



Lieven Van Eenoo
Voorzitter van de vervoerregioraad
Departement MOW - Beleid
 Koning Albert I-laan 1-2
 8200 Brugge
 T 050 24 80 40
vervoerregio.roeselare@vlaanderen.be

Dirk Verwilt
Voorzitter van de vervoerregioraad
Gemeente Meulebeke
 Markt 1
 8760 Meulebeke
 T 051 48 80 80
Burgemeester@meulebeke.be

Verklaring over de milieueffectenrapportage: Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Midwest



Het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) voor de Vervoerregio Midwest werd op 10 februari 2024 door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters goedgekeurd, nadat het in de Vervoerregioraad Midwest werd vastgesteld op 30 januari 2024. De mogelijke milieueffecten van dit plan zijn gedocumenteerd in een bijhorend plan-MER (met kenmerk PLIMOB12) dat op 10 januari 2024 een gunstige kwaliteitsbeoordeling kreeg van het Team Mer.

Conform artikel 9 §3 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 20 november 2020 betreffende de RMP's geeft voorliggende verklaring weer:

- de manier waarop de milieuoverwegingen in het regionale mobiliteitsplan zijn geïntegreerd;
- in voorkomend geval, de manier waarop rekening is gehouden met het plan-MER, de adviezen, de raadpleging van het publiek en het resultaat van de grensoverschrijdende raadpleging;
- de redenen waarom is gekozen voor het regionale mobiliteitsplan, zoals het is aangenomen, in het licht van de andere redelijke alternatieven die zijn behandeld;
- in voorkomend geval, de monitoringmaatregelen waartoe wordt besloten conform artikel 4.6.3bis van het decreet van 5 april 1995.

De opmaak van het regionaal mobiliteitsplan met bijhorende milieueffectrapportage gebeurt volgens een geïntegreerde procedure zoals vastgelegd in het Besluit van de Vlaamse Regering van 20 november 2020 over

de regionale mobiliteitsplannen met integratie van milieueffectrapportage. Zo is er een continue doorwerking van de milieuoverwegingen bij de opeenvolgende fases in het tot stand komen van het RMP.

Na de onderzoeksfase die de stand van zaken van de mobiliteitsproblematiek weergeeft en inzicht brengt in gewenste oplossingsrichtingen van het mobiliteitsbeleid, wordt gestart met de opbouw van een strategische visie en doelstellingen. In die fase worden daarvoor de in aanmerking te nemen alternatieven onderzocht aan de hand van mogelijke beleidsscenario's waaruit dan een voorkeurscenario wordt gedefinieerd. In die fase start ook de milieueffectenanalyse. De manier waarop deze zal doorwerken op de verdere ontwikkeling van het voorkeurscenario wordt vastgelegd in een "Nota Inhoudsafbakening" (NIA). De NIA geeft een voorstel van reikwijdte en detailleringniveau met een beschrijving van de te onderzoeken effecten inclusief de te gebruiken methodologie. De adviesperiode liep van 13 december 2022 tot en met 12 januari 2023. Na verwerking van de ontvangen adviezen verleende het Team Mer een gunstige kwaliteitsbeoordeling op 10 maart 2023.

Het advies van het Team Mer werd meegenomen in de opmaak van het voorlopig ontwerp plan-MER. De analyse van onderscheiden scenario's naar een voorkeurscenario wordt toegelicht in het hoofdstuk 'Verdiepen van de mogelijkheden' van het RMP.

In wisselwerking met het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan en volgens de krijtlijnen uit de Nota Inhoudsafbakening werd vervolgens een ontwerp plan-MER opgesteld. Hierin werden niet alleen de opmerkingen uit de kwaliteitsbeoordeling van Team Mer op de Nota Inhoudsafbakening meegenomen maar werd er vanuit een iteratief proces continu aandacht besteed aan de mogelijke milieugevolgen van de voorgestelde mobiliteitsmaatregelen waardoor tal van milieuoverwegingen in het regionale mobiliteitsplan zijn geïntegreerd.

Het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan en het ontwerp plan-MER gingen vervolgens samen in openbaar onderzoek van 17 augustus 2023 tot en met 15 oktober 2023 en werden tevens voorgelegd voor advies aan adviesinstanties (ook de grensoverschrijdende) die geselecteerd werden i.s.m. Team Mer. Deze adviesvraag liep van 1 augustus 2023 tot en met 29 oktober 2023.

De binnengekomen adviezen uit het openbaar onderzoek en de adviesvraag werden gebundeld en verwerkt, desgevallend werden het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan en het ontwerp plan-MER aangepast. De wijze waarop de ontvangen inspraak en de adviezen op het ontwerp plan-MER verwerkt werd, is te raadplegen op de website, zie bijlage bij het RMP.

Vervolgens werd het definitieve plan-MER aan Team Mer bezorgd voor een kwaliteitsbeoordeling. Op 10 januari 2024 gaf het Team Mer een positieve kwaliteitsbeoordeling op het plan-MER van de Vervoerregio Midwest. Team Mer is van oordeel dat het planMER voldoende kwaliteitsvol uitgewerkt werd op een detailniveau dat past bij de inhoud van het voorliggende strategische plan en voldoet aan de verwachtingen van het Team omgevingseffecten.

In het plan-MER worden de milieueffecten van de visie en de acties in beeld gebracht. De detailgraad van het onderzoek is daarbij afgestemd op het strategisch niveau van het plan.

Uit het onderzoek blijkt dat er overwegend positieve effecten verwacht worden op het vlak van menselijke gezondheid: een significante daling van luchtmissies, dewelke het grootst is ter hoogte van de kernen, en een beperkte daling van de geluidsemissies. Het plan zet eveneens in op een veiligere omgeving en het meer toegankelijk maken van het openbaar vervoer. Ook op het vlak van ruimte zijn de milieueffecten overwegend positief: de betere verkeerstructuur (zowel fiets, OV, weg als transportstructuur) is afgestemd op de gewenste ruimtelijke structuren zoals de stedelijke gebieden en kernen. Wel kan er een beperkt bijkomend ruimtebeslag zijn door diverse infrastructuurprojecten. Indirect leiden deze op langere termijn echter tot een daling van het

ruimtebeslag (kernversterking, minder parkeerbehoefte...). Op het vlak van biodiversiteit zijn negatieve effecten niet uit te sluiten. Afhankelijk van locatie en inrichtingskeuzes kunnen nieuwe infrastructuren leiden tot afname van ecotopen, versnippering en verstoring. Inzake vermisting en verzuring leidt een afname van de luchtemissies tot een daling van de atmosferische depositie ter hoogte van de kwetsbare gebieden, wat uitermate positief is. Wat betreft klimaat tenslotte leidt een daling van luchtemissies tot positieve effecten op het vlak van klimaatmitigatie. Voor klimaatadaptatie zijn er potentieel wel beperkt negatieve effecten door de acties met betrekking tot nieuwe infrastructuurprojecten.

In het MER worden vervolgens een aantal aanbevelingen geformuleerd. Ook wordt er verduidelijkt in welke mate deze aanbevelingen worden meegenomen in het RMP. Verder wordt voorgesteld om de evolutie van verharde oppervlaktes met betrekking tot infrastructuur, die gemonitord wordt op Vlaams niveau, op te volgen in de vervoerregio.

Tenslotte wordt in de voortoets passende beoordeling geconcludeerd dat er geen negatieve effecten verwacht worden op de aanwezige speciale beschermingszones.

Naast de in het RMP opgenomen monitoringsmaatregelen en de monitoring die wordt voorzien artikel 24 van het Decreet Basisbereikbaarheid en bijhorend Besluit van de Vlaamse Regering van 13 mei 2022 betreffende de mobiliteitsmonitoring en voortgangsrapportage zijn er geen andere dan bovenstaande monitoringsmaatregelen vereist.

Alle documenten zijn raadpleegbaar op de website van de Vervoerregio Midwest: www.vervoerregiomidwest.be

Namens de initiatiefnemer,

Dirk Verwilt
Voorzitter



Lieven Van Eenoo
Voorzitter

