

**Strategisch MER Regionaal  
Mobiliteitsplan Vervoerregio Kortrijk  
Niet-technische samenvatting**

Antea Group

Understanding today.  
Improving tomorrow.

## Colofon

### Opdracht

Strategische plan-MER Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Kortrijk  
Niet-technische samenvatting

### 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

4686003030

### 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

20 december 2023

### Auteurs

Zie 'projectmedewerkers'

### Status/ revisie

Paul Arts

### Vrijgave

---

# Inhoudsopgave

	Blz	
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Regionaal Mobiliteitsplan Kortrijk</b>	<b>3</b>
2.1	Opmaak Regionaal Mobiliteitsplan	3
2.2	Beleidsscenario RMP Kortrijk	5
<b>3</b>	<b>Strategisch MER Regionaal Mobiliteitsplan</b>	<b>12</b>
3.1	Elementen van het plan en bijhorende mogelijke effecten	12
3.2	Onderzoeksmethode en indicatoren op hoofdlijnen	13
3.3	Doorrekening referentiesituatie en scenario's geplande situatie	14
<b>4</b>	<b>Milieueffecten van het Regionaal Mobiliteitsplan Kortrijk</b>	<b>16</b>
4.1	Thema Ruimte	16
4.2	Thema Gezondheid	19
4.3	Thema Biodiversiteit	21
4.4	Thema Klimaat	23
4.5	Overzicht van de voornaamste aanbevelingen	24
4.6	Synthese van de grensoverschrijdende effecten	28
4.7	Doorwerking naar het Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Kortrijk	30

# 1 Inleiding

Het strategisch plan-MER “Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Kortrijk” omschrijft de specifieke milieueffectbeoordelingen voor de verschillende fasen van het planningsproces van het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP). De milieueffectrapportage en het mobiliteitsplan werden geïntegreerd opgemaakt. Zo werden milieuaspecten betrokken in het proces, werden de processen gestroomlijnd en werd makkelijker draagvlak verkregen bij de betrokken actoren voor de te nemen beslissingen. Het plan-MER geeft informatie en een beoordeling over de milieueffecten die de beleidskeuzes en het actieplan in het regionaal mobiliteitsplan mee bepaalden. Ook voor de uitwerking kon verder gesteund worden op de relevante elementen van de uitgevoerde milieueffectrapportage. Het plan-MER heeft in eerste instantie tot doelstelling om de positieve en negatieve gevolgen van het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) op hoofdlijnen in beeld te brengen door de beleidskeuzes uit het plan te beoordelen op hun effecten voor het milieu. Daarnaast formuleert het plan-MER ook een aantal voorstellen om eventuele negatieve effecten te mildereren en om positieve effecten te versterken.

## 2 Regionaal Mobiliteitsplan Kortrijk

### 2.1 Opmaak Regionaal Mobiliteitsplan

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 onderzoeks-scenario'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 synthesenota 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.

#### 2.1.1 Doorwerking van de Nota Inhoudsafbakening (NIA) in de synthesenota

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 mogelijks 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.

### 2.1.2 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 ruimteparameters. 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 vervoerregio 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 synthesenota.

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 synthesenota en bijhorende bijlagen.

## 2.2 Beleidsscenario RMP Kortrijk

### 2.2.1 Ambitie en doelstellingen

De Synthesenota 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 2-1: Maatschappelijke ambities regiovisie Contrei (Synthesenota RMP Kortrijk, 2022)

De ambities voor de regio zoals die werden uitgewerkt in de regiovisie Contrei werden in de Synthesenota 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 2-2: mobiliteitsdoelstellingen vervoerregio Kortrijk (Synthesenota RMP Kortrijk, 2022)

### 2.2.2 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 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.



### 2.2.3.1 *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

### 2.2.3.2 *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 opgelijst, 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 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

### 2.2.3.4 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

#### 2.2.3.5 *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 vrachtroutennetwerk

#### 2.2.3.6 *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. Langsheen 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

#### 2.2.3.7 *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

#### 2.2.3.8 *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

#### 2.2.3.9 *Overkoepelende bouwstenen voor alle mobiliteitsnetten*

Naast bouwstenen op netwerkniveau voor de verschillende modi, worden bij de opbouw van scenario's ook modusonafhankelijke 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 dicht bij 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.

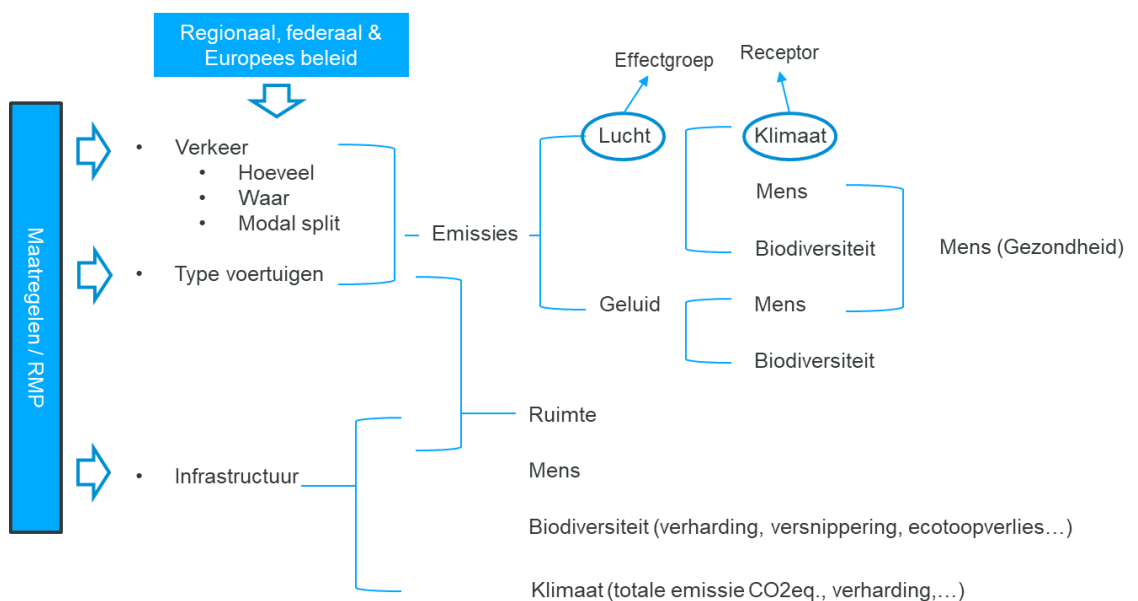
## 3 Strategisch MER Regionaal Mobiliteitsplan

### 3.1 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, § **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**). 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 moeilijk 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

### 3.2 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 **§Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**

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 **§Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**). Er werd wel één uitzondering gemaakt: er werd besloten om het autowegennetwerk WEL door te rekenen in het luchtmodel IMPACT, vanwege het groot belang van de autowegen in het totaal verkeersvolume binnen het plangebied en 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 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

### 3.3 Doorrekening referentiesituatie en scenario's geplande situatie

In het 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. Qua

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 netwerkaanpassingen) 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. Het is belangrijk om oog te hebben voor de beperkingen van het verkeersmodel:

- De mobiliteitsvraag zal veranderen omwille van de maatregelen aanwezig in de scenario's;
- De modelresultaten zijn enkel betrouwbaar binnen het studiegebied en het invloedsgebied errond;
- De modelresultaten zijn te beschouwen op regionale schaal;
- De lijnen van het openbaar vervoer hebben geen capaciteitsbeperkingen en de reistijden zijn onafhankelijk van netwerkcondities, zoals files;
- Vrachtwagens zitten vervat in het model, maar er wordt binnen een scenario geen nieuwe modale verschuiving berekend tussen andere modi van transport zoals binnenvaart en spoor.
- Het regionaal verkeersmodel neemt geen grensoverschrijdende verplaatsingen (overschrijding van de grens met het buitenland) mee met andere modi dan de auto.
- ...



De bouwstenen uit de onderzoeksscenario's die gemodelleerd kunnen worden, werden gecombineerd tot 3 zogenaamde "modelpakketpakketten":






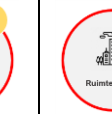









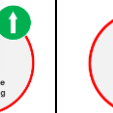








- Modelpakket A stemt grotendeels overeen met de modelleerbare bouwstenen van het basisscenario.
- Modelpakket C stemt grotendeels overeen met de modelleerbare bouwstenen uit het transitie-scenario met focus op leefbaarheid.
- Modelpakket B stemt niet overeen met een onderzoeksscenario. Het dient louter om een beter inzicht te krijgen in de bijdrage van bepaalde bouwstenen uit modelpakket C.

In het sMER wordt ENKEL het beleidsscenario beoordeeld. Merk daarbij op dat het beleidsscenario zeer nauw aansluit bij modelpakket C. Daarom werd het niet nodig geacht om het beleidsscenario zelf nog eens door te laten rekenen in het verkeersmodel.

## 4 Milieueffecten van het Regionaal Mobiliteitsplan Kortrijk

### 4.1 Thema Ruimte

#### 4.1.1 Doelgerichte beoordeling

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

##### 4.1.1.1 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 afwikkelingsknoelpunten 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 vervoersystemen 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 geplaast 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.

#### 4.1.1.2 *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.

#### 4.1.1.3 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.

#### 4.1.2 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.

## 4.2 Thema Gezondheid

### 4.2.1 Doelgerichte beoordeling

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

#### 4.2.1.1 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 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 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.

#### 4.2.1.2 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 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.

#### 4.2.1.3 *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.

#### 4.2.2 **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 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.



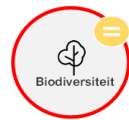

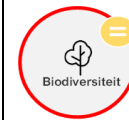

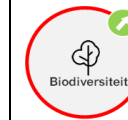
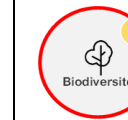



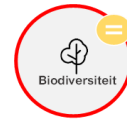


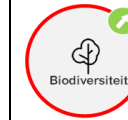
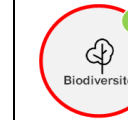





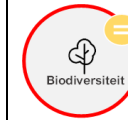
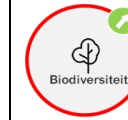
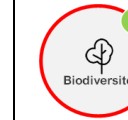
Ondanks de globaal duidelijk positieve effecten op de woonkernen, stellen we enkele knelpunten vast:

- 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.

## 4.3 Thema Biodiversiteit

### 4.3.1 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 CO<sub>2</sub> 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 hoppin-punten. 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.

#### 4.3.2 Effectgerichte beoordeling

Inzake ecotooppiname 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.

#### 4.4 Thema Klimaat

KLIMAAT	GEDRAG	RUIJME	FIETS	OPEN-BAAR VERVOER	WEGEN - NET	WATER - WEGEN	HOPPINPUNTEN	LOGISTIEKE KNOOP-PUNTEN
Klimaatmitigatie								
Klimaatadaptatie								

##### 4.4.1 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, combomobilititeit 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 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 **CO<sub>2</sub>-emissies** zorgt het beleidsscenario (enkel het maatregelenpakket die kon door-gerekend worden) voor een afname van -3,8% in vergelijking met het referentiescenario. Hierdoor vertegenwoordigd het Regionaal Mobiliteitsplan 0,08% van de emissiereductiedoelstelling tegen 2030 in Vlaanderen.

##### 4.4.2 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.

## 4.5 Overzicht van de voornaamste aanbevelingen

### 4.5.1 Aanbevelingen doelgerichte beoordeling

PIJLER/ MODI	THEMA	AANBEVELING
<b>GEDRAG</b>	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 'vergunningverlenende 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.
<b>RUIMTE</b>	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.

PIJLER/ MODI	THEMA	AANBEVELING
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 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>
	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	<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.</p> <p>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</p>

PIJLER/ MODI	THEMA	AANBEVELING
		verkeerstromen 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).
<b>WEGENNET</b>	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. 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.
<b>WATERWEGEN</b>	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.

PIJLER/ MODI	THEMA	AANBEVELING
	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.
HOPPINPUNTEN	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 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

PIJLER/ MODI	THEMA	AANBEVELING
		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.

## 4.5.2 Aanbevelingen effectgerichte beoordeling

### 4.5.2.1 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.

### 4.5.2.2 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.

### 4.5.2.3 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.

### 4.5.2.4 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 CO<sub>2</sub>-emissies cfr. het VEKP.

## 4.6 Synthese van de grensoverschrijdende effecten

### 4.6.1 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 betreffen-

de 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.

#### 4.6.2 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).

#### 4.6.3 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.

#### 4.6.4 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.

#### 4.7 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.