio. Dat neemt niet weg dat het voor een

gemeente of groep van gemeenten belangrijk kan zijn om voor een aantal lokale uitdagingen op het grondgebied van de gemeente of in het grensgebied van buurgemeenten een antwoord te bieden via een planmatige aanpak. Daarom kan het naar omstandigheden zinvol zijn dat gemeenten een lokaal mobiliteitsplan opmaken dat zowel operationele doelstellingen en prioriteiten kan vaststellen op intergemeentelijk als op gemeentelijk niveau. Voor zover er geen conflicten met de hogere mobiliteitsplannen ontstaan, kan dit planningsniveau bijgevolg nog steeds een meerwaarde blijven hebben.

Overigens hebben ook de provincies bevoegdheden op vlak van mobiliteit. Zo kunnen voor de provincie West-Vlaanderen de aanleg van fietspaden en campagnes zoals de Testkaravaan² genoemd worden.

2.1.2 Doelstellingen van het mobiliteitsbeleid op Vlaams niveau

De mobiliteitsvisie 2040 formuleert 4 perspectieven voor 2050

- Er zijn geen zware verkeersslachtoffers meer in 2050
- Er zijn geen vervoersemissies meer in 2050
- Er is een vlotte en naadloze mobiliteit in 2050
- De materiaal voetafdruk vermindert met 60% tegen 2050

Dit impliceert dat op vlak van personenmobiliteit duurzame mobiliteitsoplossingen voor iedereen in 2050 binnen handbereik zijn. Op vlak van goederenvervoer impliceert dit dat er wordt ingezet op competitieve duurzame logistieke oplossingen.

Om deze perspectieven en praktische invulling voor een duurzame, veilige, vlotte en betrouwbare personen- en goederenmobiliteit in Vlaanderen waar te maken, worden twaalf beleidsprioriteiten naar voren geschoven die ondergebracht worden in vier complementaire beleidsthema's.

BELEIDSTHEMA 1: KNOOPPUNTEN EN NETWERKEN – 'GEÏNTEGREERDE EN GEKOPPELDE NETWERKEN VOOR EEN BETERE MOBILITEIT

1. ontwikkelen van een multimodaal en hiërarchisch mobiliteitssysteem voor optimale bereikbaarheid
2. actief systeemmanagement toepassen
3. een integrale gebruikersgedreven en omgevingsgerichte benadering

BELEIDSTHEMA 2: DATASTRATEGIE EN DIGITALISERING – 'HET VERWELKOMEN VAN DATA EN VOORUITSTREVENDE DIGITALE TECHNOLOGIE VOOR EEN BETERE MOBILITEIT'

4. delen kwaliteitsvolle data op een veilige, transparante en snelle manier
5. sturen op maximale interconnectiviteit en interoperabiliteit
6. een performant mobiliteitsdatasysteem en -aansturing

² De testkaravaan is een campagne waarbij bedrijven en inwoners van gemeenten gedurende 2 weken duurzame vervoermiddelen zoals elektrische fietsen, vouwfietsen, speedpedelecs, elektrische bakfietsen en fietskarren, maar ook probeerpasseren voor de trein, bus en Blue Bike, kunnen uitproberen. Deze campagne gaat verder dan woon-werkverkeer. Allerlei verplaatsingen (ook recreatief) komen in aanmerking voor de test.

BELEIDSTHEMA 3: AANBODZIJDE – ‘GEZOND FUNCTIONEREN VAN DE AANBODZIJDE’

7. komen tot een kwaliteitsvol vraaggedreven vervoersaanbod

8. komen tot een gelijk speelveld tussen de modi

9. verduurzamen van het vervoersaanbod en de netwerken

BELEIDSTHEMA 4: VRAAGGEDRAG – ‘EEN DUURZAAM, VEILIG, EN EFFICIËNT GEBRUIK VAN HET MOBILITEITSSYSTEEM’

10. verhogen van de bereidheid om te veranderen

11. belonen van gewenst gedrag en ontmoedigen ongewenst gedrag

12. sturen op basis van een integrale afweging

De uitwerking ervan dient in sterke mate samen met de vervoerregio's te gebeuren.

2.2 Het regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Kortrijk op hoofdlijnen

Op basis van de Europese SUMP-richtlijnen wordt de opmaak van het regionale mobiliteitsplan in drie fasen vormgegeven.

De eerste fase, de oriënteringsfase, werd beschreven in de oriëntatienota en goedgekeurd door de Vervoerregioraad (2 oktober 2020). De nota beschrijft waar we vandaag staan, en geeft een beeld van de kansen, opportuniteiten, zwaktes en bedreigingen. De tweede fase, de synthesefase bestaat uit de opbouw van de strategische visie, doelen, targets en bouwstenen om via een aantal onderzoeksscenario's te landen met één beleidsscenario. De visienota vormde het fundament van deze fase en beschrijft de afgewogen mogelijkheden tot de opmaak van een aantal onderzoeksscenario's. Deze worden vervolgens ten opzichte van elkaar afgewogen om in de synthesesnota te resulteren in een voorkeursscenario; het beleidsscenario. Dit vormt de basis om in de derde fase over te gaan tot de opmaak van het actieplan.

2.2.1 Doorwerking van de Nota Inhoudsafbakening (NIA) in de synthesesnota

Uit de kwalitatieve doelgerichte beoordeling van de scenario's in de quickscan van de NIA (beschikbaar op de website van de vervoerregio) zijn volgende conclusies getrokken:

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

leefbaarheid en verkeersveiligheid in die kernen. Maar anderzijds neemt het totaal aantal voertuigkilometers niet af en zorgt extra weginfrastructuur ook niet tot een gunstige impact op vlak van ruimtelijke impact of biodiversiteit.

Vooraf dit laatste aspect komt ook expliciet tot uiting uit de effectgerichte evaluatie:

- Modelpakket C, dat eerder aanleunt bij het transitie scenario met focus op leefbaarheid, zorgt door de extra verkeerswerende en ontradende maatregelen (zowel infrastructuur als flankerend) voor een veel sterkere impact. De vastgestelde reroutingeffecten zijn echter niet eenduidig positief. Volgende kernen worden aangegeven als een aandachtspunt op vlak van mogelijk doorgaand verkeer vanuit de resultaten van het verkeersmodel: Sint-Lodewijk, Gijzelbrechtegem, Otegem en Zwevegem.

- In de Leievallei is er t.h.v. de E403 en de as Wevelgem-Lauwe een (beperkte) verkeerstoename en ook t.h.v. het Bouvelobos in Wortegem (dus net buiten de vervoersregio gelegen) is een toename te verwachten. Dit zijn aandachtspunten op vlak van biodiversiteit.

Al deze vermelde locaties zijn gelegen langsheen lokale wegen binnen de interlokale mazen. Vanuit de voorlopige beleidsvisie is hier voorzien om filterende maatregelen in te voeren voor het weren van bovenlokaal verkeer. Deze bouwsteen is slechts deels opgenomen in de verkeersmodellen (enkel invoering van zone 30). Deze locaties moeten meegenomen worden bij de verdere concrete uitwerking van de maatregelen in deze interlokale mazen.

2.2.2 Conclusie analyse scenario's

Inzichten voor basisprincipes van mobiliteitstransitie

De analyse van voorgaande scenario's (zowel op basis van de resultaten van de kwalitatieve beoordeling met de werkgroep, als uit de kwantitatieve beoordeling van de resultaten van de Movemeter en het strategische verkeersmodel, alsmede uit de inzichten van de quick scan in de NIA) toonde duidelijk dat er nood is aan een integrale aanpak, waarbij niet enkel gewerkt wordt aan aanbodzijde, maar ook gesleuteld wordt aan de vraag naar mobiliteit, gesteund op gedrag- en ruimtetechnische parameters. Enkel werken aan het aanbod, meer infrastructuur, betere doorstroming, ... zal niet volstaan om de doelstellingen te realiseren.

- Er moet gelijk ingezet worden in het stimuleren van duurzame vervoersmodi als ontraden van niet duurzame. Op alle vlakken moet de fiets en het openbaar vervoer ontegensprekelijk de aantrekkelijkste optie worden.
- De resultaten tonen aan dat hierin nog stappen te zetten zijn. Er is nood aan versnelling! Er zijn meer investeringen (zowel in netwerken, fiscaliteit, sensibilisatie, ...) nodig op alle beleidsniveaus én beleidsdomeinen.
- Maar aangezien de grootste massa aan verplaatsingen tussen de vijf en twintig kilometer gelegen zijn, mag ook de impact die we kunnen hebben als vervoersregio en lokale besturen onderstreept worden.

Keuze van onderzoekscenario als basis voor voorkeursbeleidsscenario.

Vanuit deze inzichten is voor de uitwerking van het voorkeursbeleidsscenario verder gewerkt met het transitie scenario gezien het hogere ambitieniveau. Gedurende de verdere uitwerking van het voorkeursbeleidsscenario zijn de verschillen tussen het transitie scenario met focus leefbaarheid en het transitie scenario met focus vracht steeds kleiner geworden. Zo bleek uit gesprekken met de

goederenterminal AVCT, waar een verdere uitbreiding het grootste verschil was tussen beide focussen, dat er bijna geen ruimte is voor verdere uitbreiding.

Een verdere verfijning van de bouwstenen en de netwerken uit dit transitie scenario naar een voorkeursbeleidsvisie is samen met de werkgroep uitgewerkt en is beschreven in de synthesesnota.

Een aantal bouwstenen zijn niet weerhouden in het uiteindelijke beleidsscenario. Sommige hiervan waren reeds niet weerhouden in de onderzoeksscenario's, andere zijn niet weerhouden bij de verdere uitwerking van het transitie scenario naar een voorkeursbeleidsscenario. Het betreft:

- Inzake openbaar vervoer:
 - Uitbouwen voorstedelijke bediening met 15' frequentie vanuit station in de regio naar Kortrijk (tov 30' frequentie cfr. Rekoever);
 - Doortrekken metro Lille- Tourcoing naar Kortrijk;
 - Waterbus/watertaxi.
- Inzake wegennet:
 - Snelheidsdaling op hoofdwegennet ter hoogte van dichtbebouwde zones.
- Inzake waterwegennet:
 - Afstemming met rederijen rond free time.
- Inzake logistieke knopen:
 - Bestendigen bestaande logistieke knopen;
 - Samenwerking knooppunten om tot een synchromodaal systeem te komen.

Voor meer informatie omwille van de beweegredenen van het niet weerhouden van deze bouwstenen in het beleidsscenario wordt verwezen naar de synthesesnota en bijhorende bijlagen.

2.2.3 Beleidsscenario RMP Kortrijk

2.2.3.1 Ambitie en doelstellingen

De Synthesesnota vertrekt vanuit de stelling dat betere mobiliteit geen doel op zich is. Goede mobiliteit is één (van de) middel(len) om brede maatschappelijke ambities te verwezenlijken. Deze brede maatschappelijke ambities werden in de regio Kortrijk uitgewerkt in 'Contrei. Ruimtelijke visie voor de regio van Leie en Schelde'. De regio ambieert om een klimaatneutrale, ruimteneutrale, leefbare, onbegrensde en bereikbare en nabije regio te zijn.



Figuur 2-2: Maatschappelijke ambities regiovisie Contrei (Synthesesnota RMP Kortrijk, 2022)

De ambities voor de regio zoals die werden uitgewerkt in de regiovisie Contrei werden in de Synthesesnota vertaald in vijf heldere mobiliteitsdoelstellingen voor de vervoerregio Kortrijk. Aan deze

doelstellingen zijn, waar mogelijk, ook targets verbonden die aangeven hoe ver de Vervoerregio Kortrijk tegen 2030 wil staan, met ook een doorkijk naar 2050.



Figuur 2-3: mobiliteitsdoelstellingen vervoerregio Kortrijk (Synthesenota RMP Kortrijk, 2022)

2.2.3.2 Pijlers in de mobiliteitstransitie

Om deze doelstellingen en targets te realiseren is een integrale aanpak nodig. Om op grote schaal de manier waarop we ons verplaatsen te veranderen moet er dan ook gewerkt worden op vlak van drie pijlers:

- Actief ondersteunen van gedragsverandering (GEDRAG).
- Ruimte en mobiliteit onlosmakelijk verbinden (RUIMTE).
- Naar een beter en omgevingsvriendelijker mobiliteitsaanbod (MOBILITEITSAANBOD).

De synthesenota geeft de basisfilosofie weer hoe de regio de mobiliteitstransitie ziet. Deze omvat ook de leidende principes die de vervoerregio hanteert. Voor meer informatie wordt naar hoofdstuk 3 in de synthesenota verwezen.

2.2.3.3 Pijlers en bouwstenen van het beleidsscenario

De synthesenota beschrijft per pijler (gedrag/ ruimte) en/ of netwerk (mobiliteitsaanbod) waar de regio vandaag staat, waar ze naar toe willen (visie) en hoe ze dit willen bereiken in de vervoerregio Kortrijk (bouwstenen).

Er worden acht pijlers gedefinieerd die de visie concreet doorvertalen naar een gewenst netwerk door het toepassen van enkele bouwstenen. Deze geven weer hoe men de visie in de vervoerregio Kortrijk wil bereiken. Bouwstenen zijn (vaak) locatiespecifieke oplossingen of een aanpak die kan bijdragen tot het realiseren van de doelstellingen voor de regio. Bouwstenen zijn te onderscheiden van acties in die

zin dat ze globaal aanduiden wat er moet gebeuren. Acties daarentegen gaan aangeven wat er allemaal concreet moet gedaan worden om dit te realiseren.

2.2.3.3.1 Actief ondersteunen van gedragsverandering

Om ervoor te zorgen dat de brede bevolking kiest voor de (elektrische) fiets of step, het openbaar vervoer of een combinatie daarvan, moet er ook gewerkt worden aan gedragsverandering.

Bouwstenen:

- Doelgroepengerichte informatiecampagnes en sensibilisering
- Doelgroepengerichte vorming ondersteunen
- Doelgroepengerichte intermediairen en ambassadeurs aantrekken
- Tastbaar maken door ondersteunen testinitiatieven, proefopstellingen en verspreiden goede voorbeelden
- Vrachtwagen- en wagengebruik financieel ontraden en duurzame vervoersmiddelen financieel ondersteunen
- Autoverplaatsingen ontraden in kernen en locaties met veel zachte weggebruikers
- Inzetten op vermijden van niet-duurzame verplaatsingen voor zowel vracht- als personenverkeer
- Stimuleren van verduurzamen stromen werfverkeer
- Regionale gedifferentieerde parkeerstrategie
- Bestaande overaanbod aan parkeerplaatsen wegwerken en vermijden bij nieuwe ontwikkelingen
- Tweesporenbeleid rond vrachtwagenparkeren
- Het aanbod aan deelfietsen en deelwagens uitbreiden en volgens een voor de reiziger uniform systeem voorzien in de regio
- Aanbod private en publieke mobiliteitsdiensten zo laagdrempelig mogelijk maken
- Inzetten dynamisch verkeersmanagement voor verbetering doorstroming

2.2.3.3.2 Ruimte en mobiliteit onlosmakelijk verbinden

Hoewel ruimte een volwaardige pijler is in het mobiliteitstransitieproces, heeft het thema een wat aparte plaats in het regionaal mobiliteitsplan. Er is uitgegaan van een geïntegreerde aanpak waarbij ruimtelijke aanbevelingen naar voren worden geschoven vanuit dit mobiliteitsplan. Anderzijds zijn aandachtspunten vanuit ruimte meegenomen bij de opmaak van dit plan over alle pijlers heen.

Bouwstenen:

De bouwstenen die hier worden opgesteld, vormen een vertaling van de ruimtelijke beleidsbeslissingen zoals die werden afgeklopt in de Ruimtelijke visie en de verdere verfijning daarvan.

- Reeds vroeg in het planningsproces mobiliteit en ruimte samen bekijken i.f.v. de langetermijnvisie

- Slim verdichten langs de Leie-as, specifiek in de vervoersknopen en in het bijzonder stationsomgevingen
- Hanteren van een kernversterkend beleid, gekoppeld aan het sturend principe van nabijheid
- Bundelen van bovenlokale, grootschalige programma's in regionale ontwikkelingspolen, deze multimodaal bereikbaar maken en niet duurzame verplaatsingen ontraden
- Duurzaam inzetten van ruimte voor ondernemen, gekoppeld aan goede (multimodale) bereikbaarheid en een regionale herstructureringsstrategie
- Herstructurering en inzet op watergebonden bedrijvigheid
- Naast slim verdichten ontlichten door waar nodig selectief te ontharden én door open ruimte te behouden en/of te herstellen
- Bijkomend ruimtebeslag voor infrastructuur prioritair voorzien voor duurzame vervoersmiddelen en efficiënt ruimtegebruik

2.2.3.3.3 Fiets

De fiets is een vervoersmiddel dat steeds vaker als een volwaardig transportmiddel aanzien wordt. De laatste jaren won de fiets in de regio aan populariteit. Ten opzichte van personenwagens is het een meer betaalbaar en dus ook toegankelijker vervoersmiddel. Ook in het gebruik van de elektrische fiets en speedpedelecs zien we een verschuiving. De uitdaging van de toekomst is om deze stijging vast te houden en ervoor te zorgen dat onze infrastructuur het stijgende aantal en het grotere verschil aan snelheden en groottes van de fietsen blijvend aankan.

Bouwstenen:

- Uitrollen van 'goedgekeurde' fietssnelwegen-netwerk in regio Zuid-West-Vlaanderen
- Uitbreiden netwerk van fietssnelwegen
- Uitrollen van het Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF)
- Vlotte aansluiting en verknoping van de fietsvoorzieningen op de verschillende niveaus, inclusief de grensoverschrijdende routes
- Aanvullend lokaal fietsnetwerk uitbouwen
- Fietsvriendelijke Mix-wijken: autoluwe verblijfsgebieden met max. snelheid 30km/u en zonder doorgaand autoverkeer)
- Comfortabele, aantrekkelijke en aangepaste fietsenstallingen en voorzieningen bij publieke functies en in het straatbeeld voorzien
- Meer korte verplaatsingen te voet en met de fiets/step/... door een beter ingerichte openbare en private ruimte

2.2.3.3.4 Openbaar vervoer en spoor

Een snel en goed functionerend basisnetwerk op verschillende schaalniveaus is noodzakelijk om de concurrentie met de wagen aan te kunnen gaan. Twee cruciale hindernissen zijn naar voren gekomen. Enerzijds moet het klassieke openbaar vervoersnetwerk nog op punt gezet worden om echt aantrekkelijk te zijn (snel en betrouwbaar). Daarnaast is voor aantrekkelijk regulier openbaar vervoer

een bundeling van de vervoersvraag noodzakelijk, dus afstemming van openbaar vervoer op de ruimtelijke ontwikkelingen maar ook omgekeerd is cruciaal.

Bouwstenen:

- Uitrollen net van hoogwaardige verbindende buslijnen volgens gewenste kwaliteitseisen
- Het uitrollen van voorstedelijke HOV-lijnen naar regionale ontwikkelingspolen volgens gewenste kwaliteitseisen
- Uitbouwen voorstadsnet volgens gewenste kwaliteitseisen
- Uitbouwen Metro Tourcoing als belangrijke knoop voor koppeling grensoverschrijdende netwerken
- Verfijnen van de centrumbediening binnen de steden Kortrijk, Waregem en Menen
- Verhogen frequentie kernnet en aanvullend net
- Versterken VOM binnen blinde vlekken en uitwerken gebiedsdekkende bereikbaarheid met VOM
- Versterken VOM binnen blinde vlekken en uitwerken gebiedsdekkende bereikbaarheid met VOM
- Verbeteren van doorstroming busassen met grote potentie

2.2.3.3.5 Wegennet

De vervoerregio wil het gebruik van duurzame alternatieven stimuleren door te focussen op snelle regionale verbindingen met de IC-treinen, L-treinen, HOV en fietssnelwegen. Ook voor korte afstanden moet het openbaar vervoer en de fiets aantrekkelijker worden. Dit kan enkel gerealiseerd worden mits deze visie ook vanuit het beleid voor gemotoriseerd verkeer ondersteund wordt. We wensen ongewenste voertuigen te weren uit onze woon- en leefomgevingen door het doorgaande autoverkeer zo veel mogelijk te bundelen op de hiervoor toegewezen wegen. De autogebruiker kan dus overal geraken, al moet hij soms rondrijden of trager rijden. Enkel zo kunnen de duurzame modi concurreren met de wagen en kan een modal shift worden waargemaakt.

Bouwstenen:

- Optimalisatie van het hoofdwegennet
- Optimalisatie van het dragend netwerk
- Vrijwaren van de bekomen interlokale mazen van doorgaand verkeer
- Realisatie/validering/goedkeuring/handhaving van een regionaal gedragen vrachtroutenetwerk

2.2.3.3.6 Waterwegennet

De vervoerregio Kortrijk wordt gekenmerkt door een zeer sterk uitgebouwd waterwegennet. De Schelde en Leie zijn van oudsher belangrijke binnenvaartassen die dankzij de Seine-Scheldeverbinding

enkel verder aan belang winnen. Deze grootschalige infrastructuurwerken (vooral langs de Leie) maken dat schepen van 4.500 ton elkaar vlot kunnen passeren op de verbinding tussen Gent/Antwerpen en Frankrijk. De mogelijkheid om grotere schepen in te zetten, maakt de binnenvaart kostenefficiënter en zwengelt zo de potentiële modal shift aan. Langs de Schelde en Leie liggen diverse kaaimuren, gekoppeld aan individuele bedrijven. Beide rivieren beschikken daarnaast ook over een containerterminal (RTW langs de Leie en AVCT langs de Schelde) die de binnenvaartassen ook toegankelijk maakt voor bedrijven zonder een eigen kaaimuur.

Bouwstenen:

- Opwaarderen binnenvaart binnen Seine-Schelde project.
- (verdere) uitbouw van netwerk (publieke) kaaimuren

2.2.3.3.7 Hoppinpunten

Om mensen aan te sporen tot het combineren van vervoersmiddelen zal het belangrijk zijn om voldoende aandacht te besteden aan het uitwerken van eenvoudig ingerichte en efficiënte hoppinpunten, zodat de overstap van de ene naar de andere vervoerswijze vlot en logisch verloopt.

Bouwstenen:

- Uitbouwen van interregionale hoppinpunten: Kortrijk en Waregem
- Uitbouwen van regionale hoppinpunten aan belangrijke OV-knooppunten
- Uitbouwen van regionale hoppinpunten ifv ontsluiting regionale ontwikkelingspolen
- Uitbouwen van regionale hoppinpunten met specifieke P&R & P&B functie
- Uitbouwen van lokale hoppinpunten
- Uitbouwen van buurt hoppinpunten
- Afstemmen van de (gewenste) ruimtelijke ontwikkelingen op de (regionale) hoppinpunten en omgekeerd
- Verdichten in de omgeving van multimodale knooppunten waar wenselijk (hoppinpunten)
- Uitbreiden van het bestaande aanbod aan carpoolparkings

2.2.3.3.8 Logistieke knooppunten

De regio wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van – in verhouding tot de omvang van de regio – veel multimodale logistieke knooppunten. Die komen in verschillende maten en vormen voor. Onder het luik ‘waterwegennet’ kwamen de kaaimuren (publiek of in concessie gegeven aan een specifiek bedrijf) reeds aan bod. In dit deel focussen we op de multimodale terminals waarvan de uitbater zich gespecialiseerd heeft in de overslag van goederen van derden. Concreet wordt er gedacht aan de binnenvaartterminals in Avelgem (AVCT) en Wielsbeke (RTW) en de spoorterminal LAR.

Bouwstenen:

- Verdere ontwikkelen regionale logistieke knopen (AVCT, RTW, LAR)
- Optimaliseren ontsluiting naar hogere wegennet van logistieke knopen
- Inzetten op potenties voor stadsdistributie

2.2.3.3.9 Overkoepelende bouwstenen voor alle mobiliteitsnetten

Naast bouwstenen op netwerkniveau voor de verschillende modi, worden bij de opbouw van scenario's ook modusafhankelijke ondersteunende bouwstenen meegenomen vanuit de visies en de doelstellingen:

- Uitbouwen innovatieve mobiliteitssystemen
- Vergroenen voertuigenpark
- Stimuleren gebruik milieuvriendelijke voertuigen door netwerk aan laadvoorzieningen
- Aandacht voor impact op lucht en geluid bij aanleg infrastructuur en langsheen gekende knelpunten op het spoor- en wegennet
- Diensten dichterbij de mensen brengen door mobiele dienstverlening
- Toegankelijk inrichten van de openbare ruimte voor alle gebruikers

Voor meer informatie omtrent de inhoud van het Regionaal Mobiliteitsplan Kortrijk wordt verwezen naar de website van de Vervoerregio Kortrijk.

3 METHODOLOGISCHE ELEMENTEN VAN DE MILIEUBEOORDELING

3.1 Afbakenen van het studiebereik (scoping)

De eerste stap in het milieubeoordelingsproces, zoals beschreven in de **NIA** (Nota Inhoudsafbakening), was de zgn. scoping.

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

Het 'bereik' van de milieueffectrapportage wordt meestal ook gezien in termen van tijd, ruimte en mogelijke alternatieven. De scopingsoefening omvatte aldus het volgende:

- het vastleggen van de te bestuderen alternatieven (scenario's)
- het vastleggen van het referentiejaar
- het vastleggen van die elementen van de autonome en gestuurde ontwikkeling die in de milieubeoordeling zullen worden meegenomen
- het afbakenen van het plan
- het afbakenen van het studiegebied en eventueel van aandachtspunten binnen dit studiegebied

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

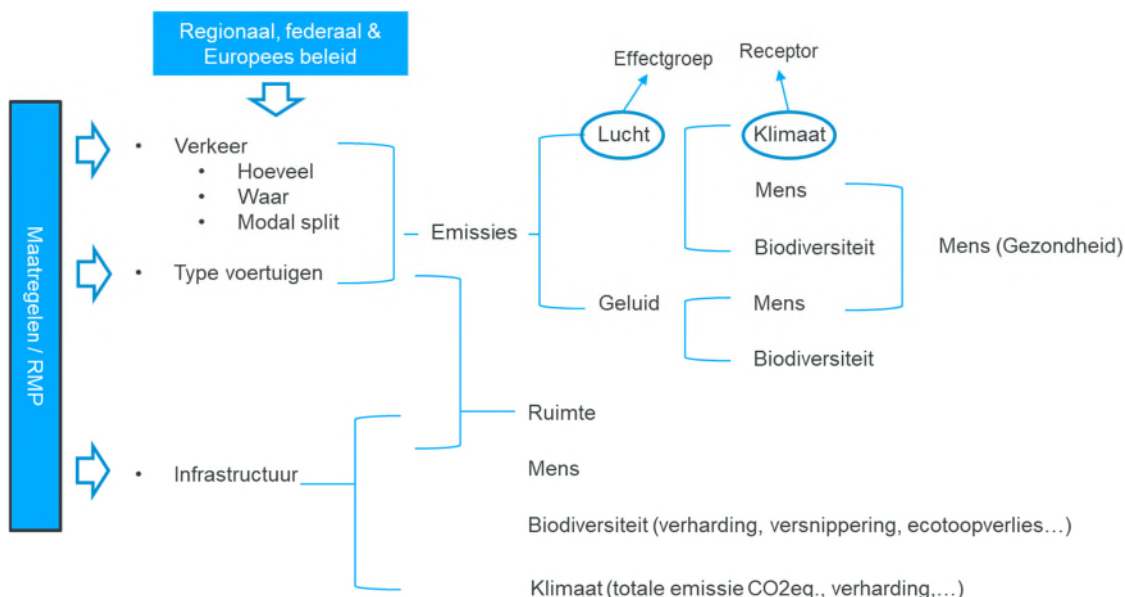
3.1.1 Elementen van het plan en bijhorende mogelijke effecten

Onderstaande figuur geeft op hoofdlijnen weer hoe de relatie wordt gelegd tussen de vervoersmodi en maatregelen die aan bod komen in de milieubeoordeling, en de ermee corresponderende mogelijke impact.

In eerste instantie worden de maatregelen opgedeeld naar de modus waarop ze betrekking hebben (auto, openbaar vervoer, fiets, voetgangers). Voor elke maatregel kan worden ingeschat wat de impact is op de verkeersstromen (waar komt het verkeer voor, hoeveel verkeer, wat is de modale verdeling). Voor deze inschatting kan gebruik gemaakt worden van een verkeersmodel (zie verder, §3.6). Samen met het type voertuigen bepalen de verkeersstromen hoeveel emissies het verkeer veroorzaakt en waar die voorkomen. Onder emissies verstaan we zowel lucht- als geluidsemissies. Deze emissies hebben op hun beurt een impact op de receptoren biodiversiteit, gezondheid en klimaat.

Binnen een RMP kunnen ook infrastructurele aspecten globaal aan bod komen (b.v. de aanleg van een ringweg als mogelijk instrument om kernen te ontlasten). Omdat de exacte locatie niet steeds gekend is en er vaak ook afzonderlijke planningsprocessen hiervoor lopen, is het niet aangewezen en ook

moelijk om de impact op bv. bodem, water of erfgoed in detail na te gaan. Toch kan, op basis van de kenmerken van de infrastructuur en de omgeving waarin die wordt voorzien, een ruwe inschatting gemaakt worden van de impact op zowel gezondheid, biodiversiteit, klimaat als ruimte.



Figuur 3-1: Relatie tussen de vervoersmodi en maatregelen die aan bod komen in de milieubeoordeling, en de ermee corresponderende mogelijke impact

3.1.2 Onderzoeksmethode en indicatoren op hoofdlijnen

Gezien het strategische karakter van het onderzoek brengen de we voornaamste potentiële effecten van het plan dan ook in beeld op basis van een beknopt aantal duidelijke en beleidsmatig relevante criteria. Verderop in dit MER worden deze criteria voor elk van de te onderzoeken thema's nader beschreven.

Om inzicht te verwerven in de wijze waarop de voorgestelde maatregelen in het RMP de mobiliteit op hoofdlijnen beïnvloeden wordt onder meer gebruik gemaakt van een **multimodaal verkeersmodel**. De modellering laat toe om een inschatting te maken van de impact die sommige bouwstenen uit het plan zullen hebben op effecten die direct toe te wijzen zijn aan de verkeersstromen, met name de emissies naar lucht en geluid. Een meer gedetailleerde beschrijving van het model is terug te vinden in §3.6.

Omwille van het strategische karakter van het MER wordt **geen lucht- en geluidsmodellering** voorzien voor het volledig wegennetwerk van het plangebied. De insteek is dat modelleren enkel nuttig is indien het mogelijk is en indien het een meerwaarde heeft. Een goede "proxy" voor het inschatten van lucht- en geluidseffecten is de wijziging in voertuigaantallen en voertuigkilometers tussen de referentiesituatie en het planscenario, die eenvoudig kan afgeleid worden uit het verkeersmodel (zie §3.6).

Op grond van volgende overwegingen werd beslist om geen gebiedsdekkende lucht- en geluidsmodellering uit te voeren:

- De scope van een strategische plan leent zich niet tot gedetailleerde, gebiedsdekkende lucht- of geluidsmodellering.
- Lokale vereenvoudigde luchtmodelleringen op secties met nieuwe weginfrastructuur, op secties met extra rijstroken of op secties waar uit het verkeersmodel belangrijke verkeers-toenames blijken, zijn in theorie mogelijk (met het model IMPACT), maar de conclusies zullen weinig verschillen van de conclusies die je kan trekken o.b.v. de mobiliteitsdoorrekeningen (wijziging in voertuigintensiteiten/kilometers) zelf.
- Eveneens is de waarde/nauwkeurigheid van de mobiliteitsmodelleringen op regionale schaal niet van die aard om verder op te gaan modelleren. Gezien de vele aannames die inherent zijn aan het strategische niveau is de nauwkeurigheid van de modelleringen te gering om verder op te modelleren. Relatieve beoordelingen zijn wel perfect mogelijk o.b.v. de mobiliteitsmodelleringen.
- Gezien de planhorizon (2030 >>> 2050) kan aangenomen worden dat bron- en overdrachtsmaatregelen an sich al een grote (positieve) impact zullen hebben t.a.v. lucht- en geluidsemissies, in het bijzonder de stelselmatige verschoning van het wagenpark).
- De geluidsimpact van een frequentieverhoging van openbaar vervoer (trein) kan perfect (semi)kwalitatief (dus zonder geluidsmodel) ingeschat worden.

Er werd wel één uitzondering gemaakt: er werd besloten om het autowegennetwerk WEL door te rekenen in het luchtmodel IMPACT, en dit omwille van:

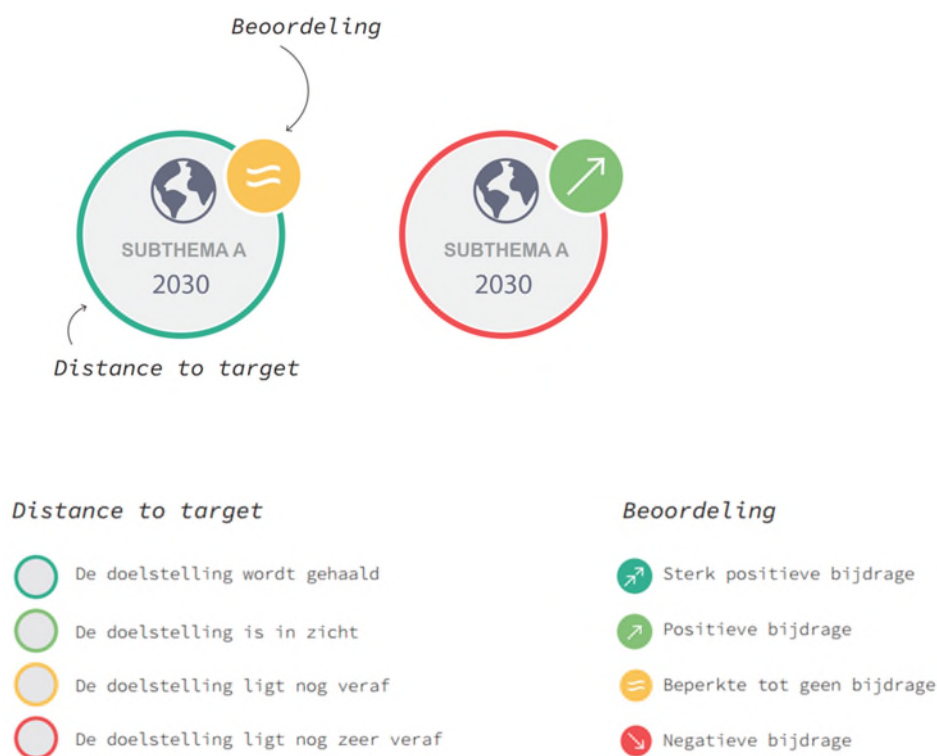
- het belang van de autowegen in het totaal verkeersvolume binnen het plangebied
- hun hoge verkeersintensiteit per lopende kilometer, waardoor significante effecten inzake luchtmissies en stikstofdepositie honderden meters ver kunnen reiken
- het feit dat wijziging in voertuigkilometers voor autowegen een minder geschikte proxy voor gezondheidsimpact is dan voor gewone wegen, omdat er geen bebouwing langs de weg zelf voorkomt
- de vaststelling uit het verkeersmodel (zie verder) dat de grootste verkeersstoenames (en dus de potentieel meest negatieve of positieve luchteffecten) vaak voorkomen op autowegsegmenten.

Gezien de omvang van het studiegebied is de resolutie van dit model noodgedwongen beperkt (cellen van 250x250m). Daarbij wordt de berekening beperkt tot de maatgevende indicatoren NO₂-concentratie (i.f.v. thema leefbaarheid) en stikstofdepositie (i.f.v. thema biodiversiteit).

De hoofdmoot van de effectbeoordeling betreft evenwel de **kwalitatieve doelgerichte beoordeling**. Deze beoordeling wordt voor elk van de beleidslijnen, ambities, maatregelen of acties samengevat met een icoon, zoals weergegeven in onderstaande figuur. De kleur van de grote ring geeft daarbij de nog af te leggen weg ("distance to target") voor de beleidsdoelstellingen van het subthema weer. Het gaat hierbij om de nog af te leggen weg zonder rekening te houden met de impact van het RMP. De kleur en het symbool van de kleine bol geven een indicatie van het belang van het effect van het beleidskader op het thema. Deze combinatie laat toe enerzijds aan te geven op welke punten het RMP

goed of minder goed scoort, maar zet tegelijk deze score af tegen de nog af te leggen weg (via acties op verschillende bestuursniveaus) vooraleer de doelstellingen bereikt zijn.

Een positieve bijdrage van het RMP betekent dus niet in alle gevallen dat het bereiken van de doelstelling substantieel dichterbij komt, juist omdat het bereiken van die doelstelling van tal van andere autonome en beleidsgestuurde evoluties kan afhangen. We doen dan ook geen uitspraak over de nog af te leggen weg na realisatie van het RMP. Het is echter duidelijk dat bij een aanzienlijke 'distance to target' en een relatief beperkte (positieve) bijdrage van het plan de nog af te leggen afstand niet veel zal verminderen. Is het doel in zicht en de (positieve) bijdrage van het RMP aanzienlijk, dan kan er uiteraard wel van uitgegaan worden dat de nog af te leggen afstand substantieel zal verkleinen bij implementatie van het plan. Mutatis mutandis geldt bovenstaande ook voor de negatieve effecten.



Figuur 3-2: Beoordelingskader i.k.v. strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen

3.2 Diepgang van de milieubeoordeling

De beoordeling die in het kader van het plan-MER bij het Regionaal Mobiliteitsplan voor de vervoerregio Kortrijk zal gemaakt worden is een strategische effectbeoordeling. Dit houdt in dat ze gericht is op het maken van strategische keuzes zoals die in het regionale mobiliteitsplan naar voor komen. Dit houdt ook in dat in het milieueffectrapport in de eerste plaats gebruik gemaakt zal worden van bestaande gegevens, dat de effectbeschrijving en -beoordeling overwegend kwalitatief zal zijn. Waar mogelijk worden deze kwalitatieve beoordelingen aangevuld met kwantitatieve gegevens op basis van de verkeersmodelleringen:

- Verkeersleefbaarheid: wijzigingen in voertuigkilometers tussen de referentietoestand en het beleidsscenario in relatie tot de bevolkingsdichtheid per statistische sector, per gebiedstype (stedelijke of landelijke kern, bedrijventerrein en buitengebied) en type weg (autoweg vs onderliggend wegennet);
- Impact op SBZ en VEN-gebied: toe- of afname stikstofdepositie en geluidsverstoring o.b.v. voertuigkilometers doorheen SBZ en VEN + buffer van 500m;
- Luchtemissies (met focus op stikstof en CO₂): wijziging in voertuigkm's x emissiefactoren voor transportmodi.

3.3 Receptorgerichte benadering

Omwillen van de aard van de te onderzoeken maatregelen wordt geopteerd voor een receptorgerichte benadering. De structuur van de meeste MER's volgt de indeling per thema of discipline (bv. Lucht, Bodem, Biodiversiteit, ...) die ook de basis vormt voor het erkenningsstelsel van MER-deskundigen in Vlaanderen. Dit betekent dat elke discipline in een MER een apart en op zichzelf staand geheel vormt (al dan niet verspreid over verschillende hoofdstukken), waarbij op hoofdlijnen telkens dezelfde onderdelen aan bod komen.

De receptorbenadering stelt hier tegenover dat de beoordeling van de effecten van een ingreep slechts kan gebeuren op het niveau van de zogenaamde receptordisciplines: Ruimte, Biodiversiteit en Gezondheid. Binnen de andere ('abiotische') disciplines gebeurt wel een effectbepaling, maar die staat ten dienste van de geïntegreerde effectbeoordeling binnen de genoemde receptordisciplines. Gezien het hoge abstractieniveau van de RMP's is het vaak moeilijk om effecten op abiotische disciplines zoals water en bodem te benoemen. Daarom wordt in dit MER gekozen om te vertrekken vanuit de receptoren. Daarnaast komt ook 'klimaat' als discipline expliciet aan bod.

3.4 Definitie van de referentiesituatie

In kader van de milieubeoordeling wordt het regionaal mobiliteitsplan voor een aantal aspecten getoetst ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie is normaal gezien de situatie in het jaar 2030 (het zichtjaar van het verkeersmodel) met een doorkijk naar de lange termijn. Voor het mobiliteitsaspect definieert het BAU 2030-scenario de referentiesituatie.

In algemene termen is de referentiesituatie de toestand in het referentiejaar zonder uitvoering van het RMP, maar rekening houdend met autonome en gestuurde ontwikkelingen. Autonome ontwikkelingen zijn bv. klimaatverandering of demografie, gestuurde ontwikkelingen zijn bv. veranderingen in de mobiliteitsnetwerken die buiten de RMP's worden beslist (bv. op Vlaams niveau) of belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen. De autonome en gestuurde ontwikkelingen die in rekening worden gebracht maken deel uit van het mobiliteitsscenario 2030. Het verkeersmodel houdt rekening met beide types ontwikkelingen, voor zover ze bijdragen aan verkeersgeneratie. Ook voor effecten die niet verder bouwen op het verkeersmodel zijn zowel autonome als gestuurde ontwikkelingen van belang (bv. ruimte of biodiversiteit).

Het inschatten van toekomstige evoluties blijft een moeilijke zaak, zeker wanneer ze zich voordoen op een wat langere termijn. Daarom wordt voor de aspecten die te maken hebben met de fysieke context (biodiversiteit, landschap) in eerste instantie vertrokken van de actuele situatie, aangevuld met ontwikkelingen die een grote mate van zekerheid kennen (bv. een goedgekeurd RUP, reeds vergunde projecten,...).

Hoe dan ook is het wel belangrijk een beeld te hebben van de te verwachten toekomstige evoluties, omdat die mee het relatieve belang van de impact van het mobiliteitsplan bepalen. We denken daarbij bijvoorbeeld aan de beleidsopties op het Vlaamse niveau met betrekking tot het kernnet of beslissingen aangaande het treinverkeer. In het RMP wordt nadrukkelijk gekeken naar de interactie tussen de verschillende beleidsniveaus. Daarbij wordt niet enkel gekeken naar de impact van mobiliteitsplannen die elders worden ontwikkeld, maar worden eveneens aanbevelingen gedaan voor deze plannen.

Een belangrijk aspect hierin zijn plannen die betrekking hebben op ruimtelijke ontwikkelingen. Hoewel de strategische visie van het beleidsplan ruimte Vlaanderen reeds is gekend, is het veelal onduidelijk wat de exacte gevolgen op het terrein zijn. In de mate van het mogelijke zullen ruimtelijke evoluties en hun gevolgen op het RMP worden ingeschat. Daarnaast kunnen de principes van het BRV ook gebruikt worden om keuzes binnen het RMP af te toetsen.

3.5 Te onderzoeken alternatieven

Het onderzoek van alternatieven en varianten is een vast onderdeel van een MER en wordt voorgeschreven in de regelgeving. In de mate dat dit relevant is komen ook binnen de beoordeling van het RMP meerdere alternatieven of scenario's aan bod (in de Visienota "onderzoeksscenario's" genoemd). Deze scenario's werden getoetst in de eerste stap van de milieubeoordeling, in casu de 'quick scan', die onderdeel uitmaakte van de NIA (nota voor inhoudsafbakening, hoofdstuk 6).

Het is echter belangrijk om deze alternatieve scenario's correct te interpreteren. De scenario's die in de quick scan werden beoordeeld zijn geen volwaardige alternatieven in de zin van het woord waaruit door de bevoegde overheid 'een keuze zal gemaakt worden', maar combinaties van bouwstenen in functie van het samenstellen van het uiteindelijk beleidsscenario. Een zorgvuldig en interactief proces heeft hierbij geleid tot een weloverwogen antwoord op de uitdagingen die aan de basis liggen van voorliggend plan. Dit proces, waarbij gaandeweg keuzes worden vastgelegd, geschiedde in dialoog met alle stakeholders en in samenwerking met de nodige experts.

De beoordeling van alternatieven of scenario's in de quick scan had bijgevolg louter tot doel om bij te dragen tot een onderbouwde totstandkoming van een duurzaam beleidsscenario, naast o.a. de input die komt uit de resultaten van de verkeersmodellering én het overleg- en participatietraject met de leden van de Vervoerregioraad.

In onderhavig MER wordt ENKEL het beleidsscenario beoordeeld, maar dit houdt niet in dat redelijke alternatieven werden weggeschreven. Merk daarbij op dat het beleidsscenario zeer nauw aansluit bij het eerder onderzocht transitie scenario met focus op leefbaarheid, dat in het verkeersmodel werd doorgerekend als MP C (modelpakket C, zie §3.6.2).

3.6 Gebruik strategische verkeersmodellen versie 4.2.2 – RMP

3.6.1 Algemene principes

Voor het inschatten van de milieueffecten vertrekt het MER van doorrekeningen met het Regionaal Verkeersmodel West-Vlaanderen (versie 4.2.2 – RMP). Deze doorrekeningen vertrekken van een geactualiseerd referentiescenario in 2030. De toekomstprojecten (ruimtelijke ontwikkelingen en netwerkenaanpassingen) die opgenomen zijn in het oorspronkelijk referentiescenario 2030 van het Regionaal Verkeersmodel werden hiervoor geactualiseerd en gevalideerd door de leden van de vervoerregio.

Dit referentiescenario kan beschouwd worden als een “trendscenario”, waarbij bestaande gedrags- en verplaatsingspatronen doorgetrokken worden naar 2030. Er wordt dus van uitgegaan dat er op korte termijn geen grote wijzigingen zullen optreden in het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen. Wel kunnen bepaalde beleidsmaatregelen die dat mobiliteitsgedrag beïnvloeden, in een scenario opgenomen en geëvalueerd worden.

Er wordt afhankelijk van de discipline gerapporteerd op etmaalniveau of op uurbasis voor de spitsperiodes (6u-9u en 15u-18u).

Het vraagmodel rekent inherent voor de 24 aparte uren van een volledig etmaal. Het netwerkmodel dat de routekeuze, toedeling en kostenberekening uitvoert voor de diverse modi, kan naar keuze voor alle of een selectie van uren van de dag uitgevoerd worden. Meestal wordt het netwerkmodel slechts voor een selectie van uren uitgevoerd. De resultaten hiervan worden samengeteld en indien nodig opgehoogd naar waarden voor het volledige etmaal en verschillende perioden doorheen de dag indien relevant.

In functie van de verschillende disciplines worden resultaten aangeleverd op uurbasis (voor de ochtend- en avondspitsperiode) en voor etmaal en dagdelen (ochtendspits, dalperiode, avondspits, avond, nacht). Voor elk scenario is er informatie beschikbaar over de verkeersvolumes voor autoverkeer, vrachtwagens en openbaar vervoer (bus, tram, metro en trein). Daarnaast worden voor deze modi ook voertuigkilometers (auto en vracht) of reizigerskilometers (openbaar vervoer) weergegeven. Voor het personenverkeer wordt ook een verdeling gegeven wat betreft modal split, waarbij fietsers en voetgangers ook worden meegenomen. Deze worden echter niet toegedeeld op het netwerk.

De algemene kenmerken van het verkeersmodel worden verder in detail gedocumenteerd op de website van de Vlaamse Overheid, Departement MOW (<https://departement-mow.vlaanderen.be/nl/verkeersmodellen/strategische-verkeersmodellen>).

Het Regionaal Verkeersmodel (rvm) is een belangrijk instrument dat ervoor zorgt dat we verschillende effecten (van de scenario's) van het regionale mobiliteitsplan kunnen kwantificeren. Gegeven de ruimtelijke en planologische focus op de vervoerregio's zelf worden de rvm's primair ingezet om inzicht te verkrijgen in de effecten van een veranderend modale keuze of routekeuze als gevolg van plaatselijke aanbods- en een aantal beleidsmaatregelen. Maatregelen met een impact die de vervoerregio's overstijgen worden opgepikt door het strategisch personenmodel Vlaanderen om zo consistentie over regio's heen te garanderen.

Het is dan ook belangrijk om oog te hebben voor de beperkingen van dit model omwille van deze keuze. We geven daarom een overzicht van de aandachtspunten waarmee moet worden rekening gehouden bij het interpreteren van de resultaten:

- De mobiliteitsvraag zal veranderen omwille van de maatregelen aanwezig in de scenario's. We verwachten hierbij effecten op vlak van:
 - veranderende routekeuze;
 - verschuivingen in de tijd van bestaande verplaatsingen;
 - modale verschuivingen tussen autoverkeer, openbaar vervoer, fiets of te voet;
 - verandering van de herkomst-bestemmingsparen van de verplaatsingen;

- de generatie van nieuwe verplaatsingen door personen die voorheen geen verplaatsing maakten (de zogenaamde latente vraag).

De verschuivingen in de tijd van de verplaatsingen, de verandering van de herkomstbestemmingsparen en de generatie van nieuwe verplaatsingen zijn drie effecten die niet met het Regionaal Verkeersmodel ingeschat worden. Het model gaat er immers vanuit dat de tijdstipkeuze, en de totale verplaatsingsvraag per herkomst-bestemmingspaar gesommeerd over de verschillende vervoersmodi ongewijzigd blijven ten opzichte van het referentiescenario.

Indien er verwacht wordt dat deze effecten meegenomen moeten worden, zal eerst het strategisch personenmodel Vlaanderen doorgerekend moeten worden en vervolgens het regionaal verkeersmodel. Dit betekent dat indien gewenst alle effecten wel degelijk door de vierde generatie strategische verkeersmodellen kunnen opgevangen worden (via het strategisch personenmodel Vlaanderen), met volgende methodologische beperkingen:

- De modelresultaten zijn enkel betrouwbaar binnen het studiegebied en het invloedsgebied errond. Er mogen dus enkel uitspraken gedaan worden binnen de Vervoerregio zelf of in relatie met het gebied net buiten de Vervoerregio.
- De modelresultaten zijn te beschouwen op regionale schaal: omwille van de detaillering van de modelzones en het netwerk zijn de resultaten op het lokale niveau, dat wil zeggen verkeersvolumes op de laagste categorieën van wegen, minder betrouwbaar. Op regionale wegen en het hoger wegennet kan er wel in meer detail naar de verkeersvolumes worden gekeken. Bovendien is het een strategisch verkeersmodel met een toedeling met capaciteitsrestrictie wat wil zeggen dat de reistijden indicatief zijn en er geen uitspraken gedaan kunnen worden over de filelengte.
- De lijnen van het openbaar vervoer hebben geen capaciteitsbeperkingen; er wordt uitgegaan van de dienstregelingen, en aangenomen dat de capaciteit van de voertuigen als het ware meegroeit met de vraag waardoor er geen congestiekosten op het voertuig optreden en alle reizigers die dat willen mee kunnen rijden. Op zich is dit voor het doorrekenen van scenario's van het regionaal mobiliteitsplan juist interessant, aangezien we op deze manier kunnen inschatten wat de vraag is op een bepaalde OV-as, zonder dat deze kan worden ingeperkt door het modeleren van een te beperkte capaciteit.
- De reistijden in het openbaar vervoer zijn onafhankelijk van netwerkcondities, zoals files. Het openbaar vervoer rijdt in het model volgens een vaste frequentie en dienstregeling. Indien er files zouden optreden en deze een effect zouden hebben op de reistijd van het OV (wat bv. relevant is wanneer de voertuigen niet volledig in een eigen baan rijden), dan stijgen in werkelijkheid de tijdskosten voor de OV-gebruikers, waardoor het OV minder aantrekkelijk wordt dan zonder files. Soms is er dus nog bijkomend flankerend beleid nodig om ervoor te zorgen dat de commerciële snelheid die in het model wordt voorzien, ook in realiteit haalbaar wordt. De structurele files die in de huidige toestand reeds bestaan, worden impliciet wel meegenomen omdat deze zoveel mogelijk verwerkt zijn in de huidige dienstregelingen van De Lijn.
- In het model hangt de vraag naar de verplaatsingen per fiets en te voet af van de afstand van de verbindingen en de gemiddelde snelheid, berekend in functie van het wegtype en de urbanisatiegraad van het wegvak. Deze snelheid wordt doorheen de scenario's constant gehouden indien wegtype en urbanisatiegraad ongewijzigd blijven. Men kan echter verwachten dat de vraag naar deze vervoersmiddelen ook beïnvloed wordt door de kwaliteit

en de veiligheid van de verbindingen. Verkeersveiligheid en de staat van fietspaden (en of er al dan niet een fietspad is) wordt niet meegenomen in de strategische verkeersmodellen. Fietsers krijgen wel een hogere snelheid indien ze op een fietsstrade (dat is een ander wegtype) rijden, wat wel zorgt voor potentieel hogere modal split cijfers indien er extra fietsstrades opgenomen worden in scenario's. Maar voor andere maatregelen die de kwaliteit en veiligheid van de fiets- en voetgangersinfrastructuur verbeteren, impliceert dit dat de modale verschuiving naar de fiets en te voet onderschat worden.

- Het voor- en natransport van het openbaar vervoer, dat dikwijls met de fiets of te voet wordt afgelegd maar ook soms met de auto gebeurt, wordt niet bij de betreffende vervoermiddelen gerapporteerd, maar bij het openbaar vervoer. Een mogelijke modale verschuiving bij dat voor- en natransport is dus niet zichtbaar.
- De overstap tussen auto en OV gebeurt enkel op punten die als P+R's zijn gedefinieerd. P+R wordt in het vraagmodel meegenomen als alternatief voor een directe autoverplaatsing. Deze worden door het P+R-model behandeld wanneer ze ook daadwerkelijk een autoverplaatsing maken. Hiernaast wordt ook de OV-verplaatsing weergegeven op het netwerk.
- Deelmobiliteit zoals deelwagens en deelfietsen (al dan niet elektrisch) wordt niet gemodelleerd, evenmin als vervoer op maat of belbussen. Het effect van deze maatregel zit dus niet vevat in de modelresultaten.
- Vrachtwagens zitten vevat in het model, maar er wordt binnen een scenario geen nieuwe modale verschuiving berekend tussen andere modi van transport zoals binnenvaart en spoor. Hierdoor blijft het aantal vrachtwagens gelijk aan het aantal in het referentiescenario, en kan er enkel uitspraak worden gedaan over mogelijke wijzigingen wat betreft routekeuze van vrachtwagens. Over binnenvaart en spoor of andere logistieke oplossingen worden geen uitspraken gedaan. Indien er a.h.v. de maatregelen een modale verschuiving tussen modi als goederenvervoer per spoor of binnenvaart verwacht worden, is eerst een doorrekening met het strategisch vrachtmodel nodig, en daarna pas een doorrekening met het regionaal verkeersmodel. Dit verdubbelt de totale doorlooptijd van de doorrekeningen.
- Het regionaal verkeersmodel neemt geen grensoverschrijdende verplaatsingen (overschrijding van de grens met het buitenland) mee met andere modi dan de auto. En de grensoverschrijdende verplaatsingen met de auto zijn gedateerd. Daarom kunnen effecten op het aantal verplaatsingen van en naar het buitenland met bv. het openbaar vervoer niet berekend worden met het regionaal verkeersmodel.
- Voor de nevenverplaatsingen wordt er verondersteld dat de bestemming daarvan zich ofwel op de route, ofwel in de zone van de bestemming van de hoofdverplaatsing bevindt als deze gebeurt met een andere modus dan de auto. Bv dat je onderweg van station naar huis nog langs een bakker passeert, maar daarvoor slechts verwaarloosbaar omrijdt. Hierdoor worden deze nevenverplaatsingen met andere modi dan de auto niet toegedeeld. Om het model eenvoudiger te maken, werden deze bovendien in het vraagmodel niet meegenomen. Dit betekent dat er met de auto wel nevenverplaatsingen worden gerapporteerd in het aantal verplaatsingen, en met andere modi niet. Dit betekent dat er minder verplaatsingen gerapporteerd zullen worden indien er een shift is naar meer duurzame modi, hoewel dat in realiteit misschien niet het geval is. In het aantal tours zien we die beperking niet.

3.6.2 Specifieke inzet in kader van het Regionaal Mobiliteitsplan Kortrijk

Zoals hoger beschreven is het niet mogelijk om alle bouwstenen uit de onderzoeksscenario's door te rekenen met het Regionaal Verkeersmodel. Met bouwstenen die wel gemodelleerd kunnen worden, werden zogenaamde "modelpakketpakketten" samengesteld.

Deze modelpakketten kunnen dan vergeleken worden met elkaar en met het referentiescenario 2030.

Onderstaande figuur geeft een samenvatting hoe de modelpakketten zijn samengesteld. Voor meer duiding over de daarin vermelde aspecten verwijzen we door naar de Visienota op de website van de Vervoerregio Kortrijk.

Modelpakket A stemt grotendeels overeen met de modelleerbare bouwstenen van het basisscenario.

Modelpakket C stemt grotendeels overeen met de modelleerbare bouwstenen uit het transitie-scenario met focus op leefbaarheid.

Modelpakket B stemt niet overeen met een onderzoeksscenario. Het dient louter om een beter inzicht te krijgen in de bijdrage van bepaalde bouwstenen uit modelpakket C.

Voor het transitie-scenario met focus op vracht werd geen modelpakket uitgewerkt omdat, zoals hoger vermeld, geen modale verschuivingen tussen andere modi van goederentransport berekend worden met het model (zie ook §3.6.1).

| Referentiescenario 2030 <i>regionaal verkeersmodel West-Vlaanderen (WVL) versie 4.2.2-RMP</i> | | |
|--|---|---|
| BAU 2030 - beslist beleid | | |
| Wegennet: herinrichting complex A19-R8, Herinrichting België te Deerlijk, De vlecht E17 x N382 te Waregem | | |
| Ruimtelijke ontwikkelingen: doorgegeven projecten tewerkstelling en wonen - verwachte evolutie bevolking en tewerkstelling | | |
| Pakket A <i>Basisscenario</i> | Pakket B <i>Enkel fiets en OV volgens transitie-scenario focus leefbaarheid</i> | Pakket C <i>Transitie-scenario focus leefbaarheid</i> |
| Masterplan Fiets | Werkhypothese fiets | Werkhypothese fiets |
| OV-netwerk Rekovert (werkhypothese 1) | OV-netwerk werkhypothese 2 (andere routes verbindende buslijnen, uitbreiding stedelijke HOV, aansluiting metro Tourcoing, bijkomende ontsluitende verbindingen naast regionale verbindende buslijnen) | OV-netwerk werkhypothese 2 (andere routes verbindende buslijnen, uitbreiding stedelijke HOV, aansluiting metro Tourcoing, bijkomende ontsluitende verbindingen naast regionale verbindende buslijnen) |
| Uitbouw mobipunten en P&R | Uitbouw mobipunten en P&R | Uitbouw mobipunten en P&R |
| Optimalisatie hoofd- en dragend wegnnet | Optimalisatie hoofd- en dragend wegnnet | Optimalisatie hoofd- en dragend wegnnet |
| | | Transitiegericht parkeerbeleid |
| | | Toepassing inrichtingsprincipes dragende wegnnet |
| | | Vrijwaren interlokale mazen van doorgaand verkeer |

Figuur 3-3: synthese samenstelling modelpakketten

In onderhavig MER wordt ENKEL het beleidsscenario beoordeeld. Merk daarbij op dat het beleidsscenario zeer nauw aansluit bij het eerder in de NIA onderzocht transitie-scenario met focus op leefbaarheid, dat in het verkeersmodel werd doorgerekend als MP C (modelpakket C). Daarom werd het niet nodig geacht om het beleidsscenario zelf nog eens door te laten rekenen in het verkeersmodel. Wijzigingen in het beleidsscenario t.o.v. MP C die eventueel van invloed kunnen zijn op de verkeersresultaten uit het verkeersmodel (en de daaraan gekoppelde milieubeoordeling) zullen kwalitatief geduid worden.

3.7 Relatie met buurregio's / grensoverschrijdende effecten

De Vervoerregio Kortrijk grenst aan de vervoerregio's Westhoek, Midwest, Gent en Vlaamse Ardennen (zie Figuur 3-4).



Figuur 3-4: de 15 Vlaamse Vervoerregio's

Daarnaast grenst de Vervoerregio Kortrijk eveneens aan de Waalse provincie Henegouwen en aan het Franse departement Nord (arrondissement Rijsel).

In elk onderzoeksscenario zijn grensoverschrijdende effecten te verwachten, want alle scenario's bevatten volgende bouwstenen die duidelijk mee gericht zijn op grensoverschrijdende verplaatsingen:

- F4: vlotte aansluiting en verknoping van de fietsvoorzieningen op de verschillende niveaus, inclusief de grensoverschrijdende routes
- WW1: realisatie opwaardering KBK
- LK2: ontwikkeling ROC(s) of SOC's langs KBK.
- LK3: verdere ontwikkelen regionale logistieke knopen (AVCT, RTW, LAR)

De twee transitie-scenario's bevatten ook nog de bouwsteen OV7 (Uitbouwen Metro Tourcoing als belangrijke knoop voor koppeling grensoverschrijdende netwerken).

Waar mogelijk zal (op kwalitatieve wijze) in het MER inzicht gegeven worden in de bijdrage van de vervoerregio aan de relevante beslissingen van de Eurometropool inzake mobiliteit en luchtkwaliteit en de ambities en doelstellingen die hierin zijn opgenomen, o.a.:

- Goedkeuring op 29/03/2019 van de kaderbeslissing betreffende het strategische engagement van de Eurometropool voor de bescherming van de luchtkwaliteit in het grensoverschrijdende leefgebied.
- Beslissing van 05/12/2019 van de partners van de Eurometropool over het aanbevelingskader duurzame grensoverschrijdende mobiliteit.
- Protocol van 16/09/2020 betreffende de organisatie van het gecoördineerde beheer van grensoverschrijdende luchtvervuiling op grondgebied van de Eurometropool Rijsel-Kortrijk-Doornik.
- Op 19/11/2018 werden twee intentieverklaringen inzake mobiliteit ondertekend die de bereidheid van de Franse en Belgische regering, maar ook van de Région Hauts de France,

Wallonië en Vlaanderen, de Eurometropool Rijsel-Kortrijk-Doornik en West-Vlaanderen/Flandre-Dunkerque-Côte d'Opale weerspiegelen om beter samen te werken op vlak van grensoverschrijdende verplaatsingen.

4 EVOLUTIES IN HET MOBILITEITSSYSTEEM

4.1 Actuele toestand

Hierna volgt een korte beschrijving van de demografische en mobiliteitskenmerken van de vervoerregio op hoofdlijnen. Voor meer detail wordt verwezen naar de **Oriëntatienota** op de website van de Vervoerregio Kortrijk. Voor een beschrijving van de voornaamste kenmerken, bestaande en gekende milieuproblemen per milieuthema (ruimte, gezondheid, biodiversiteit en klimaat) wordt verwezen naar hoofdstuk 5.

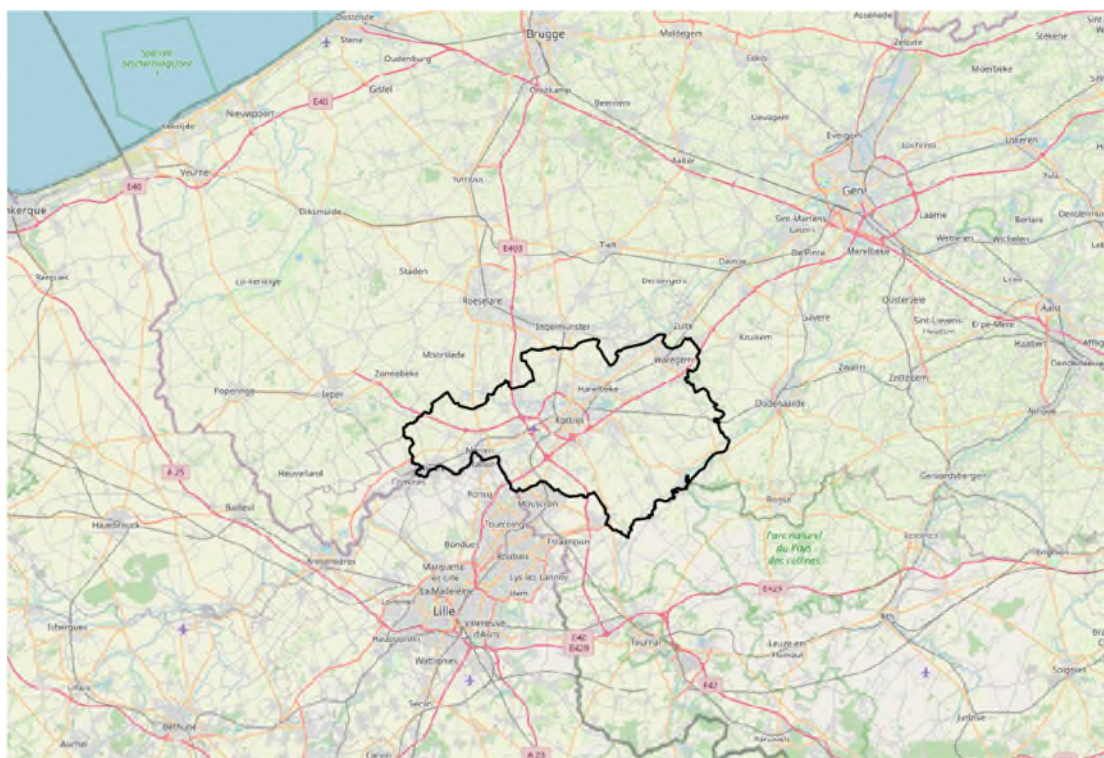
Situering

De vervoerregio Kortrijk omvat 13 gemeenten en bestrijkt ongeveer ca. 400 km².



Figuur 4-1: afbakening vervoerregio Kortrijk (bron: Visienota, VVR Kortrijk, 2022)

Vervoerregio Kortrijk grenst aan vier andere vervoerregio's in Vlaanderen: Westhoek, Midwest, Gent en Vlaamse Ardennen. In het zuiden, aan de Schelde, grenst de vervoerregio aan Wallonië, met name provincie Henegouw. In het westen grenst de vervoerregio Kortrijk aan het Franse departement Nord (arrondissement Rijsel).



Figuur 4-2: situering vervoerregio Kortrijk in de ruime regio (bron: Oriëntatienota, VVR Kortrijk, 2022)

Mobiliteitsaanbod

De dichtheid van de Kortrijkse vervoerregio zorgt voor een substantieel aanbod aan interregionale mobiliteitsinfrastructuur. Verschillende hoofdwegen, spoorlijnen en waterwegen doorkruisen en komen samen in de regio.

Zo vormt het station van Kortrijk bijvoorbeeld een belangrijke schakel in de ruggengraat van het spoor op Vlaams niveau. De spoorlijn komende van Brugge en de spoorlijn komende van Gent komen samen in Kortrijk en lopen vervolgens verder richting het HST-knooppunt Rijsel. De noord-zuidgerichte E403 en de oost-westelijke as van de E17 komen eveneens samen in Kortrijk. De Schelde en de Leie, twee parallelle waterwegen, worden met elkaar verbonden door het kanaal Bossuit-Kortrijk (KBK). Het fietsnetwewegennetwerk vormt de ruggengraat van het regionale netwerk voor fietsers en heeft een kamstructuur: een duidelijke oost-west as langsheen de Leie en de spoorlijn Kortrijk-Waregem, met verschillende aantakkingen naar het noorden en zuiden.

Mobiliteitsvraag

In 2017 telde de vervoerregio iets meer dan 306.000 inwoners. Het gaat dus om een compacte regio die dicht bevolkt is. De werkzaamheidsgraad bedroeg in 2016 in de vervoerregio Kortrijk 69,8%, wat betekent dat bijna 70% van de bevolking tussen 15 en 64 aan het werk was. Dat is hoger dan de werkzaamheidsgraad van 67,2% in het Vlaams Gewest.

Zowel voor lokale verplaatsingen als voor verplaatsingen op middellange afstanden neemt de afgelopen jaren het gebruik van de fiets sterk toe. Toch kende vooral de mobiliteit op de wegen een groei. In West-Vlaanderen is het totaal aantal gepresteerde voertuigkilometers op snelwegen in de

periode 2015-2017 gestegen met +6,6%. De toename van de mobiliteit over de weg is groter bij het personenvervoer (+7,0%) dan bij het goederenvervoer (+4,6%).

Toch kent de regio – ondanks haar sterke economische ontwikkeling - geen structurele files. Enkel de R8, het knooppunt van de E17 en E403 in Aalbeke en het op- en afrittencomplex van de E17 met de N382 in Waregem kennen doorstromingsproblemen.

Het aantal verkeersslachtoffers ligt in de Kortrijkse vervoerregio dan weer hoger dan gemiddeld. In 2018 werden 1.125 ongevallen met letsel geregistreerd, waarvan 19 met een dodelijke afloop. Dit komt neer op 3,7 ongevallen per 1.000 inwoners. Dit is net iets hoger dan voor Vlaanderen met 3,6 per 1.000 inwoners.

4.2 Autonome en gestuurde ontwikkelingen: toekomstscenario

Een toekomstscenario is een beschrijving van de veronderstelde gezamenlijke evolutie (autonoom en gestuurd) van een set omgevingsvariabelen binnen het studiegebied. Een toekomstscenario bestaat dus uit een combinatie van een set van verschillende autonome en gestuurde ontwikkelingen die relevant kunnen zijn voor de uitkomst van het MER en die bepalen hoe een toekomstige referentiesituatie er uit ziet. Zo'n toekomstscenario geeft dus aan hoe de plan- of planomgeving evolueert los van de invloed van het plan.

4.2.1 Beleidsplannen op Europees, federaal en Vlaams niveau

De mobiliteitsontwikkeling binnen een vervoerregio kan niet los gedacht worden van beslissingen die op Europees, federaal of Vlaams niveau worden genomen. Elk van deze beleidsdomeinen is immers bevoegd voor aspecten van het omgevingsbeleid die een belangrijke impact kunnen hebben op de resultaten van het plan-MER. In wat volgt wordt kort ingegaan op de belangrijkste beleidsmatige ontwikkelingen en hun impact op het plan-MER.

Europese emissienormen voor voertuigen

De euronorm van een auto (of euro emissieklasse of euroklasse) bepaalt de uitstootklasse van voertuigen die zich in landen binnen de Europese Unie op de weg begeven. De waarden worden weergegeven in g/km. Bij de euronorm wordt ook onderscheid gemaakt tussen een personenwagen en vrachtwagens, alsook tussen diesel en benzine. Op basis van de datum van de eerste inschrijving van een wagen wordt de norm bepaald. De emissienormen zullen in de komende jaren verder worden verstrengd. Waarschijnlijk komt er een nieuwe norm in 2025. Momenteel is niet duidelijk hoe die norm er uit zal zien.

Spoorbeleid

De NMBS en Infrabel zijn de twee overheidsbedrijven die in België de spoordienst organiseren en de spoorweginfrastructuur beheren.

Eind 2022 gaf de federale regering haar goedkeuring aan een nieuw openbardienstcontract tussen de Belgische staat en de NMBS en een nieuw performantiecontract tussen de Belgische staat en Infrabel³. Dat contract bepaalt voor de NMBS welk vervoersaanbod ze moet waarmaken en legt de

³ De laatste beheerscontracten tussen de Belgische Staat en Infrabel enerzijds en tussen de Belgische Staat en de NMBS anderzijds dateerden van in 2008 en werden afgesloten voor een periode van 5 jaar. Deze werden verlengd en gewijzigd door vier bijvoegsels aan elk contract en vervolgens, op basis van artikel 5, §3, derde lid, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, verlengd bij in Ministerraad overlegd koninklijk besluit tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract gelden. De nieuwe beheerscontracten gelden voor een periode van 10 jaar.

doelstellingen op vlak van bijvoorbeeld klantentevredenheid, toegankelijkheid en stiptheid vast. Voor Infrabel bevat het contract onder andere de afspraken over de mate waarin Infrabel de performantie van het spoorwagennet en de productiviteit moet verbeteren.

Beide contracten zijn het resultaat van langdurig overleg tussen de stakeholders, zoals de (overheids)bedrijven zelf, de FOD Mobiliteit en Vervoer en de kabinetten. De FOD Mobiliteit heeft verschillende analyses uitgevoerd om de teksten te toetsen aan de bestaande wetgeving, de korte en lange termijn doelstellingen van het Belgisch mobiliteitsbeleid en toekomstige Europese verplichtingen zoals de liberalisering van het spoor.

Projecten De Vlaamse Waterweg

De Vlaamse Waterweg werkt aan een aantal grote projecten om de binnenvaart te versterken. Er wordt ingezet op het verhogen van de capaciteit op belangrijke verbindingen. Zo wordt bv. de verbinding tussen de Seine en de Schelde opgewaardeerd. Op die manier zullen schepen met een groter laadvermogen gebruik kunnen maken van de waterwegen die het Seine- en Scheldebekken met elkaar verbinden. De realisatie van dit project kan de shift naar binnenvaart in de regio bevorderen en dus heel wat vrachtvervoer van de weg halen.

4.2.2 Globale evolutie van het mobiliteitssysteem (referentietoestand 2030)

Socio-economische evolutie

Hoofdstuk 4 van de Oriëntatienota (zie website Vervoerregio Kortrijk) beschrijft de te verwachten trends en ontwikkelingen in de vervoerregio Kortrijk. Volgens prognoses van de Studiedienst van de Vlaamse Regering zal de bevolking in de vervoerregio Kortrijk in de periode 2017-2035 met circa 16.600 personen toenemen. Kijken we naar de prognoses van de groei in de verschillende leeftijdscategorieën dan zien we dat vooral de groep van inwoners jonger dan 15 jaar (+ 5,4%) en de 65-plussers (+33,2%) tegen 2035 zal groeien. Het aantal private huishoudens zal in de periode 2017-2035 weliswaar met +7,6% toenemen in de vervoerregio Kortrijk (130.271 in 2017 naar 140.120 in 2035) maar tegelijk worden de huishoudens kleiner.

De vergrijzing van de bevolking zal zich de komende decennia steeds meer laten voelen. De effecten hiervan vertalen zich o.a. in een toename van de zorgnoden en in een voelbare daling van de potentiële beroepsbevolking. In 2017 telde de potentiële beroepsbevolking van Zuid-West-Vlaanderen 193.579 personen. Volgens de prognoses zal de potentiële beroepsbevolking in Zuid-West-Vlaanderen met 1,9% afnemen tegen 2027 en met 3,7 tegen 2035.

De tewerkstellingsgroei en dalende werkloosheid in Zuid-West-Vlaanderen zullen de komende jaren worden gecombineerd met een afname van de bevolking op arbeidsleeftijd. Dat is een gevolg van de demografische context, waarbij de uitstroom van pensioengerechtigde werknemers niet volledig zal worden opgevangen door de instroom van jonge arbeidskrachten.

Merk op: ook het Regionale Verkeersmodel gebruikt prognoses van het Federaal Planbureau (FPB) en de Studiedienst van de Vlaamse Regering (SVR) om de socio-economische toestand in 2030 in beeld te brengen. Deze voorspellen eerder een dalende trend i.p.v. de hoger vermelde toename. De in het verkeersmodel gehanteerde prognoses zijn echter ouder⁴ - en in functie van het RMP dus minder relevant - dan de prognoses die vermeld zijn in de Oriëntatienota van het Regionaal Mobiliteitsplan.

⁴ De ontwikkeling van de modelmodule met de socio-economische prognoses (Population Simulator) dateert van voor 2017. Voor mee info, zie website van de Vlaamse overheid – departement Mobiliteit en Openbare werken (<https://www.departement-mow.vlaanderen.be/nl/verkeersmodellen/strategische-verkeersmodellen>).

Vermits de milieueffecten van het RMP enkel getoetst worden ten aanzien van Referentiesituatie 2030 en niet ten opzichte van basistoestand 2017 heeft het verder ook geen meerwaarde om hier in kader van deze Nota Inhoudsafbakening verder op in te gaan.

Mobiliteitsaanbod

Het mobiliteitsaanbod in de referentiesituatie in 2030 is uiteraard geen “stand still” van de huidige situatie. Er moet bij de effectbespreking rekening gehouden worden met een aantal netwerkaanpassingen waarvan verwacht wordt dat deze tegen het prognosejaar gerealiseerd zijn (beslist beleid).

De infrastructuurprojecten die in het referentiescenario 2030 van het Regionaal Verkeersmodel zitten, zijn verkregen van AWW. De projecten rond openbaar vervoer zijn verkregen van de NMBS en De Lijn. De voornaamste aanpassingen in de vervoerregio Kortrijk zijn:

- herinrichting complex A19-R8 in Kortrijk (de “Trompet”)
- herinrichting kruispunt “Belgiek” in Deerlijk
- aanpassing complex E17-N382 in Waregem (realisatie de “vlecht”)

Merk op: het jaartal 2030 is relatief. De effectieve realisatiedatum is mogelijk iets later dan 2030. In die zin is het beter te spreken over een toekomstscenario gegeven bepaalde ontwikkelingen, dan al te strikt te focussen op het jaar 2030.

Gebruik

Mede gelet de verwachte socio-economische evolutie wordt verwacht dat de totale vervoersvraag in de toekomst zal blijven toenemen en, bij ongewijzigd beleid, met name ook het aantal afgelegde voertuigkilometers over de weg. Daarbij zien we een trend die duidt op spitsverbreding. Deze tendens is een belangrijk aandachtspunt voor de regio, die op vandaag nog een goede bereikbaarheid kent, maar naar de toekomst toe slachtoffer kan worden van toenemende congestie.









4.2.3 Onzekerheden met mogelijke impact op de beoordelingen in het MER (ontwikkelingen niet meegenomen in het verkeersmodel)

Prijsniveau

De wijze waarop mobiliteit zich ontwikkelt en de modal split worden deels beïnvloed door de kostprijs van de verschillende modi. Daarbij kan in eerste instantie gedacht worden aan evolutie van de energieprijzen. Daarnaast kan een beleid m.b.t. tolheffing voor vrachtverkeer of de invoering van rekeningrijden een invloed hebben op de resultaten van het plan-MER. Als uitgangspunt wordt aangenomen dat er geen verschuivingen inzake prijsniveaus plaatsvinden tussen de verschillende modi.

Vergroening voertuigvloot

Vanuit het beleid op Europees en Vlaams niveau wordt ingezet op een algemene vergroening van de voertuigvloot. De richtlijn ‘Clean Power for Transport’ (CPT) zet op Europees niveau de lijnen uit. De Visienota CPT van de Vlaamse regering voorziet volgende evolutie van het voertuigenpark.

| | | Marktaandeel | | | | Totale vloot |
|--|--------------|--------------|------|---|-------------------------------------|--------------|
| | | 2020 | 2025 | 2030 | 2035 (2038 voor bestelwagens) | 2030 |
| Personenwagens  | Zero-emissie | 4,1% | 20% | 50% | 100% | 14%/500.000 |
| | PHEV | 8,6% | 10% | 20% | 0% | 8%/280.000 |
| | CNG | 0,7% | 10% | 10% | 0% | 6%/210.000 |
| Bromfietsen  | Zero-emissie | 12% | 100% | 100% | 100% | 79% |
| Motorfietsen  | Zero-emissie | 2% | 20% | 50% | ? | 11% |
| Bestelwagens  | Zero-emissie | 0,6% | 11% | 30% | 100% | 10% |
| | PHEV | 0,5% | 7% | 14% | 0% | 5% |
| | CNG | 1,0% | 10% | 20% | 0% | 9% |
| Vrachtwagens  | Zero-emissie | <0,1% | 0% | 5% (30% in segment VW zonder oplegger <20 ton) | ? | 1% |
| | LNG/CNG | 5% | 5% | 15% | ? | 6% |
| Openbare bussen  | Zero-emissie | ? | 50% | ? | 100% | ? |
| | PHEV | ? | 20% | ? | 0% | ? |
| Andere bussen  | Zero-emissie | ? | 5% | 10% | ? | 3% |
| | PHEV | ? | 10% | 20% | ? | 7% |
| | CNG | ? | 10% | 20% | ? | 7% |
| Binnenvaart  | Zero-emissie | ? | ? | ? | ? | ? |
| | LNG | ? | ? | ? | ? | ? |

Figuur 4-3: veronderstelde evolutie van het wagenpark in termen van emissies (bron: Visienota CPT van de Vlaamse Regering)

Momenteel is niet duidelijk in hoeverre deze ambities ook werkelijk zullen worden gehaald en wat de impact is op bv. globale verkeersstromen en de bijhorende emissies. Vooral met betrekking tot luchtmissies leidt dit tot belangrijke onzekerheden, zeker wanneer tevens rekening wordt gehouden met de steeds strengere emissienormen voor voertuigen op fossiele brandstoffen.

5 EFFECTEN VAN HET REGIONAAL MOBILITEITSPLAN

5.1 Thema Ruimte

5.1.1 Thematische afbakening van het studiegebied

Het studiegebied voor het thema Ruimte komt overeen met het plangebied van de vervoersregio Kortrijk. Binnen het studiegebied wordt bekeken of de maatregelen van het regionaal mobiliteitsplan impact hebben op het ruimtebeslag, de ruimtelijke samenhang en de ruimtelijke kwaliteit.

Er wordt nagegaan wat de mogelijke effecten zijn van het regionaal mobiliteitsplan op de ruimte die wordt ingenomen door onze nederzettingen, meer specifiek de mate waarin de omvang van het transportinfrastructuur afneemt, de mate waarbinnen er ruimte wordt voorzien voor overslagmogelijkheden, voor duurzame vervoerssystemen en voor bundeling/ consolidatie van goederenstromen binnen het bestaand ruimtebeslag. Verder wordt er nagegaan wat de mogelijke effecten zijn van het regionaal mobiliteitsplan op de ontsnippering/ versnippering van de ruimte en de ontwikkeling rond knooppunt rond openbaar vervoer en fietsinfrastructuur.

Als laatste wordt er nagegaan wat de mogelijke effecten zijn van het regionaal mobiliteitsplan op de verhardingsgraad binnen de ruimte (meer specifiek binnen de verkeer – en vervoersinfrastructuur) en de wijziging van ruimtelijke kernkwaliteiten (zoals herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving maar op vlak van gedeeld en meervoudig gebruik, robuustheid en aanpasbaarheid).

De afbakening van het gebied waarbinnen de effecten van de ruimte op het plan worden in kaart gebracht en komen grotendeels overeen met de afbakening van de vervoerregio, al wordt er rekening gehouden met grensoverschrijdende effecten aangezien de lijnverbindingen (wegen -, spoor – en/ of binnenvaartnetwerk) en logistieke stromen van (inter)nationale aard zich niet beperken aan de grenzen van de vervoerregio Kortrijk. De vervoerregio grenst namelijk zowel aan een gewest – als een landsgrens.

5.1.2 Beleidsambities Ruimte

5.1.2.1 *Beleidsambities 2030*

Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

- Tegen 2030 wordt het bijkomend gemiddeld dagelijks ruimtebeslag teruggedrongen tot maximaal 2 ha/dag.

Regionale onthardingsstrategie Zuid-West-Vlaanderen

- In de regio wordt gestreefd naar een ontharding van ca. 550 ha of 18 m² per inwoner tegen 2040 om te dalen onder het Vlaams gemiddelde. Dit zou een ontharding vragen van 6% van de huidige verharding in de regio (2015). Tegen 2025 wenst men reeds 30 ha onthard te hebben, in de jaren die daar op volgen hoopt men op grotere schaal te kunnen ontharden.

Vlaams Luchtbeleidsplan

- Aantal mensen dat woont op een locatie waar de jaargemiddelde NO₂-concentratie hoger is dan 20 µg/m³ halveert t.o.v. 2016.

Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030

- Minstens 50% van bevolking woont op goed gelegen locaties, i.e. +5% t.o.v. 2013.
- Minstens 60% van tewerkstellingsplaatsen op goed bereikbare locaties, i.e. +5% t.o.v. 2013.

Beleidsnota Onroerend Erfgoed 2019-2024

- Het onroerend erfgoed zal nog meer ingezet worden als troef. Het in stand houden van erfgoed door er een kwaliteitsvol hedendaags gebruik aan te geven is meer dan ooit een beleidsthema. We willen innovatieve, kwalitatieve nieuwe tijdslagen toevoegen aan ons erfgoed.

5.1.2.2 *Beleidsambities 2040 en verdere doorkijk* *Beleidsplan Ruimte Vlaanderen*

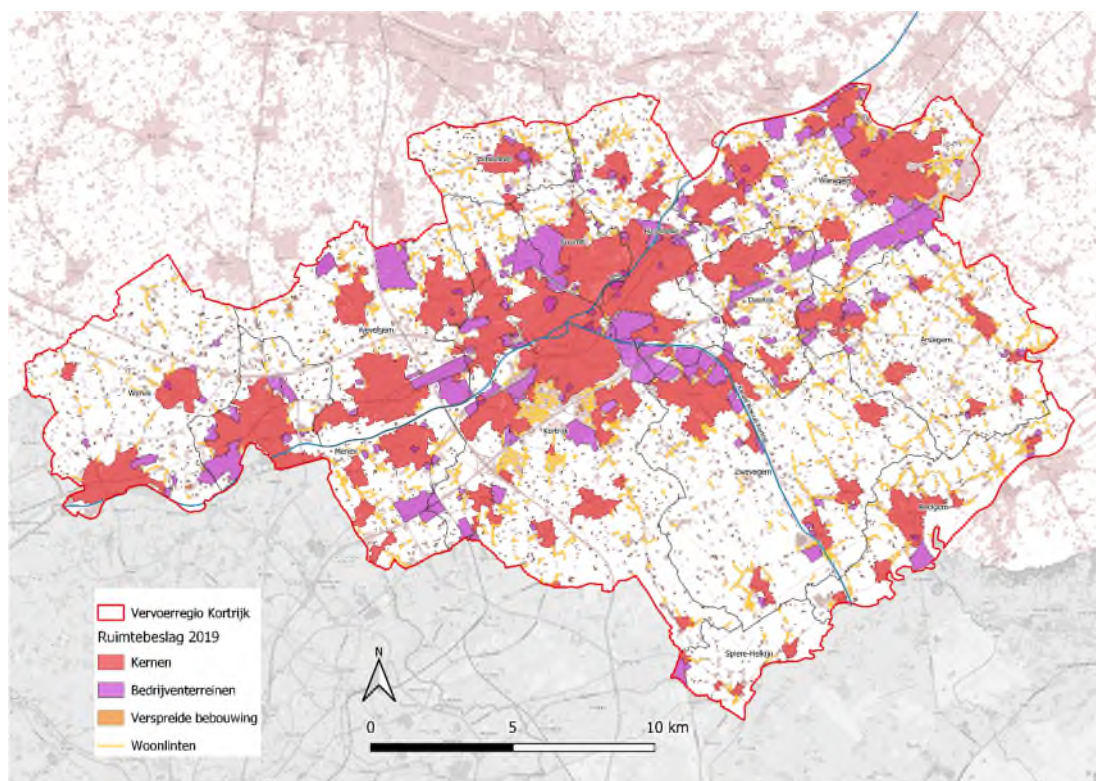
- Terugdringen van het bijkomend gemiddeld dagelijks ruimtebeslag tot 0 ha/dag tegen 2040 hangt samen met het bereiken van onderstaande doelstellingen:
 - De woondichtheid op bewandelbare afstand rond het geheel van strategische collectieve vervoersknopen binnen de ruimtelijke ruggengraat neemt tegen 2050 met 50 % toe ten opzichte van 2015
 - Het bedrijfsoppervlak op bewandelbare afstand rond het geheel van strategische collectieve vervoersknopen binnen de ruimtelijke ruggengraat zal jaarlijks stijgen door werk te maken van gemengde ontwikkeling
 - Bijkomende economische activiteiten worden georganiseerd rond locaties met een hoge knooppuntwaarde
 - Er wordt naar gestreefd om tegen 2050 geen substantieel aantal bijkomende woonegelegenheden en werkplekken meer te realiseren op te lange verplaatsingstijd van een collectieve vervoersknoop of groep voorzieningen, tenzij dit om duidelijke ruimtelijk rendementsoverwegingen aangewezen is
- De verhardingsgraad binnen de bestemming gedomineerd door ruimtebeslag is tegen 2050 gestabiliseerd en bij voorkeur teruggedrongen ten opzichte van 2015. De verharding neemt na 2050 niet meer toe.
- De ruimte biedt in 2050 een palet van leefomgevingen in sterke steden en dorpen. Ruimtelijke ontwikkelingsprojecten realiseren een goede inrichting vanuit de kernkwaliteiten voor ruimtelijke ontwikkeling (gedeeld en meervoudig gebruik; robuustheid en aanpasbaarheid; herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving; waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap; biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit; klimaatbestendigheid; energetische aspecten; gezondheid; inclusief samenleven; economische vitaliteit).

5.1.3 Huidige en te verwachten evoluties

5.1.3.1 Voornaamste kenmerken van het thema binnen de vervoersregio

5.1.3.1.1 Ruimtebeslag

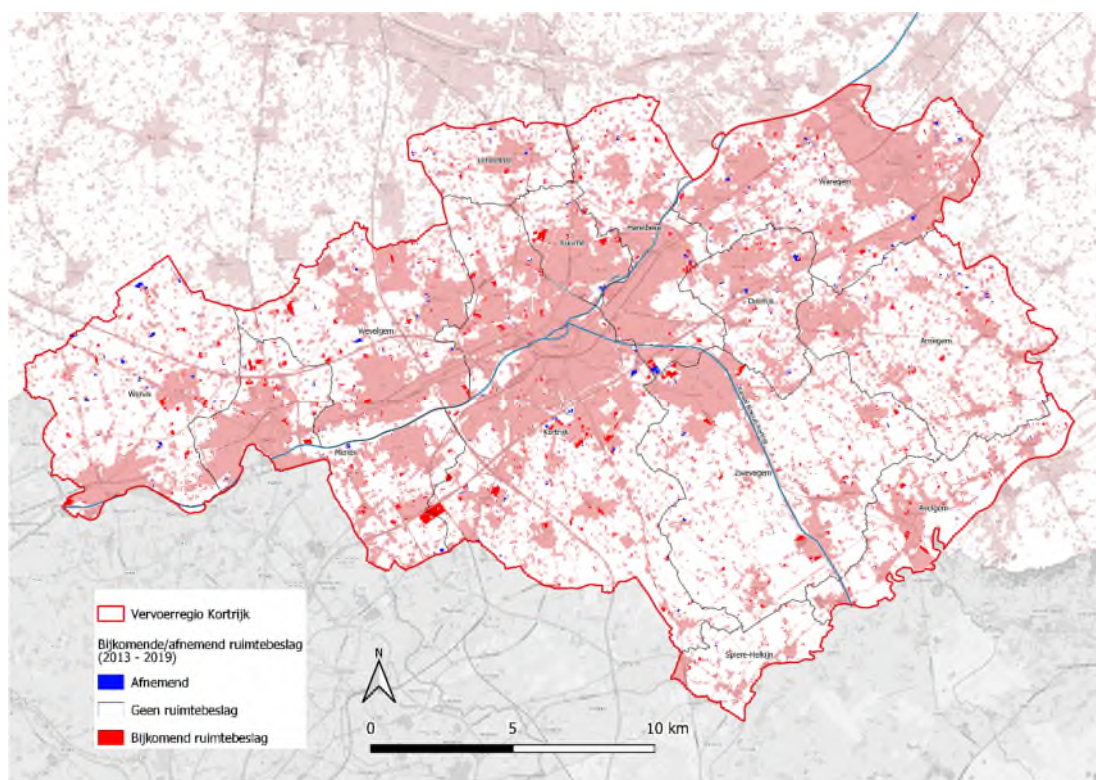
Het **ruimtebeslag**⁵ in de vervoersregio Kortrijk is het grootste in het noorden, in de omgeving van Kortrijk en langs belangrijke infrastructuurassen zoals de Leie en de E17. Het merendeel van dit ruimtebeslag wordt gevormd door bewoningskernen en verspreide bedrijventerreinen tussenin deze kernen. Het zuidelijke deel van de vervoersregio wordt gekenmerkt door veel kleinere en meer verspreide bewoningskernen. De meest bedrijventerreinen bevinden zich dan ook in het noordelijke deel van de vervoersregio. De tussenliggende open ruimte wordt gekenmerkt door woonlinten die verbindingen vormen tussen de bewoningskernen en verspreide bebouwing die hoofdzakelijk uit landbouwinfrastructuur bestaat. De grootste aaneengesloten open ruimte is bijgevolg gelegen in het zuidelijke deel van de regio dat gekenmerkt wordt door ruraal landgebruik. Het noordelijk deel wordt gekenmerkt door de bebouwing en infrastructuurontwikkelingen die aansluiten op de Eurometropool Lille-Kortrijk.



Figuur 5-1: Ruimtebeslag 2019 in de vervoersregio Kortrijk (databron: Ruimtemonitor.be)

⁵ Ruimtebeslag is de ruimte die we innemen door onze nederzettingen: huisvesting, commerciële doeleinden. Binnen dit ruimtebeslag komen 'verharde' en 'niet verharde' zones voor. Verharding en gebouwen zijn artificiële bedekkingen van de bodem zoals bv. woningen en wegen. Niet-verhard ruimtebeslag zijn bv. parken, tuinen, recreatieterreinen en sportvelden, golfterreinen,... (bron: Ruimterapport Vlaanderen 2021, hoofdstuk 1 Kernbegrippen en ruimtelijke typologieën).

Tussen 2013 en 2019 nam het ruimtebeslag in de vervoerregio Kortrijk toe van respectievelijk 41,5% tot 42,6% van het totale grondgebied. Dit is aanzienlijk hoger dan de gemiddelde ruimtebeslag per gemeente in Vlaanderen (33%), maar is te verklaren door de aanwezigheid van het stedelijk gebied van Kortrijk. Slechts 3 gemeentes uit de vervoerregio Kortrijk zitten onder het Vlaams gemiddelde, respectievelijk Spiere – Helkijn (20%), Zwevegem (28%) en Wervik (29%). Kuurne (67%), Waregem (60%) en Harelbeke (53%) zijn de gemeentes met procentueel het meeste ruimtebeslag. Het bijkomende ruimtebeslag tussen 2013 en 2019 is hoofdzakelijk gelegen in de omgeving van de kernen en omvat veelal extra bewoning of uitbreiding van industrieterreinen (figuur 5-2). Toenames in ruimtebeslag van verspreide bebouwing overall in de vervoerregio is te wijten aan extra ruimtebeslag binnen de categorie landbouw en bebouwing langsheen de woonlinten. Dat komt voornamelijk door bijkomende gebouwen en infrastructuur van agrarische bedrijven en functiewijzigingen met bijkomend ruimtebeslag. De meeste toename is echter zichtbaar in het noordelijke deel van de regio.

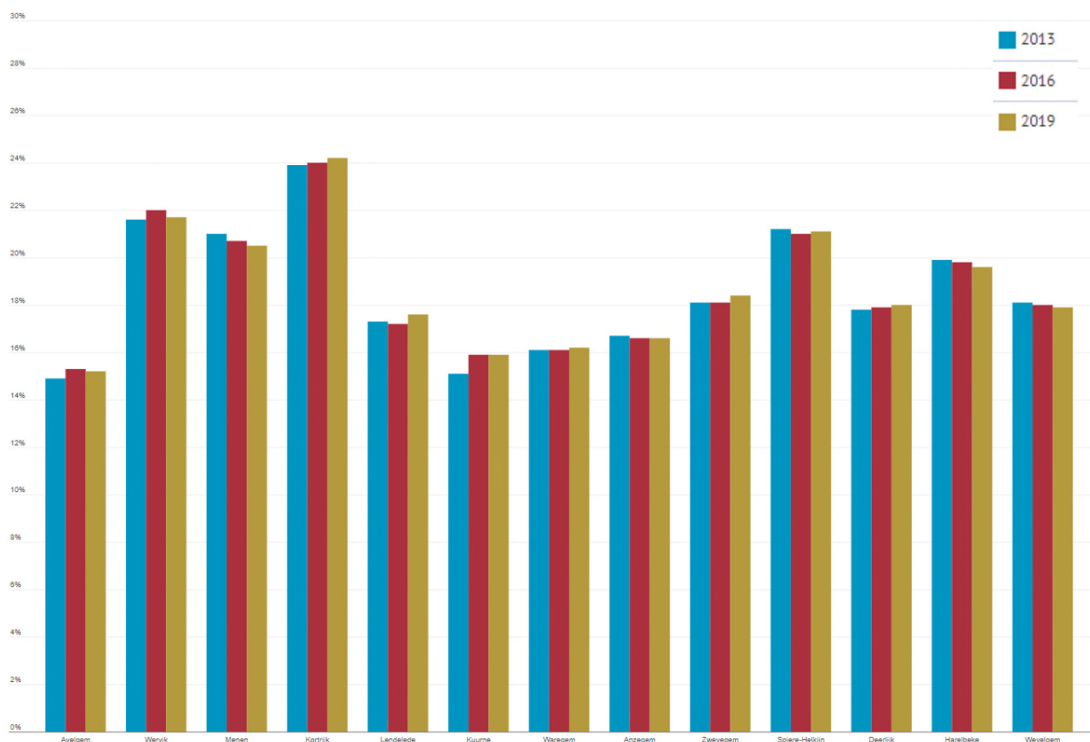


Figuur 5-2: Evolutie in ruimtebeslag 2013-2019 in de vervoerregio Kortrijk (databron: Ruimtemonitor.be)

De transportinfrastructuur (wegen en spoorwegen) in Vlaanderen neemt ca. 18% in beslag. De vervoerregio Kortrijk zit rond het Vlaams gemiddelde, namelijk ca. 19% of ca. 37.000.000 m². Onderstaande grafiek geeft de oppervlakte ruimtebeslag weer die te wijten is aan de transportinfrastructuur ten opzichte van de totale oppervlakte ruimtebeslag, dit over de periode 2013 – 2019.

Kortrijk (24,2%), Wervik (21,7%) en Spiere - Helkijn (21,1%) zijn in 2019 de gemeentes met het grootste procentuele aandeel aan oppervlakte te wijten aan transportinfrastructuur. Avelgem (15,2%), Kuurne

(15,9%) en Waregem (16,2%) zijn in 2019 de gemeentes met het laagste procentuele aandeel aan oppervlakte te wijten aan transportinfrastructuur.



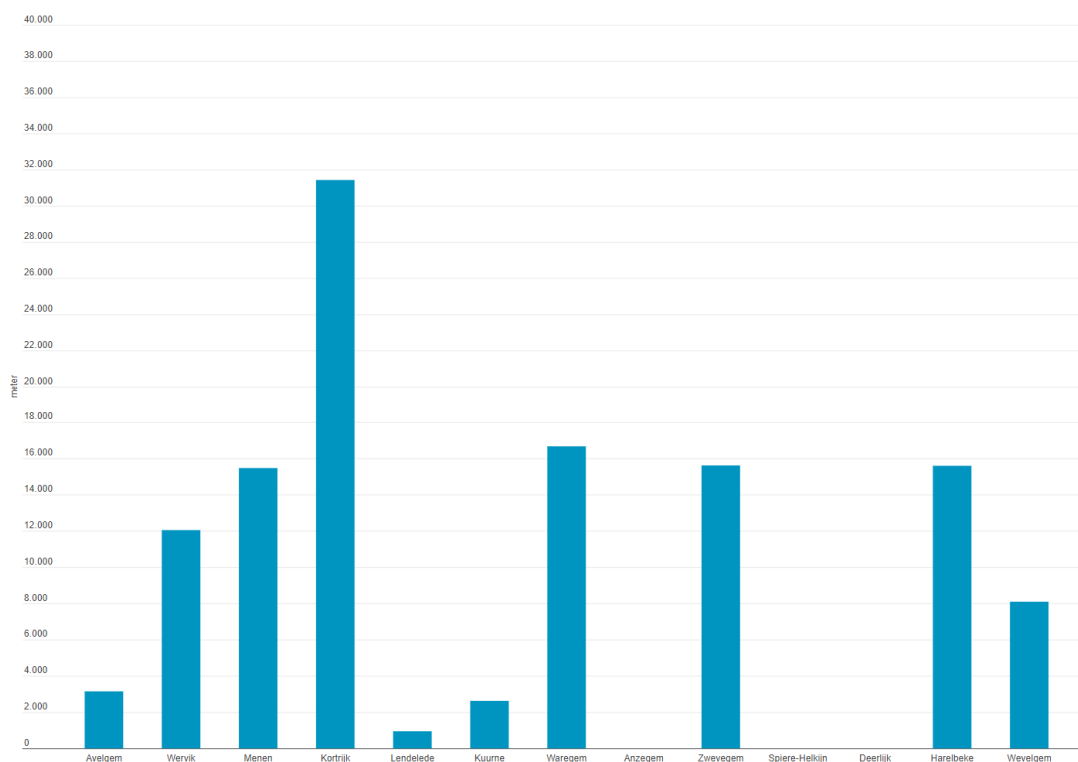
Figuur 5-3: Oppervlakte transportinfrastructuur (t.o.v. totale oppervlakte ruimtebeslag) vervoerregio Kortrijk (bron: Provincies.incijfers.be)

Ca. 65 % of 24.000.000 m² van de totale oppervlakte die transportinfrastructuur in de vervoerregio Kortrijk in beslag neemt, is effectief verhard. De gemeente Kortrijk heeft met ca. 6.200.000 m² het meeste ruimtebeslag aan transportinfrastructuur en de gemeente Spiere – Helkijn met ca. 300.000 m² het minste ruimtebeslag aan transportinfrastructuur. Procentueel gezien heeft de gemeente Kuurne het meeste ruimtebeslag aan transportinfrastructuur (75 %) en de gemeente Zwevegem het minste (55 %). Op onderstaande kaart zijn het voornamelijk de grote verbindingswegen (E17, E403, A19), gewestwegen (N50, N391, N36 en N43) en belangrijkere (lokale) ontsluitingswegen rond het regionaal stedelijk gebied Kortrijk en in de nabijheid van de (klein)stedelijke gebieden (zoals Waregem en Menen) die in het oog springen.

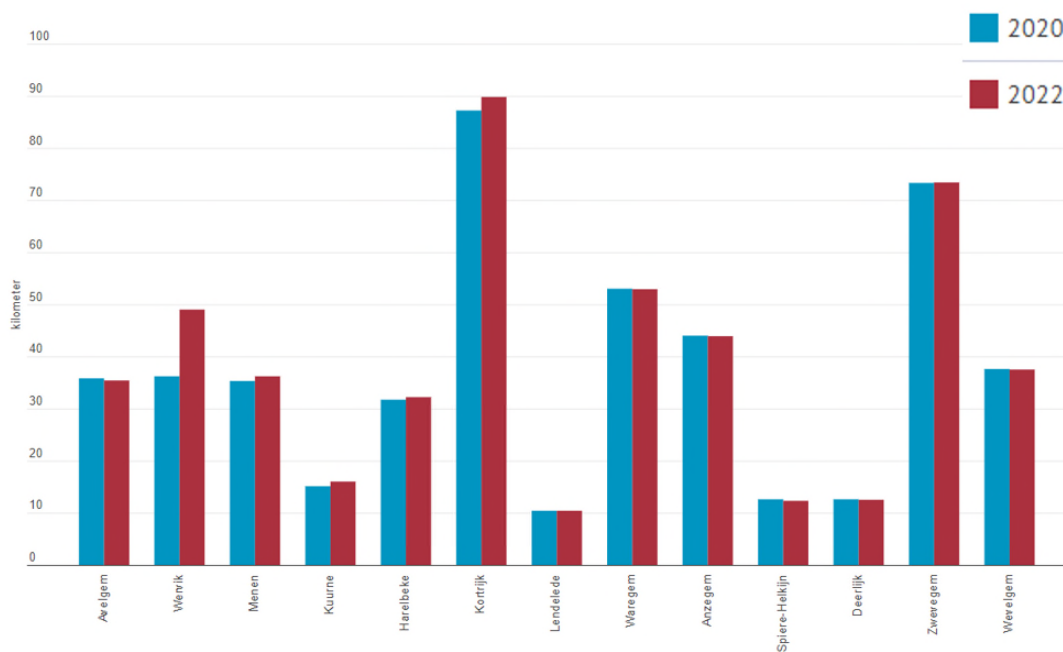


Figuur 5-4: Aandeel infrastructuur per ha 2019 (bron: Ruimtemonitor.be)

De beschikbare data over het aandeel fietsinfrastructuur toont aan dat de Vervoerregio Kortrijk in 2022 over ca. 120 km fietssnelweg beschikt. De gemeente Kortrijk heeft met ca. 31 km het grootste aandeel fietssnelwegen. De gemeentes Wervik, Menen, Harelbeke, Waregem en Zwevegem hebben tussen de 10 – 17 km fietssnelweg op hun terrein. De gemeentes Wevelgem, Lendeledede, Kuurne en Avelgem hebben minder dan 10 km fietssnelweg. De gemeentes Deerlijk, Anzegem en Spiere – Helkijn beschikken niet over fietssnelwegen. De lengte van het recreatief fietsennetwerk (in km) kan worden aangenomen dat het aandeel recreatief fietsennetwerk afhankelijk is van de grootte van de gemeente, namelijk hoe groter de gemeente, hoe uitgebreider het recreatieve fietsnetwerk is. De evolutie 2020 - 2022 toont aan dat de lengte van het recreatief fietsennetwerk vrij stabiel blijft, met uitzondering van de gemeente Wervik waar er ca. 13km aan het recreatief fietsennetwerk werd toegevoegd.



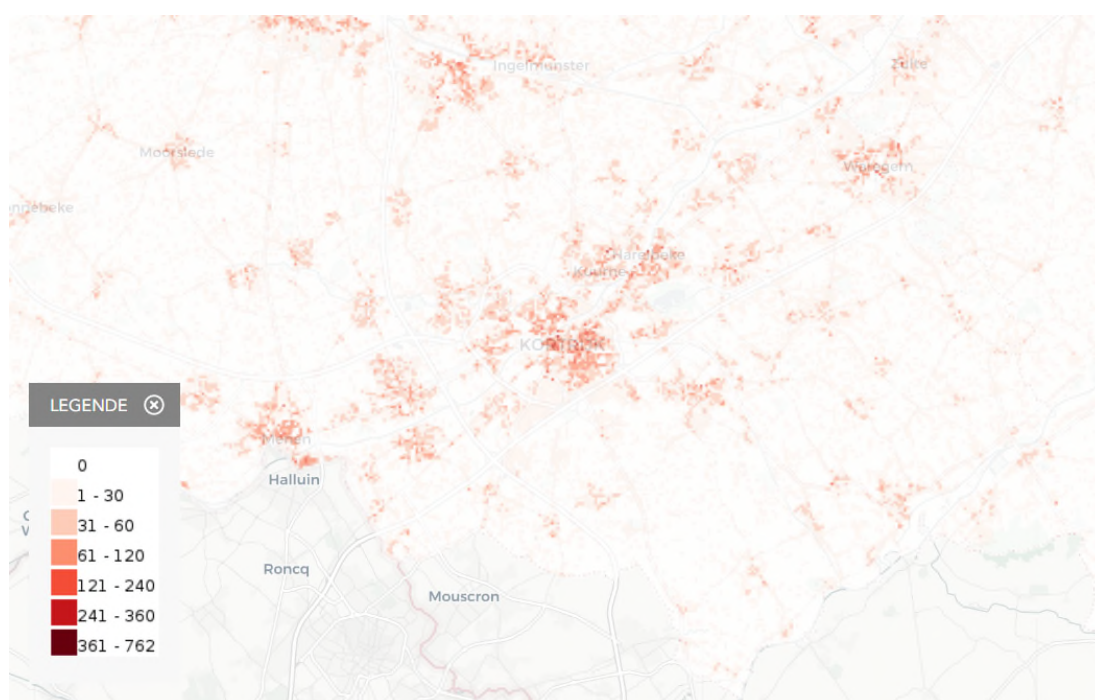
Figuur 5-5: Lengte fiets snelweg vervoerregio Kortrijk in 2022 (bron: Provincies.incijfers.be)



Figuur 5-6: Lengte recreatieve fietsnetwerk vervoerregio Kortrijk (bron: Provincies.incijfers.be)

5.1.3.1.2 Ruimtelijke samenhang

De versnippering/ ontsnippering van ruimtelijke eenheden en de mate waarin doelgerichte ontwikkeling en verdichting rond knooppunten plaatsvinden zijn belangrijke indicatoren die de **ruimtelijke samenhang** mee bepalen. Een belangrijk aandeel van de ruimte in Vlaanderen wordt gebruikt voor wonen. Dit houdt in dat ca. 13% van de totale oppervlakte van Vlaanderen wordt ingenomen door huizen en tuinen. In de Vervoerregio Kortrijk neemt de oppervlakte gewijd aan wonen en tuinen, ca. 16% in beslag. De woonkernen worden steeds dichter bevolkt, wat resulteert in een stijgende inwonersdichtheid (aantal inwoners per km²). Deze stijging is te merken in elke gemeente van de vervoerregio Kortrijk. Op vlak van inwonersaantal in 2022 is de gemeente Kortrijk uiteraard de grootste gemeente, Spiere – Helkijn is de gemeente met het minst aantal inwoners en de laagste bevolkingsdichtheid. Kuurne is de gemeente met de hoogste bevolkingsdichtheid.

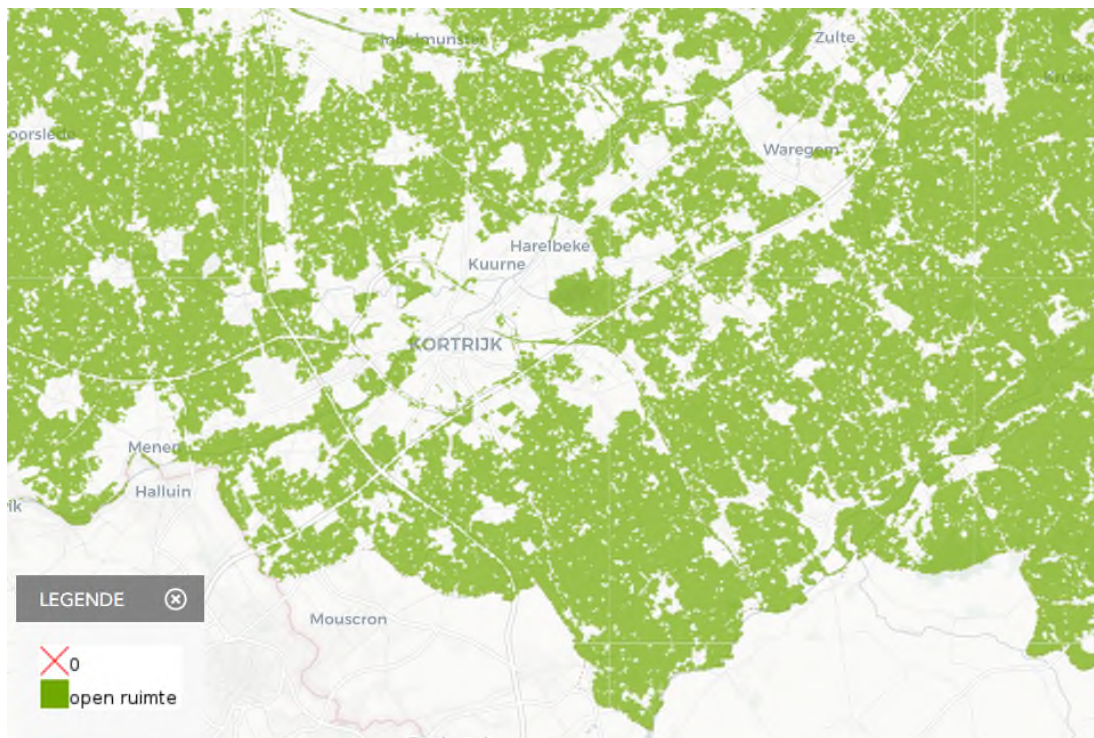


Figuur 5-7: Inwonersdichtheid per ha 2019 (bron: Ruimtemonitor.be)

Een leefbare en veerkrachtige maatschappij heeft nood aan open ruimte⁶. In Vlaanderen zijn versnippering en verharding van de open ruimte prominent aanwezig. In relatie tot de hoge inwonersdichtheid in kernen in Figuur 5-7, is op onderstaande kaart te zien dat vooral het stedelijk gebied Kortrijk, Waregem, dorpen langsheen de Leie-as (Wervik, Menen, Kuurne, Harelbeke) en kleinere dorpskernen in het noorden (Lendeledede, Gullegem, Moorsele) en zuiden van de regio (Vichte, Zwevegem, Anzegem, Otegem, Ingooigem, Moen, Avelgem, Sint – Denijs, Outrijve) weinig open ruimte hebben. Anderzijds hebben transportinfrastructuur (ca. 37.000.000 of ca. 8%) en de aanwezigheid van

⁶ Open ruimte in dit rapport omvat de gebieden die buiten de kernen liggen en niet door ruimtebeslag ingenomen worden. Omdat sommige delen van het ruimtebeslag zoals golfterreinen wel worden meegenomen als open ruimte is dit niet complementair aan ruimtebeslag, en ook niet identiek aan 'niet verhard', 'zachte bestemmingen' of buitengebied (bron: Ruimterapport Vlaanderen 2021, hoofdstuk 1 Kernbegrippen en ruimtelijke typologieën).

bedrijventerreinen (ca. 21.700.000 m² of ca. 5%) ook een belangrijk aandeel in de open ruimte kaart van de vervoerregio Kortrijk.



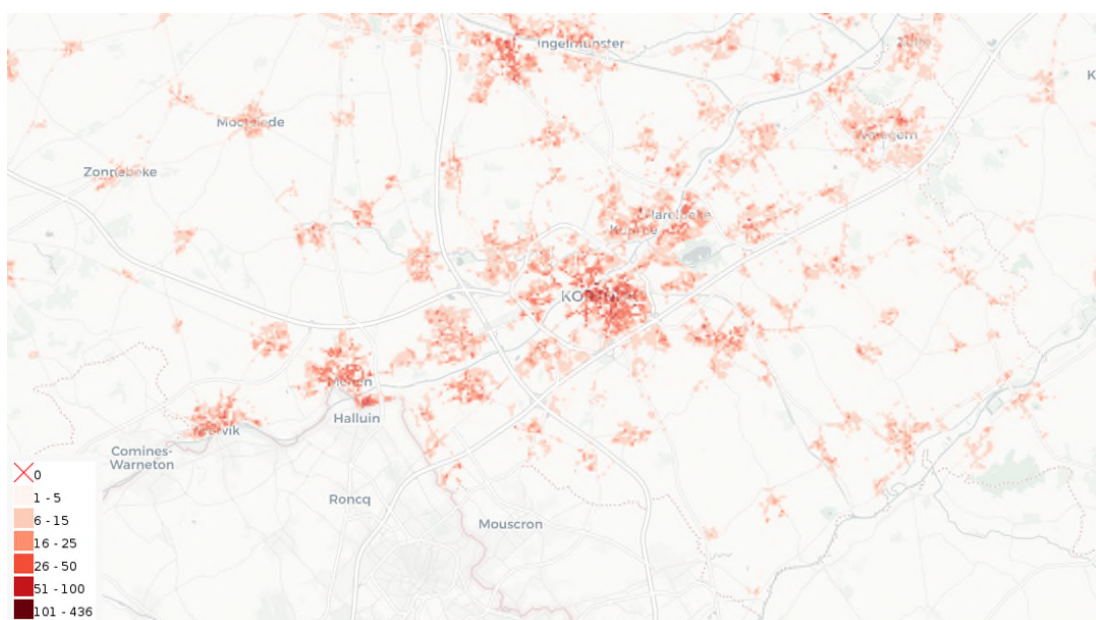
Figuur 5-8: Open ruimte 2019 (bron: Ruimtemonitor.be)



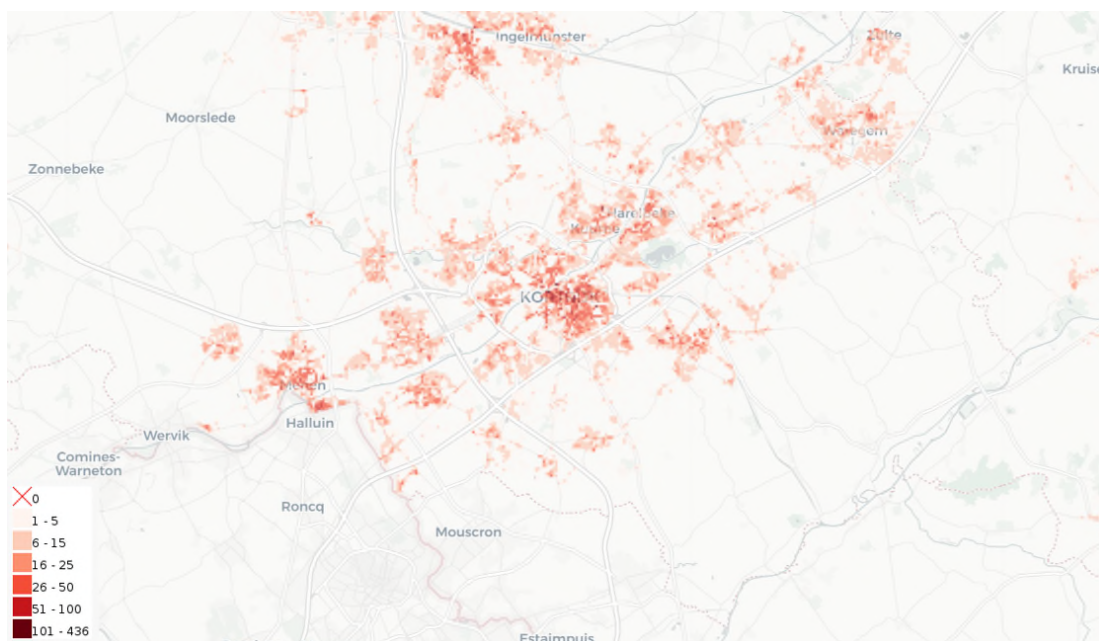
Figuur 5-9: Bedrijventerreinen 2019 (bron: Ruimtemonitor.be)

De locatie van de woning is bepalend voor het ruimtegebruik en het daar bijhorende mobiliteitsgedrag. Onderstaand kaartmateriaal toont de huishoudensdichtheid aan in relatie tot de afstand tot de verschillende niveaus van voorzieningen (basisvoorzieningen, regionale – en metropolitane voorzieningen). Er wordt aangenomen dat huishoudens goed of zeer goed voorzien zijn indien de basisvoorzieningen op wandelafstand of fietsafstand liggen. Of indien de metropolitane en/ of de regionale voorzieningen zich op fietsafstand bevinden.

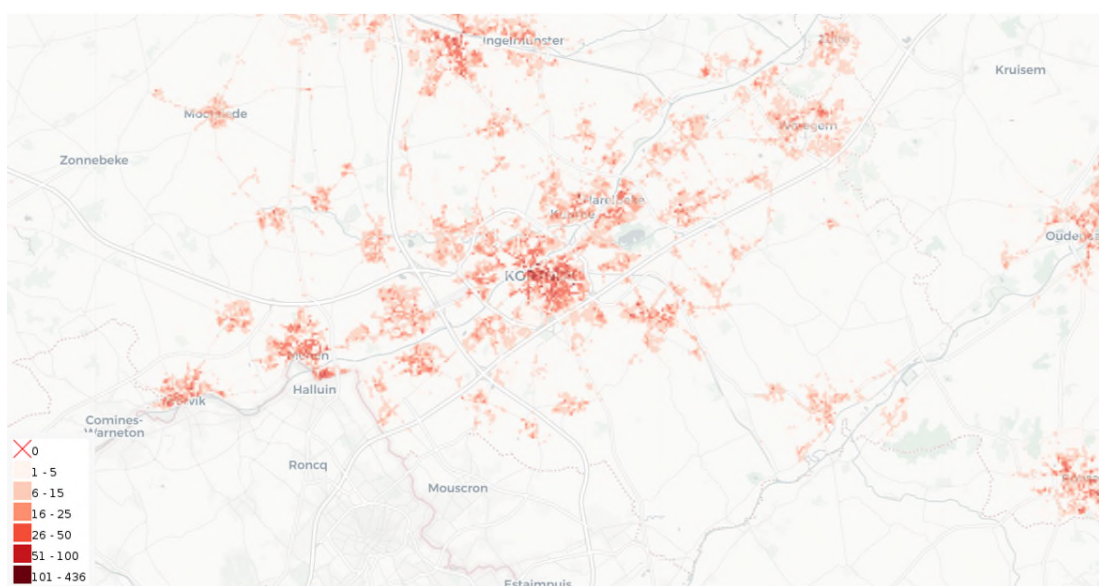
Globaal gezien zijn zowel de basis - en regionale voorzieningen, voor huishoudens woonachtig in de stedelijke – en kleinstedelijke gebieden goed tot zeer goed bereikbaar. De huishoudens woonachtig in de dorpskernen, gelegen in de versnipperde delen van de vervoerregio Kortrijk, zijn een stuk minder bereikbaar voor basis - en regionale voorzieningen, met uitzondering van de dorpskern van Heester en Avelgem in het zuiden van de vervoerregio Kortrijk. De goede bereikbaarheid tot metropolitane voorzieningen beperkt zich tot de Leie – as, waaronder het regionaal stedelijk gebied Kortrijk en de kleinstedelijke gebieden met name Mene en Waregem in het oog springen.



Figuur 5-10: Huishoudensdichtheid met goede basisvoorzieningen 2013 (bron: Ruimtemonitor.be)



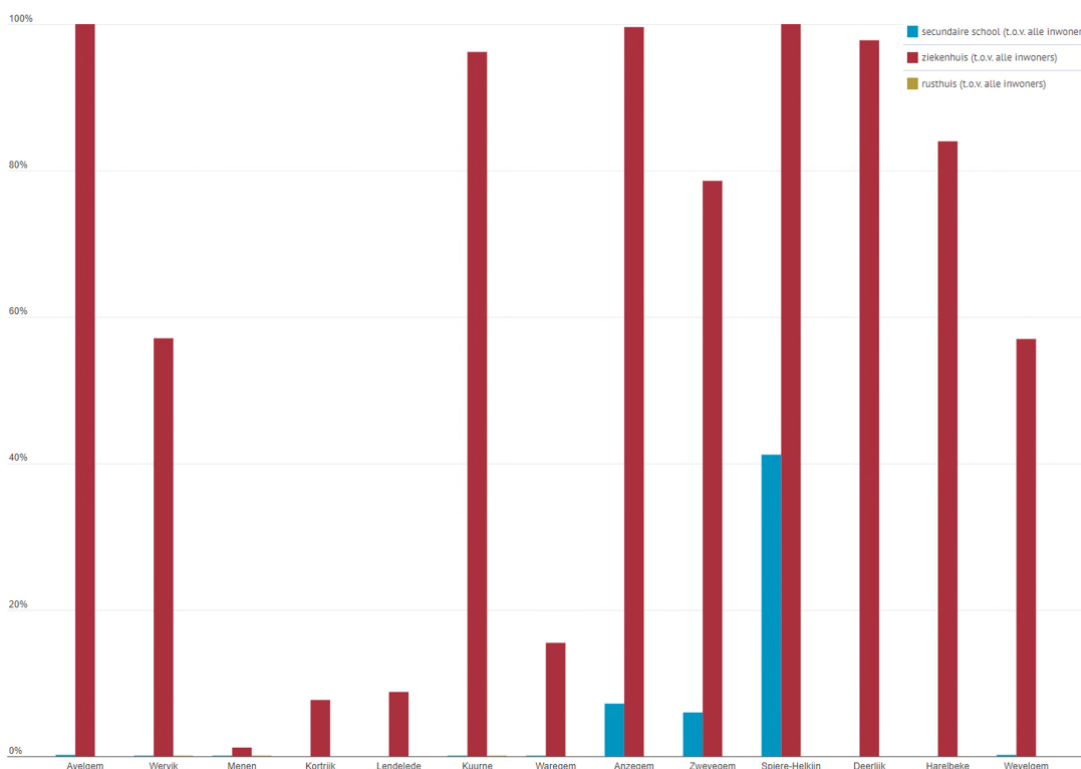
Figuur 5-11: Huishoudensdichtheid met goede metropolitane basisvoorzieningen 2013 (bron: Ruimtemonitor.be)



Figuur 5-12: Huishoudensdichtheid met goede regionale basisvoorzieningen 2013 (bron: Ruimtemonitor.be)

In figuur 13 is te zien dat de globale bevolking (100%) van 2 gemeentes (Avelgem en Spiere – Helkijn) van de vervoerregio Kortrijk niet gelegen zijn in een straal van 5 km rond een ziekenhuis. Slechts 6 gemeentes kunnen aantonen dat meer dan 40% van hun globale bevolking in een straal van 5 km rond een ziekenhuis woont. Zo goed als alle inwoners van elke gemeente van de vervoerregio Kortrijk heeft een rusthuis binnen de straal van 5 km voor elke bewoner. Elke gemeente heeft een basisschool binnen de 5km van hun bevolking. Een ander verhaal is de aanwezigheid van een secundaire school. In drie van de gemeentes is de nabijheid van een secundaire school binnen de 5 km voor minstens 5% geen optie. Dit geldt voor ca. 3.600 inwoners van de vervoerregio Kortrijk, vooral in de gemeente

Zwevegem (6% of 1.495 inwoners) en Anzegem (7,2% of 1.062 inwoners). In Spiere - Helkijn is dit zelf voor 60% van de bevolking of 856 inwoners. Een secundaire school binnen een straal van 10km vormt voor de gehele bevolking van de vervoerregio Kortrijk geen enkel probleem, met uitzondering van 114 inwoners verdeeld over 13 gemeenten.



Figuur 5-13: Inwoners buiten buffer van 5 km - 2021 (bron: provincies.incijfers.be)

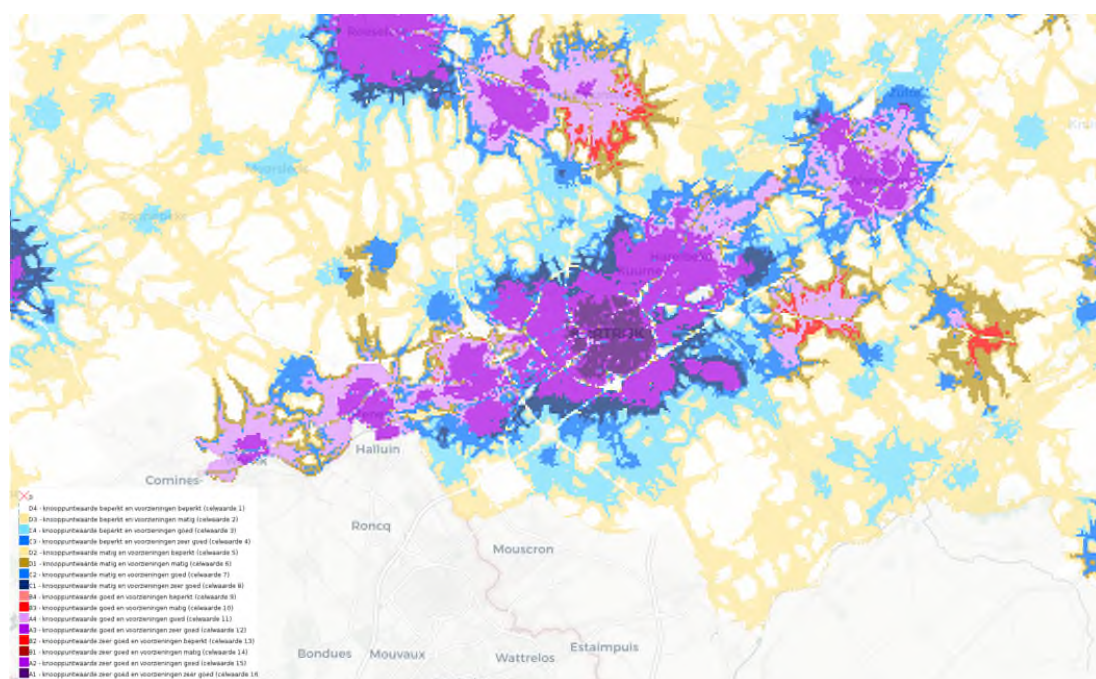
Mobiliteit is verbonden met onze omgeving door haar vermogen om plaatsen met elkaar te verbinden. Onderstaande kaart kwam tot stand door het kruisen van de totaalkaart van voorzieningen (toestand 2019) met de totaalkaart van de knooppuntwaarde⁷ (toestand 2019). De kaart verdeelt de vervoerregio onder in 16 categorieën op basis van een totale score bestaande uit de knooppuntwaarde en voorzieningenniveau van iedere 1ha- locatie van de vervoerregio Kortrijk. Zo worden de locaties afgebakend die goed voorzien zijn van collectief vervoer en op vlak van hun voorzieningenniveau. Uit deze synthese kunnen locaties worden afgeleid met een hoge ontwikkelkans op basis van hun voorzieningsniveau of knooppuntwaarde en als knooppunt belangrijk kunnen zijn voor een verdere doelgerichte ontwikkeling (Transit Oriented Development en Bicycle Oriented Development) en verdichting (kernversterking⁸).

⁷ De knooppuntwaarde is een indicator voor de bereikbaarheid van een locatie met meerdere vervoersmodi, zoals het openbaar vervoer (bediening van het trein-, tram- en busnet), de auto en de fiets.

⁸ Kernversterking is dé ruimtelijke opgave voor Vlaamse steden en gemeenten omdat er buiten de kern geen ruimte meer is om woningen, bedrijventerreinen en ontspanningslocaties te voorzien. Verdere verharding van de open ruimte, verspreiding, versnippering en verlinting van woningen zijn geen goed toekomstplan. Vanuit het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen zijn er vijf ingrediënten voor kernversterking: 1)

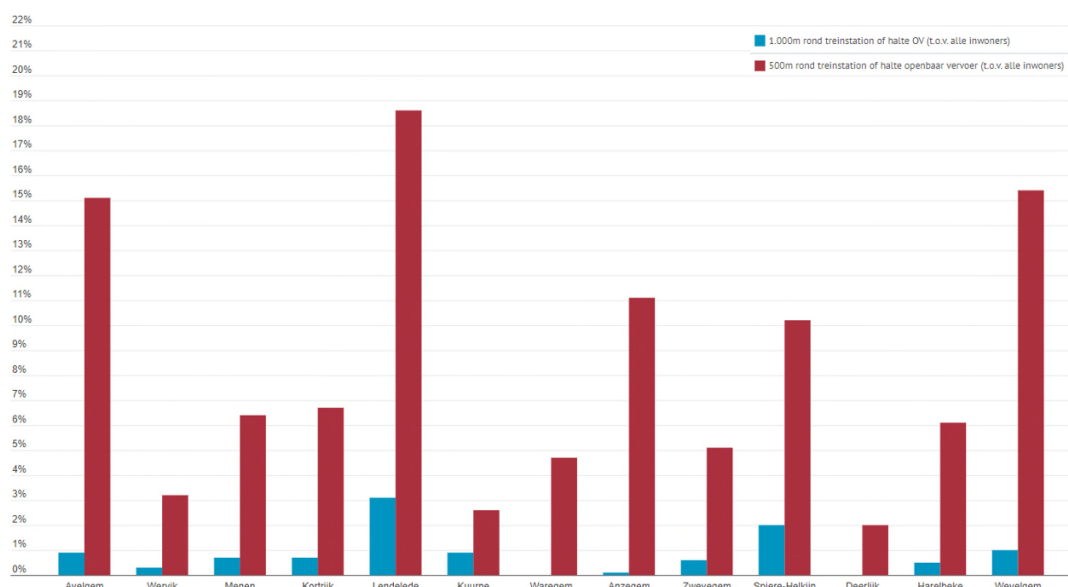
Er wordt rekening gehouden met de knooppunt die deel uitmaken van het spoor netwerk en bushaltes van De Lijn. Gemeente Kortrijk scoort de beste score op vlak van knooppuntwaarde en voorzieningenniveau (score 16). In het algemeen kan geconcludeerd worden dat de aanwezigheid van een treinstations in steden en dorpskernen langs de Leie-as (Wervik, Menen, Wevelgem, Bissegem, Kortrijk, Harelbeke en Waregem) en in het zuidelijke deel van de vervoerregio (Vichte en Anzegem) maakt dat deze locaties goed scoren op knooppuntwaarde. Figuur 14 toont aan dat de gemeente Lendeledede procentueel het meeste aantal inwoners heeft die woonachtig zijn buiten de buffer van 500m en 1000m van een treinstation of een halte van het openbaar vervoer, respectievelijk ca. 19% en 3%. De synthesescore wordt uiteindelijk meebepaalt door het niveau van voorzieningen te kruisen de knooppuntwaarde. Lendeledede heeft synthesesniveau 7-8, dit houdt in dat de knooppuntwaarde matig is, maar de voorzieningen goed tot zeer goed zijn. De overige dorpen in het noordelijke en het zuidelijke deel van de vervoerregio scoren beperkt op vlak van knooppuntwaarde en variëren op vlak van voorzieningsniveau, dit houdt in dat deze kernen één van de laagste syntheseswaarde (score 0 – 3) hebben.

De versnipperde gebieden en meer rurale gemeentes, verdeelt over de vervoerregio Kortrijk, scoren beperkt op vlak van knooppuntwaarde en variëren van beperkt tot matig op vlak van voorzieningsniveau, dit houdt in dat deze gemeentes één van de laagste syntheseswaarde (score 0 – 2) hebben.



Figuur 5-14: Synthese knooppuntwaarde en voorzieningenniveau 2019 (bron: Ruimtemonitor.be)

aandacht voor beeldkwaliteit, 2) verdichten zonder open ruimte aan te snijden, 3) duurzame mobiliteit, 4) voldoende collectieve of publieke ruimte en 5) nabijheid van voorzieningen/functies.



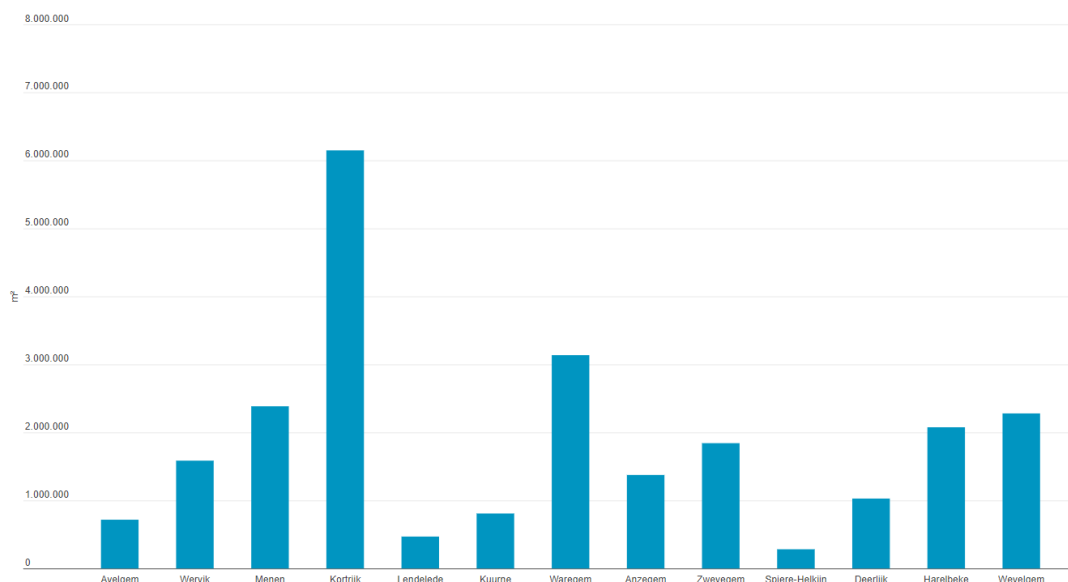
Figuur 5-15: Inwoners buiten buffer van 500 - 1000m rond treinstation of halte OV - 2021 (bron: provincies.incijfers.be)

5.1.3.1.3 Ruimtelijke kwaliteit

De **ruimtelijke kwaliteit** vertelt iets over het feit of de (openbare) ruimte goed te gebruiken is en of het prettig en leefbaar is om in deze ruimte te verblijven. De verhardingsgraad binnen de ruimte en de aanwezigheid van ruimtelijke kernkwaliteiten zijn belangrijke parameters die de ruimtelijke kwaliteit voor een groot deel bepalen. De verhardingsgraad⁹ in Vlaanderen is gemiddeld 15%. Met 122 bovengemiddelde verharde gemeenten van de in totaal 300 Vlaamse gemeenten, is Vlaanderen relatief sterk verhard. De verhardingsgraad in de vervoerregio Kortrijk is bovengemiddeld, namelijk 20,4%. Woningen en wegen zijn belangrijke artificiële bedekkingen van de bodem. Ca. 18% van het totale oppervlakte aan ruimtebeslag van Vlaanderen (33%) bestaat uit transportinfrastructuur. Van die totale oppervlakte die transportinfrastructuur in Vlaanderen in beslag neemt, is 60,5% of ca. 500.000.000 m² effectief verhard. In de vervoerregio Kortrijk is dit ca. 65 % of ca. 24.000.000 m². In 2018 zijn de gemeentes Kuurne (75,1%), Waregem (72,9%) en Menen (69%) de gemeentes met de meeste verharding ten opzichte van de oppervlakte ruimtebeslag door transportinfrastructuur. Opmerkelijk, ondanks dat Kuurne en Waregem de gemeentes zijn met procentueel de hoogste effectieve verharding (respectievelijk 75,1% en 72,9%), beschikken Kuurne en Waregem één van het laagst aandeel transportinfrastructuur t.o.v. het totale oppervlakte ruimtebeslag (respectievelijk 15,9% en 16,2%), na de gemeente Avelgem (16,6%). De gemeentes Kortrijk, Waregem en Menen zijn qua oppervlakte verharding binnen de ruimtebeslag door transportinfrastructuur de uitschieters, met respectievelijk ca. 6.200.000 m², ca. 3.100.000 m² en 2.400.000 m². De gemeentes Spiere – Helkijn, Lendelede en Avelgem

⁹ Verharding en gebouwen zijn artificiële bedekkingen van de bodem waardoor essentiële ecosysteemfuncties verloren gaan, denk maar aan woningen en wegen (bron: Ruimterapport Vlaanderen 2021, hoofdstuk 1 Kernbegrippen en ruimtelijke typologieën).

zijn de gemeentes met de laagste oppervlakte verharding binnen de ruimtebeslag door transportinfrastructuur, met respectievelijk ca. 282.000 m², ca. 470.000 m² en 717.000 m².



Figuur 5-16: Verharding in ruimtebeslag door transportinfrastructuur 2018 vervoerregio Kortrijk (bron: provincies.incijfers.be)

De aanwezigheid en het in stand houden van (onroerend) erfgoed zijn belangrijke ruimtelijke kernkwaliteiten. In de vervoerregio Kortrijk zijn 215 erfgoedobjecten aangesloten bij Monumentenwacht Vlaanderen. Ondanks dat ongeveer de helft van de erfgoedobjecten zich in de gemeente Kortrijk bevindt, heeft elke gemeente van de vervoerregio Kortrijk minstens één erfgoedobject.

5.1.3.2 Evoluties op het vlak van de ruimteparameters

Zoals op Figuur 5-2 te zien was, was het bijkomende ruimtebeslag tussen 2013 en 2019 hoofdzakelijk op te merken in de omgeving van de kernen. Het bijkomende ruimtebeslag bestond voornamelijk uit extra bewoning of uitbreiding van industrieterreinen. Toenames in ruimtebeslag van verspreide bebouwing overal in de vervoerregio is te wijten aan extra ruimtebeslag binnen de categorie landbouw en bebouwing langsheen de woonlinten. Dat komt voornamelijk door bijkomende gebouwen en infrastructuur van agrarische bedrijven en functiewijzigingen met bijkomend ruimtebeslag. De meeste toename is zichtbaar in het noordelijke deel van de regio.

Volgens de bevolking – en huishoudensstatistieken van de Vlaamse Overheid blijft de demografische evolutie van de vervoerregio vrij consequent met een gelijkmatige groei van het bevolkingsaantal tussen 2020 en de prognose voor 2030 en 2040, respectievelijk ca. 3,5 %. Er wordt verwacht dat de aangroei van het aantal huishoudens zal vergroten van + 7,12 % in de periode 2010 – 2020 tot + 5,04% in de periode 2020 – 2030 tot + 4,07 % in de periode 2030 – 2040. Deze aangroei van het aantal huishoudens en bijgevolg van de woonbehoefte is voornamelijk te wijten aan de demografische trends van gezinsverdunding (stijging in huishoudens van 1 persoon ten koste van het aantal grotere gezinnen) en vergrijzing. De toename in woonbehoefte en de zoektocht naar aangepaste woon-

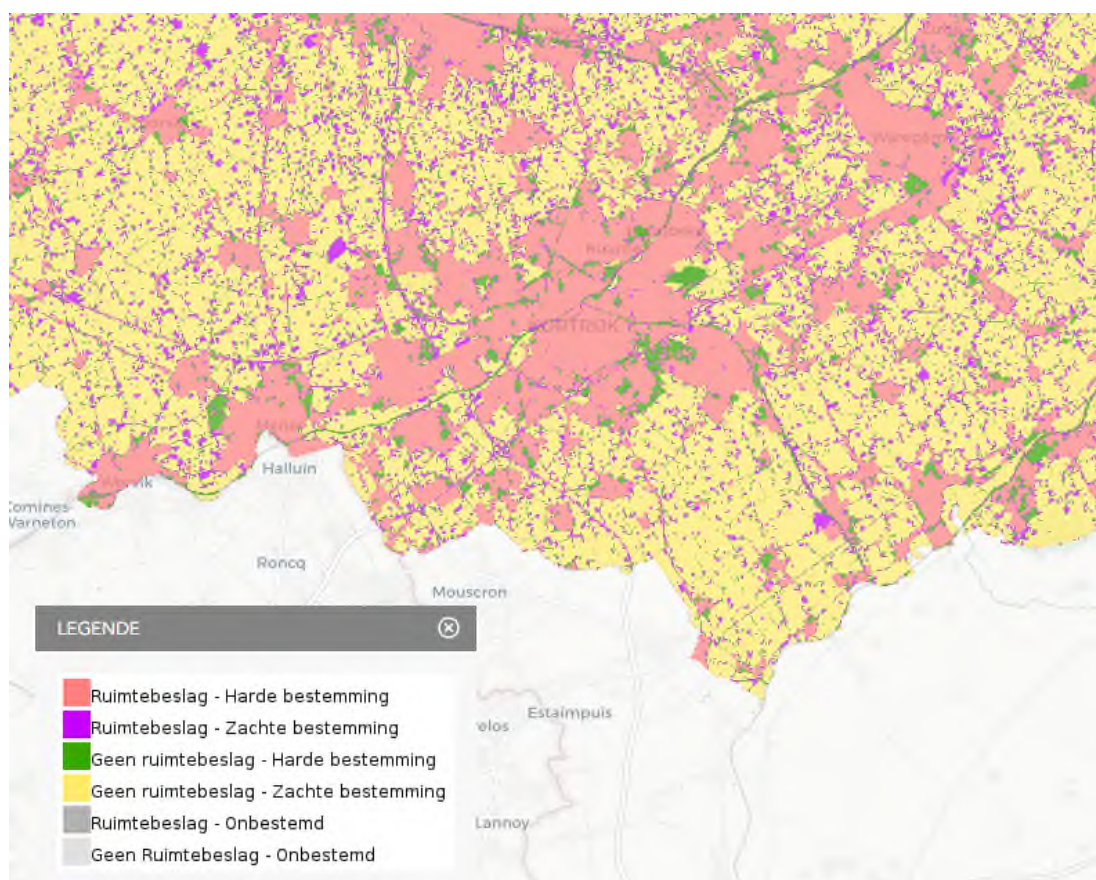
accommodatie zou zonder bijkomend beleid dus kunnen resulteren in een toename van het ruimtebeslag richting 2040.

Het maximale theoretische ruimtebeslag is vastgelegd in de bestemmingsplannen. Figuur 5-17 en Figuur 5-18 geven de verhouding tussen het effectieve ruimtebeslag en de planologische bestemming weer (anno 2019). Het zijn de gebieden zonder huidig ruimtebeslag, maar met een harde bestemming (weergegeven in het groen), waar bij ongewijzigd beleid in de eerste plaats bijkomend ruimtebeslag wordt verwacht. Het grootste potentieel ligt in de verstedelijkte Leie – as. De knelpunten inzake bijkomend ruimtebeslag beperken zich echter niet enkel tot de groene zones op de kaart. De vervoerregio Kortrijk kent ook ruimtebeslag in zachte bestemmingen (weergegeven in het paars op Figuur 5-17). Het betreft voornamelijk verspreide bebouwing en komt vooral in het noorden en in het zuiden van de vervoerregio voor. De recente ontwikkelingen in de periode 2013 – 2019 tonen aan dat het bijkomend ruimtebeslag zich ook in deze zones voordoet en niet uitsluitend in deze met een harde bestemming.

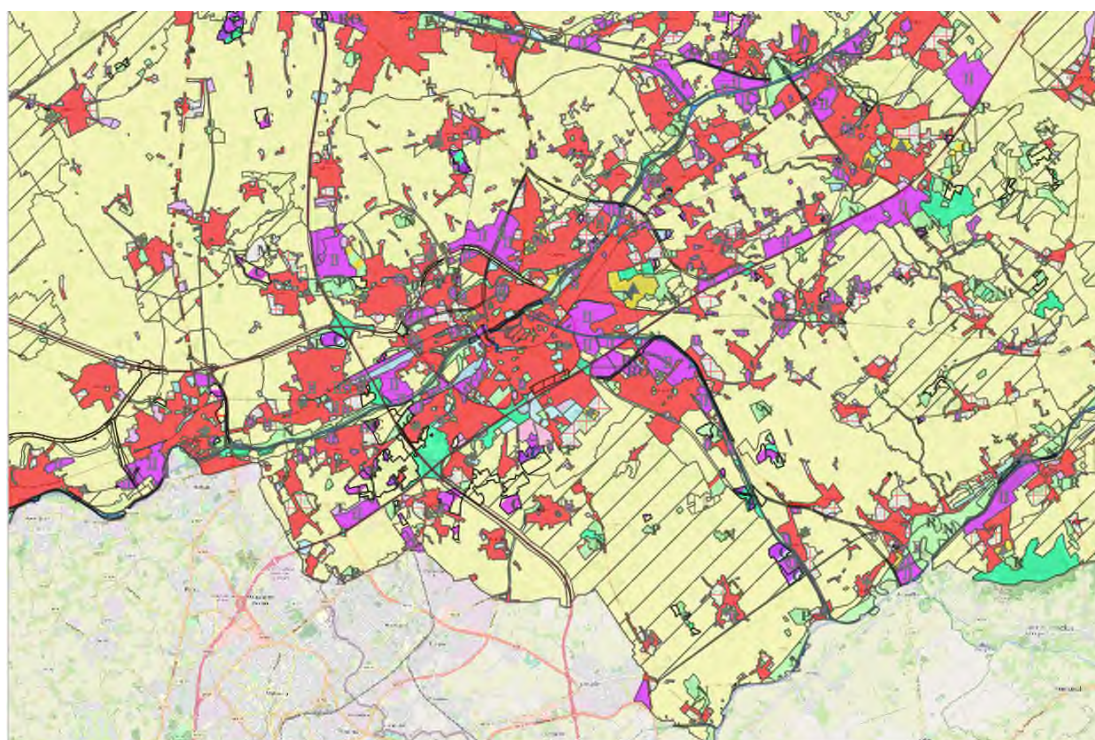
Volgens het Gewestplan (1977) liggen de gebieden van het maximale theoretische ruimtebeslag voornamelijk in woonzone of woonuitbreidingszone. Enkele gebieden liggen in (landschappelijk waardevol) agrarisch gebied, park – en of natuurgebied en industriegebied. Het betreffen aanzienlijke aaneengesloten oppervlaktes voornamelijk in kernen (zowel stedelijk als landelijk) én in gebied voor agrarische activiteiten en bedrijvigheid. Vaak gaat het om een uit/inbreiding van een bestaande bedrijven - of wooncluster, die in de meeste gevallen omgeven zijn door reeds bestaand ruimtebeslag, zij het ook lintbebouwing. Hun realisatie zou inbreiding betekenen. Het realiseren van de woonuitbreidingsgebieden kan gezien worden als uitbreiding van het ruimtebeslag ten koste van aanzienlijke open (binnen)ruimtes.

Op de Samenhangende Open Ruimte Gebieden kaart van 2019 (Figuur 5-19) zijn de gedeeltelijk gebouwde percelen al niet meer mee opgenomen. Dit zijn voornamelijk percelen waaraan een harde bestemming werd toegekend, in vele gevallen bedoeld als toekomstig bedrijventerrein.

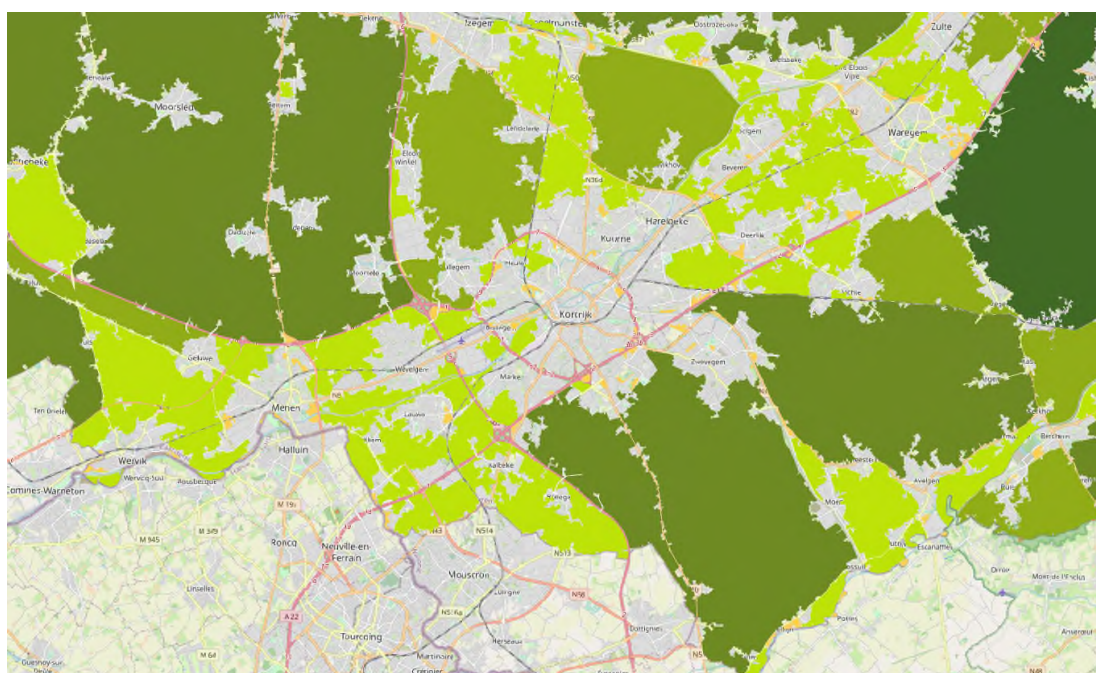
De planologische voorraad aan gebieden met een woonbestemming levert vanuit het reeds besliste beleid dus de belangrijkste bijdrage aan een eventuele toename van het ruimtebeslag in de toekomst. Ondanks de minder snel toenemende aangroei van het aantal huishoudens, maar de continue blijvende aangroei op vlak van bevolkingsaantal in de vervoerregio Kortrijk, blijft de woonbehoefte wel toenemen. Daarenboven leiden de demografische trends (cf. toenemende vergrijzing en gezinsverdunding) tot een mismatch tussen de bevolkingssamenstelling enerzijds en het bestaand woonpatrimonium anderzijds. Dit plan heeft de ambitie om een ruimte neutrale regio te worden, dit houdt in dat het bijkomende ruimtebeslag herleid wordt tot 0 ha in de toekomst. Zonder bijsturing wordt richting 2040 een stijging van het ruimtebeslag in de vervoerregio Kortrijk verwacht, voor een bepaald deel buiten de kernen. Het spreekt voor zich dat de mate en lokalisering van het bijkomende ruimtebeslag, ook de ruimtelijke samenhang en de ruimtelijke kwaliteit van de vervoerregio kan beïnvloeden.



Figuur 5-17: Effectief Ruimtebeslag vs. Planologische bestemming (2019) (bron: Ruimtemonitor.be)



Figuur 5-18: Theoretisch maximaal ruimtebeslag bij ongewijzigd beleid (ingetekend op Gewestplan 1997)



Figuur 5-19: Samenhang Open Ruimte in 2019 (bron: Ruimtemonitor.be)

5.1.3.2.1 Te verwachten evoluties doelstelling ruimtebeslag

De doelstelling van het beleidsplan ruimte Vlaanderen is om tegen 2030 het bijkomend gemiddeld dagelijks ruimtebeslag terug te dringen tot maximaal 2 ha/dag, en het bijkomend gemiddeld dagelijks ruimtebeslag te reduceren tot 0 ha/dag tegen 2050.

Het ruimtebeslag omvat verharde en onverharde ruimtes die ingenomen worden door zogenaamde harde functies, wonen, industrie, wegenis... incl. de onverharde ruimtes horende bij deze functies. De verharde ruimtes zijn maar aandeel van het ruimtebeslag. Naast de doelstelling om het ruimtebeslag terug te dringen is, is er ook de doelstelling om de verhardingsgraad te beperken. De doelstelling is een daling van 10% verhardingsgraad voor het ruimtebeslag van transportinfrastructuur.

Het Ruimterapport Vlaanderen 2021¹⁰ omvat de meest actuele analyses van de toename van het ruimtebeslag in Vlaanderen. De totale oppervlakte ruimtebeslag in 2013 bedroeg 442.514 ha. De oppervlakte ruimtebeslag in 2019 bedraagt 453.488 ha. Het ruimtebeslag is toegenomen met circa 11.000 ha, of 2,5%. De toename van het ruimtebeslag in de periode 2013-2019 bedraagt gemiddeld 5,1 ha/dag. In de periode 1985-2013 groeide het ruimtebeslag met 9 ha/dag. De aangroei van het ruimtebeslag in de periode 2013- 2019 is merkbaar lager. De beleidsdoelstelling, met name 2ha/dag in 2030 en 0 in 2050, is echter nog niet behaald. De 'distance to target' is dan ook nog veraf.



De regionale mobiliteitsplannen kunnen op verschillende wijzen een bijdrage leveren aan deze doelstellingen. Rechtstreeks kunnen ze bijdragen door een kleiner ruimtebeslag van de infrastructuur. Onrechtstreeks kunnen ze kernversterkend werken, waardoor de behoefte aan bijkomend ruimtebeslag voor andere functies beperkt wordt. Dit kan tegengesteld zijn: zo kan een bijkomende inname voor een hoppinpunt wel een toename van het ruimtebeslag voor infrastructuur zijn, maar anderzijds leiden tot een kernversterking, verdichting en afname van ruimtebeslag voor andere functies. Bij de beoordeling kan ook ingezoomd worden op het ruimtebeslag en de verharding van de transportinfrastructuur zelf. In 2013 bestond 13,1% van de verharding in Vlaanderen uit transportinfrastructuur, oftewel ruim 80.000ha, voornamelijk wegenis (incl. aanliggende infrastructuren zoals fietspaden, parkeerplaatsen, voetpaden...). Het grootste deel daarvan is effectief verhard (57% of 46.401ha).

5.1.3.2.2 Te verwachten evoluties doelstelling ruimtelijke samenhang

In verschillende beleidsplannen worden beleidsdoelstellingen geformuleerd die (in meer of mindere mate) betrekking op de ruimtelijke samenhang:

¹⁰ Pisman, A., Vanacker, S., Bieseman, H., Vanongeval, L., Van Steertegem, M., Poelmans, L., Van Dyck, K. (Eds.). (2021). Ruimterapport 2021. Brussel: Departement Omgeving

Beleidsplan Ruimte Vlaanderen: terugdringen dagelijks ruimtebeslag door:

- De woondichtheid op bewandelbare afstand rond het geheel van strategische collectieve vervoersknopen binnen de ruimtelijke ruggengraat neemt tegen 2050 met 50 % toe ten opzichte van 2015;
- Het bedrijfsoppervlak op bewandelbare afstand rond het geheel van strategische collectieve vervoersknopen binnen de ruimtelijke ruggengraat zal jaarlijks stijgen door werk te maken van gemengde ontwikkeling;
- Bijkomende economische activiteiten worden georganiseerd rond locaties met een hoge knooppuntwaarde;
- Er wordt naar gestreefd om tegen 2050 geen substantieel aantal bijkomende woonegelegenheden en werkplekken meer te realiseren op te lange verplaatsingstijd van een collectieve vervoersknoop of groep voorzieningen, tenzij dit om duidelijke ruimtelijk rendementsoverwegingen aangewezen is. Bijkomende economische activiteiten dienen georganiseerd te worden rond locaties met een hoge knooppuntwaarde.

Het Ruimterapport Vlaanderen bevat geen cijfers die de samenhang in relatie tot collectieve vervoersknopen weergeven. Wel zijn er een aantal indicatoren die de evoluties van bv. de inwonersdichtheid of tewerkstellingsdichtheid per ha in 2013- 2019 weergeven in relatie tot hun ligging.

| | 2013 | 2019 |
|---------------|----------------------------------|-----------------------------------|
| Verstedelijk | 28,6 inw / ha 15,5 werkn / ha | 29,00 inw / ha 16,2 werkn / ha |
| Randstedelijk | 7,5 inw / ha 3,2 werkn / ha | 7,5 inw / ha 3,3 werkn / ha |
| Landelijk | 2,2 inw / ha 0,7 werkn / ha | 2,2 inw / ha 0,7 werkn / ha |

Hieruit blijkt dat, in stedelijk gebied, waar een grotere concentratie van vervoersknopen veronderstelt kan worden, er een beperkte toename is van de bevolkingsdichtheid en tewerkstellingsdichtheid. Anderzijds neemt deze (bijna) niet toe in landelijke en randstedelijke gebieden, waar er een lagere knooppuntwaarde kan verwacht worden. Bij de interpretatie van deze cijfers moet rekening gehouden worden dat de oppervlaktes stedelijk gebied en randstedelijk gebied zijn toegenomen, en de oppervlakte landelijk gebied is afgenomen. Er is met andere woorden een uitbreiding van die gebieden, die gepaard gaat met een beperkte verdichting.

Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030:

- Minstens 50% van bevolking woont op goed gelegen locaties, i.e. +5% t.o.v. 2013;
- Minstens 60% van tewerkstellingsplaatsen zijn gelegen op goed bereikbare locaties, i.e. +5% t.o.v. 2013.

Er is geen analyse beschikbaar voor goed gelegen woonlocaties. We kunnen echter aannemen dat dit eveneens samenhangt met de bereikbaarheid en de knooppuntwaarde. In het ruimterapport is, naast de dichtheden, ook het % van de bevolking opgenomen:

| | 2013 | 2019 |
|---------------|-----------|-----------|
| Verstedelijk | 40,4% inw | 41,4% inw |
| Randstedelijk | 21,5% inw | 22,4% inw |
| Landelijk | 38,1% inw | 36,5% inw |

Hieruit blijkt dat er tov 2013 reeds een toename is van de bevolking in verstedelijkte en randstedelijke gebieden, en een afname in landelijke gebieden. Dit is echter nog geen 5%. Op basis van deze data kan besloten worden dat er reeds stappen gezet zijn, maar de doelstelling nog veraf is.



5.1.3.2.3 Te verwachten evoluties doelstelling ruimtelijke kwaliteit

De doelstelling ruimtelijke kwaliteit komt eveneens in meerdere beleidsplannen naar voor. De kwaliteiten die gelinkt zijn aan de gezondheid van de mens, zoals lucht en geluid, worden bij de doelstellingen van het thema mens behandeld. Binnen de doelstellingen van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen is er een duidelijke samenhang met de doelstelling ruimtebeslag en ruimtelijke samenhang. Minder verharding en vlotte bereikbaarheid vormen immers belangrijke elementen van de ruimtelijke kwaliteit. Daarbij worden volgende indicatoren vermeld:

- Er wordt naar gestreefd om tegen 2050 geen substantieel aantal bijkomende woongelegenheden en werkplekken meer te realiseren op te lange verplaatsingstijd van een collectieve vervoersknoop of groep voorzieningen, tenzij dit om duidelijke ruimtelijk rendementsoverwegingen aangewezen is.
- De ruimte biedt in 2050 een palet van leefomgevingen in sterke steden en dorpen. Ruimtelijke ontwikkelingsprojecten realiseren een goede inrichting vanuit de kernkwaliteiten voor ruimtelijke ontwikkeling (gedeeld en meervoudig gebruik; robuustheid en aanpasbaarheid; herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving; waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap; biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit; klimaatbestendigheid; energetische aspecten; gezondheid; inclusief samenleven; economische vitaliteit)

Zoals uit de hoger aangehaalde cijfers uit het Ruimterapport blijkt is de groei van het aantal woongelegenheden en tewerkstellingsplaatsen vooral geconcentreerd in stedelijke gebieden en randstedelijke gebieden. Het is echter niet duidelijk hoe deze zich verhouden tot de knooppuntenwaarde.



Beleidsnota Onroerend Erfgoed 2019-2024:

Het onroerend erfgoed zal nog meer ingezet worden als troef. Het in stand houden van erfgoed door er een kwaliteitsvol hedendaags gebruik aan te geven, is meer dan ooit een beleidsthema. We willen innovatieve, kwalitatieve nieuwe tijdslagen toevoegen aan ons erfgoed.

Er zijn geen indicatoren beschikbaar voor deze beleidsdoelstelling.

5.1.4 Beoordelingskader

Onderstaande beoordelingstabel geeft de verschillende subthema's en bijhorende criteria binnen het thema ruimte weer.

| Subthema | Indicatoren |
|---|--|
| <p>Ruimtebeslag: Impact van het regionale mobiliteitsplan op de ruimte die wordt ingenomen door onze nederzettingen</p>  | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mate waarin de omvang van transportinfrastructuur afneemt. ➤ Mate waarin binnen bestaand ruimtebeslag ruimte wordt voorzien voor overslagmogelijkheden en voor verdere bundeling en consolidatie van goederenstromen. ➤ Mate waarin binnen bestaand ruimtebeslag ruimte voor duurzame vervoersystemen wordt voorzien. |
| <p>Ruimtelijke samenhang: Impact van het regionale mobiliteitsplan op de ontsnippering/ versnippering van de ruimte en de ontwikkeling rond knooppunten rond openbaar vervoer en fietsinfrastructuur</p>  | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mate waarin ruimtelijke eenheden worden ontsnipperd/ versnipperd. ➤ Mate van doelgerichte ontwikkeling en verdichting¹¹ rond knooppunten van het openbaar vervoer (zgn. 'Transit Oriented Development' of TOD¹²). ➤ Mate van stimulering fietsgebruik door het ontwikkelen van fietsinfrastructuur (zgn. 'Bicycle Oriented Development'¹³). |
| <p>Ruimtelijke kwaliteit:</p> | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Wijziging van verhardingsgraad binnen ruimte voor verkeers- en vervoersinfrastructuur. |

¹¹ Binnen de bestaande bebouwde ruimte de onbebouwde delen bijkomend bebouwen of bouwen in hogere dichtheden als manier om te komen tot een beter of intensiever gebruik van de ruimte.

¹² Met betrekking tot 'Transit Oriented Development' moet de nuancering gemaakt worden dat er vooral rekening gehouden moet worden met de 'juiste locaties'. Het principe is als algemeen principe geschikt binnen bestaand ruimtebeslag. Maar niet omgekeerd, de aanwezigheid van een OV-knooppunt mag geen aanleiding vormen voor ruimtebeslag in open ruimte.

¹³ Met betrekking tot 'Bicycle Oriented Development' moet de nuancering gemaakt worden dat er vooral rekening gehouden moet worden met de 'juiste locaties'. Het principe is als algemeen principe geschikt binnen bestaand ruimtebeslag. Maar niet omgekeerd, de aanwezigheid van een fietsknooppunt mag geen aanleiding vormen voor ruimtebeslag in open ruimte.

| | |
|--|---|
| <p>Impact van het regionale mobiliteitsplan op de verhardingsgraad binnen de ruimte en de wijziging van ruimtelijke kernkwaliteiten</p> <div style="text-align: center;">  <p>Ruimte</p> </div> | <p>➤ Wijziging van ruimtelijke kernkwaliteiten (gedeeld en meervoudig gebruik; robuustheid en aanpasbaarheid; herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving).</p> |
|--|---|

5.1.5 Doelgerichte beoordeling van de impact van het beleidsscenario

In 3.1.2 werd uitgelegd hoe het beoordelingskader visueel wordt voorgesteld. Hierbij geeft de kleur van de grote cirkel de 'distance to target' voor de beleidsdoelstellingen van het thema Ruimte weer. Uit de beschrijving in 5.1.3.2 volgt dat de beleidsdoelstellingen voor 2030 en 2040 nog zeer veraf liggen en dat zowel voor het subthema Ruimtebeslag, Ruimtelijke samenhang als voor het subthema Ruimtelijke kwaliteit. Dit is de reden waarom de kleur voor alle subthema's van thema Ruimte rood zijn. Desondanks voorgestelde beleidsambities in verschillende Vlaamse beleidsdocumenten, die geacht zijn behaald te worden tegen 2030 en 2040,

In de periode 2013 – 2019 nam het **ruimtebeslag** in de vervoerregio Kortrijk toe, waaronder de oppervlakte transportinfrastructuur t.o.v. de totale oppervlakte ruimtebeslag in ongeveer de helft van de gemeentes licht steeg. Als deze trend zicht voorzet, zullen er de nodige maatregelen moeten getroffen worden om de vooropgestelde beleidsdoelstellingen van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen inzake 'terugdringen van het dagelijks ruimtebeslag' te behalen.




De vervoerregio is gekenmerkt door verspreide bedrijventerreinen, woonlinten, verspreide bebouwing met een groot aandeel landbouwinfrastructuur én een stijgende bevolkingsdichtheid in de kernen. Een aantal van die kernen beschikken over een relevante knooppunt – en voorzieningenwaarde. Deze synthese is van belang om locaties te kunnen afleiden met een hoge ontwikkelkans op basis van hun voorzieningsniveau of knooppuntwaarde en bijkomend de resterende open ruimte in de vervoerregio te behouden of te versterken. Desondanks de hoopgevende cijfers in het Ruimterapport Vlaanderen inzake een beperkte toename van bevolkingsdichtheid en tewerkstellingsdichtheid in stedelijk gebied en quasi neutrale wijziging in de landelijke en randstedelijke gebieden, is de weg naar het de gewenste **ruimtelijke samenhang** in Vlaanderen en bijgevolg in de vervoerregio Kortrijk nog veraf. Het is van belang om verder in te zetten op verdichtingsprocessen rond dergelijke knooppunten. De vooropgestelde beleidsdoelstellingen in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen omtrent een verdere doelgerichte ontwikkeling (Transit Oriented Development en Bicycle Oriented Development) en kernversterking in de vervoerregio Kortrijk zijn van enorm belang.

Zowel de algemene verhardingsgraad als de verhardingsgraad bestaande uit transportinfrastructuur in de vervoerregio Kortrijk zijn bovengemiddeld ten opzichte van het Vlaamse Gewest waardoor de **ruimtelijke kwaliteit** in gedrag komt. Bijgevolg is het behalen van de beleidsdoelstellingen van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen inzake 'een terugdringing van de verhardingsgraad', aangevuld met de regionale onthardingsstrategie Zuid-West-Vlaanderen nog veraf.

| | Impact van het regionale mobiliteitsplan op de ruimte die wordt ingenomen door onze nederzettingen: Ruimtebeslag | Impact van het regionale mobiliteitsplan op de ontsnippering/ versnippering van de ruimte en de ontwikkeling rond knooppunten rond openbaar vervoer en fietsinfrastructuur: Ruimtelijke samenhang | Impact van het regionale mobiliteitsplan op de verhardingsgraad binnen de ruimte en de wijziging van ruimtelijke kernkwaliteiten: Ruimtelijke kwaliteit |
|--|---|--|---|
| <p>Effecten Pijler Actief ondersteunen gedragsverandering</p> | <p>De vervoerregio Kortrijk wil met dit plan een gedragsverandering teweeg brengen en deze actief ondersteunen. Doormiddel van doelgroepenbenadering, met doelgerichte informatiecampagnes en sensibilisering voor duurzaam verplaatsingen en combimobiliteit, wordt ingezet op een verandering in de houding van specifieke doelgroepen. In enkele gemeenten van de vervoerregio wordt alreeds ingezet op regionale initiatieven die gedragsverandering ondersteunen (High-Five project & Testkaravaan). Het zijn dit soort initiatieven die duurzame vervoersmodi (met nadruk op fiets) stimuleren. Desondanks enkele punctuele afbakeningen van de meest verkeersveilige schoolroutes in het bestaand ruimtebeslag, worden er geen bijkomende effecten verwacht op vlak van toenemende ruimtebeslag.</p> <p>De pijler benadrukt het belang van een doordacht parkeerbeleid met regionale gedifferentieerde parkeerstrategie om een overaanbod aan parkeerplaatsen, zowel op publiek als op privaat terrein, te vermijden. Op vlak van parkeergelegenheden op privaat terrein wordt ingezet op een daling van de benodigde parkeerplaatsen door strengere eisen, aangevuld met plaats voor fietsenstallingen en deelmobiliteit.</p> | <p>De regionale initiatieven, het inschatten van de houding t.o.v. het gedrag via het 7E-model, het inzetten van de doelgroepenbenadering om te informeren en te sensibiliseren rond de mobiliteitstransitie, vorming en ondersteuning en duurzame verplaatsingen én het fiscaal stimuleren voor het gebruik van duurzame alternatieven, zorgen ondanks de stimulans voor het gebruik van duurzame vervoersmodi en beperkte bijkomende (fiets)infrastructuur voor geen ruimtelijke effecten.</p> <p>De clustering van publieke parkeerplaatsen en centrale vrachtwagenparkings van het gecoördineerd parkeerbeleid op goed bereikbare multimodale locaties, zorgt voor een ontsnippering van parkeermogelijkheden op straat en een verdichting rond (logistieke) knooppunten. Tevens biedt de afname van parkeergelegenheden op straat een kans voor een structurele herinrichting van wegsegmenten met aandacht voor de zwakke weggebruikers voor een wenselijk effect in de Bicycle Oriented Development. De toename van geclusterde parkeerterreinen voor personenvervoer en vrachtwagenparkeren, zorgen voor een wenselijk effect i.k.v. Transit Oriented Development.</p> | <p>Het stimuleren van regionale initiatieven zoals het High – Five Project zorgt ervoor dat het straatbeeld door middel van punctuele toevoegingen in de nabijheid van schoolomgeving herkenbaar en leesbaar wordt. Enerzijds creëren deze beperkte ruimtelijke toevoegingen meerwaarde op vlak van het afbakenen van een veilige schoolroute, wat voor een fietsstimulans moet zorgen voor jongeren en de nabije omgeving. Anderzijds wordt er met deze stimulansen niet structureel ingegrepen in het straatbeeld en veranderd er nagenoeg niks aan de verhardingsgraad binnen de verkeer – en vervoersinfrastructuur. Er worden geen effecten worden verwacht.</p> <p>Het gecoördineerd parkeerbeleid moedigt zowel op publiek als privaat terrein gedeeld en meervoudig gebruik aan van parkeerplaatsen. Dit zorgt voor een optimaal benut van de verharde parkeerterreinen en kan bijkomende verharding voor nieuw te realiseren parkeerterreinen voorkomen. In dit opzicht wijzigt er niks aan de verhardingsgraad van bestaand ruimtebeslag. De afname van parkeren op publiek domein maakt ontharding t.v.v. een kwalitatieve verblijfruimte mogelijk. Een (nieuw</p> |




| | | | |
|--|---|--|--|
| | <p>Op publiek terrein gaat een daling van het aantal parkeerplaatsen vaak gepaard met een afname van straatparkeren én een clustering van parkeeraanbod op goed multimodale bereikbare plaatsen. De vrijgekomen parkeerruimte biedt de kans om het openbare domein (= bestaande ruimtebeslag) kwalitatief te gaan herinrichten op maat van de mens en duurzame vervoerssystemen (fietsinfrastructuur, autodelen en elektrificatie van de wagen). De manier en de uitwerking waarop de reductie van het bestaand ruimtebeslag van functie verandert, brengt positieve effecten met zich mee. De bijkomende infrastructuur die elektrificatie van de wagen mogelijk maakt, zorgt voor beperkt negatieve effecten. De beoordeling op vlak van de reorganisatie van de ruimte met oog op geclusterd parkeren, hangt af van de manier van ruimte-inname. Er worden negatieve effecten gecreëerd als er nieuwe (open) ruimte wordt aangesneden t.v.v. nieuwe parkeerinfrastructuur. Er wordt geen bijkomend ruimtebeslag gecreëerd als de (carpool)parkings terecht komen op bestaande parkeerterreinen of percelen die een herbestemming ondergaan. Deze pijler haalt aan om de mens centraal in de weginrichting te plaatsen in plaats van de parkeerplaats en de auto. Anderzijds wordt er ingezet op dubbelgebruik en groepering van parkeerplaatsen. Dit geeft minder negatieve effecten.</p> <p>Wat het vrachtwagenparkeren betreft, zet de vervoerregio in op een tweesporenbeleid. Dit houdt in dat (toekomstige) bedrijven de nood aan bijkomende parking minimaliseert door op eigen terrein voldoende parkeerplaatsen te voorzien, waar nodig wordt er ingezet op centrale</p> | | <p>gerealiseerde) geclusterd parkeerterrein of centrale vrachtwagenparking op goed bereikbare locaties verhoogt de verhardingsgraad binnen de bestaande parkeerinfrastructuur terug. De reductie en creatie van parkeerinfrastructuur heeft een relevante invloed op de ruimtelijke kwaliteit (bv. vermijden van parkeeroverlast op openbaar domein) en zorgt ervoor dat er zowel positieve als negatieve effecten worden gecreëerd.</p> |
|--|---|--|--|

| | | | |
|---|---|---|--|
| | <p>vrachtwagenparkings op basis van goed uitgevoerd locatiebeleid. Dit zorgt voor een efficiënter ruimtegebruik op lokaal niveau. Deze pijler geeft aan dat de beschikbare ruimte niet exclusief voorbehouden wordt voor bedrijfsruimte, maar dat ook de mogelijkheden van dubbelgebruik van (bestaande) parkings wordt onderzocht. Dit beperkt de negatieve effecten van bijkomende ruimtebeslag in zowel ontwerpen als in bestaande bedrijventerreinen voor vrachtwagenparkeren.</p> | | |
| <p>Bijdrage pijler aan doelstellingen Ruimte</p> | <p>In tegenstelling tot de creatie parkeeroppervlaktes op goed bereikbare locaties, heeft de afname van het netto parkeerplaatsen (on – street) en de duurzame herinrichtingen een beperkte bijdrage op de beleidsdoelstelling van het BRV inzake het terugdringen van bijkomend ruimtebeslag tegen 2030 en de stabilisatie tegen 2050. Gezien de urgentie om het gebruik van duurzame vervoersmiddelen te stimuleren, wordt op korte termijn een uitbouw van infrastructuur verwacht die deze duurzame transitie mogelijk maakt. Op langere termijn is een afbouw van weginfrastructuur voor individueel gemotoriseerd verkeer bovenop het verder stimuleren van duurzame vervoersmiddelen aangewezen. Deze bewegingen zorgen lokaal voor een stijging of daling in de omvang van verkeersinfrastructuur en bestaand ruimtebeslag en zal bepalen of de beleidsambitie van het BRV inzake het terugdringen van bijkomend ruimtebeslag tegen 2030 en de stabilisatie tegen 2050 gerealiseerd wordt. Anderzijds wordt er vanuit de regio een target geplaatst om minstens 6% van de publieke wegenis inclusief voetpaden te ontharden tegen 2040 als ondersteuning om de Vlaamse doelstelling om het bijkomend ruimtebeslag tegen 2030 terug te</p> | <p>In deze pijler wordt zowel voor personen- en vrachtverkeer ingezet op het clusteren van parkeerinfrastructuur rond strategische collectieve vervoersknopen en locaties met hoge knooppuntwaarde. Dit effect draagt sterk bij tot de beleidsdoelstellingen van het BRV om tegen 2050 woon – en werkactiviteiten op bewandelbare afstand te voorzien rond het geheel van strategische collectieve vervoersknopen én bijkomende activiteiten te organiseren rond locaties met hoge knooppuntwaarde.</p> | <p>Het thema gedragsverandering voorziet via het afbouwen van parkeerplaatsen en duurzame herinrichting in beperkte mate voor de ontharding. Anderzijds zorgt de creatie van centrale vrachtwagenparkings tot een lokale toename van de verhardingsgraad. Het netto effect zal vermoedelijk eerder een beperkte bijdrage leveren aan de regionale onthardingsstrategie Zuid-West-Vlaanderen en de ambitie van het BRV inzake de stabilisatie van de verhardingsgraad tegen 2050.</p> |




| | | | |
|---|--|--|---|
| | dringen en te stabilisatie tegen 2050 op lokaal niveau. Deze pijler wordt beoordeeld op matig. | | |
| Beoordeling en distance to target |  |  |  |
| Aanbevelingen m.b.t. pijler gedragsverandering | | | |
| | Ruimtebeslag | Ruimtelijke samenhang | Ruimtelijke kwaliteit |
| Effecten pijler Verbinden mobiliteit en ruimte | <p>In de 'Ruimtelijke Visie voor de regio van Leie en Schelde' (Contrei, 2018) werd een visie op de ruimte in de regio uitgewerkt waarin ruimte en mobiliteit reeds sterk vervlochten zijn. Het plan zet sterk in om woonfuncties en bedrijvigheid slim in te planten o.b.v. een doordacht locatie -, ruimte – en vergunningenbeleid. Dit houdt in dat bedrijven zich maximaal kunnen aansluiten bij multimodale logistieke knopen en regionale ontwikkelingspolen in het stedelijk netwerk, met extra aandacht voor (her)lokalisering van bedrijven die zich toelonen tot water – of spoorgebonden overslag, waardoor de modal shift actief ondersteund wordt. Deze clustering van bedrijven rond een multimodaal logistiek knooppunt zorgt voor een hoger ruimtelijk rendement en efficiënter ruimtegebruik in de industriegebieden. Hoewel dit positieve effecten met zich meebrengt (de regionale herstructureringsstrategie, het ondersteunen van een duurzame modal shift van vrachtverkeer en duurzame vervoersmodi, consolidatie van goederenstromen en inzetten op de uitbouw van</p> | <p>Door middel van een intelligent locatie – en ruimtebeleid van ruimtelijke ontwikkelingen (woningen, bedrijven, scholen, ziekenhuizen...) op locatie met hoge voorzieningen – en knooppuntwaarde, worden verplaatsingen gebundeld en korter. Door kwalitatief te gaan verdichten in de verstedelijkte Leie-as op duurzame locaties/ knooppunten/ hoppinpunten én een kernversterkend beleid te gaan voeren die nabijheid ondersteunt, zal deze multimodale ontsluiting de mogelijkheden vergroten om zich duurzaam te gaan verplaatsen en niet duurzame verplaatsingen te gaan ontraden. Een sterkte van dit plan is dat er duidelijk wordt aangegeven dat er geen verdichting wenselijk is in versnipperde landelijke gebieden die te ver zijn gelegen op vlak van bereikbaarheid met OV en de fiets. Dit ondersteunt het principe TOD en BOD, wat een positief effect met zich mee brengt op vlak van doelgerichte ontwikkeling en verdichting rond knooppunten van het OV en fiets, met een</p> | <p>Een gevolg van het uitvoeren van een kernversterkend beleid op duurzame locaties of op maat van de (landelijke) kern, is dat er prioriteit wordt gegeven aan de ontwikkeling van wooneenheden op de duurzaamste locaties (bv. stadscentra, stationsomgevingen en hoofddorpen). Met als gevolg dat de ruimtelijke kernkwaliteiten van deze specifieke gebieden en omgevingen zullen versterkt worden. Deze acties (Verdichten, inbreiden, vernieuwen van stads – en dorpskernen) hebben een positieve uitkomst en dragen bij tot een toenemende ruimtelijke kwaliteit, maar zullen hoogstwaarschijnlijk bijkomende verhardingen creëren waardoor de verhardingsgraad verhoogt. In tegenstelling tot de gebieden die geen prioriteit uitschijnen, zal de verhardingsgraad op termijn wellicht minder snel de hoogte in gaan, maar zal ook de ruimtelijke kwaliteit minder snel toenemen.</p> |

| | | | |
|--|---|---|--|
| | <p>kwalitatieve overslagmogelijkheden per spoor, via de weg en over water), vertaalt het aansnijden van open ruimte/ greenfields om deze multimodale logistieke knopen mogelijk te maken zich in een negatief effect op vlak van toenemende (nieuwe) ruimtebeslag en een stijging in de omvang van transportinfrastructuur. Aangezien het duurzaam (her)gebruik van de bestaande ruimte voor ondernemen in de vervoerregio binnen deze pijler en binnen het ruimtelijk economisch patroon centraal staat, worden de negatieve effecten beperkt. Het slim verdichten langs de Leie-as (vervoersknopen, in de reeds bebouwde omgeving, hoppinpunten en rond stationsomgevingen) kan ervoor zorgen dat landelijke gebieden (met al dan niet belangrijke natuurwaarden) bespaart worden van extra ruimtebeslag. Er wordt een kernversterkend beleid, gekoppeld aan het sturend principe van nabijheid gehanteerd. In deze landelijke gebieden wil het plan bijdragen tot een afnamen van de verspreide bebouwing en/ of herinrichting van wegen in landelijke gebieden, wat de bestaande ruimtebeslag kan inperken.</p> <p>Het feit dat de vervoerregio sterk inzet op bundeling en clustering van bedrijvigheid en woonfuncties, zorgt ervoor dat bijkomende verkeersinfrastructuur efficiënter ingepland kan worden, wat de toename van ruimtebeslag kan beperken. Bijkomend wordt er een afzonderlijk actiepoint opgesteld om de bijkomende ruimtebeslag voor infrastructuur prioritair te voorzien voor duurzame vervoersmiddelen en bijkomende infrastructuur voor weggebruik te beperken. Indien er bijkomende verhardingen voor verkeersinfrastructuur genomen worden, dan heeft</p> | <p>versterking van de (aaneengesloten) open ruimte als gevolg.</p> <p>Dit plan zet in om verouderde en leegstaande bedrijventerreinen met goede ontsluitingsmogelijkheden te revitaliseren en te verweven met de omgeving met oog op kwaliteitsvolle herinrichting van het openbaar domein en het creëren van hoger rendement. Hoger rendement wordt o.a. verkregen door kleinschalige bedrijfsactiviteiten te gaan bundelen op dergelijke locaties om versnippering van bedrijvigheid tegen te gaan.</p> <p>Anderzijds zet het plan in om, via een herstructureringsstrategie op regionale schaal, slecht gelegen sites te gaan ontsnipperen. Dit heeft enerzijds een positief effect om doelgericht te gaan ontwikkelen op goed bereikbare locaties met een bevordering van een duurzame modal shift op vlak van vrachtverkeer en anderzijds een positief effect om actief in te zetten met als doel het vrijwaren van de open ruimte en verdere versnippering tegen te gaan.</p> | <p>De optimalisatie van (regionale) ontwikkelingspolen behaalt een hoger rendement door bedrijven te gaan clusteren. Deze clustering brengt enerzijds een leesbare omgeving met zich mee, in tegenstelling met een versnipperd landschap met desolate bedrijven. Desondanks de geïntegreerde benadering in ontwerpen met thema's als landschappelijke en ecologische kwaliteit en aandacht voor zwakke verbindingen, hebben de omgevingen waar deze ontwikkelingspolen op gevestigd zijn een lage visuele aantrekkelijkheid met weinig ruimtelijke kernkwaliteiten.</p> <p>De regio zet in op maximaal meervoudig gebruik van parkeerruimte en het linken van laadinfrastructuur aan deze parkeervoorzieningen om een versnippering aan laadpalen te voorkomen. Bijkomend worden de gemeentes opgelegd om over gedimensioneerde straten maximaal te ontharden, te versmallen of te verwijderen en de leesbaarheid van deze wegen te verhogen. Deze acties versterken de ruimtelijke kwaliteit en verlagen de verhardingsgraad.</p> |
|--|---|---|--|




| | | | |
|---|--|--|--|
| | <p>de regio de ambitie om deze te compenseren door ontharding (bij voorkeur van andere bestaande vervoersinfrastructuur).</p> | | |
| <p>Bijdrage pijler aan doelstellingen Ruimte</p> | <p>Ondanks dat de uitbouw van multimodale logistieke knopen en regionale ontwikkelingspolen in het stedelijk netwerk een grote uitdaging met zich mee brengt om de doelstelling van het BRV inzake het terugdringen van bijkomend ruimtebeslag tegen 2030 en de stabilisatie tegen 2050, heeft de vervoerregio duidelijk een visie voor het bijkomend ruimtebeslag voor infrastructuur zoveel mogelijk te beperken of te compenseren. Anderzijds wordt er vanuit de regio een target geplaatst om minstens 6% van de publieke wegen inclusief voetpaden te ontharden tegen 2040 als ondersteuning om de Vlaamse doelstelling om het bijkomend ruimtebeslag tegen 2030 terug te dringen en te stabilisatie tegen 2050 op lokaal niveau. Wat matig bijdraagt aan het de beleidsambities van het BRV.</p> <p>De regionale herstructureringsstrategie voor bedrijvigheid, het bundelen en clusteren op locaties met hoge knooppunt/ voorzieningenwaarde en de afname van verspreide bebouwing in landelijke gebieden zorgt voor een sterke bijdrage aan de beleidsambitie van het BRV inzake het terugdringen van bijkomend ruimtebeslag tegen 2030 en de stabilisatie tegen 2050.</p> | <p>De aanbeveling vanuit het RMP naar het ruimtelijk beleid om niet te gaan verdichten op locaties die te ver afgelegen zijn op vlak van bereikbaarheid en nabijheid én het feit dat er nadrukkelijk wordt meegedeeld dat bijkomende economische activiteiten worden georganiseerd rond locaties met hoge knooppuntwaarde of collectieve vervoersknopen, ligt sterk in de lijn met de beleidsambities van het BRV om tegen 2050 woon – en werkactiviteiten op bewandelbare afstand te voorzien rond het geheel van strategische collectieve vervoersknopen én bijkomende activiteiten te organiseren rond locaties met hoge knooppuntwaarde.</p> | <p>Het meervoudig gebruik van parkeerinfrastructuur en onthardingsprojecten dragen sterk bij tot de beleidsambitie van het BRV waar er moet nagedacht worden over een goede inrichting vanuit de kernkwaliteiten voor ruimtelijke ontwikkelingen (gedeeld en meervoudig gebruik; robuustheid en aanpasbaarheid; herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving).</p> <p>De visie om bewust te gaan omspringen met bijkomende verhardingen en in te zetten op ontharden van (over gedimensioneerde) weginfrastructuur draagt sterk bij tot de regionale onthardingstrategie Zuid-West-Vlaanderen en de ambitie van het BRV inzake de stabilisatie van de verhardingsgraad tegen 2050. Anderzijds zal de ontharding hoogstwaarschijnlijk een lager netto oppervlakte bekomen dan de bijkomende verhardingen die voortvloeien uit het kernversterkend beleid en de optimalisatie van de (regionale) ontwikkelingspolen waardoor de ambitie van het BRV inzake de stabilisatie van de verhardingsgraad tegen 2050 en de regionale onthardingstrategie in globo beoordeeld wordt op een matige bijdrage.</p> |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Beoordeling en distance to target |  |  |  |
| Aanbevelingen m.b.t. pijler Verbinden mobiliteit en ruimte | | | |
| | Ruimtebeslag | Ruimtelijke samenhang | Ruimtelijke kwaliteit |
| Effecten pijler Fiets | <p>Er wordt een zeer groot aantal fietsers verwacht in de vervoerregio waardoor het fietsroutenetwerk (combinatie van structurerende fietsnelwegen, een fijnmazig BFF en een lokaal fietsnetwerk) verder uitgerold en uitgebreid wordt. De focus ligt op de toevoeging en optimalisatie van bestaand fietsroutenetwerk en fietsenstallingen, wat zorgt voor een toename in omvang van transportinfrastructuur voor de fiets. De impact van de uitbouw van de fietsnelwegen (meer nieuwe fietsinfrastructuur, gebundeld met bestaande infrastructuur) is groter dan de impact van de uitbouw van het BFF (eerder een upgrade van bestaand netwerk). Deze actie draagt bij tot een positief effect voor de mate waarin binnen het (bestaand) ruimtebeslag ruimte voor duurzame vervoerssystemen wordt voorzien, maar draagt tevens ook bij tot een toenemende ruimtebeslag op korte termijn (bv. Fietsnelweg tussen Kortrijk en Oudenaarde langs het spoor, verlenging fietssnelweg F375 Kortrijk – Menen en fietssnelweg tussen Menen en Roeselare via de Kezelbergrouete). De totale lengte en de omvang van deze bijkomend</p> | <p>Deze pijler geeft mee dat een kwalitatief fietsroutenetwerk een belangrijke schakel is in de realisatie van een modal shift binnen de regio. De uitbreiding en optimalisatie van het bestaande fietsroutenetwerk zorgt ervoor dat de fietsinfrastructuur verder wordt ontwikkeld, zowel kwalitatief als kwantitatief. Dit heeft een positief effect op de mate waarin fietsgebruik wordt gestimuleerd door het ontwikkelen van de fietsinfrastructuur (zgn. Bicycle Oriented Development).</p> <p>Bijkomend zet het plan verder in om het hiërarchisch gelaagd en fijnmazig fietsnetwerk zowel onderling goed te verknopen maar ook te verknopen met andere vervoersmodi om de overstap van de fiets naar een andere modi mogelijk te maken (stimulans combimobiliteit). Deze actie draagt bij tot een doelgerichte ontwikkeling rond knooppunten van OV (zgn. Transit Oriented Development) die de ruimtelijke samenhang versterkt.</p> | <p>Er wordt bijkomende infrastructuur voorzien voor duurzame vervoersmiddelen (focus op de fiets). Dit houdt in dat er nieuwe verhardingen worden toegevoegd (voornamelijk uitbouw fietsnelwegen) waardoor de verhardingsgraad binnen de verkeer – en vervoersinfrastructuur, toegewijd aan de fiets, wordt verhoogd.</p> <p>Anderzijds is te zien dat het geplande netwerk zoveel als mogelijk rekening houdt met het in stand houden en het waarden van erfgoed (zowel landschappelijk als onroerend erfgoed). Ca. 0,5 km doorsnijdt erfgoedobjecten, wat verwaarloosbaar is op regionale schaal.</p> <p>Bijkomend worden de gemeenten aangemoedigd om de hedendaagse over gedimensioneerde wegen, waar de openbare ruimte vooral voor de auto bestemd is, te reorganiseren (transformatie ruimtegebruik: autocentrisch woonkernen naar fietsvriendelijke mobiliteitskamers 'Fix the mix'). Dit biedt kansen om deze infrastructuur her in te richten waarbij</p> |

| | | | |
|---|--|--|--|
| | <p>fietsinfrastructuur, op basis van meegegeven data omtrent geplande fietsinfrastructuurprojecten, is ca. 46 km en ca. 0,2 km². Deze projecten zorgen enkel lokaal voor een beperkt negatief effect. Op regionale schaal is deze omvang verwaarloosbaar. Indien deze hoogwaardige fietsinfrastructuur zorgt voor een massale modal shift richting fietsgebruikers en minder autogebruikers, kan gesteld worden dat er minder ruimte (bv. Parkeergelegenheden) moet worden ingenomen op publiek domein, wat de toename van bijkomend ruimtebeslag aan fietsinfrastructuur gedeeltelijk kan opvangen.</p> | | <p>onnuttige verharding kan worden onthard en vervangen worden door waterdoorlatende materialen of groen. Deze transformaties kunnen duurzame verplaatsingen stimuleren én de (stedelijke) leefbaarheid en leesbaarheid van de weginfrastructuur van omgeving verhogen.</p> |
| <p>Bijdrage pijler aan doelstellingen Ruimte</p> | <p>Gezien de urgentie en het belang van de uitrol van een fietsrouten netwerk, draagt de uitbreiding van deze broodnodige fietsinfrastructuur in vele gevallen contraproductief bij tot de beleidsambities van het BRV inzake het terugdringen van bijkomend ruimtebeslag tegen 2030 en de stabilisatie tegen 2050. Anderzijds wordt er vanuit de regio een target geplaatst om minstens 6% van de publieke wegnis inclusief voetpaden te ontharden tegen 2040 als ondersteuning om de Vlaamse doelstelling om het bijkomend ruimtebeslag tegen 2030 terug te dringen en te stabilisatie tegen 2050 op lokaal niveau. Aangezien het toenemend ruimtebeslag in deze pijler voornamelijk voorzien wordt om duurzame vervoerssystemen te faciliteren, wordt er verwacht dat de actiepunten vermeld in dit plan rond de fiets ervoor zorgen dat op lange termijn het hedendaagse ruimtebeslag die nu toegewijd aan de auto, gedeeltelijk kan worden teruggewonnen. Deze gewenste wisselwerking zal matig bijdragen tot de beleidsdoelstellingen. Deze pijler draagt op korte termijn contraproductief bij, en draagt matig bij op lange termijn.</p> | <p>Deze visie laat toe om duurzame verplaatsingen (met focus op fietsverplaatsingen) en combimobiliteit rond vervoersknopen te stimuleren en mogelijks verplaatsingstijden te verkorten, wat sterk bijdraagt aan de beleidsambities van het BRV.</p> | <p>De uitbouw en optimalisatie van het bestaand fijnmazig fietsrouten netwerk staat haaks op de visie in de regionale onthardingsstrategie Zuid-West-Vlaanderen en op de beleidsambities van het BRV inzake het stabiliseren van de verhardingsgraad tegen 2050. De aandacht die wordt gegeven om het wegennet te gaan ontharden waar mogelijk, draagt dan terug matig bij tot bovenstaande visie en ambitie. Inzetten op de leesbaarheid en herkenbaarheid van het fietsrouten netwerk én het in stand houden van erfgoed dragen matig bij tot de beleidsambitie van het BRV inzake het realiseren van een goede inrichting vanuit de kernkwaliteiten voor ruimtelijke ontwikkelingen en de beleidsnota Onroerend Erfgoed 2019 – 2024. Een herinrichting van het openbaar domein draagt sterk bij aan een meer duurzame en kwalitatieve omgeving.</p> |




| | | | |
|--|---|--|---|
| Beoordeling en distance to target |  <p>Ruimtebeslag</p> |  <p>Ruimtelijke samenhang</p> |  <p>Ruimtelijke kwaliteit</p> |
| Aanbevelingen m.b.t. pijler Fiets | <p>Ruimtebeslag is inherent aan de aanleg van verkeersveilige verkeersinfrastructuur (bv. Fietsnelwegen). De vervoerregio zou kunnen benadrukken dat nieuwe fietsinfrastructuur zo veel mogelijk voorzien wordt binnen het bestaande ruimtebeslag, met uitzondering van de te realiseren verkeersinfrastructuur die noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid en het bereiken van de modal shift. Dit werkt versterkend aan de visie van het plan om bewust om te springen met nieuwe verhardingen. Via het compenseren door afbouw of ‘omzetting’ van huidige weginfrastructuur kan op langere termijn wel een zero-toename van het ruimtebeslag mogelijk zijn. De vervoerregio zou hierop pro-actiever kunnen op inzetten.</p> <p>Deze pijler pakt barrières en gelijkgrondse kruisigen ten gevolge van spoor -, snel – of waterwegen aan in huidige situatie, waarbij inrichtingen zoals fietsbruggen/ fietstunnels worden aangehaald als mogelijke oplossingen. Het kan relevant zijn om te benadrukken dat dergelijke infrastructuur met bijhorend fietsnetwerk maximaal rekening houdt met de landschappelijke inplanting van nieuwe fietsinfrastructuur zodat dit geen oorzaak vormt van bijkomende versnippering van open ruimte, met uitzondering van de te realiseren verkeersinfrastructuur die noodzakelijk is om de verkeersveiligheid te waarborgen.</p> | | |
| | Ruimtebeslag | Ruimtelijke samenhang | Ruimtelijke kwaliteit |
| Effecten pijler Openbaar vervoer en spoor | <p>Deze pijler zet enerzijds in op acties waar het niet noodzakelijk is om bijkomende transportinfrastructuur te voorzien (bv. Aangaan van (interregionale) allianties, frequentieverhogingen, beleidsmatige beslissingen...). Bijkomend heeft het plan ervoor gekozen om zowel het personen - en vrachtverkeer een kwalitatieve boost te geven, dit wordt vertaald in de her opwaardering van het historisch sterk ontwikkelde spoornetwerk en bijkomende treinaansluitingen op bedrijventerreinen.</p> <p>Anderzijds worden er infrastructurele aanpassingen voorzien om bij te dragen tot een vlottere doorstroming (ontvlechting, inrichten volgens STO(e)P-principe, clusteren parkeerruimtes,</p> | <p>Een snel en betrouwbaar functionerend basisnetwerk op verschillende schaalniveaus (internationaal, interregionaal, regionaal, lokaal) is noodzakelijk om de concurrentie met de wagen aan te kunnen gaan én om de hoge mobiliteitsproductie van regionale verplaatsingen en het stedelijk netwerk rond de Leie - as op te vangen. Het is noodzakelijk om het openbaar vervoer (trein – en busnetwerk) af te stemmen op de ruimtelijke ontwikkelingen en een evenwaardige wisselwerking te creëren tussen de mobiliteitsplanning en ruimtelijke planning. De doelstelling om enerzijds het openbaar vervoer op schaal van de vervoerregio Kortrijk te optimaliseren en rekening te houden met bestaande en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen</p> | <p>Ondanks het feit dat het gelaagd OV-netwerk gekenmerkt wordt door een aantal kwaliteitseisen per schaalniveau, moet de halte-infrastructuur kwalitatief en gemakkelijk raadpleegbaar zijn voor iedereen (minimale lichamelijk inspanning), ongeacht de vervoerslaag. Dit streefdoel zal ervoor zorgen dat heel wat bestaande haltes in de vervoerregio aangepast moeten worden om de toegankelijk te waarborgen. De verhardingsgraad binnen de verkeer – en vervoersinfrastructuur zal mogelijks toenemen. Anderzijds kunnen deze werken een opportuniteit bieden als een her aanleg van publieke ruimte de ruimtelijke kwaliteit op lokaal niveau kan bevorderen. Het feit dat dit streefdoel gehanteerd wordt, zal ervoor zorgen</p> |




| | | | |
|--|---|---|---|
| | <p>(her)opening treinstation Lendeledede...). Hoewel deze infrastructurele aanpassingen in vele gevallen inzet op een her aanleg of her transformatie van bestaande verkeerinfrastructuur, wordt er toch een stijging verwacht in de omvang van transportinfrastructuur en in het bestaand ruimtebeslag. Dit onder meer doordat het plan wilt inzetten op een verhoging van personen – en vrachtvervoer over het spoor én de uitbreiding van de bestaande spoorterminal LAR die opteert als overslagmogelijkheid. Deze uitbreiding zorgt voor bijkomende vrachtbewegingen van en naar de site waardoor de capaciteit van spoor – en weginfrastructuur rond de logistieke knoop in de toekomst grotere volumes moet dragen. Met een verzaadiging van bestaande infrastructuur, is een uitbreiding van bestaande transportinfrastructuur (verlenging van sporen en aanpassing aan ontsluitingswegen) een oplossing. Dit brengt een hoogstwaarschijnlijk een toename in de mate waarin binnen bestaand ruimtebeslag ruimte wordt voorzien voor overslagmogelijkheden en voor vrachtvervoer.</p> <p>Het verder uitbouwen van het HOV-netwerk (hogere frequentie en betere doorstroming) zal voornamelijk inzetten op een kwaliteitssprong van het bestaand OV – netwerk alsook het voorzien van nieuwe trajecten. Aan deze uitbouw zijn een aantal infrastructuurwerken gekoppeld. Indien deze werken binnen bestaand ruimtebeslag voorzien worden, zullen deze maatregelen niet bijdragen tot een toenemend ruimtebeslag. Bijgevolg kan het hoogwaardig openbaar vervoernetwerk voor een massale modal shift zorgen richting openbaarvervoergebruikers en minder</p> | <p>op dit openbaar vervoersnetwerk (bv. uitbouw van (bestaande) HUB's en hoppinpunten), zorgt ervoor dat er in de toekomst doelgericht ontwikkeld en verdicht zal worden rond vervoersknooppunten waarbij de ruimtelijke samenhang tussen kernen bevorderd wordt (zgn. TOD, Bicycle Oriented Development).</p> | <p>dat aanpasbaarheid, inclusie en toegankelijkheid van de haltes en stations zullen verhogen. Bijkomend zet dit plan in op de herkenbaarheid van het netwerk die bijdragen tot de beleving en duurzaamheidsambities van de regio (haltes, voertuigen en netplannen). Er wordt ingezet op eenduidigheid in de materialisatie, de marketing en de verschijning van de HOV-assen. Deze acties dragen positief bij aan de ruimtelijke kernkwaliteiten.</p> |
|--|---|---|---|

| | | | |
|---|---|---|--|
| | <p>autogebruikers. In dit geval zou er minder ruimte (bv. Parkeergelegenheden) moeten worden ingenomen op publiek domein door een lager autogebruik, wat de toename van een potentieel bijkomende ruimtebeslag aan dit netwerk gedeeltelijk kan opvangen.</p> | | |
| <p>Bijdrage pijler aan doelstellingen Ruimte</p> | <p>Enkele infrastructurele projecten en de uitbreiding van de bestaande transportinfrastructuur dragen contraproductief bij op de bestaande ruimtebeslag van de omgeving. Anderzijds wordt er vanuit de regio een target geplaatst om minstens 6% van de publieke wegeenis inclusief voetpaden te ontharden tegen 2040 als ondersteuning om de Vlaamse doelstelling om het bijkomend ruimtebeslag tegen 2030 terug te dringen en te stabilisatie tegen 2050 op lokaal niveau. Aangezien het toenemend ruimtebeslag in deze pijler voornamelijk voorzien wordt om duurzame vervoerssystemen te faciliteren, kan er op lange termijn een afbouw gerealiseerd worden van weginfrastructuur toegewijd aan de individuele personenwagen. Wat op zijn manier positief bijdraagt aan de doelstelling tot de stabilisatie van het ruimtebeslag tegen 2050. Deze pijler wordt beoordeeld op beperkt.</p> | <p>De afstemming van het basisnetwerk OV met toekomstige ontwikkelingen en de (logistieke) knooppunten dragen matig bij tot de doelstelling van het BRV om tegen 2050 woon – en werkactiviteiten op bewandelbare afstand te voorzien rond het geheel van strategische collectieve vervoersknopen in de beleidsambities.</p> | <p>De herkenbaarheid en de kwaliteitssprong in het gelaagd OV – netwerk draagt matig bij tot de doelstelling tot een goede ruimtelijke inrichting vanuit de kernkwaliteiten voor ruimtelijke ontwikkeling (gedeeld en meervoudig gebruik; robuustheid en aanpasbaarheid; herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving).</p> |
| <p>Beoordeling en distance to target</p> |  |  |  |
| <p>Aanbevelingen m.b.t. pijler</p> | <p>Deze pijler zou meer kunnen benadrukken dat infrastructurele projecten binnen de bevoegdheid van de vervoerregio Kortrijk zoveel mogelijk gebeuren binnen bestaand ruimtebeslag en dat er maximaal rekening gehouden wordt met de opgestelde regionale target van 6 % inzake het ontharden van de publieke wegeenis inclusief voetpaden, met uitzondering van de te realiseren verkeersinfrastructuur die noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid en het bereiken van de modal shift. Dit werkt versterkend aan de visie van het plan om bewust om te springen met nieuwe verhardingen. Indien de</p> | | |




| | | | |
|----------------------------------|---|---|---|
| Openbaar vervoer en spoor | infrastructurele projecten buiten de scope van het RMP vallen, wordt diezelfde boodschap meegedeeld aan lokale besturen en/ of hogere overheden. Als dit niet mogelijk zou zijn, moet er telkens gestreefd worden naar een zero toename ruimtebeslag door middel van compensatiemaatregelen op locatie. | | |
| | Ruimtebeslag | Ruimtelijke samenhang | Ruimtelijke kwaliteit |
| Effecten pijler Wegennet | <p>In functie tot het behalen van de gewenste modal shift, waarbij duurzame modi kan concurreren met de wagen, moet ook de beleidsvisie voor gemotoriseerd verkeer ondersteunend werken. De vervoerregio wil de congestie op intensief bereden wegen tegengaan en op deze manier de leefbaarheid en toegankelijkheid in de regio vergroten. Om een verbindend en robuust hoofd – en dragend wegennet te realiseren, worden ingrepen zoals het ontdebellen, bundelen en/of herinrichtingen van het wegennet alsook realisaties van omleidingswegen voorgesteld. Bv. optimalisatie verkeerswisselaar Aalbeke E17/E403, knoop R8 x E17 binnen project KR-8, herinrichten R8-Oost en N58 tussen A19 en N338, Heraanleg N8 tussen E403 en R8. Deze acties zijn voordelig op vlak van het aanpakken van doorstroming – en afwikkelingsknoelpunten en op het verhogen van de verkeersleefbaarheid in de nabije omgeving, maar creëren anderzijds een negatief effect op de mate van omvang en bijkomend ruimtebeslag toegewijd aan transportinfrastructuur (noot: er is geen bijkomend ruimtebeslag als de infrastructuurwerken plaatsvinden in bestaand ruimtebeslag, bv een herinrichting binnenin een verkeerswisselaar ‘Aanpassing Klaverblad E17/ E403 of Upgrade R8 Kortrijk’). Dergelijke infrastructurale ingrepen zijn lopende of op te starten projecten die geïntegreerd worden in dit RMP, maar geen eigen acties zijn van het RMP. Er werd een aannname gemaakt van de omvang op basis van meegegeven data omtrent geplande wegenprojecten. De totale</p> | <p>Een goede afstemming tussen wegencategorisering (rasterstructuur gericht op verbinden) en het vrachtroutenetwerk (boomstructuur gericht op ontsluiting van bedrijvenszones) is cruciaal om ongewenste routes met sluipverkeer doorheen woongebieden te voorkomen. De ontsluiting van bedrijvigheid (bedrijventerreinen en overslagzones) en bijgevolg de ruimtelijke samenhang, hebben baat bij een clustering van bedrijvigheid. Hoe meer het ruimtelijk beleid inzet op ontsnippering van bedrijvigheden, hoe efficiënter het vrachtroutenetwerk zich kan ingericht worden. Het plan draagt bij aan het verwezenlijken van een nieuwe wegencategorisering die ervoor zorgt dat verschillende soorten autoverkeer gebundeld worden op bovenlokaal niveau.</p> | <p>De schematische visie ondersteunt een nieuwe wegencategorisering, waarbij de focus ligt op de creatie van een robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijk ontwikkeling. Met het oog op het nastreven van een hogere verkeersleefbaarheid in woongebieden, worden er verkeersluwe interlokale mazen afgebakend en autoluwe wijken gecreëerd. De mogelijke maatregelen (bv. woonerven, leefstraten, zone 30) om deze autoluwe wijken te realiseren, kunnen leiden tot transformatie van de bestaande verkeer – en vervoersinfrastructuur. De afbouw van over gedimensioneerde weginfrastructuur kan zorgen voor een afname in de verhardingsgraad en een opwaardering van de ruimtelijke kernkwaliteiten in de verkeersluwe mazen. In tegenstelling tot grote infrastructurale ingrepen (Aanpassing Klaverblad E17/ E403 of Upgrade R8 Kortrijk) kunnen lokaal de verhardingsgraad doen toenemen alsook de ruimtelijke kenkwaliteiten doen afnemen.</p> <p>Ook stelt de vervoerregio onderzoek naar nieuwe omleidingswegen in de nieuwe wegencategorisering met een bijkomende aansnijding van de open ruimte in de regio als gevolg. Dit betekent een toename in de verhardingsgraad en een afname van ruimtelijke kernkwaliteiten in deze omgeving. De netto toename of afname in de verhardingsgraad zal afhankelijk zijn van de verhouding van de</p> |




| | | | |
|---|---|--|--|
| | <p>lengte en omvang van deze wegenwerken komt overeen met respectievelijk ca. 7,5 km en ca. 0,07 km² waarvan ca. 0,04 km² bijkomende ruimtebeslag. Deze totale omvang is op regionale schaal quasi verwaarloosbaar. Als onderdeel van het uitwerken van interlokale mazen, worden bepaalde wegen geknipt. Op deze manier staat de mens en niet de auto centraal in de mazen.</p> <p>Omtrent het vrachtverkeer zet deze pijler niet alleen in op het sturen van het gewenste gedrag van vrachtgeleiding maar ook op een regionaal gedragen vrachtrouten netwerk die aanduidt via welke wegen de vervoerregio bovenlokale reguliere vracht (> 3,5 ton) wilt ontsluiten. De vrachtgeleiding hangt nauw samen met het clusteren van bedrijvigheid van het ruimtelijk beleid. Door de wegencategorisering dienen wegen passend ingericht te worden om vrachtverkeer te faciliteren (Voldoende brede wegen, gescheiden verkeerstromen...). Ondanks de verhoogde bereikbaarheid voor vrachtverkeer, zullen deze (herinrichting)werken de omvang van het transportinfrastructuur niet reduceren. Wat een negatief effect zal creëren in de toename van het ruimtebeslag.</p> | | <p>bijkomende verharding voor alle extra wegen in het verbeterd wegennet en de afname van verharding in de mobiliteitskamers.</p> <p>De vervoerregio zet in op kwaliteitseisen van het vrachtrouten netwerk (regionaal netwerk en aanrijroutes). Er worden vrachtverminderende of –werende maatregelen getroffen om vrachtverkeer op bepaalde wegsegmenten te voorkomen (bv. N36 tussen E17 en N382, N366 te Rekkem), dit verkleint de impact op een wijziging van ruimtelijke kernkwaliteiten (bv. de leefkwaliteit van de omwonenden).</p> |
| <p>Bijdrage pijler aan doelstellingen Ruimte</p> | <p>Enkele optimalisaties aan het wegennet hebben een contraproductieve bijdrage op de beleidsdoelstellingen van het BRV inzake het terugdringen van bijkomend ruimtebeslag tegen 2030 en de stabilisatie tegen 2050 op lokaal niveau. Anderzijds wordt er vanuit de regio een target geplaatst om minstens 6% van de publieke wegenis inclusief voetpaden te ontharden tegen 2040 als ondersteuning om de Vlaamse doelstelling om het bijkomend ruimtebeslag tegen 2030 terug te</p> | <p>Deze pijler op het wegennet heeft een sterke bijdrage op de beleidsambities van het BRV inzake het woon – en werkoppervlak op bewandelbare afstand rond het geheel van strategische collectieve vervoersknopen tegen 2050 én bijkomende activiteiten te organiseren rond locaties met hoge knooppuntwaarde.</p> | <p>De netto toename in de verhardingsgraad zal bepalen of deze pijler zal bijdragen aan de regionale onthardingsstrategie Zuid-West-Vlaanderen en aan de doelstellingen van het BRV inzake de stabilisatie van de verhardingsgraad tegen 2050. De mobiliteitskamers en de kwaliteitseisen van het vrachtrouten netwerk dragen bij aan de beleidsambities van het BRV inzake een goede ruimtelijke inrichting vanuit de kernkwaliteiten</p> |

| | | | |
|---|---|--|---|
| | dringen en te stabilisatie tegen 2050 op lokaal niveau. Deze pijler wordt beoordeeld op beperkt. | | voor ruimtelijke ontwikkeling (gedeeld en meervoudig gebruik; robuustheid en aanpasbaarheid; herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving). |
| Beoordeling en distance to target |  Ruimtebeslag |  Ruimtelijke samenhang |  Ruimtelijke kwaliteit |
| Aanbevelingen m.b.t. pijler Wegennet | Deze pijler zou meer kunnen benadrukken dat infrastructurele projecten binnen de bevoegdheid van de vervoerregio Kortrijk zoveel mogelijk gebeuren binnen bestaand ruimtebeslag en dat er maximaal rekening gehouden wordt met de opgestelde regionale target van 6 % inzake het ontharden van de publieke wegenis inclusief voetpaden, met uitzondering van de te realiseren verkeersinfrastructuur die noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid en het bereiken van de modal shift. Dit werkt versterkend aan de visie van het plan om bewust om te springen met nieuwe verhardingen. Indien de infrastructurele projecten buiten de scope van het RMP vallen, wordt diezelfde boodschap meegedeeld aan lokale besturen en/ of hogere overheden. Als dit niet mogelijk zou zijn, moet er telkens gestreefd worden naar een zero toename ruimtebeslag door middel van compensatiemaatregelen op locatie. | | |
| | Ruimtebeslag | Ruimtelijke samenhang | Ruimtelijke kwaliteit |
| Effecten pijler Waterwegennet | De vervoerregio Kortrijk wordt gekenmerkt door een goed uitgebouwd netwerk voor de binnenvaart met twee binnenvaartterminals (AVCT en ROC KBK (in onderzoek)) en zet met dit RMP verder in op de uitbouw van een sterk binnenvaartnetwerk en de herstructurering i.f.v. watergebonden bedrijvigheid. Multimodale logistieke knopen (regionale overslagcentrum (ROC) of specifieke overslagcentra (SOC)) of de uitbouw van (publieke/ private) kaaimuren (vaak ad – hoc gericht) moeten dienen als toegangspoort van bedrijven tot het waterwegennetwerk. Daarnaast kunnen bestaande of voormalige ruimtelijke ontwikkelingen langsheen de Leie – as en/of Schelde opnieuw in gebruik genomen worden, wat ruimtebeslag door bijkomende infrastructuur of bedrijventerreinen elders kan beperken. Aan de andere kant kunnen | Door doelgerichte ontwikkeling rond logistieke knopen (inzetten op watergebonden activiteit) langsheen het waterwegennetwerk schaaft de vervoerregio zich achter het idee om binnenvaart te beschouwen als een volwaardig alternatief voor goederenvervoer over de weg. Meer binnenvaartschepen en minder vrachtverkeer op de weg, helpt de vervoerregio Kortrijk om een modal shift te bereiken. De logistieke knopen en kaaimuren moeten watergebonden bedrijvigheid aan trekken. Een her lokalisatie van versnipperde watergebonden bedrijvigheid richting een logistieke knoop of kaaimuur zou de ideale reactie zijn (ontsnippering van ruimtelijke eenheden). Indien deze reactie zich zal voordoen, zal dit een | Ondanks het talrijk deskundig onderzoek zullen zowel de uitbouw van de logistieke knopen en de grootschalige infrastructurele aanpassingen toenemende verharding en nadelige ruimtelijke effecten met zich mee die de ruimtelijke kernkwaliteiten lokaal (bv. Mogelijk landschappelijk – en ecologisch waardeverlies in projectgebied) mogelijks zullen beïnvloeden. Bijkomend wordt door her lokalisatie van bedrijvigheid en revitalisatie van voormalige ruimtelijke ontwikkelingen, elders potentiële nieuwe (versnipperde) ruimtelijke ontwikkelingen en bijgevolg extra verhardingen voorkomen. |

| | | | |
|--|---|--|--|
| | overslagpunten verder uitgebouwd worden als logistieke knopen waardoor deze goed ontsloten moeten worden aan het bestaand wegennetwerk. Dit om de voor – en natransport van goederen over de weg te beperken. Deze (grootschalige) infrastructuurwerken aan het waterwegen – en wegennetwerk zullen een beperkt effect hebben op het toenemend ruimtebeslag. | positief effect creëren op de ruimtelijke samenhang. | |
| Bijdrage pijler aan doelstellingen Ruimte | Deze pijler heeft geen bijdrage aan de beleidsambities die het BRV vooropstelt inzake het terugdringen van bijkomend ruimtebeslag tegen 2030 en de stabilisatie tegen 2050. | Deze pijler bouwt verder op de ambitie van het BRV op het feit dat bijkomende economische activiteit moet worden georganiseerd rond locaties met hoge knooppuntwaarde. | Deze pijler draagt matig aan de doelstellingen van het BRV inzake de stabilisatie van de verhardingsgraad tegen 2050 en de onthardingsstrategie Zuid-West-Vlaanderen vooropstelt inzake het behalen van de gewenste verhardingsgraad. |
| Beoordeling en distance to target |  |  |  |
| Aanbevelingen m.b.t. pijler Waterwegennet | In deze pijler zou meer rekening kunnen houden met de fietsveiligheid in mogelijk conflictsituaties rond multimodale logistieke knooppunten en overslagzones. | | |
| | Ruimtebeslag | Ruimtelijke samenhang | Ruimtelijke kwaliteit |
| Effecten pijler Hoppinpunten | Deze pijler heeft een duidelijke visie rond de uitbouw van hoppinpunten op verschillende schaalniveaus binnen het gelaagd netwerk. Bijkomend doet de vervoerregio onderzoek naar potentiële uitbreidingen van bestaande carpoolparkings of naar in te richten nieuwe locaties. Locatiebeleid is belangrijk in de stap naar het vinden van de locatie voor P&R (bv. Kortrijk – Noord, Kortrijk – Oost, Wevelgem Vliegveld) en P&B. Hoewel het principe TOD ervan uit gaat dat de | Hoppinpunten maken de brug tussen gebruikers, mobiliteit en de ruimte. Er wordt ingezet in een maximale afstemming tussen hoppinpunten en ruimtelijke ontwikkelingen, waarbij de samenhang op een geïntegreerde aanpak van infrastructuur en ruimtelijke inrichting aan hoppinpunten wordt uitgewerkt. Er wordt kwalitatief verdicht in de omgeving van multimodale knooppunten waar wenselijk. Een versterking van de aanwezige | De vervoerregio hanteert een maximale afstemming tussen hoppinpunten en de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. Dit houdt in dat hoppinpunten (vaak) een centrale functie hebben in de kern met aangename publieke ruimte en diverse voorzieningen. De visuele herkenbaarheid en aantrekkelijkheid van het hoppinpunt en de omgeving is hier van groot belang (bv. hoppinpunt Station Kortrijk, station Waregem, Station Menen, Station Harelbeke en |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | <p>inrichting en ontwikkeling van knooppunten geen aanleiding mag vormen voor bijkomend ruimtebeslag in de open ruimte, wordt er vanuit gegaan dat de uitbouw van carpoolparkings (bv. aan LAR, Afrit A19 naar de N58) en hoppinpunten (en faciliteiten zoals halte accommodatie, fietsstalling, parkeerplaatsen, bijkomende perrons...) toch negatieve effecten zullen hebben op toenemend ruimtebeslag op locaties met hoge knooppuntwaarde en rond strategische collectieve vervoersknopen. Veel van de bestaande Hoppinpunten kennen reeds een aandeel ruimtebeslag. De mate van toenemend ruimtebeslag hangt af van de staat van het huidige aanbod infrastructuur en de gewenste infrastructuur. Weliswaar zal de toenemende ruimtebeslag grotendeels ruimte voorzien voor duurzame vervoerssystemen.</p> | <p>openbaarvervoerlijnen en een fietsverbindingen is veelal een randvoorwaarde die wordt opgesteld bij een selectie van hoppinpunten. Op deze manier wordt er doelgericht ontwikkeld rond een vervoersknooppunt (zgn. TOD) en wordt bijkomend extra aandacht besteed aan de ontwikkeling van fietsinfrastructuur. Wat de voor – en natransport per fiets kan stimuleren (zgn. Bicycle Oriented Development).</p> | <p>busstation Avelgem. Een locatie die geselecteerd wordt als hoppinpunt kan op deze manier positieve wijzigingen aanbrengen aan de ruimtelijke kernkwaliteiten, maar kan ook de verhardingsgraad lokaal verhogen (bv. P&R).</p> <p>De ruimtelijke inrichtingen van hoppinpunten worden aan de hand van enkele basisvereisten vastgelegd (BRV Hoppinpunten 2020 & Ontwerpwijzer 2022). Mede doordat hoppinpunten een relatief vrij recent fenomeen is, zorgt dit ervoor dat weinige hoppinpunten (als die in eerste plaats al gelokaliseerd zijn) zijn ingericht volgens de basisvereisten. Deze basisvereisten zorgen ervoor dat er een minimale ruimtelijke kwaliteit verzekerd is.</p> |
| <p>Bijdrage pijler aan doelstellingen Ruimte</p> | <p>De bijdrage tot de beleidsambities van het BRV inzake het terugdringen van bijkomend ruimtebeslag tegen 2030 en de stabilisatie tegen 2050 van deze pijler hangt af of de uitbouw van geclusterde parkings in de vorm van een P&R, P&B en carpoolparking en de uitbouw van zullen plaatsvinden binnen bestaand ruimtebeslag (matige bijdrage) of niet (contraproductieve bijdrage). Anderzijds wordt er aan de hand van de ingezet op een multimodaal mobiliteitssysteem waardoor dit ruimtebeslag, al dan niet binnen bestaand ruimtebeslag, van belang is om ruimte te geven aan duurzame vervoerssystemen. De afweging van deze pijler aan de beleidsambities in thema Ruimte heeft een beperkte bijdrage.</p> | <p>Hoppinpunten/ collectieve vervoersknopen faciliteren combimobiliteit en dragen sterk bij tot de Vlaamse beleidsvisie ‘Basisbereikbaarheid’ uit het BRV en op de beleidsambities van het BRV inzake het woon – en werkoppervlak op bewandelbare afstand rond het geheel van strategische collectieve vervoersknopen tegen 2050 en inzake het organiseren van economische activiteiten rond locaties met hoge knooppuntwaarde.</p> | <p>Deze pijler draagt matig bij aan de beleidsambities van het BRV inzake een goede ruimtelijke inrichting vanuit de kernkwaliteiten voor ruimtelijke ontwikkeling (gedeeld en meervoudig gebruik; robuustheid en aanpasbaarheid; herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving) maar draagt in vele gevallen contraproductief bij aan de beleidsambitie van het BRV inzake de stabilisatie van de verhardingsgraad tegen 2050. De afweging van de bijdrage van deze pijler aan de beleidsambities in thema Ruimte wordt beoordeeld op matig.</p> |

| | | | |
|---|---|--|--|
| Beoordeling en distance to target |  <p>Ruimtebeslag</p> |  <p>Ruimtelijke samenhang</p> |  <p>Ruimtelijke kwaliteit</p> |
| Aanbevelingen m.b.t. pijler Hoppinpunten | <p>De vervoerregio zou meer kunnen benadrukken dat de uitbouw van Hoppinpunten (en bijhorende voorzieningen) zoveel mogelijk moet gebeuren binnen bestaand ruimtebeslag, met uitzondering van de te realiseren verkeersinfrastructuur die noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid en het bereiken van de modal shift. Dit werkt versterkend aan de visie van het plan om bewust om te springen met nieuwe verhardingen. Als dit niet mogelijk zou zijn, moet er telkens gestreefd worden naar een zero toename ruimtebeslag. Wanneer er toch extra ruimte zou moeten worden ingenomen, kan de regio enkele richtlijnen aangeven i.v.m. compensatie d.m.v. ontharding en vergroening. Dit zal tegelijk bijdragen tot een verhoging van de ruimtelijke kwaliteit van het Hoppinpunt en de regionale onthardingsstrategie versterken.</p> | | |
| | Ruimtebeslag | Ruimtelijke samenhang | Ruimtelijke kwaliteit |
| Effecten pijler Logistieke knooppunten | <p>Deze pijler haalt aan dat het plan in de toekomst zal inzetten op de bestendiging en eventuele verdere uitbreiding van de bestaande logistieke knooppunten (AVCT en LAR) én creatie van nieuwe (regionale/ specifieke) overslagpunten. Het RMP haalt aan dat de uitbreidingen eerder beperkt zijn, zeker voor AVCT aangezien de ontsluiting van AVCT drukt op de verkeersleefbaarheid (en – veiligheid) in de omgeving van Avelgem en Zwevegem. Hier geldt eerder een optimalisering van bestaande toestand, maar geen verdere uitbreiding. Het plan haalt duidelijk aan dat de haalbaarheid ifv de leefbaarheid, lokale draagkracht en bereiken van de modal shift van een mogelijke uitbreiding van overslagpunten of creatie van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en weginfrastructuur wordt bekeken. Als de uitbouw van dergelijke projecten niet binnen bestaand ruimtebeslag of er geen compensatie op andere locaties door ontharding of reductie bestaand ruimtebeslag zal plaatsvinden, dan zal dit ongetwijfeld een negatief effect hebben op de toename van (bestaand) ruimtebeslag.</p> | <p>De vervoerregio wil meer gebruik maken van duurzame vervoersmiddelen voor goederentransport, met name per spoor en over water. Via goed uitgebouwde overslagpunten wordt logistiek vervoer via duurzame vervoerswijze gestimuleerd. De regio kent talrijke multimodale logistieke knooppunten, en moet door middel van een synchromodaal systeem hiervan optimaal gebruik maken. Het bundelen van goederenstromen en verdichten rond logistieke knooppunten (overslagcentra en hub voor stadsdistributie) hebben een positief effect op de ruimtelijke samenhang.</p> | <p>Een uitbreiding van een logistiek knooppunt verhoogt de verhardingsgraad binnen de ruimte voor verkeer – en vervoersinfrastructuur. Bijkomend voorziet het plan optimalisaties van huidige ontsluitingswegen richting multimodale knopen. Een uitbreiding van een logistiek knooppunt zorgt voor een negatieve impact op de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving. Anderzijds zullen de logistieke knooppunten verbonden zijn met aan het vrachtrouten netwerk dat is opgebouwd om enerzijds de duurzame bereikbaarheid te garanderen en anderzijds de verkeersleefbaarheid en -veiligheid in woonomgevingen te respecteren. Deze acties zorgen voor instandhouding van de globale ruimtelijke kwaliteit in de regio.</p> |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | <p>De vervoerregio Kortrijk leent zich ertoe om in te zetten op de verdere ontwikkeling (zowel kwantitatief als kwalitatief) van logistieke knopen. Er wordt ruimte gegeven om de bundeling van goederenstromen mogelijk te maken. Afhankelijk van het soort knooppunt wordt er verder nagedacht om het voor – en natransport op een duurzame manier te voorzien. Er wordt ruimte voorzien binnen het bestaand ruimtebeslag voor zowel duurzame vervoerssystemen bij voor – en natransport voor stadsdistributie alsook voor overslagmogelijkheden en bundeling van goederstromen en de wegontsluiting ervan. Er wordt een toename in de omvang van transportinfrastructuur verwacht.</p> | | |
| <p>Bijdrage pijler aan doelstellingen Ruimte</p> | <p>De uitbreiding van bestaande logistieke knooppunten en de creatie van overslagpunten/ bijkomende ruimtelijke ontwikkelingen en weginfrastructuur dragen contraproductief bij tot de doelstelling van het BRV inzake het terugdringen van bijkomend ruimtebeslag tegen 2030 en de stabilisatie tegen 2050 maar dragen sterk bij tot de beleidsambitie vanuit het Vlaams Energie – en Klimaatplan 2021 – 2030 inzake de tewerkstellingsplaatsen op goed bereikbare locaties. De afweging van deze pijler wordt op vlak van de impact op het ruimtebeslag beoordeeld op een matige bijdrage.</p> | <p>Deze pijler zorgt ervoor dat de uitbreiding van bestaande logistieke knooppunten en de creatie van overslagpunten worden georganiseerd rond locaties met hoge knooppuntwaarde, wat matig bijdraagt aan de beleidsambities van het BRV om tegen 2050 woon – en werkactiviteiten op bewandelbare afstand te voorzien rond het geheel van strategische collectieve vervoersknopen én bijkomende activiteiten te organiseren rond locaties met hoge knooppuntwaarde.</p> | <p>De uitbreiding van bestaande logistieke knooppunten en de creatie van overslagpunten dragen contraproductief bij tot de beleidsambitie van het BRV inzake de stabilisatie van de verhardingsgraad tegen 2050 én op de regionale onthardingsstrategie Zuid-West-Vlaanderen. Indirect zorgen deze actiepunten voor een sterke bijdrage aan het feit dat de ruimtelijke kwaliteit in de woonomgevingen gewaarborgd wordt van zwaar verkeer. De afweging van deze pijler wordt op vlak van het streven naar globale ruimtelijke kwaliteit in de regio beoordeeld op een beperkte bijdrage.</p> |
| <p>Beoordeling en distance to target</p> |  <p>Ruimtebeslag</p> |  <p>Ruimtelijke samenhang</p> |  <p>Ruimtelijke kwaliteit</p> |

| | |
|--|--|
| Aanbevelingen m.b.t. pijler Logistieke knooppunten | Een belangrijke aanbeveling is dat deze pijler benadrukt dat de mogelijkheden tot gedeeld en meervoudig gebruik of stapeling bij capaciteitsuitbreidingen van logistieke knooppunten maximaal onderzocht worden. Wanneer dit onmogelijk blijkt, kunnen dergelijke projecten als opportuniteiten opgevat worden om elders in de omgeving te ontharden (zero toename). |
|--|--|

5.1.6 Effectgerichte beoordeling van de impact van het beleidsscenario

De effectgerichte beoordeling voor thema ruimte is gebaseerd op de netwerken van het referentie- en beleidsscenario in het verkeersmodel (waarbij scenario MPC zoals eerder aangegeven (quasi) gelijkgesteld kan worden aan het beleidsscenario). Wegsegmenten en fiets- en OV-verbindingen die in scenario MPC zitten maar niet het referentiescenario, worden beschouwd als nieuwe verbindingen die deel uitmaken van het actieprogramma van het RMP.

Merk daarbij op dat deze nieuwe weg- en fietsverbindingen (er zitten nieuwe OV-verbindingen in het model, maar geen nieuwe segmenten zuiver voor OV) louter indicatief (“topologisch”) werden ingetekend in het verkeersmodel. Het gaat dus zeker niet om concrete tracés, maar uiteraard is de “bandbreedte” waarbinnen deze verbindingen in de praktijk kunnen gerealiseerd worden ook niet eindeloos groot is. Er zijn immers diverse dwang-punten (begin- en eindpunt, locatie van mogelijke kruisingen met (andere) wegen,...) die de tracékeuze beperken.

Het aantal nieuwe wegsegmenten dat voorzien is in het RMP Kortrijk is beperkt:

- Rondweg van Anzegem >> dit is een reeds lang lopend plan/project dat nu geïntegreerd werd in het RMP
- Upgrade/voltooiing van het NO deel van de R8 (ring van Kortrijk) >> idem
- Extra arm op verkeerswisselaar E17/E403 om verkeer van E403-noord rechtstreeks naar E17-oost te leiden, zonder het te moeten mengen met andere bewegingen op het knooppunt

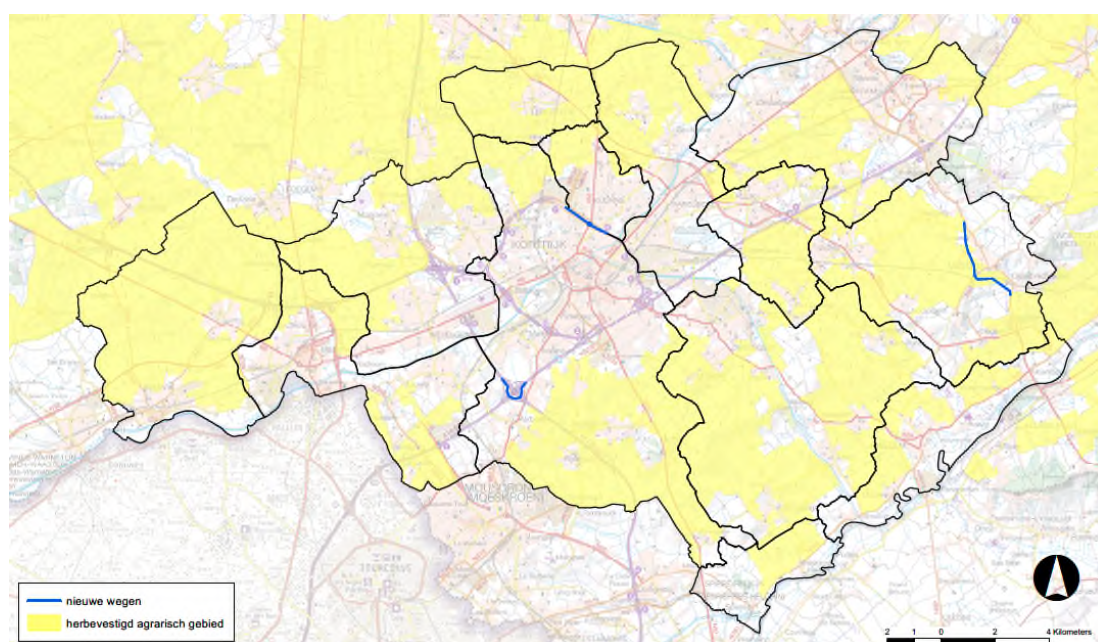
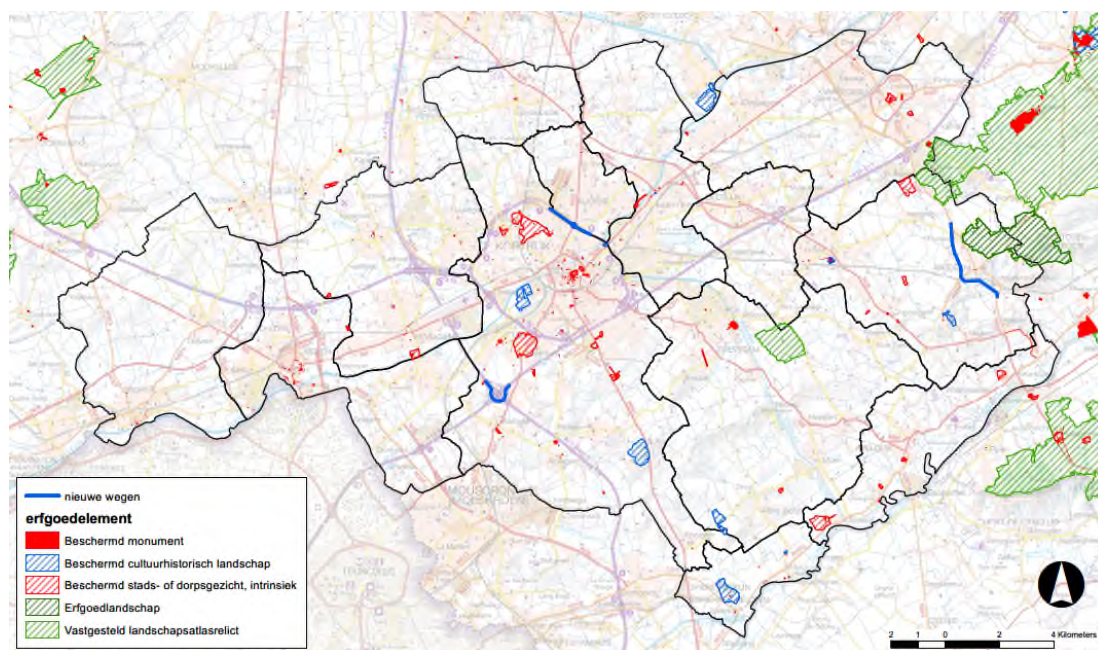
De eveneens nagestreefde omleidingsweg in Avelgem en Moen tussen N353 en N391 (als alternatief voor de N8 doorheen Avelgem en Heestert) werd (nog) niet opgenomen in het verkeersmodel. Er is momenteel reeds een omleidingsroute voor vrachtverkeer via de bestaande weg langs de oostoever van het kanaal Bossuit-Kortrijk, maar voor het noordelijk deel van deze route moet een nieuw tracé gevonden worden als alternatief voor de passage doorheen het habitat- en VEN-gebied “Vaarttaluds Moen”. In de startnota voor het GRUP “Optimalisatie N8 in het Schelde-Leie interfluvium” (juli 2022) werden 6 tracévarianten afgewogen, maar slechts 2 daarvan, beide in het verlengde van Kraibosstraat, werden als redelijk beoordeeld i.f.v. het verder (milieu)onderzoek.

In onderstaande figuren worden de indicatieve tracés van deze nieuwe verbindingen weergegeven t.o.v. beschermd landschappelijk en bouwkundig erfgoed (impact op landschap) en t.o.v. herbevestigd agrarisch gebied (HAG, impact op landbouw).

De upgrade van de R8-NO en de knooppuntarm E17/E403 liggen volledig binnen bestaande weg-infrastructuurcomplexen en hebben geen significante ruimtelijke impact, dus ook niet op waardevol erfgoed of landbouwgebied.

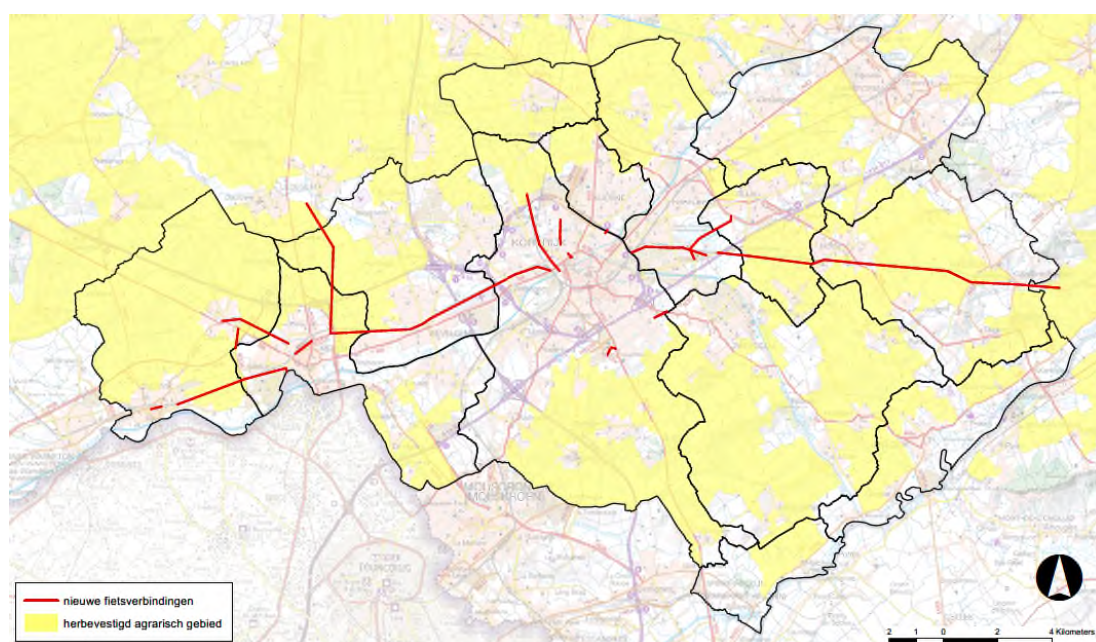
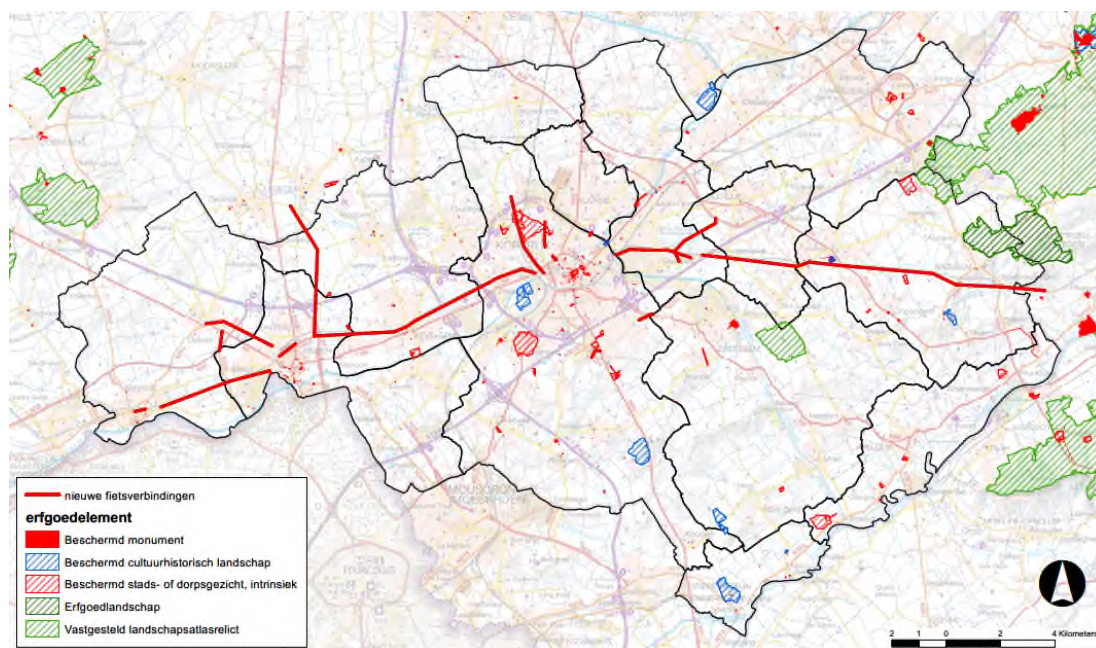
De ruimtelijke impact van de rondweg van Anzegem (ca. 3,7km) is veel groter. Deze weg loopt aan de west- en zuidzijde van de dorpskern van Anzegem, en doorsnijdt daarbij over het grootste deel van zijn tracé herbevestigd agrarisch gebied, wat enerzijds inname en anderzijds versnippering van landbouwgrond betekent. Aan de westzijde van Anzegem bevindt zich geen beschermd landschappelijk of bouwkundig erfgoed, zodat de impact op landschap beperkt is. Voor meer detail omtrent de milieu-impact van de rondweg van Anzegem (en de eventuele mitigatie ervan) kan verwezen worden naar het lopend planproces, inclusief milieubeoordeling, geïnitieerd door de provincie.

Het ontbrekend gedeelte van de omleidingsweg van Avelgem en Moen (tussen Kraibosstraat en N8) heeft geen directe impact op beschermd erfgoed of HAG.



Figuur 5-20: Ligging nieuwe wegen t.o.v. beschermd erfgoed en vastgestelde landschapsatlasrelicten en HAG (herbevestigd agrarisch gebied)

Op basis van onderstaande figuren kan dezelfde oefening gedaan worden voor de nieuwe fietsverbindingen die deel uitmaken van het RMP. Nog meer dan bij de nieuwe wegverbindingen geldt dat deze fietstracés louter indicatief werden ingetekend in het verkeersmodel.



Figuur 5-21: Ligging nieuwe fietsverbindingen t.o.v. beschermd erfgoed en vastgestelde landschapsatlasrelicten en HAG (herbevestigd agrarisch gebied)

Niettemin kunnen hieruit een aantal aandachtspunten afgeleid worden. Vaak gaat het om korte “missing links” in het fietsnetwerk, maar er zijn ook meerdere langeafstandsfietsroutes ingetekend, waarvan Kortrijk-Wervik en Kortrijk-Anzegem de langste zijn. T.a.v. beschermd erfgoed is het grootste aandachtspunt het doorsnijden van het beschermd dorpsgezicht “Hof van Heule” door 2 fietsroutes aan de noordzijde van Kortrijk. In het beleidsscenario worden beide tracés gecombineerd tot één fiets-snelwegtracé, met een verbinding tussen beide aan de noordrand van het beschermd dorpsgezicht. Meerdere fietsroutes doorsnijden ook HAG over een aanzienlijke afstand.



Figuur 5-22: Indicatieve tracés nieuwe fietsverbindingen t.h.v. beschermd dorpsgezicht “Hof van Heule” (links tracés volgens scenario MPC in verkeersmodel, rechts fietsnetwerk beleidsscenario (donkergroen = fietssnelweg))

Samenvatting effectgerichte beoordeling

Qua nieuwe weginfrastructuur liggen de upgrade van de R8-NO en de knooppuntarm E17/E403 volledig binnen bestaande weginfrastructuurcomplexen, waardoor ze geen significante ruimtelijke impact hebben, dus ook niet op waardevol erfgoed of landbouwgebied. De rondweg van Anzegem (ca. 3,7km) heeft wel een significante impact op landbouw. Deze impact kan beperkt worden door de weg zo dicht mogelijk te laten aansluiten bij de bebouwing van Anzegem en de toegankelijk te garanderen van de landbouwpercelen die ingesloten liggen tussen de rondweg en de dorpskern.

Een geplande fietssnelweg doorsnijdt het beschermd dorpsgezicht “Hof van Heule” aan de noordzijde van Kortrijk en meerdere fietsroutes doorsnijden HAG over een aanzienlijke afstand. Negatieve impact op deze gebieden kan beperkt worden door de fietstracés maximaal te bundelen met bestaande weg- of spoorinfrastructuur. Indien toch een tracé dwars door open ruimte noodzakelijk zou blijken, moet de fietsinfrastructuur landschappelijk goed ingepast worden.

5.1.7 Samenvatting van de voornaamste bevindingen voor het thema Ruimte

Ruimtebeslag

De impact van het RMP op het ruimtebeslag in de vervoerregio Kortrijk is afhankelijk van de urgentie van de infrastructurele werken en de mate waarin deze werken worden uitgevoerd binnen of buiten het bestaande ruimtebeslag. Het is deze afweging die zal bepalen wat de impact van het RMP op het ruimtebeslag is op korte of lange termijn is en al dan niet nieuwe (open) ruimte zal aansnijden.

Om een robuust (water)wegen – en treinet te vormen, moeten de doorstroming – en afwikkelingsknooppunten worden opgelost. Hiervoor zijn uiteraard optimaliseringen nodig aan het huidige net waarbij infrastructurele werken noodzakelijk zijn (bv. omleidingswegen, ontdubbelen van stromen, uitbouw treininfrastructuur/Hoppinpunten/overslagzones...).

Om de negatieve effecten van deze acties te beperken, zou het plan meer kunnen benadrukken dat deze infrastructurele werken zoveel mogelijk plaatsvinden binnen bestaand ruimtebeslag en dat er maximaal rekening gehouden wordt met de opgestelde regionale target van 6 % inzake het ontharden van de publieke wegenis inclusief voetpaden, met uitzondering van de te realiseren verkeersinfrastructuur die noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid en het bereiken van de modal shift. Dit werkt versterkend aan de visie van het plan om bewust om te springen met nieuwe verhardingen, waarbij er naar een zero ruimte – inname scenario kan gewerkt worden (bv. ontharden, vergroenen, reductie bestaand ruimtebeslag). Uit de effectieve beoordeling is gebleken dat de rondweg Anzegem het grootste deel van zijn tracé herbevestigd agrarisch gebied doorsnijdt. In dit geval wordt er gestreefd naar een zo compact mogelijke uitwerking waardoor de ruimtelijke impact in de mate van mogelijke beperkt blijft. Het feit dat er vaak actiepunten voorgesteld worden waarbij bijkomend ruimtebeslag ingenomen wordt om duurzame vervoerssystemen te faciliteren, draagt niet bij tot de beleidsambitie van het BRV inzake het terugdringen van bijkomend ruimtebeslag tegen 2030 en de stabilisatie tegen 2050 maar kan enigszins geplaagd worden als versterkende factor in de alomvattende duurzame visie die het RMP vooropstelt.

De urgentie om het gebruik van duurzame vervoersmiddelen te stimuleren op korte termijn, zorgt in vele gevallen voor de uitbouw van transportinfrastructuur om deze duurzame transitie mogelijk te maken. Ondanks dat het plan zal inzetten om deze uitbouw zoveel mogelijk te voorzien binnen bestaand ruimtebeslag, zijn er altijd acties die nieuwe ruimte zullen innemen en/of zullen zorgen voor een toename in de omvang van transportinfrastructuur (bv. Uitbouw van nieuwe hoppinpunten, bijkomend fietsnetwerk...). Uit de effectieve beoordeling is gebleken dat meerdere langeafstandsfietsroutes ingetekend zijn doorheen herbevestigd agrarisch gebied. Hier moet maximaal ingezet worden in het bundelen van de fietsinfrastructuur met bestaande spoor – of weginfrastructuur. Indien toch een tracé dwars door open ruimte noodzakelijk zou blijken, moet de fietsinfrastructuur landschappelijk goed ingepast worden. Het gewenste resultaat op lange termijn is het verwezenlijken van een massale modal shift richting duurzame vervoersmodi en minder autogebruikers, waardoor op lange termijn autocentrisch ruimtegebruik proportioneel kan teruggewonnen worden. Dit zal het toenemend ruimtebeslag op korte termijn vermoedelijk terug opvangen.

Het kernversterkend beleid en het verdichtingsproces rond multimodale (logistieke) locaties met knooppunt – en voorzieningenwaarde voor zowel woningen alsook bedrijvigheid, zorgt voor een efficiënt ruimtegebruik en hoger ruimtelijk rendement op gewenste locaties. Tevens kan dit onvermijdelijk een bedreiging vormen voor een toenemend ruimtebeslag op lokaal niveau op korte termijn. Het plan zet in via allerhande middelen (bv. regionaal herstructureringsstrategie) om versnippering te vermijden en bijgevolg te ontsnipperen, wat een reductie van bestaand ruimtebeslag op lokaal niveau kan betekenen op lokaal niveau.

Ruimtelijke samenhang

De impact van het RMP en de 'Ruimtelijke Visie voor de regio van Leie en Schelde' (Contrei, 2018) op de ruimtelijke samenhang in de vervoerregio Kortrijk brengt in globaal positieve effecten met zich mee. Het plan zet enerzijds sterk in op een kernversterkend beleid, verdichtingsprocessen en doelgerichte ontwikkelingen op locaties bepaald op basis van een performant locatie – en ruimtelijk beleid.

Anderzijds zet dit plan in op allereerste acties die deze kernen, (logistieke) multimodale punten en strategische vervoersknopen in verbinding plaatst met elkaar door middel van openbaarvervoerlijnen, een uitgebreid fietsnetwerk (zgn. Bicycle Oriented Development) en een robuust wegennet. Omwille van de multimodale ontsluiting wordt nabijheid verder ondersteund waardoor verplaatsingen korter en gebundeld worden en de duurzame modale shift bevordert wordt.

Door middel van de regionale herstructureringsstrategie waarbij ruimtelijke eenheden ontsnipperd worden en verdere versnippering op locatie zonder knooppunt – en voorzieningenwaarde wordt tegengegaan, wordt de ruimtelijke samenhang versterkt. Nieuwe transportinfrastructuur en ontwikkelingen mogen geen nieuwe barrière worden of oorzaak zijn van bijkomende versnippering in open ruimte. Indien deze kwalitatieve doelgerichte ontwikkeling gerealiseerd wordt binnen bestaand ruimtebeslag of er minstens rekening gehouden wordt met een zero – toename van het ruimtebeslag op lange termijn, dan wordt het ruimtelijk rendement en de ruimtelijke samenhang versterkt (zgn. Transit Oriented Development). Een afstemming en evenwaardige wisselwerking tussen mobiliteitsplanning en ruimtelijke planning, zoals aangehaald in het RMP ‘Samenwerken als sleutel voor succes’, is noodzakelijk.

Ruimtelijke kwaliteit

Op basis van de doelgerichte beoordeling wordt er een overwegend positief effect vastgesteld van het regionaal mobiliteitsplan en een beperkte tot matige bijdrage aan de beleidsambities van vooropgestelde beleidsdocumenten. De impact van het RMP op de ruimtelijke kwaliteit van de vervoerregio Kortrijk is afhankelijk van een aantal parameters bv. de verhardingsgraad, de mate van de wijziging aan de ruimtelijke kernkwaliteiten zoals gedeeld en meervoudig gebruik; robuustheid en aanpasbaarheid; herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving. Veel van voorgestelde acties in dit plan hebben als doel om de verkeersleefbaarheid – en veiligheid in bebouwde omgevingen te verhogen door het creëren van verkeersluwe interlokale mazen en autoluwe wijken. Duurzame vervoersmodi en de uitbouw van hoppinpunten worden gefaciliteerd. Op lange termijn wordt verwacht dat de autoafhankelijkheid gaat dalen, waardoor deze acties kunnen leiden tot een herinrichting van de bestaande verkeer – en vervoerinfrastructuur met een lokale afname van de verhardingsgraad in bestaand ruimtebeslag tot gevolg. Er komt meer ruimtelijke focus voor duurzame verkeersstromen en er wordt ingezet op onnuttige verhardingen van over gedimensioneerde autocentrische segmenten. Dit versterkt de ruimtelijke kernkwaliteiten (gedeeld en meervoudig gebruik; robuustheid en aanpasbaarheid; herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving) in vele gevallen. Uit de effectieve beoordeling is gebleken dat twee geplande langeafstandsfietsroutes ingetekend zijn door beschermd dorpsgezicht “Hof van Heule”, wat de ruimtelijke kernkwaliteiten kan verzwakken.

Andere voorgestelde acties, die onrechtstreeks bovenstaande visie mee helpen ondersteunen, zorgen door de inname van nieuw ruimtebeslag voor een lokaal hogere verhardingsgraad en afname van de ruimtelijke kwaliteit (bv. verwezenlijking nieuwe omleidingsweg Anzegem met als functie om doorgaand verkeer in centra te beperken). Anderzijds worden locaties met een lage knooppunt – en voorzieningenwaarde minder prioritair behandeld waardoor de verhardingsgraad nauwelijks zal wijzigen en bijgevolg de ruimtelijke kwaliteit minder snel zal toe – of afnemen dan knooppuntlocaties.

De ruimtelijke kwaliteit is vaak afhankelijk van de mate waarin de verhardingsgraad lokaal zal toe/afnemen in combinatie met de functietoewijzing in relatie van deze veranderende verhardingsgraad (bv. toenemende verhardingsgraad voor omleidingswegen vs. toenemende verhardingsgraad voor het verwezenlijken van hoppinpunten met aandacht voor kwalitatieve publieke ruimtes). In deze mate kan

een goede ruimtelijke inrichting ervoor zorgen dat de verhardingsgraad lokaal toeneemt, maar toch de ruimtelijke kernkwaliteiten versterken.

Effectgerichte beoordeling

Qua nieuwe weginfrastructuur liggen de upgrade van de R8-NO en de knooppuntarm E17/E403 volledig binnen bestaande weginfrastructuurcomplexen, waardoor ze geen significante ruimtelijke impact hebben, dus ook niet op waardevol erfgoed of landbouwgebied. De rondweg van Anzegem (ca. 3,7km) heeft wel een significante impact op landbouw. Deze impact kan beperkt worden door de weg zo dicht mogelijk te laten aansluiten bij de bebouwing van Anzegem en de toegankelijk te garanderen van de landbouwpercelen die ingesloten liggen tussen de rondweg en de dorpskern.

Een geplande fietssnelweg doorsnijdt het beschermd dorpsgezicht “Hof van Heule” aan de noordzijde van Kortrijk en meerdere fietsroutes doorsnijden HAG over een aanzienlijke afstand. Negatieve impact op deze gebieden kan beperkt worden door de fietstracés maximaal te bundelen met bestaande weg- of spoorinfrastructuur. Indien toch een tracé dwars door open ruimte noodzakelijk zou blijken, moet de fietsinfrastructuur landschappelijk goed ingepast worden.

5.1.8 Leemten in de kennis

De mate waarin deze pijlers uit het regionaal mobiliteitsplan de vooropgestelde beleidsdoelstellingen voor het thema Ruimte daadwerkelijk helpen behalen is niet steeds eenduidig te bepalen gezien een doorvertaling van de beleidslijnen naar concrete bouwstenen/acties (nog) niet volledig is, en gezien de doorwerkingsmogelijkheden van het plan afhangen van de provinciale bevoegdheden in relatie tot de bevoegdheden op Vlaams en gemeentelijk niveau. Samenwerking tussen beleidsniveaus zal in alle gevallen wel nodig zijn om de vooropgezette doelstellingen te behalen.

5.1.9 Grensoverschrijdende effecten

De effecten van de maatregelen uit het RMP m.b.t. de subthema’s ruimtebeslag, ruimtelijke samenhang en ruimtelijke kwaliteit zijn intrinsiek gebonden aan de plek waar de maatregel voltrokken zal worden. Anderzijds zorgt de Eurometropool Lille – Kortrijk – Tournai voor een nauwe grensoverschrijdende samenwerking (Franse – en Belgische deelregio’s). Dit houdt in dat er grensoverschrijdende acties/ projecten worden voorgesteld en uitgevoerd uit de veronderstelling dat dit de betreffende regio’s ten goede komt. Bijgevolg kunnen enkele acties uit voorliggend regionaal mobiliteitsplan effect hebben op deze regio’s.

De effecten van voorgestelde acties inzake het wijzigen aan de verkeer – en vervoersinfrastructuur kunnen vooral op lokaal niveau grensoverschrijdende effecten veroorzaken. Aangezien lijninfrastructuren zich veelal niet beperken tot de gemeente –, regionale –, en gewestgrenzen, kan de mate van verharding effect hebben op alle subthema’s van thema Ruimte in verschillende gemeenten (bv. Haalbaarheidsonderzoek fietssnelweg tussen Kortrijk en Oudenaarde, opwaardering IC-treinen Kortrijk – Lille Flandres,). De vervoerregio heeft de bevoegdheid over de regionale en interlokale, die elk een bepaalde aantrekking op hun omgeving uitvoeren (respectievelijk tussen de 10 km à 5km en minder dan 2,5km). Hun aantrekking zal dus op gerichte plaatsen landsgrenzen en grenzen tussen vervoerregio’s overschrijden. Het is bijgevolg belangrijk om OV-lijnen, fietspaden, wegategorisering, P+R-locaties, etc. bij de overgangen met de Franse grens en vooral tussen vervoerregio’s op elkaar af te stemmen met een regionaal transitiegericht parkeerbeleid.

5.1.10 Monitoring en postevaluatie

Monitoring zal nodig zijn om na te gaan in welke mate de maatregelen uit het RMP zullen bijdragen tot de relevante beleidsdoelstellingen. Het monitoren van ruimtebeslag en verzegeling kan gebeuren d.m.v. GIS-analyses van satellietbeelden op regelmatige tijdsintervallen. Om na te gaan of verdichting plaatsvindt rond multimodale vervoersknooppunten is GIS-analyse mogelijk. Het effect hiervan kan bijgevolg gecontroleerd worden door kwantitatief na te gaan of er een shift heeft plaatsgevonden naar meer duurzame of kwalitatieve vormen van vervoer m.b.t. woon-, werk- en recreatieverkeer. Positieve effecten op ruimtelijke kwaliteit kunnen nagegaan worden door bevragingen uit te voeren m.b.v. kwantitatieve indicatoren, zoals ruimtelijke aantrekkelijkheid, veiligheid, leesbaarheid,...

5.2 Thema Gezondheid

5.2.1 Thematische afbakening van het studiegebied

Het studiegebied voor het thema gezondheid komt overeen met het plangebied van de vervoersregio Kortrijk. Binnen het studiegebied wordt bekeken of de maatregelen van het regionaal mobiliteitsplan impact hebben op geluid, lucht, verkeersveiligheid en welzijn (fysiek, sociaal en mentaal).

Er wordt nagegaan wat de mogelijke effecten zijn van het regionaal mobiliteitsplan op de geluidsbelasting en de luchtverontreiniging. Meer specifiek de mate waarin de snelheid en verkeersvolume (uitgedrukt in voertuigkilometers) van het weg – en vrachtverkeer in sterk bebouwde omgevingen wijzigt en de mate waarin het spoorverkeer en binnenvaart toe – of afneemt.

Vervolgens wordt de impact van het regionale mobiliteitsplan op de verkeersveiligheid nagegaan. Er wordt rekeningen gehouden met de wijziging van kwaliteit in verkeersinfrastructuur en kruisingen, de mate waarin verkeersstromen worden gescheiden en de wijziging van de snelheid en verkeersvolume (uitgedrukt in voertuigkilometers) van het weg – en vrachtverkeer in omgevingen met een groot aantal kwetsbare weggebruikers.

Als laatste wordt er nagegaan wat de mogelijke effecten zijn van het regionaal mobiliteitsplan op het menselijk welzijn. Meer specifiek de mate waarin het plan een actieve levensstijl en groen-blauwe netwerken bevordert en of er rekening gehouden wordt met sociale rechtvaardigheid, sociale cohesie en toegankelijkheid.

De afbakening van het gebied waarbinnen de gezondheidseffecten in kaart gebracht worden, komen grotendeels overeen met de afbakening van de vervoerregio. Deze beoordeling houdt rekening met gezondheidseffecten die veroorzaakt zijn door grensoverschrijdende lijnverbindingen (wegen -, spoor – en/ of binnenvaartnetwerk) en logistieke stromen van (inter)nationale aard die zich niet beperken aan de grenzen van de vervoerregio Kortrijk. De vervoerregio grenst namelijk zowel aan een gewest – als een landsgrens.

5.2.2 Beleidsambities Gezondheid

5.2.2.1 *Beleidsambities 2030*

Geluid

De WGO-richtlijn geluid bevat aanbevolen grenswaarden die bepaald zijn op basis het geluidniveau waarbij 10% van de mensen 'ernstig gehinderd' is. Omdat de hindergevoeligheid voor weg- en spoorverkeer niet hetzelfde is, zijn voor beide afzonderlijke richtwaarden opgesteld:

| WGO-normen geluid (2018) | Lden | Lnight |
|-----------------------------|----------|----------|
| Weglawaai | 53 dB(A) | 45 dB(A) |
| Spoorlawaai | 54 dB(A) | 44 dB(A) |

Lucht

Tegen 2030 willen de Vlaamse overheid de gezondheidsimpact van luchtverontreiniging halveren ten opzichte van 2005. Op korte termijn (zo snel mogelijk) is het doel van dit luchtbeleidsplan om nergens in Vlaanderen de Europese luchtkwaliteitsnormen en/of streefwaarden te overschrijden en er voor te zorgen dat de emissieplafonds voor 2020 behaald worden.

De focus van het actieplan 2030 ligt op het verder verminderen van de concentraties van NO₂ en PM_{2,5}.

Onderstaand wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste streefdoelen:

- Halvering van de gezondheidsimpact ten gevolge van luchtverontreinigingen: Aantal vroegtijdige sterfgevallen door langdurige blootstelling aan fijn stof (PM_{2,5}) als indicator. In 2005 waren er in Vlaanderen 6040 vroegtijdige sterfgevallen toe te schrijven aan de blootstelling aan PM_{2,5} ->Doelstelling: 50% t.o.v. 2005;
- Aantal mensen dat woont op een locatie waar de jaargemiddelde NO₂-concentratie hoger is dan de gezondheidkundige advieswaarde (20 µg/m³) in elke gemeente te halveren ten opzichte van 2016.

Verkeersveiligheid

Afname van 50% t.o.v. 2019 inzake verkeersdoden, verkeersongevallen met zwaargewonden, letselongevallen, dode en zwaargewonde fietsers, dode en zwaargewonde voetgangers, doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge autobestuurders. (Vlaams Verkeersveiligheidsplan).

Een geïntegreerd Vlaams netwerk van hoogkwalitatieve, brede en verkeersveilige fietspaden en -snelwegen verbindt woonkernen, scholen en belangrijke tewerkstellingspolen en speelt zo optimaal in op het hoog potentieel aan fietsgebruik voor woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen.

Fysiek, sociaal en mentaal welzijn

Er is een algemene Vlaamse gezondheidsdoelstelling opgesteld in verband met welzijn: 'De Vlaming leeft gezonder in 2025' (Strategisch plan 'De Vlaming leeft gezonder in 2025' opgesteld door Agentschap Zorg & Gezondheid (2018)). Met subdoelstelling om tegen 2025 een gezonde leefstijl bevorderen.

5.2.2.2 *Beleidsambities 2040 en verdere doorkijk*

Geluid

De Europese richtlijn omgevingslawaai (2002/49/EG) heeft tot doel in Europa een gemeenschappelijke aanpak in te voeren om schadelijke effecten van blootstelling aan omgevingslawaai te vermijden, te voorkomen of te verminderen. In uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaai zijn op Vlaams niveau strategische geluidsbelastingkaarten opgemaakt en daarnaast geluidsactieplannen voor

¹⁴ Tevens op het verminderen van de vermestende depositie, maar dit wordt onder het thema "biodiversiteit" meegenomen.

belangrijke wegen en spoorwegen, voor de omgeving van de nationale luchthaven en voor agglomeraties met meer dan 100.000 inwoners. De richtlijn omgevingslawaaai bepaalt dat de maatregelen die worden opgenomen in het geluidsactieplan, in de eerste plaats gericht moeten zijn op de prioritaire problemen. Dit zijn problemen die worden vastgesteld door middel van de strategische geluidsbelastingkaarten op grond van een overschrijding van een relevante 'grenswaarde' of andere door de lidstaten gekozen criteria. In de geluidsactieplannen is deze eis doorvertaald als een 'plandrempel'.

Het uiteindelijke doel van het huidige beleid rond geluidshinder is dat de leefbaarheid van de bevolking verhoogt, de hinderbeleving verbetert en dat gezondheidseffecten als gevolg van blootstelling aan hoge geluidsniveaus dalen en daarmee ook de maatschappelijke kosten ervan. De geluidsactieplannen bevatten en verduidelijken de verantwoordelijkheden en engagementen van de verschillende betrokken instanties. De maatregelen hebben de afgelopen jaren op de prioritaire plaatsen voor een verbetering gezorgd maar de geluidbelasting kan in de komende jaren blijven toenemen, vooral samenhangend met een toenemende mobiliteit en drukker wordende steden. Uitbreiding van het vliegverkeer en een toename van het goederentreinverkeer zullen eveneens zorgen voor meer geluidshinder. Het bestaande beleid zet in op verbetering en het oplossen van knelpunten maar specifiek in en rond de steden kan de geluidsdruk verder toenemen.

Tegen 2050 wenst de Vlaamse overheid cf Richtlijn 2002/49/EG het omgevingslawaaai¹⁵ drastisch terug te dringen. Daarbij wordt ernaar gestreefd dat de geluidskwaliteit in Vlaanderen 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. Het beleid rond omgevingslawaaai moet zich richten op drie sporen, nl.

- het oplossen van bestaande knelpunten,
- het voorkomen van nieuwe knelpunten
- het vrijwaren van zones met een goede geluidskwaliteit.

Lucht

Op 25 oktober 2019 heeft de Vlaamse Regering het luchtbeleidsplan 2030 definitief goedgekeurd. Dit plan bevat maatregelen om de luchtverontreiniging in Vlaanderen aan te pakken en zo de impact van luchtverontreiniging op onze gezondheid en het leefmilieu verder te verminderen. Het plan is opgesteld in uitvoering van artikel 23 van de Europese richtlijn 2008/50/EG en in uitvoering van de Europese richtlijn 2016/2284.

Luchtvervuiling door antropogene bronnen, zoals industrie, landbouw en verkeer wordt tegen 2050 drastisch terug gedrongen. Het streven is dat luchtkwaliteit in Vlaanderen geen significante negatieve invloed heeft op de gezondheid van haar bewoners, zoals die door de WGO ingeschat wordt (Vlaams Luchtbeleidsplan).

Tegen 2050 zijn er geen vervoersemissies meer (Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040).

¹⁵ In uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaaai zijn op Vlaams niveau strategische geluidsbelastingkaarten opgemaakt en daarnaast geluidsactieplannen voor belangrijke wegen- en spoorwegen, voor de omgeving van de nationale luchthaven en voor agglomeraties met meer dan 100.000 inwoners. Deze geluidsactieplannen bevatten een overzicht van de bestaande en voorziene maatregelen om het omgevingslawaaai te beheersen en worden periodiek geëvalueerd en zo nodig aangepast. Deze geluidsactieplannen vertalen zich eveneens in een visie op korte en lange termijn.

Verkeersveiligheid

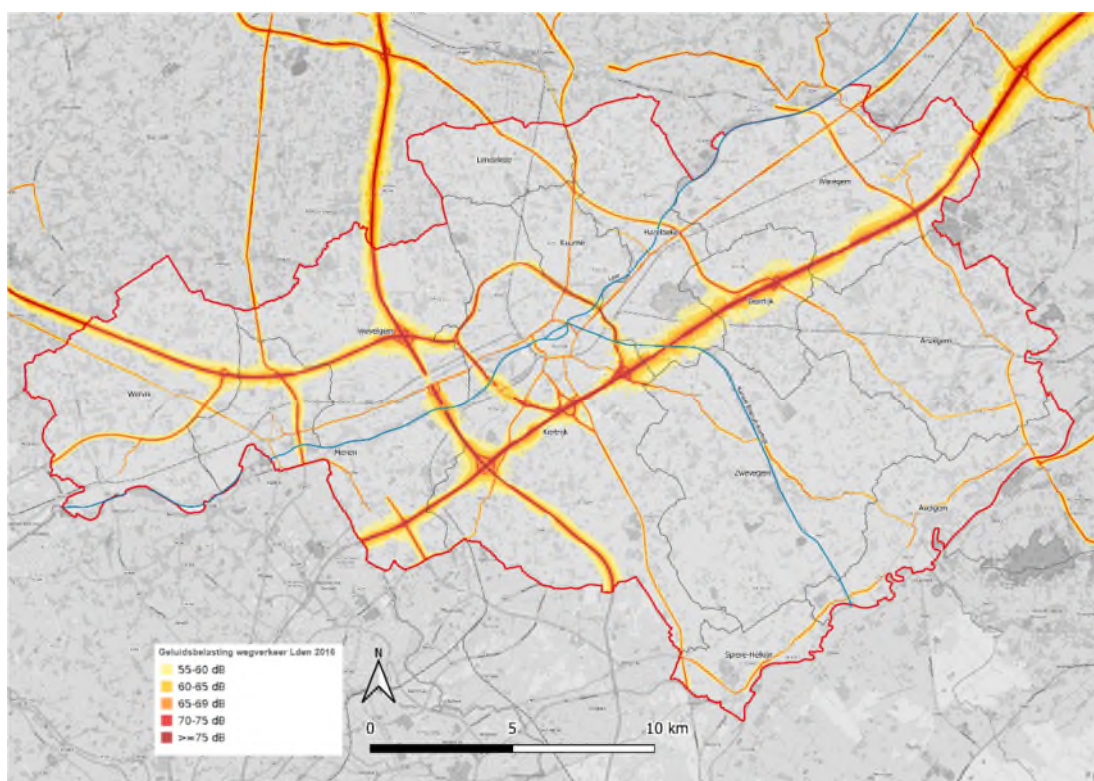
Tegen 2050 wordt gestreefd naar 0 verkeersdoden of verkeersongevallen met zwaargewonden over alle modi (i.e. het zogenaamde vision zero). Het aantal letselongevallen moet tegen 2050 met 87,5% dalen t.o.v. 2019 (Vlaams Verkeersveiligheidsplan).

5.2.3 Huidige en te verwachten evoluties

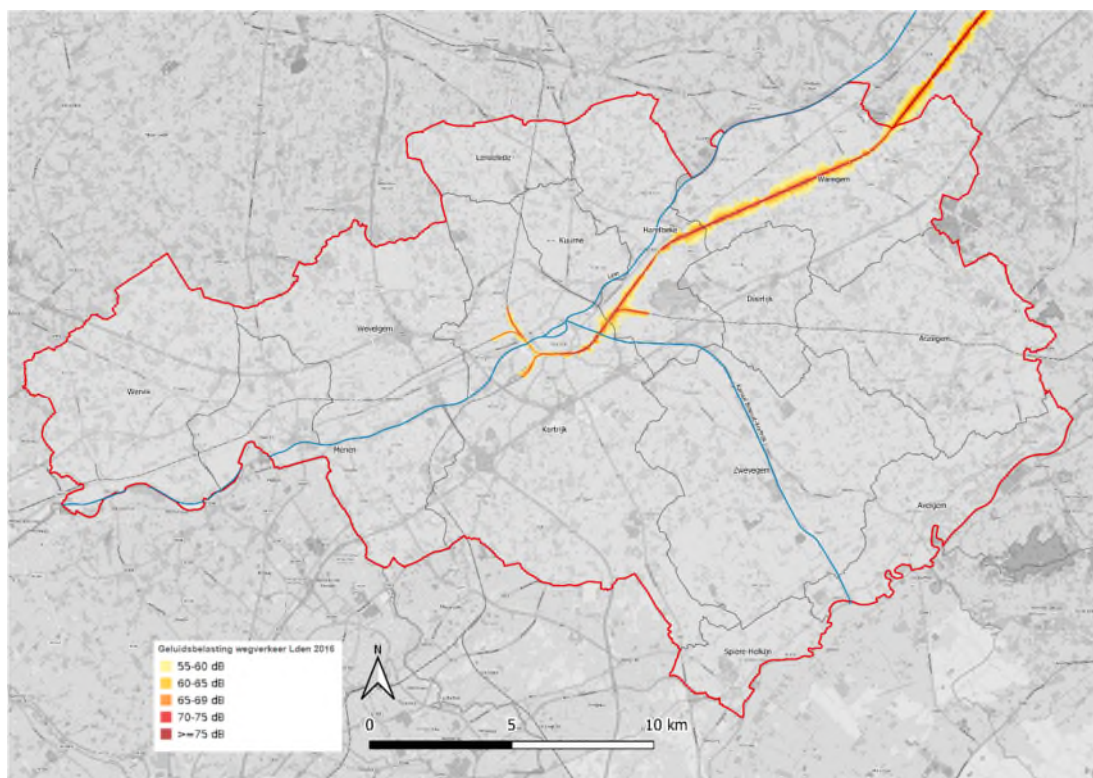
5.2.3.1 Voornaamste kenmerken van het thema binnen de vervoersregio

5.2.3.1.1 Geluid

De E17, E403 en A19 zorgen in hun nabije omgeving voor aanzienlijke geluidsbelasting. Op ruimere afstand neemt deze geluidsbelasting geleidelijk af, maar zeker in de nabijheid van grote knooppunten in het infrastructuurnetwerk is er een matige tot slechte geluidsbelasting aanzienlijk tot groot (Figuur 5-23). Hetzelfde geldt in beperktere mate voor de N-wegen in de vervoerregio. Ook hier valt opnieuw het verschil op tussen het noordelijke en zuidelijk deel van de vervoerregio. De geluidsbelasting door het spoorverkeer is niet volledig gekarteerd, maar is wel het hoogste op de as Gent-Kortrijk door het frequente treinverkeer. Andere spoorlijnen zoals bijvoorbeeld Kortrijk-Ieper en Kortrijk-Moeskroen veroorzaken een beperktere geluidsbelasting die lager is dan die van de autosnelwegen (Figuur 5-24). Merk wel op dat deze kaarten enkel de impact van de belangrijkste wegen (meer dan 3 miljoen voertuigbewegingen per jaar) en spoorwegen (meer dan 30.000 treinpassages per jaar) weergeven.



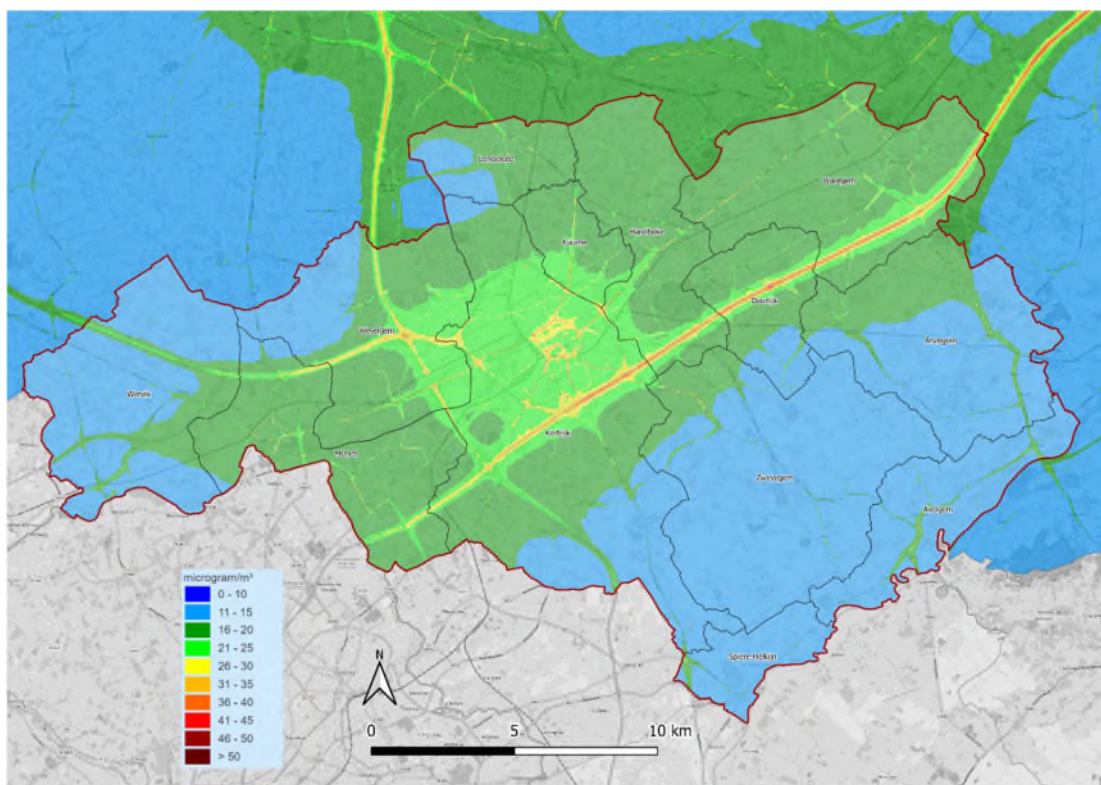
Figuur 5-23: Geluidsbelasting door wegverkeer in 2018 (Databron: Geopunt)



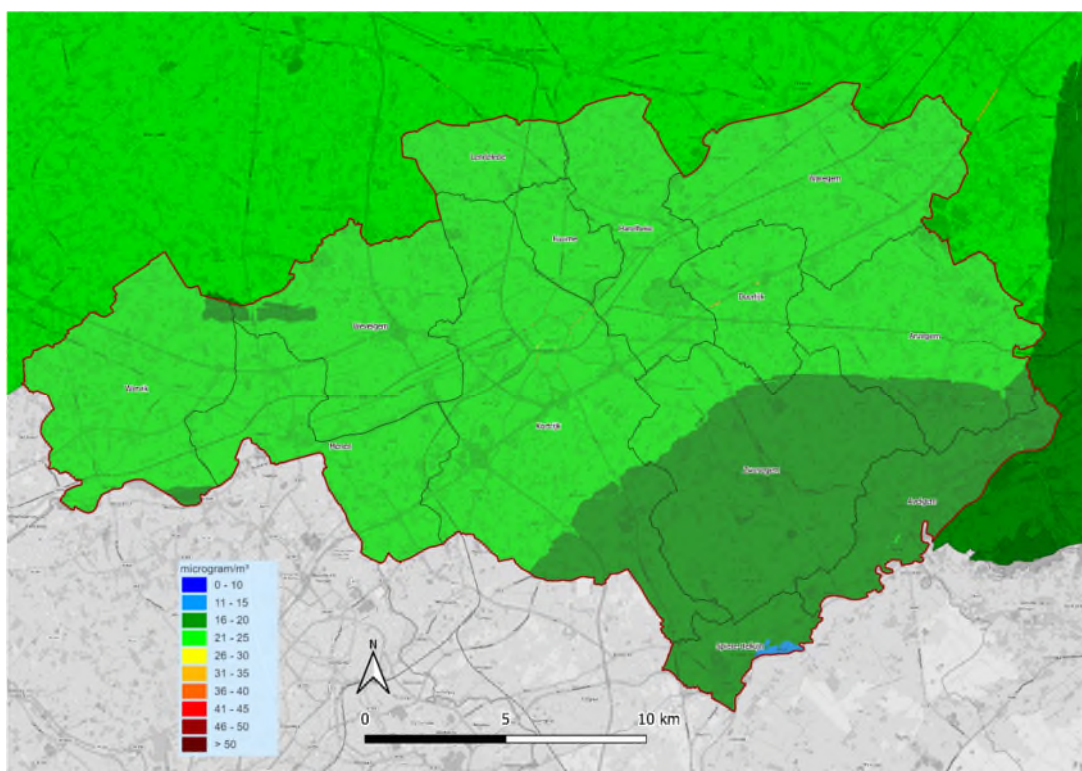
Figuur 5-24: Geluidsbelasting door spoorverkeer in 2018 (Databron: Geopunt)

5.2.3.1.2 Lucht

De **luchtkwaliteit** in de vervoerregio is over het algemeen goed voor zowel de parameters NO₂, fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en Ozon (VMM, 2019). Zowel de EU als WHO normen worden steeds gehaald. De enige uitzondering hierop zijn zeer lokale normoverschrijdingen voor de parameter NO₂ in de buurt van de hoofdwegen en centrum Kortrijk. Zeker in de nabijheid van de E17, E403 en A19 zijn er normoverschrijdingen. Het algemene patroon van de hoogste NO₂ concentraties volgt eveneens het patroon van de uitgebreide verstedelijking en infrastructuur in het noordelijke deel van de regio (Figuur 5-25). Ook voor de parameter PM₁₀ is duidelijk zichtbaar dat het noordelijke deel van de regio een slechtere luchtkwaliteit heeft dan het zuidelijke deel (Figuur 5-26).



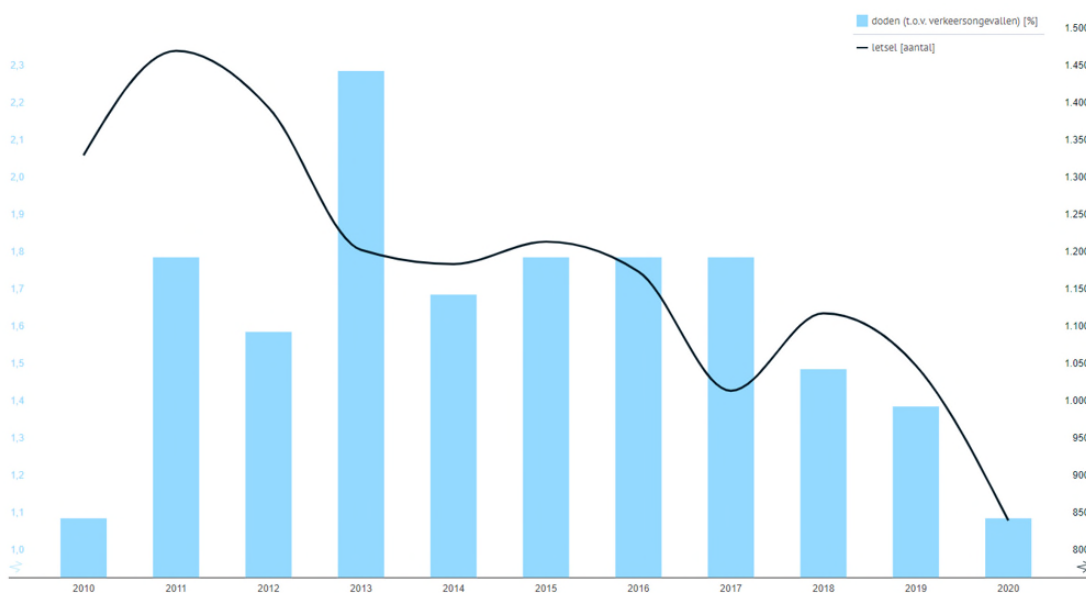
Figuur 5-25: Luchtkwaliteit parameter NO2 in 2019 (VMM)



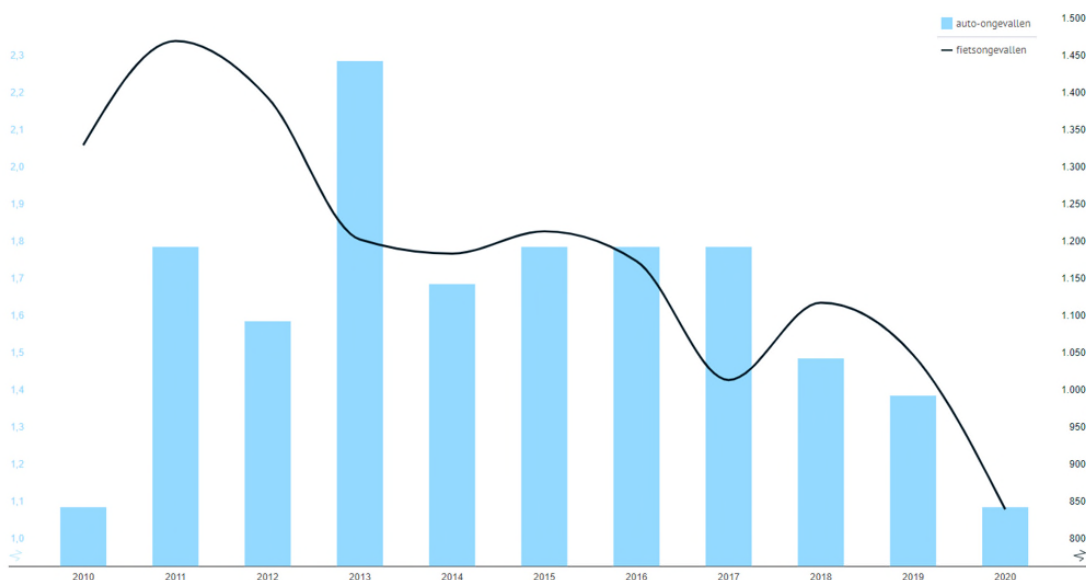
Figuur 5-26: Luchtkwaliteit parameter PM10 in 2019 (VMM)

5.2.3.1.3 Verkeersveiligheid

In de vervoerregio Kortrijk werden in 2021 ca. 950 verkeersongevallen met letsel geregistreerd. Ca. 1,5% was een ongeval met dodelijk afloop, ca. 12% was zwaargewond. Er is een dalende trend op te merken in het aantal letselverkeersongevallen en verkeersongevallen met dodelijke afloop (Figuur 5-27). Ook het aantal auto – en fietsongevallen bevinden zich in een dalende trend (Figuur 5-28). Gebaseerd op de periode 2010 – 2020 kan worden dat de verkeersveiligheid toeneemt.

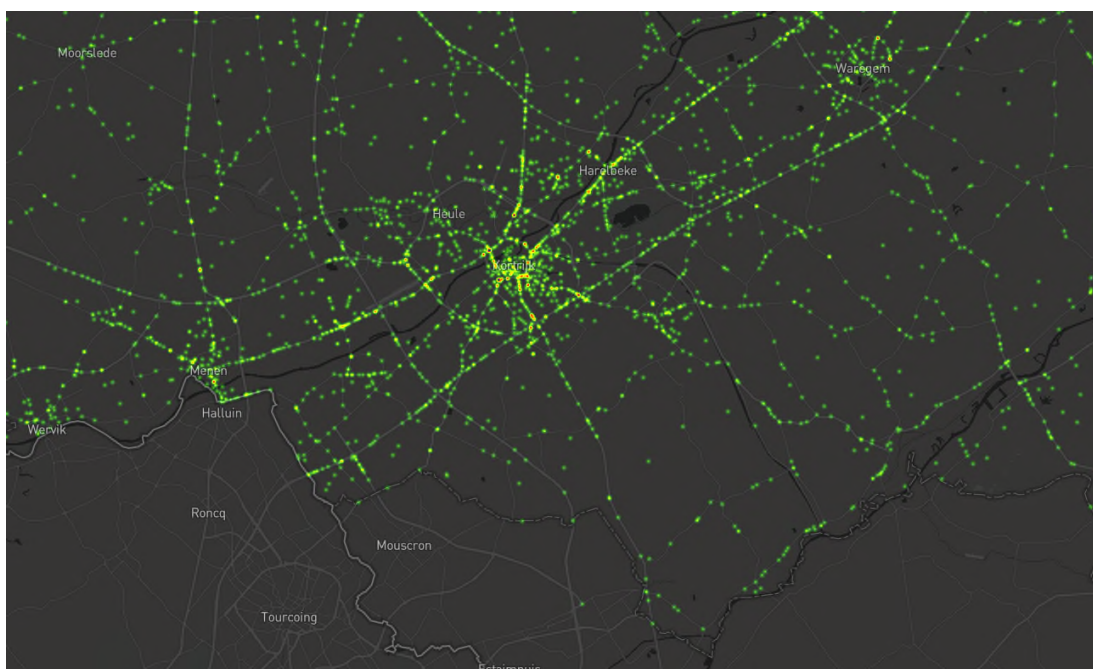


Figuur 5-27: Verkeersongevallen - doden vervoerregio Kortrijk 2010 - 2020 (bron: Provincie.incijfers.be)

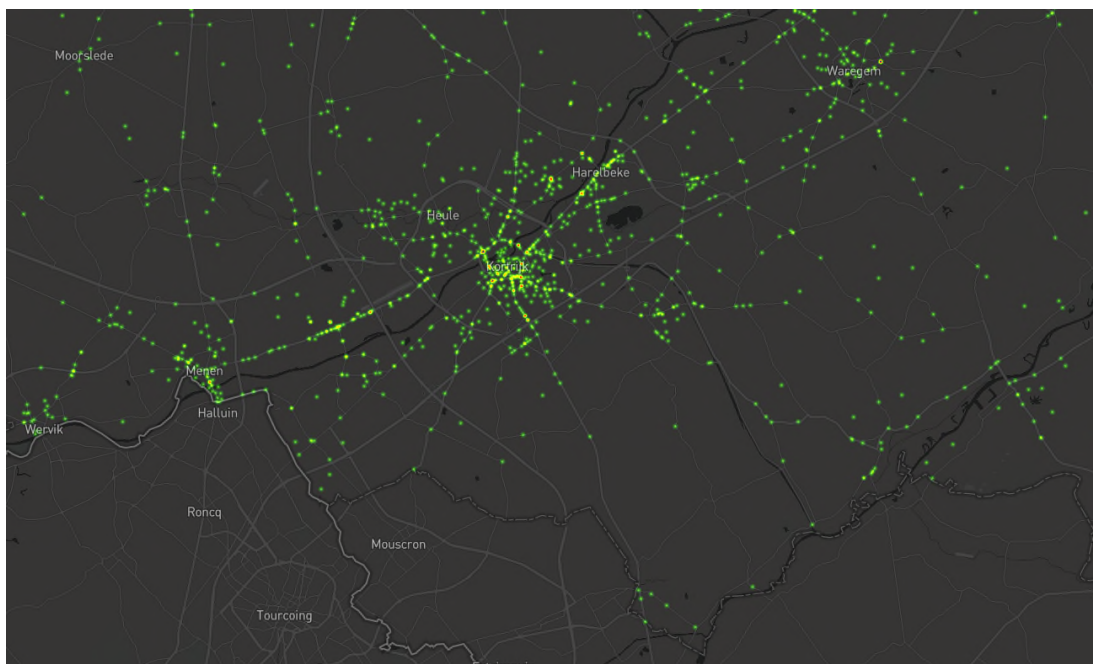


Figuur 5-28: Aantal auto – ongevallen en fietsongevallen vervoerregio Kortrijk 2010 - 2020 (bron: Provincie.incijfers.be)

Bijkomend geeft onderstaande figuur een overzicht van de ongevallen die in de omgeving van het projectgebied gebeurd zijn voor de periode tussen 1 januari 2017 en 20 maart 2020. Hierbij kan gesteld worden dat hoe feller een locatie oplicht, hoe meer ongevallen er zijn gebeurd. Figuur 5-29 is een weergave van alle geregistreerde ongevallen. Hier zijn alle vervoersmodi bij betrokken. Hier valt voornamelijk de verstedelijkte Leie – as op, met Kortrijk als hotspot. In het zuiden en het noorden van de regio zijn de ongevallen meer verspreid. Figuur 5-30 is een weergave van alle geregistreerde ongevallen waarbij zwakke weggebruikers betrokken zijn. Ook hier zijn de meeste ongevallen geregistreerd en gelokaliseerd in de verstedelijkte Leie – as, met Kortrijk als hotspot.



Figuur 5-29: Geregistreerde ongevallen, alle vervoersmodi (bron: accidentsflanders)



Figuur 5-30: Geregistreerde ongevallen, zwakke weggebruikers (bron: *accidentsflanders*)

Op de website¹⁶ van het Agentschap Wegen en Verkeer staat de meest recente algemene lijst gepubliceerd met de gevaarlijke punten in Vlaanderen. Het betreft een dynamische lijst, gebaseerd op recente ongevalsgegevens. Hierbij baseert men zich op ongevalsgegevens over een periode van 3 jaar. De huidige lijst is samengesteld op basis van ongevalsgegevens van de periode 2017-2019.

Voor het berekenen van gevaarlijke punten wordt gebruik gemaakt van de 531-score.

- Een gewicht van 5 voorgeven aan elk dodelijk gewond slachtoffer;
- 3 aan elk zwaargewond slachtoffers;
- 1 aan elk lichtgewond slachtoffer.

Een punt wordt 'gevaarlijk' (= 'zwart') genoemd, als op die plaats minstens 3 ongevallen gebeurd zijn in drie jaar tijd en op die manier een score van 15 behaald wordt. In deze berekening wegen ongevallen met voetgangers, fietsen en bromfietsen zwaarder door. Zo wordt aan elke fietser, voetganger of bromfietser een verhogingsfactor van 1,7 toegekend.

In de vervoerregio Kortrijk worden 8 gevaarlijke punten opgesomd. 5 ervan bevinden zich in de gemeente Kortrijk. Nog eens 5 ervan worden gelokaliseerd op de R8 (ring rond Kortrijk).

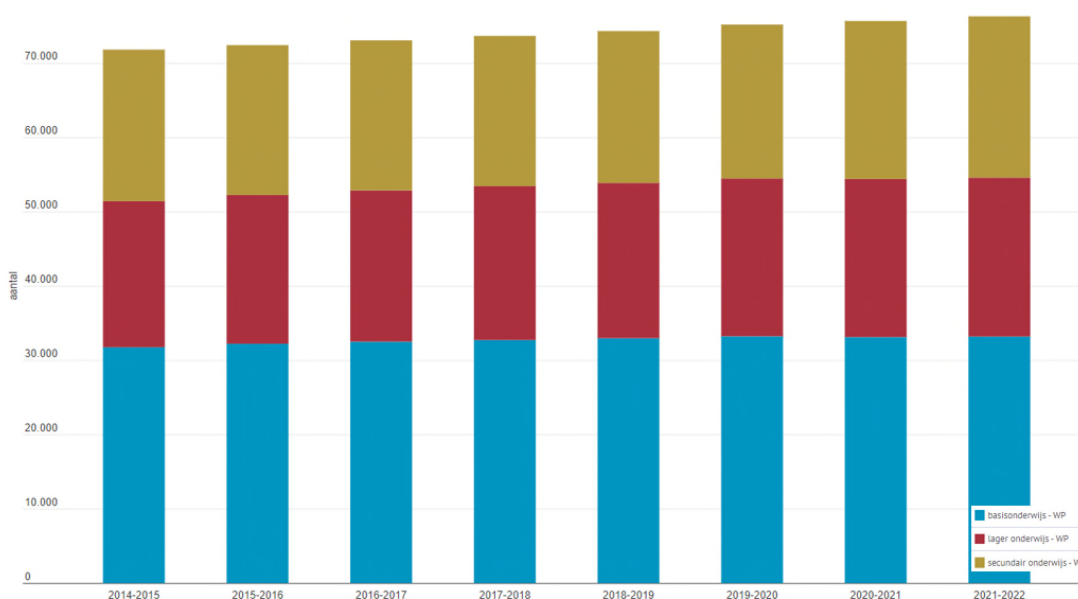
5.2.3.1.4 Fysiek, sociaal en mentaal welzijn

Volgens de cijfers van Provincies.incijfers.be (2022) stijgt het aantal wagens in de vervoerregio Kortrijk. In 2021 werden ca. 158 000 wagens geteld, dat is 3,5% meer dan de hoeveelheid geregistreerde wagens in 2017. Bij paren met thuiswonende kinderen neemt het autobezit lichtjes af (ca. 1 500 auto's minder geregistreerd). Bijkomend is er een enorme toename op vlak van het aantal speedpedelecs. In

¹⁶ Bron: <https://wegenverkeer.be/veilig-op-weg/gevaarlijke-punten>

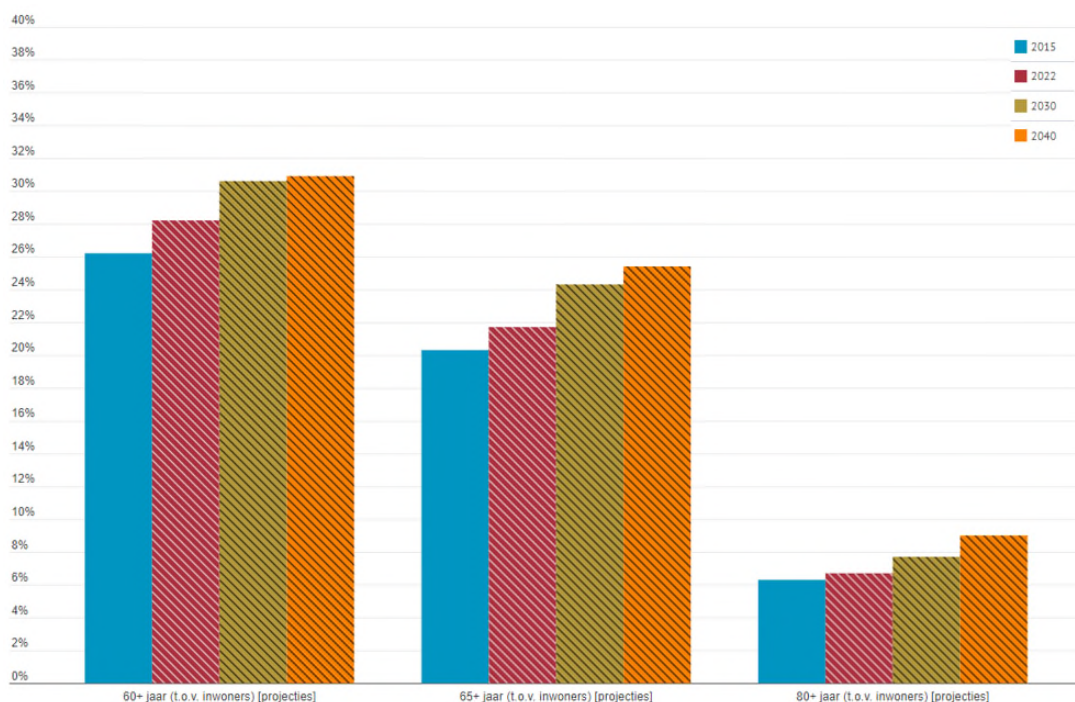
2021 werden er ca. 1000 geregistreerd ten opzichte van 87 in 2017. Desondanks de constante stijging in het autobezit, neemt het aantal speedpedelecs in grootorde toe. Dit geeft een indicatie in de mate waarop een actieve levensstijl toeneemt.

Het aantal leerlingen in basis -, lager en secundair onderwijs zijn in stijgende lijn sinds schooljaar 2014-2015. Een groot aantal leerlingen (ca. 17 000 leerlingen uit kleuter -, lager – en secundair onderwijs) wonen niet in de gemeente waar ze naar school gaan, waardoor deze zich moeten verplaatsen naar school. Betaalbaar en toegankelijk vervoersmiddelen (zoals deelmobiliteit en OV) moet voor iedereen ter beschikking zijn (= sociale rechtvaardigheid).



Figuur 5-31: Schoolgaande jeugd vervoerregio Kortrijk (bron: Provincie.incijfers.be)

Uit onderstaande grafiek is af te leiden dat de bevolking ouder dan 60 jaar, 65 jaar en 80 jaar blijft toenemen met respectievelijk ca. 3%, ca. 5% en ca. 3% in 2040 ten opzichte van 2022. Het is van uitermate belang dat de maatregelen die getroffen zijn in dit regionaal mobiliteitsplan de toegankelijkheid waarborgen voor alle doelgroepen, ongeacht de leeftijd.



Figuur 5-32: Projecties 2040 ouderen vervoerregio Kortrijk (bron: Provincie.incijfers.be)

Voldoende groene verblijfplaatsen in de vervoerregio is belangrijk voor de mentale gezondheid van de mens. Heel wat inwoners van de vervoerregio Kortrijk kunnen genieten hun eigen tuin of binnenkoer. Toch is het van belang om in te zetten in toegankelijk buurtgroen en wijkgroen. Niet enkel voor de bewoners die geen private buitenruimte hebben, maar ook om de mogelijkheid te bieden om sociale contacten te onderhouden en de sociale cohesie te versterken. In 2019 woont ca. 25% van de inwoners van de vervoerregio binnen 800 m van wijkgroen en ca. 90 % van de inwoners op 400 m van buurtgroen.

5.2.3.2 Te verwachten evoluties

5.2.3.2.1 Doelstelling Geluid

Het doel van het beleid rond geluidshinder is dat de leefbaarheid van de bevolking verhoogt, de hinderbeleving verbetert en dat gezondheidseffecten als gevolg van blootstelling aan hoge geluidsniveaus dalen en daarmee ook de maatschappelijke kosten ervan. Tegen 2050 wenst de Vlaamse overheid cfr. Richtlijn 2002/49/EG het omgevingslawaai drastisch terug te dringen, waarbij het beleid rond omgevingslawaai zich richt op drie sporen, nl.:

- het oplossen van bestaande knelpunten,
- het voorkomen van nieuwe knelpunten,
- het vrijwaren van zones met een goede geluidskwaliteit.

Volgens het rapport “Geluidshinder in Vlaanderen – actuele indicatoren tot en met 2018” (2020) nam het percentage van de bevolking blootgesteld aan $L_{day} > 65$ dB(A) aan de gevel t.g.v. verkeersgeluid beperkt toe van 24,1% in 2016 tot 24,9% in 2018, en het percentage met $L_{den} > 65$ dB(A) nam

evenredig toe van 16,9% naar 17,8%. Het omvang van de geluidshinder is sterk gerelateerd aan het verkeersvolume. Tijdens de jaren 2020 en 2021 zal het hinderniveau normaliter (beperkt) afgenomen zijn vanwege de Corona-omstandigheden, maar vanaf 2022 is het verkeersvolume weer op het niveau van voordien. Een drastische afname van het verkeers-volume t.h.v. bewoning is de komende decennia niet te verwachten zonder fundamentele gedragswijzigingen. De elektrificatie van het wagenpark kan wel voor een significante afname van de geluidshinder zorgen, omdat aan lage snelheden het motorgeluid dominant is (bij hoge snelheden domineert het rolgeluid van de banden op het wegdek). Het behalen van de target om het omgevingsgeluid drastisch terug te dringen – en met name het oplossen van bestaande knelpunten – kan echter nog als veraf beoordeeld worden. Het voorkomen van nieuwe knelpunten en het vrijwaren van zones met een goed geluidsklimaat lijken wel haalbare targets.



5.2.3.2.2 Doelstelling Lucht

Op korte termijn (zo snel mogelijk) is het doel van het Luchtbeleidsplan (2019) om nergens in Vlaanderen de Europese luchtkwaliteitsnormen en/of streefwaarden te overschrijden.

Tegen 2030 willen de Vlaamse overheid de gezondheidsimpact van luchtverontreiniging halveren ten opzichte van 2005, meer bepaald:

- halvering van het aantal vroegtijdige sterfgevallen door langdurige blootstelling aan fijn stof (PM_{2,5});
- halvering van het aantal mensen dat woont op een locatie waar de jaargemiddelde NO₂-concentratie hoger is dan de gezondheidskundige advieswaarde (20 µg/m³) ten opzichte van 2016 in elke gemeente.

Tegen 2050 zou luchtverontreiniging door antropogene bronnen, zoals industrie, landbouw en verkeer drastisch teruggedrongen moeten worden en zou deze geen significant negatieve invloed op de gezondheid van de Vlaamse bevolking meer mogen hebben, zoals die door de WGO ingeschat wordt (m.a.w. geen overschrijding meer van de gezondheidskundige advieswaarde).

Volgens de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 zouden er tegen 2050 geen vervoersemissies meer mogen zijn.

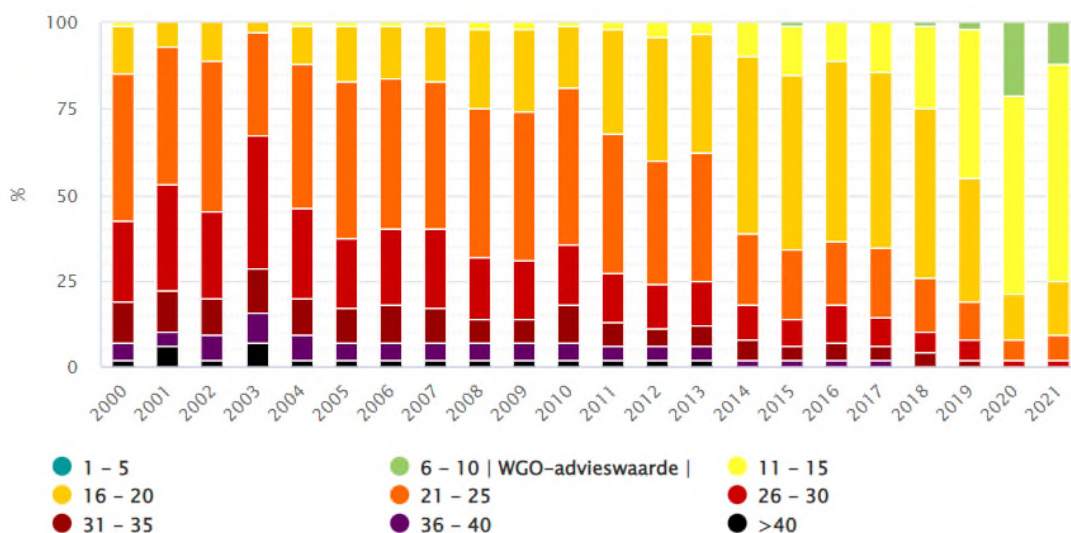
De luchtkwaliteit in Vlaanderen was in 2021 beter dan in 2019, maar minder goed dan in 2020, toen er t.g.v. de Corona-maatregelen beduidend minder verkeersemissies waren. De Europese luchtkwaliteitsnormen inzake luchtkwaliteit (40 µg/m³ voor NO₂ en PM₁₀, 20 µg/m³ voor PM_{2,5}) werden

in 2021 in vrijwel heel Vlaanderen gehaald t.h.v. bewoning. Volgens de berekeningen van VITO zou nog maar 0,05% van de Vlaamse bevolking (enkele duizenden inwoners in de drukste “street canyons”) blootgesteld worden aan NO₂-waarden boven de Europese norm; voor fijn stof zijn binnen Vlaanderen geen overschrijdingen meer berekend. In alle meetstations van de VMM werden de jaargemiddelde normen gerespecteerd in 2021. De korte termijn-target zal dus vrijwel zeker gehaald worden. Merk evenwel op dat de Europese luchtkwaliteitsnormen veel hoger liggen dan de advieswaarden van de WHO. De meest recente advieswaarden werden in 2021 voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} in geen enkel meetstation gehaald.

In 2005 waren er in Vlaanderen 6040 vroegtijdige sterfgevallen toe te schrijven aan blootstelling aan PM_{2,5}. In 2021 is dit aantal volgens berekeningen van de VMM gedaald tot ca. 4200, zijnde een daling met ca. 30%. Op basis van deze trend lijkt het bereiken van de target van 50% afname tegen 2030 niet onhaalbaar. Merk daarbij wel op dat de voortschrijdende ontdieseling en elektrificatie van het wagenpark een grote positieve impact heeft op de NO₂-concentratie, maar veel minder op de PM_{2,5}-concentratie, omdat de PM_{2,5}-uitstoot ook in grote mate afkomstig is van slijtage van banden en remmen, en niet alleen van verbrandingsemissies.

De in het Luchtbeleidsplan vooropgestelde gezondheidskundige advies voor NO₂ van 20 µg/m³ (de WHO heeft deze waarde inmiddels verlaagd naar 10 µg/m³) werd volgens onderstaande tabel (bron: VMM/IRCEL) in 2016 overschreden voor 37% van de Vlaamse bevolking. In 2021 was dit gezakt naar 7%, waardoor op Vlaams niveau reeds ruim voldaan is aan de doelstelling tegen 2030. 2021 was evenwel nog een “half Corona-jaar”, maar in het laatste pre-Corona-jaar 2019 was dit percentage ook al gezakt naar 19%, dus bijna een halvering t.o.v. 2016. Merk echter op dat in deze modellering geen rekening wordt gehouden met zgn. “street canyon”-effecten, waardoor het % van de bevolking boven 20 µg/m³ in realiteit een stuk hoger ligt. De target van -50% tussen 2016 en 2030 zal echter met quasi zekerheid gehaald worden.

Aandeel bevolking blootgesteld aan verschillende NO₂-jaargemiddelden ≡

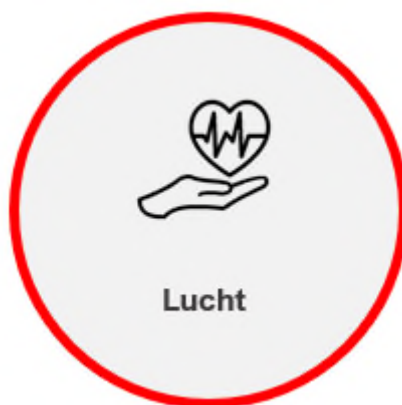


Het al dan niet bereiken van de doelstelling op langere termijn “geen significant negatieve invloed meer op de gezondheid van de bevolking” t.g.v. luchtverontreiniging door verkeersemissies zal vooral

bepaald worden door de keuze voor de gezondheidkundige drempelwaarde op dat moment. De grenswaarde van het luchtkwaliteitsplan van $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NO_2 zal b.v. in 2050, gelet op de evolutie van het wagenpark, vrijwel zeker overal in Vlaanderen gehaald worden, maar voor de intussen strengere WHO-advieswaarde van $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zal dit wellicht niet het geval zijn.

Het bereiken van de target “geen vervoersemissies meer tegen 2050” is mogelijk haalbaar tegen 2050 voor NO_2 , maar normaliter niet voor fijn stof, omdat emissies t.g.v. slijtage van remmen en banden nooit (volledig) kunnen uitgeschakeld worden.

Afhankelijk van de luchtparameter en de vooropgestelde drempelwaarden voor gezondheidsimpact kan het behalen van de targets inzake luchtverontreiniging als in zicht tot veraf beoordeeld worden.



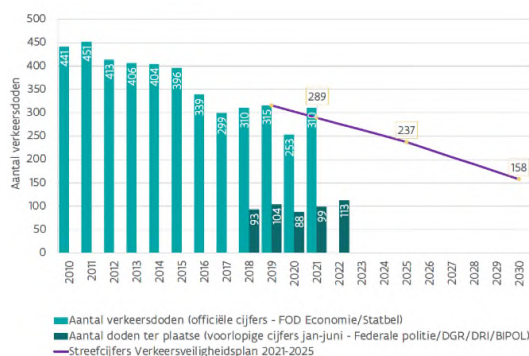
5.2.3.2.3 Doelstelling Verkeersveiligheid

Een eerste doelstelling van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 is om tegen 2030 een afname te behalen van 50% t.o.v. 2019 inzake verkeersdoden, verkeersongevallen met zwaargewonden, letselongevallen, dode en zwaargewonde fietsers, dode en zwaargewonde voetgangers, doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge autobestuurders. Tegen 2050 wordt gestreefd naar 0 verkeersdoden of verkeersongevallen met zwaargewonden over alle modi (i.e. het zogenaamde vision zero). Het aantal letselongevallen moet tegen 2050 met 87,5% dalen t.o.v. 2019.

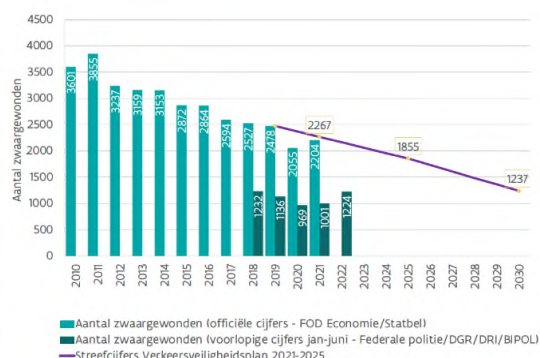
Onderstaande grafieken uit de Voortgangsrapportering Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 van september 2022 (Dept. MOW) geven het aantal ongevallen per doelgroep weer ten aanzien van de streefcijfers uit het Vlaams Verkeersveiligheidsplan 2021-2025.

De meeste indicatoren geven weliswaar een daling aan tussen 2019 en 2021, maar de voorlopige cijfers van 2022 geven eerder terug een toename aan. Het is duidelijk dat het halen van de doelstellingen vandaag nog veraf ligt. Volgehouden inspanning is absoluut noodzakelijk om de vooropgestelde doelen te kunnen halen. Vooral op vlak van het aantal dodelijke en zwaar gewonde fietsers is er nog veel werk aan de winkel.

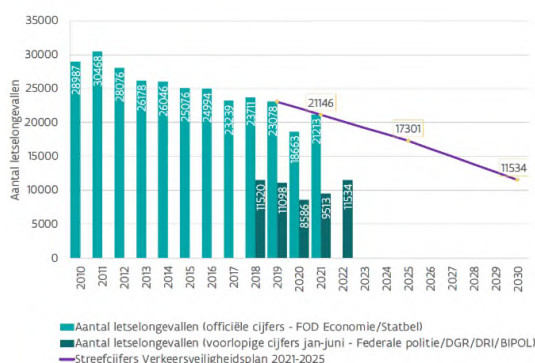
VERKEERSDODEN



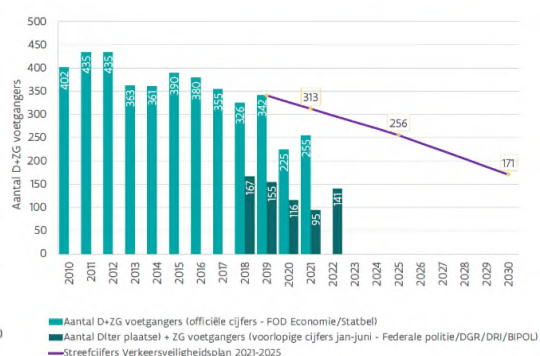
ZWAARGEWONDEN



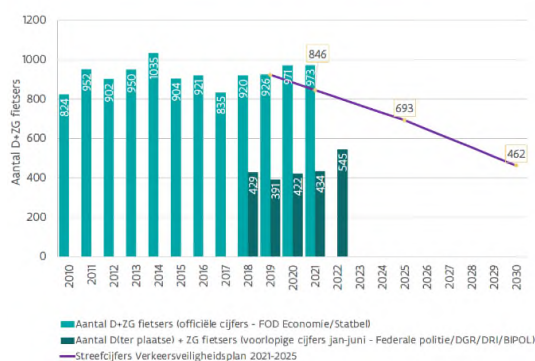
LETSELONGEVALLEN



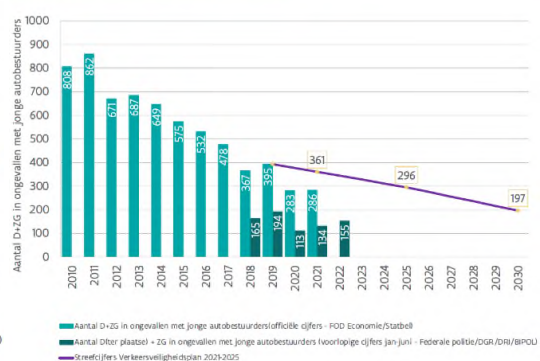
DODE EN ZWAARGEWONDE VOETGANGERS



DODE EN ZWAARGEWONDE FIETSERS



DODEN EN ZWAARGEWONDEN BIJ ONGEVALLEN MET JONGE BESTUURDERS



Tweede doelstelling op vlak van verkeersveiligheid is te komen tot een geïntegreerd Vlaams netwerk van hoogkwalitatieve, brede en verkeersveilige fietspaden en -snelwegen dat woonkernen, scholen en belangrijke tewerkstellingspolen verbindt en zo optimaal inspelt op het hoog potentieel aan fietsgebruik voor woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen.

Uit de Semestriële voortgangsrapportering Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 van september 2022 (Dept. MOW) blijkt dat ook deze doelstelling nog veraf ligt.

In 2021 was 47% van de fietspaden langs gewestwegen conform aan het (toen geldende) Vademecum Fietsvoorzieningen en 60,5% van de fietspaden langs gewestwegen was in goede tot behoorlijke staat. Volgens de burgerbevraging in kader van de gemeente/stadsmonitoring 2020 is 45% van de burgers het over eens dat er voldoende fietspaden in de buurt zijn en 41% is het over eens dat de fietspaden in goede staat zijn. De algemene tevredenheid over fietsinfrastructuur in Vlaanderen is 38% volgens de publicatie FietsDNA 2020 van Fietsberaad.



5.2.3.2.4 Doelstelling Fysiek, sociaal en mentaal welzijn

In het Strategisch plan 'De Vlaming leeft gezonder in 2025' opgesteld door Agentschap Zorg & Gezondheid (2018) wordt een algemene Vlaamse gezondheidsdoelstelling opgesteld: 'De Vlaming leeft gezonder in 2025'. Er wordt beleid gevoerd in verschillende levensdomeinen waaronder welzijn en vrije tijd er twee van zijn. Levensdomein vrije tijd heeft de doelstelling om tegen 2025 een gezonde leefstijl bevorderen.

In 2018 werd de Vlaamse gezondheidsaanbeveling beweging geactualiseerd op basis van wetenschappelijke inzichten van de Wereldgezondheidsorganisatie naar 'minstens 150 minuten beweging aan matige intensiteit per week'¹⁷. In 2018 bewoog 64% van de volwassenen van 18 jaar en ouder voldoende volgens deze beweegaanbeveling, zonder significante verschillen tussen vrouwen en mannen. Het ultieme scenario zou zijn dat iedereen de minimale beweegnorm haalt, maar dit is omwille van medische redenen en overmacht niet haalbaar.

¹⁷ (Vlaams Instituut Gezond Leven, 2021; Vlaams Instituut Gezond Leven, Vlaamse expertengroep van de bewegingsdriehoek, 2021)

Tabel 5-1: Percentage dat de Vlaamse & WHO aanbeveling voor beweging aan minstens matige intensiteit behaalt (bron: Tussentijdse evaluatie van het strategisch plan 'De Vlaming leeft gezonder in 2025')

| Leeftijdsgroep | 2013/2014 | 2018 | Evolutie | Bron |
|----------------|-----------|---------|----------------|--|
| Totaal (18+) | 38,9% | 64,1% | ☉ ¹ | Gezondheidsenquête (2013, 2018) ¹ |
| Mannen | 51% ↷ | 66,8% | ☉ ¹ | Gezondheidsenquête (2013, 2018) ¹ |
| Vrouwen | 27,3% ↷ | 63,6% | ☉ ¹ | Gezondheidsenquête (2013, 2018) ¹ |
| Jongeren | 14,2% | 17,8% | 😊 ↑ | HBSC (2014, 2018) |
| Jongens | 17,4% ↷ | 21,3% ↷ | 😊 ↑ | HBSC (2014, 2018) |
| Meisjes | 10% ↷ | 13,7% ↷ | 😊 ↑ | HBSC (2014, 2018) |
| Volwassenen | 42,3% | 68,2% | ☉ ¹ | Gezondheidsenquête (2013, 2018) ¹ |
| Mannen | 51,1% ↷ | 70,7% ↷ | ☉ ¹ | Gezondheidsenquête (2013, 2018) ¹ |
| Vrouwen | 30,3% ↷ | 65,5% ↷ | ☉ ¹ | Gezondheidsenquête (2013, 2018) ¹ |
| Ouderen | 26,5% | 52,1% | ☉ ¹ | Gezondheidsenquête (2013, 2018) ¹ |

Verder worden er geen specifieke doelstellingen geformuleerd rond dit subthema. Fysiek, sociaal en mentaal welzijn hangt nauw samen met de overige subthema's van thema Gezondheid. Klachten van geluidsoverlast en/ of slechte luchtkwaliteit beïnvloeden onrechtstreeks je welbevinden.

De Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) stelt vast dat bij (plotselinge) geluiden luider dan 30 dB(A) de slaapkwaliteit vermindert. Bij een plotseling geluid boven 40 dB(A) kan men wakker worden en bij continue geluiden met een gemiddelde van 50 dB(A) kunnen gezondheidseffecten optreden, zoals een verhoogde bloeddruk. Geluid met een gemiddeld niveau boven 55 dB(A) wordt door de WGO als gevaarlijk voor de volksgezondheid beschouwd, omdat dit een zwaar verstoorde nachtrust veroorzaakt, en een verhoogde kans op de ontwikkeling van cardiovasculaire ziektes, zoals een hoge bloeddruk en een vernauwing van de kransslagaders, wat kan leiden tot een hartinfarct¹⁸.

Fijn stof, stikstofdioxide en ozon zijn de drie stoffen met de grootste gezondheidsimpact in Vlaanderen en leiden tot vroegtijdige sterfte. In 2021 waren er ongeveer 4200 vroegtijdige sterfgevallen door fijn stof (PM_{2,5}), ongeveer 1300 door ozon en ongeveer 1100 door stikstofdioxide¹⁹.

Omwille van de nauwe samenhang van de subthema's Lucht, Geluid, Verkeersveiligheid en Welzijn in het thema Gezondheid, wordt er rekening gehouden met beoordeling van de distance to target van voorgaande subthema's. Er wordt gesteld dat de algemene gezondheidsdoelstelling nog veraf ligt.







¹⁸ (Federale overheidsdienst Volksgezondheid, veiligheid van de voedselketen en leefmilieu, 2016. Geluid en gezondheid)

¹⁹ (Vlaamse Milieumaatschappij, z.d., Hoe evolueert de luchtkwaliteit in Vlaanderen)

5.2.4 Beoordelingskader

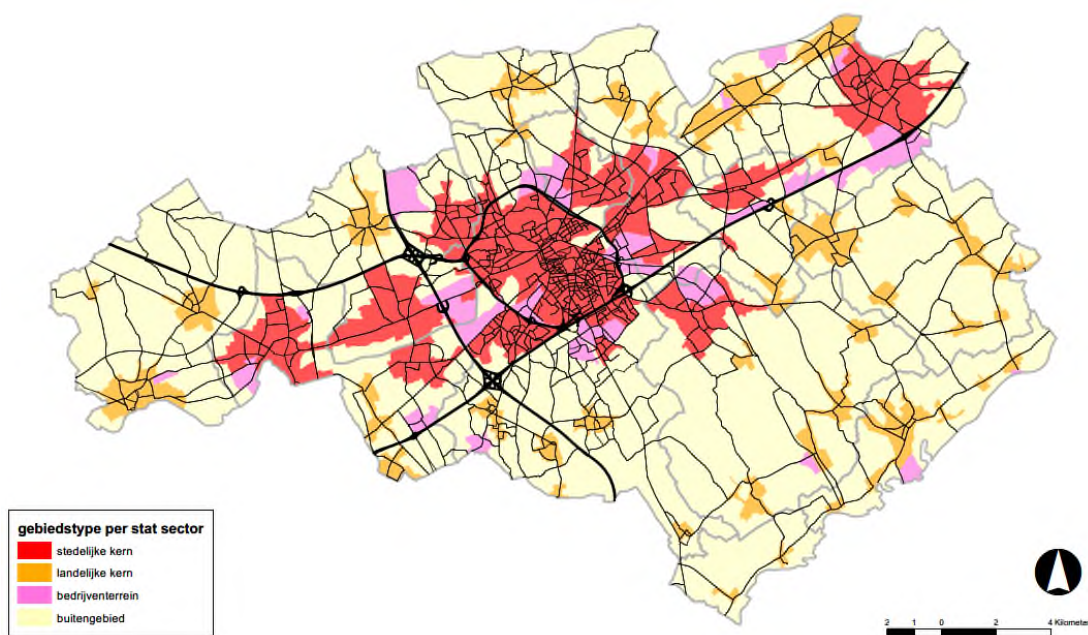
Onderstaande beoordelingstabel geeft de verschillende subthema's en bijhorende criteria binnen het thema gezondheid weer.

| Subthema | Indicatoren |
|---|--|
| <p>Geluid: Impact van het regionale mobiliteitsplan op de geluidsbelasting</p>  <p>Geluid</p> | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Wijziging snelheid en verkeersvolume (voertuigkilometers) wegverkeer in sterk bebouwde omgevingen ➤ Wijziging snelheid en verkeersvolume (voertuigkilometers) vrachtverkeer in sterk bebouwde omgevingen ➤ Mate waarin spoorverkeer toe-/afneemt in sterk bebouwde omgevingen |
| <p>Lucht: Impact van het regionale mobiliteitsplan op de luchtverontreiniging</p>  <p>Lucht</p> | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Globale wijziging voertuigkilometers ➤ Wijziging verkeersvolume (voertuigkilometers) wegverkeer in sterk bebouwde omgevingen en street canyons (rekening houdend met vermoedelijke ontwikkeling elektrificatiegraad) ➤ Wijziging verkeersvolume (voertuigkilometers) vrachtverkeer in sterk bebouwde omgevingen (rekening houdend met vermoedelijke ontwikkeling elektrificatiegraad) ➤ Mate waarin binnenvaart toe-/afneemt in sterk bebouwde omgevingen |
| <p>Verkeersveiligheid: Impact van het regionale mobiliteitsplan op het aantal verkeersdoden of verkeersongevallen over alle modi</p>  <p>Verkeersveiligheid</p> | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Wijziging van kwaliteit verkeersinfrastructuur en kruisingen (conflictvrij / ongelijkvloers) ➤ Mate waarin verkeersstromen worden gescheiden en ontvlecht ➤ Wijziging snelheid en verkeersvolume (voertuigkilometers) weg- en vrachtverkeer in omgevingen met groot aantal kwetsbare weggebruikers |
| <p>Fysiek, sociaal en mentaal welzijn: Impact van het regionale mobiliteitsplan op het menselijk welzijn</p>  <p>Fysiek, sociaal en mentaal welzijn</p> | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mate waarin het plan een actieve levensstijl bevordert (verplaatsingen te voet of per fiets). ➤ Sociale rechtvaardigheid ➤ Sociale cohesie ➤ Link met groen-blauwe netwerken ➤ Toegankelijkheid |

De gezondheidsindicatoren worden berekend op basis van de (wijziging in) voertuigkilometers per wegsegment (intensiteit per etmaal x lengte), afgeleid uit het verkeersmodel. De voertuigkilometers worden berekend per statistische sector en verder gedifferentieerd:

- Onderscheid tussen personen- en vrachtverkeer
- Onderscheid naar gebiedstype (stedelijke kern, landelijke kern, bedrijventerrein en landelijk gebied)²⁰ >> zie onderstaande figuur
- Autowegen (incl. op- en afritten en verkeerswisselaars) worden als een apart “gebiedstype” beschouwd (E17, E403, A19 en R8)

De berekende voertuigkilometers worden enerzijds “bruto” geaggregeerd op een hoger schaalniveau (gemeente, volledige regio), maar anderzijds ook “gewogen” op basis van de bevolkingsdichtheid per sector, aangezien wegen in dichtbevolkt gebied ten aanzien van gezondheid logischerwijs zwaarder doorwegen dan wegen door open ruimte/dunbevolkt gebied (alhoewel deze laatste door hun doorgaand grotere lengte meer voertuigkilometers genereren).



Figuur 5-33: Gebiedstype op niveau statistische sector (wegennet referentiesituatie; dikke zwarte lijnen = autowegen incl. op- en afritten en verkeerswisselaars)

²⁰ “Gemengde” statistische sectoren worden toegewezen aan het meest voorkomend gebiedstype; dorpen en gehuchten worden als kern beschouwd vanaf een bevolking van ca. 400 inwoners en een bevolkingsdichtheid van minstens ca. 800 inwoners/km²). Een kern wordt als “stedelijk” beschouwd indien gelegen binnen de afbakening van de regionaalstedelijke en kleinstedelijke gebieden. Het grootste stedelijk gebied – het RSG Kortrijk – werd daarbij verder opgesplitst in morfologisch (min of meer) aaneensluitende stadsdelen.





5.2.5 Doelgerichte beoordeling van de impact van het beleidsscenario

In 3.1.2 werd uitgelegd hoe het beoordelingskader visueel wordt voorgesteld. Hierbij geeft de kleur van de grote cirkel de 'distance to target' voor de beleidsdoelstellingen van het thema Gezondheid weer. Uit de beschrijving in 5.2.3.2 volgt dat de beleidsdoelstellingen voor 2030 en 2040 nog zeer veraf liggen en dat zowel voor het subthema Geluid, Lucht, Verkeersveiligheid en Welzijn (Fysiek, mentaal en sociaal). Dit is de reden waarom de kleur voor alle subthema's van thema Ruimte rood zijn. Desondanks voorgestelde beleidsambities in verschillende Vlaamse beleidsdocumenten, die geacht zijn behaald te worden tegen 2030 en 2040.

| | Impact van het regionale mobiliteitsplan op de geluidsbelasting en de luchtverontreiniging: Geluid | Impact van het regionale mobiliteitsplan op de luchtkwaliteit en de luchtverontreiniging: Lucht | Impact van het regionale mobiliteitsplan op het aantal verkeersdoden of -ongevallen over alle modi: Verkeersveiligheid | Impact van het regionale mobiliteitsplan op het menselijk welzijn: Fysiek, sociaal en mentaal welzijn |
|---|---|--|---|---|
| Effecten pijler Actief ondersteunen gedragsverandering | <p>Deze pijler zet in op gedragsverandering door communicatie en vorming vanuit doelgroepen, gedragsbeïnvloeding (vb. parkeerbeleid, stimuleren duurzame vervoersmodi, ontraden niet duurzame vervoersmodi,...). Bijkomend wordt er ingezet op een gedragsverandering op vlak van 'bezit naar gebruik van vervoersmiddelen'. Het is de bedoeling dat deze gedragsverandering helpt naar het bekomen van een duurzame modal split met een lager autogebruik en minder autoverplaatsingen als gevolg. Dit heeft een positief effect op de geluidsemisies in de regio.</p> <p>Het gecoördineerd parkeerbeleid vermijdt een overaanbod van parkeerplaatsen op publieke plaatsen waar de impact op leefbaarheid en de veiligheid van kwetsbare weggebruikers in gedrang komt. Deze gebiedsgerichte visie heeft een positief effect op de mate waarin het verkeersvolume en aantal autoverplaatsingen in kernen en locaties met veel zachte weggebruikers afneemt (zoekverkeer wordt geleid naar de randparkeergelegenheden op bereikbare locaties zoals Hoppinpunten, P & R's,</p> | <p>Deze pijler zet in op gedragsverandering door communicatie en vorming vanuit doelgroepen, gedragsbeïnvloeding (vb. parkeerbeleid, stimuleren duurzame vervoersmodi, ontraden niet duurzame vervoersmodi,...). Bijkomend wordt er ingezet op een gedragsverandering op vlak van 'bezit naar gebruik van vervoersmiddelen'. Het is de bedoeling dat deze gedragsverandering helpt naar het bekomen van een duurzame modal split met een lager autogebruik en minder autoverplaatsingen als gevolg. Dit heeft een positief effect op de luchttemisies in de regio.</p> <p>Verder ondersteunt deze pijler dynamische regelingen en slimme detectie (verkeersmanagement). Dankzij Floating Car Data en aangepaste verkeersinfrastructuur kunnen grotere conflictvrije en verkeersveilige kruispunten georganiseerd worden (bv. meer groentijd en bijgevolg een betere doorstroming voor kwetsbare weggebruikers). Deze technologie zorgt ervoor dat verkeerstromen minder lang moeten stoppen en er meer ingezet kan</p> | <p>Deze pijler ondersteunt regionale initiatieven die een gedragsverandering willen realiseren. Een aantal van deze initiatieven zetten in op verkeersveilige fiets – en schoolroutes (cf. High – Five project). Het verder stimuleren van combimobiliteit, deelmobiliteit en fietsinfrastructuur draagt bij tot een gewenste modal split met een lager autogebruik en bijgevolg minder autoverplaatsingen (doorheen woonwijken). Deze pijler ondersteunt dynamische regelingen en slimme detectie (verkeersmanagement). Dankzij Floating Car Data en aangepaste verkeersinfrastructuur kunnen grotere conflictvrije en verkeersveilige kruispunten georganiseerd worden (bv. Meer groentijd en bijgevolg een betere doorstroming voor kwetsbare weggebruikers). Voorgaande acties dragen bij tot de verkeersveiligheid van de zwakke weggebruiker.</p> <p>Het gecoördineerd parkeerbeleid vermijdt een overaanbod van parkeerplaatsen (<i>creëert een ongewenst verkeer genererend effect</i>)</p> | <p>Het RMP maakt de visie 'Veiligheid is steeds eerste uitgangspunt' waar door onder andere het stimuleren van regionale initiatieven gericht op alle doelgroepen. Een voorbeeld van een initiatief is het High – Five Project. Dit soort projecten zorgen ervoor dat het straatbeeld door middel van punctuele toevoegingen in de nabijheid van schoolomgeving herkenbaar en leesbaar wordt. Deze bakenen een veilige schoolroute af, wat voor een fietsstimulans moet zorgen voor jongeren en de nabije omgeving. Dit plan zet in om een gedragsverandering te verwezenlijken met als doel het nastreven van een duurzame modal split en bijgevolg een fysieke levensstijl te bevorderen. Er worden tal van acties ingezet om actieve verplaatsingen te motiveren en te vereenvoudigen (cf. STOP – principe). Ook duurzame opties zoals autodelen en elektrisch autorijden worden gepromoot in dit plan, wat de mate van de actieve levensstijl minder bevordert.</p> |





| | | | | |
|--|---|---|--|---|
| | <p>stations en vermijdt ongewenste druk en onoverzichtelijke verkeerssituaties in verblijfsgebieden). Deze positieve effecten worden nog eens versterkt doordat het RMP volgend principe hanteert: wie parkeert op een onwenselijke plaats of op een onwenselijk tijdstip, heeft een grotere kost (<i>onwenselijk maken van parkeren door tijdsregime, bewonerskaart, door bundeling parkeerplaatsen, hogere parkeerkost...</i>). In de hoop dat het aantal autoverplaatsingen richting centra op zoek naar een parkeerplaats ontmoedigd wordt en de geluidsbelasting in deze kwetsbare locaties beperkt wordt.</p> <p>Het tweesporenbeleid rond vrachtwagen-parkeren zorgt ervoor dat centrale vrachtwagenparkings voorzien worden zowel op lokale als op regionale schaal. Dit moet ervoor zorgen dat de bestaande problematiek van parkerende doorgaande vrachtwagenchauffeurs op het hoofdwegenet rond de op – en afritten of andere ongewenste locaties (bv. Lokaal overlast in woonwijken) een parkeerplek zien te krijgen. Dit voorkomt overlast en verlaagt de geluidsemisatie.</p> | <p>worden op doorstroming. Dit heeft een positief effect op de luchtemissie.</p> <p>Het gecoördineerd parkeerbeleid vermijdt een overaanbod van parkeerplaatsen op publieke plaatsen waar de impact op leefbaarheid en de veiligheid van kwetsbare weggebruikers in gedrang komt. Deze gebiedsgerichte visie heeft een positief effect op de mate waarin het verkeersvolume en aantal autoverplaatsingen in kernen en locaties met veel zachte weggebruikers afneemt (zoekverkeer wordt geleid naar de randparkeergelegenheden op bereikbare locaties zoals Hoppinpunten, P & R's, stations en vermijdt ongewenste druk en onoverzichtelijke verkeerssituaties in verblijfsgebieden). Deze positieve effecten worden nog eens versterkt doordat het RMP volgend principe hanteert: wie parkeert op een onwenselijke plaats of op een onwenselijk tijdstip, heeft een grotere kost (<i>onwenselijk maken van parkeren door tijdsregime, bewonerskaart, door bundeling parkeerplaatsen, hogere parkeerkost...</i>). In de hoop dat het aantal autoverplaatsingen richting centra op zoek naar een parkeerplaats ontmoedigd wordt en de luchtbelasting in deze kwetsbare locaties beperkt wordt.</p> <p>Het tweesporenbeleid rond vrachtwagenparkeren zorgt ervoor dat</p> | <p>op publieke plaatsen waar de impact op leefbaarheid en de veiligheid van kwetsbare weggebruikers in gedrang komt. Deze gebiedsgerichte visie heeft een positief effect op de mate waarin het verkeersvolume en aantal autoverplaatsingen in kernen en locaties met veel zachte weggebruikers afneemt (zoekverkeer wordt geleid naar de randparkeergelegenheden op bereikbare locaties zoals Hoppinpunten, P & R's, stations en vermijdt ongewenste druk en onoverzichtelijke verkeerssituaties in verblijfsgebieden). Deze positieve effecten worden nog eens versterkt doordat het RMP volgend principe hanteert: wie parkeert op een onwenselijke plaats of op een onwenselijk tijdstip, heeft een grotere kost (<i>onwenselijk maken van parkeren door tijdsregime, bewonerskaart, door bundeling parkeerplaatsen, hogere parkeerkost...</i>). In de hoop dat het aantal autoverplaatsingen richting centra op zoek naar een parkeerplaats ontmoedigd wordt en de luchtbelasting in deze kwetsbare locaties beperkt wordt.</p> <p>Deze pijler wilt aan de hand van het tweesporenbeleid vrachtwagenparkeren ervoor zorgen dat centrale vrachtwagenparkings voorzien worden (op maat van lokale/ regionale schaal) om de problematiek</p> | <p>Het gecoördineerd parkeerbeleid moedigt zowel op publiek als privaat terrein gedeeld en meervoudig gebruik aan van parkeerplaatsen. Dit zorgt voor een optimaal benut van de verharde parkeerterreinen. De afname van parkeren op publiek domein maakt ontharding t.v.v. een kwalitatieve verblijfruimte met groenmogelijkheden mogelijk, waarbij de sociale cohesie en de mentale gezondheid bevorderd wordt. Anderzijds zorgen de randparkings ervoor dat bezoekers een deel van hun traject moeten afleggen op een actieve manier.</p> <p>Dit plan werkt met een doelgroepenbenadering. Er wordt vertrokken vanuit de behoeften en de leefwereld van gebruikers. Op deze manier wordt elke doelgroep van de maatschappij bereikt en gehoord. Door middel van deze samenwerking kunnen deze ruimtelijke knelpunten naar boven komen in de gesprekken omtrent toegankelijkheid, inclusie etc. Op deze manier wordt sociale rechtvaardigheid en het sociaal welzijn in ere gehouden.</p> |
|--|---|---|--|---|

| | | | | |
|---|---|--|---|--|
| | | <p>centrale vrachtwagenparkings voorzien worden zowel op lokale als op regionale schaal. Dit moet ervoor zorgen dat de bestaande problematiek van parkerende doorgaande vrachtwagenchauffeurs op het hoofdwegennet rond de op – en afritten of andere ongewenste locaties (bv. Lokaal overlast in woonwijken) een parkeerplek zien te krijgen. Dit voorkomt overlast en verlaagt de luchtemissie.</p> | <p>van doorgaande vrachtwagenchauffeurs op het hoofdwegennet zonder herkomst of bestemming in de regio een parkeerplek te geven waardoor de op – en afritten of andere ongewenste locaties niet meer als parkeerplaats gebruikt worden. Binnen de lokale schaal wilt deze visie de lokale overlast in woonwijken vermijden. Vooral op lokale schaal draagt deze visie sterk bij tot een potentiële ontlasting in omgevingen met een groot aandeel kwetsbare weggebruikers. Bijkomend zet het plan zich achter het financieel ondersteunen van duurzame vervoersmiddelen én het financieel ontraden van het (vracht -)wagengebruik, in het bijzonder voor ritten van lange afstand.</p> | |
| <p>Bijdrage pijler aan doelstellingen Gezondheid</p> | <p>Het faciliteren van duurzame verplaatsingen, het fiscaal ontraden niet duurzame verplaatsen en stimuleren duurzame verplaatsingen, het streven naar een duurzame modal split waar deelsystemen onderdeel van zijn en het gecoördineerd parkeerbeleid kunnen matig bijdragen in het plan en de voertuigkilometers en bijgevolg de geluidsbelasting te beperken. De mate waarbij het plan impact heeft op het reduceren van de geluidsbelasting is afhankelijk van de graad van uitvoering door de medemens. Deze pijler draagt matig bij tot het behalen van de WGO – richtlijn geluid tegen 2030 inzake minder</p> | <p>Het faciliteren van duurzame verplaatsingen, het fiscaal ontraden niet duurzame verplaatsen en stimuleren duurzame verplaatsingen, het streven naar een duurzame modal split waar deelsystemen onderdeel van zijn en het gecoördineerd parkeerbeleid kunnen matig bijdragen in het plan en de voertuigkilometers en bijgevolg de luchtvervuiling te beperken. De mate waarbij het plan impact heeft op het reduceren van de luchtemissies is afhankelijk van de graad van uitvoering door de medemens. Deze pijler draagt matig bij tot het behalen van de beleidsambities van het Vlaams</p> | <p>Het gevoerde mobiliteitsmanagement/ parkeerbeleid, fiscaliteit, vormingen vanuit de doelgroepgerichte aanpak, het streven naar een duurzame modal split waar deelsystemen onderdeel van zijn en de expliciete aandacht voor verkeersveilige inrichtingen van infrastructuur dragen matig bij tot de beleidsambities van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan inzake het verbinden van woon – , school – en werklocaties met kwalitatieve en verkeersveilige verkeersinfrastructuur en bijgevolg op het streven naar de vision zero en het laten dalen van het aantal letselgevallen.</p> | <p>Het actief waarmaken op terrein en aan de hand van initiatieven om de modal shift na te streven en te vergemakkelijken, inzetten op VOM om vervoersarmoede te voorkomen en klimaatadaptieve/ verkeersveiligere herinrichtingen van de openbare ruimte dragen matig bij tot de algemene Vlaamse gezondheidsdoelstelling inzake een gezonder leven leiden en het bevorderen van een gezonde leefstijl tegen 2025.</p> |

| | | | | |
|---|---|--|---|--|
| | hindergevoeligheid voor weg – en spoorverkeer en de Europese richtlijn omgevingslawaai (2002/49/EG) tegen 2050 inzake het vrijwaren van zones met goede geluidskwaliteit, verhoging van leefbaarheid van de bevolking en daling van gezondheidseffecten als gevolg van blootstelling aan hoge geluidsniveaus. | Luchtbeleidsplan tegen 2030 inzake het halveren van de gezondheidsimpact ten gevolge van luchtverontreinigingen en de beleidsambitie van de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 tegen 2050 om geen vervoersemissies meer uit te stoten. | | |
| Beoordeling en distance to target |  Geluid |  Lucht |  Verkeersveiligheid |  Fysiek, sociaal en mentaal welzijn |
| Aanbevelingen m.b.t. pijler gedragsverandering | | | | |
| | Geluid | Lucht | Verkeersveiligheid | Fysiek, sociaal en mentaal welzijn |
| Effecten pijler Verbinden mobiliteit en ruimte | Deze pijler zet in op een kernversterkend beleid waarin het sturend principe van nabijheid ondersteund wordt. Wonen nabij openbaar vervoer en voorzieningen op fiets – en wandelafstand zorgt ervoor dat deze kernen bereikbaar worden. In combinatie met het promoten van duurzame mobiliteit volgens het STOP-principe, waarvan deel – en combimobiliteit onderdeel van uit maken, is een daling van voertuigkilometers en minder geluidemissies in de centra het gewenst resultaat. Bedrijven die zich aansluiten bij een multimodale logistieke knoop kunnen met behulp van een spoor | Deze pijler zet in op een kernversterkend beleid waarin het sturend principe van nabijheid ondersteund wordt. Wonen nabij openbaar vervoer en voorzieningen op fiets – en wandelafstand zorgt ervoor dat deze kernen bereikbaar worden. In combinatie met het promoten van duurzame mobiliteit volgens het STOP-principe, waarvan deel – en combimobiliteit onderdeel van uit maken, is een daling van voertuigkilometers en minder luchttemissies in de centra het gewenst resultaat. Bedrijven die zich aansluiten | Deze pijler zet in op een kernversterkend beleid waarin het sturend principe van nabijheid ondersteund wordt. In kernen kan dit zorgen voor een hogere leefkwaliteit en gebruikscomfort waarbij voorzieningen op fiets – en wandelafstand liggen en bijgevolg minder voertuigkilometers op het onderliggend wegennet moeten gemaakt worden. Doormiddel van een kwalitatief verdichtingsproces op duurzame locaties met knooppunt – en voorzieningenwaarde (bij voorkeur in centra, multimodale knopen of aan hoppinpunten in een meer landelijk | Een gevolg van het uitvoeren van een kernversterkend beleid op duurzame locaties (bv. Stations of Leie – as) of op maat van de (landelijke) kern, is dat er prioriteit wordt gegeven aan de ontwikkeling van wooneenheden op de duurzaamste locaties (bv. stadscentra, stationsomgevingen en hoofddorpen). Deze kernen zijn uitgerust door een aandeel inwoners, en beschikken over voorzieningen waardoor de sociale cohesie kan verhogen. Vaak is dit beleid gekoppeld aan het sturend principe van nabijheid, regionale |





| | | | | |
|--|--|---|--|--|
| | <p>gebonden overslagzone de vrachtwagenkilometers beperken. Het pro actief gaan gebruiken van vracht per spoor, zal zorgen voor extra geluidsemissie in de nabije omgeving van bebouwde massa gelegen aan sporen. Anderzijds spaart het gebruik van vracht per spoor een groot aantal vrachtwagens uit, die anders geluidsemissie veroorzaken in en rond de bebouwde massa op het onderliggend wegennet.</p> <p>In deze pijler wordt er aanbevolen om te gaan verdichten op duurzame locaties met kwaliteit als troef (bv. Hoppinpunten). Hoppinpunten kunnen een belangrijke motor zijn voor nieuwe ontwikkelingen (verdichting, groei, lokale projecten). Afhankelijk van de schaal en de attractiewaarde van dergelijke hoppinpunten (zowel in centra als stadsrand) kan een bundeling van verkeersstromen zorgen voor geluidsoverlast in de nabije bebouwde omgeving van hoppinpunten. Hoe meer er wordt ingezet op elektrificatie, hoe minder geluidsemissie.</p> | <p>bij een multimodale logistieke knoop kunnen met behulp van een water gebonden overslagzone de vrachtwagenkilometers beperken. Het pro actief gaan gebruiken van vracht per boot, zal zorgen voor extra luchtbelasting in de nabije omgeving van bebouwde massa gelegen aan water. Anderzijds spaart het gebruik van vracht per boot een groot aantal vrachtwagens uit, die anders luchtemissie uitstoten in en rond de bebouwde massa op het onderliggend wegennet.</p> <p>In deze pijler wordt er aanbevolen om te gaan verdichten op duurzame locaties met kwaliteit als troef (bv. Hoppinpunten). Hoppinpunten kunnen een belangrijke motor zijn voor nieuwe ontwikkelingen (verdichting, groei, lokale projecten). Afhankelijk van de schaal en de attractiewaarde van dergelijke hoppinpunten (zowel in centra als stadsrand) kan een bundeling van verkeersstromen zorgen voor geluidsoverlast in de nabije bebouwde omgeving van hoppinpunten. Hoe meer er wordt ingezet op elektrificatie, hoe minder geluidsemissie. Hoe meer er wordt ingezet op elektrificatie, hoe minder luchtvervuiling.</p> | <p>gebied), wordt de gemotoriseerde verplaatsingen beperkt. Aangezien deze locaties vaak een levendig centra heeft met een aanzienlijk aandeel kwetsbare weggebruikers, is een daling van voertuigkilometers en een stijgende verkeersveiligheid op deze locaties een gewenst resultaat.</p> <p>Het slim inplanten van bedrijvigheid draagt bij tot een betere verkeersveiligheid en bevordert een duurzame model shift op vlak van vrachtverkeer. Bedrijven die zich aansluiten bij een multimodale logistieke knoop kunnen met behulp van een water – of spoorgebonden overslagzone de vrachtwagenkilometers beperken.</p> <p>Anderzijds haalt deze pijler aan dat bijkomende infrastructuur voor auto – en vrachtwagengebruik beperkt moet worden. Er wordt wel bijkomende infrastructuur voorzien voor duurzame vervoersmiddelen. Samen met dit bewust omspringen met de creatie van bijkomende infrastructuur, wordt over gedimensioneerde weginfrastructuur versmald, verwijderd of geknipt. Deze acties zorgen voor kwalitatieve (her)inrichting van de weginfrastructuur met aandacht voor de kwetsbare weggebruiker en moet de verkeersveiligheid verbeteren.</p> | <p>herstructureringsstrategie, duurzaam inzetten van ruimte voor ondernemen, goede multimodale bereikbaarheid. Dit zorgt ervoor dat kortere en actieve verplaatsingen mogelijk worden, waardoor een actieve levensstijl bevorderd wordt maar ook de bereikbaarheid voor kwetsbare groepen in de maatschappij wordt verhoogd.</p> <p>De optimalisatie van (regionale) ontwikkelingspolen behaalt een hoger rendement door bedrijven te gaan clusteren. Deze clustering brengt enerzijds een leesbare omgeving met zich mee, in tegenstelling met een versnipperd landschap met desolate bedrijven. In deze geïntegreerde benadering van ontwerpen worden thema's als groen-blauwe netwerken, landschappelijke en ecologische kwaliteit en aandacht voor zwakke verbindingen opgenomen. Ondanks dat deze ontwikkelingspolen heel sterk autogericht zullen blijven, wordt er zoveel als mogelijk (ruimtelijke) aandacht gegeven aan het faciliteren van een actieve levensstijl. Deze ontwikkelingspolen worden op basis van een locatiebeleid gelokaliseerd, waarbij toegankelijkheid een belangrijke parameters is.</p> |
|--|--|---|--|--|

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | | De regio zet in op maximaal meervoudig gebruik van parkeerruimte en het toegankelijk maken van publieke laadinfrastructuur aan deze parkeervoorzieningen om een versnippering aan laadpalen te voorkomen. Dit zorgt ervoor dat bewoners/ ondernemingen/ stakeholders die niet over laadinfrastructuur beschikken, toch een elektrische auto kunnen aanschaffen. Bijkomend worden de gemeentes opgelegd om over gedimensioneerde straten maximaal te ontharden, te versmallen of te verwijderen en de leesbaarheid van deze wegen te verhogen. Deze acties maken het mogelijk om zoveel mogelijk aandacht te geven aan klimaatadaptiviteit en groen – blauwe aders. |
| Bijdrage pijler aan doelstellingen Gezondheid | Het slim verdichten nabij openbaar vervoerfaciliteiten in combinatie met een afname van de verspreide bebouwing kunnen inefficiënte verplaatsingen doen afnemen. Een lokale afname van verplaatsingen via gemotoriseerd verkeer kan bovendien zorgen voor minder geluidsoverlast. Ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van een strategische vervoersknoop sluit aan bij deze pijler maar kan terug extra geluidsoverlast geven. Deze pijler draagt matig bij tot het behalen van de WGO – richtlijn geluid tegen 2030 inzake minder | Het slim verdichten nabij openbaar vervoerfaciliteiten in combinatie met een afname van de verspreide bebouwing of herinrichting van wegen in landelijke gebieden kunnen inefficiënte verplaatsingen doen afnemen. Een lokale afname van verplaatsingen via gemotoriseerd verkeer kan bovendien zorgen voor een betere (lokale/ globale) luchtkwaliteit. Ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van een strategische vervoersknoop sluit aan bij deze pijler maar kan terug extra luchtemissies | Voorgestelde acties zijn het resultaat doordat het mobiliteitsbeleid afgestemd wordt op het ruimtelijkbeleid. Deze zorgen voor een verbeterde verkeersveiligheid en een daling in het verkeersvolume. Deze acties dragen matig bij tot de beleidsambities van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan inzake het verbinden van woon – , school – en werklocaties met kwalitatieve en verkeersveilige verkeersinfrastructuur en bijgevolg op het streven naar de | De afstemming tussen het ruimtelijk beleid op het mobiliteitsbeleid zorgt voor een rijkere sociale cohesie, stimulering van actieve levensstijl, aandacht voor kwalitatieve inrichtingen en zet toegankelijkheid en bereikbaarheid voorop. Dit draagt bij tot de algemene Vlaamse gezondheidsdoelstelling inzake een gezonder leven leiden en het bevorderen van een gezonde leefstijl tegen 2025. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | hindergevoeligheid voor weg – en spoorverkeer en de Europese richtlijn omgevingslawaai (2002/49/EG) tegen 2050 inzake het vrijwaren van zones met goede geluidskwaliteit, verhoging van leefbaarheid van de bevolking en daling van gezondheidseffecten als gevolg van blootstelling aan hoge geluidsniveaus. | geven. Deze pijler draagt matig bij tot het behalen van de beleidsambities van het Vlaams Luchtbeleidsplan tegen 2030 inzake het halveren van de gezondheidsimpact ten gevolge van luchtverontreinigingen en de beleidsambitie van de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 tegen 2050 om geen vervoersemissies meer uit te stoten. | vision zero en het laten dalen van het aantal letselgevallen. | |
| Beoordeling en distance to target |  |  |  |  |
| Aanbevelingen m.b.t. pijler Verbinden mobiliteit en ruimte | Een belangrijke aanbeveling is dat de vervoerregio bijkomende aandacht kan geven op het toezien van verkeersveiligheid – en leefbaarheid in kwetsbare gebieden (schoolzone's, stationsomgevingen, kernen, zorginstellingen...), zowel in wegbeheer als in ontwerp (aanbeveling op Vlaams niveau). | | | |
| | Geluid | Lucht | Verkeersveiligheid | Fysiek, sociaal en mentaal welzijn |
| Effecten pijler Fiets | Het gewenste kwalitatieve fietsnetwerk dat de vervoerregio wilt realiseren is gelaagd, leesbaar, fijnmazig en uitgestrekt over de volledige vervoerregio. Om de fietsveiligheid te garanderen en het hoge aandeel ongevallen met fietsers in de regio te laten dalen, wordt de huidige fietsinfrastructuur ingericht volgens vooropgestelde kwaliteitseisen uit het fietsvademecum én worden de gevaarlijke punten met prioriteit | Het gewenste kwalitatieve fietsnetwerk dat de vervoerregio wilt realiseren is gelaagd, leesbaar, fijnmazig en uitgestrekt over de volledige vervoerregio. Om de fietsveiligheid te garanderen en het hoge aandeel ongevallen met fietsers in de regio te laten dalen, wordt de huidige fietsinfrastructuur ingericht volgens vooropgestelde kwaliteitseisen uit het fietsvademecum én worden de | Het gewenste kwalitatieve fietsnetwerk dat de vervoerregio wilt realiseren is gelaagd, leesbaar, fijnmazig en uitgestrekt over de volledige vervoerregio. Om de fietsveiligheid te garanderen en het hoge aandeel ongevallen met fietsers in de regio te laten dalen, wordt de huidige fietsinfrastructuur ingericht volgens vooropgestelde kwaliteitseisen uit het fietsvademecum én worden de | Er wordt bijkomende infrastructuur voorzien voor duurzame vervoersmiddelen (focus op de fiets). In deze pijler houdt dit in dat het bestaand fietsnetwerk geoptimaliseerd wordt en in aandeel toeneemt. Het gehele (toekomstige) fietsnetwerk wordt getoetst aan kwaliteitseisen en zal korte en middellange verplaatsingen stimuleren waardoor een actieve |





| | | | | |
|--|---|--|---|---|
| | <p>aangepakt. Barrières ten gevolge van spoor -, snel – of waterwegen krijgen prioriteit (inzetten op ongelijkvloerse/ conflictvrije oversteekplaatsen). In dit plan wordt aandacht geschonken aan ontvlechting van verkeersstromen.</p> <p>Afhankelijk van het type fietsnetwerk en de maximumsnelheid van het aanliggend autoverkeer, wordt er zoveel als mogelijk gewerkt met vrijliggende fietspaden (bv. Langs jaagpaden of zoals fietssnelweg F375 Kortrijk – Menen en Kortrijk – Oudenaarde langsheen spoorwegen). Waar niet ontvlecht kan worden, wordt vaak gewerkt met autoluwe fietsstraten of trage wegen. Op buurtniveau worden autoluwe ‘mix wijken’ voorzien waarbij autoverkeer maximaal 30 km/u mag rijden en via circulatiemaatregelen zoveel als mogelijk uit de ‘fietsvriendelijke mobiliteitskamers’ geband worden ten voordele van de lokale fietsdoorbaarheid en een verhoogde verkeersveiligheid. Deze afzonderlijke acties dragen sterk bij tot een kwalitatieve en verkeersveilige fietsinfrastructuur waarbij snelheid gematigd wordt in omgevingen met een groot aantal kwetsbare weggebruikers. Het is een belangrijke schakel in de realisatie van een modal shift binnen de regio. Daarnaast kan ook een afname van het gemotoriseerde verkeer in deze fietsvriendelijke mobiliteitskamers de gezondheid van de inwoners en de weglawaai te goede komen.</p> | <p>gevaarlijke punten met prioriteit aangepakt. Barrières ten gevolge van spoor -, snel – of waterwegen krijgen prioriteit (inzetten op ongelijkvloerse/ conflictvrije oversteekplaatsen). In dit plan wordt aandacht geschonken aan ontvlechting van verkeersstromen.</p> <p>Afhankelijk van het type fietsnetwerk en de maximumsnelheid van het aanliggend autoverkeer, wordt er zoveel als mogelijk gewerkt met vrijliggende fietspaden (bv. Langs jaagpaden of zoals fietssnelweg F375 Kortrijk – Menen en Kortrijk – Oudenaarde langsheen spoorwegen). Waar niet ontvlecht kan worden, wordt vaak gewerkt met autoluwe fietsstraten of trage wegen. Op buurtniveau worden autoluwe ‘mix wijken’ voorzien waarbij autoverkeer maximaal 30 km/u mag rijden en via circulatiemaatregelen zoveel als mogelijk uit de ‘fietsvriendelijke mobiliteitskamers’ geband worden ten voordele van de lokale fietsdoorbaarheid en een verhoogde verkeersveiligheid. Deze afzonderlijke acties dragen sterk bij tot een kwalitatieve en verkeersveilige fietsinfrastructuur waarbij snelheid gematigd wordt in omgevingen met een groot aantal kwetsbare weggebruikers. Het is een belangrijke schakel in de realisatie van een modal shift binnen de regio. Daarnaast kan ook een afname van het gemotoriseerde verkeer in deze fietsvriendelijke mobiliteitskamers de</p> | <p>gevaarlijke punten met prioriteit aangepakt. Barrières ten gevolge van spoor -, snel – of waterwegen krijgen prioriteit (inzetten op ongelijkvloerse/ conflictvrije oversteekplaatsen). In dit plan wordt aandacht geschonken aan ontvlechting van verkeersstromen.</p> <p>Afhankelijk van het type fietsnetwerk en de maximumsnelheid van het aanliggend autoverkeer, wordt er zoveel als mogelijk gewerkt met vrijliggende fietspaden (bv. Langs jaagpaden of zoals fietssnelweg F375 Kortrijk – Menen en Kortrijk – Oudenaarde langsheen spoorwegen). Waar niet ontvlecht kan worden, wordt vaak gewerkt met autoluwe fietsstraten of trage wegen. Op buurtniveau worden autoluwe ‘mix wijken’ voorzien waarbij autoverkeer maximaal 30 km/u mag rijden en via circulatiemaatregelen zoveel als mogelijk uit de ‘fietsvriendelijke mobiliteitskamers’ geband worden ten voordele van de lokale fietsdoorbaarheid en een verhoogde verkeersveiligheid. Het mengen van verkeersstromen bevat meer risico op ongevallen dan de ontvlechten van verkeersstromen. Deze afzonderlijke acties dragen sterk bij tot een kwalitatieve en verkeersveilige fietsinfrastructuur waarbij snelheid gematigd wordt in omgevingen met een groot aantal kwetsbare weggebruikers.</p> | <p>levensstijl bevordert wordt. Autoluwe fietsroutes bij voorkeur langsheen groen – blauwe netwerken kunnen gebruikt worden als functionele – en als recreatieve verplaatsing. De beleving langsheen deze routes in vergelijking met bestaande routes langsheen steenwegen of andere drukke assen, geven een rustgevender en vertrouwelijker gevoel (= boost aan het mentale welzijn).</p> <p>Bijkomend worden de gemeenten aangemoedigd om de hedendaagse over gedimensioneerde wegen, waar de openbare ruimte vooral voor de auto bestemd is, te reorganiseren (transformatie ruimtegebruik: autocentrisch woonkernen naar fietsvriendelijke mobiliteitskamers ‘Fix the mix’). Dit biedt kansen om deze infrastructuur her in te richten waarbij onnuttige verharding kan worden onthard en vervangen worden door waterdoorlatende materialen of groen. Deze transformaties kunnen duurzame verplaatsingen stimuleren én de (stedelijke) leefbaarheid en leesbaarheid van de weginfrastructuur van omgeving verhogen.</p> <p>Verder haalt deze pijler aan dat de fiets een betaalbaar en toegankelijk</p> |
|--|---|--|---|---|

| | | | | |
|---|--|---|---|---|
| | | <p>gezondheid van de inwoners en het luchtbelasting reduceren. Daarnaast zorgt het ontvlechten van fietsinfrastructuur bij FSW en BFF langs verkeersassen voor minder luchtverontreiniging, wat de gezondheid van inwoners versterkt. In tegenstelling tot fietswegen langsheen gewestwegen en intensief gebruikte verkeersinfrastructuren, waar de luchtvervuiling een stuk groter is.</p> | <p>Anderzijds vormt de diversiteit aan fietsmodi met verschillende snelheden een bedreiging voor de bestaande fietsinfrastructuur en de kwetsbare weggebruikers. Het plan haalt aan dat er nood is aan een uniforme visie rond gebruik van fietsinfrastructuur door de verschillende fietstypes met verschillende snelheden. Een bijkomend aandachtspunt waardoor de verkeersveiligheid mogelijks in gedrag kan komen, zijn de jaagpaden met overslagzones die gebruikt worden als fietsroute.</p> <p>Deze pijler staat volkomen achter de gedachte dat de uitbouw van een kwalitatief fietsennetwerk met fietsinfrastructuur een belangrijke schakel is in de realisatie van een modal shift binnen de regio. Aangezien de fietsbereikbaarheid zowel op lokale als regionale schaal in de regio toeneemt, er vanuit gegaan dat een aandeel autoverplaatsingen en voertuigkilometers zal afnemen.</p> | <p>vervoersmiddel is. De uitbouw van dit kwalitatieve fietsennetwerk zorgt ervoor dat alle doelgroepen hiervan kunnen profiteren. Wat zorgt voor gevoel van sociale rechtvaardigheid en sociale inclusie.</p> |
| <p>Bijdrage pijler aan doelstellingen Gezondheid</p> | <p>Het verwezenlijken van kwalitatieve en verkeersveilige fietsinfrastructuur en de mobiliteitskamers draagt matig bij tot het behalen van de WGO – richtlijn geluid tegen 2030 inzake minder hindergevoeligheid voor wegverkeer en de Europese richtlijn omgevingslawaai (2002/49/EG) tegen 2050 inzake het vrijwaren van zones met goede geluidskwaliteit, verhoging van</p> | <p>Het verwezenlijken van kwalitatieve en verkeersveilige fietsinfrastructuur en de mobiliteitskamers draagt matig bij tot het behalen van de beleidsambities van het Vlaams Luchtbeleidsplan tegen 2030 inzake het halveren van de gezondheidsimpact ten gevolge van luchtverontreinigingen en de beleidsambitie van de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 tegen 2050 om</p> | <p>Het kwalitatieve fietsnetwerk, de mobiliteitskamers en de ontvlechting van fietsinfrastructuur dragen sterk bij tot het verbeteren van de fietsveiligheid. Indien het fietsnetwerk zich aanpalend het wegennet bevindt, dan moet deze ingericht worden volgens het fietsvademeccum. Op deze manier worden alle actiepunten zoveel mogelijk ingezet op het voorkomen van</p> | <p>Door een beter ingerichte en toegankelijke openbare ruimte en een toename en verbetering van de hoogwaardige fietsinfrastructuur stimuleert in belangrijke mate actieve verplaatsingen en bijgevolg het fysieke en mentale welzijn, daardoor bij tot de algemene Vlaamse gezondheidsdoelstelling inzake een gezonder leven leiden en het</p> |

| | | | | |
|--|---|---|--|---|
| | leefbaarheid van de bevolking en daling van gezondheidseffecten als gevolg van blootstelling aan hoge geluidsniveaus. | geen vervoersemissies meer uit te stoten. | verkeersonveilige situaties met ongelukken als gevolg. Deze pijler draagt bij sterk bij tot de beleidsambities van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan inzake het verbinden van woon – , school – en werklocaties met kwalitatieve en verkeersveilige verkeersinfrastructuur en bijgevolg op het streven naar de vision zero en het laten dalen van het aantal letselongevallen. | bevorderen van een gezonde leefstijl tegen 2025. |
| Beoordeling en distance to target |  |  |  |  |
| Aanbevelingen m.b.t. pijler Fiets | Sommige fietssegmenten, vaak op fietssnelwegen, worden gebruikt door gemotoriseerd verkeer (bv. Brommers) waardoor de verkeersveiligheid daalt. De regio zou aan hogere instanties kunnen aanbevelen om verkeersreglementeringen te hanteren m.b.t. het beperken van gemotoriseerd verkeer op het gebruik van fietsinfrastructuur. | | | |
| | Geluid | Lucht | Verkeersveiligheid | Fysiek, sociaal en mentaal welzijn |
| Effecten pijler Openbaar vervoer en spoor | Het uitbouwen van een frequent en snelle OV – netwerk zorgt voor een verbetering van het trein – en bus bereikbaarheid in de grotere woonkernen met een belangrijke treinhalt en in kernen met het regionaal hoogwaardig HOV-net, wat de pendelverplaatsingen naar andere stedelijke gebieden en centra vooral op langere afstand met OV zal stimuleren en comfortabeler maakt. Deze verhoogde bereikbaarheid kan een positief impact hebben op een reductie in voertuigkilometers, voornamelijk op het | Het uitbouwen van een frequent en snelle OV – netwerk zorgt voor een verbetering van het trein – en bus bereikbaarheid in de grotere woonkernen met een belangrijke treinhalt en in kernen met het regionaal hoogwaardig HOV-net, wat de pendelverplaatsingen naar andere stedelijke gebieden en centra vooral op langere afstand met OV zal stimuleren en comfortabeler maakt. Deze verhoogde bereikbaarheid kan een positief impact hebben op een reductie in voertuigkilometers, voornamelijk op het | Deze pijler zet in op snelle en directe treinverbindingen met internationale knopen (Antwerpen, Brussel, Tourcoing en Lille), grootstedelijke gebieden (Gent en Antwerpen), regionaal stedelijke gebieden (Brugge en Roeselare) en grotere woonkernen met belangrijke treinhalt. Het plan wil inzetten in meer goederenverkeer over het spoor. Het RMP voorziet infrastructurele werken om de kwaliteit en de verkeersveiligheid van de verkeersinfrastructuur te waarborgen (voornamelijk omtrent | Ondanks het feit dat het gelaagd OV-netwerk gekenmerkt wordt door een aantal kwaliteitseisen per schaalniveau, moet de halte-infrastructuur kwalitatief en gemakkelijk raadpleegbaar zijn voor iedereen (minimale lichamelijk inspanning), ongeacht de vervoerslaag. Dit streefdoel zal ervoor zorgen dat heel wat bestaande haltes in de vervoerregio aangepast moeten worden om de toegankelijk te waarborgen (cf. overkoepelende |

| | | | | |
|--|---|--|--|---|
| | <p>onderliggend wegennet in sterk bebouwde en kwetsbare gebieden. Het gaat voornamelijk over de opwaardering van het treinaanbod (30' bediening stations en snelle IC – verbindingen) en het realiseren van regionale HOV verbindingen zoals Kortrijk – Tielt, Waregem – Roeselare, Waregem – Oudenaarde, Scheldelijn C.H. Dron (Tourcoing)- Moeskroen-Spiere-Avelgem-Anzegem-Waregem, Kortrijk-Avelgem-Oudenaarde, Roeselare - Menen – Rijsel, Kortrijk - Lendeledede – Roeselare en Menen - C.H. Dron (Tourcoing) alsook het realiseren van stedelijke HOV – verbindingen zoals Menen-Kortrijk-Waregem en station van Kortrijk - Hoog-Kortrijk. Bijkomend zet dit plan in op meer goederenverkeer over het spoor. Deze opschaling (verhoogde frequenties, snelheden en amplitude) van het OV-netwerk (bus en trein) en vrachtverkeer per spoor creëert bijkomende negatieve impact inzake geluidsbelasting langsheen de trajecten (bijkomend spoor – en busverkeerlawaai).</p> <p>Modelleringen tonen aan dat in beleidsscenario de totale voertuigkilometers voor weg - en vrachtverkeer in bebouwde omgevingen met respectievelijk ca. 14 % en ca. 15,5% dalen. Enkel het aantal vrachtwagenkilometers op de autowegen stijgt met ca. 3,5%.</p> | <p>onderliggend wegennet in sterk bebouwde en kwetsbare gebieden. Deze opschaling (verhoogde frequenties, snelheden en amplitude) van het OV-netwerk (bus en trein) creëert bijkomende negatieve impact inzake luchtvervuiling.</p> <p>Modelleringen tonen aan dat in beleidsscenario de totale voertuigkilometers voor weg - en vrachtverkeer in bebouwde omgevingen met respectievelijk ca. 14 % en ca. 15,5% dalen. Enkel het aantal vrachtwagenkilometers op de autowegen stijgt met ca. 3,5%.</p> <p>Het plan zet prioritair in op doorstromingsmaatregelen. Voorgestelde acties zijn het (her)inrichting van de verkeersinfrastructuur volgens het STOP principe, ontvlechting, afschaffen overwegen en voorzien van ongelijkgrondse kruisingen. Deze fietssegmenten worden minder blootgesteld aan luchtvervuiling, wat de gezondheid van inwoners versterkt.</p> | <p>afsluiten of verbeteren spooroverwegen of sporen uitlenen rond logistieke knopen) en/of de capaciteit te verhogen. Deze lijnen, voor zowel personen – als vrachtverkeer, moeten een concurrentieel alternatief vormen voor de (vracht)wagen op de lange afstandsverplaatsingen.</p> <p>Deze pijler benadrukt het belang van het opvangen van de hoge mobiliteitsproductie van regionale verplaatsingen (5-25 km) en dragende assen in het landelijk gebied, dit zijn de afstandsklassen waarop het autogebruik het hoogste is en waarop het bestaande OV aanbod onvoldoende is. De vervoerregio Kortrijk speelt hiermee in met behulp van een frequent treinnetwerk op regionaal niveau en regionale (HOV) buslijnen. Hetzelfde geldt op schaal van het stedelijk gebied rond de Leie – as, hier wordt ingezet op een kwaliteitssprong van het voorstedelijk OV – netwerk en een versterking van voorstedelijke HOV – verbindingen met hogere frequentie. In de meer afgelegen woonzones die moeilijk op te vangen is met het klassieke OV – netwerk, wordt ingezet op Vervoer op Maat (VOM). Als mensen kiezen voor de trein - en bus verplaatsingen in plaats van de autoverplaatsing, dan heeft deze actie een afname van voertuigkilometers op het onderliggend wegennet in sterk</p> | <p>bouwstenen voor alle mobiliteitsnetten ' Toegankelijk inrichten van de openbare ruimte voor alle gebruikers'). Anderzijds kunnen deze werken een opportuniteit bieden als een her aanleg van publieke ruimte de ruimtelijke kwaliteit op lokaal niveau kan bevorderen. Het feit dat dit streefdoel gehanteerd wordt, zal ervoor zorgen dat aanpasbaarheid, inclusie en toegankelijkheid van de haltes en stations zullen verhogen.</p> <p>Anderzijds moeten de optimalisatie van het OV – netwerk (hogere frequentie, meer lijnen, hogere snelheid, aparte buslijnen HOV lijnen, hogere capaciteit...) ervoor zorgen dat het netwerk snel, comfortabel en betrouwbaar wordt. Hiermee wordt er vanuit gegaan dat de stress die gepaard gaat met drukte, korte transfertijd en ellenlange reistijden daalt.</p> <p>Deze pijler versterkt VOM binnen blinde vlekken en werkt een gebiedsdekkende bereikbaarheid uit met VOM. Dit houdt onder andere in dat vervoer op maat verplaatsingen opvangt die geen alternatief hebben binnen het reguliere netwerk. Bovendien kunnen mindermobiele doelgroepen, die niet behoren tot het specifieke doelgroepenvervoer, rekenen op vervoer op maat (versterkt</p> |
|--|---|--|--|---|





| | | | | |
|--|--|--|---|---|
| | | | <p>bebouwde en kwetsbare gebieden geleverd en bijgevolg minder gemotoriseerd verkeer in stedelijke centra gebracht, wat de verkeersveiligheid – en leefbaarheid verhoogd. Reizigers die zich verplaatsen per spoor of per bus hebben minder kans dan kwetsbare weggebruikers om letsels op te lopen door verkeersongevallen.</p> <p>Modelleringen tonen aan dat de totale voertuigkilometers voor weg – en vrachtverkeer in bebouwde omgevingen in beleidsscenario met ca. 14% dalen. Het plan zet prioritair in op doorstromingsmaatregelen. Voorgestelde acties zijn het (her)inrichting van de verkeersinfrastructuur volgens het STOP principe, ontvlechting, afschaffen overwegen en voorzien van ongelijkgrondse kruisingen. Deze acties verhogen de verkeersveiligheid en zorgen doormiddel van ontvlechting van verkeersstromen voor minder conflicten tussen openbaar vervoer en andere vervoersmodi. Bijgevolg zorgt ontvlechting voor een tijdsefficiëntere reisroute.</p> | <p>inclusie). Zo moet vervoersarmoede opgevangen worden. Door middel van ticket – en tariefintegratie moet informatie voor iedereen toegankelijk zijn en blijven, waardoor combimobiliteit aantrekkelijker wordt voor alle doelgroepen.</p> |
| Bijdrage pijler aan doelstellingen Gezondheid | <p>De uitbouw van een performant OV – netwerk zal voornamelijk in kwetsbare gebieden sterk bijdragen tot het behalen van de WGO – richtlijn geluid tegen 2030 inzake minder hindergevoeligheid voor wegverkeer en de Europese richtlijn omgevingslawaai (2002/49/EG) tegen</p> | <p>De doorstromingsmaatregelen uit het actieplan én de uitbouw van een performant OV – netwerk zal voornamelijk in kwetsbare gebieden sterk bijdragen tot het behalen van de beleidsambities van het Vlaams Luchtbeleidsplan tegen 2030 inzake het</p> | <p>Een snel en goed functionerend basisnetwerk kan de concurrentiele strijd aangaan met de auto waardoor autogebruik en voertuigkilometers kunnen afnemen. Een kwalitatief en verkeersveilig netwerk draagt matig bij tot de beleidsambities van het Vlaams</p> | <p>Deze pijler houdt sociale inclusie, toegankelijkheid en sociale rechtvaardigheid op vlak van toegankelijkheid tot het gelaagd OV-netwerk en de daarbij horende halte accommodatie hoog in het vaandel. Deze pijler draagt matig bij tot de</p> |

| | | | | |
|---|--|---|--|---|
| | <p>2050 inzake het vrijwaren van zones met goede geluidskwaliteit, verhoging van leefbaarheid van de bevolking en daling van gezondheidseffecten als gevolg van blootstelling aan hoge geluidsniveaus. De opschaling van het OV netwerk (toenemend busverkeerlawaai in bebouwde omgevingen en toenemend spoorverkeerlawaai langsheen segmenten in kwetsbare gebieden) én het inzetten op goederenverkeer per trein langsheen trajecten in kwetsbare gebieden, dragen eerder beperkt bij aan de beleidsdoelstellingen.</p> | <p>halveren van de gezondheidsimpact ten gevolge van luchtverontreinigingen en de beleidsambitie van de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 tegen 2050 om geen vervoersemissies meer uit te stoten. De opschaling van het OV netwerk (toenemende verontreiniging afkomstig van bussen in bebouwde omgevingen en toenemende luchtvervuiling afkomstig van treinen langsheen segmenten in kwetsbare gebieden) én het inzetten op goederenverkeer per trein langsheen trajecten in kwetsbare gebieden, draagt eerder beperkt bij aan de beleidsdoelstellingen.</p> | <p>Verkeersveiligheidsplan inzake het verbinden van woon – , school – en werklocaties met kwalitatieve en verkeersveilige verkeersinfrastructuur en bijgevolg op het streven naar de vision zero en het laten dalen van het aantal letselgevallen.</p> | <p>algemene Vlaamse gezondheidsdoelstelling inzake een gezonder leven leiden en het bevorderen van een gezonde leefstijl tegen 2025.</p> |
| <p>Beoordeling en distance to target</p> |  <p>Geluid</p> |  <p>Lucht</p> |  <p>Verkeersveiligheid</p> |  <p>Fysiek, sociaal en mentaal welzijn</p> |
| <p>Aanbevelingen m.b.t. pijler Openbaar vervoer en spoor</p> | <p>Tijdens projectuitvoering is het aangeraden dat de vervoerregio genoeg aandacht vestigt aan een geluidswerend ontwerp, om de gezondheidseffecten (geluid - en luchtbelasting) te minimaliseren, op plaatsen waar de verkeersintensiteit zal toenemen én de geluidseffecten in kwetsbare gebieden te hoog zijn. Bij de uitbouw van HOV-knopen voldoende aandacht besteden aan het nastreven van de huidige richtlijnen en ambities inzake inrichting – en kwaliteitseisen. Bijkomende aandacht/ toezicht op verkeersveiligheid in de omgeving van kwetsbare voorzieningen zoals scholen en zorginstellingen is aanbevolen. Deze pijler zou meer aandacht kunnen geven aan het scheiden van verkeerstromen op hoogfrequente OV-assen. Dit verhoogt de verkeersveiligheid (maar zal bijkomende ruimtebeslag vereisen).</p> | | | |
| | <p>Geluid</p> | <p>Lucht</p> | <p>Verkeersveiligheid</p> | <p>Fysiek, sociaal en mentaal welzijn</p> |
| <p>Effecten pijler Wegennet</p> | <p>De optimalisatie van het dragend net is gestoeld op drie belangrijke doelstellingen: het efficiënter afwickelen van de verschillende vervoersstromen,</p> | <p>De optimalisatie van het dragend net is gestoeld op drie belangrijke doelstellingen: het efficiënter afwickelen van de verschillende vervoersstromen,</p> | <p>Deze pijler wenst ongewenste voertuigen te weren uit woon – en leefomgevingen door het doorgaand autoverkeer zo veel mogelijk te</p> | <p>De schematische visie ondersteunt een nieuwe wegencategorisering, waarbij de focus ligt op de creatie van een robuust wegennet als onderdeel</p> |





| | | | | |
|--|---|--|--|---|
| | <p>het verbeteren van de doorstroming en het verhogen van de verkeersveiligheid. Een robuuster wegennetwerk komt anderzijds ook de intermodale verknoping van dat netwerk ten goede en dat kan vervolgens het ruimtelijk locatiebeleid ten aanzien van deze intermodale knopen faciliteren. Door het maximaal inzetten op autoluwe wijken, het verlagen van snelheden in verblijfgebieden, het ontvlechten van verkeerstromen en het ontzien van woonzones, verkleint de impact op geluidsoverlast in kwetsbare zones. Het ontradende effect om gebruik te maken van het onderliggende net leidt tot een daling van de voertuigkilometers van zowel vracht – als wegverkeer op het onderliggend wegennet in sterk bebouwde en kwetsbare gebieden. Het robuuste hoofd – en dragend wegennet worden bovendien belangrijker voor de afwikkeling van doorgaand verkeer. Op deze wegsegmenten wordt bijgevolg meer verkeer verwacht waardoor dit een grotere geluidsbelasting dan voorgaand kan veroorzaken langsheen het traject van dit wegennet.</p> <p>Modelleringen tonen aan dat in beleidsscenario de totale voertuigkilometers voor weg - en vrachtverkeer in bebouwde omgevingen met respectievelijk ca. 14 % en ca. 15,5% dalen. Enkel het aantal vrachtwagenkilometers op de autowegen stijgt met ca. 3,5%.</p> | <p>het verbeteren van de doorstroming en het verhogen van de verkeersveiligheid. Een robuuster wegennetwerk komt anderzijds ook de intermodale verknoping van dat netwerk ten goede en dat kan vervolgens het ruimtelijk locatiebeleid ten aanzien van deze intermodale knopen faciliteren. Door het maximaal inzetten op autoluwe wijken, het verlagen van snelheden in verblijfgebieden, het ontvlechten van verkeerstromen en het ontzien van woonzones, verkleint de impact op luchtvervuiling in kwetsbare zones. Het ontradende effect om gebruik te maken van het onderliggende net leidt tot een daling van de voertuigkilometers van zowel vracht – als wegverkeer op het onderliggend wegennet in sterk bebouwde en kwetsbare gebieden. Het robuuste hoofd – en dragend wegennet worden bovendien belangrijker voor de afwikkeling van doorgaand verkeer. Op deze wegsegmenten wordt bijgevolg meer verkeer verwacht waardoor dit een grotere luchtvervuiling dan voorgaand kan veroorzaken langsheen het traject van dit wegennet.</p> <p>Modelleringen tonen aan dat in beleidsscenario de totale voertuigkilometers in de vervoerregio Kortrijk met ca. 5% dalen. De totale voertuigkilometers voor weg - en vrachtverkeer in bebouwde omgevingen daalt met respectievelijk ca. 14 % en ca.</p> | <p>bundelen op de geschikte wegen, in combinatie met een aangepaste snelheid. Aan de hand van een de nieuwe wegcategorisering wil de vervoerregio een verkeersveilig, kwalitatief wegennet uitbouwen met een efficiënte afwikkeling van verschillende vervoersstromen naar de juiste wegcategorisering. In verblijfgebieden, schoolzones of interlokale mazen/ Mix wijken worden nog extra (snelheid remmende) maatregelen genomen om de snelheid te wijzigen en sluipverkeer tegen te gaan, aangezien dit omgevingen zijn met een groot aantal kwetsbare weggebruikers. Deze pijler versterkt hier de verkeersleefbaarheid – en veiligheid. Door het oneigenlijk gebruik van de verbindende wegen in het meer landelijke gebied af te bouwen en geschikter te maken voor autoluwe verkeer, kan de verkeersveiligheid – en leefbaarheid in deze gebieden verhoogd worden. Modelleringen tonen aan dat de totale voertuigkilometers voor weg – en vrachtverkeer in bebouwde omgevingen in beleidsscenario met ca. 14% dalen.</p> <p>Hoofdwegen zijn belangrijk als vlotte afwikkeling van doorgaand verkeer en als drager van doorgaand vrachtverkeer. Het feit dat er rekening gehouden wordt met verschillende type</p> | <p>van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijk ontwikkeling. Met het oog op het nastreven van een hogere verkeersleefbaarheid in woongebieden, worden er verkeersluwe interlokale mazen afgebakend en autoluwe wijken gecreëerd. De mogelijke maatregelen (bv. woonerven, leefstraten, zone 30) om deze autoluwe wijken te realiseren, kunnen leiden tot een transformatie van de bestaande verkeer – en vervoersinfrastructuur met een sterkere sociale cohesie als gevolg. De afbouw van overgedimensioneerde weginfrastructuur is de perfecte opportuniteit om wegen te gaan herinrichten o.b.v. STOP – principe, aandacht voor groenelementen en met ontvlechting van verkeerstromen waar mogelijk. Deze herinrichting geeft zo ruimtelijke aandacht aan elke weggebruiker en zorgt ervoor dat de weginfrastructuur voor elke doelgroep toegankelijk wordt.</p> <p>Deze pijler wilt de verkeersleefbaarheid verhogen en doorstroming – en afwikkelingsknelpunten aanpakken. Deze ambities moeten ervoor zorgen dat congestie in het algemeen, verkeersdruk in kwetsbare omgevingen en hoge verkeersintensiteiten op het</p> |
|--|---|--|--|---|

| | | | | |
|--|--|---|---|---|
| | <p>Door het oneigenlijke gebruik van de verbindende wegen in het meer landelijke gebied af te bouwen (sluipverkeer tegengaan) en geschikter te maken voor autoluw verkeer, kan de verkeersveiligheid in deze gebieden verhoogd worden. Daarnaast kan het ook de verkeersleefbaarheid nabij de interlokale mazen verbeteren en de geluidsbelasting verminderen.</p> | <p>15,5%. Enkel het aantal vrachtwagenkilometers op de autowegen stijgt met ca. 3,5%.</p> <p>Door het oneigenlijke gebruik van de verbindende wegen in het meer landelijke gebied af te bouwen (sluipverkeer tegengaan) en geschikter te maken voor autoluw verkeer, kan de verkeersveiligheid in deze gebieden verhoogd worden. Daarnaast kan het ook de verkeersleefbaarheid nabij de interlokale mazen verbeteren en de luchtkwaliteit verbeteren. Bijkomend zijn er enkele infrastructurele projecten opgenomen in het actieplan die inzetten op het maximaliseren van de doorstroming (bv. Upgrade R8) en/ of de leefbaarheid verhogen in centra (bv. omleidingsweg Avelgem) met als algemene doelstelling om de verkeersveiligheid te vergroten en verkeersoverlast te minimaliseren (congestie zorgt voor een slechte luchtkwaliteit).</p> | <p>wegen die moeten voldoen aan inrichtingsprincipes die afhankelijk zijn van een ontwerpsnelheid (BUBEKO/ BIBEKO), zorgt ervoor dat de verkeersveiligheid vergroot. Bij wegen van hogere categorie ligt de nadruk eerder op het verhogen van de verkeersveiligheid dan op het verkrijgen van verkeersleefbaarheid.</p> <p>Deze pijler zet in op een vrachtrouten netwerk die verbonden is met logistieke knopen/ bedrijvzones en heeft als doel om het vrachtverkeer zo efficiënt en zo kort mogelijk in afstand te leiden naar het hoger wegennet. Door wegen aan te duiden waar vrachtverkeer op moet rijden, wordt de vervoerregio bereikbaar maar neemt de leefbaarheid en verkeersveiligheid in gebieden waar vrachtverkeer niet meer rijdt toe. Het plan voorziet kwaliteitseisen voor het vrachtrouten netwerk waardoor de kwaliteit van de verkeerinfrastructuur en kruispunten bevorderd wordt. Door maximaal in te zetten op ontvlechten van de verkeerstromen en woonzones te ontzien, verkleint de impact op conflicten met andere weggebruikers en kan de lengte en duur van vrachtverplaatsingen verminderen. Modelleringen tonen aan dat in beleidsscenario de totale vrachtwagenkilometers in de vervoerregio Kortrijk met ca. 1% daalt.</p> | <p>onderliggend wegennet gereduceerd wordt. Dit kan stress wegnemen bij automobilisten.</p> |
|--|--|---|---|---|





| | | | | |
|---|--|---|---|--|
| | | | <p>Enkel het aantal vrachtwagenkilometers op de autowegen stijgt met ca. 3,5%.</p> <p>Bijkomend zijn er enkele infrastructurele projecten opgenomen in het actieplan die inzetten op het maximaliseren van de doorstroming (bv. Upgrade R8) en/ of de leefbaarheid verhogen in centra (bv. omleidingsweg Avelgem) met als algemene doelstelling om de verkeersveiligheid te vergroten.</p> | |
| <p>Bijdrage pijler aan doelstellingen Gezondheid</p> | <p>De optimalisatie van het wegennet (infrastructurele projecten om doorstromingsproblemen op te lossen) waarbij interlokale mazen van doorgaand verkeer gevrijwaard worden dragen sterk bij tot het behalen van de WGO – richtlijn geluid tegen 2030 inzake minder hindergevoeligheid voor wegverkeer en de Europese richtlijn omgevingslawaai (2002/49/EG) tegen 2050 inzake het vrijwaren van zones met goede geluidskwaliteit, verhoging van leefbaarheid van de bevolking en daling van gezondheidseffecten als gevolg van blootstelling aan hoge geluidsniveaus. Bijkomend kan de optimalisatie van het wegennet waarbij verhoogde intensiteiten worden verwacht op het hoofd – en dragend wegennet eerder beperkt bijdragen aan de beleidsdoelstellingen.</p> | <p>De optimalisatie van het wegennet (infrastructurele projecten om doorstromingsproblemen op te lossen) waarbij interlokale mazen van doorgaand verkeer gevrijwaard worden dragen sterk bij tot het behalen van de beleidsambities van het Vlaams Luchtbeleidsplan tegen 2030 inzake het halveren van de gezondheidsimpact ten gevolge van luchtverontreinigingen en de beleidsambitie van de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 tegen 2050 om geen vervoeremissies meer uit te stoten. Bijkomend kan de optimalisatie van het wegennet waarbij verhoogde intensiteiten (uit modelleringen: -0,3% voertuigkilometers wegverkeer op autowegen, + 3,5% voertuigkilometers vrachtverkeer op autowegen) worden verwacht op het hoofd – en dragend wegennet eerder beperkt bijdragen aan de beleidsdoelstellingen.</p> | <p>Met dank aan de maatregelen die horen tot de organisatie en optimalisatie van het wegennet die bijdragen aan de verkeersveiligheid en een vlottere doorstroming, leidt dit in globo tot ca. -7% aantal voertuigkilometers). De maatregelen zullen helpen maar niet volstaan om 0 verkeersdoden te bereiken op het hoofdwegennet, dragend wegennet en interlokale wegen. De acties zorgen wel voor een hogere leefbaarheid in woonkernen en verblijfgebieden en zorgen tevens voor een betere verkeersveiligheid voor kwetsbare weggebruikers. In het algemeen dragen de verbeteringen aan het wegennet matig bij tot de beleidsambities van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan inzake het verbinden van woon – , school – en werklocaties met kwalitatieve en verkeersveilige verkeersinfrastructuur en bijgevolg op het streven naar de</p> | <p>Waar de focus in verkeerinfrastructuur vroeger vaak op de auto gefocust was, blijft het belang van de (vracht)wagen in dit plan groot. De sterkte van dit plan is dat in deze autogerichte pijler rekening houdt met de toegankelijkheid van elke vervoersmodi. Er worden enkele actiepunten voorgesteld die duurzame verplaatsingen stimuleren, en nadelig zijn voor het autogebruik. Deze pijler heeft een beperkte bijdrage tot de algemene Vlaamse gezondheidsdoelstelling inzake een gezonder leven leiden en het bevorderen van een gezonde leefstijl tegen 2025.</p> |

| | | | | |
|---|--|---|---|--|
| | | | vision zero en het laten dalen van het aantal letselongevallen. | |
| Beoordeling en distance to target |  |  |  |  |
| Aanbevelingen m.b.t. pijler Wegennet | Tijdens projectuitvoering is het aangeraden dat de vervoerregio genoeg aandacht vestigt aan een geluidswerend ontwerp, om de gezondheidseffecten (geluid - en luchtbelasting) te minimaliseren, op plaatsen waar de verkeersintensiteit zal toenemen én de geluidseffecten in kwetsbare gebieden te hoog zijn. Bijkomende aandacht/ toezicht op verkeersveiligheid in de omgeving van kwetsbare voorzieningen zoals scholen en zorginstellingen is aanbevolen. De regio zou kunnen adviseren aan de Vlaamse overheid om nadrukkelijk de transitie naar (stillere) emissiearme (vracht)wagens te bevorderen én de knelpunten op het dragend wegennet op korte termijn effectief te optimaliseren om de doorstroming en afwikkeling in de regio te bevorderen. | | | |
| | Geluid | Lucht | Verkeersveiligheid | Fysiek, sociaal en mentaal welzijn |
| Effecten pijler Waterwegennet | <p>Dit plan zet meer in op transport over water en het aantrekken van bedrijvigheid langsheen overslagzones en kaaimuren. Het uitbouwen van een synchromodaal systeem waarop de regio op water kan aansluiten en zo het voor – en natransport over de weg beperken. Het vormt een belangrijke schakel in het streven naar de gewenste duurzame modal shift richting de binnenvaart. Dit systeem vergroot de toegankelijkheid en bereikbaarheid tussen waterwegennet en bedrijvigheid en kan een positief impact hebben op een reductie in voertuigkilometers per vrachtwagen.</p> <p>Het verhoogd gebruik van het waterwegennet creëert slechts een beperkte negatieve impact inzake</p> | <p>Dit plan zet meer in op transport over water en het aantrekken van bedrijvigheid langsheen overslagzones en kaaimuren. Het uitbouwen van een synchromodaal systeem waarop de regio op water kan aansluiten en zo het voor – en natransport over de weg beperken. Het vormt een belangrijke schakel in het streven naar de gewenste duurzame modal shift richting de binnenvaart. Dit systeem vergroot de toegankelijkheid en bereikbaarheid tussen waterwegennet en bedrijvigheid en kan een positief impact hebben op een reductie in voertuigkilometers per vrachtwagen.</p> <p>Het verhoogd gebruik van het waterwegennet creëert een negatieve</p> | <p>De aanwezigheid van twee binnenvaartterminals (AVCT en ROC KBK (in onderzoek)), een sterk uitgebouwd waterwegennet, potentiële watergebonden bedrijvigheid met de ontwikkeling van overslagcentra en de heropwaarderling van KBK maakt het mogelijk om grotere schepen in te zetten in de binnenvaartverbinding Leie – Schelde. De vervoerregio zet in op het creëren van een synchromodaal systeem waarop de regio op water kan aansluiten en zo het voor – en natransport over de weg beperken. Dit beperkt het verkeersvolume (voertuigkilometers per vrachtwagen op de weg) en is belangrijk in het streven naar de gewenste duurzame modal shift richting de binnenvaart.</p> | <p>Ondanks het talrijk deskundig onderzoek zullen zowel de uitbouw van de logistieke knopen en de grootschalige infrastructurele aanpassingen toenemende verharding en nadelige ruimtelijke effecten met zich mee die de ruimtelijke kernkwaliteiten lokaal en groen – blauwe netwerken mogelijks zullen beïnvloeden. Anderzijds benadrukt het plan dat het raakvlak tussen overslagzones en de uitrol van fietssnelwegen een bedreiging kunnen vormen voor afnemende verkeersveiligheid voor fietsers. Dit kan mogelijks een nadelig effect veroorzaken in de mate waarin het plan een actieve levensstijl bevordert.</p> |





| | | | | |
|---|---|---|--|---|
| | <p>geluidsbelasting langsheen de bevaarbare trajecten. Het plan haalt aan dat de terminals goed ontsloten zijn via de weg, waarbij een minimale overlast voor de omwonenden centraal stond, maar het is voornamelijk op deze locaties waar de bijkomende geluidsbelasting geproduceerd wordt.</p> | <p>impact inzake luchtvervuiling langsheen de bevaarbare trajecten. Het plan haalt aan dat de terminals goed ontsloten zijn via de weg, waarbij een minimale overlast voor de omwonenden centraal stond, maar het is voornamelijk op deze locaties waar bijkomende luchtvervuiling uitgestoten wordt.</p> | <p>Het plan benadrukt dat het raakvlak tussen overslagzones en de uitrol van fietssnelwegen een bedreiging kunnen vormen voor afnemende verkeersveiligheid voor fietsers. In het geval dat zo een situatie zich voordoet, moet er van vroeg in het planningsproces aandacht geschonken worden om een veiligere omweg of alternatief te voorzien.</p> | |
| <p>Bijdrage pijler aan doelstellingen Gezondheid</p> | <p>Het verhoogd gebruik van het waterwegennet voor vrachttransport en de beter benutte overslagcentra/ terminals dragen niet rechtstreeks bij tot de beleidsdoelstellingen. Het feit dat vrachttransport over water een groot aantal vrachtverkeer over de weg kan vervangen, kan een aanzienlijke hoeveelheid geluidsbelasting (in bebouwde omgevingen) voorkomen. In die zin draagt deze pijler beperkt tot het behalen van de WGO – richtlijn geluid tegen 2030 inzake minder hindergevoeligheid voor wegverkeer en de Europese richtlijn omgevingslawaai (2002/49/EG) tegen 2050 inzake het vrijwaren van zones met goede geluidskwaliteit, verhoging van leefbaarheid van de bevolking en daling van gezondheidseffecten als gevolg van blootstelling aan hoge geluidsniveaus.</p> | <p>Het verhoogd gebruik van het waterwegennet voor vrachttransport en de beter benutte overslagcentra/ terminals dragen niet rechtstreeks bij tot de beleidsdoelstellingen. Het feit dat vrachttransport over water een groot aantal vrachtverkeer over de weg kan vervangen, kan een aanzienlijke hoeveelheid luchtvervuiling (in bebouwde omgevingen) voorkomen. In die zin draagt deze pijler beperkt bij tot het behalen van de beleidsambities van het Vlaams Luchtbeleidsplan tegen 2030 inzake het halveren van de gezondheidsimpact ten gevolge van luchtverontreinigingen en de beleidsambitie van de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 tegen 2050 om geen vervoeremissies meer uit te stoten.</p> | <p>Het synchromodaal systeem draagt matig bij tot de beleidsambities van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan inzake het verbinden van werklocaties. De kaaimuren en overslagzones dragen niet bij tot de beleidsambities inzake verkeersveilige verkeersinfrastructuur voor fietsers en bijgevolg op het streven naar de vision zero en het laten dalen van het aantal letselgevallen. Aangezien het plan wel rekening houdt om deze bedreiging te beperken en de fietsveiligheid via alternatieve routes te garanderen, wordt de bijdrage van deze pijler beoordeeld op beperkt.</p> | <p>De overslagzones en uitbouw van het waterwegennet inclusief aanhorige bedrijvigheid heeft beperkte bijdrage tot de algemene Vlaamse gezondheidsdoelstelling inzake een gezonder leven leiden en het bevorderen van een gezonde leefstijl tegen 2025.</p> |

| | | | | |
|--|---|--|---|---|
| Beoordeling en distance to target |  |  |  |  |
| Aanbevelingen m.b.t. pijler Waterwegennet | Tijdens projectuitvoering is het aangeraden dat de vervoerregio genoeg aandacht vestigt aan een geluidswerend ontwerp, om de gezondheidseffecten (geluid - en luchtbelasting) te minimaliseren, op plaatsen waar de verkeersintensiteit zal toenemen én de geluidseffecten in kwetsbare gebieden te hoog zijn. | | | |
| | Geluid | Lucht | Verkeersveiligheid | Fysiek, sociaal en mentaal welzijn |
| Effecten pijler Hoppinpunten | <p>Dit samenhangend geheel van hoppinpunten moedigt zowel comfortabele duurzame verplaatsingen over korte en lange afstanden aan maar faciliteren ook de ‘first and last mile’ op een wijze. Deze deelsystemen zijn duurzaam en veelal elektrisch). Dit kan de individuele autoverplaatsingen ontmoedigen en bijgevolg het aantal voertuigkilometers, in omgevingen met een groot aantal kwetsbare weggebruikers, laten afnemen.</p> <p>Hoppinpunten zijn plaatsen waar ruimte en verkeerstromen samen komen. Aan de hand van een geïntegreerde aanpak tussen het inrichting van (verkeer)infrastructuur en ruimtelijk inrichting aan hoppinpunten reeds opgenomen in het RMP, moet dit zorgen voor een hefboomeffect voor lokale projecten en verdichtingsprocessen. De uitbouw van regionale P&R’s stimuleert</p> | <p>Dit samenhangend geheel van hoppinpunten moedigt zowel comfortabele duurzame verplaatsingen over korte en lange afstanden aan maar faciliteren ook de ‘first and last mile’. Deze deelsystemen zijn duurzaam en veelal elektrisch). Dit kan de individuele autoverplaatsingen ontmoedigen en bijgevolg het aantal voertuigkilometers, in omgevingen met een groot aantal kwetsbare weggebruikers, laten afnemen.</p> <p>Hoppinpunten zijn plaatsen waar ruimte en verkeerstromen samen komen. Aan de hand van een geïntegreerde aanpak tussen het inrichting van (verkeer)infrastructuur en ruimtelijk inrichting aan hoppinpunten reeds opgenomen in het RMP, moet dit zorgen voor een hefboomeffect voor lokale projecten en verdichtingsprocessen. De uitbouw van regionale P&R’s stimuleert</p> | <p>Deze pijler zet op een netwerk van hoppinpunten waar de overstapmogelijkheden van modi heel divers zijn (combimobiliteit). Een hoppinpunt heeft als kenmerk dat de vervoersknoten en de nabije omgeving kwalitatief ingericht worden. Dit houdt in dat er wordt nagedacht over een verkeersveilige en uitgeruste publieke ruimte en vervoersknoop. Anderzijds zorgt deze geïntegreerde aanpak van infrastructuur en ruimtelijk inrichting aan hoppinpunten voor een hefboomeffect voor lokale projecten en verdichtingsprocessen. Omdat deze hoppinpunten dynamisch en een bepaalde attractiewaarde zullen verkrijgen, is het belangrijk om na te denken over de positie van de auto in de nabije omgeving van een hoppinpunt om conflicten met kwetsbare weggebruikers te voorkomen (bv. een reductie van</p> | <p>De vervoerregio hanteert een maximale afstemming tussen hoppinpunten en de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. Dit houdt in dat hoppinpunten (vaak) een centrale functie hebben in de kern met aangename publieke ruimte en diverse voorzieningen. De visuele herkenbaarheid en aantrekkelijkheid van het hoppinpunt en de omgeving is hier van groot belang. Deze locaties hebben niet enkel een belangrijke knooppuntwaarde, maar hebben ook een belangrijke voorzieningenwaarde, waardoor deze Hoppinpunten belangrijk zijn om de sociale cohesie en levendigheid in de centra te versterken.</p> <p>De ruimtelijke inrichtingen van hoppinpunten worden aan de hand van enkele basisvereisten vastgelegd (BRV Hoppinpunten 2020 &</p> |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | <p>zowel het concept 'combimobiliteit' en een toenemend aantal duurzame verplaatsingen van de stadsrand tot centra waarbij deel van hun verplaatsingsgedrag op duurzame wijze gebeurd. Dit verkleint de impact op geluidsoverlast en leefbaarheidsproblemen in centra en op weginfrastructuur. Maar verhoogt het geluidsoverlast op de P&R. Afhankelijk van de schaal en de attractiewaarde van dergelijke hoppinpunten kan de bundeling van verkeersstromen zorgen voor geluidsoverlast in de nabije bebouwde omgeving van hoppinpunten. Hoe meer er wordt ingezet op elektrificatie, hoe minder geluidsemissie.</p> | <p>zowel het concept 'combimobiliteit' en een toenemend aantal duurzame verplaatsingen van de stadsrand tot centra waarbij deel van hun verplaatsingsgedrag op duurzame wijze gebeurd. Dit verkleint de impact op luchtvervuiling en leefbaarheidsproblemen in centra en op weginfrastructuur. Maar verhoogt de luchtvervuiling op de P&R. Afhankelijk van de schaal en de attractiewaarde van dergelijke hoppinpunten kan de bundeling van verkeersstromen zorgen voor luchtmissie in de nabije bebouwde omgeving van hoppinpunten. Hoe meer er wordt ingezet op elektrificatie, hoe minder luchtmissie.</p> | <p>parkeerplaatsen uitgezonderd parkeerplaatsen voor bepaalde doelgroepen). De uitbouw van regionale P&R's stimuleert het aantal duurzame verplaatsingen van de stadsrand tot centra, wat de verkeersveiligheid – en leefbaarheid in deze centra verhoogt.</p> <p>Anderzijds vormt dit netwerk een samenhangend geheel waarbij zowel duurzame verplaatsingen over korte en lange afstanden aangemoedigd worden maar ook de 'first and last mile' gefaciliteerd worden. Een uitgebreid aanbod aan duurzame modi en kwalitatieve infrastructuur maakt de duurzame verplaatsingen aantrekkelijk en eenvoudiger, wat de individuele autoverplaatsingen en bijgevolg ook het aantal voertuigkilometers om omgevingen met een groot aantal kwetsbare weggebruikers kan laten afnemen.</p> | <p>Ontwerpwijzer 2022). Dit is vereisten zijn belangrijk inzake toegankelijkheid voor alle doelgroepen (minimale fysieke inspanning vereist). Mede doordat hoppinpunten een relatief vrij recent fenomeen is, zorgt dit ervoor dat weinige hoppinpunten zijn ingericht volgens de basisvereisten.</p> <p>Hoppinpunten zijn locaties waarbij overstapmogelijkheden naar diverse (duurzame) vervoersmodi mogelijk zijn. Voor – en natransport voor korte verplaatsingen gebeuren vaak te voet of per fiets. Deelmobiliteit zijn op locatie te verkrijgen en voor iedereen toegankelijk ongeacht doelgroep (=sociale rechtvaardigheid). Er moet minder gedacht en gepland worden over je verplaatsingsgedrag, waardoor dit een vorm van mentale rust meegeeft.</p> |
| <p>Bijdrage pijler aan doelstellingen Gezondheid</p> | <p>Het samenhangend netwerk van hoppinpunten moedigt en faciliteert duurzame verplaatsingen aan. De mate waarbij deze pijler bijdraagt tot het behalen van de WGO – richtlijn geluid tegen 2030 inzake minder hindergevoeligheid voor wegverkeer en de Europese richtlijn omgevingslawaai (2002/49/EG) tegen 2050 inzake het vrijwaren van zones met goede geluidskwaliteit, verhoging van leefbaarheid van de bevolking en daling</p> | <p>Het samenhangend netwerk van hoppinpunten moedigt en faciliteert duurzame verplaatsingen aan. De mate waarbij deze pijler bijdraagt tot het behalen van de beleidsambities van het Vlaams Luchtbeleidsplan tegen 2030 inzake het halveren van de gezondheidsimpact ten gevolge van luchtverontreinigingen en de beleidsambitie van de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 tegen 2050 om geen vervoersemissies meer uit te</p> | <p>Een samenhangend netwerk aan hoppinpunten verspreidt over de volledige vervoerregio Kortrijk draagt matig bij tot de beleidsambities van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan inzake het verbinden van woon – , school – en werklocaties met kwalitatieve en verkeersveilige verkeersinfrastructuur. Als er bij het ontwerp van het hoppinpunt en de publieke ruimte specifieke aandacht verleend wordt aan het plaats van de individuele</p> | <p>Deze pijler draagt matig bij tot de algemene Vlaamse gezondheidsdoelstelling inzake een gezonder leven leiden en het bevorderen van een gezonde leefstijl tegen 2025.</p> |

| | | | | |
|---|--|--|--|--|
| | van gezondheidseffecten als gevolg van blootstelling aan hoge geluidsniveaus, is locatie afhankelijk. Het verdichtingsproces en de bundeling van verkeersstromen rond hoppinpunten kunnen extra geluidsbelastingen veroorzaken, terwijl een neveneffect van die bundeling op lokale plaatsen minder autoverplaatsingen kunnen opleveren waardoor deze omgevingen minder geluidsoverlast ervaren. | stoten, is locatie afhankelijk. Het verdichtingsproces en de bundeling van verkeersstromen rond hoppinpunten kunnen extra luchtmissies veroorzaken, terwijl een neveneffect van die bundeling op lokale plaatsen minder autoverplaatsingen kunnen opleveren waardoor deze omgevingen minder luchtmissie ervaren. | personenwagen en de verweving van de verschillende modi, dan draagt deze pijler matig bij inzake het streven naar de vision zero en het laten dalen van het aantal letselongevallen. | |
| Beoordeling en distance to target |  |  |  |  |
| Aanbevelingen m.b.t. pijler Hoppinpunten | In het ontwerp van de hoppinpunten is het van belang dat er maximaal rekening gehouden wordt met de verweving van de verschillende modi om de verkeersveiligheid te garanderen én met de inrichting van de publieke ruimte rond de hoppinpunten om geluidshinder en luchtverontreiniging in bebouwde omgevingen te beperken (specifieke aandacht op locaties waar de geluidseffecten te hoog zijn). | | | |
| | Geluid | Lucht | Verkeersveiligheid | Fysiek, sociaal en mentaal welzijn |
| Effecten pijler Logistieke knooppunten | Deze pijler zet in op multimodale logistieke knopen. Dit zijn locaties waar overslag tussen modi (vrachtvervoer via binnenvaart en spoor) en bundeling van goederenstromen mogelijk zijn. Bijkomend zet dit plan in op stadsdistributie met emissieloze voertuigen (cargofietsen, elektrische vrachtwagens..). Op deze manier kunnen voertuigkilometers van (licht)vrachtverkeer beperkt en/ of vervangen worden door duurzame | Deze pijler zet in op multimodale logistieke knopen. Dit zijn locaties waar overslag tussen modi (vrachtvervoer via binnenvaart en spoor) en bundeling van goederenstromen mogelijk zijn. Bijkomend zet dit plan in op stadsdistributie met emissieloze voertuigen (cargofietsen, elektrische vrachtwagens..). Op deze manier kunnen voertuigkilometers van (licht)vrachtverkeer beperkt en/ of vervangen worden door duurzame | Dit plan streeft naar een synchromodaal systeem waarbij bedrijven kiezen voor het transportmiddel of combinatie van transportmiddelen die het best voldoet aan de noden. Multimodale logistieke knopen (bv. AVCT) zijn plaatsen waar overslag tussen modi en bundeling van goederenstromen mogelijk zijn. Op deze manier kunnen voertuigkilometers van vrachtverkeer beperkt worden. | Een uitbreiding of de aanleg van een nieuw logistiek knooppunt verkleint de mogelijkheid om een groen – blauw netwerk uit te bouwen. Het plan zet in op stadsdistributie. Op deze manier wordt er geleverd aan de hand van cargofietsen of andere duurzame vervoersmodi. De levering met cargofietsen bevordert de actieve levensstijl. |

| | | | | |
|--|---|--|---|--|
| | <p>transportmodi. Omdat er wordt ingezet op het optimaal bundelen van goederenstromen in logistieke knooppunten en sterk aangemoedigd wordt op elektrificatie bij stadsdistributie, wordt een globaal aandeel van luidruchtig vrachtverkeer op de weg gereduceerd. Bijkomend wordt aan de hand van het vrachtrouten netwerk ingezet op het zoveel mogelijk vermijden van vrachtverkeer op het onderliggend wegennet en in kwetsbare gebieden. Dit is een positief effect voor het geluidsoverlast in bebouwde omgevingen en bijgevolg voor de gezondheid. Modelleringen tonen aan dat in beleidsscenario de totale voertuigkilometers voor weg - en vrachtverkeer in bebouwde omgevingen met respectievelijk ca. 14 % en ca. 15,5% dalen.</p> <p>Het plan zet meer in op goederentransport per spoor. Dit vrachtverkeer per spoor creëert bijkomende negatieve impact inzake geluidsbelasting langsheen de trajecten. Anderzijds kan ter hoogte van de nieuwe of uitbreiding van bestaande infrastructuur (alle vormen van logistieke knopen) ook een grotere negatieve impact ondervonden worden op vlak van geluid.</p> | <p>transportmodi. Omdat er wordt ingezet op het optimaal bundelen van goederenstromen in logistieke knooppunten en sterk aangemoedigd wordt op elektrificatie bij stadsdistributie, wordt een globaal aandeel van vervuilend vrachtverkeer op de weg gereduceerd. Bijkomend wordt aan de hand van het vrachtrouten netwerk ingezet op het zoveel mogelijk vermijden van vrachtverkeer op het onderliggend wegennet en in kwetsbare gebieden. Dit is een positief effect voor het luchtvervuiling in bebouwde omgevingen en bijgevolg voor de gezondheid. Modelleringen tonen aan dat in beleidsscenario de totale voertuigkilometers voor weg - en vrachtverkeer in bebouwde omgevingen met respectievelijk ca. 14 % en ca. 15,5% dalen.</p> <p>Hete plan zet meer in op goederentransport via water. Het verhoogd gebruik van het waterwegennet creëert een negatieve impact inzake luchtvervuiling langsheen de bevaarbare trajecten. Anderzijds kan ter hoogte van de nieuwe of uitbreiding van bestaande infrastructuur (alle vormen van logistieke knopen) een grotere negatieve impact ondervonden worden op vlak van lucht.</p> | <p>De regio zet in op een bestending of uitbreiding van bestaande terminals, desondanks dat het plan rekening houdt met de ruimtelijke afweging om de impact op leefbaarheid in de omgeving te beperken, zijn deze logistieke knooppunten een opportuniteit om verder in te zetten op modal shift op vlak van vrachtverkeer maar zal de verkeersveiligheid – en leefbaarheid in de nabije omgeving van dit knooppunt wel dalen.</p> <p>Tevens zet dit plan met een hub in op stadsdistributie met emissieloze voertuigen (cargofietsen, elektrische vrachtwagens..). Deze manier van transport kunnen leveringen van gemotoriseerd (licht)vrachtverkeer vervangen waardoor de verkeersveiligheid – en leefbaarheid in de centra verhoogt. De leveringen per cargofietsen verhoogt de kans op fietsongevallen in centra.</p> | |
|--|---|--|---|--|

| | | | | |
|--|--|--|---|--|
| Bijdrage pijler aan doelstellingen Gezondheid | <p>De multimodale logistieke knooppunten dragen bij tot reductie in het voertuigkilometers voor vrachtverkeer in bebouwde omgevingen. De mate waarbij deze pijler bijdraagt tot het behalen van de WGO – richtlijn geluid tegen 2030 inzake minder hindergevoeligheid voor wegverkeer en de Europese richtlijn omgevingslawaai (2002/49/EG) tegen 2050 inzake het vrijwaren van zones met goede geluidskwaliteit, verhoging van leefbaarheid van de bevolking en daling van gezondheidseffecten als gevolg van blootstelling aan hoge geluidsniveaus, is locatie afhankelijk. Ter hoogte van de inplanting van dergelijk logistiek knooppunt en het drukker bereden spoornet, kunnen extra geluidsbelasting verwacht worden. Terwijl een neveneffect van die bundeling van goederenstromen, het faciliteren van overslagzones en het gebruik van vrachttransport per spoor op lokale plaatsen minder vrachtwagenkilometers kunnen opleveren waardoor deze kwetsbare omgevingen minder geluidsoverlast ervaren.</p> | <p>De multimodale logistieke knooppunten dragen bij tot reductie in het voertuigkilometers voor vrachtverkeer in bebouwde omgevingen. De mate waarbij deze pijler bijdraagt tot het behalen van de beleidsambities van het Vlaams Luchtbeleidsplan tegen 2030 inzake het halveren van de gezondheidsimpact ten gevolge van luchtverontreinigingen en de beleidsambitie van de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 tegen 2050 om geen vervoeremissies meer uit te stoten, is locatie afhankelijk. Ter hoogte van de inplanting van dergelijk logistiek knooppunt en de bevaarbare waterroutes drukker bevaren zal worden, kunnen extra luchtmissies verwacht worden. Terwijl een neveneffect van die bundeling van goederenstromen, het faciliteren van overslagzones en het gebruik van vrachttransport op water op lokale plaatsen minder vrachtwagenkilometers kunnen opleveren waardoor deze kwetsbare omgevingen minder luchtmissie ervaren.</p> | <p>De multimodale logistieke knooppunten en de manier waarop goederstromen gebundeld en overgeslagen kunnen worden, zijn een meerwaarde in de afname van voertuigkilometers voor vrachtverkeer op de weg. Overigens is er beperkte bijdrage van deze pijler tot de beleidsambities van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan inzake het verbinden van woon – , school – en werklocaties met kwalitatieve en verkeersveilige verkeersinfrastructuur en bijgevolg op het streven naar de vision zero en het laten dalen van het aantal letselgevallen.</p> | <p>Deze pijler draagt slechts beperkt bij tot de algemene Vlaamse gezondheidsdoelstelling inzake een gezonder leven leiden en het bevorderen van een gezonde leefstijl tegen 2025.</p> |
| Beoordeling en distance to target |  <p>Geluid</p> |  <p>Lucht</p> |  <p>Verkeersveiligheid</p> |  <p>Fysiek, sociaal en mentaal welzijn</p> |

| | |
|--|--|
| Aanbevelingen m.b.t. pijler Logistieke knooppunten | <p>Er wordt aanbevolen dat de vervoerregio tijdens projectuitvoering genoeg aandacht vestigt aan een geluidswerend ontwerp op multimodale logistieke knooppunten waar de verkeersintensiteit zal toenemen en de geluidseffecten te hoog zijn om de gezondheidseffecten (geluid - en luchtbelasting) te minimaliseren.</p> <p>Om de conflictsituaties te minimaliseren ter hoogte van de multimodale logistieke knooppunten en overslagzones, zou de vervoerregio maximaal kunnen inzetten om vrachtverkeer te ontvlechten met zwakke weggebruikers, met bijzondere aandacht in kwetsbare gebieden waar er wordt ingezet in stedelijke distributie (noot: ontvlechten zal in vele gevallen zorgen voor bijkomend ruimtebeslag).</p> |
|--|--|

5.2.6 Effectgerichte beoordeling van de impact van het beleidsscenario

Zoals aangegeven is de effectgerichte beoordeling voor thema gezondheid gebaseerd op de wijziging in voertuigkilometers per statistische sector, opgedeeld naar gebiedstype. Onderstaande tabel geeft per gemeente binnen het plangebied de totale oppervlakte, bevolking en bevolkingsdichtheid, evenals de verdeling van het aantal inwoners naar gebiedstype. De categorie “stedelijke kern” omvat het regionaalstedelijk gebied Kortrijk (verspreid over de gemeenten Deerlijk, Harelbeke, Kortrijk, Kuurne, Wevelgem en Zwevegem) en de kleinstedelijke gebieden Menen en Waregem, en omvat 58,5% van de totale bevolking van de regio. 27% woont in landelijke kernen, 13% in buitengebied en 1,3% in statistische sectoren die vnl. uit industriegebied bestaan.

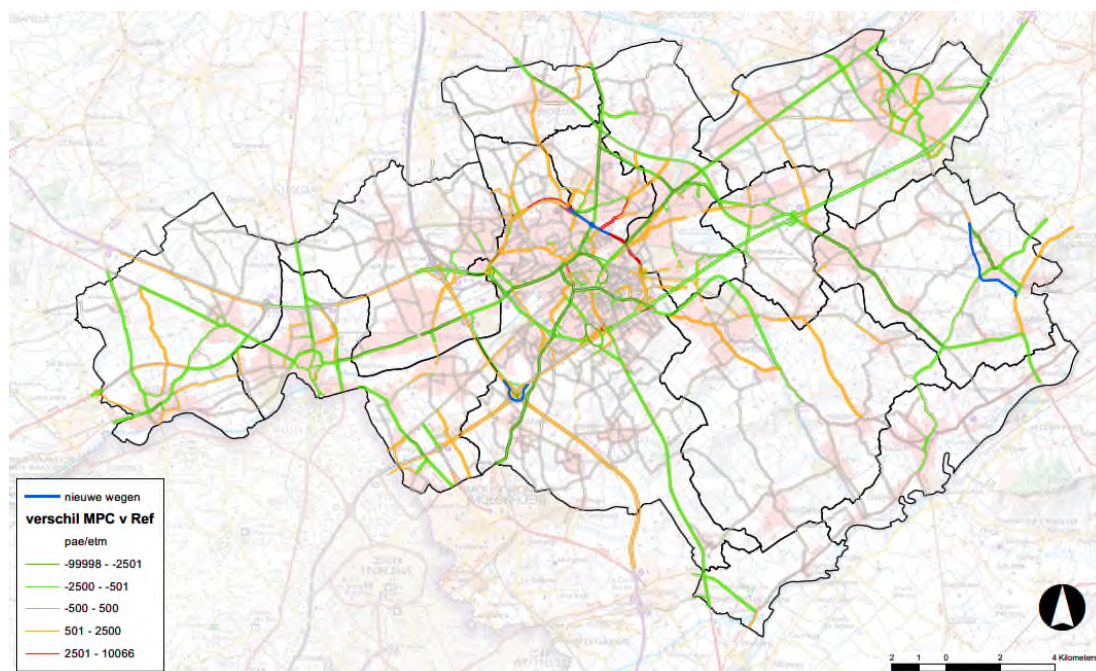
Tabel 5-2: Oppervlakte en aantal inwoners per gemeente per gebiedstype

| niscode | gemeente | opp (ha) | inwoners | bvdh | sted kern | land kern | bedr terr | buitengeb |
|---------|----------------|----------------|---------------|--------------|---------------|--------------|-------------|--------------|
| 34002 | Anzegem | 4218,7 | 14219 | 337,0 | 0 | 10002 | 0 | 4217 |
| 34003 | Avelgem | 2125,1 | 10029 | 471,9 | 0 | 7789 | 18 | 2222 |
| 34009 | Deerlijk | 1700,8 | 11940 | 702,0 | 7372 | 2064 | 85 | 2419 |
| 34013 | Harelbeke | 2918,7 | 27856 | 954,4 | 20661 | 4019 | 398 | 2778 |
| 34022 | Kortrijk | 8067,8 | 76715 | 950,9 | 61026 | 6765 | 1468 | 7456 |
| 34023 | Kuurne | 1014,6 | 13480 | 1328,6 | 11745 | 243 | 297 | 1195 |
| 34025 | Lendelede | 1328,9 | 5747 | 432,5 | 0 | 3853 | 0 | 1894 |
| 34027 | Menen | 3284,4 | 33006 | 1004,9 | 25537 | 4343 | 276 | 2850 |
| 34040 | Waregem | 4364,0 | 37686 | 863,6 | 18502 | 13556 | 477 | 5151 |
| 34041 | Wevelgem | 3841,2 | 31392 | 817,2 | 24068 | 5233 | 359 | 1732 |
| 34042 | Zwevegem | 6326,5 | 24350 | 384,9 | 10887 | 7722 | 636 | 5105 |
| 34043 | Spiere-Helkijn | 1081,1 | 2048 | 189,4 | 0 | 1049 | 0 | 999 |
| 33029 | Wervik | 4372,7 | 18758 | 429,0 | 0 | 15700 | 35 | 3023 |
| | | 44644,5 | 307226 | 688,2 | 179798 | 82338 | 4049 | 41041 |

Onderstaande figuur geeft per wegsegment (en rijrichting) het verschil in pae/etmaal weer in scenario MPC (quasi gelijk te stellen aan het beleidsscenario) t.o.v. het referentiescenario 2030. Nieuwe wegsegmenten, die niet in het netwerk van het referentiescenario zitten, worden in het blauw aangeduid. Uit de figuur kan afgeleid worden dat het RMP op het grootste deel van het wegennet voor een verkeersafname zorgt, met name op wegen binnen bebouwd weefsel.

Er zijn wel enkele uitzonderingen, waar een relevante verkeerstoename plaatsvindt. De sterkste toename komt voor op het NO deel van de R8 (ring van Kortrijk), en is gekoppeld aan het “upgraden” van dit segment tot een volwaardige regionale weg (zoals de rest van de R8). Door het aanzuigefect van de capaciteitsverhoging is er niet alleen een toename op de R8 zelf maar ook op de toevoerwegen er naartoe. Daar tegenover staat een relevante verkeersafname op het westelijk deel van de R8. Een merkbare verkeerstoename komt ook voor op de E403 ten zuiden van de A19.

In Anzegem zien we duidelijk het effect van de rondweg (blauw) op de ontlasting van de doortocht van de N382 door de dorpskern. Maar de N382 als geheel (inclusief rondweg) krijgt wel meer verkeer te verwerken – vnl. door het wegvallen van de “weerstand” in de doortocht van Anzegem – en dit betreft in grote mate verkeer dat wordt overgenomen van de parallel lopende N36. We zien ook een aantal lokale verkeersverschuivingen, o.a. in Zwevegem van de N391 (“ring” van Zwevegem) naar de N8 (doortocht).



Figuur 5-34: Verschil in verkeersintensiteit tussen scenario MPC en Ref per wegsegment (pae/etmaal)

De koppeling van de (wijziging in) verkeersintensiteiten per wegsegment aan de statistische sectoren en hun bevolkingsaantal levert onderstaande synthesesetabel op per **voertuigtype en gebiedstype**. De autowegen en hun verkeerswisselaars en op- en afritten werden daarbij als een apart “gebieds”type onderscheiden (uiteraard zonder bevolking). Echter, omdat autowegen uiteraard wel een milieupact hebben op nabijgelegen woongebieden, werden deze wegen apart doorgerekend in het luchtmodel IMPACT. Voor regio Kortrijk betreft dit de E17, E403, A8 en R8²¹.

Van de ca. 10,78 miljoen voertuig-pae per etmaal (werkdag) in het referentiescenario wordt liefst 58% (6,25 miljoen vtgkm) verreden op het autowegennet (inclusief R8). Bij het vrachtverkeer is dit zelfs 72%, bij het personenverkeer 53%. Verkeer in stedelijke kernen vertegenwoordigt 15% van het totaal, landelijke kernen 8%, buitengebied 16% en bedrijventerrein 3%. De voertuigkilometers werden ook “gewogen” op basis van de bevolkingsdichtheid per statistische sector. De absolute cijfers zeggen daarbij niets, maar wel de onderlinge verhouding tussen de gebiedstypes. De stedelijke kernen vertegenwoordigen daarbij 69% van het totaal aantal “gewogen” vtgkm (tegenover 58,5% van de bevolking), de landelijke kernen 25% (27% van de bevolking), het buitengebied 5,3% (13% van de bevolking) en de sectoren met bedrijventerreinen 0,9% (1,3% van de bevolking).

²¹ Alhoewel de R8 niet volledig als autoweg is opgenomen in het verkeersmodel én verschillend voor het referentie- en beleidsscenario (cfr. upgrade NO deel), werd hij in zijn geheel mee gemodelleerd, omdat t.h.v. de “upgrade” juist de sterkste milieueffecten te verwachten zijn.

Tabel 5-3: Wijziging in voertuigkilometers per etmaal per gebiedstype (beleids- t.o.v. referentiescenario)

| refscen | (vtgkm per etmaal) | inwoners | vtgkm pw | vtgkm vw | vtgkm pae | gew pae |
|----------|-----------------------|---------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|
| | stedelijke kern | 179798 | 1392403 | 88335 | 1613241 | 6351038 |
| | landelijke kern | 82338 | 686086 | 61235 | 839174 | 2322563 |
| | bedrijventerrein | 4049 | 252618 | 27842 | 322223 | 85881 |
| | buitengebied | 41041 | 1398662 | 144342 | 1759517 | 489487 |
| | autoweg | 0 | 4142231 | 841914 | 6247016 | 0 |
| | totaal | 307226 | 7872000 | 1163668 | 10781170 | 9248969 |
| | totaal zonder autoweg | 307226 | 3729769 | 321754 | 4534154 | 9248969 |
| scen MPC | (vtgkm per etmaal) | | vtgkm pw | vtgkm vw | vtgkm pae | gew pae |
| | stedelijke kern | | 1187671 | 72921 | 1369974 | 5337263 |
| | landelijke kern | | 594532 | 53098 | 727277 | 2051020 |
| | bedrijventerrein | | 239042 | 27369 | 307465 | 78006 |
| | buitengebied | | 1304597 | 130429 | 1630670 | 470831 |
| | autoweg | | 4130966 | 871780 | 6310416 | 0 |
| | totaal | | 7456808 | 1155597 | 10345801 | 7937120 |
| | totaal zonder autoweg | | 3325842 | 283817 | 4035385 | 7937120 |
| verschil | (vtgkm per etmaal) | | vtgkm pw | vtgkm vw | vtgkm pae | gew pae |
| | stedelijke kern | | -204732 | -15414 | -243267 | -1013775 |
| | landelijke kern | | -91554 | -8137 | -111897 | -271543 |
| | bedrijventerrein | | -13576 | -473 | -14759 | -7875 |
| | buitengebied | | -94065 | -13913 | -128848 | -18656 |
| | autoweg | | -11265 | 29866 | 63400 | 0 |
| | totaal | | -415192 | -8071 | -435370 | -1311849 |
| | totaal zonder autoweg | | -403927 | -37937 | -498770 | -1311849 |
| verschil | (%) | | vtgkm pw | vtgkm vw | vtgkm pae | gew pae |
| | stedelijke kern | | -14,7 | -17,4 | -15,1 | -16,0 |
| | landelijke kern | | -13,3 | -13,3 | -13,3 | -11,7 |
| | bedrijventerrein | | -5,4 | -1,7 | -4,6 | -9,2 |
| | buitengebied | | -6,7 | -9,6 | -7,3 | -3,8 |
| | autoweg | | -0,3 | 3,5 | 1,0 | nvt |
| | totaal | | -5,3 | -0,7 | -4,0 | -14,2 |
| | totaal zonder autoweg | | -10,8 | -11,8 | -11,0 | -14,2 |

Aangezien de emissiefactoren (g per km) per gebieds-, weg- en voertuigtype dezelfde zijn voor de referentie- en geplande situatie, is de toe- of afname van de luchtmissies (NOx, PM10,...) per gebieds/weg/voertuigtype recht evenredig met de toe- of afname van de voertuigkilometers (de NOx-emissie door personenverkeer binnen de stedelijke kernen neemt dus b.v. af met 14,7%).

De maatregelen van het RMP (voor zover deze modelleerbaar waren) leveren een beperkte afname met ca. 4% op van het totaal aantal pae-km binnen de regio Kortrijk. Er is daarbij echter een wezenlijk verschil tussen personenwagens (-5,3%) en vrachtwagens (slechts -0,7%). Zoals aangegeven in §3.6 moet daarbij wel aangestipt worden dat de impact van het RMP op de zgn. vrachtmatrix (modal split vrachtverkeer) niet kon gemodelleerd worden. De enige impact op de vrachtkilometers die uit het model kan afgeleid worden, is derhalve het gevolg van routeverschuivingen binnen en buiten de regio. En daarbij zien we een duidelijke verschuiving van het onderliggend wegennet (-11,8%) naar het auto-wegennet (+3,5%). Ook bij het personenverkeer zien we een dergelijke verschuiving, maar is er tegelijk

ook een kleine netto afname op het autowegennet (-0,3%, tegenover -10,8% op het onderliggend wegennet), dit als gevolg van een modal shift naar fiets en OV, die voor personenverkeer wel kon gemodelleerd worden²².

Binnen het onderliggend wegennet is er nog een aanzienlijk verschil tussen de stedelijke en landelijke kernen (-15% resp. -13% in pae-km) enerzijds en het buitengebied (-7%) en bedrijventerreinsectoren (-5%) anderzijds. In dit laatste gebiedstype is er logischerwijs slechts een kleine afname van de vrachtkilometers, aangezien de verkeersgeneratie van de bedrijven in kwestie niet beïnvloed wordt door het verkeersmodel.

De versterkte verkeersafname binnen de stedelijke kernen uit zich dan ook in de evolutie van de “gewogen” voertuigkilometers, die in totaal afnemen met 14,2% (-16% in de stedelijke kernen, slechts -4% in het buitengebied). Het RMP heeft dus globaal de meest positieve effecten in de dichtst bevolkte zones, waar ze dus t.a.v. gezondheid het meest relevant zijn.

Onderstaande tabel geeft de wijziging in pae-km weer per **gemeente**, resp. zonder autowegen, op autowegen en “gewogen” o.b.v. bevolkingsdichtheid per sector. T.a.v. lucht- en geluidskwaliteit zijn de “gewogen” pae de beste indicator, en deze neemt t.g.v. het RMP af in alle gemeenten van de regio Kortrijk, met uitzondering van Lendeledede (+4%) en Zwevegem (+2%). Lendeledede wordt doorsneden door een lokale weg die aansluit op de noordelijke R8, waarvan de “upgrade” (volgens het model) voor een verschuiving zorgt van verkeer van de N36 en N50 naar de lokale weg doorheen Lendeledede. In Zwevegem lijkt de globale verkeerstoename vooral het gevolg van het verschuiven van verkeer van de N391 naar de N8. De gemeente waar het RMP de meest positieve impact heeft op de leefbaarheid in de kernen is Anzegem, waar de nieuwe rondweg van Anzegem zowel voor ontlasting van de doortocht door Anzegem zelf zorgt, als voor minder verkeer op de N36 door Vichte, Ingooigem en Tiegem. Ook in Harelbeke (o.a. door het verschuiven van verkeer van de N382 naar de R8) en Wervik (vnl. door ontradende maatregelen in het centrum) daalt het aantal “gewogen” pae-km met meer dan 20%.

Tabel 5-4: Wijziging in voertuigkilometers (pae/etmaal) per gemeente (beleids- t.o.v. referentiescenario; AW = autoweg; gew = gewogen)

| niscode | gemeente | Ref | | | BS | | | verschil | | | % | | |
|---------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------|-----------------|--------------|------------|--------------|
| | | pae \ AW | pae AW | gew pae | pae \ AW | pae AW | gew pae | pae \ AW | pae AW | gew pae | pae \ AW | pae AW | gew pae |
| 34002 | Anzegem | 291251 | 0 | 300918 | 248144 | 0 | 226565 | -43108 | 0 | -74353 | -14,8 | nvt | -24,7 |
| 34003 | Avelgem | 187241 | 0 | 292860 | 180669 | 0 | 284430 | -6572 | 0 | -8430 | -3,5 | nvt | -2,9 |
| 34009 | Deerlijk | 235755 | 552490 | 312457 | 218982 | 544578 | 293422 | -16774 | -7912 | -19035 | -7,1 | -1,4 | -6,1 |
| 34013 | Harelbeke | 426229 | 472316 | 1068220 | 360551 | 473728 | 826310 | -65678 | 1413 | -241910 | -15,4 | 0,3 | -22,6 |
| 34022 | Kortrijk | 1061077 | 2302815 | 2865471 | 906876 | 2323765 | 2375651 | -154201 | 20950 | -489820 | -14,5 | 0,9 | -17,1 |
| 34023 | Kuurne | 159777 | 38856 | 416389 | 115917 | 88886 | 366699 | -43860 | 50030 | -49690 | -27,5 | 128,8 | -11,9 |
| 34025 | Lendeledede | 134287 | 0 | 185057 | 126832 | 0 | 192209 | -7455 | 0 | 7152 | -5,6 | nvt | 3,9 |
| 34027 | Menen | 455024 | 495681 | 950615 | 412129 | 499236 | 799831 | -42895 | 3555 | -150784 | -9,4 | 0,7 | -15,9 |
| 34040 | Waregem | 525423 | 1063815 | 1044035 | 480769 | 1051238 | 936827 | -44654 | -12577 | -107208 | -8,5 | -1,2 | -10,3 |
| 34041 | Wevelgem | 333235 | 1013176 | 741957 | 307825 | 1019250 | 656948 | -25410 | 6075 | -85009 | -7,6 | 0,6 | -11,5 |
| 34042 | Zwevegem | 315300 | 0 | 525948 | 312413 | 0 | 537198 | -2888 | 0 | 11251 | -0,9 | nvt | 2,1 |
| 34043 | Spiere-Helkijn | 93977 | 0 | 87684 | 85375 | 0 | 80502 | -8603 | 0 | -7182 | -9,2 | nvt | -8,2 |
| 33029 | Wervik | 315581 | 307870 | 457357 | 278906 | 309737 | 360528 | -36675 | 1867 | -96829 | -11,6 | 0,6 | -21,2 |
| | | 4534154 | 6247016 | 9248969 | 4035385 | 6310416 | 7937120 | -498770 | 63400 | -1311849 | -11,0 | 1,0 | -14,2 |

Op de autowegen neemt het totaal aantal pae-km lichtjes toe met 1%, en de wijzigingen zijn klein in alle gemeenten, behalve in Kuurne, waar de “upgrade” van het NO deel van de R8 (die hier de grens met Kortrijk vormt) voor meer dan een verdubbeling van het verkeer op de R8 zorgt. Dit uit zich niet

²² De modelleringen houden geen rekening met maatregelen van het RMP omtrent gedrag (behalve parkeren), ruimte, Hoppinpunten,...

in het cijfer van Kortrijk (+0,9%), omdat deze toename daar wordt gecompenseerd door de afname op het westelijk deel van de R8 en op de E17 ten oosten van knoop Kortrijk-zuid (“het Ei”).

Onderstaande tabel en figuur geven een verdere verfijning van de impact van het RMP op de voertuigkilometers, op het niveau van de individuele **kernen of stadsdelen**. De voorgaande analyse wordt hierbij uiteraard bevestigd: in het overgrote deel van de kernen is er een significante afname (-5% of meer) van het aantal pae-km, met als uitschieters 3 kernen in de gemeente Anzegem die ontlast worden door de nieuwe rondweg: Anzegem zelf (-52%), Ingooigem (-44%) en Tiegem (-38%). Maar ook in delen van het RSG Kortrijk neemt het verkeer op het onderliggend wegennet fors af (Bissegem, Harelbeke, Kortrijk Noord,...).

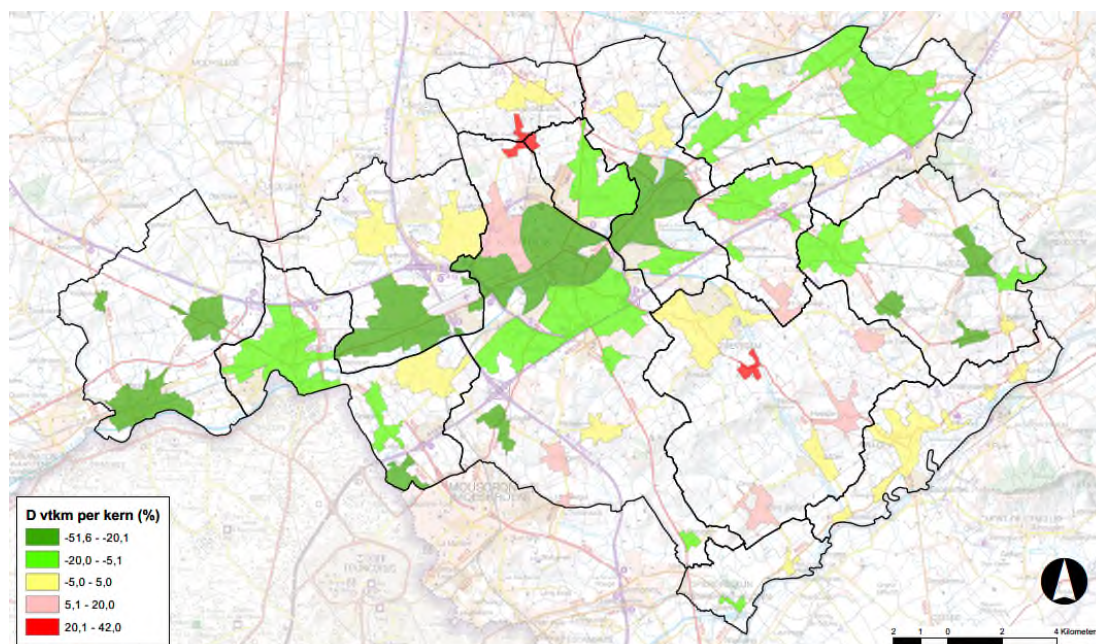
Tabel 5-5: Wijziging in voertuigkilometers (pae/etmaal) per woonkern (beleids- t.o.v. referentiescenario; italic = stedelijke kern)

| Naam | inwoners | Ref pae | BS pae | versch pae | % pae | Naam | inwoners | Ref pae | BS pae | versch pae | % pae |
|--------------------------------------|----------|---------|--------|------------|-------|-------------------|----------|---------|--------|------------|-------|
| <i>Bissegem</i> | 7367 | 59031 | 43527 | -15504 | -26,3 | Heirweg | 452 | 6517 | 7190 | 673 | 10,3 |
| <i>Deerlijk</i> | 7196 | 65265 | 60713 | -4552 | -7,0 | Helkijn | 3734 | 12429 | 12435 | 6 | 0,0 |
| <i>Gullegem</i> | 8815 | 53915 | 52066 | -1849 | -3,4 | Hulste | 2154 | 9479 | 9375 | -104 | -1,1 |
| <i>Harelbeke</i> | 9725 | 179570 | 136151 | -43419 | -24,2 | Ingooigem | 594 | 11715 | 6571 | -5144 | -43,9 |
| <i>Heule</i> | 7893 | 52924 | 58750 | 5826 | 11,0 | Kaster | 396 | 8732 | 8599 | -133 | -1,5 |
| <i>Kortrijk centrum noord</i> | 13857 | 129202 | 98937 | -30265 | -23,4 | Kerkhove | 4306 | 17997 | 17175 | -822 | -4,6 |
| <i>Kortrijk centrum zuid</i> | 32764 | 169574 | 137841 | -31733 | -18,7 | Knokke | 3354 | 4207 | 5974 | 1767 | 42,0 |
| <i>Kortrijk noord</i> | 9478 | 79067 | 62472 | -16595 | -21,0 | Kooigem | 843 | 2780 | 2341 | -439 | -15,8 |
| <i>Kortrijk zuid</i> | 7914 | 45332 | 42175 | -3157 | -7,0 | Kruiseke | 2382 | 7706 | 5590 | -2116 | -27,5 |
| <i>Kuurne</i> | 5182 | 124051 | 104925 | -19126 | -15,4 | Lendelede | 840 | 49346 | 47689 | -1657 | -3,4 |
| <i>Lauwe</i> | 8870 | 46156 | 48363 | 2207 | 4,8 | Moen | 3251 | 6658 | 6720 | 62 | 0,9 |
| <i>Marke</i> | 24651 | 61760 | 52118 | -9642 | -15,6 | Moorsele | 616 | 36643 | 37229 | 586 | 1,6 |
| <i>Menen</i> | 9118 | 133887 | 108240 | -25647 | -19,2 | Nieuwenhove | 836 | 8994 | 9272 | 278 | 3,1 |
| <i>Stasegem</i> | 25146 | 20587 | 19473 | -1114 | -5,4 | Otegem | 1866 | 6914 | 7671 | 757 | 10,9 |
| <i>Waregem</i> | 8308 | 190417 | 166546 | -23871 | -12,5 | Outrijve | 5757 | 8271 | 8028 | -243 | -2,9 |
| <i>Wevelgem</i> | 7676 | 99589 | 78528 | -21061 | -21,1 | Paradijs | 5631 | 8146 | 5883 | -2263 | -27,8 |
| <i>Zwevegem</i> | 20186 | 103164 | 99373 | -3791 | -3,7 | Rekkem | 1365 | 46670 | 38315 | -8355 | -17,9 |
| <i>Aalbeke</i> | 15651 | 18277 | 13753 | -4524 | -24,8 | Rollegem | 1064 | 8633 | 9349 | 716 | 8,3 |
| <i>Anzegem</i> | 20160 | 33145 | 16041 | -17104 | -51,6 | Sint-Denijs | 10154 | 9558 | 10517 | 959 | 10,0 |
| <i>Avelgem</i> | 14480 | 66036 | 64364 | -1672 | -2,5 | Sint-Eloois-Vijve | 1963 | 71243 | 60881 | -10362 | -14,5 |
| <i>Bavikhove</i> | 792 | 21139 | 20802 | -337 | -1,6 | Sint-Katrien | 2163 | 19972 | 24274 | 4302 | 21,5 |
| <i>Belgiek</i> | 3277 | 21632 | 20279 | -1353 | -6,3 | Sint-Lodewijk | 3047 | 19523 | 21131 | 1608 | 8,2 |
| <i>Bellegem</i> | 1127 | 10156 | 10649 | 493 | 4,9 | Spiere | 1875 | 11337 | 10425 | -912 | -8,0 |
| <i>Beveren-Leie</i> | 3686 | 42455 | 35872 | -6583 | -15,5 | Tiegem | 863 | 13727 | 8486 | -5241 | -38,2 |
| <i>Bossuit</i> | 694 | 7784 | 7537 | -247 | -3,2 | Tombroek | 415 | 2900 | 3190 | 290 | 10,0 |
| <i>Desselgem</i> | 4354 | 34736 | 32858 | -1878 | -5,4 | Vichte | 1955 | 53176 | 44479 | -8697 | -16,4 |
| <i>Geluwe</i> | 867 | 30245 | 23600 | -6645 | -22,0 | Waarmaarde | 1002 | 6504 | 6560 | 56 | 0,9 |
| <i>Gijzelbrechtegem-Anzegem stat</i> | 1301 | 8561 | 6870 | -1691 | -19,8 | Wervik | 692 | 61249 | 47714 | -13535 | -22,1 |
| <i>Heestert</i> | 5540 | 26131 | 27576 | 1445 | 5,5 | | | | | | |

Een aanzienlijke verkeerstoename komt enkel voor in 2 kleine kernen: Knokke (Zwevegem, +42%) en Sint-Katrien (Lendelede/Kortrijk/Kuurne, +22%). Oorzaak zijn de hiervoor beschreven verkeersverschuivingen in Lendelede, resp. Zwevegem, in combinatie met de beperkte omvang van deze kernen, waardoor deze ene weg zwaar doorweegt in het totaal aantal pae-km. In de dorpskernen van Heestert en Moen (Zwevegem) is er een beperkte verkeerstoename, maar het verkeersmodel houdt (nog) geen rekening met het verwacht positief effect van de omleidingsweg van Avelgem/Moen (zie ook §5.1.6).

In het verkeersmodel werden verkeersontradende maatregelen in bebouwde kom gemodelleerd via het snelheidsregime. Uit bovenstaande modelresultaten – ook voor andere kernen waar geen of slechts een zeer beperkte verkeersafname wordt gegenereerd – blijkt echter dat louter via snelheidsbeperking een onvoldoende ontradend effect wordt behaald, en dat bijkomende maatregelen (b.v. fysieke verkeerdrempels) noodzakelijk zijn. Dit is ook zo voorzien in het beleidsscenario, maar dit werd zoals eerder aangegeven niet doorgerekend in het verkeersmodel. Uiteraard moet daarbij vermeden worden dat dit voor ongewenste neveneffecten zorgt in andere kernen. In het geval van Knokke/

Zwevegem en Sint-Katrien/Lendeledede echter kan gesteld worden dat een beperkte verschuiving van verkeer (terug) naar de N391, resp. de N50/N36 geen significant negatieve neveneffecten zal hebben (hoogstens worden sterk positieve effecten iets kleiner).

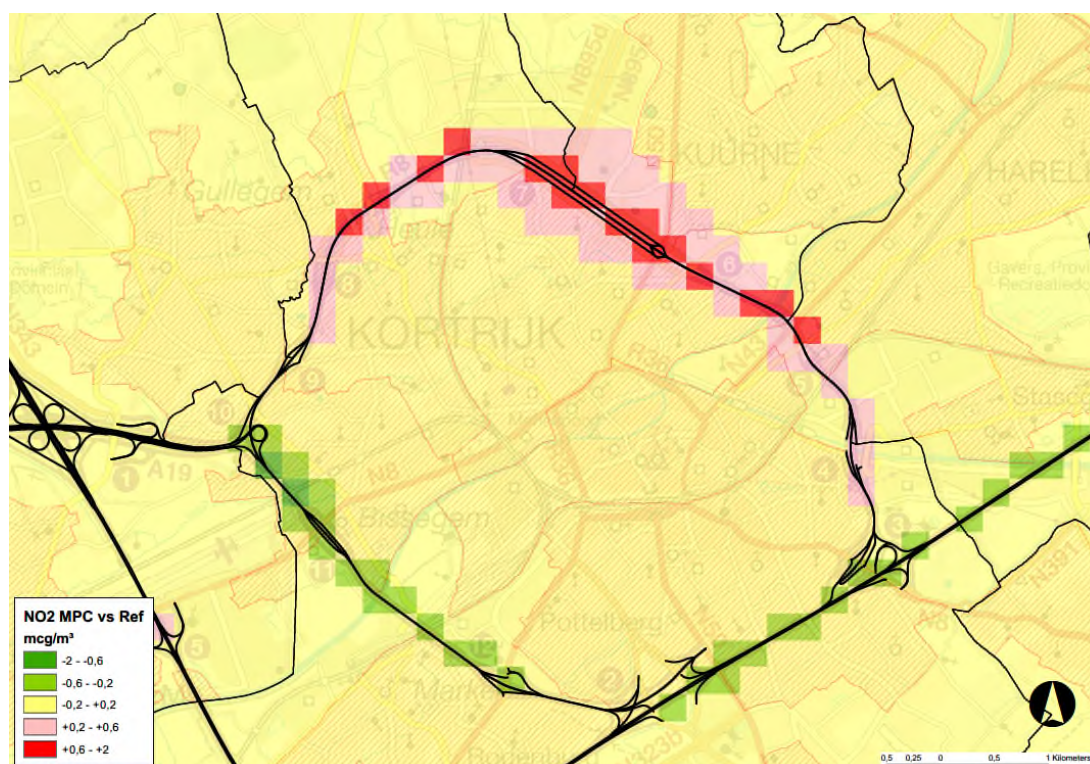
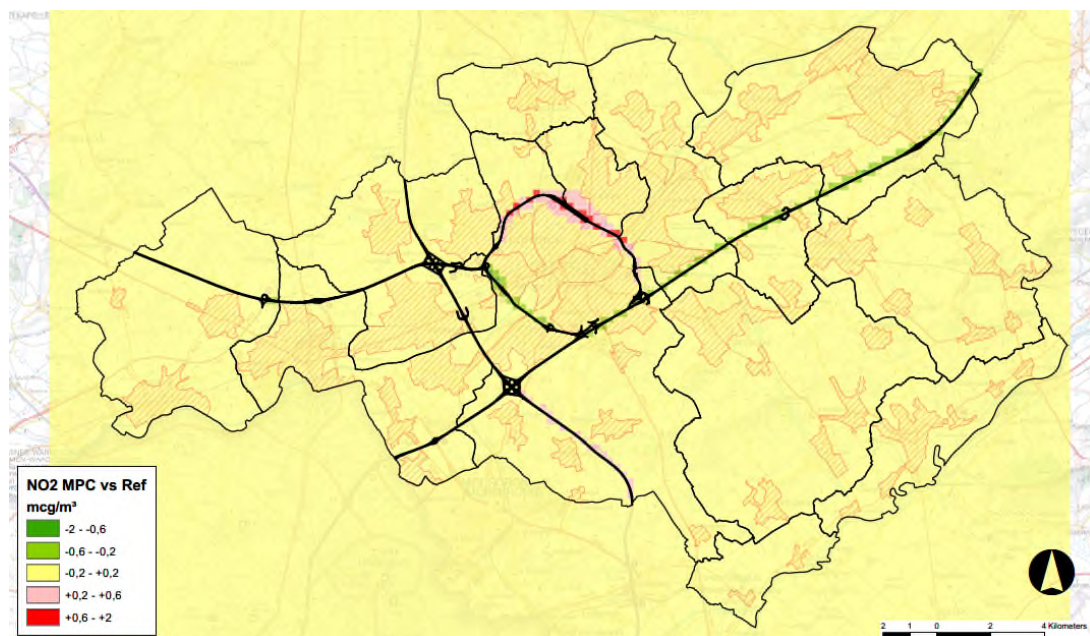


Figuur 5-35: Wijziging voertuigkilometers per woonkern (%)

Zoals hiervoor aangegeven is het **autowegverkeer** niet mee gerekend in de voertuigkilometers per kern/gebiedstype, maar kan dit wel een belangrijke impact hebben op de leefbaarheid in de omgeving. Onderstaande figuur geeft de wijziging in NO₂-concentratie rond de autowegen weer t.g.v. het plan, waarbij de verschillen conform zijn aan met significantiekader voor de discipline gezondheid (+/- 1/3/10% van de gezondheidskundige advieswaarde (GAW)). Op het grootste deel van de netwerk zijn de effecten niet significant (geel). Een beperkt positief effect komt voor langs de E17 ten oosten van knoop Kortrijk-oost en op de R8-west tussen E17 en A19. Een beperkt negatief effect komt voor langs het zuidelijk deel van de E403. Omdat de effecten zich de facto beperken tot de zate van de autoweg zelf, zijn ze niet significant t.h.v. de omliggende bewoning (voor zover aanwezig). Dat is niet het geval voor het noordelijk deel van de R8 waar de “upgrade” een negatieve impact heeft in een veel ruimere zone (tot op ca. 500m) in Kuurne/Kortrijk-noord). Echter, een -2-score (rood op de figuren) beperkt zich wel tot de wegzate van de R8 zelf en de onbebouwde randzones errond. T.h.v. bewoning beperkt de score zich tot maximaal -1 (roze). En op het niveau van de kern/het stadsdeel wordt het negatief effect van de R8 volledig gecompenseerd door de verkeersafname op het onderliggend wegennet (pae-km/etmaal -21% in Kortrijk-noord en -15% in Kuurne).

Voor geluid werd geen modellering uitgevoerd, maar een significant geluidseffect (meer dan +/- 1 dB) komt pas voor bij verkeerstoenames met >25% en verkeersafnames met >20%. De waargenomen relatieve wijzigingen op de het autowegennet zijn evenwel veel kleiner (meestal slechts 1 à 2%), met uitzondering van het NO deel van de R8. Daar neemt het verkeer toe met ca. 73% (incl. ventwegen), wat overeen zou komen met de geluidstoename met ca. 2,3 dB(A). In realiteit zal de toename t.h.v.

de bewoning (beduidend) lager zijn, omdat het verkeer geconcentreerd wordt in de as van de R8 (op de primaire weg), en op de ventwegen, die het dichtst bij de bewoning liggen, aanzienlijk afneemt.



Figuur 5-36: Verschil in NO₂-concentratie tussen MPC en Ref t.g.v. verkeersmissies autowegen – volledig studiegebied en zoom op zone R8

Samenvatting effectgerichte beoordeling

Het maatregelenpakket van het RMP, enkel deze die zijn doorgerekend, zorgt volgens het regionaal verkeersmodel voor een afname met ca. 4% van het autoverkeer (voertuigkilometers) binnen de regio Kortrijk. Het personenverkeer (-5,3%) neemt daarbij sterker af dan het vrachtverkeer (-0,7%), en de daling is veel sterker binnen de stedelijke en landelijke kernen (-13 à -15%) dan in het buitengebied (-7%). Vergelijking met de “gewogen” voertuigkilometers wijst uit dat binnen de kernen de daling het sterkst is in de dichtstbevolkte delen. Vanuit gezondheid wordt het plan derhalve globaal positief beoordeeld. Op autowegen is er een beperkte verkeers-toename (+1%), maar dit levert geen leefbaarheidsproblemen op. Rond het NO deel van de R8, waar de “upgrade” voor een verkeers-toename met 73% zorgt, is er maximaal een beperkt negatief lucht- en geluidseffect t.h.v. de omliggende bewoning.

Ondanks de globaal duidelijk positieve effecten op de woonkernen, stellen we enkele knelpunten vast:

- In Lendeled/Sint-Katrien zorgt een aanzuigeffect van de “upgrade” van de R8-noord in combinatie met verkeersontradende maatregelen in Kuurne voor een ongewenste verschuiving van verkeer van de N50 en N36 naar de weg Lendeled-Kortrijk.
- In Zwevegem verschuift (volgens het verkeersmodel) verkeer van de N391 (“ring” van Zwevegem) naar de N8 (doortocht van Zwevegem en Knokke), ondanks de voorziene snelheidsvermindering op de N8.

Beide knelpunten kunnen met gerichte verkeerssturende maatregelen opgelost worden. Algemeen geldt dat gemonitord moet worden dat ontradende maatregelen die de leefbaarheid verhogen in één kern geen ongewenste neveneffecten genereren langs alternatieve routes door andere kernen.

5.2.7 Samenvatting van de voornaamste bevindingen voor het thema Gezondheid

Geluid en Lucht

Dit plan zet maximaal in op het verbeteren van de doorstroming en pakt knelpunten aan in de verkeersinfrastructuur. Het gecoördineerd parkeerbeleid vermijdt zoekverkeer en ongewenste verkeersdrukke in kwetsbare gebieden. Bovendien versterkt de inzet voor het creëren van een fietscultuur de ontmoediging van het aantal autoverplaatsingen richting dorpskernen en stedelijke centra waardoor er voornamelijk in deze omgevingen minder geluid – en luchtverlast te ervaren is. Op punctuele plaatsen in bebouwde omgevingen in de vervoerregio Kortrijk waar verkeerstromen worden gebundeld (bv. Hoppinpunten, logistieke knooppunten) of goederen worden overgeslagen en lijninfrastructuren, wordt in de toekomst hogere intensiteiten verwacht door opschalingen in zowel gebruik als potentiële uitbreidingen of optimalisaties. Op deze plaatsen worden (beperkt) negatieve effecten verwacht op vlak van bijkomende lucht – en geluidsoverlast in. Het maximaal afstemmen van het ruimtelijk beleid op het mobiliteitsbeleid en vice versa, zoals aangehaald in het RMP onder ‘Ruimte en mobiliteit onlosmakelijk verbinden’, is sterk aangewezen om deze negatieve effecten van luchtverontreiniging en geluidsbelasting zoveel mogelijk te vermijden.

Verkeersveiligheid

Op basis van de doelgerichte beoordeling van het subthema verkeersveiligheid wordt een overwegend positief effect vastgesteld van het regionaal mobiliteitsplan en matige tot sterke bijdrage aan de beleidsambities van vooropgestelde beleidsdocumenten ervaren. Enkel op locaties waar verkeerstromen gebundeld worden (bv. Hoppinpunten, overslagcentra en multimodale knooppunten) en waar ontvlechting van verkeerstromen geen optie is, worden (beperkt) negatieve effecten verwacht

op vlak van verkeersveiligheid. Het kernversterkend beleid zorgt voor verdichtingsprocessen en hanteert het concept van nabijheid en bereikbaarheid. In het algemeen zet dit plan in op actiepunten waar de verkeersveiligheid van elke weggebruiker toeneemt en de kwaliteit van de verkeersinfrastructuur verhoogd wordt (maximaal inzetten op ontvlechting, beperken van doorgaand verkeer in kwetsbare gebieden en conflictvrije en (bij voorkeur ongelijkvloerse kruisingen) en robuust wegenet met performant OV - netwerk). Door middel van de urgente aandacht voor het optimaliseren van een kwalitatief fietsnetwerk, fietsvriendelijke mobiliteitskamers, mix van wijken met wijziging van voertuigsnelheden en het gecoördineerd parkeerbeleid wordt er in woon- en verblijfsgebieden een positieve impact verwacht voor verkeersveiligheid, met in het bijzonder voor de zwakke weggebruiker.

Fysiek, sociaal en mentaal welzijn

Op basis van de doelgerichte beoordeling van het subthema fysiek, sociaal en mentaal welzijn wordt een overwegend positief effect vastgesteld van het regionaal mobiliteitsplan en voornamelijk een beperkte tot matige bijdrage aan de beleidsambities van vooropgestelde beleidsdocumenten ervaren. Dit plan streeft een duurzame modal split na waarbij duurzame verplaatsingsmodi maximaal gestimuleerd en op een toegankelijke manier gefaciliteerd worden op terrein, en dit voor alle doelgroepen. Bijkomend versterken frequentie -, capaciteit - en snelheid verhogingen, langere amplitudes en infrastructurele projecten (bv. eigen bus bedding) het gelaagd OV-netwerk, waardoor gezondheidseffecten zoals stress rond drukte en lange reistijden beperkt kunnen worden. Kernversterking en verdichtingsprocessen op duurzame locaties in de vervoerregio en het kwalitatief ruimtelijk inrichten van hoppinpunten en multimodale (logistieke) knopen, bieden de kans om de sociale cohesie te versterken. In deze mate bevordert dit plan globaal een actieve levensstijl en houdt het rekening met het sociaal, fysiek en mentaal welzijn van de mens.

Effectgerichte beoordeling

Het maatregelenpakket van het RMP zorgt volgens het regionaal verkeersmodel voor een afname met ca. 4% van het autoverkeer (voertuigkilometers) binnen de regio Kortrijk. Het personenverkeer (-5,3%) neemt daarbij sterker af dan het vrachtverkeer (-0,7%), en de daling is veel sterker binnen de stedelijke en landelijke kernen (-13 à -15%) dan in het buitengebied (-7%). Vergelijking met de “gewogen” voertuigkilometers wijst uit dat binnen de kernen de daling het sterkst is in de dichtstbevolkte delen. Vanuit gezondheid wordt het plan derhalve globaal positief beoordeeld. Op autowegen is er een beperkte verkeerstoename (+1%), maar dit levert geen leefbaarheidsproblemen op. Rond het NO deel van de R8, waar de “upgrade” voor een verkeerstoename met 73% zorgt, is er maximaal een beperkt negatief lucht- en geluidseffect t.h.v. de omliggende bewoning.

Ondanks de globaal duidelijk positieve effecten op de woonkernen, stellen we enkele knelpunten vast:

- In Lendeled/Sint-Katrien zorgt een aanzuigeffect van de “upgrade” van de R8-noord in combinatie met verkeersontradende maatregelen in Kuurne voor een ongewenste verschuiving van verkeer van de N50 en N36 naar de weg Lendeled-Kortrijk.
- In Zwevegem verschuift (volgens het verkeersmodel) verkeer van de N391 (“ring” van Zwevegem) naar de N8 (doortocht van Zwevegem en Knokke), ondanks de voorziene snelheidsvermindering op de N8.

Beide knelpunten kunnen met gerichte verkeerssturende maatregelen opgelost worden. Algemeen geldt dat gemonitord moet worden dat ontradende maatregelen die de leefbaarheid verhogen in één kern geen ongewenste neveneffecten genereren langs alternatieve routes door andere kernen.

5.2.8 Leemten in de kennis

De mate waarin de pijlers uit het regionaal mobiliteitsplan de vooropgestelde beleidsdoelstellingen voor het thema Gezondheid daadwerkelijk helpen behalen is niet steeds eenduidig te bepalen gezien de doorwerkingsmogelijkheden van het plan afhangen van de provinciale bevoegdheden in relatie tot de bevoegdheden op Vlaams en gemeentelijk niveau. Samenwerking tussen beleidsniveaus zal in alle gevallen wel nodig zijn om de vooropgezette doelstellingen te behalen.

5.2.9 Grensoverschrijdende effecten

De voorgestelde acties inzake het optimaliseren van de doorstroming aan de verkeer – en vervoersinfrastructuur op het hoofd – en dragend wegennet en treinnet, kunnen vooral op lokaal niveau grensoverschrijdende effecten veroorzaken. Aangezien lijninfrastructuren zich veelal niet beperken tot de gemeente –, regionale –, en gewestgrenzen, kunnen de effecten m.b.t. de subthema's geluid en lucht impact hebben op verschillende gemeenten (= aanzuigeffect).

5.2.10 Monitoring en postevaluatie

Monitoring zal nodig zijn om na te gaan in welke mate de maatregelen uit het RMP zullen bijdragen tot de relevante beleidsdoelstellingen. Het monitoren van ruimtebeslag en verzegeling kan gebeuren d.m.v. GIS-analyses van satellietbeelden op regelmatige tijdsintervallen. Om na te gaan of verdichting plaatsvindt rond multimodale vervoersknooppunten is GIS-analyse mogelijk. Het effect hiervan kan bijgevolg gecontroleerd worden door kwantitatief na te gaan of er een shift heeft plaatsgevonden naar meer duurzame of kwalitatieve vormen van vervoer m.b.t. woon-, werk- en recreatieverkeer. Positieve effecten op ruimtelijke kwaliteit kunnen nagegaan worden door bevragingen uit te voeren m.b.v. kwantitatieve indicatoren, zoals ruimtelijke aantrekkelijkheid, veiligheid, leesbaarheid,...

5.3 Thema Biodiversiteit

5.3.1 Thematische afbakening van het studiegebied

Het studiegebied voor het thema biodiversiteit omvat de gehele vervoerregio Kortrijk.

Het onderzoek focust zich op de elementen waarop het regionaal mobiliteitsplan binnen de grenzen van de vervoerregio Kortrijk impact kan hebben op vlak van biodiversiteit. De natuurlijke structuur en samenhang worden onder de loep genomen en dat in relatie met het ruimtegebruik, verstoring, soortenrijkdom,... Hoewel de beoordeling stopt aan de grenzen van de vervoerregio, hangt de natuurlijke structuur nauw samen met het biotische systeem over de grens van de vervoerregio heen. Daarom vormen de grenzen van de vervoerregio Kortrijk geen harde afbakening van het studiegebied, maar zijn ze eerder richtinggevend voor het gebied dat onderzocht wordt. De vervoerregio grenst namelijk zowel aan een gewest- als een landsgrens. Grensoverschrijdende effecten naar de andere vervoerregio's in de omgeving zijn daarenboven ook mogelijk. Diverse beschermde gebieden binnen de vervoerregio bevinden zich op de één of andere grens, waardoor effecten ook grensoverschrijdend zijn. Deze effecten worden beknopt omschreven in § 5.3.9.

5.3.2 Beleidsambities Biodiversiteit

5.3.2.1 *Beleidsambities 2030*

- Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen Realiseren van overige 60% (28.600 ha) groene bestemming waarvan 6.800 ha bosgebied.
- Realiseren van 4.500 ha extra groene bestemming als alternatief voor aanduiding NVWG.

Luchtbeleidsplan 2030

- 30% oppervlakte ecosystemen waar draagkracht voor vermisting of verzuring wordt overschreden t.o.v. 2005.
- Terugdringen aandeel oppervlakte natuur (tot < 61%) waar vermisting wordt overschreden.
- Terugdringen aandeel oppervlakte natuur (tot < 46%) waar verzuring wordt overschreden.
- Onderling beter verbinden van natuurkernen.

Vlaams doelstellingenkader Vizier 2030

- Tegen 2030 zijn de ecosystemen en hun diensten en biodiversiteit minstens behouden, is de aftakeling van de natuurlijke leefgebieden ingeperkt en zijn met uitsterven bedreigde soorten beschermd.

Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG)

- De Kaderrichtlijn Water heeft als doel (1) de verbetering van de waterkwaliteit en het bekomen van goede ecologische toestand van de waterlichamen; (2) het veiligstellen van de watervoorraden; en (3) de effecten van droogte en overstromingen verminderen. De kaderrichtlijn Water beoogt 'goede toestand' van de aangeduide watersystemen (oppervlakte- en grondwateren) tegen 2027. Ter uitvoering van de kaderrichtlijn water maakt elke lidstaat om de zes jaar voor elk stroomgebiedsdistrict een stroomgebiedsbeheerplan op.

Overstromingsrichtlijn (2007/60/EG)

- De Overstromingsrichtlijn heeft tot doel "de risico's op overstromingen beter in te schatten en maatregelen te nemen om negatieve effecten van overstromingen op zowel de

gezondheid van de mens, het milieu, het cultureel erfgoed en de economische bedrijvigheid te beperken”.

Europese biodiversiteitsstrategie 2020

- Wat betreft de ambities op Vlaams niveau wordt er gerefereerd naar het rapport van INBO ‘Natuurindicatoren 2018’²³. Dit rapport geeft een overzicht van natuurindicatoren die op basis van een aantal criteria als prioritair op te volgen indicatoren worden beschouwd. Deze indicatoren verwijzen naar doelstellingen van het Vlaamse natuur- en bosbeleid, het Pact 2020 en de Europese Biodiversiteitsstrategie 2020 of Forest Europe.
- De Europese biodiversiteitsstrategie 2020 voorziet de instandhouding en versterking van de Vlaamse natuur en ecosysteemdiensten. Hiertoe moet er in Vlaanderen meer ruimte worden voorzien voor natuur, moeten natuurkernen onderling beter verbonden worden, en moet de achteruitgang van de populaties rode lijstsoorten worden stopgezet.

Vanuit het Vlaams luchtkwaliteitsplan zijn er twee doelen die rechtstreeks aan biodiversiteit gerelateerd zijn:

- Tegen 2030 willen we de oppervlakte van ecosystemen waar de draagkracht voor vermisting of verzuring wordt overschreden met een derde terugdringen ten opzichte van 2005.
- In 2030 willen we de kritische last voor vermisting terugdringen zodat die in minder dan 61 % van de oppervlakte natuur in Vlaanderen nog overschreden wordt, de kritische last voor verzuring willen we terugdringen zodat die in minder dan 46 % van de oppervlakte natuur in Vlaanderen nog overschreden wordt.

Vanuit het natuurdecreet is het volgende doel rechtstreeks aan biodiversiteit (Europees beschermde natuur gerelateerd): voor de prioritair beschermde habitats werd het doel ingesteld om deze tegen 2020 allen in een gunstige staat van instandhouding te brengen op Vlaams niveau. Deze doelstelling is voor geen enkel van deze habitats gehaald.

5.3.2.2 *Beleidsambities 2040 en verdere doorkijk*

Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

- Maximaal ingericht fijnmazig netwerk van groenblauwe aders dwars doorheen de open en bebouwde ruimte. Dit betekent een substantiële vermeerdering van het aandeel wateroppervlakte en groen in open ruimte en steden en tov 2015.
- Terugdringen verhardingsgraad in de bestemmingen landbouw, natuur en bos met minstens 1/5 tov 2015.
- De ruimte biedt in 2050 een palet van leefomgevingen in sterke steden en dorpen. Ruimtelijke ontwikkelingsprojecten realiseren een goede inrichting vanuit de kernkwaliteiten voor ruimtelijke ontwikkeling (gedeeld en meervoudig gebruik; robuustheid en aanpasbaarheid; herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving; waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap; biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit; klimaatbestendigheid; energetische aspecten; gezondheid; inclusief samenleven; economische vitaliteit).

²³ Demolder, Heidi, et al. (2018) Natuurindicatoren 2018, Toestand van de natuur in Vlaanderen. Cijfers voor het beleid. Mededelingen van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek 2018 (1). (https://pureportal.inbo.be/portal/files/15958735/Demolder_etal_2018_Natuurindicatoren2018_versie_feb2019.pdf)

Vlaams Luchtbeleidsplan

- Luchtvervuiling door antropogene bronnen, zoals industrie, landbouw en verkeer, drastisch terugdringen. Het streven is dat luchtkwaliteit in Vlaanderen geen significante negatieve invloed heeft op de gezondheid van haar bewoners, zoals die door de WGO ingeschat wordt.

Richtlijn 2002/49/EG het omgevingslawaai²⁴

- Tegen 2050 wenst de Vlaamse overheid het omgevingslawaai drastisch terug te dringen. Daarbij wordt ernaar gestreefd dat de geluidskwaliteit in Vlaanderen 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. Het beleid rond omgevingslawaai moet zich richten op drie sporen, nl.
 - het oplossen van bestaande knelpunten,
 - het voorkomen van nieuwe knelpunten
 - het vrijwaren van zones met een goede geluidskwaliteit.

Regionale onthardingstrategie Zuid-West-Vlaanderen

- In de regio wordt gestreefd naar een ontharding van ca. 550 ha of 18 m² per inwoner tegen 2040 om te dalen onder het Vlaams gemiddelde. Dit zou een ontharding vragen van 6% van de huidige verharding in de regio (2015). Tegen 2025 wenst men reeds 30 ha onthard te hebben, in de jaren die daar op volgen hoopt men op grotere schaal te kunnen ontharden.

Het natuurdecreet en de relevante uitvoeringsbesluiten met betrekking tot de instandhoudingsdoelstellingen voor Europees beschermde natuur stelt dat alle habitats en soorten tegen 2050 in een gunstige staat van instandhouding moeten gebracht worden.

5.3.3 Huidige en te verwachten evoluties

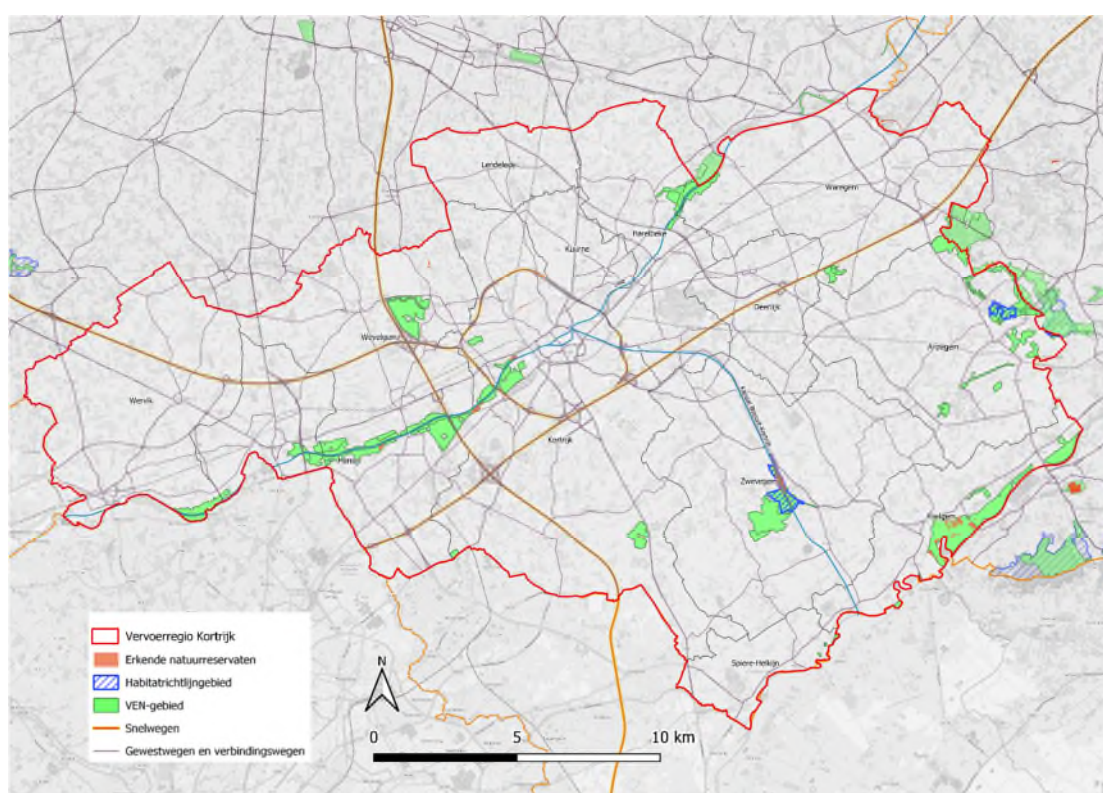
Binnen de vervoerregio zijn er twee deelgebieden van het Habitatrictlijngebied 'Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse bossen' (BE2300007) gelegen (Figuur 5-37). Het ene bevindt zich in de gemeente Zwevegem langsheen het kanaal Bossuit-Kortrijk (KBK). Op deze plek doorsnijdt het KBK het topografische reliëf. Het andere is oostelijker gelegen in de gemeente Anzegem nabij de grens met Wortegem-Petegem. Het meeste westelijke deelgebied strekt zich parallel langsheen KBK uit. Dit is vooral van belang voor ruimtelijke ontwikkelingen in de buurt van en langsheen het KBK.

Daarnaast bevinden er zich verschillende gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON) in de vervoerregio. Deze bevinden zich hoofdzakelijk langsheen de Leie - zowel stroomopwaarts als -afwaarts -, het KBK, de Scheldevallei in Avelgem en langs de oostelijke gemeentegrens van Anzegem. Ook dit is van belang voor ruimtelijke ontwikkelingen langsheen de belangrijkste waterlopen in de vervoerregio. Daarnaast zijn er enkele verspreide VEN-gebieden binnen de regio die hoofdzakelijk bosgebieden omvatten. Ter hoogte van Moen aan het KBK is namelijk het VEN-gebied 'Vaarttaluds Moen en Orveytbos' gelegen. Ten westen daarvan ligt het VEN-gebied 'Het Bellegembos' langs de N50. In het zuiden van de regio, in Avelgem

²⁴ In uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaai zijn op Vlaams niveau strategische geluidsbelastingskaarten opgemaakt en daarnaast geluidsactieplannen voor belangrijke wegen- en spoorwegen, voor de omgeving van de nationale luchthaven en voor agglomeraties met meer dan 100.000 inwoners. Deze geluidsactieplannen bevatten een overzicht van de bestaande en voorziene maatregelen om het omgevingslawaai te beheersen en worden periodiek geëvalueerd en zo nodig aangepast. Deze geluidsactieplannen vertalen zich eveneens in een visie op korte en lange termijn.

ligt het VEN-gebied 'De West-Vlaamse Scheldevallei'. In het oostelijke deel van de vervoerregio, nabij Anzegem, liggen twee VEN-gebieden: 'De Spitaalsbossen' en 'Landbouw-, natuur- en bosgebieden Bouvelobos, Hemsrode en steilrand van Moregem'. Nabij Vichte en vlak naast de E17 autosnelweg ligt het VEN-gebied 'De Vallei van de Kasselrijbeek'. Tussen Kortrijk en Wervik en nabij Harelbeke liggen verscheidene VEN-gebieden die deel uitmaken van 'West-Vlaamse Leievallei' en nabij Gullegem ligt het natuurwervingsgebied 'Bergelen' aan de Heulebeek.

De opvallende verspreiding van waardevolle natuurgebieden langsheen de belangrijkste waterlopen binnen de vervoerregio is een extra aandachtspunt voor wanneer er nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gepland worden in de nabijheid van een SBZ of VEN-gebied. Naast nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gaat het ook over de mogelijke aanleg van nieuwe infrastructuur, zie bv. de goedgekeurde startnota voor het GRUP N8 Avelgem-Zwevegem (VR 15/7/2022).



Figuur 5-37: Beschermde en waardevolle natuurgebieden binnen de vervoerregio (databron: Geopunt)

De te verwachten evoluties op vlak van biodiversiteit zijn bij ongewijzigd beleid allesbehalve gunstig. Dit wordt aangetoond in de talloze natuurrapporten die om de twee jaar door het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek worden opgemaakt. De jaarlijkse natuurindicatoren geven hetzelfde beeld. Zo zijn er in geheel Vlaanderen maar 3 Europees beschermde habitats die zich in een gunstige staat van instandhouding bevinden.

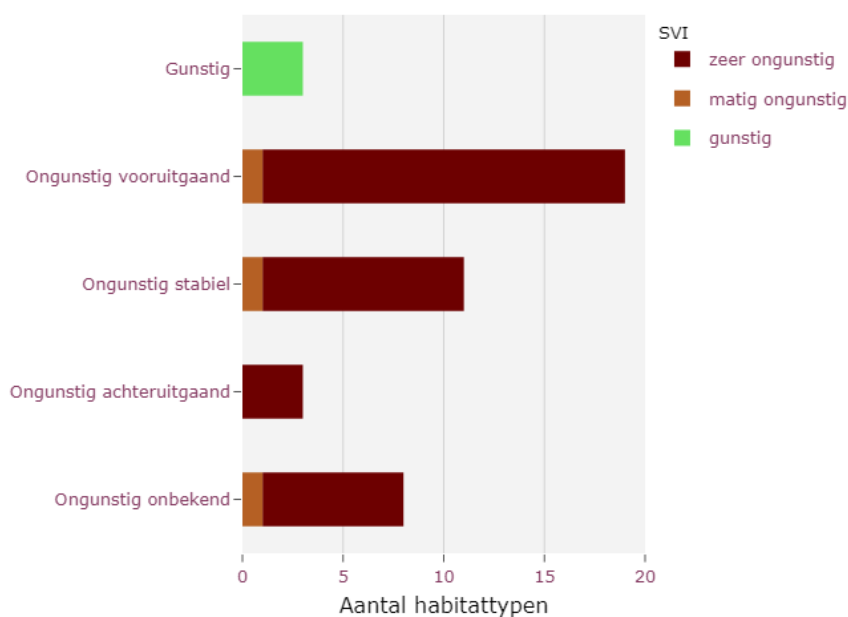
De Habitatrictlijn beoogt een gunstige staat van instandhouding van de habitattypen waarvoor Europa een belangrijke rol vervult. Het gaat hier meestal om zeer specifieke leefgebieden. In Vlaanderen is de toestand van 44 habitattypen beoordeeld. Twee bostypen die enkel, of overwegend,

in Voeren voorkomen zijn niet beoordeeld omdat Voeren tot een andere biogeografische regio behoort. De staat van instandhouding van de habitattypen vloeit automatisch voort uit de beoordeling van de bovenstaande vier door Europa vastgelegde criteria.

Drie habitattypen zijn in een regionaal gunstige toestand, en drie in een matig ongunstige toestand. Het betreft kust- en rivierhabitats, en niet voor het publiek opengestelde grotten (mergelgroeven). Omdat de gunstige toestand van een habitat afhangt van een positieve score op alle criteria verkeren de overige habitattypen nog steeds in een regionaal zeer ongunstige toestand, hoewel er dus verbetering merkbaar is. Dit heeft vooral te maken met het feit dat veel habitats een lange ontwikkeltijd nodig hebben na het nemen van de nodige herstelmaatregelen en met aanhoudende (milieu)drukken, zoals stikstofdepositie, waterverontreiniging, versnippering, impact van invasieve exoten en klimaatwijziging.

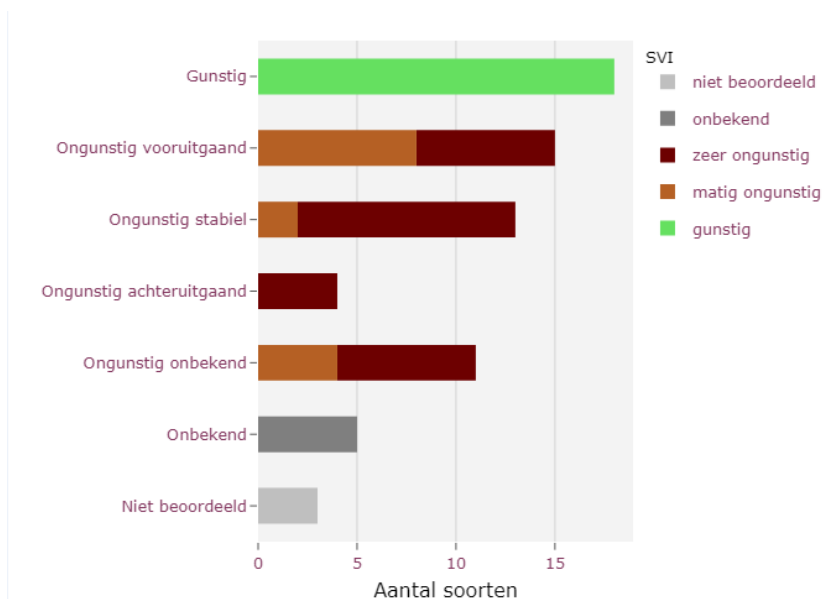
Van de drie als gunstig beoordeelde habitattypen blijft voor twee de toestand stabiel (nl. bij eb droogvallend zand en slik 1140 en niet voor publiek opengestelde grotten 8310), voor duindoornstruwelen (2160) neemt de oppervlakte verder toe.

De toestand van 19 ongunstig beoordeelde habitats verbeterde tussen 2007 en 2018. De verbetering voor minstens één criterium situeert zich vooral in de habitatgroepen kustduinen, venen, wateren en bossen. Meestal betreft het een toename van de oppervlakte. Voor 11 habitattypen met ongunstige beoordeling is de toestand stabiel. Drie habitattypen in ongunstige staat gaan op één of meer criteria achteruit: Atlantische schorren (1330), wandelende duinen (2120) en van nature eutrofe wateren (3150). Ook stroomdalgraslanden (6120) en vochtige alluviale bossen (91E0) gaan sinds 2013 achteruit. Maar omdat hun toestand tijdens de vorige rapporteringsperiode (2007-2013) verbeterde, is hun trend over de volledige periode 2007-2018 als onbekend beoordeeld. Deze twee typen zitten dus bij de groep van acht met een ongunstige beoordeling waarvan de globale trend onbekend is (Figuur 5-38).



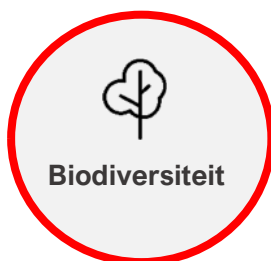
Figuur 5-38: Regionale staat van instandhouding van de habitats van de Habitatrictlijn

Voor de Europees beschermde soorten zijn er slechts 18 die zich in een gunstige staat van instandhouding bevinden en waarvoor de staat ook gunstig blijft. Sinds 2007 is de toestand van 15 soorten licht verbeterd. Dit neemt niet weg dat het overgrote deel van de soorten nog steeds in een (zeer) ongunstige staat van instandhouding verkeert. Voor 13 soorten bleef de ongunstige toestand stabiel, vier soorten gaan verder achteruit (Figuur 5-39).



Figuur 5-39: De staat van instandhouding van de Europees beschermde soorten volgens de Habitatrichtlijn

Bovenstaande uiteenzetting maakt duidelijk dat op vlak van het bereiken van de doelstellingen om tegen 2050 alle habitats en soorten in een gunstige staat van instandhouding te brengen de doelstelling nog zeer veraf is. De referentietoestand dient bijgevolg als zeer ongunstig beoordeeld te worden.



Distance to target voor de beleidsdoelstellingen inzake biodiversiteit

Doelstelling 1 : De verhardingsgraad in de bestemmingen landbouw, natuur en bos is tegen 2050 minstens met 1/5 teruggedrongen ten opzichte van 2015.

Deze doelstelling ligt nog veraf. Dit kan afgeleid worden uit het Ruimterapport Vlaanderen 2021. De verharding in Vlaanderen neemt continu toe van 14,33% verharding in 2012 tot 15,40% verharding in 2018.

Algemeen is de verhardingsgraad dus nog niet teruggedrongen.

Doelstelling 2 : Terugdringen hoeveelheid oppervlakte natuur waar vermesting wordt overschreden met één derde in 2030 voor Vlaanderen.

Deze doelstelling ligt nog veraf. Dit kunnen we afleiden uit de beschrijving in het Natuurrapport 2020. In dit rapport wordt o.a. het volgende gesteld :

De kritische last voor vermesting is sedert 1990 sterk gedaald, maar stagneert en blijft te hoog om natuurdoelen te halen.

De afname van vermesting en verzuring van ecosystemen stagneert. De resterende druk is voor heel wat ecosystemen in Vlaanderen nog altijd te hoog. Om de natuurdoelen te behalen, zijn meer ingrijpende systeemveranderingen aan de orde.

Volgens het luchtbeleidsplan mag de kritische last voor vermesting in 2030 op maximaal 61 procent van de natuuroppervlakte overschreden worden. Voor verzuring mag de kritische last in 2030 op maximaal 46 procent van de natuuroppervlakte overschreden worden. Tegen 2050 mag in beide gevallen de kritische last niet meer overschreden worden. In 2017 ging het om een overschrijding van 84 procent voor vermesting en van 17 procent voor verzuring. De 2030-doelen voor verzuring zijn al bereikt, die voor vermesting nog niet. Door de huidige stagnatie van de trend zijn de doelen voor 2050 – en voor vermesting ook de doelen voor 2030 – nog veraf.

Doelstelling 3 : De totale bestemde oppervlakte voor de open ruimte bestemmingen zal in 2050 ca. 72,5% van de oppervlakte van Vlaanderen bedragen.

Deze doelstelling ligt nog veraf. Dit kan afgeleid worden uit het Ruimterapport Vlaanderen 2021. Hierin wordt gesteld dat de oppervlakte open ruimte nog steeds afneemt. De versnippering gaat nog steeds verder. De oppervlakte van de open ruimte in Vlaanderen bedroeg in 2013 929.240 ha. Dat is 68,2% van de oppervlakte van Vlaanderen. In de periode 2013-2019 is circa 12.500 ha open ruimte verdwenen. De totale oppervlakte open ruimte bedraagt in 2019 916.713 ha, of 67,2% van de totale oppervlakte.

Doelstelling 4: Tegen 2030 zijn de ecosystemen en hun diensten en biodiversiteit minstens behouden, is de aftakeling van de natuurlijke leefgebieden ingeperkt en zijn met uitsterven bedreigde soorten beschermd.

Deze doelstelling ligt nog veraf. Dit kunnen we afleiden uit de beschrijving in de Natuurrapport 2020 en Natuurindicatoren (2021). In deze rapporten wordt o.a. het volgende gesteld :

Vlaanderen heeft de doelen voor 2020 niet gehaald. Hoewel de toestand van heel wat habitats en soorten van de Habitatrichtlijn dankzij herstel- en beheermaatregelen verbeterd is sinds 2007, gaat de toestand van enkele habitats en soorten er nog altijd op achteruit (Natuurrapport 2020).

Tegen 2030 moeten grote gebieden van aangetaste en koolstofrijke ecosystemen hersteld zijn. De instandhoudingstrends en -toestand van habitats en soorten mag niet verslechteren (voor deze

doelstelling moet ten minste 30% ervan tegen 2030 in een gunstige staat van instandhouding verkeren of ten minste een positieve trend vertonen (Natuurindicatoren 2021²⁵).

Voor een groot deel van de soorten en habitats van Europees belang staan we nog ver van dit doel af. Dankzij instandhoudings- en herstelmaatregelen gaan verschillende habitats en soorten erop vooruit, maar het overgrote deel verkeert in een (zeer) ongunstige toestand. Enkele habitats en soorten gaan nog altijd achteruit. Om tegen 2030 voor 30 procent van alle habitats en soorten een verbetering te zien, is een inhaalbeweging noodzakelijk. Het vergroten, bufferen en verbinden van beschermde gebieden is essentieel om het behoud van habitats en soorten op lange termijn te garanderen. Dit is niet alleen noodzakelijk om migratiemogelijkheden van soorten te bevorderen, maar het maakt ecosystemen ook weerbaarder tegen externe milieudrukken. (Natuurindicatoren 2021).

5.3.4 Beoordelingskader

Tabel 5-6: toetsingskader voor het thema biodiversiteit

| Subthema | Indicatoren |
|---|--|
| Habitatverlies en versnippering/ontsnippering | <ul style="list-style-type: none"> - Toename/afname van de connectiviteit van het natuurlijke netwerk - Wijzigingen aan de (barrière)werking van het infrastructuurnet (auto- en spoorwegen) |
| Licht- en geluidshinder t.g.v. weg- en spoorverkeer ter hoogte van waardevolle habitats | <ul style="list-style-type: none"> - wijziging verkeersvolume (voertuigkilometers) t.h.v. Natura 2000 en VEN - Wijziging in snelheid t.h.v. Natura 2000 en VEN-gebieden |
| Luchtverontreiniging t.g.v. weg- en spoorverkeer ter hoogte van waardevolle habitats | <ul style="list-style-type: none"> - wijziging verkeersvolume (voertuigkilometers) t.h.v. Natura 2000 en VEN - Wijziging in snelheid t.h.v. Natura 2000 en VEN-gebieden |

Bij de berekening van de voertuigkilometers wordt een onderscheid gemaakt tussen wegsegmenten die DOOR SBZ of VEN lopen en wegsegmenten die binnen een buffer van 500m rond SBZ of VEN passeren. De eerste categorie heeft uiteraard een grotere potentiële impact inzake geluidsverstoring en eutrofiëring (stikstofdepositie) dan de tweede categorie.

5.3.5 Doelgerichte beoordeling van de impact van het beleidsscenario

In de nota inhoudsafbakening wordt er voor de verschillende onderzochte scenario's reeds een quick scan van de impact van de verschillende beleidsscenario's uitgevoerd. Deze beoordeling is kwalitatief van aard. In wat volgt wordt voor de verschillende pijlers (gedrag/ruimte/mobiliteitsaanbod) van het gekozen voorkeursscenario nagegaan in welke mate de bouwstenen bijdragen tot de realisatie van de




²⁵ Vriens L., Adriaens T., Boone N., Buysse D., De Beck L., De Keersmaeker L., De Knijf G., De Smet L., Devisscher S., Devos K., Geeraerts C., Gelaude E., Maes D., Neiryck J., Onkelinx T., Sioen G., Thomaes A., Thoonen M., Van Den Berge K., Vander Mijnsbrugge K., Van Gossum P., Van Landuyt W., Vermeersch G., Verreycken H. & Verschelde P. (2021). Natuurindicatoren 2021, Toestand van de natuur in Vlaanderen. Cijfers voor het beleid. (Mededelingen van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek; no. 1), Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek, Brussel.

doelstellingen op vlak van biodiversiteit. We stellen ons de vraag of het RMP een positieve of negatieve bijdrage heeft en hoe sterk deze is met betrekking tot volgende doelstellingen:

- Terugdringen hoeveelheid oppervlakte natuur waar vermessing en verzuring wordt overschreden.
- Onderling beter verbinden van natuurkernen.
- Instandhouding en versterking van de Vlaamse natuur en ecosysteemdiensten.
- Fijnmazig netwerk van groenblauwe aders doorheen de open en bebouwde ruimte.
- Terugdringen verhardingsgraad in de bestemmingen landbouw, natuur en bos




In de doelgerichte beoordeling wordt tevens de distance to target voor de beleidsdoelstellingen inzake biodiversiteit aangeduid. In onderstaand schema wordt deze visueel voorgesteld. Voor een uitgebreide tekstuele beschrijving van de distance to target verwijzen we naar § 5.3.3.

| | Habitatverlies en ontsnippering/versnippering | Licht- en geluidshinder t.g.v. weg- en spoorverkeer ter hoogte van waardevolle habitats | Luchtverontreiniging t.g.v. weg- en spoorverkeer ter hoogte van waardevolle habitats |
|--|--|---|--|
| Effecten van de pijler Actief ondersteunen gedragsverandering | <p>Het regionaal mobiliteitsplan wil voor een mental shift zorgen waarbij we de focus verleggen van een bezit naar een gebruik van verschillende vervoersmodi. Zo wordt er o.a. ingezet op het stimuleren van combimobiliteit door deze eenvoudig toegankelijk te maken. Het aanbod van de verschillende reismogelijkheden dient duidelijk opgenomen te worden in routeplanners, waarbij er niet steevast de focus mag gelegd worden op de auto. Daarnaast zou deelmobiliteit een stimulans voor een lager autobezit moeten zijn. Deelmobiliteit als een vorm van openbaar vervoer bekijken kan hierbij een belangrijke stimulans vormen.</p> <p>De manier waarop men dit wil bereiken is door enerzijds allereerste informatiecampagnes, sensibiliseringsacties en doelgroepengerichte vorming te organiseren en ondersteunen. Het tastbaar maken van testinitiatieven, proefopstellingen en verspreiden van goede voorbeelden zorgt tevens voor het bijdragen aan deze mental shift. Ingrijpen in de fiscaliteit wordt ook als maatregel voorzien in dit kader. Naast personenvervoer wordt ook op vrachtvervoer ingezet door het stimuleren van het verduurzamen van stromen werfverkeer. Daarnaast volgt er een tweesporenbeleid rond vrachtwagenparkeren. Overaanbod aan parkeerplaatsen wordt ook aangepakt. Aanbod deelfietsen en deelwagens wordt uitgebreid. Er wordt tevens gezorgd voor een laagdrempelig aanbod aan private en publieke mobiliteitsdiensten en het inzetten op dynamisch verkeersmanagement voor de verbetering van de doorstroming.</p> | | |
| Bijdrage pijler aan doelstellingen Biodiversiteit | <p>Op vlak van habitatverlies en ontsnippering/versnippering draagt de pijler slechts beperkt bij aan de doelstellingen rond biodiversiteit. Er wordt in de pijler slechts beperkt ingezet op doelstellingen die het habitatverlies/versnippering kan verminderen. Het aanpakken van het overaanbod aan parkeerplaatsen op bepaalde locaties heeft een beperkt positief effect. De overige acties hebben vooral betrekking op een andere vorm van invulling van de mobiliteit binnen de reeds bestaande weginfrastructuur.</p> | <p>De pijler zet o.a. in op een gedragsverandering waarbij de auto niet steevast als het belangrijkste alternatief beschouwd wordt om zich te vervoeren. Ook het aanpakken van het overaanbod aan parkeerplaatsen is een belangrijke beleidsintentie in dit verband. Op strategisch niveau is het echter moeilijk te bepalen of deze intenties ook zullen leiden tot een verhoging van het verkeer per fiets of trein. Er kan echter wel vanuit gegaan worden dat door het ontmoedigen van overmatig gebruik van de wagen er stappen in de goede richting gezet zullen worden op vlak van geluidshinder ter hoogte van gevoelige habitats. Eenzelfde bedenking valt er te</p> | <p>Net zoals bij het subthema licht- en geluidshinder kan er een vergelijkbare analyse getrokken worden voor luchtverontreiniging. Op vlak van personenvervoer zou een shift van het gebruik van de auto naar een verhoging van fiets- en treinverkeer een positieve bijdrage kunnen leveren. Ook kan de elektrificatie van het wagenpark nog bijkomend voor een verbetering op vlak van luchtverontreiniging zorgen. Met betrekking tot vrachtverkeer zijn er op dit moment onvoldoende alternatieven om het vrachtverkeer te 'verduurzamen'. We gaan er bijgevolg van uit dat er op vlak van</p> |

| | | | |
|--|--|---|---|
| | | <p>maken op vlak van de verhoging of verlaging van de lichthinder ter hoogte van gevoelige habitats. Als expertenoordeel kan dus gesteld worden dat er allicht een beperkt positieve bijdrage geleverd zal worden op vlak van vermindering van licht- en geluidshinder t.h.v. gevoelige habitats.</p> | <p>luchtverontreiniging een eerder neutraal tot beperkt positief effect zal zijn.</p> |
| Beoordeling en distance to target |  <p>Biodiversiteit</p> |  <p>Biodiversiteit</p> |  <p>Biodiversiteit</p> |
| Aanbevelingen m.b.t. pijler gedragsverandering | <p>De pijler gedragsverandering heeft slechts een indirecte bijdrage aan een aantal doelstellingen op vlak van biodiversiteit. De pijler gedragsverandering zou nog meer impact kunnen hebben op het bereiken van de doelstellingen inzake biodiversiteit door openbaar vervoer (bij voorkeur elektrisch nog meer te promoten). Dit zou een nog positievere bijdrage leveren aan de effecten op vlak van CO2 en stikstof. Daarnaast zou meer performant openbaar vervoer er ook voor kunnen zorgen dat er minder weginfrastructuur voor personenvervoer zou moeten aangelegd worden, waardoor er ook een positiever effect zou zijn op vlak van habitatverlies en versnippering.</p> | | |

Op het vlak van verbinden van mobiliteit en ruimte wordt er uitgegaan van een sterk geïntegreerde aanpak. In de 'Ruimtelijke Visie voor de regio van Leie en Schelde' (Contrei, 2018) werd een visie op ruimte in de regio uitgewerkt waarin ruimte en mobiliteit reeds sterk vervlochten zijn. I.f.v. de bouwstenen voor de opmaak van een regionaal mobiliteitsplan is vooral de krachtlijn 'Versterken van kernen en stedelijk netwerk' sturend. In onderstaande beoordeling wordt er per subthema aangegeven welke bouwstenen een relevante impact hebben op biodiversiteit.

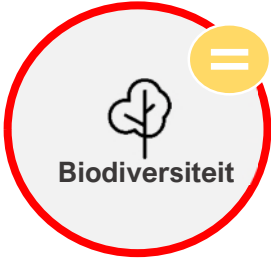


| | Habitatverlies en ontsnippering/versnippering | Licht- en geluidshinder t.g.v. weg- en spoorverkeer ter hoogte van waardevolle habitats | Luchtverontreiniging t.g.v. weg- en spoorverkeer ter hoogte van waardevolle habitats |
|--|---|--|---|
| Effecten van de pijler Verbinden mobiliteit en ruimte | <p>Binnen de pijler rond het verbinden van mobiliteit en ruimte zijn er verschillende bouwstenen die een positief effect kunnen hebben op biodiversiteit. Door reeds vroeg in mogelijke planningprocessen mobiliteit en ruimte samen te bekijken in functie van een duidelijke langetermijnvisie kan vermeden worden dat onnodig waardevolle habitats aangesneden moeten worden in functie van infrastructuraanleg. Daarnaast zal het slim verdichten langs de Leie-as er ook voor zorgen dat ruimte-inname beperkt kan worden. Enkele andere bouwstenen zullen slechts een beperkt effect op biodiversiteit in het algemeen hebben. Rechtstreekse positieve effecten (o.a. op vlak van habitatverlies en ontsnippering/versnippering) zijn er te verwachten van naast het slim verdichten ook ontlichten door waar nodig selectief te ontharden en door open ruimte te behouden en/of herstellen. Daarnaast zorgt het inzetten op efficiënt ruimtegebruik en bijkomend ruimtebeslag voor infrastructuur prioritair voorzien voor duurzame vervoersmiddelen en compenseren door ontharding ook voor sterk positieve effecten op vlak van habitatwinst.</p> | | |
| Bijdrage pijler aan doelstellingen Biodiversiteit | <p>Verschillende bouwstenen uit het gekozen beleidsscenario hebben een matige bijdrage op de doelstellingen op vlak van habitatverlies en ontsnippering/versnippering. Dit is o.a. van toepassing voor de bouwstenen: reeds vroeg in het planningsproces het multimodaal netwerk en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen samen bekijken i.f.v. een langetermijnvisie. Maar ook de verschillende maatregelen rond slim verdichten (i.c. langs de Leieas) zorgt voor matig positieve effecten. Ander voorbeelden van bouwstenen met een matige bijdrage zijn: hanteren van een kernversterkend beleid, gekoppeld aan het sturend principe van nabijheid; Bundelen van bovenlokale, grootschalige programma's in regionale ontwikkelingspolen, deze multimodaal bereikbaar maken en niet duurzame verplaatsingen ontraden;</p> | <p>De bijdrage van het beleidsscenario rond het verbinden van mobiliteit en ruimte aan de doelstellingen op vlak van licht- en geluidshinder ter hoogte van waardevolle habitats kan het best inzichtelijk gemaakt worden aan de hand van de doorrekening van de voertuigkilometers doorheen SBZ en VEN-gebieden. Daarnaast moeten we ook stellen dat verschillende van de gekozen bouwstenen van het beleidsscenario voor een verandering in de mobiliteitsstrategie zorgen die positief kunnen uitdraaien voor licht- en geluidsverstoring. Maatregelen zoals het slim verdichten en behoud en herstel van open ruimte maken ook dat de impact van licht- en geluidshinder vermindert en bijgevolg voor een matig positieve bijdrage op vlak van licht- en geluidsverstoring zorgen. Het uitvoeren van een herstructurering naar meer watergebonden bedrijvigheid zorgt voor</p> | <p>De analyse met betrekking tot luchtverontreiniging kan op gelijkaardige wijze als voor licht- en geluidshinder worden opgebouwd. De bouwstenen die voor een matige of sterk positieve bijdrage zorgen zijn gelijkaardig voor beide subthema's. Een onderscheid dient er wel gemaakt te worden voor de voertuigkilometers doorheen Habitatrichtlijngebied (HRL). De toename van het aantal voertuigkilometers doorheen HRL maakt dat de globale beoordeling op vlak van bijdrage aan de beleidsdoelstellingen vermindert dient te worden naar een beperkt bijdrage. Wel is er nog steeds een matig positieve evolutie als gevolg van de vermindering van het aantal voertuigkilometers doorheen VEN-gebied en de vermindering van het aantal voertuigkilometers indien de buffer rondom de HRL gebieden wordt meegenomen.</p> |

| | | | |
|---|--|---|--|
| | <p>Duurzaam inzetten van ruimte voor ondernemen, gekoppeld aan goede (multimodale) bereikbaarheid en een regionale herstructureringsstrategie; Een sterke bijdrage valt er te verwachten van de verschillende bouwstenen die voor ontharding zorgen en open ruimte behouden/herstellen. Tot slot zal een herstructurering en de inzet op watergebonden bedrijvigheid slechts voor een beperkte bijdrage zorgen aan de reeds lopende beleidsdoelstellingen op vlak van habitatverlies en ontsnippering/versnippering.</p> | <p>een matig positieve bijdrage doordat er voertuigkilometers over de weg vermeden worden. Globaal wordt in de analyse van de voertuigkilometers doorheen VEN en Habitatrichtlijngebied ook geconcludeerd dat deze matig zullen verminderen, indien een buffer rondom deze gebieden wordt meegenomen.</p> | |
| <p>Beoordeling en distance to target</p> |  <p>Biodiversiteit</p> |  <p>Biodiversiteit</p> |  <p>Biodiversiteit</p> |
| <p>Aanbevelingen m.b.t. pijler Verbinden mobiliteit en ruimte</p> | <p>---</p> | | |

Het fietsnetwerk in de vervoerregio is er één dat is samengesteld uit verschillende lagen en zich ruimtelijk uit in een typische rasterstructuur. Het gelaagd fietsnetwerk creëert een divers en fijnmazig netwerk van regionale en bovenlokale verbindingen waarbij keuzes worden aangeboden naargelang de wensen en het type fietser.


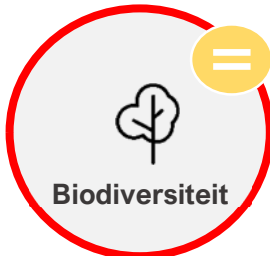

De regiovisie (Contrei, 2018) gaf eerder reeds aan dat de uitbouw van een kwalitatief fietsroutenetwerk een belangrijke schakel is in de realisatie van een modal shift binnen de regio. Hierbij werd het belang van de differentiëring van het fietsnetwerk, vertrekkende van de verschillende types gebruikers, reeds aangehaald. De beleidsdoelstelling rond het versterken van fietssnelwegen voor het fietsgebruik op ruimtelijke schaal kan positief uitdraaien voor de beleidsdoelstellingen op vlak van biodiversiteit. Er wordt namelijk verwacht dat een groot aantal fietsers van deze infrastructuur gebruik zal maken. De combinatie structurerende fietssnelwegen, van een fijnmazig Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk en een sterk lokaal fietsnetwerk zal zorgen voor mogelijke parallelle verbindingen om de fietspotenties te verspreiden en op te vangen.

| | Habitatverlies en ontsnippering/versnippering | Licht- en geluidshinder t.g.v. weg- en spoorverkeer ter hoogte van waardevolle habitats | Luchtverontreiniging t.g.v. weg- en spoorverkeer ter hoogte van waardevolle habitats |
|--|--|--|---|
| Effecten van de pijler Fiets | Diverse van deze bouwstenen werden op globale lijnen reeds beoordeeld in de quickscan. De meeste van deze bouwstenen hebben niet direct een effect op biodiversiteit in het algemeen. Zo zal de uitrol van 'goedgekeurde' fietssnelwegen gebeuren langsheen reeds bestaande infrastructuur, waardoor er noch positieve noch negatieve effecten te verwachten vallen. Verschillende reeds bestaande netwerken zullen ook een upgrade krijgen, i.c. het reeds bestaande BFF en de aansluiting en verknoping v/d fietsvoorzieningen op verschillende niveaus (waaronder ook grensoverschrijdend). Een aantal bouwstenen zullen ook een iets sterker positief effect hebben op biodiversiteit. Zo zal er vanuit goed ingerichte hoppinpunten ervoor gezorgd worden dat comfortabele, aantrekkelijke en aangepaste fietsenstallingen voorzien worden bij publieke functies in het straatbeeld. Dit zal ervoor zorgen dat de fiets vaak een waardevoller alternatief zal zijn dan de auto voor bepaalde verplaatsingen. Bijgevolg heeft deze actie een positief effect op de subthema's licht- en geluidshinder en luchtverontreiniging ter hoogte van waardevolle habitats. Er rechtstreeks voor zorgen dat er meer korte verplaatsingen te voet en met de fiets/step/... gebeuren door een beter ingerichte en toegankelijke openbare en private ruimte heeft tevens positieve effecten op het thema biodiversiteit. | | |
| Bijdrage pijler aan doelstellingen Biodiversiteit | Op vlak van habitatverlies en ontsnippering/versnippering dragen de diverse bouwstenen niet bij aan de verbetering of verslechtering van dit subthema. Diverse acties rond fietssnelwegen, BFFs en grensoverschrijdend aanbod vinden namelijk plaats ter hoogte van reeds bestaande infrastructuur. Ook de aanleg van fietsenstallingen binnen reeds bestaande publieke ruimtes zorgt voor geen bijdrage op vlak van habitatverlies en | Diverse acties die voorzien worden voor een beter mobiliteitsaanbod rond fietsverkeer maken dat er een vermindering van het auto- en spoorverkeer te verwachten valt ter hoogte van waardevolle habitats. Bijgevolg zal het beleidsscenario een matige bijdrage op vlak van licht- en geluidshinder ten aanzien van de beleidsdoelstellingen op vlak van biodiversiteit veroorzaken. | De uitrol van 'goedgekeurde' fietssnelwegen en het voorzien in een upgrade van het bovenlokaal fietsaanbod en aansluiting en verknoping van de bestaande infrastructuur maakt dat de intentie om de fiets te nemen i.p.v. de auto of de trein positief beïnvloed wordt. Ook het aanbod aan comfortabele fietsparkings verbeteren en het aanmoedigen van fiets/step/te voet als vervoersmiddel |

| | | | |
|--|--|---|--|
| | ontsnippering/versnippering. Een aanmoedigend beleid voeren om korte verplaatsingen met de fiets/step/te voet te voeren door een beter ingerichte en toegankelijke openbare en private ruimte kan wel een matige bijdrage leveren aan de doelstellingen op vlak van biodiversiteit. Vaak wordt een toegankelijke openbare ruimte namelijk ook geassocieerd met aantrekkelijke groenaanleg. | | voor korte verplaatsingen zal voor een vermindering van de luchtvervuiling t.h.v. waardevolle habitats kunnen zorgen. Broeikasgasemissies en effecten van stikstof zullen namelijk positief beïnvloed worden. Het beleidsscenario zorgt bijgevolg voor een matige bijdrage aan de doelstellingen op vlak van luchtverontreiniging. |
| Beoordeling en distance to target |  |  |  |
| Aanbevelingen m.b.t. pijler | --- | | |
| Mobiliteitsaanbod-Fiets | | | |

Met betrekking tot de pijler mobiliteitsaanbod via openbaar vervoer en spoor wil men inzetten op een gelaagd netwerk dat inspeelt op de specifieke noden. Het openbaar vervoer vormt enerzijds de ruggengraat van het mobiliteitssysteem voor middellange en lange verplaatsingen. Anderzijds speelt het een belangrijke ontsluitende rol op lokaal vlak en i.f.v. tegengaan van vervoersarmoede. Een gelaagd netwerk dat per niveau inspeelt op de specifieke noden is hierbij noodzakelijk. Snelle, betrouwbare en comfortabele verbindingen op middellange en lange afstanden en ontsluitende, betrouwbaar en op maat afgestemde bediening op lokaal niveau. Het opvangen van interregionale verplaatsingen met snelle en direct verbindingen dat concurrentieel is met de wagen dient het gebruik van het openbaar vervoer te faciliteren als alternatief voor de wagen. Daarnaast wordt er ingezet op het aangaan van sterke allianties met aangrenzende regio's. Er wordt tevens onderzocht naar mogelijke uitbreidingen van de capaciteit van het spoorwegnet.

| | Habitatverlies en ontsnippering/versnippering | Licht- en geluidshinder t.g.v. weg- en spoorverkeer ter hoogte van waardevolle habitats | Luchtverontreiniging t.g.v. weg- en spoorverkeer ter hoogte van waardevolle habitats |
|--|--|--|--|
| Effecten van de pijler Openbaar vervoer en spoor | Diverse bouwstenen die de doelstellingen op vlak van mobiliteitsaanbod via openbaar vervoer en spoor moeten faciliteren hebben (beperkt) positieve effecten op habitatverlies en ontsnippering/versnippering. Diverse bouwstenen kunnen er namelijk voor zorgen dat de trein of de bus als een beter alternatief voor de wagen zal worden. Hierdoor kan er vermeden worden dat er bijkomende infrastructuur voor de aanleg van bijkomende wegen nodig is of dat deze alleszins sterk beperkt kan worden. Op deze wijze dragen de meeste bouwstenen indirect bij aan het vermijden van habitatverlies en versnippering. | Op vlak van licht- en geluidshinder zullen de verschillende bouwstenen een eerder neutraal effect hebben. Door de versterkte uitbouw van het spoorverkeer (i.c. verhogen aanbod L-treinen, uitbouwen van frequente en snelle IC-treinen, uitrollen van een net van hoogwaardige verbindende buslijnen,...) zal de licht- en geluidshinder als gevolg van dit spoorverkeer namelijk toenemen. Er zal echter ook voor gezorgd worden dat een beter en performanter openbaar vervoer een waardevol alternatief voor de auto wordt. Hierdoor zal de licht- en geluidshinder als gevolg van autoverkeer bijgevolg afnemen. | Luchtverontreiniging is vooral te wijten aan auto- en busverkeer. Doordat de mobiliteit via spoorverkeer sterk gepromoot wordt, zullen er beperkt positieve effecten op luchtverontreiniging t.h.v. waardevolle habitats optreden. De uitstoot van verkeer via het spoor is namelijk wezenlijk lager dan deze via autoverkeer. |
| Bijdrage pijler aan doelstellingen Biodiversiteit | De verschillende bouwstenen uit deze pijler zorgen quasi allen voor een matige bijdrage aan de beleidsdoelstellingen op vlak van habitatverlies en ontsnippering/versnippering. Diverse lijnen (zowel voor bus- als spoorverkeer) zullen verder uitgerold, uitgebouwd, versterkt, verbeterd of verhoogt in frequentie worden. Het gaat hierbij om volgende bouwstenen: Uitbouwen van frequent en snelle IC-treinen; Verhogen aanbod van L-treinen, waaronder uitbouw 'Leielijn' met lichte en | Alle bouwstenen zorgen voor een beperkte bijdrage aan de beleidsdoelstellingen rond de vermindering van licht- en geluidsverstoring t.h.v. waardevolle habitats. Door het sterker faciliteren en uitbouwen van het mobiliteitsaanbod via spoor en bus zal er allicht frequenter van dit aanbod gebruik gemaakt worden. Hierdoor zal de licht- en geluidsverstoring als gevolg van dit verkeer toenemen, maar nog steeds wezenlijk minder zijn dan wanneer er | Alle bouwstenen zorgen voor een matige bijdrage aan de doelstellingen om luchtvervuiling t.h.v. waardevolle habitats te verminderen. De toename van het verkeer via het spoor zal namelijk zorgen voor het gebruik van een alternatief dat minder vervuילend is dan het gebruik van de auto. |

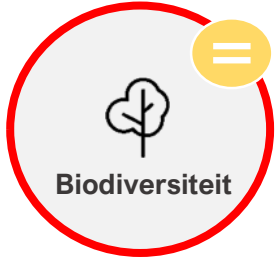


| | | | |
|--|--|--|---|
| | flexibele voertuigen; Verhogen capaciteit vrachtverkeer op het spoor; Uitrollen net van hoogwaardige verbindende buslijnen volgens gewenste kwaliteitseisen; Het uitrollen van voorstedelijke HOV-lijnen naar regionale ontwikkelingspolen volgens gewenste kwaliteitseisen; Uitbouwen voorstadsnet volgens gewenste kwaliteitseisen; Uitbouwen Metro Tourcoing als belangrijke knoop voor koppeling; Verhogen frequentie kernnet en aanvullend net; Versterken VOM binnen blinde vlekken en uitwerken gebiedsdekkende bereikbaarheid met VOM. | frequenter gebruik gemaakt zou worden van verplaatsingen via de auto. | |
| Beoordeling en distance to target |  Biodiversiteit |  Biodiversiteit |  Biodiversiteit |
| Aanbevelingen m.b.t. pijler Mobiliteitsaanbod-Openbaar vervoer en spoor | --- | | |

Het huidige wegennet is in het verleden een sterke troef voor de regio geweest, waardoor deze zich snel kon ontwikkelen en de individuele nabijheid een hoog niveau bereikt heeft. Tegenwoordig dreigt de regio echter slachtoffer te worden van dit succesverhaal. Congestie manifesteert zich momenteel vooral rond grote verkeerswisselaars. Als het autogebruik blijft toenemen zal het wegennet verder dichtslibben, met een weinig toegankelijke regio tot gevolg. Bijgevolg is het een

beleidsdoelstelling om duurzame alternatieven te stimuleren door sterker in te zetten op openbaar vervoer (zie voorgaande pijler). Men wil bijgevolg naar een nieuwe wegcategorisering overgaan, met volgende doelstellingen:

- een verbeterde doorstroming
- efficiënte afwikkeling van de verschillende vervoersstromen
- verkeersveilig gebruik
- kwalitatieve inbedding in de ruimtelijke omgeving



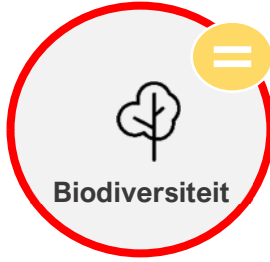
| | Habitatverlies en ontsnippering/versnippering | Licht- en geluidshinder t.g.v. wegen spoorverkeer ter hoogte van waardevolle habitats | Luchtverontreiniging t.g.v. wegen spoorverkeer ter hoogte van waardevolle habitats |
|--|--|--|---|
| Effecten van de pijler Wegennet | De verschillende bouwstenen hebben eerder neutrale effecten op de verschillende subthema's binnen het thema biodiversiteit. Er wordt namelijk vooral voor een optimalisatie van het hoofdwegennet en het dragend net gezorgd. Hierdoor zullen er geen effecten op vlak van habitatverlies en ontsnippering/versnippering volgen. De bestaande structuren worden enkel geoptimaliseerd, waardoor deze bouwstenen ook niet direct voor minder voertuigkilometers met de wagen doorheen HRL of VEN-gebied zullen zorgen. Er zijn bijgevolg ook geen directe effecten op vlak van licht- en geluidshinder als op vlak van luchtverontreiniging. Wel zijn er beperkte positieve effecten te verwachten als gevolg van de uitvoering van de maatregelen: Vrijwaren van de bekomen interlokale mazen van doorgaand verkeer; Realisatie/validering/goedkeuring/handhaving van een regionaal gedragen vrachtroutenetwerk. De handhavingsmaatregelen die zorgen voor een vermindering van het oneigenlijke gebruik van landelijke wegen als verbindingsweg zal zorgen voor een betere luchtkwaliteit en bijgevolg een vermindering van de luchtverontreiniging. Deze maatregel kan er ook voor zorgen dat er minder weginfrastructuur doorheen landbouw- en natuurgebied dient aangelegd te worden, waardoor er ook positieve effecten zijn op vlak van habitatverlies en ontsnippering/versnippering. | | |
| Bijdrage pijler aan doelstellingen Biodiversiteit | De bouwstenen rond de optimalisatie van het hoofdwegennet en het dragend net leven geen bijdrage aan het subthema habitatverlies en ontsnippering/versnippering. Het bestaande net blijft immers gewoon behouden. Het vrijwaren van de bekomen interlokale mazen van het doorgaand verkeer kan voor een beperkte bijdrage zorgen op vlak van habitatverlies en | Uit de analyse van de voertuigkilometers doorheen HRL en VEN-gebied volgt dat wanneer we een buffer meenemen rond beide gebiedscategorieën er een vermindering van het aantal voertuigkilometers doorheen deze gebieden te verwachten valt. De | De analyse op vlak van luchtverontreiniging t.h.v. waardevolle habitats kan op vergelijkbare wijze beoordeeld worden. Ook hier is er sprake van een matig (positieve) bijdrage als gevolg van de bouwstenen rond het vrijwaren van de bekomen interlokale mazen van het doorgaand |

| | | | |
|---|--|---|--|
| | <p>ontsnippering/versnippering. Deze actie kan indirect ervoor zorgen dat er minder verharding in het landbouw- en natuurgebied dienen plaats te vinden. Het zorgt echter ook niet voor een vermindering van de reeds aanwezige verharding. De realisatie/validering/goedkeuring/handhaving van een regionaal gedragen vrachtroutenetwerk levert tevens een beperkte bijdrage aan het subthema habitatverlies en ontsnippering/versnippering. Het zijn vooral de handhavingsmaatregelen die er potentieel voor kunnen zorgen dat deze maatregel ervoor kan zorgen dat er minder verhard dient te worden in natuurgebieden.</p> | <p>bouwstenen rond het vrijwaren van de bekomen interlokale mazen van het doorgaand verkeer en de maatregelen met betrekking tot het vrachtverkeer zorgen voor een matige (positieve) bijdrage op vlak van licht- en geluidsverstoring.</p> | <p>verkeer en de maatregelen met betrekking tot het vrachtverkeer.</p> |
| <p>Beoordeling en distance to target</p> |  |  |  |
| <p>Aanbevelingen m.b.t. pijler Mobiliteitsaanbod-Wegennet</p> | <p>Maatregelen rond het in de praktijk brengen van rekeningrijden zou een wezenlijke bijdrage kunnen leveren om nog meer positieve effecten te hebben binnen de pijler wegennet. Het zou namelijk voor een sterke vermindering van het aantal voertuigkilometers met de wagen kunnen zorgen.</p> | | |

De vervoerregio Kortrijk wordt gekenmerkt door een zeer sterk uitgebouwd waterwegennet. De Schelde en Leie zijn van oudsher belangrijke binnenvaartassen die dankzij de Seine-Scheldeverbinding enkel verder aan belang winnen. Deze grootschalige infrastructuurwerken (vooral langs de Leie) maken dat schepen van 4.500 ton elkaar vlot kunnen passeren op de verbinding tussen Gent/Antwerpen en Frankrijk. De mogelijkheid om grotere schepen in te zetten, maakt de binnenvaart




kostenefficiënter en zwengelt zo de potentiële modal shift aan. Er zijn een beperkt aantal bouwstenen gekozen om deze modal shift te realiseren. Zo wil men enerzijds ervoor zorgen dat de binnenvaart een opwaardering krijgt door er sterk op in te zetten vanuit het Seine-Schelde project. Anderzijds wil men in dialoog gaan met de markt om multimodaliteit alle kansen te geven en bijgevolg binnenvaart te stimuleren. Vanuit de vervoerregio doet men een oproep aan de hogere overheden en de havenbedrijven om met de rederijen in dialoog te gaan over deze gebruiken en samen te zoeken naar mogelijkheden om deze gebruiken te versoepelen ten voordele van de binnenvaart. Men wil deze optimalisatie van de binnenvaart tevens verbeteren door een (verdere) uitbouw van netwerk (publieke) kaaimuren.

| | Habitatverlies en ontsnippering/versnippering | Licht- en geluidshinder t.g.v. weg- en spoorverkeer ter hoogte van waardevolle habitats | Luchtverontreiniging t.g.v. weg- en spoorverkeer ter hoogte van waardevolle habitats |
|--|--|--|--|
| Effecten van de pijler Waterwegennet | Het opwaarderen van de capaciteit van de binnenvaart zorgt voor een verlaging van het transport via de weg en bijgevolg ook voor positieve effecten op vlak van habitatverlies en ontsnippering/versnippering. | Er zijn gelijkaardige positieve effecten te verwachten op vlak van licht- en geluidshinder t.h.v. waardevolle habitats als gevolg van een vermindering van het vrachtverkeer over de weg en het spoor. | Er zijn beperkt positieve effecten te verwachten op vlak van luchtverontreiniging t.h.v. waardevolle habitats als gevolg van een vermindering van het vrachtverkeer over de weg en het spoor. De positieve effecten worden als eerder beperkt aangeduid, aangezien de binnenvaart uiteraard ook nog steeds een aantal minder positieve effecten heeft op vlak van luchtvervuiling als gevolg van het gebruik van fossiele brandstoffen. Het is vooral door de verhoging van de capaciteit via de binnenvaart dat er veel minder schepen noodzakelijk zijn dan wanneer dit transport via vrachtwagens zou plaatsvinden. |
| Bijdrage pijler aan doelstellingen Biodiversiteit | De pijler draagt matig bij door de afname van vrachtverkeer over de weg, waardoor het ruimtebeslag afneemt en er bijgevolg gesproken kan worden van habitatwinst. De uitbouw van een netwerk (publieke) | Er kan een matige bijdrage verwacht worden van de verlaging van het aantal vrachtwagenkilometers op vlak licht- en geluidshinder. Zowel binnen VEN-gebied als HRL-gebied is een duidelijke | Er kan een beperkte bijdrage verwacht worden van de verlaging van het aantal vrachtwagenkilometers en de modal shift naar meer vervoer via de binnenvaart. De beperkte bijdrage valt |

| | | | |
|--|---|--|---|
| | <p>kaaimuren zorgt slechts voor een beperkte bijdrage, aangezien het gebruik van deze publieke kades eerder 'ad hoc' is.</p> | <p>vermindering van het aantal vrachtwagenkilometers te verwachten. Vooral het opwaarderen van de capaciteit van de binnenvaart zal de grootste bijdrage realiseren.</p> | <p>te verklaren doordat de binnenvaart ook voor emissies zorgt die voor luchtvervuiling zorgen. Hierdoor wordt de positieve bijdrage enigszins 'verdund'.</p> |
| <p>Beoordeling en distance to target</p> |  |  |  |
| <p>Aanbevelingen m.b.t. pijler Mobiliteitsaanbod-Waterwegennet</p> | <p>Een verdere verduurzaming van de aandrijfbronnen voor binnenvaart zou een sterk positief effect kunnen hebben op de emissies van CO2 en stikstof van de binnenvaart. De vervoerregio zou aan hogere instanties kunnen aanbevelen om een onderzoek te voeren naar de ontwikkeling van een technologie die minder op fossiele brandstoffen gebaseerd is. Dit zou de vermindering van de luchtvervuiling positief kunnen beïnvloeden.</p> | | |

Deze pijler is erop gericht om vooral voor het personenvervoer mensen aan te sporen tot het combineren van vervoersmiddelen. Om mensen aan te zetten om slim te combineren is het noodzakelijk om voldoende aandacht te besteden aan het uitwerken van **eenvoudig ingerichte** en **efficiënte hoppinpunten**, zodat de overstap van de ene naar de andere vervoerswijze vlot en logisch verloopt. De verschillende vervoersnetwerken (fiets, bus, trein, auto, deelsystemen,...) komen samen in vervoersknopen. Sommige vervoersknopen kunnen worden ingericht als hoppinpunten. Hoppinpunten verschillen van gewone vervoersknooppunten doordat ze goed uitgerust en kwalitatief worden ingericht. Hoppinpunten zijn die knopen die het geheel van de verschillende netwerken bundelen tot één geheel dat verstaanbaar, samenhangend, helder en uniform is. Ze vormen de hotspots in het toekomstige mobiliteitssysteem. Een hoppinpunt is dan ook veel meer dan een halte. Het zijn overstappunten waar een divers aanbod van vervoersmogelijkheden beschikbaar is voor de reiziger en dat eventueel ook voorzien is met extra diensten. Deze knooppunten worden voorzien op plekken met een voldoende vervoerspotentieel.

| | Habitatverlies en ontsnippering/versnippering | Licht- en geluidshinder t.g.v. weg- en spoorverkeer ter hoogte van waardevolle habitats | Luchtverontreiniging t.g.v. weg- en spoorverkeer ter hoogte van waardevolle habitats |
|--|--|---|--|
| Effecten van de pijler Hoppinpunten | De verschillende bouwstenen rond de ontwikkeling van Hoppinpunten () hebben allen een positief effect op de beleidsdoelstellingen inzake biodiversiteit. Parallel met andere pijlers of subpijlars zorgen deze knopen van waaruit verschillende vervoersmodi mogelijk zijn voor een vermindering van het aantal voertuigkilometers met de auto en in de plaats daarvan meer treinverkeer, busverkeer, fietsverkeer,... Er zullen bijgevolg positieve effecten ontstaan voor alle aangeduide subthema's. | | |
| Bijdrage pijler aan doelstellingen Biodiversiteit | Verschillende bouwstenen hebben betrekking op het uitbouwen van hoppinpunten, zowel interregionaal (Kortrijk en Waregem) als regionaal. Al deze bouwstenen zorgen voor een matige bijdrage aan de beleidsdoelstellingen op vlak van biodiversiteit voor het subthema habitatverlies en ontsnippering/versnippering. Deze maatregelen zorgen er namelijk voor dat combimobiliteit veel aantrekkelijker wordt gemaakt, waardoor er minder gebruik gemaakt zal moeten worden van de auto. Dit heeft op zijn beurt dan weer een impact op de beperking van bijkomende verharding. Daarnaast zorgt het verdichten in de omgeving van multimodale knooppunten en het uitbreiden van het bestaande aanbod van carpoolparkings voor een matige bijdrage aan het thema biodiversiteit. Al deze maatregelen zorgen namelijk voor de realisatie van de modal shift naar meer duurzame verplaatsingen. | De verschillende bouwstenen zorgen voor een mogelijke verduurzaming van de mobiliteit door verschillende vervoersvormen slim te combineren vanuit sterk uitgebouwde hoppinpunten. Voorbeelden van de belangrijkste bouwstenen die een matige bijdrage leveren aan de beleidsdoelstellingen binnen het subthema licht-en geluidsverstoring ter hoogte van waardevolle habitats zijn: uitbouwen van regionale hoppinpunten aan belangrijke OV-knooppunten, maatregelen i.f.v. ontsluiting regionale ontwikkelingspolen, het voorzien van hoppinpunten met specifiek P&R en P&B functie. | Zie de kolom met de bijdrage op vlak van licht- en geluidsverstoring. Op vlak van luchtverontreiniging zijn dezelfde conclusies te trekken en komen we tot een matige bijdrage van het gekozen beleidsscenario op vlak van luchtverontreiniging t.h.v. waardevolle habitats. |
| Beoordeling en distance to target | | | |

| | | | |
|---|---|--|--|
| |  Biodiversiteit |  Biodiversiteit |  Biodiversiteit |
| Aanbevelingen m.b.t. pijler Mobiliteitsaanbod () | Geen verdere aanbevelingen binnen het thema biodiversiteit. | | |




Een laatste subpijler binnen het mobiliteitsaanbod zijn de logistieke knooppunten. Binnen de vervoerregio komen er veel – in verhouding tot de omvang van de regio – multimodale logistieke knooppunten voor. Binnen deze subpijler wordt er uitsluitend gefocust op de multimodale terminals waarvan de uitbater zich gespecialiseerd heeft in de overslag van goederen van derden. Concreet gaat het om de binnenvaartterminals in Avelgem (AVCT) en Wielsbeke (RTW) en de spoorterminal LAR.

Tenslotte houden we ook rekening met de mogelijke creatie van een regionaal overslagcentrum of specifieke overslagpunten. langs het kanaal Bossuit-Kortrijk.

Waar wil men met het beleidsplan naartoe: er wordt gestreefd naar een synchromodaal systeem, waarin bedrijven niet standaard denken aan de vrachtwagen wanneer ze goederen moeten aan- of afvoeren. In plaats daarvan kiezen ze voor het transportmiddel (of combinatie van meerdere transportmiddelen) dat het best voldoet aan hun noden. Kenmerkend voor een synchromodaal systeem, is de mogelijkheid om flexibel te kunnen ingrijpen wanneer de omstandigheden wijzigen. Cruciaal daarbij zijn multimodale logistieke knopen. Het zijn de plaatsen waar het wegen, spoor-en/of binnenvaartnetwerk elkaar raken en overslag tussen de modi mogelijk is.

Logistieke stromen beperken zich niet tot de vervoerregio zelf, maar zijn vaak (inter)nationaal van aard. Wanneer we denken aan een synchromodaal systeem, mogen we onze blik dan ook niet beperken tot de vervoerregio zelf. Door de onderlinge nabijheid van de verschillende binnenvaart- en spoorterminals kan de vervoerregio Kortrijk een sleutelrol spelen in de totstandkoming van zo'n synchromodaal systeem, met baten die tot ver over de regiogrenzen reiken.

| | Habitatverlies en ontsnippering/versnippering | Licht- en geluidshinder t.g.v. weg- en spoorverkeer ter hoogte van waardevolle habitats | Luchtverontreiniging t.g.v. weg- en spoorverkeer ter hoogte van waardevolle habitats |
|--|---|--|---|
| Effecten van de pijler Logistieke knooppunten | De bouwstenen en maatregelen in verband met de logistieke knooppunten hebben vergelijkbare effecten als de hoppinpunten. Al deze bouwstenen zijn er namelijk ook op gericht om zoveel als mogelijk verschillende vervoervormen te combineren, waardoor er zowel positieve effecten te verwachten zijn op vlak van habitatverlies en ontsnippering/versnippering als op vlak van licht- en geluidshinder ter hoogte van waardevolle habitats. Op vlak van luchtverontreiniging zijn er nog steeds positieve effecten te verwachten, maar zijn deze beperkter op positief vlak. Transport door middel van vrachtwagens en schepen, kent namelijk nog steeds een wezenlijke impact op vlak van luchtverontreiniging. | | |
| Bijdrage pijler aan doelstellingen Biodiversiteit | De verschillende bouwstenen hebben geen bijdrage of een beperkte bijdrage op vlak van habitatverlies en ontsnippering/versnippering. Zo zou het optimaliseren van ontsluiting naar het hogere wegennet van logistieke knopen enerzijds wel een positieve bijdrage hebben op vlak multimodaal vervoer, maar anderzijds ook wel voor bijkomend ruimtebeslag kunnen zorgen, waardoor de positieve en negatieve bijdragen elkaar zullen opheffen. Een beperkte bijdrage is er te verwachten voor het verder ontwikkelen van bestaande regionale knopen. Enerzijds zorgt dit voor een duidelijke vermindering van het vrachtverkeer, maar anderzijds is ook beperkt bijkomend ruimtebeslag mogelijk als gevolg van deze maatregel. De positieve en negatieve bijdragen heffen elkaar dus deels op. Het inzetten op potenties voor stadsdistributie heeft betrekking op het verder verkennen van mogelijkheden rond emissieloze voertuigen. Deze maatregel heeft geen effecten op vlak van habitatverlies en ontsnippering/versnippering. | De bouwsteen rond het inzetten op potenties voor stadsdistributie heeft een matige bijdrage op vlak van geluidshinder ter hoogte van waardevolle habitats. Emissieloze, elektrische voertuigen zijn namelijk veel stiller in geluidsproductie dan voertuigen die aangedreven worden op fossiele brandstoffen. Daarnaast is er ook een matige bijdrage van de bouwsteen rond het verder ontwikkelen van logistieke knopen. Door de afname van het noodzakelijke vrachtverkeer zal er ook een vermindering van de licht- en geluidsverstoring t.h.v. waardevolle habitats zijn. Een optimalisatie van de ontsluiting naar het hogere wegennet betekent ook dat het aantal kilometers vrachtverkeer doorheen HRL en VEN-gebied kan afnemen doordat er minder omgerekend moet worden. Bijgevolg heeft ook deze bouwsteen een matige bijdrage voor het voorliggende subthema. | De bijdrage van alle bouwstenen valt te beoordelen als een matige bijdrage op vlak van luchtverontreiniging. Dezelfde analogieën als voor licht- en geluidshinder vallen er te trekken. |

| | | | |
|---|--|---|---|
| <p>Beoordeling en distance to target</p> |  <p>Biodiversiteit</p> |  <p>Biodiversiteit</p> |  <p>Biodiversiteit</p> |
| <p>Aanbevelingen m.b.t. pijler Mobiliteitsaanbod-Logistieke knooppunten</p> | <p>Geen verdere aanbevelingen met betrekking tot de pijler rond het aanbod van logistieke knooppunten.</p> | | |

5.3.6 Effectgerichte beoordeling van de impact van het beleidsscenario

5.3.6.1 Ecotoopinname

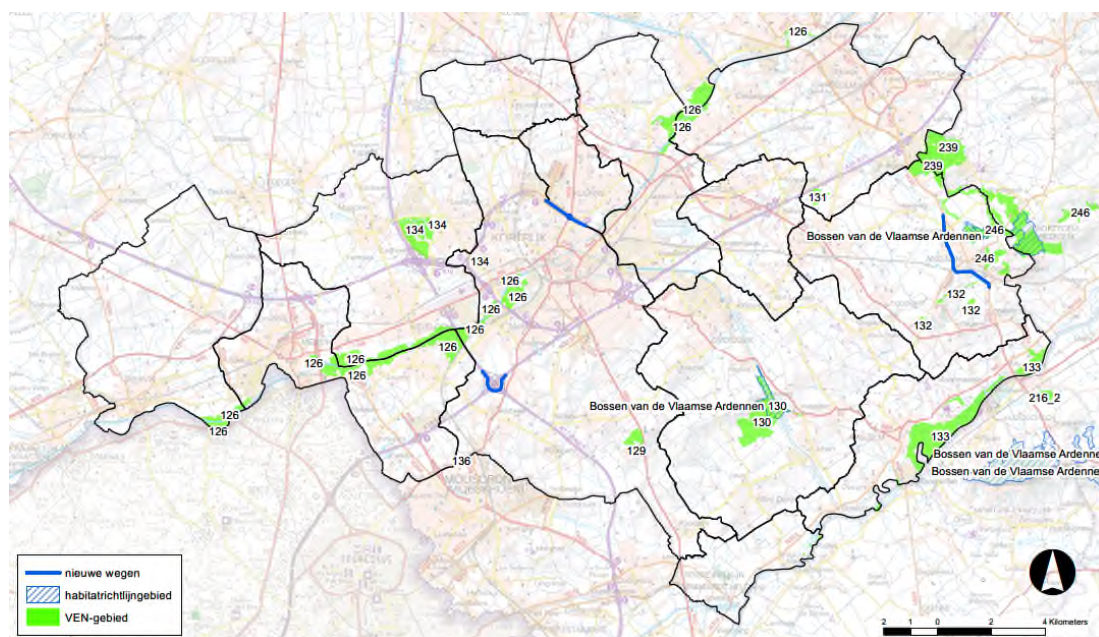
De effectgerichte beoordeling voor indicator ecotoopinname is gebaseerd op de netwerken van het referentie- en beleidsscenario in het verkeersmodel (waarbij scenario MPC zoals eerder aangegeven (quasi) gelijkgesteld kan worden aan het beleidsscenario). Wegsegmenten en fiets- en OV-verbindingen die in scenario MPC zitten maar niet het referentiescenario, worden beschouwd als nieuwe verbindingen die deel uitmaken van het actieprogramma van het RMP.

Merk daarbij op dat deze nieuwe weg- en fietsverbindingen (er zitten geen nieuwe aparte OV-tracés in het beleidsscenario alsook niet in het model) louter indicatief (“topologisch”) werden ingetekend in het verkeersmodel. Het gaat dus zeker niet om concrete tracés, maar uiteraard is de “bandbreedte” waarbinnen deze verbindingen in de praktijk kunnen gerealiseerd worden ook niet eindeloos groot is. Er zijn immers diverse dwangpunten (begin- en eindpunt, locatie van mogelijke kruisingen met (andere) wegen,...) die de tracékeuze beperken.

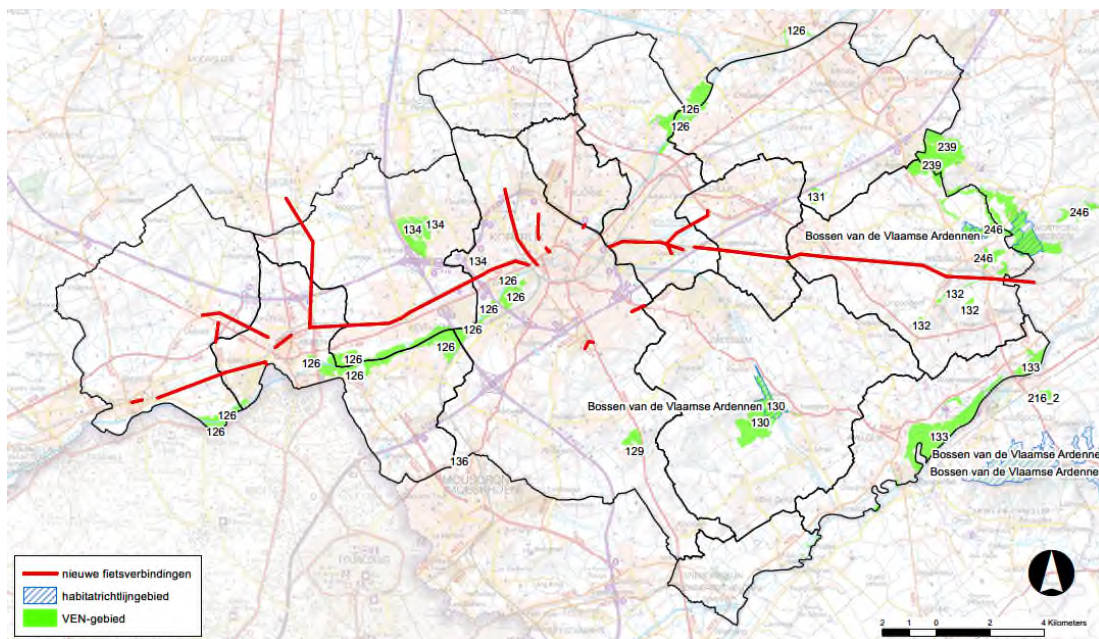
Het aantal nieuwe wegsegmenten dat voorzien is in het RMP Kortrijk is beperkt:

- Rondweg van Anzegem >> dit is een reeds lang lopend plan/project dat nu geïntegreerd werd in het RMP
- Upgrade/voltooing van het NO deel van de R8 (ring van Kortrijk) >> idem
- Extra arm op verkeerswisselaar E17/E403 om verkeer van E403-noord rechtstreeks naar E17-oost te leiden, zonder het te moeten mengen met andere bewegingen op het knooppunt

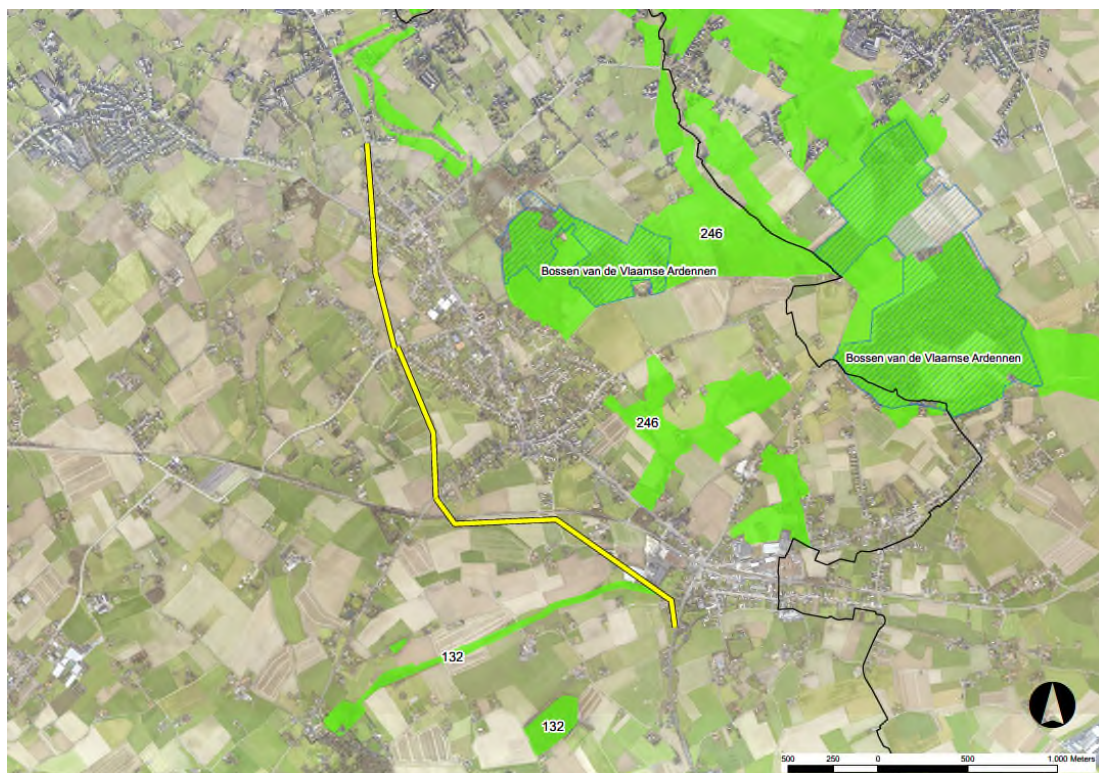
In onderstaande figuren worden de indicatieve tracés van deze nieuwe verbindingen weergegeven t.o.v. habitatrichtlijngebied en VEN-gebied (er zijn geen vogelrichtlijngebieden in regio Kortrijk). Geen enkel van de geplande fietstracés doorsnijdt habitatrichtlijn- of VEN-gebied. Wat de nieuwe weginfrastructuur betreft, is er enkel een zeer beperkte interferentie tussen het indicatief tracé van de rondweg van Anzegem met VEN-gebied 132 “Tiegemberg”.



Figuur 5-40: Ligging nieuwe wegen t.o.v. habitatrichtlijn- en VEN-gebied

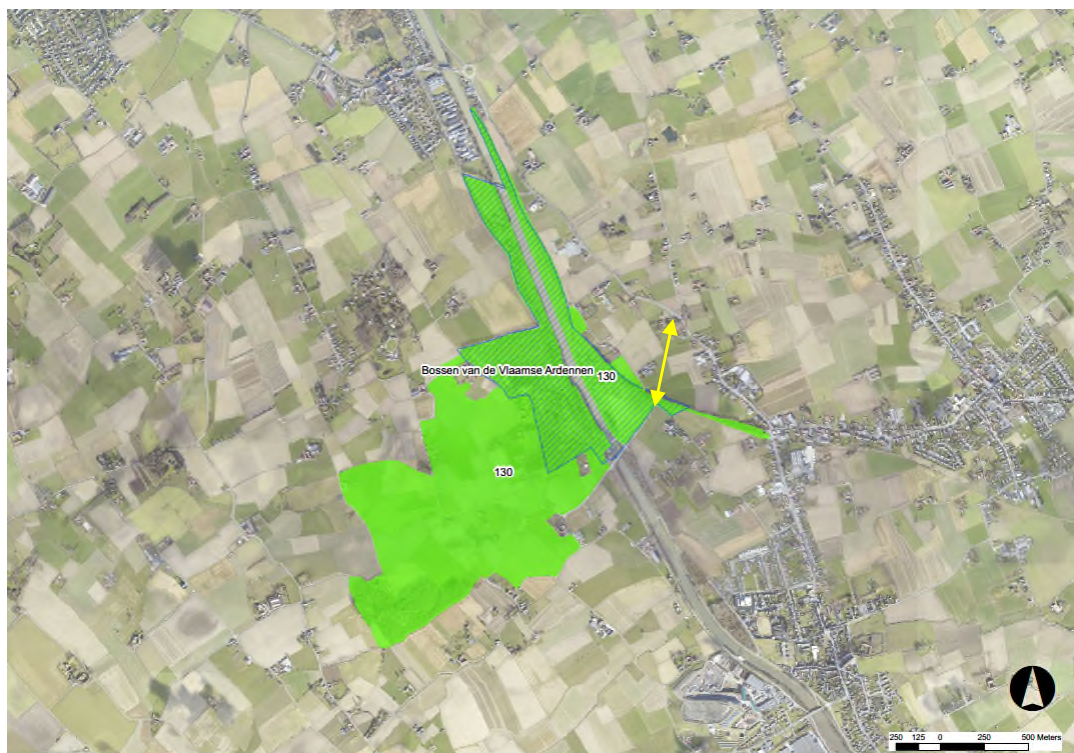


Figuur 5-41: Ligging nieuwe fietsverbindingen t.o.v. habitatrichtlijn- en VEN-gebied



Figuur 5-42: Ligging omleidingsweg Anzegem t.o.v. habitatrichtlijn- en VEN-gebied

Er rekening mee houdend dat het ingetekend tracé tegelijk ook een bedrijfsgebouw doorsnijdt, dat logischerwijs vermeden zouden moeten worden door een concreet wegtracé, is het de facto onmogelijk om fysieke inname van VEN-gebied door de rondweg volledig te vermijden. Het betreft echter sowieso slechts een kleine oppervlakte van het uiterste oostelijk uiteinde van het VEN-gebied, waardoor de impact op de natuurwaarden van het VEN-gebied beperkt blijft.



Figuur 5-43: indicatief tracé ontbrekend gedeelte omleidingsweg Avelgem/Moen t.o.v. habitatrichtlijn- en VEN-gebied

Het ontbrekend segment van de omleidingsweg Avelgem/Moen tussen de N8 en de Kraibosstraat (gele pijl) doorsnijdt weliswaar over ca. 50m SBZ “Bossen van de Vlaamse Ardennen” en VEN “Vaarttaluds Moen en Orveytbos”, maar laat toe om de Sluislaan dwars door het natuurgebied af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer.

5.3.6.2 *Impact op stikstofdepositie en geluidsverstoring o.b.v. wijziging voertuigkilometers*

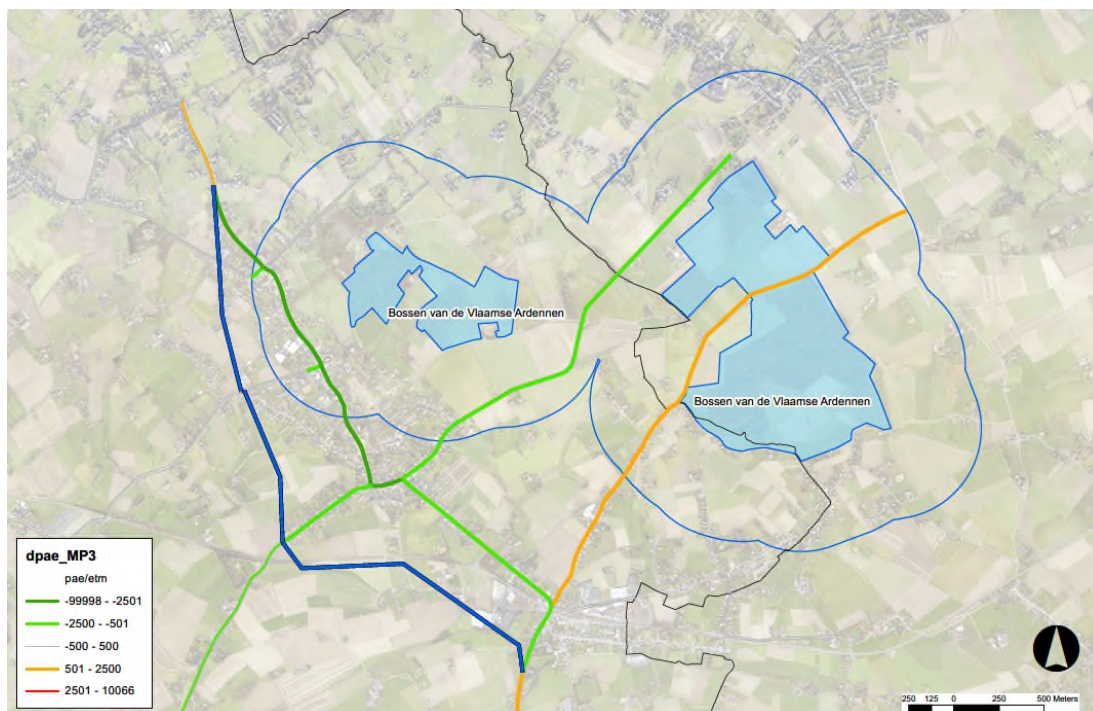
Naast de directe impact van nieuwe weg- of fietsinfrastructuur is vooral de indirecte impact van belang van de wijziging in verkeersstromen t.h.v. SBZ- of VEN-gebied, dit zowel t.a.v. stikstofdepositie als geluidsverstoring van fauna. Deze impact wordt ingeschat op basis van de wijziging in voertuigkm binnen en nabij (binnen een buffer van 500m) de natuurgebieden binnen het plangebied (tabel), en waar relevant ook o.b.v. de wijzigingen in verkeersintensiteit op individuele wegen (kaart).

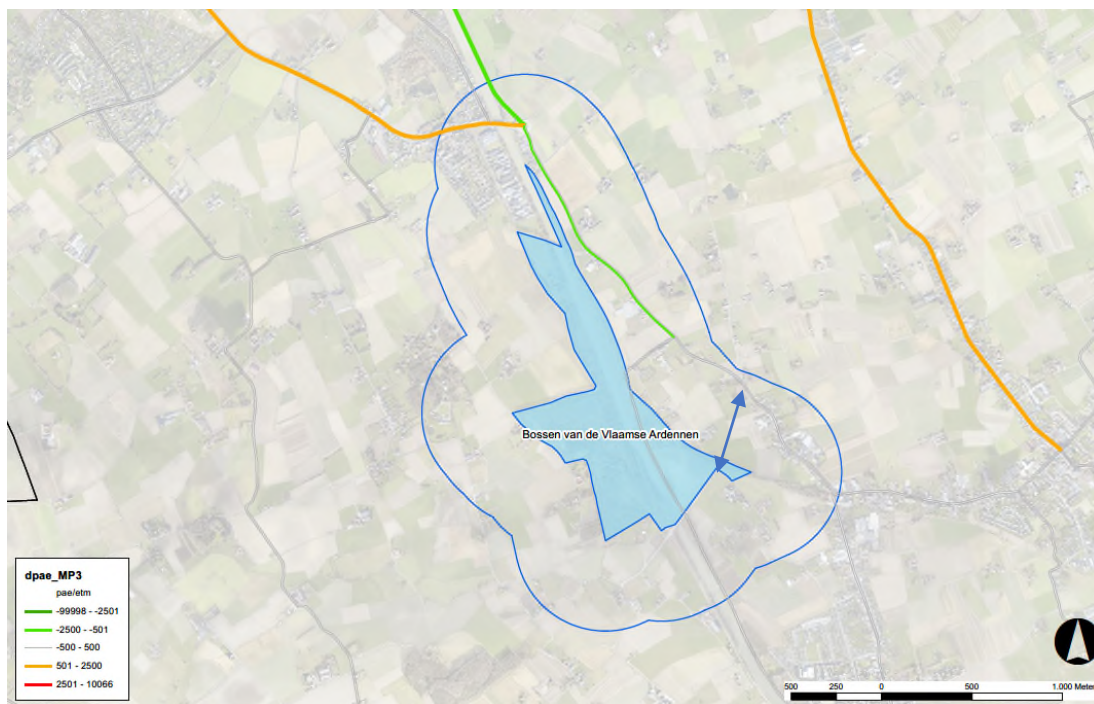
5.3.6.2.1 *Impact op habitatrichtlijngebieden*

Regio Kortrijk telt slechts één habitatrichtlijngebied, BE2300007 “Bossen van de Vlaamse Ardennen”, dat grotendeels in Oost-Vlaanderen ligt en binnen/nabij het plangebied slechts 2 ver uiteen gelegen deelgebieden omvat: één in Anzegem/Wortegem-Petegem (Hemsrode en Bouvelobos) en één in Zwevegem (taluds kanaal Bossuit-Kortrijk in Moen).

Binnen het SBZ zelf neemt het aantal pae-km zeer lichtjes toe, vnl. als gevolg van de verkeerstoename op de weg doorheen het SBZ t.h.v. het Bouvelobos (overigens gelegen in Wortegem-Petegem, buiten het plangebied). Maar deze verkeerstoename is in absolute zin beperkt en wordt volledig gecompenseerd door de forse verkeersafname op de wegen binnen de 500m-buffer rond de SBZ-gebieden, in het bijzonder in de doortocht van de N382 door Anzegem (dit als gevolg van de nieuwe rondweg aan de westzijde van Anzegem, die zelf volledig buiten de 500m-buffer valt). In totaliteit neemt het aantal pae-km binnen de 500m rond het SBZ daardoor af met liefst -23%, waardoor geen betekenisvolle aantasting van het SBZ te verwachten is.

| BE2300007 | HRL | | | buffer | | | HRL + buffer | | | |
|--------------------------------|----------|-------|--------|--------|--------|--------|--------------|--------|--------|--------|
| | pw km | vw km | pae km | pw km | vw km | pae km | pw km | vw km | pae km | |
| Bossen van de Vlaamse Ardennen | Ref | 1214 | 151 | 1591 | 49715 | 4124 | 60026 | 50929 | 4275 | 61617 |
| | MPC | 1324 | 250 | 1950 | 39539 | 2443 | 45657 | 40863 | 2693 | 47607 |
| | verschil | 110 | 99 | 359 | -10176 | -1681 | -14369 | -10066 | -1582 | -14010 |
| | | | | | | | | | % | -22,7 |





Figuur 5-44: Wijziging voertuigkilometers t.h.v. HRL Bossen van de Vlaamse Ardennen (blauwe pijl = indicatief tracé ontbrekend segment omleidingsweg Avelgem/Moen)

Gemeenten: Anzegem, Zwevegem (Wortegem-Petegem)

De omleidingsweg van Avelgem/Moen zit (nog) niet in het verkeersmodel. Het ontbrekend gedeelte van deze route grenst aan en doorsnijdt over korte afstand het SBZ (blauwe pijl op de figuur), maar vervangt daarbij de route die dwars door het natuurgebied loopt (met volgens het verkeersmodel ca. 1500 pae/etmaal in het referentiescenario). Hoewel het verkeer binnen de 500m-buffer niet afneemt (normaliter eerder zal toenemen) zal er toch een positief effect zijn op het SBZ.

5.3.6.2.2 Impact op VEN-gebieden

Er zijn 10 VEN-gebieden die gelegen zijn in regio Kempen of eraan grenzen en potentieel beïnvloed worden door de gewijzigde verkeersstromen t.g.v. het RMP. Onderstaand tabel geeft een overzicht van de wijzigingen in pae-km binnen de VEN-gebieden zelf en in de 500m-buffer rond (de deelgebieden van) elk gebied.

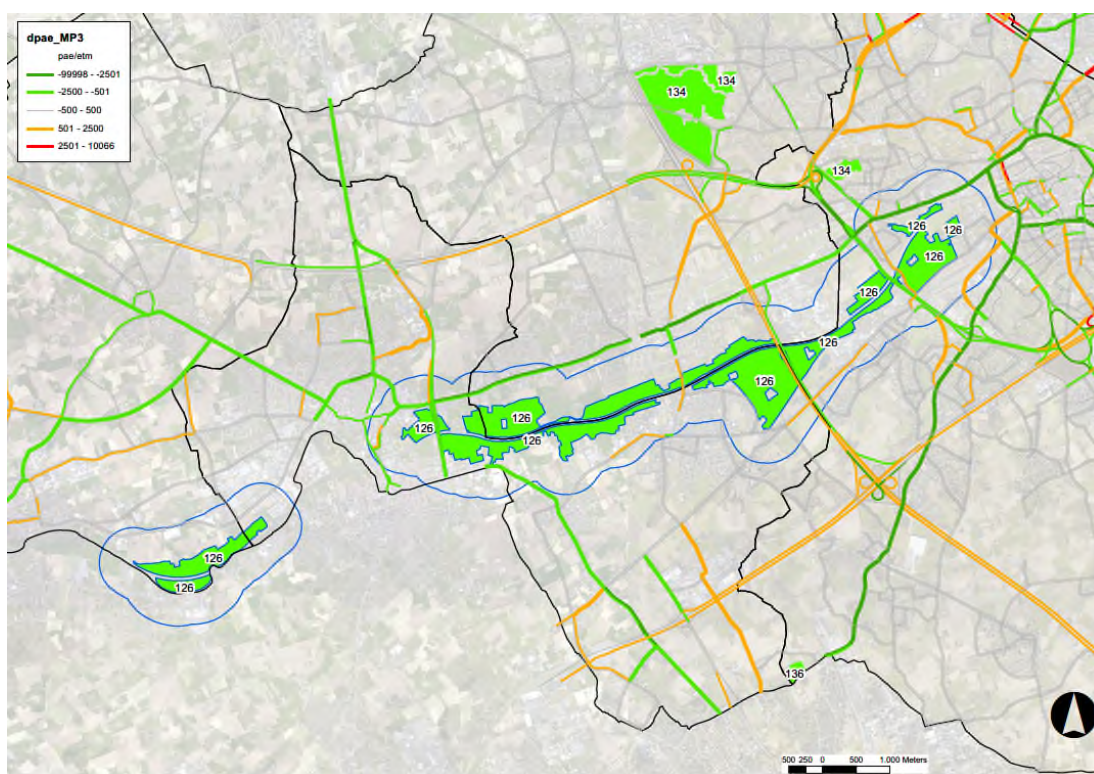
Tabel 5-7: Overzicht wijziging pae-kilometers in VEN-gebied + 500m-buffer errond

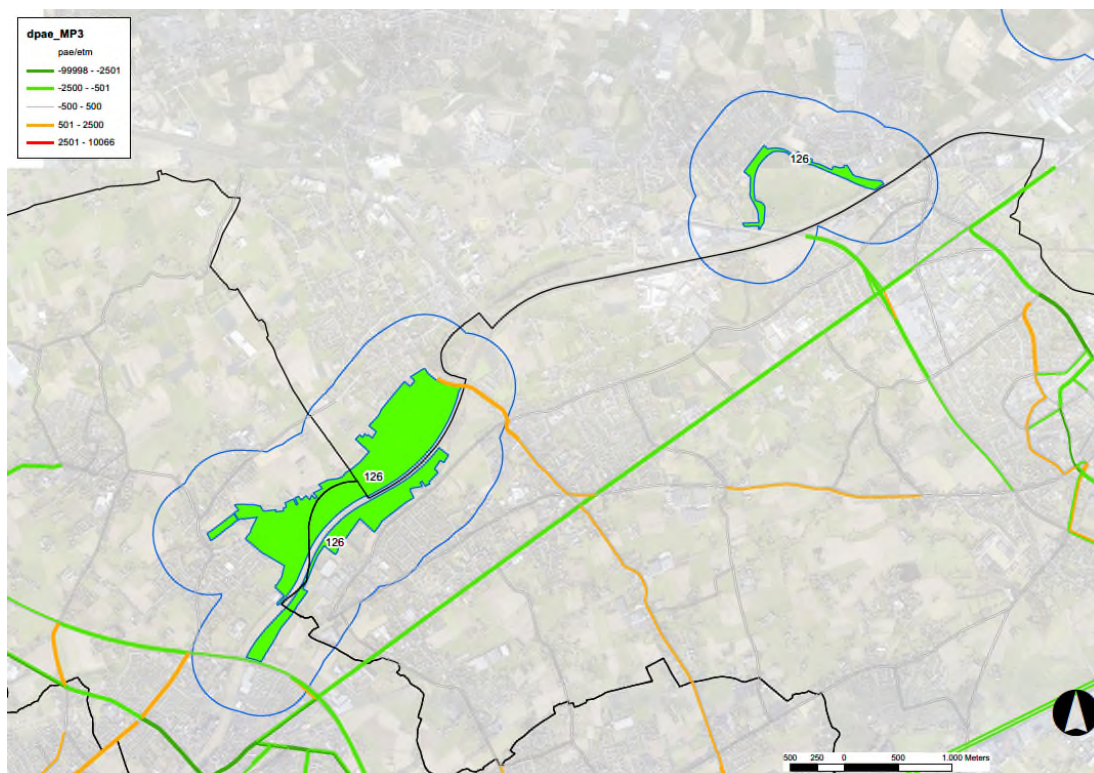
| gebiedsnr | (pae-km/etmaal) | VEN | | | | buffer | | | | VEN + buffer | | | |
|-----------|---|------------|-------|-------|----------|---------|---------|--------|----------|--------------|---------|--------|----------|
| | | VEN-gebied | ref | MPC | verschil | % | ref | MPC | verschil | % | ref | MPC | verschil |
| 126 | West-Vlaamse Leievlei | 3183 | 3353 | 170 | 5,3 | 626204 | 591588 | -34616 | -5,5 | 629387 | 594941 | -34446 | -5,5 |
| 129 | Het Bellegembos | 366 | 214 | -152 | -41,5 | 21006 | 13782 | -7224 | -34,4 | 21372 | 13996 | -7376 | -34,5 |
| 130 | Vaarttaluds Moen en Orveytbos | 1314 | 1178 | -136 | -10,4 | 43019 | 40199 | -2820 | -6,6 | 44333 | 41377 | -2956 | -6,7 |
| 131 | De Vallei van de Kasselrijbeek | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 223042 | 220093 | -2949 | -1,3 | 223042 | 220093 | -2949 | -1,3 |
| 132 | De Tiegemberg | 0 | 66 | 66 | 0,0 | 42994 | 34908 | -8086 | -18,8 | 42994 | 34974 | -8020 | -18,7 |
| 133 | De West-Vlaamse Scheldevallei | 2287 | 2254 | -33 | -1,4 | 129534 | 126046 | -3488 | -2,7 | 131821 | 128300 | -3521 | -2,7 |
| 134 | Bergelen | 837 | 798 | -39 | -4,7 | 588991 | 583231 | -5760 | -1,0 | 589828 | 584029 | -5799 | -1,0 |
| 136 | Omgeving LAR-zuid | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 4361 | 4626 | 265 | 6,1 | 4361 | 4626 | 265 | 6,1 |
| 239 | De Spitaalsbossen | 1873 | 1954 | 81 | 4,3 | 174120 | 173804 | -316 | -0,2 | 175993 | 175758 | -235 | -0,1 |
| 246 | Bouvelobos, Hemsrode en steilrand van Moregem | 4359 | 2862 | -1497 | -34,3 | 66123 | 53197 | -12926 | -19,5 | 70482 | 56059 | -14423 | -20,5 |
| | totaal VEN | 14219 | 12679 | -1540 | -10,8 | 1919394 | 1841474 | -77920 | -4,1 | 1933613 | 1854153 | -79460 | -4,1 |

Globaal is er een verkeersafname met 4,1%, binnen de VEN-gebieden zelf zelfs met 10,8%. De VEN-gebieden zelf vertegenwoordigen overigens amper 0,7% van het totaal aantal pae-km binnen de 500m-contouren. Er zijn aanzienlijke verschillen tussen de HRL-gebieden: van -34,5% in “Bellegembos” tot +6,1% in “Omgeving LAR-zuid”. Hierna wordt elk HRL-gebied individueel (beknopt) besproken.

VEN-gebied 126 “West-Vlaamse Leievallei” omvat meerdere deelgebieden langs de Leie ten westen van Kortrijk. In totaliteit neemt het verkeersvolume binnen de 500m-buffer rond al deze deelgebieden samen af met 5,5%. Er zijn quasi geen wegen door VEN-gebied zelf en de wijziging in pae-km aldaar is verwaarloosbaar. Wel zijn er een aantal wegen die de Leie kruisen en net buiten het VEN gelegen zijn. Op de meeste van deze wegen neemt het verkeer af, maar op de E403 is er een beperkt verkeers-toename. Globaal wordt het VEN-gebied positief beïnvloed door het plan; voor de impact van de verkeerstoename op de E403 verwijzen we naar §5.3.6.2.3.

| 126 West-Vlaamse Leievallei | VEN | | buffer | | | VEN + buffer | | | pae km |
|-----------------------------|-------|-------|--------|--------|-------|--------------|--------|-------|--------|
| | pw km | vw km | pae km | pw km | vw km | pae km | pw km | vw km | |
| Ref | 2801 | 153 | 3183 | 494937 | 52504 | 626204 | 497738 | 52657 | 629387 |
| MPC | 2930 | 170 | 3353 | 462709 | 51553 | 591588 | 465639 | 51723 | 594941 |
| verschil | 129 | 17 | 170 | -32228 | -951 | -34616 | -32099 | -934 | -34446 |
| | | | | | | | | % | -5,5 |



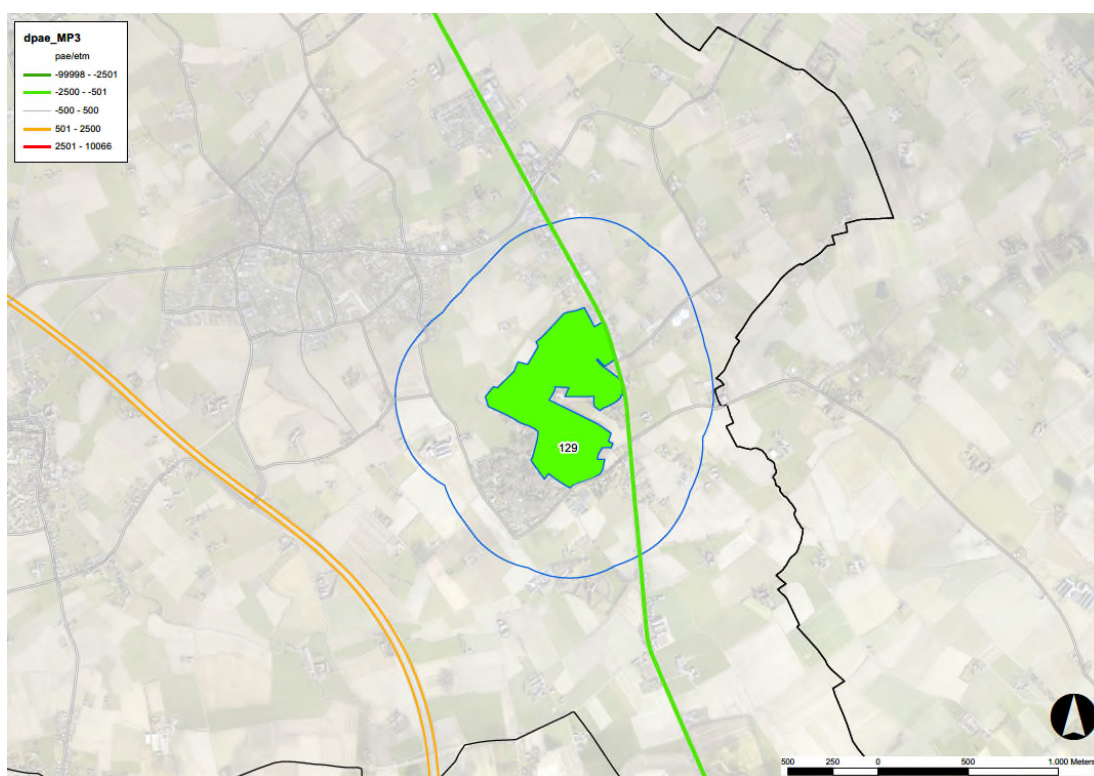


Figuur 5-45: Wijziging voertuigkilometers t.h.v. VEN 126 West-Vlaamse Leievallei

Gemeenten: Harelbeke, Kortrijk, Menen, Waregem, Wevelgem (Wielsbeke)

VEN-gebied 129 “Bellegembos” ligt in Bellegem naast de N50. Omdat het verkeer op deze steenweg sterk afneemt (wellicht vooral een verschuiving van verkeer naar de E403), neemt het aantal pae-km binnen de 500m-buffer af met liefst 34,5% en is een positief effect te verwachten op het VEN-gebied.

| 129 Het Bellegembos | VEN | | | buffer | | | VEN + buffer | | |
|------------------------|-------|-------|--------|--------|-------|--------|--------------|-------|--------|
| | pw km | vw km | pae km | pw km | vw km | pae km | pw km | vw km | pae km |
| Ref | 290 | 30 | 366 | 17028 | 1593 | 21006 | 17318 | 1623 | 21372 |
| MPC | 170 | 18 | 214 | 11359 | 973 | 13782 | 11529 | 991 | 13996 |
| verschil | -120 | -12 | -152 | -5669 | -620 | -7224 | -5789 | -632 | -7376 |
| | | | | | | | | % | -34,5 |

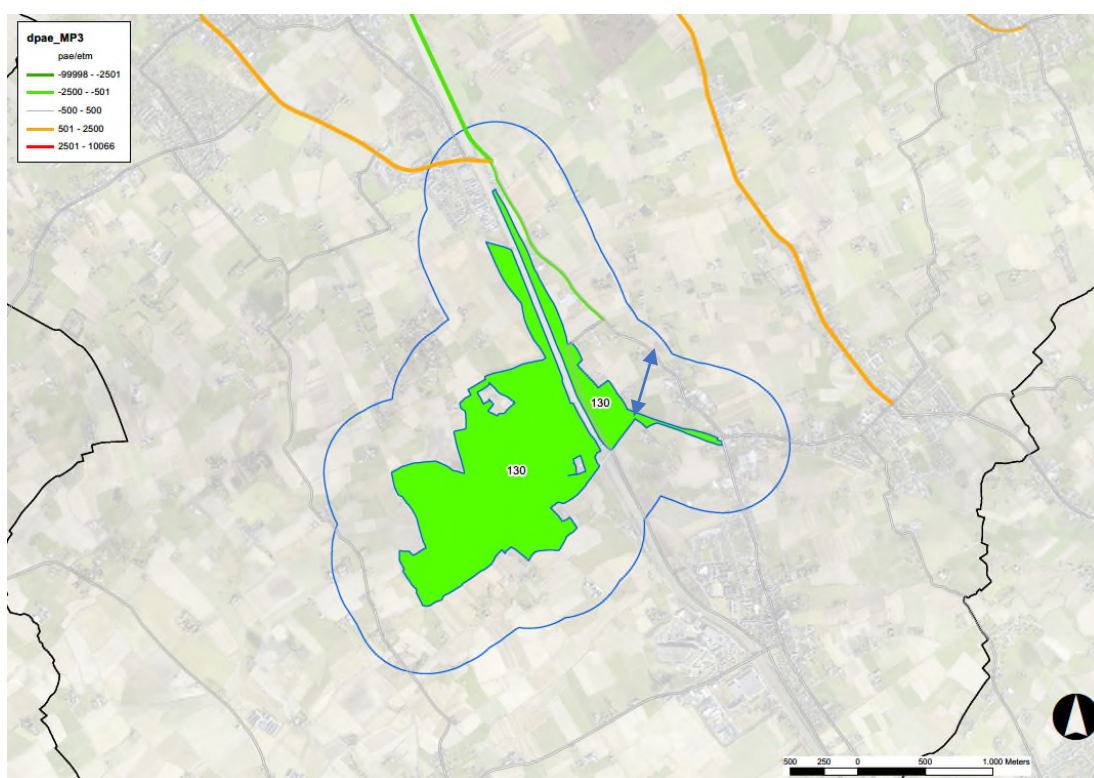


Figuur 5-46: Wijziging voertuigkilometers t.h.v. VEN 129 Bellegembos

Gemeenten: Kortrijk

VEN-gebied 130 “Vaarttaluds Moen en Orveytbos” is gelegen in Moen (Zwevegem) langs weerszijden van het kanaal Bossuit-Kortrijk, en overlapt in belangrijke mate met het habitatrichtlijngebied “Bossen van de Vlaamse Ardennen” (zie §5.3.6.2.2). Het aantal pae-km binnen de 500m-buffer neemt af met 6,7% (met een verwaarloosbare afname binnen het VEN-gebied zelf), waardoor geen negatieve impact op het VEN-gebied te verwachten is.

| 130 Vaarttaluds Moen en Orveytbos | VEN | | | buffer | | | VEN + buffer | | |
|--------------------------------------|-------|-------|--------|--------|-------|--------|--------------|-------|--------|
| | pw km | vw km | pae km | pw km | vw km | pae km | pw km | vw km | pae km |
| Ref | 1088 | 91 | 1314 | 38113 | 1963 | 43019 | 39201 | 2054 | 44333 |
| MPC | 984 | 78 | 1178 | 37210 | 1192 | 40199 | 38194 | 1270 | 41377 |
| verschil | -104 | -13 | -136 | -903 | -771 | -2820 | -1007 | -784 | -2956 |
| | | | | | | | | % | -6,7 |



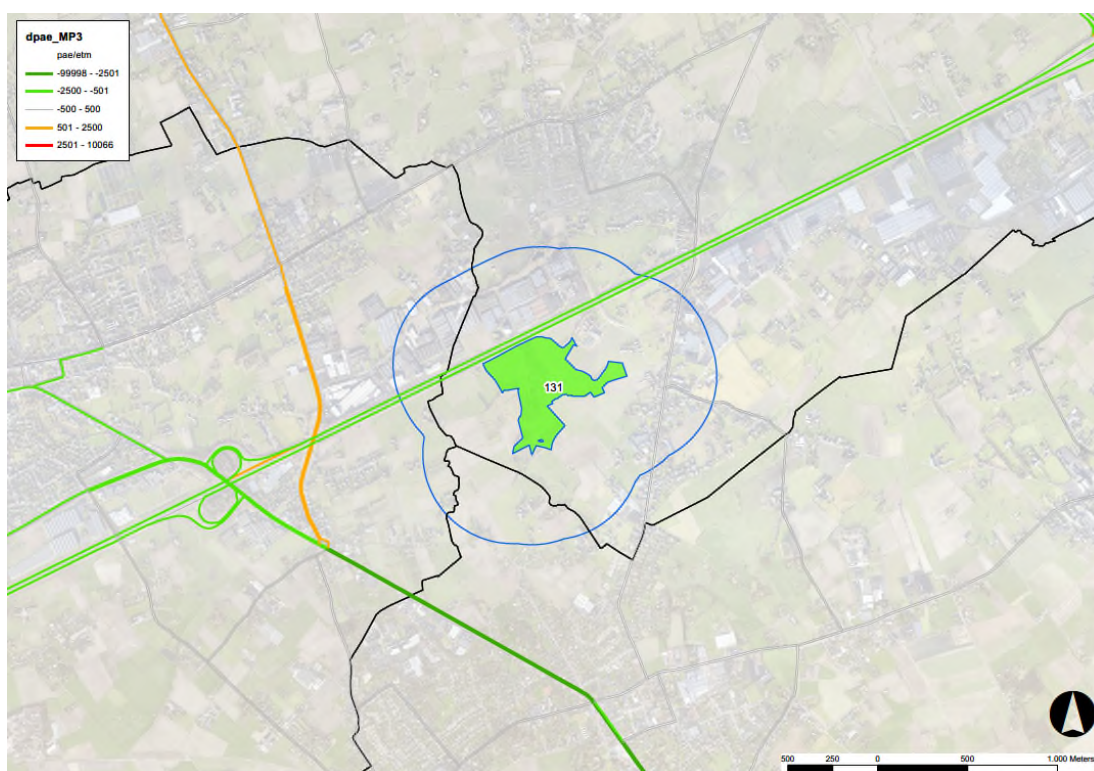
Figuur 5-47: Wijziging voertuigkilometers t.h.v. VEN 130 Vaarttaluds Moen en Orveytbos (blauwe pijl = indicatief tracé ontbrekend segment omleidingsweg Avelgem/Moen)

Gemeenten: Zwevegem

De omleidingsweg van Avelgem/Moen zit (nog) niet in het verkeersmodel. Het ontbrekend gedeelte van deze route grenst aan en doorsnijdt over korte afstand het VEN-gebied (blauwe pijl op de figuur), maar vervangt daarbij de route die dwars door het natuurgebied loopt (met volgens het verkeersmodel ca. 1500 pae/etmaal in het referentiescenario). Hoewel het verkeer binnen de 500m-buffer niet afneemt (normaliter eerder zal toenemen) zal er toch een positief effect zijn op het SBZ.

VEN-gebied 131 “Vallei van de Kasselrijbeek” ligt in Waregem langs de E17. Het verkeer op deze autoweg neemt lichtjes af (-1,3%), maar in absolute zin gaat het toch om een afname met ca. 3000 pae-km, waardoor geen negatieve impact op het VEN-gebied te verwachten is (zie ook §5.3.6.2.3).

| 131 De Vallei van de Kasselrijbeek | VEN | | | buffer | | | VEN + buffer | | |
|---------------------------------------|-------|-------|--------|--------|-------|--------|--------------|-------|--------|
| | pw km | vw km | pae km | pw km | vw km | pae km | pw km | vw km | pae km |
| Ref | 0 | 0 | 0 | 134695 | 35337 | 223042 | 134695 | 35337 | 223042 |
| MPC | 0 | 0 | 0 | 130440 | 35862 | 220093 | 130440 | 35862 | 220093 |
| verschil | 0 | 0 | 0 | -4255 | 525 | -2949 | -4255 | 525 | -2949 |
| | | | | | | | | % | -1,3 |



Figuur 5-48: Wijziging voertuigkilometers t.h.v. VEN 131 Vallei van de Kasselrijbeek

Gemeenten: Waregem

VEN-gebied 132 “Tiegemberg” bestaat uit meerdere deelgebieden in Anzegem. Aan het oostelijk uiteinde van één van deze deelgebieden wordt het VEN-gebied doorsneden door de nieuwe rondweg rond Anzegem (zoals ingetekend in het verkeersmodel, zie ook §5.3.6.1), maar in pae-km is de impact verwaarloosbaar. Het zuidelijk deel van deze rondweg ligt binnen de 500m-buffer, maar de impact van het verkeer op deze nieuwe weg (en de toename op het aansluitend deel van de N382) wordt volledig gecompenseerd door de verkeersafname op een aantal andere wegen binnen de buffer, in het bijzonder de N36 aan de ZW zijde van het VEN, waardoor de totale balans duidelijk positief is (-18,7%).

| 132 De Tiegemberg | VEN | | | buffer | | | VEN + buffer | | |
|----------------------|-------|-------|--------|--------|-------|--------|--------------|-------|--------|
| | pw km | vw km | pae km | pw km | vw km | pae km | pw km | vw km | pae km |
| Ref | 0 | 0 | 0 | 32473 | 4210 | 42994 | 32473 | 4210 | 42994 |
| MPC | 57 | 3 | 66 | 27454 | 2981 | 34908 | 27511 | 2984 | 34974 |
| verschil | 57 | 3 | 66 | -5019 | -1229 | -8086 | -4962 | -1226 | -8020 |
| | | | | | | | | % | -18,7 |

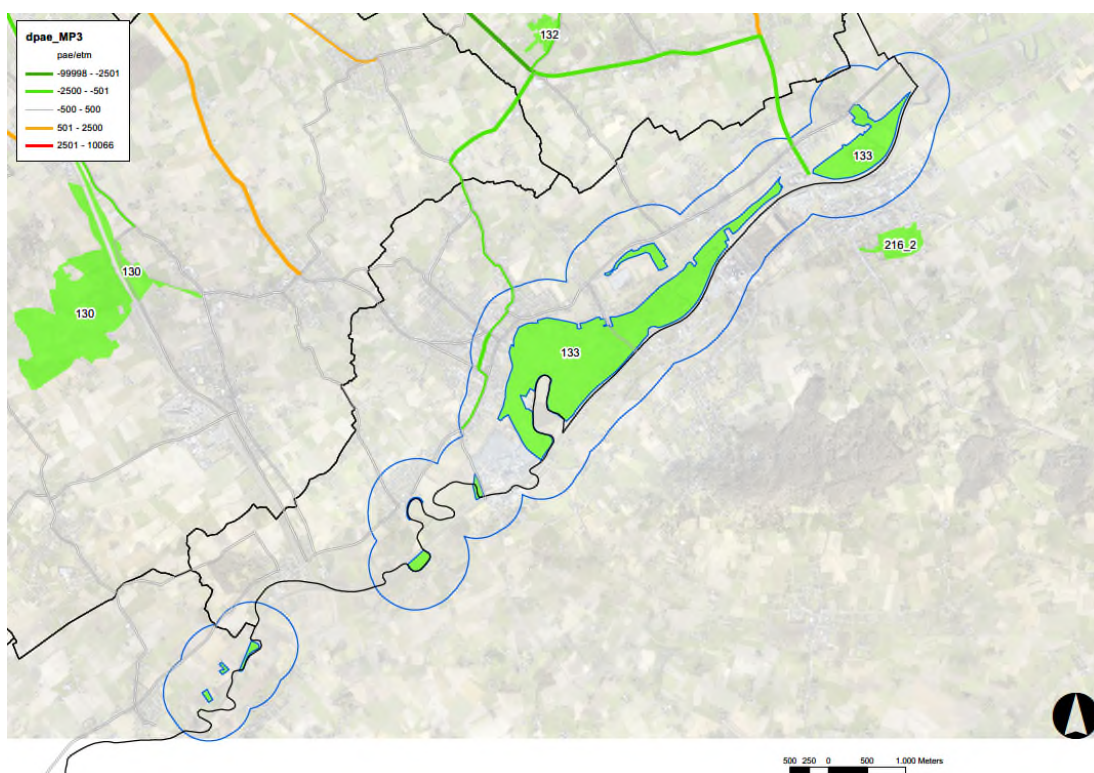


Figuur 5-49: Wijziging voertuigkilometers t.h.v. VEN 132 Tiegemberg

Gemeenten: Anzegem

VEN-gebied 133 “West-Vlaamse Scheldevallei” omvat een aantal deelgebied langs de Schelde in Avelgem. Het RMP heeft slechts een beperkte invloed op de verkeersstromen in de omgeving van het VEN, maar de pae-km-balans binnen de 500m-buffer is wel licht positief (-2,7%).

| 133 De West-Vlaamse Scheldevallei | VEN | | | buffer | | | VEN + buffer | | |
|--------------------------------------|-------|-------|--------|--------|-------|--------|--------------|-------|--------|
| | pw km | vw km | pae km | pw km | vw km | pae km | pw km | vw km | pae km |
| Ref | 1827 | 182 | 2287 | 86561 | 17192 | 129534 | 88388 | 17374 | 131821 |
| MPC | 1808 | 180 | 2254 | 86015 | 16005 | 126046 | 87823 | 16185 | 128300 |
| verschil | -19 | -2 | -33 | -546 | -1187 | -3488 | -565 | -1189 | -3521 |
| | | | | | | | | % | -2,7 |

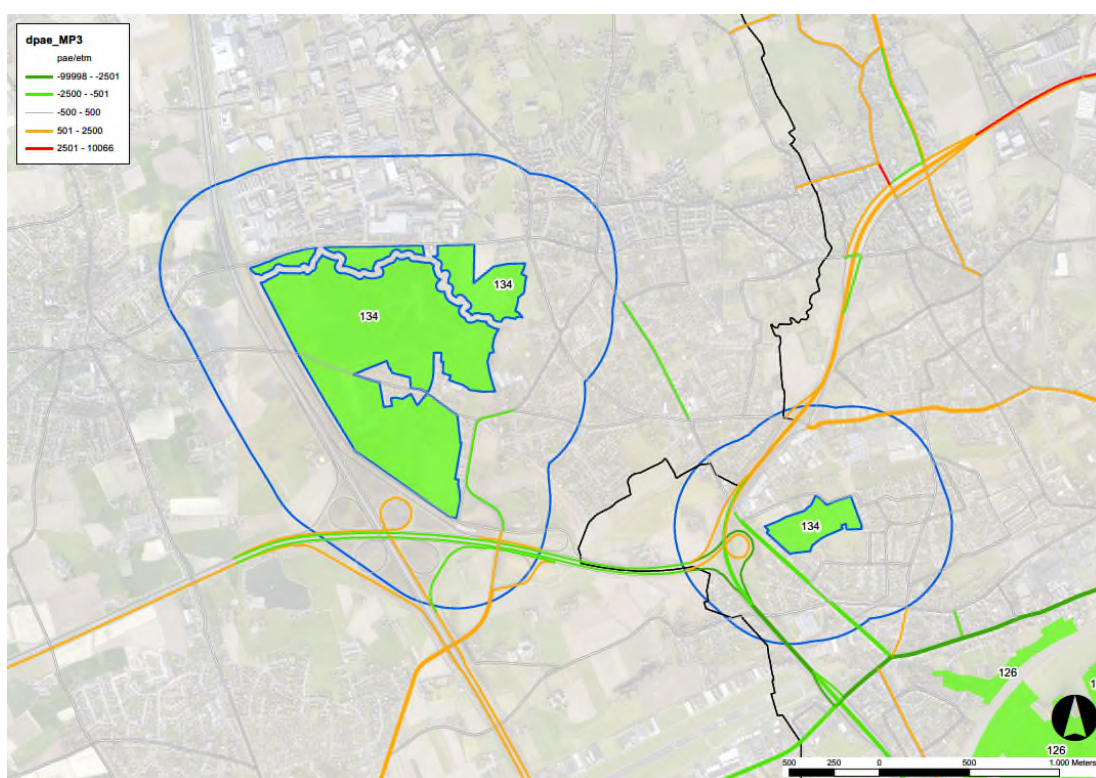


Figuur 5-50: Wijziging voertuigkilometers t.h.v. VEN 133 West-Vlaamse Scheldevallei

Gemeenten: Avelgem, Spiere-Helkijn

VEN-gebied 134 “Bergelen” omvat een uitgestrekt gebied in Wevelgem in de “oksel” van de E403 en de A19, en een kleiner gebied in Kortrijk ten oosten van de knoop R8-A19. De totale balans in pae-km binnen de 500m-buffer is lichtjes positief (-1%), maar dit verbergt sterke trendverschillen tussen de verschillende autowegsegmenten t.h.v. het VEN. De impact van de autowegemissies inzake stikstofdepositie wordt nader onderzocht in §5.6.3.2.3.

| 134 Bergelen | VEN | | | buffer | | | VEN + buffer | | |
|-----------------|-------|-------|--------|--------|-------|--------|--------------|-------|--------|
| | pw km | vw km | pae km | pw km | vw km | pae km | pw km | vw km | pae km |
| Ref | 736 | 42 | 837 | 451588 | 54957 | 588991 | 452324 | 54999 | 589828 |
| MPC | 704 | 37 | 798 | 443226 | 56005 | 583231 | 443930 | 56042 | 584029 |
| verschil | -32 | -5 | -39 | -8362 | 1048 | -5760 | -8394 | 1043 | -5799 |
| | | | | | | | | % | -1,0 |

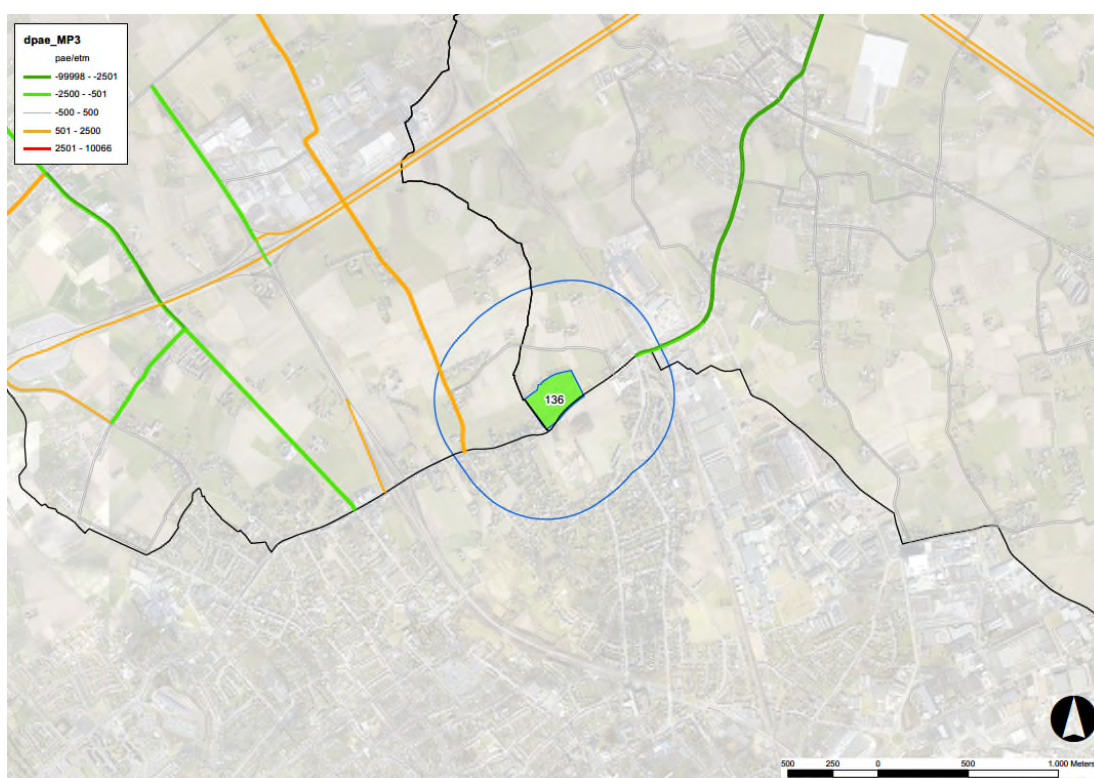


Figuur 5-51: Wijziging voertuigkilometers t.h.v. VEN 134 Bergelen

Gemeenten: Kortrijk, Wevelgem

VEN-gebied 136 “Omgeving LAR-zuid” ligt in Kortrijk op de grens met Menen en Moeskroen. Er zijn slechts 2 korte wegsegmenten binnen de 500m-contour (geen binnen het VEN zelf), met een netto pae-km-toename van 6,1%. In absolute cijfers gaat het echter om een verwaarloosbare toename, en samen met de afstand tot het VEN-gebied zelf maakt dit dat geen merkbare negatieve impact op het VEN-gebied te verwachten is.

| 136 Omgeving LAR-zuid | VEN | | | buffer | | | VEN + buffer | | |
|--------------------------|-------|-------|--------|--------|-------|--------|--------------|-------|--------|
| | pw km | vw km | pae km | pw km | vw km | pae km | pw km | vw km | pae km |
| Ref | 0 | 0 | 0 | 3751 | 245 | 4361 | 3751 | 245 | 4361 |
| MPC | 0 | 0 | 0 | 4266 | 145 | 4626 | 4266 | 145 | 4626 |
| verschil | 0 | 0 | 0 | 515 | -100 | 265 | 515 | -100 | 265 |
| | | | | | | | | % | 6,1 |

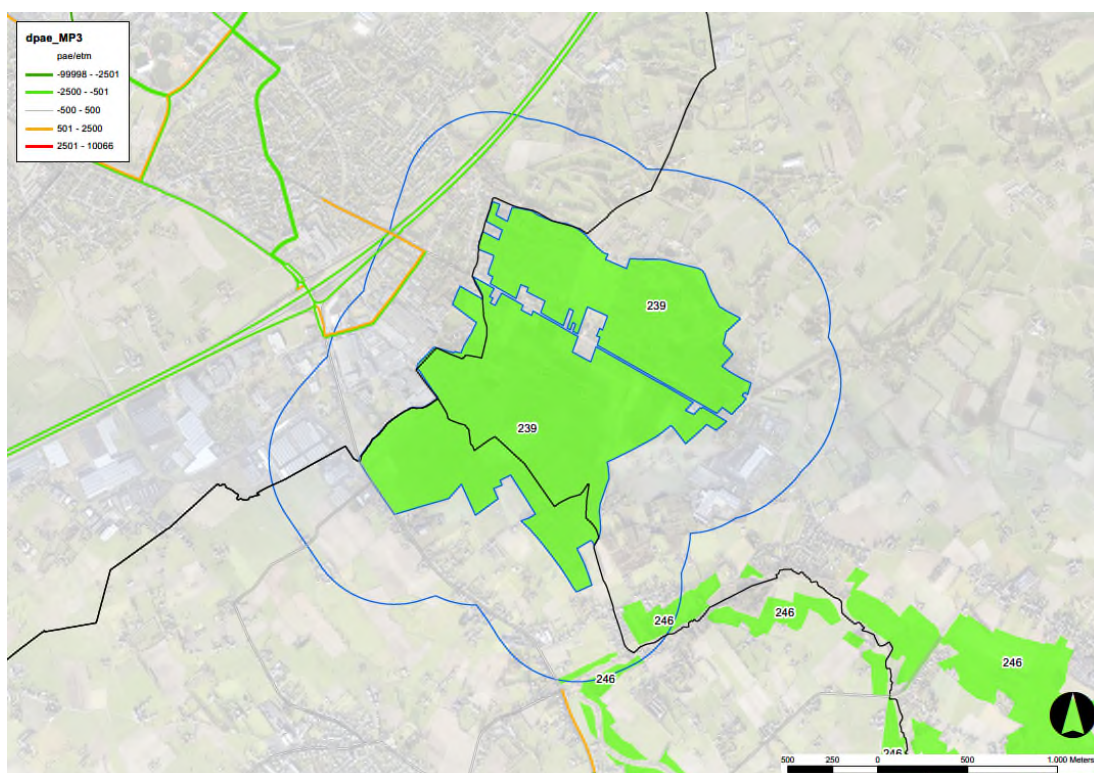


Figuur 5-52: Wijziging voertuigkilometers t.h.v. VEN 136 Omgeving LAR-zuid

Gemeenten: Kortrijk

VEN-gebied 239 “Spitaalbossen” is grotendeels gelegen op Oost-Vlaams grondgebied (gemeente Wortegem-Petegem), maar delen ervan behoren ook tot Anzegem en Waregem. De wijziging in pae-km binnen het VEN-gebied zelf zijn verwaarloosbaar. Ook binnen de 500m-buffer is de balans quasi nul (-0,1%). Op de nabijgelegen E17 neemt het verkeer lichtjes af (zie ook §5.3.6.2.3).

| 239 De Spitaalbossen | VEN | | | buffer | | | VEN + buffer | | |
|-------------------------|-------|-------|--------|--------|-------|--------|--------------|-------|--------|
| | pw km | vw km | pae km | pw km | vw km | pae km | pw km | vw km | pae km |
| Ref | 1592 | 113 | 1873 | 110579 | 25414 | 174120 | 112171 | 25527 | 175993 |
| MPC | 1660 | 117 | 1954 | 108856 | 25975 | 173804 | 110516 | 26092 | 175758 |
| verschil | 68 | 4 | 81 | -1723 | 561 | -316 | -1655 | 565 | -235 |
| | | | | | | | | % | -0,1 |

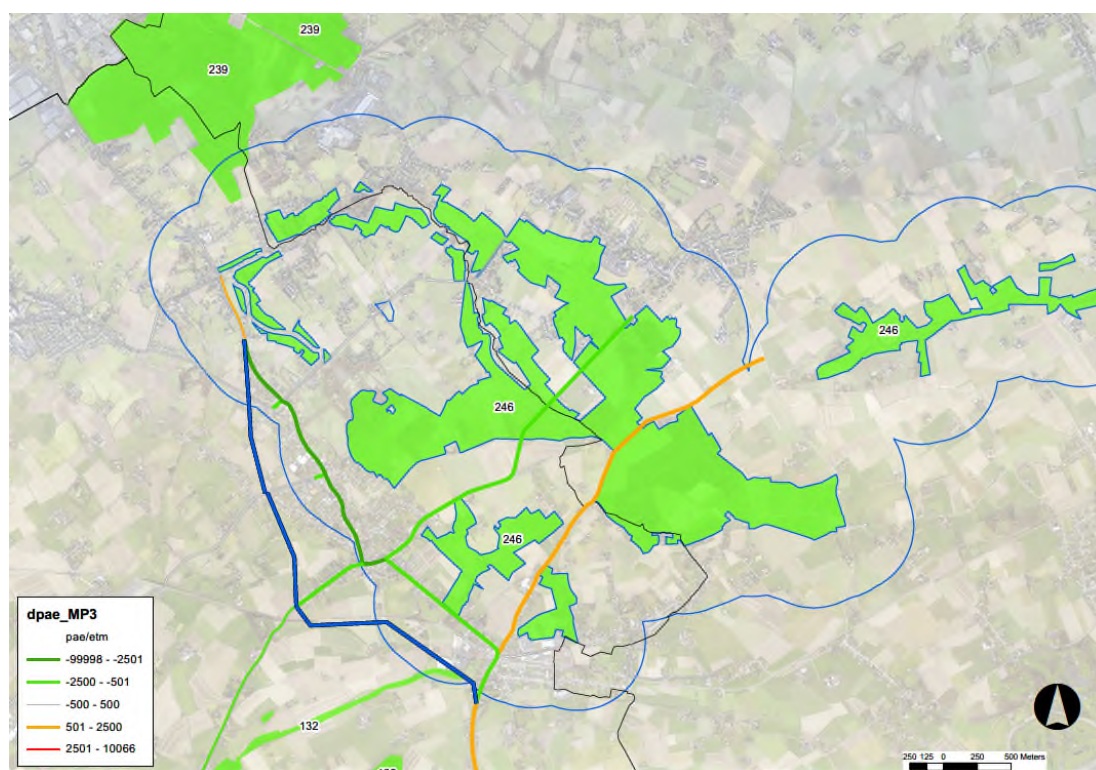


Figuur 5-53: Wijziging voertuigkilometers t.h.v. VEN 239 Spitaalbossen

Gemeenten: Anzegem, Waregem (Wortegem-Petegem)

VEN-gebied 246 “Bouvelobos, Hemsrode en steilrand van Moregem” ligt eveneens voor het grootste deel in Wortegem-Petegem (Oost-Vlaanderen), maar in belangrijke mate toch ook in Anzegem. Het VEN-gebied overlapt deels met het habitatrichtlijngebied “Bossen van de Vlaamse Ardennen”. De totale pae-km-balans is duidelijk positief (-20,5%, vooral dankzij de verkeersafname op de N382 door Anzegem), en dit ondanks de verkeerstoename op één weg doorheen het VEN-gebied.

| 246 Bouvelobos, Hemsrode en steilrand van Moregem | VEN | | buffer | | | VEN + buffer | | | |
|---|-------|-------|--------|--------|-------|--------------|--------|-------|--------|
| | pw km | vw km | pae km | pw km | vw km | pae km | pw km | vw km | pae km |
| Ref | 3036 | 528 | 4359 | 52998 | 5249 | 66123 | 56034 | 5777 | 70482 |
| MPC | 2194 | 267 | 2862 | 42299 | 4356 | 53197 | 44493 | 4623 | 56059 |
| verschil | -842 | -261 | -1497 | -10699 | -893 | -12926 | -11541 | -1154 | -14423 |
| | | | | | | | | % | -20,5 |



Figuur 5-54: Wijziging voertuigkilometers t.h.v. VEN 246 Bouvelobos, Hemsrode en Steilrand van Moregem

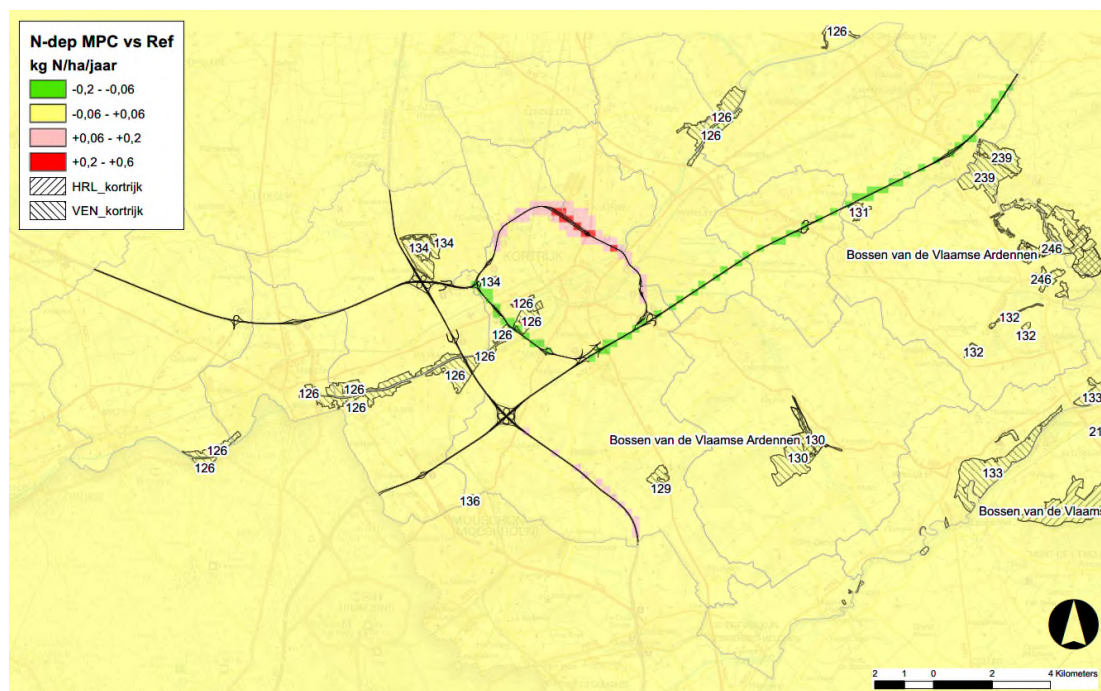
Gemeenten: Anzegem (Wortegem-Petegem)

5.3.6.2.3 Impact stikstofdepositie t.g.v. autowegverkeer

Omdat het autowegennet een aanzienlijk deel van het totaal verkeersvolume in regio Kortrijk vertegenwoordigt (zie ook §5.2.6) en meerdere VEN-gebieden gelegen zijn langs of doorsneden worden door autowegen (waarbij de autoweg zelf weliswaar niet in het VEN ligt), werd beslist om de verkeersemissies van het autowegverkeer door te rekenen in het luchtmodel IMPACT. T.a.v. thema biodiversiteit is daarbij uiteraard vooral de bekomen stikstofdepositie van belang. Als ondergrens voor een mogelijks betekenisvol effect wordt daarbij +/- 0,06 kg N/ha/jaar genomen, overeenkomend met

1% van de KDW (kritische depositiewaarde) van het meest stikstofgevoelig habitat in Vlaanderen (dat in regio Kortrijk overigens niet voorkomt).

Uit onderstaande figuur blijkt dat er op en langs het autowegennet lokaal zowel afnames als toenames van depositie voorkomen. Echter, t.h.v. alle VEN-gebieden die nabij een autoweg gelegen zijn (VEN-gebieden 126, 129, 134 en 239) zijn we ofwel een verwaarloosbaar effect, ofwel een lichte afname van de depositie. Ter hoogte van de wegsegmenten met een significante toename van de depositie (het zuidelijk deel van de E403 en vooral het noordelijk en oostelijk deel van de R8) liggen geen VEN- of SBZ-gebieden binnen de impactzone.



Figuur 5-55: Bijdrage stikstofdepositie t.g.v. autowegverkeer (E17, E403, A19 en R8)

Samenvatting effectgerichte beoordeling

Inzake ecotoopinname heeft enkel de omleidingsweg een beperkte inname van VEN-gebied “Tiegemberg” tot gevolg. Ook de (niet in het verkeersmodel opgenomen) omleidingsweg van Avelgem/Moen doorsnijdt in beperkte mate SBZ en VEN (“Vaarttaluds Moen”), maar laat toe om alle gemotoriseerd verkeer te weren op de route dwars door het natuurgebied. De andere nieuwe weginfrastructuur noch de nieuwe fietsinfrastructuur interfereren met een beschermd natuurgebied.

De indirecte impact op natuur wordt ingeschat o.b.v. de toe- of afname van verkeer (voertuigkm) binnen een buffer van 500m rond elk habitatrictlijn- of VEN-gebied. De globale impact van het RMP op beschermde natuurgebieden is positief: het aantal voertuigkm neemt af met 22% in en rond SBZ (m.b. de 2 deelgebieden van HRL “Bossen van de Vlaamse Ardennen” binnen/nabij regio Kortrijk) en met 4% in en rond VEN-gebieden. Er is afname of status quo in alle VEN-gebieden behalve het kleine VEN 136 “Omgeving LAR-zuid”, maar de absolute verkeerstoename is dermate klein dat ook hier geen negatieve impact op de natuurwaarden te verwachten is. Vanuit de effectgerichte beoordeling van thema biodiversiteit worden dan ook geen aanbevelingen geformuleerd.

5.3.7 Samenvatting van de voornaamste bevindingen voor het thema biodiversiteit

Doelgerichte beoordeling

Het regionaal mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Kortrijk draagt bij aan de realisatie van een aantal doelstellingen op vlak van biodiversiteit. Ook al is de distance to target voor het bereiken van de beleidsdoelstellingen op vlak van biodiversiteit nog groot, toch worden er met voorliggend RMP stappen voorwaarts gezet binnen de verschillende gedefinieerde subthema's. De voorgestelde acties binnen de pijler gedragsverandering kunnen indirecte positieve effecten hebben op de verschillende subthema's door o.a. het beperken van het overaanbod aan parkeerplaatsen op diverse locaties, maar ook door een mental shift te maken richting meer gebruik van de fiets en openbaar vervoer als alternatief voor de wagen. De maatregelen uit de andere pijlers moeten deze gedragsverandering ondersteunen. De pijler gedragsverandering zou nog meer impact kunnen hebben op het bereiken van de doelstellingen inzake biodiversiteit door openbaar vervoer (bij voorkeur elektrisch nog meer te promoten). Dit zou een nog positievere bijdrage leveren aan de effecten op vlak van CO2 en stikstof. Daarnaast zou meer performant openbaar vervoer er ook voor kunnen zorgen dat er minder weginfrastructuur voor personenvervoer zou moeten aangelegd worden, waardoor er ook een positiever effect zou zijn op vlak van habitatverlies en versnippering.

De acties die voorzien worden binnen de pijler: 'verbinden mobiliteit en ruimte' zorgen voor de meest sterke positieve effecten op vlak van biodiversiteit. De bijdrage aan de doelstellingen op vlak van biodiversiteit is tevens het grootst binnen deze pijler. Binnen deze pijler worden er immers maatregelen genomen met directe positieve effecten. Rechtstreekse positieve effecten (o.a. op vlak van habitatverlies en ontsnippering/versnippering) zijn er te verwachten van naast het slim verdichten ook ontluichten door waar nodig selectief te **ontharden** en door **open ruimte te behouden en/of herstellen**. Daarnaast zorgt het inzetten op efficiënt ruimtegebruik en bijkomend ruimtebeslag voor infrastructuur prioritair voorzien voor duurzame vervoersmiddelen en **compenseren door ontharding** ook voor sterk positieve effecten op vlak van habitatwinst. Indirect hebben deze maatregelen ook positieve effecten binnen de subthema's licht- en geluidsverstoring en luchtverontreiniging.

Tot slot zorgen de maatregelen die voorzien worden in het kader van het mobiliteitsaanbod allen voor een beperkte of matige bijdrage aan de beleidsdoelstellingen inzake biodiversiteit. De bouwstenen binnen de pijler fiets zorgen voor het aantrekkelijker maken van de fiets als vervoermiddel t.o.v. de wagen. Deze maatregelen gaan echter niet gepaard met een vermindering van habitatverlies, maar zorgen wel voor een matige bijdrage op vlak van beleidsdoelstellingen voor licht- en geluidshinder en luchtverontreiniging. De maatregelen die het openbaar vervoer dienen te promoten kunnen op een vergelijkbare basis beoordeeld worden. De bouwstenen dragen indirect bij aan het vermijden van habitatverlies en versnippering, doordat er minder weginfrastructuur dient aangelegd te worden. Bijgevolg is er een matige bijdrage op vlak van habitatverlies en ontsnippering/versnippering. De toename van het aantal verplaatsingskilometers met het openbaar vervoer zal echter ook wel tot een toename van licht- en geluidshinder en luchtverontreiniging als gevolg van dit type verkeer leiden. Bijgevolg is de bijdrage binnen deze subthema's eerder beperkt. Maatregel in verband met het wegennet zorgen voor neutrale effecten binnen de verschillende subthema's. Ze staan namelijk in hoofdzaak in voor een optimalisatie van het hoofdwegennet en het dragend net. Al deze maatregelen hebben bijgevolg een beperkte of matige bijdrage op de beleidsdoelstellingen inzake biodiversiteit. Maatregelen rond het vrijwaren van de interlokale mazen van het doorgaand verkeer en de maatregelen om doorgaand vrachtverkeer te weren zorgen voor matige positieve bijdragen op vlak van licht- en geluidshinder en op vlak van luchtverontreiniging. Maatregelen rond het in de praktijk brengen van rekeningrijden zou een wezenlijke bijdrage kunnen leveren om nog meer positieve effecten te hebben binnen de pijler wegennet. Het zou namelijk voor een sterke vermindering van het aantal voertuigkilometers met de wagen kunnen zorgen. De maatregelen in verband met het waterwegennet hebben tot doel de capaciteit van de binnenvaart op te waarderen, waardoor er

minder transport via de weg dient plaats te vinden. Er zijn bijgevolg positieve effecten op vlak van habitatverlies en ontsnippering/versnippering. Vergelijkbare positieve effecten zijn er te verwachten op vlak van licht- en geluidshinder. Op vlak van luchtverontreiniging zijn de positieve effecten beperkter, aangezien de binnenvaart tot op heden nog steeds niet het duurzaamste transportmiddel is. Een verdere verduurzaming van de aandrijfbronnen voor binnenvaart zou een sterk positief effect kunnen hebben op de emissies van CO₂ en stikstof van de binnenvaart. Een onderzoek naar de ontwikkeling van een technologie die minder op fossiele brandstoffen gebaseerd is, zou de vermindering van de luchtvervuiling positief kunnen beïnvloeden. De maatregelen in verband met de hebben allen positieve effecten en een matige bijdrage op vlak van realisatie van beleidsdoelstellingen inzake biodiversiteit. Ze zorgen namelijk voor een vermindering van het aantal voertuigkilometers met de wagens, aangezien er vanuit deze punten stevast diverse vervoersmodi mogelijk zijn. De maatregelen in verband met logistieke knooppunten hebben vergelijkbare doelstellingen als de hoppunten. De effecten en bijdragen zijn bijgevolg vergelijkbaar en positief te beoordelen. Op vlak van luchtverontreiniging zijn er nog steeds positieve effecten te verwachten, maar zijn deze beperkter op positief vlak. Transport door middel van vrachtwagens en schepen, kent namelijk nog steeds een wezenlijke impact op vlak van luchtverontreiniging.

Effectgerichte beoordeling

Inzake ecotoopinname heeft enkel de omleidingsweg een beperkte inname van VEN-gebied “Tiegemberg” tot gevolg. Ook de (niet in het verkeersmodel opgenomen) omleidingsweg van Avelgem/Moen doorsnijdt in beperkte mate SBZ en VEN (“Vaarttaluds Moen”), maar laat toe om alle gemotoriseerd verkeer te weren op de route dwars door het natuurgebied. De andere nieuwe weginfrastructuur noch de nieuwe fietsinfrastructuur interfereren met een beschermd natuurgebied.

De indirecte impact op natuur wordt ingeschat o.b.v. de toe- of afname van verkeer (voertuigkm) binnen een buffer van 500m rond elk habitatrictlijn- of VEN-gebied. De globale impact van het RMP op beschermde natuurgebieden is positief: het aantal voertuigkm neemt af met 22% in en rond SBZ (m.b. de 2 deelgebieden van HRL “Bossen van de Vlaamse Ardennen” binnen/nabij regio Kortrijk) en met 4% in en rond VEN-gebieden. Er is afname of status quo in alle VEN-gebieden behalve het kleine VEN 136 “Omgeving LAR-zuid”, maar de absolute verkeerstoename is dermate klein dat ook hier geen negatieve impact op de natuurwaarden te verwachten is. Vanuit thema biodiversiteit worden dan ook geen aanbevelingen geformuleerd.

5.3.8 Leemten in de kennis

De mate waarin de pijlers uit het RMP de vooropgestelde beleidsdoelstellingen voor het thema biodiversiteit daadwerkelijk helpen behalen is niet steeds eenduidig te bepalen gezien een doorvertaling van de beleidslijnen naar concrete bouwstenen/acties (nog) niet volledig is, en gezien de doorwerkingsmogelijkheden van het plan afhangen van de provinciale bevoegdheden in relatie tot de bevoegdheden op Vlaams en gemeentelijk niveau. Samenwerking tussen beleidsniveaus zal in alle gevallen wel nodig zijn om de vooropgezette doelstellingen te behalen.

5.3.9 Grensoverschrijdende effecten

Gezien de ligging van de vervoerregio Kortrijk t.o.v. de gewestgrens met Wallonië en de landsgrens met Frankrijk zijn grensoverschrijdende effecten niet uit te sluiten. Specifiek in Wervik, Menen, Kortrijk, Spiere-Helkijn en Avelgem zijn de verschillende beschermde gebieden in de omgeving van een gewest- en/of landsgrens gelegen. Een aantal beschermde gebieden grenzen ook aan andere vervoerregio's zoals deze van Westhoek, Midwest, Gent en Vlaamse Ardennen.

Grensoverschrijdende effecten zijn voor alle mogelijke subthema's binnen het thema biodiversiteit mogelijk. Wanneer een beschermd gebied dat op een bepaalde grens gelegen is doorkruist wordt, zijn effecten op vlak van habitatverlies en versnippering/ontsnippering grensoverschrijdend.

De effecten op vlak van licht- en geluidshinder en luchtverontreiniging ter hoogte van waardevolle habitats en beschermde gebieden kunnen tevens grensoverschrijdende effecten naar andere vervoerregio's hebben. De rol van de vervoerregio binnen de pijler van logistieke knooppunten kent ook ruime grensoverschrijdende effecten aangezien transporten die hieraan verbonden zijn vaak een (inter-) nationaal karakter kennen. Op deze wijze kunnen de positieve effecten op vlak van biodiversiteit ook een doorvertaling krijgen in andere vervoerregio's en daarenboven de omgeving van Noord-Frankrijk. Eenzelfde analogie is er te trekken in verband met goederentransporten via water (pijler rond aanbod van het waterwegennet) en het spoor.

5.3.10 Monitoring en postevaluatie

Specifieke monitoring of postevaluatie op het niveau van het beleidsplan wordt voor het thema biodiversiteit niet noodzakelijk geacht. De daadwerkelijke impact van het beleidsplan voor het thema biodiversiteit zal namelijk vooral doorwerken via de realisatie van concrete acties en projecten waarvoor een vergunning nodig is. De monitoring en postevaluatie kan bijgevolg beter op concreet projectniveau gerealiseerd worden.

5.3.11 Voortoets passende beoordeling

Onder de Europese wetgeving en haar doorvertaling in Vlaanderen (Natuurdecreet) geldt dat het veroorzaken van betekenisvolle aantasting van de doelstellingen en natuurlijke kenmerken van een Speciale beschermingszone (Gebieden van de Habitat- en Vogelrichtlijn) niet is toegelaten.

Of er sprake kan zijn van impact van een project, plan of programma kan worden onderzocht in een zogenaamde voortoets. Als er impact wordt vermoed moet een passende beoordeling worden uitgevoerd. Een passende beoordeling is een onderzoek waarin de impact van het project, plan of programma wordt nagegaan en waarin het al dan niet betekenisvol zijn van deze impact wordt begroot.

Het Regionaal Mobiliteitsplan Kortrijk is gelegen op het grondgebied van diverse steden en gemeenten in Zuid-West-Vlaanderen waarbinnen diverse Habitatrichtlijngebieden gelegen zijn (er komen geen Vogelrichtlijngebieden voor in de vervoerregio Kortrijk).

De natuurlijke kwaliteit van deze gebieden wordt bepaald door de lokale staat van instandhouding (oppervlakte en kwaliteit van de aanwezige habitats) de onderlinge connectiviteit en de natuur- en milieukwaliteit van de omliggend open ruimte. Biodiversiteit kent immers geen planologische grenzen, en veel soorten en habitats met doelen te realiseren binnen SBZ hebben ook veel belang bij minimale milieudruk en maximale natuurkwaliteit in ruimte buiten SBZ.

Aangezien het RMP Kortrijk expliciete ingrepen voorziet, rechtstreeks te linken aan de natuurlijke kenmerken van de SBZs binnen de vervoerregio Kortrijk, kunnen er op dit strategisch niveau geen uitspraken worden gedaan over de potentiële impact van het RMP op het (bereiken van) de lokale instandhoudingsdoelstellingen van de diverse SBZ gebieden aanwezig binnen de vervoerregio. Het al dan niet voorkomen van effecten op SBZ moet binnen plan- en projectprocessen die eventueel volgen uit het RMP worden nagegaan. Wel kan kort worden gescreend op de impact of eventuele bijdrage van het RMP aan de prioritaire inspanningen die worden geformuleerd om binnen de SBZ gebieden op termijn naar een goede staat van instandhouding te evolueren. Voor een overzicht van de voornaamste prioritaire inspanningen wordt verwezen naar § 5.3.3. Voor een globale beschrijving van de effecten van het RMP op de beleidsdoelstellingen voor biodiversiteit kunnen we verwijzen naar de doelgerichte beoordeling waarin op een kwalitatief niveau wordt ingegaan op de effecten inzake direct

ruimtebeslag en versnippering en barrièrewerking(habitatverlies en ontsnippering/versnippering), rustverstoring (licht- en geluidshinder ter hoogte van waardevolle habitats) en verontreiniging (luchtverontreiniging ter hoogte van waardevolle habitats). Deze beoordeling is terug te vinden in § 5.3.5. De effectgerichte beoordeling kwantificeert de impact van deze verschillende subthema's ter hoogte van Habitatrichtlijngebied en VEN-gebied. We verwijzen voor de effectbeoordeling bijgevolg ook naar § 5.3.6.

Er kan worden gesteld dat op strategisch niveau de impactbeoordeling ten opzichte van de SBZ-gebieden gelijkaardig is als de impact op biodiversiteit in het algemeen, zoals samengevat in § 5.3.7.

5.4 Thema Klimaat

5.4.1 Thematische afbakening van het studiegebied

Het studiegebied voor het thema klimaat komt overeen met het plangebied van de vervoersregio Kortrijk. Afhankelijk van de mate dat het regionaal mobiliteitsplan ook effecten heeft op de klimaatadaptatie en/of -mitigatie van buiten de vervoerregio gelegen gebieden (bv. valleien van grensoverschrijdende waterlopen) worden die ook tot het studiegebied gerekend.

Binnen het studiegebied wordt bekeken of de gevoeligheid van de omgeving aan de gevolgen van de klimaatverandering wijzigt, en of er zich wijzigingen voordoen in emissies van CO₂ en, voor zover relevant, andere broeikasgassen. De afbakening van het gebied waarbinnen de effecten van klimaatverandering op het plan worden in kaart gebracht komt eveneens overeen met de afbakening van de vervoersregio.

Voor wat de emissies van broeikasgassen betreft wordt er echter geen studiegebied afgebakend in termen van impactreceptoren, aangezien de klimaatverandering die veroorzaakt wordt door deze emissies een mondiaal fenomeen is en de impact ervan zich ook mondiaal laat voelen. De specifieke bijdrage of reductie van emissies die gerelateerd zijn aan de maatregelen van het regionaal mobiliteitsplan (of de reductie van deze emissies) valt ook niet af te zonderen van het geheel van mondiale emissies die klimaatverandering veroorzaken.

5.4.2 Beleidsambities Klimaat

5.4.2.1 *Beleidsambities 2030*

Green Deal (Europese Klimaatwet):

- Minstens 55% netto reductie in totale broeikasgasemissies (CO₂eq) t.o.v. 1990. Voor Vlaanderen zou zich dit vertalen in een reductie met 47% tegenover 2005 (cfr. voorstel voor aangepaste Effort Sharing Regulation).
- Voortdurende vooruitgang boeken om het adaptatievermogen te vergroten, de veerkracht te vergroten en de kwetsbaarheid voor klimaatverandering te verminderen (Europese Klimaatwet (Green deal)).
- Klimaatadaptatie slimmer, sneller en systemischer maken (EU Adaptatie strategie (Green deal)).

Vanuit het Fit for 55-pakket:

- Netto 310 miljoen ton CO₂equivalenten aan broeikasgassen uit de atmosfeer verwijderen in de LULUCF-sector voor de periode 2026-2030 (Fit for 55). Bijlage IIa bij het voorstel tot aanpassing

van de LULUCF-verordening voorziet voor België een netto reductie van 1.352 kt CO₂-equivalent in 2030.

Beleidsplan Ruimte Vlaanderen:

- Realiseren van overige 60% (28.600 ha) groene bestemming waarvan 6.800 ha bosgebied.
- Realiseren van 4.500 ha extra groene bestemming als alternatief voor aanduiding Natuurverwevingsgebied (NVWG).
- Onderling beter verbinden van natuurkernen.

Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030 + Visienota bijkomende maatregelen (VR 2021):

- 35% netto reductie in niet-ETS broeikasgasemissies (CO₂equivalenten) t.o.v. 2005 (Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030)
- Aanvullend werd bovenop alles wat in het Vlaams Energie- en Klimaatplan reeds is voorzien, op 5/11/2021 beslist om een extra pakket aan maatregelen te formuleren, waardoor de ambitie kan worden opgeschroefd naar een reductie van -40% (in plaats van 35% zoals voorzien in het oorspronkelijke VEKP) ten opzichte van 2005 (Visienota bijkomende maatregelen). Binnen de sector transport zijn o.a. voorzien:
 - een verdere inzet op modal shift naar zacht weggebruik en combimobiliteit
 - vergroening van personen- en bestelwagens door uitfasering van de aankoop van fossiele verbrandingsmotoren vanaf 1/1/2029
 - een verhoging van het aanbod (semi-)publieke laadpunten (100.000 (semi-)publieke laadequivalenten tegen 2030) en aanscherping van de 'werf Mobiliteit in het Lokaal Energie en Klimaat Pact' (met het oog op 1 miljoen elektrische wagens tegen 2030)
 - vergroening van het goederenvervoer en van het openbaar vervoer (o.a. emissievrije bussen)
- Geen netto afname van koolstofvoorraden vastgelegd in diverse vormen van landgebruik t.o.v. 2021 (i.e. "no-debit rule") (Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030).

Vlaams Energie- en Klimaatplan:

- 1. Terugdringen van bijkomend ruimtebeslag, ontharding en beheer van niet-verhard ruimtebeslag
 - (a) Het terugdringen van bijkomend ruimtebeslag;
 - (b) De verhardingsgraad binnen het bestaande en het bijkomende ruimtebeslag doen afnemen respectievelijk beperken;
 - (c) Het inrichten en beheren van niet-verhard ruimtebeslag met oog op verhoogde koolstofopslag.
- 2. Verhoogde koolstofopslag in bos en natuur
 - (a) Voorkomen van ontbossing en verlies van lang liggende graslanden
 - (b) Verhoogde opslag door aanleg van bijkomend bos en natuur
 - (c) Bosbeheer

- (d) Verhoogde opslag door integraal waterbeheer, inrichting en vernatting

Burgemeesterconvenant 2030:

- De 13 steden en gemeenten uit Zuid-West-Vlaanderen engageren zich voor het Burgemeestersconvenant 2030, waarmee ze aantonen structurele maatregelen te willen nemen die op lange termijn een grote impact hebben op het klimaat en de CO2 met 40% reduceren tegen 2030. De prioritaire thema's binnen het Burgemeestersconvenant betreffen mobiliteit, energie en adaptatie.

5.4.2.2 *Beleidsambities 2040 en verdere doorkijk*

Green deal:

- Klimaatneutraal zijn in 2050 (met engagement voor netto negatieve emissies na 2050) (Europese Klimaatwet).
- Klimaatbestendig zijn in 2050 (EU Adaptatiestrategie).

Fit for 55:

- Scope van de verordening uitbreiden zodat ook de broeikasgasemissies afkomstig van de landbouwsector erdoor gevat worden (waarbij alle broeikasgasemissies door landgebruik, bosbouw en landbouw samen tegen 2035 in evenwicht worden gebracht met verwijderingen uit deze drie sectoren).

Beleidsplan Ruimte Vlaanderen:

- Tegen 2050 is het fijnmazig netwerk van groenblauwe aders dwars doorheen de open en bebouwde ruimte maximaal ingericht, zodat de ruimte klimaatbestendig en meer leefbaar is. Dit betekent een substantiële vermeerdering van het aandeel wateroppervlakte en groen in open ruimte en steden en dorpen ten opzichte van 2015.
- Terugdringen verhardingsgraad in de bestemmingen landbouw, natuur en bos met minstens 1/5 tov 2015.
- De ruimte biedt in 2050 een palet van leefomgevingen in sterke steden en dorpen. Ruimtelijke ontwikkelingsprojecten realiseren een goede inrichting vanuit de kernkwaliteiten voor ruimtelijke ontwikkeling (gedeeld en meervoudig gebruik; robuustheid en aanpasbaarheid; herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving; waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap; biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit; klimaatbestendigheid; energetische aspecten; gezondheid; inclusief samenleven; economische vitaliteit).

Vlaamse Klimaatstrategie 2050:

- 85% netto reductie in niet-ETS broeikasgasemissies (CO2e) t.o.v. 2005 (met ambitie om te evolueren naar volledige klimaatneutraliteit)- In de transportsector wordt een volledig emissievrij personen -en goederenvervoer voorzien tegen 2050.
- Blijvende stijging of stabilisatie op een hoog niveau van het koolstofgehalte in landbouw-bodems en maximalisatie van koolstofopslag in natuur- en bosgebieden rekening houdend met het gewenste natuurdoeltype.
- Een klimaatadaptieve ruimte, samenleving, gebouwen, (mobiliteits)infrastructuur, industrie en landbouw.

Klimaatmanifest regio Zuid-West-Vlaanderen:

Klimaatneutraliteit tegen 2050 is de doelstelling van Intercommunale Leiedal en de 13 steden en gemeenten van Zuid-West-Vlaanderen. Binnen het strategische project ZeroRegio werkte Leiedal hiertoe een aantal prioritaire klimaatacties uit, die op korte en langere termijn gerealiseerd moeten worden. Die denkoefening mondde uit in het Klimaatmanifest, dat de aanzet vormt voor realisaties die gedragen worden door zowel de inwoners van de regio, als door landbouwers, natuur- en andere verenigingen en beleidsmakers op lokaal, interlokaal en bovenlokaal niveau. De ambities en doelstellingen betreffen:



- Kwalitatief ontwikkelen van het blauw-groene netwerk
 - Ruimte voor water
 - Meer divers groen
 - Slim ontharden
- Versterken van kernen en stedelijk netwerk
 - transformatie van het woonpatrimonium
 - toekomstbestendig KMO-landschap
 - sterke alternatieven voor de auto
- Activeren van productieve landschappen
 - Naar een CO₂-arm energiesysteem
 - Landbouw in evolutie
 - Ecosysteemdiensten herstellen

Regionale onthardingsstrategie Zuid-West-Vlaanderen:

- In de regio wordt gestreefd naar een ontharding van ca. 550 ha of 18 m² per inwoner tegen 2040 om te dalen onder het Vlaams gemiddelde. Dit zou een ontharding vragen van 6% van de huidige verharding in de regio (2015). Tegen 2025 wenst men reeds 30 ha onthard te hebben, in de jaren die daar op volgen hoopt men op grotere schaal te kunnen ontharden.

5.4.3 Beoordelingskader doelgerichte beoordeling

Onderstaande beoordelingstabel geeft de verschillende subthema's en bijhorende criteria binnen het thema klimaat weer.

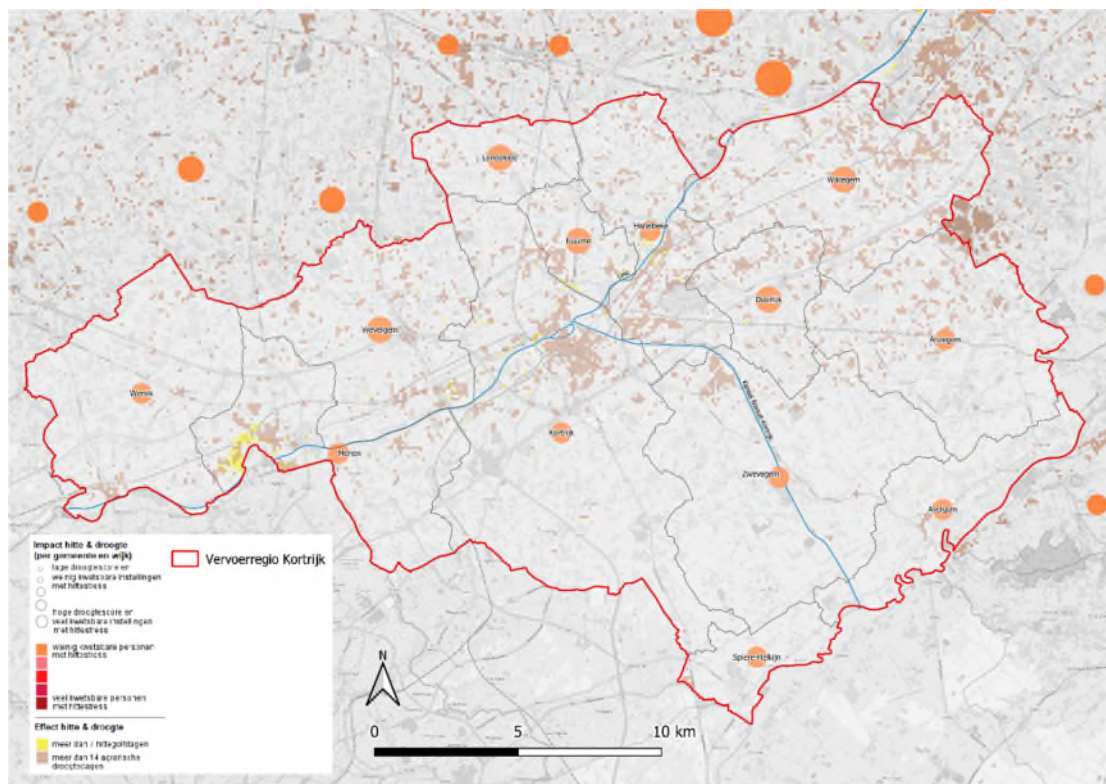
| Subthema | Indicatoren |
|--|--|
| <p>Klimaatmitigatie: Impact van het regionale mobiliteitsplan op de emissies van broeikasgassen en het vastleggen van koolstof</p>  | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mate waarin broeikasgasemissies afnemen als gevolg van het plan en/of de mate waarin koolstof vastgelegd wordt binnen het studiegebied. |
| <p>Klimaatadaptatie: Impact van het regionale mobiliteitsplan de weerbaarheid van de omgeving tegen de effecten van klimaatverandering</p>  | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mate waarin het plan bijdraagt aan een vergroting van de klimaatrobustheid van de omgeving en van haar weerbaarheid aan de gevolgen van klimaatverandering, op het vlak van droogte, hittestress en wateroverlast. |

5.4.4 Huidige situatie en te verwachten evoluties

5.4.4.1 Voornaamste kenmerken van het thema binnen de vervoersregio

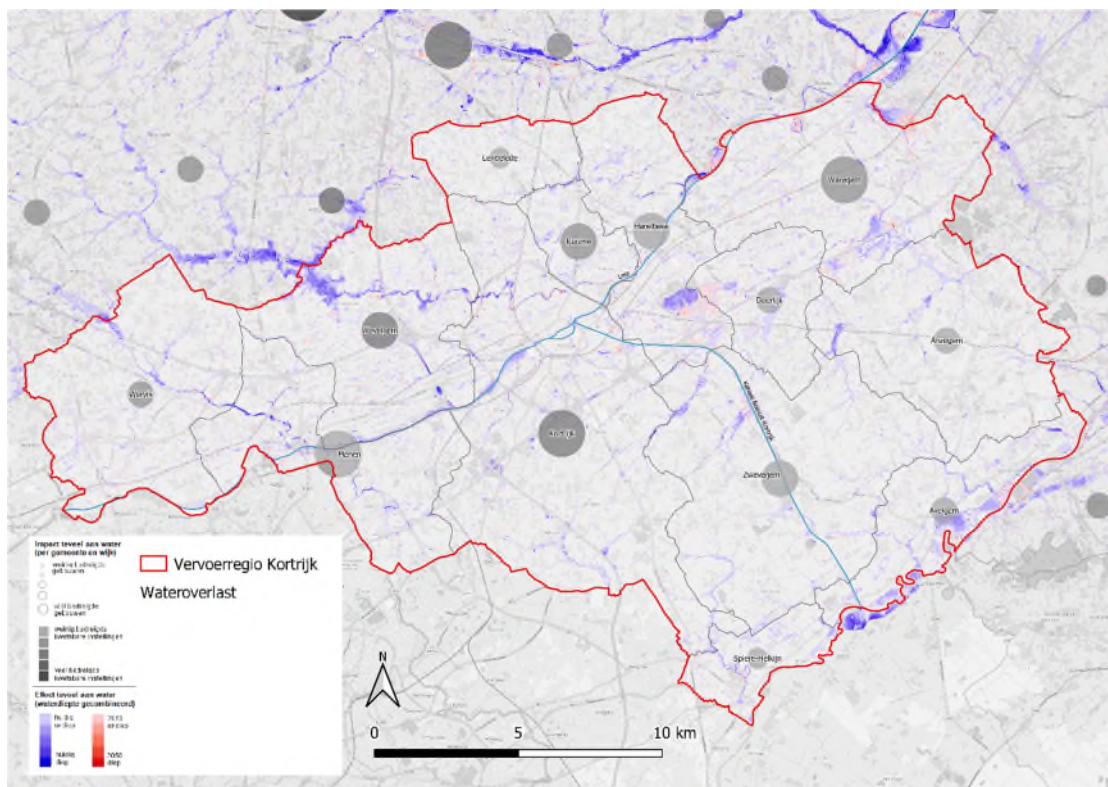
De **hitte- en droogtestress** binnen het huidige klimaat (2022) is niet gelijk verdeeld binnen de vervoerregio. De gebieden met het meeste hittegolfdagen zijn degenen met het meeste ruimtebeslag en voornamelijk verharding. Dit valt het meeste op in de bebouwde kernen en industriegebieden in de Leievallei. Vooral het centrum van Kortrijk, het industrieterrein van Menen en dat van Harelbeke zijn in het huidige klimaat het meest gevoelige voor hittestress (figuur 5-1). Dat komt door het zogenaamde Urban Heat Island effect. In de meer landelijke gebieden met een grotere open ruimte in het zuiden van de vervoerregio is de impact van hitte- en droogtestress het laagste.

Het patroon van het aantal voor hittestress kwetsbare personen hangt samen met de bevolkingsverdeling tussen de gemeenten in het algemeen, maar eveneens met de verdeling van bepaalde demografische groepen zoals bv. bejaarden. Deze verdeling is vrij gelijkmatige over de hele vervoerregio.



Figuur 5-56: Huidige toestand hitte en droogte-impact binnen de vervoerregio (2022) (Klimaatportaal VMM)

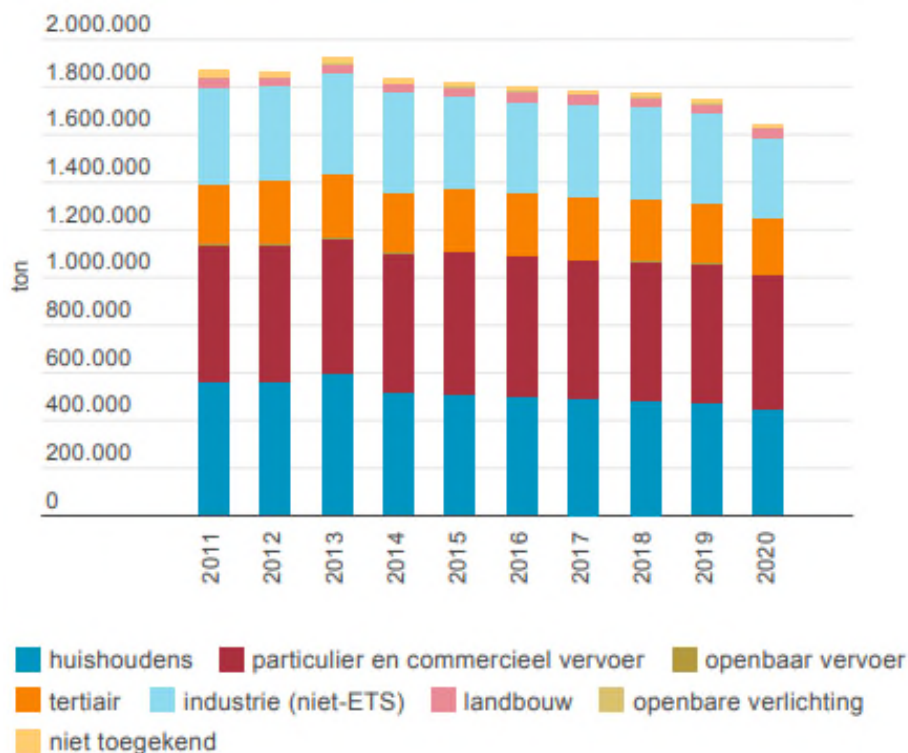
Wateroverlast als gevolg van fluviale (rivier)overstromingen is in het huidige klimaat beperkt tot kleine gebieden langsheen de Leie- en Scheldevallei (figuur 5-2). Wateroverlast als gevolg van afstromend hemelwater (pluviaal) komt echter veel meer verspreid voor in de vervoerregio. Het gaat dan voornamelijk over de lager gelegen gebieden in beekvalleien. Zo valt de Heulebeek in Wevelgem op door een grote verspreiding van matig diepe tot diepe overstromingen in de ruime omgeving van de beek. Dit heeft vooral impact op de infrastructuur die de beekvalleien doorkruist, maar ook op bedreigde gebouwen in de directe omgeving. Ook andere laaggelegen valleitjes of depressies zorgen voor een lokale concentratie van afstromend hemelwater en overlast voor omliggende gebouwen. De gemeenten met het meeste aantal bedreigde gebouwen bij wateroverlast bevinden zich in de Leievallei. Kortrijk en Wevelgem hebben daarbij het grootste aantal bedreigde instellingen (scholen, -zorginstellingen, ...). De aangroei van de waterdiepte in overstromingsgevoelige gebieden onder de gemodelleerde klimaatomstandigheden van 2050 versterkt gedeeltelijk de dreiging van wateroverlast voor de bestaande hotspots en zorgt voor de uitbreiding van lokale hotspots die gevoelig zijn voor waterconcentraties. Ook plaatsen met veel verharding zoals stedelijke kernen, bedrijfsterreinen, parkings en grote infrastructuuroppervlakken zorgen voor een versterking van de hemelwaterafstroming die wateroverlast kan veroorzaken.



Figuur 5-2: Huidige en toekomstige toestand (2050) van potentiële wateroverlast binnen de vervoerregio (2022) (Klimaatportaal VMM)

5.4.4.2 Broeikasgasemissies

Er is sprake van een globale daling van 12,4% van de totale CO₂-uitstoot in de vervoerregio Kortrijk tussen 2011 en 2020 (Provincies in cijfers, Figuur 5-3). Globaal werd er in dezelfde periode een daling van 8,2% en 9,4% van de totale CO₂-uitstoot in respectievelijk West-Vlaanderen en het Vlaams Gewest vastgesteld. De sector particulier en commercieel vervoer is verantwoordelijk voor het grootste aandeel van CO₂-emissie binnen de vervoerregio Kortrijk, maar de uitstoot daalde wel met 2,1% tussen 2011 en 2020. Hoewel er een globale daling is in alle sectoren, is deze daling echter het kleinste in de sectoren particulier en commercieel vervoer en de landbouwsector (Tabel 5-1).



Bron: Vlaams Energie- en Klimaatagentschap - CO₂-inventaris | provincies.incijfers.be

Figuur 5-3: Evolutie van de CO₂-emissies in ton per sector binnen de vervoerregio Kortrijk (provincies.incijfers.be).

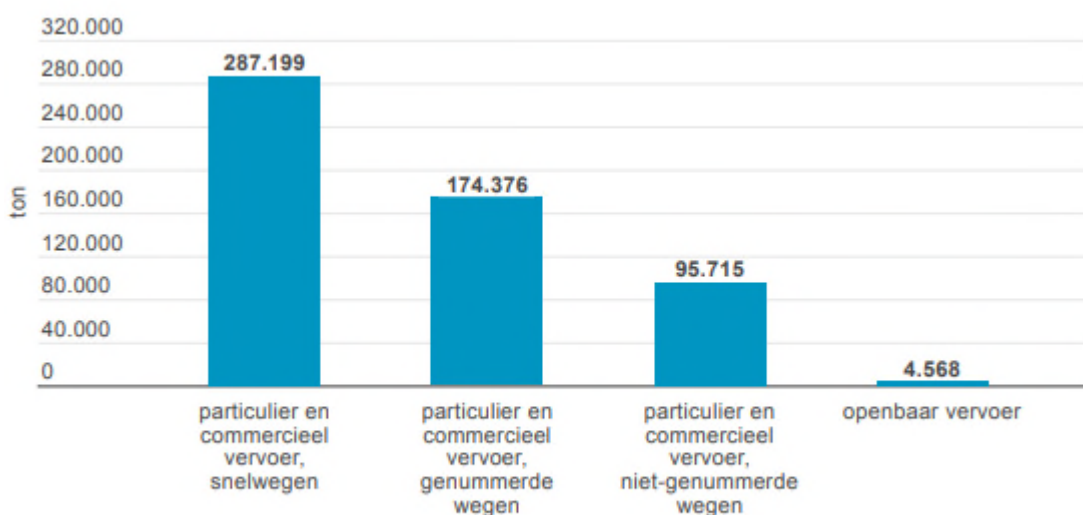
Tabel 5-1: Evolutie van de CO₂-emissies in ton per sector binnen de vervoerregio Kortrijk (procentuele groei; 2020 t.o.v. 2011) (provincies.incijfers.be).

| | gemeenten totaal | West- Vlaanderen | Vlaams Gewest |
|---|---------------------|---------------------|------------------|
| huishoudens | -19,9 | -19,4 | -20,2 |
| particulier en commercieel vervoer | -2,1 | -0,6 | 0,0 |
| openbaar vervoer | -33,2 | -31,4 | -27,6 |
| tertiair | -8,1 | -7,1 | -7,6 |
| industrie (niet-ETS) | -15,8 | -4,6 | -11,7 |
| landbouw | -1,7 | 4,6 | 14,8 |
| openbare verlichting | -33,8 | -29,7 | -27,0 |
| CO₂-emissie niet toegekend | -62,9 | -28,0 | -39,3 |
| totaal | -12,4 | -8,2 | -9,4 |

< -20,00
 -20,00 < -10,00
 -10,00 < 0,01
 0,01 < 10,00
 >= 10,00



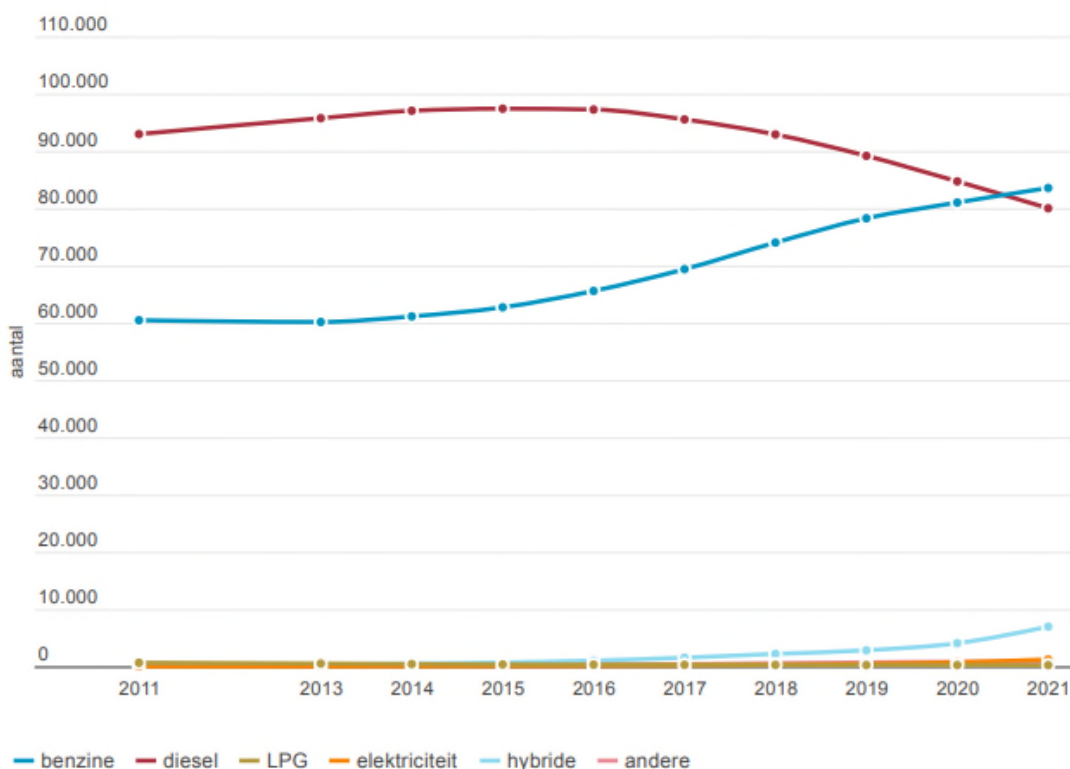
De transportsector zorgde voor 34,3% van de totale CO₂-uitstoot in 2020. Dit omvat de uitstoot van het particulier en commercieel vervoer, alsook het openbaar vervoer (bussen en trams van De Lijn) door verplaatsingen op binnen de vervoerregio. Scheepvaart, luchtvaart en spoorverkeer zitten niet in de cijfers. De aanwezigheid van snelwegen of zeer drukke gewestwegen (genummerde wegen) heeft een grote impact op de afgelegde kilometers en de CO₂-uitstoot door transport in gemeenten. Aangezien het veelal over (supra-)regionaal doorgaand verkeer gaat, hebben de individuele gemeente hier over het algemeen weinig impact op. Daarom is het relevant om de uitstoot door commercieel en particulier vervoer verder op te splitsen volgens wegtype. Uit figuur 5-2 blijkt dat de CO₂-uitstoot door verkeer op de snelwegen in de vervoerregio veruit het grootste is met een aandeel van 51% van de totale transportemissie. Het aandeel van verkeer op de gewestwegen is 31%, het aandeel op de niet-genummerde wegen is 17% en het aandeel van het beschikbare openbaar vervoer (zonder treinverkeer) is slechts 0,8% van de totale CO₂-uitstoot.



Bron: Vlaams Energie- en Klimaatagentschap - CO₂-inventaris | provincies.incijfers.be

Figuur 5-4: Figuur 4-2: CO₂-emissie door transport in de vervoerregio Kortrijk onderverdeeld per wegtype (Vlaams Energie- en Klimaatagentschap – CO₂ inventaris - provincies.incijfers.be)

Volgens Statbel waren er 172 821 personenwagens ingeschreven binnen de vervoerregio Kortrijk op 1 januari 2021. 94,7% van dit aantal zijn benzine- en dieselwagens. Hoewel het aandeel van elektrische en hybride wagens vrij klein is (ongeveer 5% in 2021), kent het aandeel wel een sterk stijgende trend tussen 2017 en 2021 (Figuur 4-5).



Bron: Statbel - Wagens naar brandstof | provincies.incijfers.be

Figuur 5-5: Evolutie van de ingeschreven personenwagens per brandstoftype in de vervoerregio Kortrijk (2011-2021) (Statbel - provincies.incijfers.be)

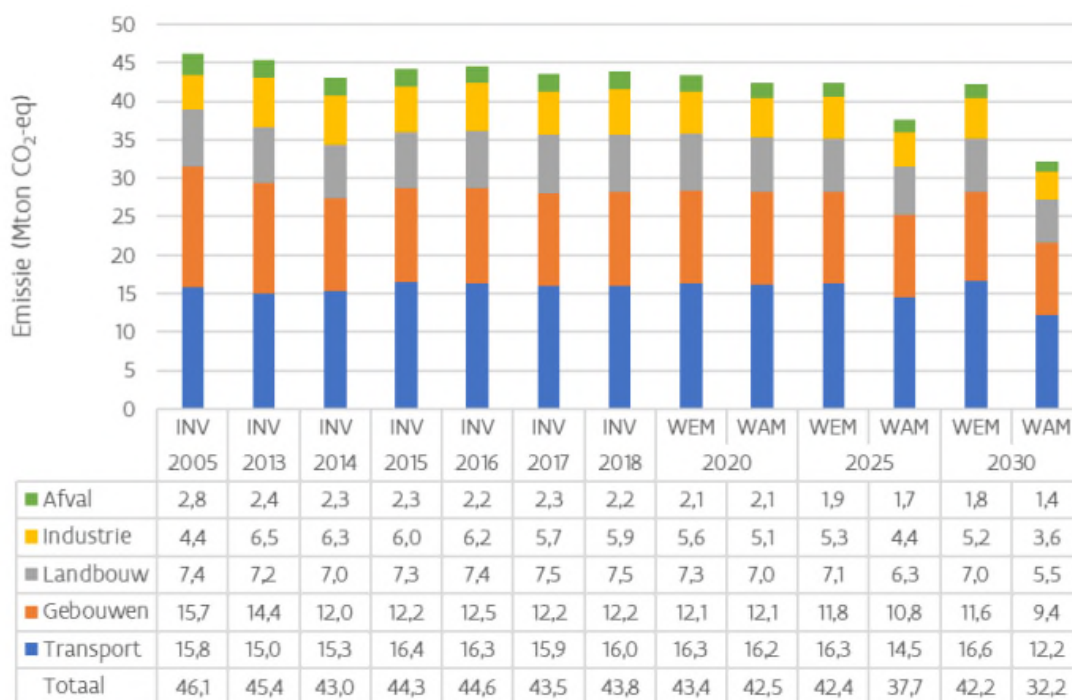
5.4.4.3 Verwachte evoluties op het vlak van broeikasgasemissies

Volgens de beleidsambities voor de klimaatdoelstellingen tegen 2030 moet het Vlaamse Gewest een netto reductie van 35% in niet-ETS broeikasgasemissies t.o.v. 2005 realiseren. In 2021 werd er een extra pakket aan maatregelen geformuleerd om deze ambitie naar een reductie van -40% op te kunnen schreeven.

Uit het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030 (VEKP) blijkt dat de doelstellingen niet gehaald kunnen worden met de huidige evoluties, zonder dat er extra inspanningen geleverd worden. Voor de prognoses richting 2030 worden er twee scenario's gepresenteerd in het VEKP:

- "With existing measures" (WEM) scenario: dit scenario is gebaseerd op bestaande beleidsmaatregelen.
- "With additional measures" (WAM) scenario: dit scenario is gebaseerd op de extra beleidsmaatregelen in het VEKP.

Volgens het VEKP daalde de niet-ETS uitstoot van broeikasgassen in Vlaanderen met 5% van 46,1 Mton CO₂-eq in 2005 (reële 2005 niet-ETS uitstoot) tot 43,8 Mton CO₂-eq in 2018. Het WEM-scenario levert volgens de prognoses een reductie op van 11,8% in 2030 ten opzichte van de herrekenende 2005 niet-ETS uitstoot (Figuur 5-6). De prognoses geven voor het WAM-scenario een daling van de niet-ETS emissies met 32,6% tegen 2030 ten opzichte van de herrekenende 2005 niet-ETS uitstoot.



Figuur 5-6: Niet ETS broeikasgasemissies in Vlaanderen 2005-2030 (Mton CO₂-eq) (VEKP 2021-2030).

Indien de doelstellingen van het VEKP gerealiseerd worden is de referentiesituatie in 2030 (op Vlaams niveau) dan ook gelijk aan de uitkomst van het WAM-scenario. Deze evolutie houdt wel nog geen rekening met een waarschijnlijke aanscherping van de doelstelling voor 2030, in overeenstemming met de doelstelling opgenomen in de Europese Klimaatwet. Indien de doelstellingen echter niet gerealiseerd worden, dan stelt het WEM-scenario een minder optimistische inschatting van de referentiesituatie in 2030 voor.

5.4.4.4 Evoluties op het vlak van de klimaatparameters

Het is nodig om een beeld te hebben van de klimaatevoluties in de periode 2030 - 2050 om een inschatting te kunnen maken van het belang van de realisatie van het Ruimtelijk Mobiliteitsplan op de weerbaarheid van de vervoerregio tegen klimaatverandering.

Voor deze beschrijving van het mogelijke toekomstige klimaat in de vervoerregio Kortrijk wordt er gebruik gemaakt van de overkoepelende analyse van de gegevens door VMM²⁶ en enkele van de belangrijkste conclusies uit het Klimaatrapport 2020 van het KMI. Het is hierbij wel belangrijk om op te merken dat onderstaande beschrijving de mogelijke klimaatevoluties beschrijft tegen 2050, 2100 én dat voor een hoog emissiescenario²⁷. Dit is dus slechts een inschatting waar een grote mate van onzekerheid mee gepaard gaat. Zo kan er nog steeds verwacht worden dat de klimaatevoluties in de periode 2030 - 2040 een lagere impact kunnen hebben dan wat beschreven wordt voor 2050 en 2100. Zeker als er in het komende decennium verregaande emissiereducerende maatregelen kunnen

²⁶ Johan Brouwers en Kris Cauwenberghs (VMM), "Klimaatinformatie over jouw gemeente? Op Klimaatportaal Vlaanderen.". In "Congresboek Klimaatdag 2019, VVSG" en presentatie van het Klimaatportaal op de FELNET studiedag van 16 mei 2019.

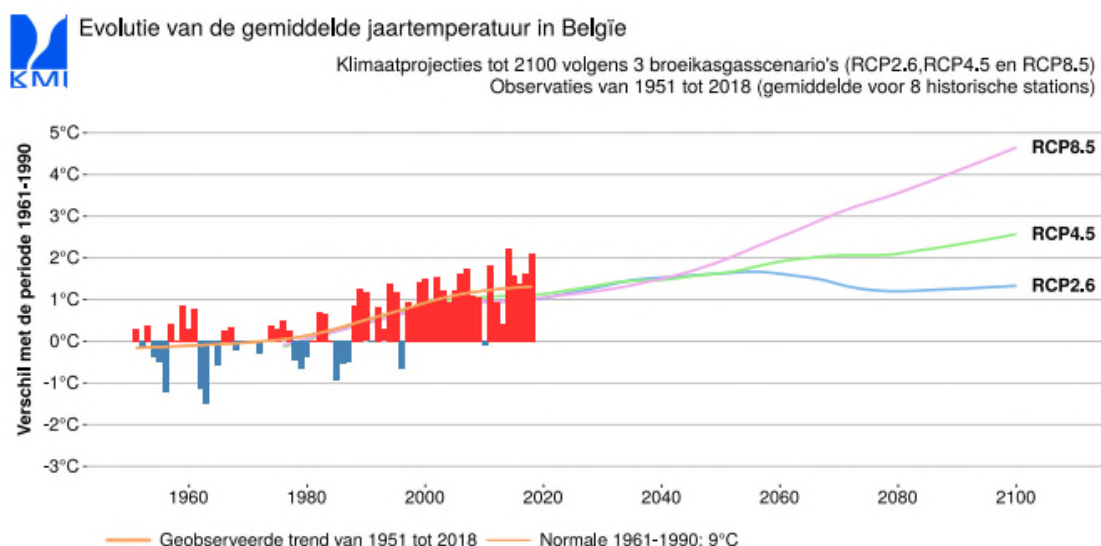
²⁷ De hier opgegeven cijfers gelden voor het zogenaamde hoog-impacts scenario, wat overeen komt met de bovengrens van het 95 %-betrouwbaarheidsinterval: 95 % van de modelresultaten geven een lagere inschatting van klimaatverandering en 5 % een nog hogere. Het gehanteerde hoog-impacts scenario komt overeen met het internationaal gehanteerde RCP8.5 broeikasgasscenario. Dit scenario veronderstelt een temperatuurstijging van tussen 3,2 en 5,4 C° tegen het jaar 2100, en kan dus als "worst case" beschouwd worden.

genomen worden. Dit hangt uiteraard niet enkel af van het emissiereductietraject in de vervoerregio Kortrijk, maar eerder wel van de wereldwijde emissiereducties. Onderstaande beschrijving geeft m.a.w. een duidelijk beeld van de aard en richting van de te verwachten klimaatevoluties, maar de omvang ervan in 2040 kan kleiner zijn dan wat hier beschreven wordt. Het is vooral vanaf 2050 dat het onderscheidt tussen het hoogste en de lagere emissiescenario's zeer duidelijk wordt (Figuur 5-7).

Sinds het begin van de klimatologische metingen midden 19e eeuw is de gemiddelde temperatuur in België met bijna 2,5°C toegenomen. Volgende klimaatevoluties zijn niet uit te sluiten als de mondiale broeikasgasuitstoot de komende decennia niet drastisch wordt teruggedrongen (hoog-impactscenario, RCP 8.5):

- Een stijging van de jaargemiddelde temperatuur in Vlaanderen, van 10°C in het huidige klimaat naar 15 à 16°C tegen 2100. Tegen het jaar 2040 behoort een toename van de gemiddelde temperatuur met 1,5°C al tot de mogelijkheden (Figuur 5-7).
- Een toename van de windsnelheid, vooral in de winter, met 8 %
- Een stijging van de totale jaarneerslag met 8 % in 2100, met een combinatie van nattere winters (+29 %) en drogere zomers (-38 %).

Neerslagevents zouden tegen 2050 tot 20 % extremer kunnen worden, en tot 75 % extremer in 2100. Het aantal dagen met zware neerslag zou kunnen toenemen met respectievelijk 7 en 13 dagen in 2050 en 2100. Als gevolg van de wijzigingen in de neerslaghoeveelheden zouden gebieden die momenteel eens in de 100 jaar overstromen in 2100 elke 10 jaar kunnen overstromen. De piekwaterstanden in de waterlopen kunnen daarbij gemiddeld met 22 cm toenemen. In Vlaanderen zou er tegen 2100 ongeveer 130.000 ha aan overstroombare gebieden kunnen bijkomen, een stijging met 77 %.



Figuur 5-7: Evolutie van de gemiddelde temperatuur in België (ten opzichte van de normale 1961-1990) voor de periode 1951-2100 (KMI Klimaatrapport 2020)

Het aantal hittegolfdagen als gevolg van de klimaatverandering kan toenemen van 4 vandaag (in een langjarig gemiddelde zomer) tot 11 in 2030, 18 in 2050 en 50 in 2100. Het aantal tropische nachten per jaar kan met 20 dagen toenemen tegen 2030, en met 47 dagen tegen 2100. Volgens het

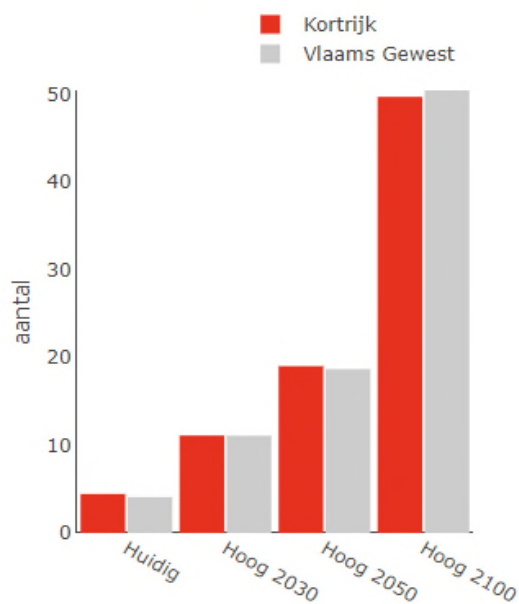
Klimaatrapport 2020 van het KMI kan er vanaf de tweede helft van deze eeuw minstens één hittegolf per zomer voorkomen, ongeacht de omgeving (landelijk of stedelijk).

Het aantal droge dagen in een jaar zou kunnen toenemen van gemiddeld 172 nu naar 205 in 2050 en 236 in 2100. Dit hangt samen met een daling van de hoeveelheid neerslag in de zomer (met 38 % tegen 2100) en een toename van de (potentiële) verdamping tijdens de zomermaanden (met 23 % tegen 2100). Daardoor kan extreme droogte (zoals tijdens de zomers van 1976 en 2018 en voorjaar 2022) tegen 2100 eens in de vier à vijf jaar voorkomen, terwijl de kans op voorkomen nu ongeveer 1/50 bedraagt. De intensiteit van extreme droogte kan verdubbelen tegen 2100. De lengte van droge periodes, die nu gemiddeld 24 dagen bedraagt, zou met 18 dagen kunnen toenemen tegen 2050 en met 33 dagen tegen 2100. Als gevolg hiervan kunnen de laagwaterdebieten afnemen met tot 70 % (in 2100), wat in de zomer kan resulteren in droogvallende kleine waterlopen.

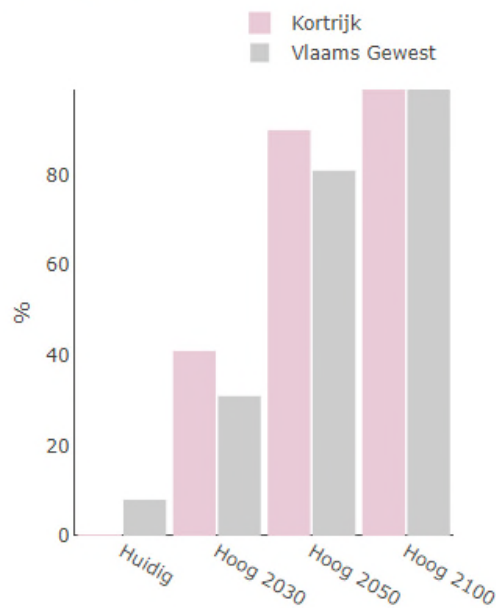
Op figuur 5-8 wordt concreet weergegeven hoe het aantal hittegolfdagen in Kortrijk kan evolueren tussen 2022 en 2100 volgens de gegevens van het VMM Klimaatportaal en bij een hoog impact-scenario. Het aantal hittegolfdagen per jaar zal de komende decennia sterk toenemen, wat de klimaatimpact vergroot. Het is echter vanaf 2050 dat er een sterke versnelling is in de effecten met een zeer grote toename van het aantal hittegolfdagen. Het aantal hittegolfdagen in Kortrijk blijft wel steeds het Vlaamse gemiddelde benaderen in de toekomstige evoluties. Daarnaast neemt het percentage hitte getroffen onder de kwetsbare bevolking (0-4 en 65+) sterk toe tot meer dan 80% in 2050.

Op figuur 5-9 is te zien hoe het aantal droogtedagen ook sterk blijft toenemen in Kortrijk. Dat uit zich zowel in een sterke stijging van het aantal agrarische droogtedagen (zeer lage bodemvochtigheid) als het aantal hydrologische droogtedagen (zeer lage oppervlakte- en grondwaterstanden) per jaar. Qua agrarische droogtedagen is Kortrijk in het huidige klimaat al veel kwetsbaarder dan het Vlaamse gemiddelde en die trend zet zich door volgens de klimaatevoluties. Qua hydrologische droogtedagen benaderen de waarden voor Kortrijk het Vlaamse gemiddelde, maar ook hier is de stijging van het aantal droogtedagen zeer uitgesproken in de toekomstige klimaatevoluties. Men kan dus besluiten dat Kortrijk en grote delen van de vervoerregio dus gevoelig zijn aan impact van droogte in de bodems in het huidige klimaat en de toekomstige klimaatevoluties. Waarbij de stijging van het aantal droogtedagen ongeveer even snel stijgt als het Vlaamse gemiddelde.

Aantal hittegolfdagen per Jaar

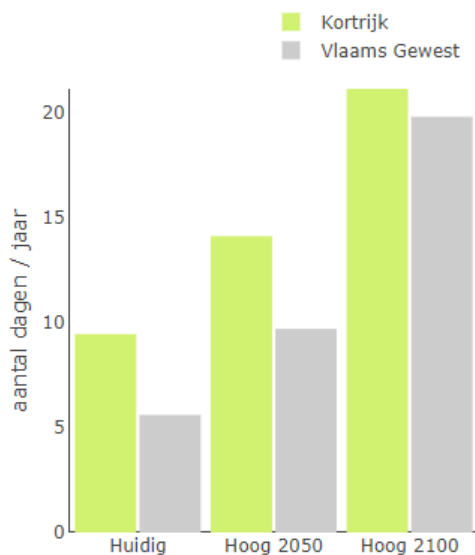


Percentage hitte getroffen (0-4 en 65+)

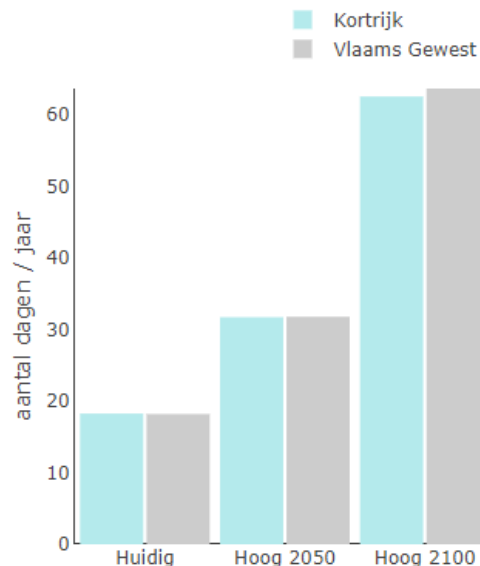


Figuur 5-8: Evolutie van het aantal hittegolfdagen in Kortrijk tussen 2022 en 2100 bij een hoog impactscenario. De rode balken geven de cijfers voor Kortrijk weer, de grijze de gemiddelde situatie voor heel Vlaanderen (Klimaatportaal VMM).

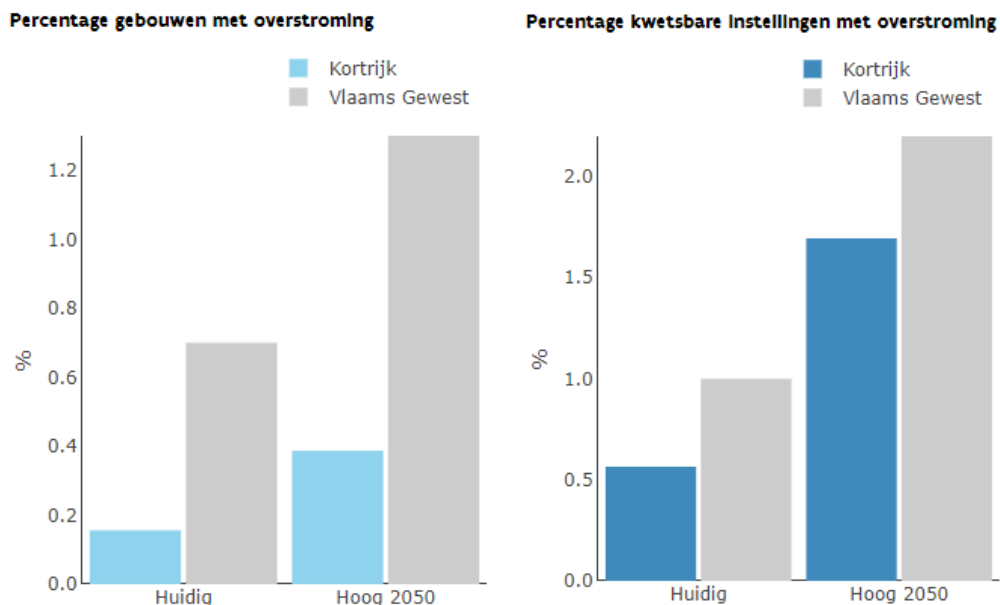
Droogte-duur (agrarisch) in dagen per Jaar



Droogte-duur (hydrologisch) in dagen per Jaar



Figuur 5-9: Evolutie van het aantal agrarische en hydrologische droogtedagen in Kortrijk tussen 2022 en 2100 bij een hoog impactscenario (Klimaatportaal VMM).







Figuur 5-10: Evolutie van het aantal percentage gebouwen en kwetsbare instellingen dat gevoelig is voor overstromingen in Kortrijk tussen 2022 en 2100 bij een hoog impactscenario (Klimaatportaal VMM).

Op figuur 5-10 is ook te zien dat het percentage gebouwen en kwetsbare instellingen gevoelig aan overstroming meer dan verdubbelt in Kortrijk richting 2050. Zeker bij het aantal kwetsbare instellingen is er sprake van een verdrievoudiging. Dit percentage ligt zowel bij de gebouwen als de kwetsbare instellingen wel sterk onder het Vlaamse gemiddelde, maar neemt wel sterker toe dan het Vlaamse gemiddelde richting 2050 dat ongeveer een verdubbeling kent.

5.4.5 Doelgerichte beoordeling van de impact van het beleidsscenario

In §3.1.2 werd uitgelegd hoe het beoordelingskader visueel wordt voorgesteld. Hierbij geeft de kleur van de grote cirkel de 'distance to target' voor de beleidsdoelstellingen van het thema klimaat weer:

Distance to target

-  De doelstelling wordt gehaald
-  De doelstelling is in zicht
-  De doelstelling ligt nog veraf
-  De doelstelling ligt nog zeer veraf

Uit de beschrijving van paragraaf 5.4.4 volgt dat de beleidsdoelstellingen voor 2030 en 2040 nog zeer veraf liggen en dat zowel voor het subthema klimaatmitigatie als voor het subthema klimaatadaptatie:

- Op het vlak van **mitigatie** kan vastgesteld worden dat de maatregelen zoals opgenomen in het VEKP 2021-2030 niet voldoende zijn om de doelstelling van een reductie met 35% van de niet-ETS broeikasgasemissies (in 2030 tegenover 2005) te halen. Het WAM-scenario opgenomen in het VEKP resulteert immers in een reductie van (slechts) 32,6%, en de veronderstelling dat onder meer technologische evoluties zullen helpen de resterende kloof te dichten kan niet hard gemaakt worden. Bovendien zal de doelstelling voor België (en dus allicht ook voor Vlaanderen) als gevolg van de voorgestelde aanpassing aan de "Effort Sharing





Regulation” meer dan waarschijnlijk verhoogd worden van 35% tot 47% reductie. Vooralsnog zijn er op Vlaams niveau geen concrete maatregelen uitgewerkt die het mogelijk moeten maken hieraan te voldoen.

- Op het vlak van **adaptatie** moet vastgesteld worden dat Vlaanderen vandaag niet beschikt over een politiek gevalideerd adaptatieplan met bijhorende acties. Hoewel er op bepaalde domeinen (bv. overstromingsbeveiliging) wel belangrijke stappen worden gezet zijn er geen aanwijzingen dat Vlaanderen in 2030 in zijn totaliteit en op alle vlakken weerbaar zal zijn aan de gevolgen van klimaatverandering.



In de beoordelingstabellen hierna is de buitenste cirkel van de visuele voorstelling bijgevolg telkens rood gekleurd wat betreft de status waar we momenteel staan inzake het bereiken van de beleidsdoelstellingen (zogenaamde ‘distance to gap’ of ‘afstand tot doelbereik’), zowel op vlak van klimaatmitigatie als klimaatadaptatie.

De beoordeling van de impact van het beleidsscenario op vlak van klimaat (bijdrage van het plan aan het realiseren van de beleidsdoelstellingen inzake klimaat) volgt per pijler in de hiernavolgende tabellen, en wordt visueel weergegeven met het symbool rechtsboven de cirkel:



Beoordeling

-  Sterk positieve bijdrage
-  Positieve bijdrage
-  Beperkte tot geen bijdrage
-  Negatieve bijdrage



| | Impact van het regionaal mobiliteitsplan: broeikasgasemissies en vastleggingen van koolstof: Klimaatmitigatie | Impact van het regionaal mobiliteitsplan: mate waarin het plan bijdraagt aan vergroting van klimaatrobuustheid van de omgeving en van weerbaarheid tegen de gevolgen van klimaatverandering: Klimaatadaptie |
|---|--|--|
| Effecten pijler Actief ondersteunen gedragsverandering | <ul style="list-style-type: none"> ➤ De pijler wil voorzien in een mental shift en gedragsverandering van onze huidige mobiliteitsgewoonten naar een verminderd autogebruik en sterke toename van duurzame vervoersmodi. Hierbij wordt niet enkel intrinsieke motivatie aangesproken, maar ook sturingen of afdwingen onder volgende vormen: een transitiegericht parkeerbeleid voor het personenvervoer en een tweesporenbeleid voor het goederenvervoer, regelgeving en fiscaliteit en mobiliteitsmanagement. Het belangrijkste positieve effect van een gedragsgedreven modal shift is een vermindering van de broeikasgasemissies van het verkeer in de vervoerregio. ➤ Bij het aanspreken van gedragsverandering bij de juiste doelgroepen zijn de bedrijven een belangrijke doelgroep m.b.t. tot het vrachtverkeer. In het logistieke transport wordt duurzaamheid, na kostprijs, als thema steeds belangrijker. Binnenvaart en spoor hebben een duurzame uitstraling, dus wil men inzetten op het informeren en sensibiliseren van bedrijven, maar ook op het bestendigen en zo mogelijk uitbouwen van het duurzaamheidsimago van spoor en binnenvaart. Ook dit heeft als belangrijkste effect een reductie van de emissies van het vrachtverkeer in de vervoerregio. | <ul style="list-style-type: none"> ➤ De pijler bevat een gecoördineerde parkeervisie met het oog op het streven naar een daling van het aantal parkeerplaatsen (al dan niet in wooncentra) door wagengebruik in de regio te ontmoedigen en het meervoudig gebruik van parkeerplaatsen. Dit kan ervoor zorgen dat de ruimte voor parkeerplaatsen heringericht kan worden om meer ruimte te geven aan ontharding in bebouwde centra of om groenblauwe linken te kunnen versterken. ➤ De vervoerregio wil inzetten op het creëren van menswaardige rustpunten voor de chauffeurs van vrachtverkeer in de vorm van goed uitgeruste en goed onderhouden parkings in bedrijventerreinen of – waar nodig – centrale vrachtwagenparkings langs het hoofdwegennet. Men wil hiermee ook de nood aan bijkomende parkings op andere plaatsen zo veel mogelijk minimaliseren. Vanuit klimaatadaptief standpunt zorgt de inrichting van zulke grote vrachtwagenparkings of extra (privé) parkeergelegenheid in de bedrijventerreinen lokaal voor extra verharding. Dit kan lokaal de negatieve effecten van verharding zoals extra hittegevoeligheid of afstroming van overvloedige neerslag versterken. |
| Bijdrage pijler aan doelstellingen Klimaat | <p>Het thema actief ondersteunen van gedragsverandering heeft een relevante, maar weliswaar kleine, invloed op de reductie van broeikasgasemissies door het stimuleren van de modal shift naar duurzame vervoersmodi. Er wordt echter geen bijdrage geleverd aan het vastleggen van koolstof in bodem en vegetatie.</p> | <p>Het thema gedragsverandering voorziet via het afbouwen van parkeerplaatsen en duurzame herinrichting in beperkte mate voor de ontharding en lokale versterking van groenblauwe netwerken. Tegelijkertijd kan de inrichting van geschikte parkings voor vrachtverkeer leiden tot een lokale toename van de verharding met negatieve klimaateffecten voor de lokale omgeving tot gevolg. Het netto effect zal bijgevolg vermoedelijk eerder beperkt zijn.</p> |

| | | |
|---|--|---|
| Beoordeling en distance to target |  <p style="text-align: center;">Klimaatmitigatie</p> |  <p style="text-align: center;">Klimaatadaptatie</p> |
| Aanbevelingen m.b.t. pijler gedragsverandering | <p>Het thema gedragsverandering gaat niet specifiek in op de klimaatproblematiek, maar zou wel de potenties voor de klimaatadaptatieve inrichting van parkings voor vrachtverkeer kunnen bespreken (flankerende maatregel vanuit het MER richting 'vergunningverlenende overheid').</p> <p>Het RMP zou meer kunnen inzetten op sensibiliseren op vlak van het gebruik van emissiearme verplaatsingsmiddelen. Hierbij is het van belang dat de VVR de lokale besturen aanmoedigt om in te tekenen op Vlaamse campagnes in kader van sensibilisatie.</p> | |
| Effecten pijler Verbinden mobiliteit en ruimte | <p>Klimaatmitigatie</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Het thema bespreekt de verweving van functies en voorzieningen in levendige kernen. Dit kernversterkend beleid ondersteunt het sturend principe van nabijheid en zorgt ervoor dat er minder nood is aan verre verplaatsingen. Dit heeft als effect dat de verplaatsingsbehoeften verminderen en duurzame vervoersmodi zoals de fiets of te fiets aantrekkelijker worden waardoor de broeikasgasemissies lokaal gereduceerd worden. ➤ Daarnaast wordt de link gelegd tussen verdichting op duurzame locaties en multimodale knopen. In de verstedelijkte Leie-as wil men inzetten op kwalitatieve verdichting, niet enkel in stadscentra en stationsomgevingen, maar ook aan belangrijke multimodale knopen. In het landelijke gebied kan dit verdichten zijn aan de hoppinpunten, maar enkel waar wenselijk op vlak van draagkracht d.w.z. in hoofddorpen met voldoende voorzieningen. Daarbuiten in het landelijk gebied is het wenselijk om vanuit mobiliteitsoogpunt mobiliteitsgenererende ontwikkelingen maximaal te weren. Ook dit draagt bij aan een vermindering van de verplaatsingsbehoefte en maakt het gemakkelijker om performant (en zo mogelijk emissiearm) openbaar vervoer te organiseren. Deze duurzame verdichting kan ook helpen om de resterende open ruimte te vrijwaren, wat een positieve bijdrage | <p>Klimaatadaptatie</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Verdichting op duurzame locaties en multimodale knopen en duurzaam hergebruik van ruimte om te ondernemen kan leiden tot een versterking en vrijwaring van de open ruimte en de rol die de open ruimte speelt bij het verhogen van de weerbaarheid van de omgeving tegen de langetermijngevolgen van de klimaatverandering. ➤ Deze verdichting op plaatsen met multimodale knopen en hoppinpunten kan echter ook aanleiding geven tot een versterking van het stedelijk hitte-eilandeffect en samen met een toenemende lokale verharding leiden tot wateroverlast bij overvloedige neerslag. ➤ Het thema vermeldt ook dat bestaande infrastructuur kritisch geëvalueerd kan worden door de gemeenten om bijvoorbeeld verhardingen te beperken door overgedimensioneerde weginfrastructuur te versmallen of te verwijderen. Ook waterdoorlaatbaarheid en afwatering kan onderzocht worden. Zo kan de lokale infrastructuur meer klimaatadaptief gemaakt worden. |



| | | |
|--|---|--|
| | <p>kan hebben aan de vastlegging van koolstof in bodem en vegetatie.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Het duurzaam hergebruik van de ruimte om te ondernemen wordt ook vooropgesteld. Hierbij wordt maximale prioriteit gegeven aan het herinvullen van verlaten, leegstaande bedrijfssites met nieuwe bedrijfsactiviteiten, maar enkel indien ze ruimtelijk goed verweven kunnen worden met hun omgeving en indien ze qua ontsluiting goed gelegen zijn. Ook dit kan helpen bij het vrijwaren van de open ruimte in de omgeving door geen nieuwe bedrijventerreinen aan te hoeven snijden. Daarnaast kan een goede ontsluiting bijdragen aan een duurzame model shift voor het vrachtverkeer door productiecentra dichterbij multimodale knopen en goede ontsluiting te brengen. Zoals bijvoorbeeld watergebonden activiteiten zich bijna uitsluitend op watergebonden locaties in de vervoerregio laten bevinden. Een extra concentratie van bedrijvigheid en het bijhorende vrachtverkeer nabij de multimodale knopen kan echter wel zorgen voor een lokale toename van de broeikasgasemissies. | |
| <p>Bijdrage pijler aan doelstellingen Klimaat</p> | <p>Door mobiliteit en ruimtegebruik efficiënt te verweven in de vervoerregio, kan er een (beperkte) reductie van de verplaatsingsbehoeften ontstaan en kunnen duurzame verplaatsingsmodi aantrekkelijker worden. Dit kan zorgen voor een beperkte reductie van de broeikasgasemissies in de regio. Daarnaast wordt de open ruimte beter behouden door duurzame verdichting wat een bescheiden bijdrage kan leveren aan de vastlegging van koolstof in de bodem en vegetatie.</p> | <p>Duurzame verdichting draagt bij tot de reductie van de aangroei van perifeer ruimtebeslag en op langere termijn tot een versterking van de open ruimte wat de weerbaarheid in de omgeving verhoogd tegen de gevolgen van de klimaatverandering. Maar het is ook belangrijk om op te merken dat grotere bouwdichtheden binnen de bestaande kernen bij een ondoordachte inrichting er juist voor kunnen zorgen dat het stedelijke hitte-eilandeffect versterkt wordt en dat de kernen gevoeliger worden voor wateroverlast. Aandacht voor groenblauwe dooradering en het actief inzetten van ontharding of op z'n minst beperken van de verharding zijn dus cruciaal.</p> |


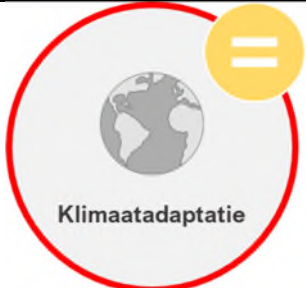
| | | |
|---|---|--|
| Beoordeling en distance to target |  <p style="text-align: center;">Klimaatmitigatie</p> |  <p style="text-align: center;">Klimaatadaptatie</p> |
| Aanbevelingen m.b.t. pijler Verbinden mobiliteit en ruimte | | Het is van belang dat verdichting vanuit het thema klimaat met de nodige aandacht benaderd wordt. D.w.z. dat verdichting gepaard gaat met het creëren van groenblauwe dooradering en ontharding. |
| | Klimaatmitigatie | Klimaatadaptatie |
| Effecten pijler Fiets | <ul style="list-style-type: none"> ➤ De pijler geeft aan dat de uitbouw van een kwalitatief fietsroutenetwerk een belangrijke schakel is in de realisatie van een modal shift binnen de vervoerregio. Fietsgebruik wordt aantrekkelijker gemaakt door een vlot en comfortabel fietsnetwerk van hoge kwaliteit met veiligheid als topprioriteit en op maat van elk type fietser verder uit te bouwen. Ook de overstap van de fiets op andere vervoersmodi bij multimodale knopen (met de fiets als voor- en natransport) is een aandachtspunt in het kader van combimobiliteit. De combinatie van deze maatregelen verhogen de kwaliteit van het fietsnet en de aantrekkelijkheid van de fiets als duurzaam verplaatsmiddel. Dit kan een verdere stijging van het fietsgebruik ondersteunen en de modal shift naar emissiearme vervoerswijzen verder ondersteunen. Daarnaast vervangt een stijgend aantal fietsverplaatsingen deels korte tot middellange autoverplaatsingen. | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Geen relevante effecten |
| Bijdrage pijler aan doelstellingen Klimaat | Het thema fiets draagt in de praktijk bij aan het bereiken van de doelstellingen van het klimaatbeleid (reductie van broeikasgasemissies) via een locatiebeleid dat gericht is op het stimuleren van fietsverplaatsingen en via een ondersteuning van de modal shift door o.a. het voorzien van de nodige hoogwaardige en gepaste fietsinfrastructuur op maat van het type gebruikers. De stijging van het fietsgebruik wordt op deze manier verder ondersteund in de vervoerregio. | De thematische visie heeft geen relevante bijdrage, zowel in positieve als negatieve zin op de verhoogde weerbaarheid van de vervoerregio in een veranderend klimaat. |


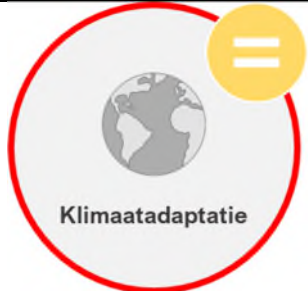
| | | |
|--|--|--|
| Beoordeling en distance to target |  <p style="text-align: center;">Klimaatmitigatie</p> |  <p style="text-align: center;">Klimaatadaptatie</p> |
| Aanbevelingen m.b.t. pijler Fiets | | |
| | Klimaatmitigatie | Klimaatadaptatie |
| Effecten pijler Openbaar vervoer en spoor | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Een snel en goed functionerend basisnetwerk van openbaar vervoer (OV) op verschillende schaalniveaus wordt naar voren geschoven als noodzaak om de concurrentie met de wagen in de vervoerregio aan te kunnen gaan. Snelle, betrouwbare en comfortabele verbindingen op middellange en lange afstanden en ontsluitende, betrouwbaar en op maat afgestemde bediening op lokaal niveau zijn daarbij noodzakelijk. Er moet ook een kwaliteitssprong gebeuren in het voorstedelijke OV-netwerk tot het zogenaamde Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). Een performant openbaar vervoer en/of HOV zoals hier voorgesteld is in staat om de modal shift naar emissiearmere vervoersmiddelen in de vervoerregio te ondersteunen. ➤ Om toenemende vervoersarmoede in het buitengebied te bestrijden, wordt er als aanvulling op het klassieke openbaar vervoer aanbod ook ingezet op collectieve vervoerssystemen op maat, zoals bijvoorbeeld deelwagens, deelfietsen, deelsteps... Het is belangrijk om hierbij op te merken dat het ter beschikking stellen van aangedreven deelsystemen niet per definitie leidt tot een reductie van het aantal met emissievrije modi afgelegde transportkilometers, en zelfs tot een relatieve toename van de transport gebonden emissies kan aanleiding geven. Dat kan | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Geen relevante effecten |

| | | |
|---|--|---|
| | <p>bijvoorbeeld wanneer ze de voorkeur krijgen boven korte verplaatsingen te voet.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ De vervoersregio wil ook inzetten op meer vrachtverkeer over het spoor en zo de modal shift in het vrachtverkeer te ondersteunen. De beschikbare spoorcapaciteit in de regio is echter een belangrijk aandachtspunt wanneer zowel in personenmobiliteit als goederenvervoer op een modal shift wordt ingezet. Afhankelijk van de haalbaarheid kan dit leiden tot een al dan niet beperkte reductie in de broeikasgasemissies van het vrachtverkeer. | |
| <p>Bijdrage pijler aan doelstellingen Klimaat</p> | <p>Het thema openbaar vervoer en spoor draagt in de praktijk bij aan het bereiken van de doelstellingen van het klimaatbeleid (reductie van broeikasgasemissies) via een locatiebeleid dat gericht is op het stimuleren van OV-verplaatsingen en via een ondersteuning van de modal shift door een algemene kwaliteitsverhoging van het OV.</p> | <p>De thematische visie heeft geen relevante bijdrage, zowel in positieve als negatieve zin op de verhoogde weerbaarheid van de vervoersregio in een veranderend klimaat.</p> |
| <p>Beoordeling en distance to target</p> |  <p>Klimaatmitigatie</p> |  <p>Klimaatadaptatie</p> |
| <p>Aanbevelingen m.b.t. pijler Openbaar vervoer en spoor</p> | <p>Het kan ook relevant zijn om de implementering van emissiearm OV meer te benadrukken als flankerende maatregel in het thema. Dit is zeker relevant voor de reductie van broeikasgassen, die sterk afhankelijk is van het soort vervoersmiddel dat gebruikt wordt in het OV (Bv. dieselbussen vs elektrische bussen).</p> | |

| | Klimaatmitigatie | Klimaatadaptatie |
|---------------------------------------|---|---|
| Effecten pijler Wegennet | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Om de modal shift te stimuleren kan er gefocust worden op het regionale OV en het spoornetwerk. Maar om ook op kortere afstanden OV en de fiets aantrekkelijker te maken, moet deze visie ook vanuit het beleid voor gemotoriseerd verkeer ondersteund worden. Door een nieuwe wegencategorisering voor te stellen is het de bedoeling om ongewenste voertuigen te weren uit de woon- en leefomgevingen en het doorgaande verkeer zoveel mogelijk te bundelen om de daarvoor toegewezen wegen. Zo is het de bedoeling dat duurzame modi kunnen concurreren met de wagen op die plaatsen. Hoewel dit zeker de modal shift in de vervoerregio verder kan ondersteunen, is er in praktijk slechts een verschuiving van het gemotoriseerde verkeer en bijgevolg ook een verschuiving en geen significante reductie van de broeikasgasemissies in de vervoerregio. ➤ Een vrachtroutenetwerk in de regio duidt aan via welke wegen de vervoerregio bovenlokale reguliere vracht wil faciliteren. Zo wordt er gezorgd voor voldoende robuustheid, comfort en betrouwbaarheid in het wegennet voor vrachtverkeer. Zo worden verspreide stromen gebundeld op gepaste routes, kan de impact op de leefkwaliteit verbeteren en het vrachtverkeer zich vlotter verplaatsen. Ook hier is er dus slechts sprake van een verschuiving van het gemotoriseerde verkeer en bijgevolg ook een verschuiving en geen significante reductie van de broeikasgasemissies in de vervoerregio. ➤ In §5.4.6 wordt aangehaald dat het beleidsplan in totaliteit zorgt voor een reductie van de CO₂-emissies met 3,8%. Zo is er voor personenwagens een reductie op alle wegtypes, maar bij vrachtwagens is er juist een toename van de emissies op de snelwegen. Het is niet duidelijk wat het aandeel van deze pijler wegennet is bij de algemene reductie, maar gezien er sterke verschuivingen van CO₂-emissies optreden bij vrachtverkeer in de vervoerregio, wordt het effect als beperkt beschouwd. | <ul style="list-style-type: none"> ➤ De selectie van de N382 als regionale weg in de nieuwe wegencategorisering die de vervoerregio voorstelt, gaat samen met de randvoorwaarde dat er een omleidingsweg gerealiseerd wordt ten westen van de kern van Anzegem. Dit betekent een bijkomende aansnijding van de open ruimte in de regio en dus extra verharding. Dit heeft een negatief effect op de weerbaarheid van de regio tegen de gevolgen van de klimaatverandering. Dit geldt in het algemeen voor alle extra wegen of knooppunten in functie van een verbeterd wegennet. Om de negatieve effecten te beperken, moet er volgens het RMP bewust worden omgesprongen met verhardingen en bijkomende infrastructuur. |

| | | |
|---|--|---|
| Bijdrage pijler aan doelstellingen Klimaat | De pijler op het wegennet heeft geen significante invloed op de reductie van broeikasgasemissies in de vervoerregio. | De aanleg van nieuwe (omleidings)wegen en/of verkeersknooppunten hebben een negatieve impact op de klimaatrobustheid van de omgeving. |
| Beoordeling en distance to target |  <p style="text-align: center;">Klimaatmitigatie</p> |  <p style="text-align: center;">Klimaatadaptatie</p> |
| Aanbevelingen m.b.t. pijler Wegennet | | De pijler gaat niet in op de potenties voor klimaatadaptieve inrichting van het wegennet in de vervoerregio. |
| | Klimaatmitigatie | Klimaatadaptatie |
| Effecten pijler Waterwegennet | <ul style="list-style-type: none"> ➤ De vervoerregio wil maximaal inzetten op een modal shift van vrachtverkeer op de weg naar binnenvaart. De aanwezigheid van twee binnenvaartterminals (AVCT en ROC KBK (in onderzoek)) strategisch gespreid over de regio, maar op korte afstand van elkaar biedt potentie de regio quasi integraal aan te sluiten op het water met een beperkt voor- of natransport over de weg. Door de waterwegen in de vervoerregio op te waarderen binnen het Seine-Schelde project kunnen er grotere schepen ingezet worden wat de binnenvaart kostenefficiënter kan maken in de toekomst. Via geschikte toegangspunten tot de waterwegen zoals multimodale logistieke knopen en publieke of privé kaaimuren, kan het voor- of natransport van goederen over de weg in de regio beperkt worden. Dit kan leiden tot minder vrachtverkeer op weg en proportioneel meer binnenvaartschepen op de waterwegen. Hierdoor kunnen de broeikasgasemissies in de regio afnemen, op voorwaarde dat de afname van het vrachtverkeer op de weg veel groter is dan de toename van het schipverkeer. | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Geen relevante effecten |
| Bijdrage pijler aan doelstellingen Klimaat | Deze pijler draagt in de praktijk bij aan het bereiken van de doelstellingen van het klimaatbeleid (reductie van broeikasgasemissies) via vermindering van het aantal vrachtverkeer voor een stijging van goederentransport via de | De thematische visie heeft geen relevante bijdrage, zowel in positieve als negatieve zin op de verhoogde weerbaarheid van de vervoerregio in een veranderend klimaat. |

| | | |
|--|--|---|
| | waterwegen waarbij binnenvaartschepen proportioneel voor minder broeikasgasemissies zorgen door hun grotere capaciteit. | |
| Beoordeling en distance to target |  <p>Klimaatmitigatie</p> |  <p>Klimaatadaptatie</p> |
| Aanbevelingen m.b.t. pijler Waterwegennet | Het stimuleren van goederentransport via binnenvaart kan actief bijdragen aan een reductie van de broeikasgasemissies door transport in de vervoerregio. Maar deze bijdrage is enkele significant als ze effectief leidt tot een verdere afname van het vrachtverkeer op de wegen en er dus geen sprake is van een verhoging van het aantal voertuigkilometers en dus vrachtverkeeremissies. | |
| | Klimaatmitigatie | Klimaatadaptatie |
| Effecten pijler Hoppinpunten | <ul style="list-style-type: none"> ➤ De uitbouw van regionale en lokale hoppinpunten met een uitgebreid aanbod van zowel OV, fiets, deelvoertuigen als faciliterende services zoals kwalitatieve halteaccommodatie, fietsenstallingen, parkeerplaatsen en pakketautomaten moet combimobiliteit in belangrijke mate stimuleren. Dit maakt het gebruik van duurzame verplaatsingsmiddelen aantrekkelijker en eenvoudiger, wat het aantal verplaatsingen met privé gemotoriseerd verkeer kan laten afnemen en bijgevolg ook voor een, al dan niet beperkte, reductie in de broeikasgasemissies kan zorgen. ➤ Er is ook sprake over de inrichting van gebiedsgerichte regionale P&R en P&B die gekoppeld zijn aan het hoofdwegennet en (hoogwaardige) stedelijke verbindingen. Ook dit stimuleert het aantal verplaatsingen met OV naar de (klein)stedelijke kernen binnen de vervoerregio en kan het autoverkeer binnen deze kernen laten afnemen met een, al dan niet beperkte, reductie in de broeikasgasemissies tot gevolg. | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Geen relevante effecten |

| | | |
|---|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Het afstemmen van de (gewenste) ruimtelijke ontwikkelingen op (regionale) hoppinpunten en omgekeerd ligt in de lijn van het Transit Oriented Development. Hierbij worden er meer intense ruimtelijke ontwikkelingen doorgevoerd in de directe omgeving van belangrijke knooppunten. Dit zorgt voor een afname in de verplaatsingsafstand om bepaalde voorzieningen te bereiken en kan dus leiden tot een toename van korte actieve verplaatsingen of verplaatsingen met het OV naar verdere bestemmingen. Bijgevolg kan dat ook zorgen voor een, al dan niet beperkte, reductie in de regionale broeikasgasemissies. | |
| Bijdrage pijler aan doelstellingen Klimaat | Deze pijler draagt in de praktijk bij aan het bereiken van de doelstellingen van het klimaatbeleid (reductie van broeikasgasemissies) door het principe van de combomobility. Hierbij wordt het overstappen tussen meer duurzame vervoersmodi gestimuleerd wat het autogebruik kan laten dalen. | |
| Beoordeling en distance to target |  <p>Klimaatmitigatie</p> |  <p>Klimaatadaptatie</p> |
| Aanbevelingen m.b.t. pijler Hoppinpunten | Er is geen sprake over het potentieel van tot een klimaatadaptieve inrichting van de hoppinpunten in de vervoerregio. | |
| | Klimaatmitigatie | Klimaatadaptatie |
| Effecten pijler Logistieke knooppunten | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Binnen de vervoerregio komen er redelijk wat multimodale logistieke knooppunten voor zoals binnenvaartterminals in Avelgem en een spoorterminal. De vervoerregio wil inzetten op de ontwikkeling van nieuwe of verdere ontwikkeling van bestaande logistieke knopen. Dit ligt ook in de lijn van het transit oriented development; waarbij er meer intense ruimtelijke ontwikkelingen worden doorgevoerd in de directe omgeving van belangrijke knooppunten. De efficiënte bundeling van goederenstromen kan | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Er is ook sprake van het zoeken naar de geschikte locatie voor de ontwikkeling van nieuwe logistieke knopen. Hierbij is het relevant om te vermelden dat er, afhankelijk van de locatie, effecten kunnen zijn op de klimaatadaptatie in de omgeving. Indien dit gebeurt op terreinen die al reeds ingevuld zijn door bedrijven of opslagplaatsen bv. zullen de effecten minder groot zijn dan wanneer er open ruimte voor aangesneden wordt. Bij het aansnijden van open ruimte neemt de |

| | | |
|---|--|---|
| | zo zorgen voor een afname in de verplaatsingsafstand van het vrachtverkeer om bepaalde voorzieningen te bereiken en dus bijgevolg een afname van de broeikasgasemissies. | verharding toe en kan de omgeving gevoeliger worden voor wateroverlast en hitte-effecten. |
| Bijdrage pijler aan doelstellingen Klimaat | Deze pijler draagt in de praktijk bij aan het bereiken van de doelstellingen van het klimaatbeleid (reductie van broeikasgasemissies) door het principe van gebundelde goederenstromen in multimodale logistieke knopen. | De aanleg van nieuwe multimodale logistieke knopen kan zorgen voor efficiëntere goederenstromen, met minder broeikasgasemissies van het vrachtverkeer tot gevolg, maar dan enkel wanneer dit niet gebeurt door het aansnijden van huidige open ruimte. De invloed van het effect wordt dus eerder als netto 0 of beperkt omschreven voor subcategorie klimaatadaptatie. |
| Beoordeling en distance to target |  Klimaatmitigatie |  Klimaatadaptatie |
| Aanbevelingen m.b.t. pijler Logistieke knooppunten | Er is geen sprake over het potentieel van tot een klimaatadaptieve inrichting van de logistieke knooppunten in de vervoerregio. | |

5.4.6 Toetsing van het planvoornemen aan de klimaatbeleidsplannen op basis van CO₂-emissies

5.4.6.1 Impact op de luchtmissies

Het beleidsplan genereert mobiliteitseffecten die gepaard gaan met een wijziging van de luchtmissies binnen de vervoerregio. Ten aanzien van thema klimaat is daarvan CO₂ de belangrijkste pollutant. Aangezien er geen luchtmodelleringsresultaten beschikbaar zijn voor het plangebied, wordt er hier gebruik gemaakt van een proxy met het aantal voertuigkilometers per scenario uit het verkeersmodel en het weggebiedstype. De impact is gecapteerd onder de vorm van een wijziging in gereden voertuigkilometers zowel voor personenwagens als vrachtverkeer per etmaal. Deze zijn vervolgens omgezet in jaartotalen door de etmaalwaarden te vermenigvuldigen met de factor 335 voor auto's en 287 voor vrachtwagens, namelijk de gemiddelde verhoudingen tussen jaartotalen en werkdagtotalen o.b.v. verkeerstellingen van Agentschap Wegen en Verkeer.

Vervolgens werden op de voertuigkilometers de luchtmissiefactoren voor CO₂ (2030) toegepast cfr. het richtlijnsysteem lucht. De emissies werden berekend op basis van emissiefactoren en gekoppeld aan wegtype (urban, rural of highway) en snelheid (50, 70 of 110 km/u²⁸), en dit voor het referentiejaar 2030. De berekening werd enigszins vereenvoudigd door aan elk gebiedstype één gemeenschappelijk wegtype en snelheid toe te kennen: stedelijk kern = urban 50 km/u, landelijke kern = rural 50 km/u, bedrijventerrein = urban 70 km/u, buitengebied = rural 70 km/u en autoweg = highway 110 km/u.

Tabel 5-2: Luchtmissiefactoren per wegtype

| Emissie in g/km | CO ₂ | | | | |
|-----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|---------------------|
| | Urban 50 km/u | Urban 70 km/u | Rural 50 km/u | Rural 70 km/u | Highway 110 km/u |
| Personenwagens | 174,9933 | 169,1152 | 138,5811 | 134,2017 | 153,8891 |
| Vrachtwagens | 784,8852 | 694,2776 | 784,8137 | 694,2061 | 668,5169 |

Via deze methode werden volgende CO₂-emissies berekend voor de referentiesituatie en het beleids-scenario. Uit tabel 5-3 blijkt dat er in totaal een reductie van CO₂-emissies plaatsvindt bij het beleidsscenario in vergelijking met de referentiesituatie. Deze afname omvat -3,8% bij personen- en vrachtwagens gecombineerd en zo'n -11,4% wanneer de autowegen buiten beschouwing worden gelaten. In absolute cijfers is dit een afname van respectievelijk 24,27 kton/jaar en 29,42 kton/jaar CO₂.

Verder valt ook op te merken dat er in alle weggebiedstypes een afname van de CO₂-emissies optreedt voor zowel personen- als vrachtwagens, behalve bij de autowegen. Bij de autowegen is er juist een toename van 3,5% of 5,73 kton/jaar voor vrachtwagens. Bij de personenwagens is er wel sprake van een afname op de autowegen, maar deze is eerder beperkt met -0,3% of 0,58 kton/jaar. De afname van CO₂-emissies is het grootste in de stedelijke en landelijke kernen voor zowel personen- en als vrachtwagens. Bij de bedrijventerreinen is de afname bij vrachtwagens ook minder uitgesproken dan bij personenwagens (resp. -1,7% vs. -5,4%). In totaliteit over alle type wegen heen is er dus zowel voor personen als vrachtwagens een afname, maar deze afname is in absolute cijfers veel groter bij de personenwagens dan bij de vrachtwagens (-21,83 kton/jaar vs. -2,44 kton/jaar).

²⁸ 110 km/u op autowegen geldt uiteraard enkel voor personenwagens; voor vrachtwagens gelden de emissiefactoren voor de maximum snelheid van 90 km/u.

Tabel 5-3: Luchtemissies in referentie- en beleidsscenario per gebiedstype

| | Voertuigkilometers | | CO ₂ -emissies (kg/jaar) | |
|--|--------------------|--------------|-------------------------------------|-----------------|
| | Personenwagens | Vrachtwagens | Personenwagens | Vrachtwagens |
| Referentiesituatie (REF) | | | | |
| Stedelijke kern | 1392403 | 88335 | 81626501 | 19898523 |
| Landelijke kern | 686086 | 61235 | 31851315 | 13792665 |
| Bedrijventerrein | 252618 | 27842 | 14311717 | 5547732 |
| Buitengebied | 1398662 | 144342 | 62880444 | 28758289 |
| Autoweg | 4142231 | 841914 | 213543807 | 161533283 |
| Totaal | | | 404213784 | 229530492 |
| Totaal alle wagens | | | 633744276 | |
| Totaal alle wagens zonder autowegen | | | 258667186 | |
| Beleidsscenario (SCEN) | | | | |
| Stedelijke kern | 1187671 | 72921 | 69624547 | 16426334 |
| Landelijke kern | 594532 | 53098 | 27600951 | 11959875 |
| Bedrijventerrein | 239042 | 27369 | 13542588 | 5453483 |
| Buitengebied | 1304597 | 130429 | 58651510 | 25986302 |
| Autoweg | 4130966 | 871780 | 212963064 | 167263503 |
| Totaal | | | 382382660 | 227089498 |
| Totaal alle wagens | | | 609472158 | |
| Totaal alle wagens zonder autowegen | | | 229245590 | |
| Vershil REF-SCEN | | | | |
| Stedelijke kern | -204732 | -15414 | -12001954 | -3472189 |
| Landelijke kern | -91554 | -8137 | -4250364 | -1832790 |
| Bedrijventerrein | -13576 | -473 | -769129 | -94249 |
| Buitengebied | -94065 | -13913 | -4228934 | -2771986 |
| Autoweg | -11265 | 29866 | -580743 | 5730221 |
| Totaal | | | -21831124 | -2440994 |
| Totaal alle wagens | | | -24272118 | |
| Totaal alle wagens zonder autowegen | | | -29421596 | |
| Procentueel verschil REF-SCEN (%) | | | | |
| Stedelijke kern | -14,7 | -17,4 | -14,7 | -17,4 |
| Landelijke kern | -13,3 | -13,3 | -13,3 | -13,3 |
| Bedrijventerrein | -5,4 | -1,7 | -5,4 | -1,7 |
| Buitengebied | -6,7 | -9,6 | -6,7 | -9,6 |
| Autoweg | -0,3 | 3,5 | -0,3 | 3,5 |
| Totaal | | | -5,4 | -1,1 |

| | Voertuigkilometers | | CO ₂ -emissies (kg/jaar) | |
|--|--------------------|--------------|-------------------------------------|--------------|
| | Personenwagens | Vrachtwagens | Personenwagens | Vrachtwagens |
| Totaal alle wagens | | | -3,8 | |
| Totaal alle wagens zonder autowegen | | | -11,4 | |

5.4.6.2 Toetsing aan het Vlaamse Energie- en Klimaatplan (VEKP)

Tabel 5-4: broeikasgasemissiereductieprognoses²⁹ 2021-2030 (t.o.v. 2005)

| | Reële CO ₂ -uitstoot 2005 (Mton CO ₂ -eq) | Geprognosticeerde CO ₂ -uitstoot 2030 WAM-scenario (Mton CO ₂ -eq) | Percentage reductie |
|---|---|--|---------------------|
| Alle niet ETS-sectoren | 46,1 | 29,96 | -35% |
| Sector transport | 15,8 | 12,2 | -23% |
| Wegverkeer binnen sector transport | 15,2 | 11,2 | -26% |

Voor de niet-ETS sector streeft Vlaanderen naar een daling van de CO₂-emissies met 35% tegen 2030 t.o.v. 2005, teneinde uit te komen op een uitstoot van ca. 29,96Mton CO₂-eq (tabel 5-4). In absolute zin is er in het beleidsscenario een afname met 24,27 kton CO₂. Deze afname vertegenwoordigt 0,08% van de reductiedoelstelling binnen alle niet ETS-sectoren tegen 2030 en 0,19% van de reductiedoelstelling binnen de sector transport tegen 2030. Deze afname komt ook overeen met 0,16% van de totale CO₂-emissie van de transportsector in 2005 (15,2 Mton).

5.4.7 Samenvatting van de voornaamste bevindingen voor het thema klimaat

Het Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Kortrijk draagt effectief bij tot het bereiken van de beleidsdoelstellingen voor het thema klimaat, zie §5.4.2. Deze bijdrage is algemeen genomen weliswaar relatief beperkt, maar dit positief effect volgt hoofdzakelijk uit de volgende beleidsopties die besproken worden in de pijlers in §5.1.5:

Klimaatmitigatie

Bij het subthema van klimaatmitigatie vormt de reductie van broeikasgasemissies het belangrijkste effect van het beleidsscenario. Dit wordt over de verschillende pijlers voornamelijk gerealiseerd door maatregelen die de modal shift in de vervoerregio actief ondersteunen of zelfs kunnen realiseren. Het ontmoedigen van autogebruik, het verminderen van parkeergelegenheid, het verbeteren van het OV-netwerk, gebundelde logistieke stromen, combomobiliteit en het verder stimuleren van actieve verplaatsingen met de fiets bijvoorbeeld zijn daarin cruciale elementen uit het beleidsplan. Niet alle pijlers hebben daarin evenredige bijdrage. De aanpassingen en hervormingen in het wegennet lijken

²⁹ We spreken van prognoses i.p.v. concrete doelstellingen, omdat deze er nog niet zijn, vermits de EU nog gekwantificeerde doelstellingen dient te communiceren naar de lidstaten toe (bron: <https://klimaat.be/klimaatbeleid/belgisch/nationaal/lastenverdeling>).

eerder voor een verschuiving van broeikasgasemissies te zorgen en geen significante algemene reductie te veroorzaken.

De opslag van koolstof is een andere relevant onderdeel van klimaatmitigatie, maar dit blijft eerder beperkt in het beleidsplan, met enkel in de pijler verbinden mobiliteit en ruimte een significante bijdrage door duurzaam ruimtegebruik voor te stellen. Door mobiliteit en ruimtegebruik efficiënt te verweven in de vervoerregio wordt de open ruimte beter behouden door duurzame verdichting wat een bijdrage kan leveren aan de vastlegging van koolstof in de bodem en vegetatie.

Op vlak van de **CO₂-emissies** zorgt het beleidsscenario (enkel het maatregelenpakket die kon doorgerekend worden) voor een afname van -3,8% in vergelijking met het referentiescenario. Hierdoor vertegenwoordigt het Regionaal Mobiliteitsplan 0,08% van de emissiereductiedoelstelling tegen 2030 in Vlaanderen.

Klimaatadaptatie

Op het vlak van klimaatadaptatie is de algemene bijdrage van het beleidsplan eerder zeer beperkt tot neutraal. Het verminderen van parkeerplaatsen, het vrijwaren van open ruimte en een kritische evaluatie van overgedimensioneerde weginfrastructuur om te ontharden zijn maatregelen die positief kunnen bijdragen aan het versterken van infiltratie en groenblauwe linken in woonkernen en de open ruimte. Er zijn echter ook maatregelen die deze positieve effecten kunnen reduceren of zelfs negatief maken. Ondoordachte verdichting in woonkernen kan bijvoorbeeld leiden tot een versterking van het stedelijke hitte-eilandeffect. De aanleg van een omleidingsweg ten westen van de woonkern van Anzegem betekent een bijkomende aansnijding van de open ruimte in de vervoerregio en dus extra verharding. Een toegenomen verharding leidt rechtstreeks tot meer hittegevoeligheid en een groter risico op wateroverlast. Bijgevolg levert het beleidsplan over alle pijlers heen niet bij tot de doelstellingen voor klimaatadaptatie. Al moet er volgens het RMP bewust worden omgesprongen met verhardingen en bijkomende infrastructuren én moet er tegelijk worden onderzocht of bepaalde infrastructuur klimaatadaptief (waterdoorlaatbaar of afwatering in de grond) kan worden gemaakt om de negatieve effecten te beperken.

5.4.8 Leemten in de kennis

De mate waarin de pijlers uit het regionaal mobiliteitsplan de vooropgestelde beleidsdoelstellingen voor het thema klimaat daadwerkelijk helpen behalen is niet steeds eenduidig te bepalen gezien een doorvertaling van de beleidslijnen naar concrete bouwstenen/acties (nog) niet volledig is, en gezien de doorwerkingsmogelijkheden van het plan afhangen van de provinciale bevoegdheden in relatie tot de bevoegdheden op Vlaams en gemeentelijk niveau. Samenwerking tussen beleidsniveaus zal in alle gevallen wel nodig zijn om de vooropgezette doelstellingen te behalen.

5.4.9 Grensoverschrijdende effecten

De effecten op het vlak van klimaatmitigatie zijn per definitie grensoverschrijdend. De impact van emissiereductie speelt zich namelijk af op mondiaal niveau. Gezien het verschil in schaalgrootte van het studiegebied in vergelijking met de mondiale toestand is de relatie tussen reducties op het niveau van de vervoerregio en de wereldwijde klimaatverandering moeilijk te bepalen.

De effecten van adaptiemaatregelen kunnen vooral op lokaal niveau grensoverschrijdende effecten veroorzaken. De mate van verharding en infiltratiemogelijkheid kunnen daarnaast ook effect hebben op het stroomafwaartse watersysteem in andere vervoerregio's zoals bv. Vervoerregio Gent.

5.4.10 Monitoring en postevaluatie

De monitoring van broeikasgasemissies (o.b.v. de monitoring van de evolutie van de verkeerscijfers) is een mogelijkheid om na te gaan wat de precieze bijdrage van het beleidsplan is aan de emissiereductiedoelstellingen tegen 2030 en kan een verdere basis vormen voor toekomstige beleidsplannen.

Ook adaptatiemonitoring kan een nuttige oefening zijn om op te volgen hoe de weerbaarheid van de leefruimte binnen de vervoerregio tegen de gevolgen van klimaatverandering evolueert. Deze monitoring heeft echter een dimensie die het beleidsplan ruimte overstijgt en kan dus beter gebeuren op het niveau van het Vlaams Gewest. Dat geldt ook voor een eventuele monitoring van verschuivingen in landgebruikscategorieën, met als bedoeling een beeld te krijgen van de evoluties in emissies en vastleggingen door landgebruik en bosbouw (LULUCF-sector).

5.5 Algemene synthese en besluit

5.5.1 Thema Ruimte

5.5.1.1 Doelgerichte beoordeling

| RUIMTE | GEDRAG | RUIMTE | FIETS | OPENBAAR VERVOER | WEGEN-NET | WATER-WEGEN | HOPPINPUNTEN | LOGISTIEKE KNOOP-PUNTEN |
|-----------------------|--------|--------|-------|------------------|-----------|-------------|--------------|-------------------------|
| Ruimtebeslag | | | | | | | | |
| Ruimtelijke samenhang | | | | | | | | |
| Ruimtelijke kwaliteit | | | | | | | | |

Ruimtebeslag

De impact van het RMP op het ruimtebeslag in de vervoerregio Kortrijk is afhankelijk van de urgentie van de infrastructurele werken en de mate waarin deze werken worden uitgevoerd binnen of buiten het bestaande ruimtebeslag. Het is deze afweging die zal bepalen wat de impact van het RMP op het ruimtebeslag is op korte of lange termijn is en al dan niet nieuwe (open) ruimte zal aansnijden.

Om een robuust (water)wegen – en treinnet te vormen, moeten de doorstroming – en afwikkelingsknelpunten worden opgelost. Hiervoor zijn uiteraard optimaliseringen nodig aan het huidig net waarbij infrastructurele werken noodzakelijk zijn (bv. omleidingswegen, ontdebelen van stromen, uitbouw treininfrastructuur/Hoppinpunten/overslagzones...).

Om de negatieve effecten van deze acties te beperken, zou het plan meer kunnen benadrukken dat deze infrastructurele werken zoveel mogelijk plaatsvinden binnen bestaand ruimtebeslag en dat er maximaal rekening gehouden wordt met de opgestelde regionale target van 6 % inzake het ontharden van de publieke wegenis inclusief voetpaden, met uitzondering van de te realiseren verkeersinfrastructuur die noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid en het bereiken van de modal shift. Dit werkt versterkend aan de visie van het plan om bewust om te springen met nieuwe verhardingen, waarbij er naar een zero ruimte – inname scenario kan gewerkt worden (bv. ontharden, vergroenen, reductie bestaand ruimtebeslag). Uit de effectieve beoordeling is gebleken dat de rondweg Anzegem het grootste deel van zijn tracé herbevestigd agrarisch gebied doorsnijdt. In dit geval wordt er gestreefd naar een zo compact mogelijke uitwerking waardoor de ruimtelijke impact in de mate van mogelijke beperkt blijft. Het feit dat er vaak actiepunten voorgesteld worden waarbij bijkomend ruimtebeslag ingenomen wordt om duurzame vervoerssystemen te faciliteren, draagt niet bij tot de beleidsambitie van het BRV inzake het terugdringen van bijkomend ruimtebeslag tegen 2030 en de stabilisatie tegen 2050 maar kan enigszins geplaatst worden als versterkende factor in de alomvattende duurzame visie die het RMP vooropstelt.

De urgentie om het gebruik van duurzame vervoersmiddelen te stimuleren op korte termijn, zorgt in vele gevallen voor de uitbouw van transportinfrastructuur om deze duurzame transitie mogelijk te maken. Ondanks dat het plan zal inzetten om deze uitbouw zoveel mogelijk te voorzien binnen bestaand ruimtebeslag, zijn er altijd acties die nieuwe ruimte zullen innemen en/of zullen zorgen voor een toename in de omvang van transportinfrastructuur (bv. Uitbouw van nieuwe hoppinpunten, bijkomend fietsnetwerk...). Uit de effectieve beoordeling is gebleken dat meerdere langeafstandsfietsroutes ingetekend zijn doorheen herbevestigd agrarisch gebied. Hier moet maximaal ingezet worden in het bundelen van de fietsinfrastructuur met bestaande spoor – of weginfrastructuur. Indien toch een tracé dwars door open ruimte noodzakelijk zou blijken, moet de fietsinfrastructuur landschappelijk goed ingepast worden. Het gewenste resultaat op lange termijn is het verwezenlijken van een massale modal shift richting duurzame vervoersmodi en minder autogebruikers, waardoor op lange termijn autocentrisch ruimtegebruik proportioneel kan teruggewonnen worden. Dit zal het toenemend ruimtebeslag op korte termijn vermoedelijk terug opvangen.

Het kernversterkend beleid en het verdichtingsproces rond multimodale (logistieke) locaties met knooppunt – en voorzieningenwaarde voor zowel woningen alsook bedrijvigheid, zorgt voor een efficiënt ruimtegebruik en hoger ruimtelijk rendement op gewenste locaties. Tevens kan dit onvermijdelijk een bedreiging vormen voor een toenemend ruimtebeslag op lokaal niveau op korte termijn. Het plan zet in via allerhande middelen (bv. regionaal herstructureringsstrategie) om versnippering te vermijden en bijgevolg te ontsnipperen, wat een reductie van bestaand ruimtebeslag op lokaal niveau kan betekenen op lokaal niveau.

Ruimtelijke samenhang

De impact van het RMP en de 'Ruimtelijke Visie voor de regio van Leie en Schelde' (Contrei, 2018) op de ruimtelijke samenhang in de vervoerregio Kortrijk brengt in globa positieve effecten met zich mee. Het plan zet enerzijds sterk in op een kernversterkend beleid, verdichtingsprocessen en doelgerichte ontwikkelingen op locaties bepaald op basis van een performant locatie – en ruimtelijk beleid. Anderzijds zet dit plan in op allerhande acties die deze kernen, (logistieke) multimodale punten en strategische vervoersknopen in verbinding plaatst met elkaar door middel van openbaarvervoerlijnen, een uitgebreid fietsnetwerk (zgn. Bicycle Oriented Development) en een robuust wegennet. Omwille van de multimodale ontsluiting wordt nabijheid verder ondersteund waardoor verplaatsingen korter en gebundeld worden en de duurzame modale shift bevorderd wordt.

Door middel van de regionale herstructureringsstrategie waarbij ruimtelijke eenheden ontsnipperd worden en verdere versnippering op locatie zonder knooppunt – en voorzieningenwaarde wordt tegengegaan, wordt de ruimtelijke samenhang versterkt. Nieuwe transportinfrastructuur en ontwikkelingen mogen geen nieuwe barrière worden of oorzaak zijn van bijkomende versnippering in open ruimte. Indien deze kwalitatieve doelgerichte ontwikkeling gerealiseerd wordt binnen bestaand ruimtebeslag of er minstens rekening gehouden wordt met een zero – toename van het ruimtebeslag op lange termijn, dan wordt het ruimtelijk rendement en de ruimtelijke samenhang versterkt (zgn. Transit Oriented Development). Een afstemming en evenwaardige wisselwerking tussen mobiliteitsplanning en ruimtelijke planning, zoals aangehaald in het RMP ‘Samenwerken als sleutel voor succes’, is noodzakelijk.

Ruimtelijke kwaliteit

Op basis van de doelgerichte beoordeling wordt er een overwegend positief effect vastgesteld van het regionaal mobiliteitsplan en een beperkte tot matige bijdrage aan de beleidsambities van vooropgestelde beleidsdocumenten. De impact van het RMP op de ruimtelijke kwaliteit van de vervoerregio Kortrijk is afhankelijk van een aantal parameters bv. de verhardingsgraad, de mate van de wijziging aan de ruimtelijke kernkwaliteiten zoals gedeeld en meervoudig gebruik; robuustheid en aanpasbaarheid; herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving. Veel van voorgestelde acties in dit plan hebben als doel om de verkeersleefbaarheid – en veiligheid in bebouwde omgevingen te verhogen door het creëren van verkeersluwe interlokale mazen en autoluwe wijken. Duurzame vervoersmodi en de uitbouw van hoppinpunten worden gefaciliteerd. Op lange termijn wordt verwacht dat de autoafhankelijkheid gaat dalen, waardoor deze acties kunnen leiden tot een herinrichting van de bestaande verkeer – en vervoerinfrastructuur met een lokale afname van de verhardingsgraad in bestaand ruimtebeslag tot gevolg. Er komt meer ruimtelijke focus voor duurzame verkeerstromen en er wordt ingezet op onnuttige verhardingen van over gedimensioneerde autocentrische segmenten. Dit versterkt de ruimtelijke kernkwaliteiten (gedeeld en meervoudig gebruik; robuustheid en aanpasbaarheid; herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving) in vele gevallen. Uit de effectieve beoordeling is gebleken dat twee geplande langeafstandsfietsroutes ingetekend zijn door beschermd dorpsgezicht “Hof van Heule”, wat de ruimtelijke kernkwaliteiten kan verzwakken.

Andere voorgestelde acties, die onrechtstreeks bovenstaande visie mee helpen ondersteunen, zorgen door de inname van nieuw ruimtebeslag voor een lokaal hogere verhardingsgraad en afname van de ruimtelijke kwaliteit (bv. verwezenlijking nieuwe omleidingsweg Anzegem met als functie om doorgaand verkeer in centra te beperken). Anderzijds worden locaties met een lage knooppunt – en voorzieningenwaarde minder prioritair behandeld waardoor de verhardingsgraad nauwelijks zal wijzigen en bijgevolg de ruimtelijke kwaliteit minder snel zal toe – of afnemen dan knooppuntlocaties.

De ruimtelijke kwaliteit is vaak afhankelijk van de mate waarin de verhardingsgraad lokaal zal toe/afnemen in combinatie met de functietoewijzing in relatie van deze veranderende verhardingsgraad (bv. toenemende verhardingsgraad voor omleidingswegen vs. toenemende verhardingsgraad voor het verwezenlijken van hoppinpunten met aandacht voor kwalitatieve publieke ruimtes). In deze mate kan een goede ruimtelijke inrichting ervoor zorgen dat de verhardingsgraad lokaal toeneemt, maar toch de ruimtelijke kernkwaliteiten versterken.

5.5.1.2 Effectgerichte beoordeling

Qua nieuwe weginfrastructuur liggen de upgrade van de R8-NO en de knooppuntarm E17/E403 volledig binnen bestaande weginfrastructuurcomplexen, waardoor ze geen significante ruimtelijke impact hebben, dus ook niet op waardevol erfgoed of landbouwgebied. De rondweg van Anzegem (ca. 3,7km) heeft wel een significante impact op landbouw. Deze impact kan beperkt worden door de weg

zo dicht mogelijk te laten aansluiten bij de bebouwing van Anzegem en de toegankelijk te garanderen van de landbouwpercelen die ingesloten liggen tussen de rondweg en de dorpskern.

Een geplande fietssnelweg doorsnijdt het beschermd dorpsgezicht “Hof van Heule” aan de noordzijde van Kortrijk en meerdere fietsroutes doorsnijden HAG over een aanzienlijke afstand. Negatieve impact op deze gebieden kan beperkt worden door de fietstracés maximaal te bundelen met bestaande weg- of spoorinfrastructuur. Indien toch een tracé dwars door open ruimte noodzakelijk zou blijken, moet de fietsinfrastructuur landschappelijk goed ingepast worden.

5.5.2 Thema Gezondheid

5.5.2.1 Doelgerichte beoordeling

| GEZONDHEID | GEDRAG | RUIMTE | FIETS | OPENBAAR VERVOER | WEGENNET | WATERWEG EN | HOPPINPUN TEN | LOGISTIEKE KNOOP-PUNTEN |
|------------------------------------|--------|--------|-------|------------------|----------|-------------|---------------|-------------------------|
| Geluid | | | | | | | | |
| Lucht | | | | | | | | |
| Verkeersveiligheid | | | | | | | | |
| Fysiek, sociaal en mentaal welzijn | | | | | | | | |

Geluid en Lucht

Dit plan zet maximaal in op het verbeteren van de doorstroming en pakt knelpunten aan in de verkeersinfrastructuur. Het gecoördineerd parkeerbeleid vermijdt zoekverkeer en ongewenste verkeersdrukte in kwetsbare gebieden. Bovendien versterkt de inzet voor het creëren van een fietscultuur de ontmoediging van het aantal autoverplaatsingen richting dorpskernen en stedelijke centra waardoor er voornamelijk in deze omgevingen minder geluid – en luchtverlast te ervaren is. Op punctuele plaatsen in bebouwde omgevingen in de vervoerregio Kortrijk waar verkeersstromen worden gebundeld (bv. Hoppinpunten, logistieke knooppunten) of goederen worden overgeslagen en lijninfrastructuren, wordt in de toekomst hogere intensiteiten verwacht door opschalingen in zowel gebruik als potentiële uitbreidingen of optimalisaties. Op deze plaatsen worden (beperkt) negatieve effecten verwacht op vlak van bijkomende lucht – en geluidoverlast in. Het maximaal afstemmen van het ruimtelijk beleid op het mobiliteitsbeleid en vice versa, zoals aangehaald in het RMP onder ‘Ruimte

en mobiliteit onlosmakelijk verbinden', is sterk aangewezen om deze negatieve effecten van luchtverontreiniging en geluidsbelasting zoveel mogelijk te vermijden.

Verkeersveiligheid

Op basis van de doelgerichte beoordeling van het subthema verkeersveiligheid wordt een overwegend positief effect vastgesteld van het regionaal mobiliteitsplan en matige tot sterke bijdrage aan de beleidsambities van vooropgestelde beleidsdocumenten ervaren. Enkel op locaties waar verkeersstromen gebundeld worden (bv. Hoppinpunten, overslagcentra en multimodale knooppunten) en waar ontvlechting van verkeersstromen geen optie is, worden (beperkt) negatieve effecten verwacht op vlak van verkeersveiligheid. Het kernversterkend beleid zorgt voor verdichtingsprocessen en hanteert het concept van nabijheid en bereikbaarheid. In het algemeen zet dit plan in op actiepunten waar de verkeersveiligheid van elke weggebruiker toeneemt en de kwaliteit van de verkeersinfrastructuur verhoogd wordt (maximaal inzetten op ontvlechting, beperken van doorgaand verkeer in kwetsbare gebieden en conflictvrije en (bij voorkeur ongelijkvloerse kruisingen) en robuust wegnnet met performant OV - netwerk). Door middel van de urgente aandacht voor het optimaliseren van een kwalitatief fietsnetwerk, fietsvriendelijke mobiliteitskamers, mix wijken met wijziging van voertuigsnelheden en het gecoördineerd parkeerbeleid wordt er in woon – en verblijfsgebieden een positieve impact verwacht voor verkeersveiligheid, met in het bijzonder voor de zwakke weggebruiker.

Fysiek, sociaal en mentaal welzijn

Op basis van de doelgerichte beoordeling van het subthema fysiek, sociaal en mentaal welzijn wordt een overwegend positief effect vastgesteld van het regionaal mobiliteitsplan en voornamelijk een beperkte tot matige bijdrage aan de beleidsambities van vooropgestelde beleidsdocumenten ervaren. Dit plan streeft een duurzame modal split na waarbij duurzame verplaatsingsmodi maximaal gestimuleerd en op een toegankelijke manier gefaciliteerd worden op terrein, en dit voor alle doelgroepen. Bijkomend versterken frequentie –, capaciteit - en snelheid verhogingen, langere amplitudes en infrastructurele projecten (Bv. eigen bus bedding) het gelaagd OV – netwerk, waardoor gezondheidseffecten zoals stress rond drukte en lange reistijden beperkt kunnen worden. Kernversterking en verdichtingsprocessen op duurzame locaties in de vervoerregio en het kwalitatief ruimtelijk inrichten van hoppinpunten en multimodale (logistieke) knopen, bieden de kans om de sociale cohesie te versterken. In deze mate bevordert dit plan globaal een actieve levensstijl en houdt het rekening met het sociaal, fysiek en mentaal welzijn van de mens.

5.5.2.2 Effectgerichte beoordeling

Het maatregelenpakket van het RMP zorgt volgens het regionaal verkeersmodel voor een afname met ca. 4% van het autoverkeer (voertuigkilometers) binnen de regio Kortrijk. Het personenverkeer (-5,3%) neemt daarbij sterker af dan het vrachtverkeer (-0,7%), en de daling is veel sterker binnen de stedelijke en landelijke kernen (-13 à -15%) dan in het buitengebied (-7%). Vergelijking met de "gewogen" voertuigkilometers wijst uit dat binnen de kernen de daling het sterkst is in de dichtstbevolkte delen. Vanuit gezondheid wordt het plan derhalve globaal positief beoordeeld. Op autowegen is er een beperkte verkeers-toename (+1%), maar dit levert geen leefbaarheidsproblemen op. Rond het NO deel van de R8, waar de "upgrade" voor een verkeers-toename met 73% zorgt, is er maximaal een beperkt negatief lucht- en geluidseffect t.h.v. de omliggende bewoning.

Ondanks de globaal duidelijk positieve effecten op de woonkernen, stellen we enkele knelpunten vast:

- In Lendeledede/Sint-Katrien zorgt een aanzuigeffect van de "upgrade" van de R8-noord in combinatie met verkeersontradende maatregelen in Kuurne voor een ongewenste verschuiving van verkeer van de N50 en N36 naar de weg Lendeledede-Kortrijk.

- In Zwevegem verschuift (volgens het verkeersmodel) verkeer van de N391 ("ring" van Zwevegem) naar de N8 (doortocht van Zwevegem en Knokke), ondanks de voorziene snelheidsvermindering op de N8.

Beide knelpunten kunnen met gerichte verkeerssturende maatregelen opgelost worden. Algemeen geldt dat gemonitord moet worden dat ontradende maatregelen die de leefbaarheid verhogen in één kern geen ongewenste neveneffecten genereren langs alternatieve routes door andere kernen.

5.5.3 Thema Biodiversiteit

5.5.3.1 Doelgerichte beoordeling

| BIODIVERSITEIT | GEDRAG | RUIMTE | FIETS | OPEN - BAAR VERVOER | WEGEN - NET | WATER - WEGEN | HOPPINPU NTEN | LOGISTIEKE KNOOP - PUNTEN |
|---|--------|--------|-------|---------------------------|----------------|------------------|------------------|---------------------------------|
| Habitatverlies en versnippering/ ontsnippering | | | | | | | | |
| Licht- en geluidshinder t.g.v. weg- en spoorverkeer ter hoogte van waardevolle habitats | | | | | | | | |
| Luchtverontreiniging t.g.v. weg- en spoorverkeer ter hoogte van waardevolle habitats | | | | | | | | |

Het regionaal mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Kortrijk draagt bij aan de realisatie van een aantal doelstellingen op vlak van biodiversiteit. Ook al is de distance to target voor het bereiken van de beleidsdoelstellingen op vlak van biodiversiteit nog groot, toch worden er met voorliggend RMP stappen voorwaarts gezet binnen de verschillende gedefinieerde subthema's. De voorgestelde acties binnen de pijler gedragsverandering kunnen indirecte positieve effecten hebben op de verschillende subthema's door o.a. het beperken van het overaanbod aan parkeerplaatsen op diverse locaties, maar ook door een mental shift te maken richting meer gebruik van de fiets en openbaar vervoer als alternatief voor de wagen. De maatregelen uit de andere pijlers moeten deze gedragsverandering ondersteunen. De pijler gedragsverandering zou nog meer impact kunnen hebben op het bereiken van de doelstellingen inzake biodiversiteit door openbaar vervoer (bij voorkeur elektrisch nog meer te promoten). Dit zou een nog positievere bijdrage leveren aan de effecten op vlak van CO2 en stikstof. Daarnaast zou meer performant openbaar vervoer er ook voor kunnen zorgen dat er minder

weginfrastructuur voor personenvervoer zou moeten aangelegd worden, waardoor er ook een positiever effect zou zijn op vlak van habitatverlies en versnippering.

De acties die voorzien worden binnen de pijler: 'verbinden mobiliteit en ruimte' zorgen voor de meest sterke positieve effecten op vlak van biodiversiteit. De bijdrage aan de doelstellingen op vlak van biodiversiteit is tevens het grootst binnen deze pijler. Binnen deze pijler worden er immers maatregelen genomen met directe positieve effecten. Rechtstreekse positieve effecten (o.a. op vlak van habitatverlies en ontsnippering/versnippering) zijn er te verwachten van naast het slim verdichten ook ontlichten door waar nodig selectief te **ontharden** en door **open ruimte te behouden en/of herstellen**. Daarnaast zorgt het inzetten op efficiënt ruimtegebruik en bijkomend ruimtebeslag voor infrastructuur prioritair voorzien voor duurzame vervoersmiddelen en **compenseren door ontharding** ook voor sterk positieve effecten op vlak van habitatwinst. Indirect hebben deze maatregelen ook positieve effecten binnen de subthema's licht- en geluidsverstoring en luchtverontreiniging.

Tot slot zorgen de maatregelen die voorzien worden in het kader van het mobiliteitsaanbod allen voor een beperkte of matige bijdrage aan de beleidsdoelstellingen inzake biodiversiteit. De bouwstenen binnen de pijler fiets zorgen voor het aantrekkelijker maken van de fiets als vervoermiddel t.o.v. de wagen. Deze maatregelen gaan echter niet gepaard met een vermindering van habitatverlies, maar zorgen wel voor een matige bijdrage op vlak van beleidsdoelstellingen voor licht- en geluidshinder en luchtverontreiniging. De maatregelen die het openbaar vervoer dienen te promoten kunnen op een vergelijkbare basis beoordeeld worden. De bouwstenen dragen indirect bij aan het vermijden van habitatverlies en versnippering, doordat er minder weginfrastructuur dient aangelegd te worden. Bijgevolg is er een matige bijdrage op vlak van habitatverlies en ontsnippering/versnippering. De toename van het aantal verplaatsingskilometers met het openbaar vervoer zal echter ook wel tot een toename van licht- en geluidshinder en luchtverontreiniging als gevolg van dit type verkeer leiden. Bijgevolg is de bijdrage binnen deze subthema's eerder beperkt. Maatregel in verband met het wegennet zorgen voor neutrale effecten binnen de verschillende subthema's. Ze staan namelijk in hoofdzaak in voor een optimalisatie van het hoofdwegennet en het dragend net. Al deze maatregelen hebben bijgevolg een beperkte of matige bijdrage op de beleidsdoelstellingen inzake biodiversiteit. Maatregelen rond het vrijwaren van de interlokale mazen van het doorgaand verkeer en de maatregelen om doorgaand vrachtverkeer te weren zorgen voor matige positieve bijdragen op vlak van licht- en geluidshinder en op vlak van luchtverontreiniging. Maatregelen rond het in de praktijk brengen van rekeningrijden zou een wezenlijke bijdrage kunnen leveren om nog meer positieve effecten te hebben binnen de pijler wegennet. Het zou namelijk voor een sterke vermindering van het aantal voertuigkilometers met de wagen kunnen zorgen. De maatregelen in verband met het waterwegennet hebben tot doel de capaciteit van de binnenvaart op te waarderen, waardoor er minder transport via de weg dient plaats te vinden. Er zijn bijgevolg positieve effecten op vlak van habitatverlies en ontsnippering/versnippering. Vergelijkbare positieve effecten zijn er te verwachten op vlak van licht- en geluidshinder. Op vlak van luchtverontreiniging zijn de positieve effecten beperkter, aangezien de binnenvaart tot op heden nog steeds niet het duurzaamste transportmiddel is. Een verdere verduurzaming van de aandrijfbronnen voor binnenvaart zou een sterk positief effect kunnen hebben op de emissies van CO₂ en stikstof van de binnenvaart. Een onderzoek naar de ontwikkeling van een technologie die minder op fossiele brandstoffen gebaseerd is, zou de vermindering van de luchtvervuiling positief kunnen beïnvloeden. De maatregelen in verband met de hebben allen positieve effecten en een matige bijdrage op vlak van realisatie van beleidsdoelstellingen inzake biodiversiteit. Ze zorgen namelijk voor een vermindering van het aantal voertuigkilometers met de wagens, aangezien er vanuit deze punten stevast diverse vervoersmodi mogelijk zijn. De maatregelen in verband met logistieke knooppunten hebben vergelijkbare doelstellingen als de hoppinpunten. De effecten en bijdragen zijn bijgevolg vergelijkbaar en positief te beoordelen. Op vlak van luchtverontreiniging zijn er nog steeds positieve effecten te verwachten, maar zijn deze beperkter op

positief vlak. Transport door middel van vrachtwagens en schepen, kent namelijk nog steeds een wezenlijke impact op vlak van luchtverontreiniging.

5.5.3.2 Effectgerichte beoordeling

Inzake ecotoopinname heeft enkel de omleidingsweg een beperkte inname van VEN-gebied “Tiegemberg” tot gevolg. Ook de (niet in het verkeersmodel opgenomen) omleidingsweg van Avelgem/Moen doorsnijdt in beperkte mate SBZ en VEN (“Vaarttaluds Moen”), maar laat toe om alle gemotoriseerd verkeer te weren op de route dwars door het natuurgebied. De andere nieuwe weginfrastructuur noch de nieuwe fietsinfrastructuur interfereren met een beschermd natuurgebied.

De indirecte impact op natuur wordt ingeschat o.b.v. de toe- of afname van verkeer (voertuigkm) binnen een buffer van 500m rond elk habitatrictlijn- of VEN-gebied. De globale impact van het RMP op beschermde natuurgebieden is positief: het aantal voertuigkm neemt af met 22% in en rond SBZ (m.b. de 2 deelgebieden van HRL “Bossen van de Vlaamse Ardennen” binnen/nabij regio Kortrijk) en met 4% in en rond VEN-gebieden. Er is afname of status quo in alle VEN-gebieden behalve het kleine VEN 136 “Omgeving LAR-zuid”, maar de absolute verkeerstoename is dermate klein dat ook hier geen negatieve impact op de natuurwaarden te verwachten is. Vanuit thema biodiversiteit worden dan ook geen aanbevelingen geformuleerd.

5.5.4 Thema Klimaat

| KLIMAAT | GEDRAG | RUIMTE | FIETS | OPEN-BAAR VERVOER | WEGEN - NET | WATER - WEGEN | HOPPINTUNEN | LOGISTIEKE KNOOP-PUNTEN |
|------------------|--------|--------|-------|-------------------|-------------|---------------|-------------|-------------------------|
| Klimaatmitigatie | | | | | | | | |
| Klimaatadaptatie | | | | | | | | |

Klimaatmitigatie

Bij het subthema van klimaatmitigatie vormt de reductie van broeikasgasemissies het belangrijkste effect van het beleidsscenario. Dit wordt over de verschillende Werkdomeinen voornamelijk gerealiseerd door maatregelen die de modal shift in de vervoerregio actief ondersteunen of zelfs kunnen realiseren. Het ontmoedigen van autogebruik, het verbeteren van fietsinfrastructuur, het verminderen van parkeergelegenheid, het verbeteren van het OV-netwerk, gebundelde logistieke stromen, combomobilititeit en het verder stimuleren van actieve verplaatsingen met de fiets bijvoorbeeld zijn daarin cruciale elementen uit het beleidsplan. Niet alle Werkdomeinen hebben daarin evenredige bijdrage. De aanpassingen en hervormingen in het wegennet lijken eerder voor een verschuiving van broeikasgasemissies te zorgen bij het vrachtwagentransport en geen significante algemene reductie te veroorzaken.

De opslag van koolstof is een andere relevant onderdeel van klimaatmitigatie, maar dit blijft eerder beperkt in het beleidsplan, met enkel in Werkdomein A (Ruimtelijke maatregelen en locatiebeleid) een significante bijdrage door duurzaam ruimtegebruik voor te stellen. Door mobiliteit en ruimtegebruik

efficiënt te verweven in de vervoerregio wordt de open ruimte beter behouden door duurzame verdichting wat een bijdrage kan leveren aan de vastlegging van koolstof in de bodem en vegetatie.

Op vlak van de **CO₂-emissies** zorgt het beleidsscenario (enkel het maatregelenpakket die kon doorgerekend worden) voor een afname van -3,8% in vergelijking met het referentiescenario.

Er is wel een toename van 9,7% CO₂-uitstoot door vrachtverkeer op autowegen, en tevens (beperkte) toenames door autoverkeer op de wegen in buitengebied (+2,2%), bedrijventerreinen (+1,7%) en op autowegen (+0,2%). Elders is er overal een afname in CO₂-uitstoot.

De totale reductie van 2,4% CO₂-emissie t.o.v. de referentiesituatie vertegenwoordigt 0,07% van de emissiereductiedoelstelling tegen 2030 in Vlaanderen, cfr. het VEKP.

Tabel 5-8: % verschil in CO₂-emissies tussen het beleidsscenario RMP Kempen en het referentiescenario (BAU 2030)

| | Personen- wagens | vrachtwagens |
|---------------------------------------|---------------------|--------------|
| Stedelijke kern | -6,7 | -14,8 |
| Landelijke kern | -8,0 | -43,8 |
| bedrijventerreinen | 1,7 | -1,7 |
| Buitengebied | 2,2 | -14,3 |
| Autowegen | 0,2 | 9,7 |
| Totaal | -1,8 | -3,3 |
| Totaal (pw+vw) | | -2,4 |
| Totaal zonder autowegen (pw+vw) | | -8,7 |

Klimaatadaptatie

Op het vlak van klimaatadaptatie is de algemene bijdrage van het beleidsplan eerder zeer beperkt tot neutraal. Het verminderen van parkeerplaatsen, het vrijwaren van open ruimte, vergroening, ontharding en versnippering linten en weginfrastructuur in groene mobiliteitskamers zijn maatregelen die positief kunnen bijdragen aan het versterken van infiltratie en groenblauwe linken in woonkernen en de open ruimte. Er zijn echter ook maatregelen die deze positieve effecten kunnen reduceren of zelfs negatief maken. Ondoordachte verdichting in woonkernen en inbreiding van bestaande bedrijventerreinen kan bijvoorbeeld leiden tot een versterking van het stedelijke hitte-eilandeffect. De aanleg van omleidingswegen, wegdoortrekkingen en de optimalisatie van snelwegcomplexen betekent een bijkomende aansnijding van de open ruimte in de vervoerregio en dus extra verharding. Een toegenomen verharding leidt rechtstreeks tot meer hittegevoeligheid en een groter risico op wateroverlast. Bijgevolg levert het beleidsplan over alle thematische visies heen niet significant bij tot de doelstellingen voor klimaatadaptatie. Al moet er volgens het RMP bewust worden omgesprongen met verhardingen en bijkomende infrastructuren én moet er tegelijk worden onderzocht of bepaalde infrastructuur klimaatadaptief (waterdoorlaatbaar of afwatering in de grond) kan worden gemaakt om de negatieve effecten te beperken.

5.6 Overzicht van de voornaamste aanbevelingen

5.6.1 Aanbevelingen doelgerichte beoordeling

| PIJLER/ MODI | THEMA | AANBEVELING |
|---------------|----------------|---|
| GEDRAG | ruimte | Er zijn geen specifieke aanbevelingen. |
| | gezondheid | Er zijn geen specifieke aanbevelingen. |
| | biodiversiteit | De pijler gedragsverandering heeft slechts een indirecte bijdrage aan een aantal doelstellingen op vlak van biodiversiteit. De pijler gedragsverandering zou nog meer impact kunnen hebben op het bereiken van de doelstellingen inzake biodiversiteit door openbaar vervoer (bij voorkeur elektrisch nog meer te promoten). Dit zou een nog positievere bijdrage leveren aan de effecten op vlak van CO2 en stikstof. Daarnaast zou meer performant openbaar vervoer er ook voor kunnen zorgen dat er minder weginfrastructuur voor personenvervoer zou moeten aangelegd worden, waardoor er ook een positiever effect zou zijn op vlak van habitatverlies en versnippering. |
| | klimaat | Het thema gedragsverandering gaat niet specifiek in op de klimaatproblematiek, maar zou wel de potenties voor de klimaatadaptieve inrichting van parkings voor vrachtverkeer kunnen bespreken (flankerende maatregel vanuit het MER richting 'vergunningsverlenende overheid'). Het RMP zou meer kunnen inzetten op sensibiliseren op vlak van het gebruik van emissiearme verplaatsingsmiddelen. Hierbij is het van belang dat de VVR de lokale besturen aanmoedigt om in te tekenen op Vlaamse campagnes in kader van sensibilisatie. |
| RUIMTE | ruimte | Er zijn geen specifieke aanbevelingen. |
| | gezondheid | Een belangrijke aanbeveling is dat de vervoerregio bijkomende aandacht kan geven op het toezien van verkeersveiligheid – en leefbaarheid in kwetsbare gebieden (schoolzone's, stationsomgevingen, kernen, zorginstellingen...), zowel in wegbeheer als in ontwerp (aanbeveling op Vlaams niveau). |
| | biodiversiteit | Er zijn geen specifieke aanbevelingen. |
| | klimaat | Het is van belang dat verdichting vanuit het thema klimaat met de nodige aandacht benaderd wordt. D.w.z. dat verdichting gepaard gaat met het creëren van groenblauwe dooradering en ontharding. |
| FIETS | ruimte | <p>Ruimtebeslag is inherent aan de aanleg van verkeersveilige verkeersinfrastructuur (bv. Fietsnelwegen). De vervoerregio zou kunnen benadrukken dat nieuwe fietsinfrastructuur zo veel mogelijk voorzien wordt binnen het bestaande ruimtebeslag, met uitzondering van de te realiseren verkeersinfrastructuur die noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid en het bereiken van de modal shift. Dit werkt versterkend aan de visie van het plan om bewust om te springen met nieuwe verhardingen. Via het compenseren door afbouw of 'omzetting' van huidige weginfrastructuur kan op langere termijn wel een zero-toename van het ruimtebeslag mogelijk zijn. De vervoerregio zou hierop pro-actiever kunnen op inzetten.</p> <p>Deze pijler pakt barrières en gelijkgrondse kruisigen ten gevolge van spoor -, snel – of waterwegen aan in huidige situatie, waarbij inrichtingen zoals fietsbruggen/ fietstunnels worden aangehaald als mogelijke oplossingen. Het kan relevant zijn om te benadrukken dat dergelijke infrastructuur met bijhorend fietsnetwerk maximaal rekening houdt met de landschappelijke</p> |

| PIJLER/ MODI | THEMA | AANBEVELING |
|-----------------------------|----------------|---|
| | | inplanting van nieuwe fietsinfrastructuur zodat dit geen oorzaak vormt van bijkomende versnippering van open ruimte, met uitzondering van de te realiseren verkeersinfrastructuur die noodzakelijk is om de verkeersveiligheid te waarborgen. |
| | gezondheid | Sommige fietssegmenten, vaak op fietssnelwegen, worden gebruikt door gemotoriseerd verkeer (bv. Brommers) waardoor de verkeersveiligheid daalt. De regio zou aan hogere instanties kunnen aanbevelen om verkeersreglementeringen te hanteren m.b.t. het beperken van gemotoriseerd verkeer op het gebruik van fietsinfrastructuur. |
| | biodiversiteit | Er zijn geen specifieke aanbevelingen. |
| | klimaat | Er zijn geen specifieke aanbevelingen. |
| OPENBAAR VERVOER | ruimte | Deze pijler zou meer kunnen benadrukken dat infrastructurele projecten binnen de bevoegdheid van de vervoerregio Kortrijk zoveel mogelijk gebeuren binnen bestaand ruimtebeslag en dat er maximaal rekening gehouden wordt met de opgestelde regionale target van 6 % inzake het ontharden van de publieke wegenis inclusief voetpaden, met uitzondering van de te realiseren verkeersinfrastructuur die noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid en het bereiken van de modal shift. Dit werkt versterkend aan de visie van het plan om bewust om te springen met nieuwe verhardingen. Indien de infrastructurele projecten buiten de scope van het RMP vallen, wordt diezelfde boodschap meegedeeld aan lokale besturen en/ of hogere overheden. Als dit niet mogelijk zou zijn, moet er telkens gestreefd worden naar een zero toename ruimtebeslag door middel van compensatiemaatregelen op locatie. |
| | gezondheid | Tijdens projectuitvoering is het aangeraden dat de vervoerregio genoeg aandacht vestigt aan een geluidswerend ontwerp, om de gezondheidseffecten (geluid - en luchtbelasting) te minimaliseren, op plaatsen waar de verkeersintensiteit zal toenemen én de geluidseffecten in kwetsbare gebieden te hoog zijn. Bij de uitbouw van HOV-knopen voldoende aandacht besteden aan het nastreven van de huidige richtlijnen en ambities inzake inrichting – en kwaliteitseisen. Bijkomende aandacht/ toezicht op verkeersveiligheid in de omgeving van kwetsbare voorzieningen zoals scholen en zorginstellingen is aanbevolen. Deze pijler zou meer aandacht kunnen geven aan het scheiden van verkeersstromen op hoogfrequente OV-assen. Dit verhoogt de verkeersveiligheid (maar zal bijkomende ruimtebeslag vereisen). |
| | biodiversiteit | Er zijn geen specifieke aanbevelingen. |
| | klimaat | Het kan ook relevant zijn om de implementering van emissiearm OV meer te benadrukken als flankerende maatregel in het thema. Dit is zeker relevant voor de reductie van broeikasgassen, die sterk afhankelijk is van het soort vervoersmiddel dat gebruikt wordt in het OV (Bv. dieselbussen vs elektrische bussen). |
| WEGENNET | ruimte | Deze pijler zou meer kunnen benadrukken dat infrastructurele projecten binnen de bevoegdheid van de vervoerregio Kortrijk zoveel mogelijk gebeuren binnen bestaand ruimtebeslag en dat er maximaal rekening gehouden wordt met de opgestelde regionale target van 6 % inzake het ontharden van de publieke wegenis inclusief voetpaden, met uitzondering van de te realiseren verkeersinfrastructuur die noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid en het bereiken van de modal shift. Dit werkt |

| PIJLER/ MODI | THEMA | AANBEVELING |
|--------------|----------------|---|
| | | versterkend aan de visie van het plan om bewust om te springen met nieuwe verhardingen. Indien de infrastructurele projecten buiten de scope van het RMP vallen, wordt diezelfde boodschap meegedeeld aan lokale besturen en/ of hogere overheden. Als dit niet mogelijk zou zijn, moet er telkens gestreefd worden naar een zero toename ruimtebeslag door middel van compensatiemaatregelen op locatie. |
| | gezondheid | Tijdens projectuitvoering is het aangeraden dat de vervoerregio genoeg aandacht vestigt aan een geluidswerend ontwerp, om de gezondheidseffecten (geluid - en luchtbelasting) te minimaliseren, op plaatsen waar de verkeersintensiteit zal toenemen én de geluidseffecten in kwetsbare gebieden te hoog zijn. Bijkomende aandacht/ toezicht op verkeersveiligheid in de omgeving van kwetsbare voorzieningen zoals scholen en zorginstellingen is aanbevolen. De regio zou kunnen adviseren aan de Vlaamse overheid om nadrukkelijk de transitie naar (stillere) emissiearme (vracht)wagens te bevorderen én de knelpunten op het dragend wegennet op korte termijn effectief te optimaliseren om de doorstroming en afwikkeling in de regio te bevorderen. |
| | biodiversiteit | Maatregelen rond het in de praktijk brengen van rekeningrijden zou een wezenlijke bijdrage kunnen leveren om nog meer positieve effecten te hebben binnen de pijler wegennet. Het zou namelijk voor een sterke vermindering van het aantal voertuigkilometers met de wagen kunnen zorgen. |
| | klimaat | Deze pijler gaat niet in op de potenties voor klimaatadaptieve inrichting van het wegennet in de vervoerregio. |
| WATERWEGEN | ruimte | In deze pijler zou meer rekening kunnen houden met de fietsveiligheid in mogelijk conflictsituaties rond multimodale logistieke knooppunten en overslagzones. |
| | gezondheid | Tijdens projectuitvoering is het aangeraden dat de vervoerregio genoeg aandacht vestigt aan een geluidswerend ontwerp, om de gezondheidseffecten (geluid - en luchtbelasting) te minimaliseren, op plaatsen waar de verkeersintensiteit zal toenemen én de geluidseffecten in kwetsbare gebieden te hoog zijn. |
| | biodiversiteit | Een verdere verduurzaming van de aandrijfbronnen voor binnenvaart zou een sterk positief effect kunnen hebben op de emissies van CO2 en stikstof van de binnenvaart. De vervoerregio zou aan hogere instanties kunnen aanbevelen om een onderzoek te voeren naar de ontwikkeling van een technologie die minder op fossiele brandstoffen gebaseerd is. Dit zou de vermindering van de luchtvervuiling positief kunnen beïnvloeden. |
| | klimaat | Het stimuleren van goederentransport via binnenvaart kan actief bijdragen aan een reductie van de broeikasgasemissies door transport in de vervoerregio. Maar deze bijdrage is enkele significant als ze effectief leidt tot een verdere afname van het vrachtverkeer op de wegen en er dus geen sprake is van een verhoging van het aantal voertuigkilometers en dus vrachtverkeeremissies. |
| HOPPIMPUNTEN | ruimte | De vervoerregio zou meer kunnen benadrukken dat de uitbouw van Hoppinpunten (en bijhorende voorzieningen) zoveel mogelijk moet gebeuren binnen bestaand ruimtebeslag, met uitzondering van de te realiseren verkeersinfrastructuur die noodzakelijk is voor de |

| PIJLER/ MODI | THEMA | AANBEVELING |
|------------------------|----------------|---|
| | | verkeersveiligheid en het bereiken van de modal shift. Dit werkt versterkend aan de visie van het plan om bewust om te springen met nieuwe verhardingen. Als dit niet mogelijk zou zijn, moet er telkens gestreefd worden naar een zero toename ruimtebeslag. Wanneer er toch extra ruimte zou moeten worden ingenomen, kan de regio enkele richtlijnen aangeven i.v.m. compensatie d.m.v. ontharding en vergroening. Dit zal tegelijk bijdragen tot een verhoging van de ruimtelijke kwaliteit van het Hoppinpunt en de regionale onthardingsstrategie versterken. |
| | gezondheid | In het ontwerp van de hoppinpunten is het van belang dat er maximaal rekening gehouden wordt met de verweving van de verschillende modi om de verkeersveiligheid te garanderen én met de inrichting van de publieke ruimte rond de hoppinpunten om geluidshinder en luchtverontreiniging in bebouwde omgevingen te beperken (specifieke aandacht op locaties waar de geluidseffecten te hoog zijn). |
| | biodiversiteit | Geen verdere aanbevelingen binnen het thema biodiversiteit. |
| | klimaat | Er is geen sprake over het potentieel van tot een klimaatadaptieve inrichting van de hoppinpunten in de vervoerregio. |
| LOGISTIEKE KNOOPPUNTEN | ruimte | Een belangrijke aanbeveling is dat deze pijler benadrukt dat de mogelijkheden tot gedeeld en meervoudig gebruik of stapeling bij capaciteitsuitbreidingen van logistieke knooppunten maximaal onderzocht worden. Wanneer dit onmogelijk blijkt, kunnen dergelijke projecten als opportuniteiten opgevat worden om elders in de omgeving te ontharden (zero toename). |
| | gezondheid | Er wordt aanbevolen dat de vervoerregio tijdens projectuitvoering genoeg aandacht vestigt aan een geluidswerend ontwerp op multimodale logistieke knooppunten waar de verkeersintensiteit zal toenemen en de geluidseffecten te hoog zijn om de gezondheidseffecten (geluid - en luchtbelasting) te minimaliseren. Om de conflictsituaties te minimaliseren ter hoogte van de multimodale logistieke knooppunten en overslagzones, zou de vervoerregio maximaal kunnen inzetten om vrachtverkeer te ontvlechten met zwakke weggebruikers, met bijzondere aandacht in kwetsbare gebieden waar er wordt ingezet in stedelijke distributie (noot: ontvlechten zal in vele gevallen zorgen voor bijkomend ruimtebeslag). |
| | biodiversiteit | Geen verdere aanbevelingen met betrekking tot de pijler rond het aanbod van logistieke knooppunten. |
| | klimaat | Er is geen sprake over het potentieel van tot een klimaatadaptieve inrichting van de logistieke knooppunten in de vervoerregio. |

5.6.2 Aanbevelingen effectgerichte beoordeling

5.6.2.1 Thema Ruimte

Negatieve impact van nieuwe weginfrastructuur op landbouw kan beperkt worden door deze zoveel mogelijk aan de rand van het landbouwgebied (dicht bij de bebouwing) in te planten en de toegankelijkheid van landbouwpercelen te garanderen.

De impact van nieuwe fietsinfrastructuur op erfgoed of HAG kan beperkt worden door de fietstracés maximaal te bundelen met bestaande spoor- en/of weginfrastructuur. Indien een weg- of fietstracé

dwars door open ruimte toch noodzakelijk zou blijken, moet deze infrastructuur landschappelijk zo goed mogelijk ingepast worden.

Dit zijn op zich geen aanbevelingen naar het RMP zelf toe, maar aandachtspunten voor het eigen plan- en vergunningenproces van de individuele infrastructuurprojecten.

5.6.2.2 *Thema Gezondheid*

De uit het verkeersmodel afgeleide knelpunten in de woonkernen Zwevegem/Knokke en Lendelede/Sint-Katrien kunnen met gerichte (aanpassing van) verkeerssturende maatregelen opgelost worden. Algemeen geldt dat gemonitord moet worden dat ontradende maatregelen die de leefbaarheid verhogen in één kern geen ongewenste neveneffecten genereren langs alternatieve routes door andere kernen.

5.6.2.3 *Thema Biodiversiteit*

Omdat uit de effectgerichte beoordeling blijkt dat er geen significante aantasting van SBZ of VEN-gebied te verwachten is, worden vanuit thema biodiversiteit geen aanbevelingen geformuleerd. Voorts kan verwezen worden naar de eigen plan- en vergunningsprocedure van de omleidingswegen van Anzegem en Avelgem/Moen.

5.6.2.4 *Thema Klimaat*

Bovenlokale maatregelen die autogebruik (ook op hoofd- en dragende wegen) ontraden (zoals snelheidsmilderende maatregelen, rekeningrijden, slimme kilometerheffing, parkeertarieven,...) zullen nodig zijn om de gewestelijke klimaatdoelstellingen te kunnen realiseren, zowel op vlak van reductie van voertuigkm's als op vlak van de gewenste reductie van CO₂-emissies cfr. het VEKP.

5.7 Synthese van de grensoverschrijdende effecten

5.7.1 **Thema Ruimte**

De effecten van de maatregelen uit het RMP m.b.t. de subthema's ruimtebeslag, ruimtelijke samenhang en ruimtelijke kwaliteit zijn intrinsiek gebonden aan de plek waar de maatregel voltrokken zal worden. Anderzijds zorgt de Eurometropool Lille – Kortrijk – Tournai voor een nauwe grensoverschrijdende samenwerking (Franse – en Belgische deelregio's). Dit houdt in dat er grensoverschrijdende acties/projecten worden voorgesteld en uitgevoerd uit de veronderstelling dat dit de betreffende regio's ten goede komt. Bijgevolg kunnen enkele acties uit voorliggend regionaal mobiliteitsplan effect hebben op deze regio's.

De effecten van voorgestelde acties inzake het wijzigen aan de verkeer- en vervoersinfrastructuur kunnen vooral op lokaal niveau grensoverschrijdende effecten veroorzaken. Aangezien lijninfrastructuren zich veelal niet beperken tot de gemeente –, regionale –, en gewestgrenzen, kan de mate van verharding effect hebben op alle subthema's van thema Ruimte in verschillende gemeenten (bv. haalbaarheidsonderzoek fietssnelweg tussen Kortrijk en Oudenaarde, opwaardering IC-treinen Kortrijk – Lille Flandres,...). De vervoerregio heeft de bevoegdheid over de regionale en interlokale, die elk een bepaalde aantrekking op hun omgeving uitvoeren (respectievelijk tussen de 10 km à 5km en minder dan 2,5km). Hun aantrekking zal dus op gerichte plaatsen landsgrenzen en grenzen tussen vervoerregio's overschrijden. Het is bijgevolg belangrijk om OV-lijnen, fietspaden, wegcategory, P+R-locaties, etc. bij de overgangen met de Franse grens en vooral tussen vervoerregio's op elkaar af te stemmen met een regionaal transitiegericht parkeerbeleid.

5.7.2 Thema Gezondheid

De voorgestelde acties inzake het optimaliseren van de doorstroming aan de verkeer- en vervoersinfrastructuur op het hoofd – en dragend wegennet en treinnet, kunnen vooral op lokaal niveau grensoverschrijdende effecten veroorzaken. Aangezien lijninfrastructuren zich veelal niet beperken tot de gemeente-, regionale en gewestgrenzen, kunnen de effecten m.b.t. de subthema's geluid en lucht impact hebben op verschillende gemeenten (= aanzuigeffect).

5.7.3 Thema Biodiversiteit

Gezien de ligging van de vervoerregio Kortrijk t.o.v. de gewestgrens met Wallonië en de landsgrens met Frankrijk zijn grensoverschrijdende effecten niet uit te sluiten. Specifiek in Wervik, Menen, Kortrijk, Spiere-Helkijn en Avelgem zijn de verschillende beschermde gebieden in de omgeving van een gewest- en/of landsgrens gelegen. Een aantal beschermde gebieden grenzen ook aan andere vervoerregio's zoals deze van Westhoek, Midwest, Gent en Vlaamse Ardennen.

Grensoverschrijdende effecten zijn voor alle mogelijke subthema's binnen het thema biodiversiteit mogelijk. Wanneer een beschermd gebied dat op een bepaalde grens gelegen is doorkruist wordt, zijn effecten op vlak van habitatverlies en versnippering/ontsnippering grensoverschrijdend.

De effecten op vlak van licht- en geluidshinder en luchtverontreiniging ter hoogte van waardevolle habitats en beschermde gebieden kunnen tevens grensoverschrijdende effecten naar andere vervoerregio's hebben. De rol van de vervoerregio binnen de pijler van logistieke knooppunten kent ook ruime grensoverschrijdende effecten aangezien transporten die hieraan verbonden zijn vaak een (inter)nationaal karakter kennen. Op deze wijze kunnen de positieve effecten op vlak van biodiversiteit ook een doorvertaling krijgen in andere vervoerregio's en daarenboven de omgeving van Noord-Frankrijk. Eenzelfde analogie is er te trekken in verband met goederentransporten via water (pijler rond aanbod van het waterwegennet) en het spoor.

5.7.4 Thema Klimaat

De effecten op het vlak van klimaatmitigatie zijn per definitie grensoverschrijdend. De impact van emissiereductie speelt zich namelijk af op mondiaal niveau. Gezien het verschil in schaalgrootte van het studiegebied in vergelijking met de mondiale toestand is de relatie tussen reducties op het niveau van de vervoerregio en de wereldwijde klimaatverandering moeilijk te bepalen.

De effecten van adaptiemaatregelen kunnen vooral op lokaal niveau grensoverschrijdende effecten veroorzaken. De mate van verharding en infiltratiemogelijkheid kunnen daarnaast ook effect hebben op het stroomafwaartse watersysteem in andere vervoerregio's zoals bv. Vervoerregio Gent.

5.8 Doorwerking naar het Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Kortrijk

De aanbevelingen uit voorliggend ontwerp-sMER werden grondig bestudeerd door de opstellers van het regionaal mobiliteitsplan. Dit gaf aanleiding tot een aantal bijstellingen aan het actieplan, waardoor de milieueffectrapportage dus daadwerkelijk doorwerkte in de besluitvorming met betrekking tot het regionaal mobiliteitsplan. Voor elke aanbeveling uit het ontwerp-MER werd door de opstellers van het regionaal mobiliteitsplan aangegeven hoe er mee zal omgegaan worden bij de uitwerking van de definitieve versie van het regionaal mobiliteitsplan.

Veel van deze aanbevelingen zijn operationele aandachtspunten waarmee bij uitvoering van projecten rekening moet gehouden worden. Deze zijn dus niet rechtstreeks relevant voor het strategisch niveau van het RMP en worden niet doorvertaald in het RMP zelf. Wel wordt een checklist ontwikkeld door

MOW waarbij operationele aanbevelingen uit de sMER worden meegenomen in de gehele projectcyclus van activiteiten onder het regionale mobiliteitsplan.

Andere aanbevelingen hebben aanleiding gegeven tot bijstellingen van of aanvullingen aan het actieplan. De aanbevelingen die aanleiding hebben gegeven tot bijstellingen of aanvullingen van het actieplan hebben onder meer betrekking op het faciliteren van elektrificatie en klimaatadaptieve inrichting.

© Antea Group 2023

Zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van Antea Group mag geen enkel onderdeel of uittreksel uit deze tekst worden weergegeven of in een elektronische databank worden gevoegd, noch gefotokopieerd of op een andere manier vermenigvuldigd.