

14 juli 2022

## Onderwerp: Strategisch MER Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Gent

Subtitel: Gecoördineerd advies Stad Gent Nota  
inhoudsafbakening

Geachte

Deze inhoudsafbakening vormt een uitnodiging om mee te denken over de gewenste inhoud van het milieueffectrapport, over de effecten die kunnen samenhangen met het plan, en over de manier waarop de effecten bestudeerd worden. Het Regionaal Mobiliteitstplan (strategische visie + actieplan) zelf zal op basis hiervan verder vorm krijgen. De inhoudsafbakening bevat een eerste stap van de milieubeoordeling, nl. de quick scan van de Visienota. In een volgende fase wordt het eigenlijk Regionaal Mobiliteitsplan (strategische visie + actieplan) onderworpen aan een meer gedetailleerde milieubeoordeling. Met dit in het achterhoofd heeft DMK de hierna opgenomen opmerkingen.

### Receptorgerichte benadering

In dit strategisch MER wordt voorgesteld om met een receptorgerichte benadering te werken. Niet, bijvoorbeeld de geluidskwaliteit, zelf is dan belangrijk om te beoordelen, maar wel de impact ervan op de mens wordt dan beeld gebracht. De effectbepaling van dergelijke 'abiotische' disciplines staat dan ten dienste van de receptordisciplines.

De bondige omschrijving van deze benadering maakt het onduidelijk om in te schatten welk soort effect bepaling er nog zal gebeuren binnen deze 'abiotische' disciplines. Dit wordt ook niet duidelijker in §3.2 'Diepgang van de milieubeoordeling', waar we vooral lezen dat de meeste beoordelingen kwalitatief zullen zijn, onderbouwd met de kwantitatieve gegevens die gegenereerd worden door het verkeersmodel. Het wordt niet duidelijk gemaakt welke beoordelingen kwalitatief zullen gemaakt worden en welke kwantitatief. In elk geval lijkt het aangewezen dat op locaties waar de intensiteiten/snelheden vergroten in de buurt van woonkernen, er op het vlak van luchtkwaliteit en geluid wel een toets of uitspraak noodzakelijk is, zodat aan de doelstellingen wordt voldaan.

Er kan aangenomen worden dat het niet evident is om lucht- en geluidsmoderingen uit te voeren op een dergelijk abstract strategisch plan, waardoor de een receptorgerichte benadering interessant wordt. Maar de Stad Gent pleit er toch voor om maximaal de effecten in de 'abiotische' disciplines zoals lucht en geluid in beeld te brengen. De focus van de beoordeling kan dan misschien overgelaten worden in de receptordisciplines, maar de 'tussenstap' van 'abiotische' disciplines is vaak wel zinvol

om de logica goed te kunnen volgen of de kwaliteit van het modellerwerk te kunnen inschatten. We zijn van mening dat er finaal best toch een beoordeling zal gebeuren van de luchtkwaliteit en geluid, als een volwaardige- of minstens een soort van tussenscore, op het moment dat er meer concrete data zijn van intensiteiten en stromen. Hierdoor zal er (op termijn) een toets kunnen gebeuren aan de luchtkwaliteitsgrenswaarden die in een proces van herziening zijn (op het moment dat de nieuwe grenswaarden goedgekeurd zijn) enerzijds en de WHO-advieswaarden anderzijds en van de drempels op vlak van geluid.

Hetzelfde geldt ook voor de discipline mens-mobiliteit. Door de focus op de receptorgerichte benadering blijft deze discipline sterk onder belicht tot het thema 'mens' waar enkel 'verkeersveiligheid' wordt opgenomen:

Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"><li>- Wijziging van kwaliteit verkeersinfrastructuur en kruisingen (conflictvrij / ongelijkvloers)</li><li>- Mate waarin verkeersstromen worden gescheiden en ontvlecht</li><li>- Wijziging snelheid en verkeersvolume weg en vrachtverkeer in omgevingen met groot aantal kwetsbare weggebruikers</li></ul>
--------------------	--

Het lijkt de Stad Gent toch moeilijk om een Regionaal Mobiliteitsplan op te maken, zonder dat een breed gamma aan mobiliteitseffecten<sup>1</sup> onderzocht zijn geweest.

### Deskundigen

Parallel aan bovenstaande opmerking stelt de Stad Gent in vraag of het niet beter is om een deskundige Mens – Mobiliteit te betrekken in dit strategisch MER.

De Stad stelt ook vast dat de voorgestelde deskundigen Mens (ruimte en gezondheid) en Klimaat niet terug te vinden zijn op de lijst van de door het Departement Omgeving aangeduide erkende MER-deskundigen in de discipline Mens (consultatiedatum 04/07/2022). M.a.w., enkel de MER-coördinator en de deskundige Biodiversiteit zijn met zekerheid erkende deskundigen bij de start van deze procedure.

### Alternatieven en Methodologie Milieubeoordeling

<sup>1</sup> Ter inspiratie: het *richtlijnenboek van de discipline mens-mobiliteit* telt een dertigtal aspecten en effectgroepen die beoordeeld kunnen worden over bijvoorbeeld verkeersveiligheid, maar ook over de kwaliteit van de overstap- en overslagmogelijkheden, aspectgroepen rond goederenvervoer, multimodaliteit, Functioneren verkeerssysteem – Voetgangers, Fietsers, Openbaar vervoer, Autoverkeer, edm.

In het zeer korte hoofdstuk Alternatieven (§3.5) komt naar voor dat in de mate van relevantie alternatieve scenario's aan bod zullen komen, bijvoorbeeld al in de 'quick scan' van de voorliggende nota inhoudsafbakening. Echter, welke alternatieven er dan onderzocht worden is niet duidelijk. Ook uit de inleiding van Hoofdstuk 6 blijkt dat het *"de bedoeling is in de eerste plaats de gelijkenissen en verschillen tussen de alternatieven in beeld te brengen, eerder dan een uitspraak te doen over de exacte omvang van de te verwachten milieueffecten."* Wat hierin dan als alternatieven beschouwd worden is echt niet duidelijk. Verder staat in diezelfde inleiding dat *"Na de tabellen met de beoordeling per receptorthema en per alternatief worden voor elk receptorthema de belangrijkste potentieel positieve en negatieve effecten nog eens samengevat voor de drie alternatieven samen. Dit maakt het gemakkelijker om de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven met elkaar te vergelijken."* Echter, na de tabellen is er geen beoordeling of receptor thema opgenomen. Er wordt onmiddellijk overgegaan tot de bijlage. M.a.w., ook dit verduidelijkt niet wat de alternatieven zijn.

Deze vaststelling maakt tastbaar dat deze nota inhoudsafbakening te kort schiet om het dossier goed te kaderen en de methodologie van het effectenonderzoek goed voor te stellen. Na de onduidelijkheid over hoe disciplines als lucht en geluid zullen uitgewerkt worden, is het hier opnieuw onduidelijk welke rol de quick scan in deze strategische MER speelt? Als eerste vorm van ontwerpMER, of als basis om 'alternatieven' of maatregelen te selecteren dan wel te schrappen in het Regionaal Mobiliteitsplan? In elk geval zijn de 7 strategieën uit hoofdstuk 2 zo niet begrepen, in tegendeel, het lijken 7 evenwaardige lijnen waarop ingezet zal worden in het RMP.

### Quick scan

Los van de rol die de quick scan moet spelen in deze effectbeoordeling, worden er ook veel vraagtekens geplaatst bij de beoordeling van de effecten zoals die hier is ingevuld.

- Geregeld wordt de bedenking gemaakt of er niet effecten vergeten te benoemen zijn, bijvoorbeeld:
  - Ruimte, toetsing 7.1 OV: *"Een aandachtspunt is dat dit niet mag leiden tot een netto stijging in ruimtebeslag"* wordt beter 'een aandachtspunt is dat dit **bij voorkeur** niet mag leiden tot een netto stijging in ruimtebeslag.'
  - Ruimte, toetsing 7.1 OV: Een voordeel om te benoemen onder ruimtelijke samenhang: 'het voorstel van GEN net rond Gent met veel extra bediening van bestaande stations, zal het extra aantrekkelijk maken om rond die stationsbuurten extra woonontwikkelingen te situeren.' -> ontsnipperend effect.

- Ruimte, toetsing 7.5 Logistiek en Vracht: er wordt op gewezen dat de modal shift naar binnenvaart er toe kan leiden dat langsheen dens bewoonde gebieden een verhoogde blootstelling van luchtpolluenten kan optreden. Hetzelfde kan gezegd worden van een modal shift richting het spoor, wanneer deze met diesellocomotieven wordt uitgevoerd. Merk hierbij op dat in de Zeehaven veel sporen niet geëlektrificeerd zijn.
- Ruimte, toetsing 7.6 Ruimte: als positief effect voor lucht en geluid kan naar voor geschoven worden dat nabijheid en slim ruimtegebruik een modal shift stimuleert richting duurzame modi en zo ook bijdraagt aan een gunstigere luchtkwaliteit en geluidsklimaat.
- Ruimte, toetsing 7.7 Samen bouwen aan slimme mobiliteit: de opmerking over de gunstige effecten van een transitiegericht parkeerbeleid op luchtkwaliteit kan ook gemaakt worden voor geluidskwaliteit.
- Mens, toetsing 6 Geïntegreerde visie:
  - Geluidseffecten van openbaar vervoer (trein en tram). Wanneer meer op deze modi wordt ingezet, is het zeer waarschijnlijk dat dit een negatief effect heeft op geluid.
  - De modal shift die het RMP wil (richting meer OV en fiets) heeft toch ook invloed op de luchtkwaliteit en geluidsklimaat?
  - Waar luchtkwaliteit gebaat is bij een betere doorstroming van gemotoriseerd (vracht)verkeer, betekent deze doorstroming doorgaans wel negatieve effecten op vlak van verkeersveiligheid.
- Mens, toetsing 7.1 en 7.4 Openbaar Vervoer en Knopen: *“het voorzien van een OV-aanbod (trein en tram) tijdens de nachtelijke uren (bijvoorbeeld tot 2u tijdens het weekend, tussen 4u00-6u00) de geluidshinder voor omwonenden in dichtbevolkte gebieden een aandachtspunt vormt”*. We merken op dat geluidsbelasting/hinder ook tijdens de daguren een aandachtspunt moet zijn. De knooppunten worden positief beoordeeld op vlak van geluid en lucht, maar we merken hier graag op dat hier ook aandacht moet zijn voor mogelijk lokale geluidsbelasting/hinder/luchtverontreiniging ter hoogte van bewoning/kwetsbare gebouwen nabij het knooppunt zelf.
- Mens, toetsing 7.3 auto: Verkeersluwe mazen zijn uiteraard een grote meerwaarde. Keerzijde is uiteraard dat de bovenlokale assen drukker kunnen worden en dus meer geluidshinder/slechtere luchtkwaliteit

gaan veroorzaken. In de bestaande toestand zijn deze bovenlokale assen vaak niet vrij van bewoning of andere hindergevoelige functies - of liggen die daar niet ver van af. Voordeel is wel dat door de meer geconcentreerde vorm de hinder wel economisch voordeliger beheersbaar wordt.

- Mens, toetsing 7.7: Mobiliteitsmanagement kan bijdragen tot minder autoverkeer en dus ook een betere luchtkwaliteit en beter geluidsklimaat.
- Biodiversiteit, toetsing 7.3 auto: er kan ook ecotoop- en habitatverlies optreden omdat het verbindend wegennet tussen de autoluwe mazen mogelijk zullen moeten versterkt worden.  
Er moet trouwens ook over gewaakt worden dat de verkeersambities en principes geen aanzuigeffect voor autoverkeer tot gevolg hebben en zo de modal-shift tegenwerken (bvb ambitie buiten spits maximumfactor 2x van reistijd!)
- Biodiversiteit, toetsing 7.4 knopen: als gunstig effect kan ook naar voor geschoven worden dat hoppins tot meer collectiviteit kunnen leiden wat een gunstig effect heeft op stikstof.
- Biodiversiteit, toetsing 7.4 knopen: als gunstig effect kan ook naar voor geschoven worden dat verdichten en verweven de voertuigkilometers kunnen doen dalen, voornamelijk als gevolg van de modal shift, en zo kunnen leiden wat een gunstig effect op stikstof.
- Klimaat, toetsing 6 Geïntegreerde visie: Wanneer de modal shift ook infrastructureel verregaand doorvertaald wordt (meer stappers, fiets en OV, minder personenvervoer) is een vergroening van het openbaar domein/weg een haalbare optie. Deze helpen bij het verzachten van de klimaatextremen (gunstig voor adaptatie).
- Voor sommige voorstellen of aandachtspunten uit de quick scan is de vervoerregio Gent niet bevoegd: zaken als spitsheffing, rekeningrijden, elektrificatie van het openbaar vervoer of een voorstel van kader/handleiding voor vrachtmilderende of -werende maatregelen zijn Vlaamse materie. Parkeerbeleid is dan weer lokale materie.
- Soms worden effecten overschat, bijvoorbeeld:
  - Ruimte, toetsing 7.2 fiets: *"De speed pedelec ontbreekt nog in de visienota"* -> Speedelec: is eigenlijk een onderdeel van de fiets, net als een "gewone" elektrische fiets. De opmerking wordt dus beter verwijderd.
  - Mens, toetsing 7.5 Logistiek en Vracht:

- *“De beoogde modal shift voor vrachtverkeer vanuit/naar de zeehavens zorgt voor een afname uitstoot van luchtcontaminanten ten gevolge van vrachtverkeer over de weg”* wordt als gunstig ingeschat. Echter de ambities van de modal shift voor vrachtverkeer gaan van 26% duurzaam transport vandaag, naar 30% duurzaam in 2030. Het is dus eerder onwaarschijnlijk dat een dergelijke, eerder beperkte modal shift er toe zal leiden dat de luchtkwaliteit opmerkelijk verbetert. Het lijkt m.a.w. dat een indeling beter past onder het oranje vak ‘kan versterkt worden door...’
- opgelet voor oververalgemening bij de gunstige beoordeling voor de extra vrachtwagen parkings: lokale vrachtwagens (chauffeurs die vrachtwagen meekrijgen, KMO's met beperkte vloot, transporteurs met lokale bestemming, ... hebben een andere parkeervraag dan internationaal vrachtvervoer. Een vrachtwagenparking nabij Stekene gaat dus geen positief effect hebben op lokaal vrachtverkeer omgeving Dampoort.
- Mens, toetsing 7.6 Ruimte: Vraag is of de negatieve beoordeling van het bouwen van woningen nabij OV en dagelijkse voorzieningen wel als negatief moet beoordeeld worden, zeker wat betreft het aspect luchtkwaliteit. De tekst spreekt zelf al van ‘enigszins te nuanceren’. Het lijkt m.a.w. meer op een (belangrijk) aandachtspunt dan echt een negatieve beoordeling. Wat betreft het aspect lucht, voor zover de bevoegdheid van de vervoerregio, De Lijn wil zijn volledige vloot elektrificeren. Dus ook dit maakt dat dit eerder een aandachtspunt is. Tram en trein geluid zijn wel een belangrijk aandachtspunt voor het bouwen van woningen nabij OV.
- Biodiversiteit, toetsing 7.1 OV: er wordt zeer expliciet gesteld dat er geen sprake is van bijkomend ruimtebeslag voor OV. Een meer genuanceerde verwoording zoals bijvoorbeeld de parallelle toetsing 7.2 lijkt aan de orde.
- Biodiversiteit, toetsing 7.2 Fiets: er wordt gewezen op het potentieel versnipperend effect van de aanleg van bijkomende fietsinfrastructuur in de resterende elementen van het groenblauwe netwerk. Een terechte bezorgdheid, maar het kan wel genuanceerd worden dat de doelstelling is om hiervoor vooral autoluwe landelijke wegen in te zetten.

- Biodiversiteit, toetsing 7.4 knopen: Als de impact bijkomende ruimte inname en habitatinname van Hoppin punten als eerder beperkt wordt ingeschat, moet dit misschien eerder als aandachtspunt beoordeeld worden ipv de negatieve score?
- Klimaat, toetsing 6 Geïntegreerde visie: *“Vanuit klimaatmitigatie-oogpunt (volledig los dus van andere receptoren en leefbaarheidsaspecten) is het belangrijk om ervoor te zorgen dat het eerste effect (modal shift) sterker doorweegt dan het tweede effect (verlenging afgelegde weg per verplaatsing). Dit dient als aandachtspunt meegenomen te worden.”* Dit argument werd ook aangehaald tegen het Gentse circulatieplan van 2017: slecht voor het milieu wegens het omrijden. Dit aspect kan echter niet los gezien worden van andere wel positieve effecten. Het Gentse circulatieplan toont alvast aan dat het zeker mogelijk is om het eerste effect te laten doorwegen.
- Klimaat, toetsing 7.1 OV: dat er meer autokilometers zouden gereden worden doordat aantrekkelijke P&R autoverkeer zou stimuleren voor de lange afstanden ipv HOV/trein is nogal straf uitgedrukt. Het minstens moeten genuanceerd worden tot iets als “of slechts zeer beperkt kunnen doen afnemen”.
- Klimaat, toetsing 7.6 Ruimte: de opmerking van het risico van verdichting op hittestress en wateroverlast is terecht, maar het is ook niet wenselijk om dat risico te ontlopen door niet te verdichten en dus verder nieuwe open ruimte te blijven aansnijden. Daarom lijkt het eerder een aandachtspunt te moeten zijn dan een negatieve beoordeling. Verdichting moet daarom evenwel samengaan met het voorzien van voldoende groen, bomen, waterdoorlatende verharding waar mogelijk, ...
- Het in rekening brengen van ruimtelijke kosten en baten is niet evident: De nadelen op één plaats worden gecompenseerd door voordelen op een andere plaats. Bijvoorbeeld als beter OV zoals een spoorverbreding en P&R er voor zorgen dat de parkeerbehoefte kan dalen in de steden, hoe wordt dit dan “verrekend” in het MER? Al dan niet parkeerplaatsen doen verdwijnen of een lokale weg uit de verkeersluwe mazen versmallen is een lokale bevoegdheid en wordt op zich niet meegenomen in het RMP.
- De opmerkingen over mogelijk negatieve effecten van autodelen zijn gedateerd. Het is bewezen dat deelwagens auto's elimineren en globaal voor minder autogebruik zorgen. Deelwagens kosten direct geld (niet zo bij eigen

auto) en men zal vanzelf goed overwegen of die verplaatsing echt moet met een deelwagen. Deze opmerkingen als "belangrijk aandachtspunt" benoemen ondermijnt mogelijks de vele voordelen. De deelwagen als antwoord op de mobiliteitsvraag tov de milieuvriendelijke alternatieve kan anders gestuurd worden (nabijheid, prijszetting, ...), maar dit moet niet op het aanbod berekend worden. Er wordt aldus gevraagd deze opmerkingen te schrappen.

### Thema-scenario's Regionaal Verkeersmodel Gent (§3.6)

Er wordt 4 modelpakketten voorgesteld om inzicht te geven in welke soort maatregelen het meest effect hebben om onze ambities in de regio waar te maken. Dit lijkt inderdaad interessant om te weten te komen, maar tegelijk stelt de Stad Gent zich de vraag of er niet ook eens zinvol is om deze thema-scenario's samen te gooien tot een nieuw, meer geïntegreerd thema-scenario? Het RMP wil immers dat op al deze thema's ingezet wordt, dus waarom dat gezamenlijk effect niet onderzoeken?

### Overige opmerkingen

- P6, H 1.5: er staat "Mechelen" ipv "Gent".
- P12, H 2.2.2: "Daarbij horen 3 grote pijlers: het mobiliteitsaanbod verbeteren" wordt beter "het **duurzaam** mobiliteitsaanbod verbeteren".
- P13, H 2.2.5.1 OV: derde bullit eerste pijler: "Het uitbouwen van een HOV-stadsnetwerk" wordt beter "Het uitbouwen van een HOV-stadsnetwerk **rond Gent**".
- P14, H 2.2.5.2.: Voorstel om ook te vermelden dat het gebruik van de fietsnetwerken andere vormen van fietsen zal aantrekken: dus ook meer vrachtfietsen. Onder de categorie licht elektrisch vrachtvervoer, heb je de cargobikes en de fietsen met trailers. Het is van belang dat het netwerk voorzien is om ook dergelijke fietsen een plaats te geven. Een andere categorie (kleinere bestelwagens als Goupil/Addax) zal op de rijweg blijven.
- P16, H 2.2.5.7.: voor goederenvervoer spreekt men over Physical Internet, een thema dat zich (volgens Polis/Alice) realiseert tussen 2030 en 2050. Door digitalisering van zicht op en matchen van vraag en aanbod ontstaat een nieuwe vorm van logistieke organisatie. Dit, gecombineerd met standaardisering in dragers (containers/pakketten/rolcontainers...) zal een effect hebben op transport en overslag. De digitalisering van alle verkeersspelregels zal daarnaast toeleiden naar de meest geschikte wegen.

- P17, H 3.1.1: Graag ook vrachtverkeer als aparte modus vermelden. Het type voertuig is niet enkel relevant voor emissie, maar voor verkeersveiligheid, leefbaarheid, ruimtegebruik, ...
- P18, H 3.1.2 Er zal gebruikt gemaakt worden van het multimodaal verkeersmodel. Is het gebruik van het fietsmodel, parkeermodel, strategisch vrachtmodel niet ook aangewezen? En de modellering van de OBU-data?
- P19, H 3.1.2. Beoordelingsystematiek: Er is geen beoordelingscategorie voorzien 'sterk negatieve bijdrage'. Het lijkt aangewezen dit wel te voorzien.
- P21, H3.6: Vlaams SVM: graag voluit schrijven of opnemen in een begrippenlijst.
- P22, H3.6: "modale verschuivingen tussen autoverkeer, openbaar vervoer, fiets of te voet;" Wat met vrachtverkeer? M.a.w., is het Autoverkeer of gemotoriseerd verkeer?
- P22, H3.6: "De verschuivingen in de tijd van de verplaatsingen, de verandering van de herkomst-bestemmingsparen en de generatie van nieuwe verplaatsingen zijn drie effecten die niet met het Regionaal Verkeersmodel ingeschat worden." Nochtans was Time-shift wel een doelstelling om op in te zetten, met ook milieu-effecten (files veroorzaken meer uitstoot dan hetzelfde aantal verkeer met meer spreiding in tijd). Indien dit niet modelmatig kan, kan het dan kwalitatief opgenomen worden?
- P22-23, H3.6: De redenering over de fiets in het verkeersmodel wordt gevolgd, maar wellicht zijn er toch aanzienlijke effecten te verwachten van een optimaal fietsbeleid, die dan onderbelicht blijven. Dit zal bij elk resultaat steeds opnieuw en zeer duidelijk moeten meegegeven worden.
- P22-23, H3.6: overstap tussen auto en OV op P+R's: Is er een capaciteitsbeperking op de P+R locaties, zodat het potentieel bekeken wordt (cfr redenering capaciteit OV?)
- P22-23, H3.6: het niet modelleren van de deelmobiliteit is enkel aanvaardbaar als Vervoer op Maat de "onderkant van de markt" is. Als we grootschalig zouden inzetten op bv. shuttles naar perifere industrieterreinen (met de bedoeling om daar een aanzienlijk aandeel te halen in de modal split), dan moeten deze shuttles als "gewoon" OV worden gemodeleerd.
- P22-23, H3.6: geen nieuwe modale verschuiving vracht: ook niet bijvoorbeeld tussen vrachtwagens en cargofietsen? Een grote routewijziging voor lokale vracht kan immers wel, gelet op een sterk fietsnetwerk, een modal shift betekenen.
- P29, H 4.2.1. en P42, H5.4.1.2: Op Vlaams niveau: inrichting van zones voor zero emissie stadsdistributie vanaf 2025. Dat zal de vraag naar zero emissie

voertuigen (en dus laadinfra onderweg en bij de logistieke bedrijven) doen toenemen. Op Europees niveau: zero emissie stadslogistiek in middelgrote en grote Europese steden vanaf 2030 (Witboek voor transport 2011). Gent/De Vlaamse Waterweg: ambitie om goederenvervoer over het water te ontwikkelen, visienota "Water in de Stad".

- P30, H 4.2.2.1: Er staan cruciale dossiers niet in deze lijst zoals bijvoorbeeld
  - o ontsluitingsroute Zwijnaarde II en III vanop R4
  - o (Fiets) fietsbrug Eiland Zwijnaarde <> Merelbeke

De (belangrijkste) aanvullingen op de lijst vind je in bijlage terug. Ter volledigheid ook opgesomd welke maatregelen er nog niet in model 2030 zijn opgenomen.

Graag hier RVM Gent v4.2.2. opgeleverd in december 2021 gebruiken. De vorige versie bevat te veel fouten op Gents grondgebied.

=> De Stad vraagt inzage in de modelresultaten om dergelijke zaken te controleren.

- P32, H4.2.2.2.: *"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"* De nieuwe wegencategorisering en vrachtroutenetwerk zal mogelijks aanpassing kilometerheffingswegen vereisen.
- P33, H5.1: *"De mate waarin het RMP aanleiding geeft tot wijzigingen in landgebruik (of die wijzigingen faciliteert)"* Het RMP is geen ruimtelijk plan en zal daar ook geen bindende uitspraken over doen. Het is in die zin niet duidelijk hoe een RMP echt invloed kan hebben op het "landgebruik".
- P34 e.v, 5.1 Ruimte: Beleidsambities 2030, 2040 en verdere doorkijk en Toetsingskader:
  - o op het vlak van verharding zijn er in het klimaatplan (2020-2025) van de stad Gent volgende principes opgenomen (die op korte termijn verder gaan dan de Vlaamse, en waarvoor we pleiten om deze ook als streefdoel op te nemen voor het Gents grondgebied):
    - We voorkomen een verdere netto toename van de bodemafdekking door bebouwing en verharding. We beperken bebouwing en verharding tot het functionele minimum, vervangen verharding waar mogelijk door groen, door waterdoorlatende verharding of verharding met natuurlijke infiltratie.
    - Bij de integrale heraanleg van openbaar domein streven we jaarlijks naar een vermindering van de verharding van 15% als gemiddelde over de verschillende projecten heen, ook bij parken.
    - Verder moet gestreefd worden naar hemelwaterneutrale projecten (in wezen: ruimte voor water voorzien) en de

- uitbreiding van woongroen en wijkparken. Ook het voorzien van ruimte voor de groenklimaatassen is relevant.
- Op het vlak van woondichtheid, gemengde ontwikkeling, economische activiteiten aan strategische vervoersknooppunten (gemengde ontwikkeling) is de geluidsoverlast die hiermee gepaard kan gaan voor bewoners een belangrijk aandachtspunt. Het begroten van de geluidsoverlast en het waar nodig voorzien van alternatieven of milderende maatregelen is noodzakelijk bij overlast.
- P. 36 e.v. 5.2 Thema mens: Beleidsambities 2030, 2040 en verdere doorkijk en Toetsingskader:
- Op het vlak van geluid streven we (naast de WGO-normen die vermeld zijn) cfr de beleidsnota lucht en geluid 2020-2025 van de stad Gent, vanuit gezondheidsoogpunt voor nieuwe lokale wegen (en woonontwikkelingen) naar een maximale gevelbelasting van **55 dB Lden**. Knelpunten worden gedefinieerd als plekken waar de daggemiddelde geluidsbelasting hoger is dan **70 dB Lden**. We pleiten ervoor om deze doelstellingen ook als streefdoel op te nemen voor het Gents grondgebied. Het toetsingskader “wijziging snelheid/verkeersvolume” lijkt een zwak kader om te verhinderen dat er overschrijdingen zijn van deze streefdoelen.
  - Voor lucht is vermeld dat
    - “Op korte termijn (zo snel mogelijk) is het doel van dit luchtbeleidsplan om nergens in Vlaanderen de Europese luchtkwaliteitsnormen en/of streefwaarden te overschrijden voor lucht is” → moet hier niet bij vermeld worden dat dit ook geldt voor de nieuwe grenswaarden die in proces van ontwikkeling zijn?
    - “Zo lang de WGO geen nieuwe advieswaarde voor de langdurige blootstelling aan NO<sub>2</sub> heeft bepaald, nemen we hierbij 20 µg/m<sup>3</sup> als streefdoel aan” → merk op dat er de WGO ondertussen nieuwe advieswaarden heeft opgesteld.
    - → ook hier geldt dat het toetsingskader “wijziging snelheid/verkeersvolume” een zwak kader lijkt om te verhinderen dat er overschrijdingen zijn van streefdoelen.
- P36, H 5.2.1.1, onderdeelje verkeersveiligheid: bij het ‘geïntegreerd Vlaams netwerk van hoogkwalitatieve, brede en verkeersveilige fietspaden en -snelwegen’ wordt best nog een bronvermelding toegevoegd.
- P37, H 5.2.1.2, lay out voetnoot optimaliseren.
- P.42 e.v. 5.4 Klimaat. Beleidsambities 2030, 2040 en verdere doorkijk en Toetsingskader: op het vlak van klimaatadaptatie en verhardingsgraad zijn er in het klimaatplan(2020-2025) van de stad Gent volgende principes opgenomen

(die op korte termijn verder gaan dan de Vlaamse, en waarvoor we pleiten om deze ook als streefdoel op te nemen voor het Gents grondgebied):

- We voorkomen een verdere netto toename van de bodemafdekking door bebouwing en verharding. We beperken bebouwing en verharding tot het functionele minimum, vervangen verharding waar mogelijk door groen, door waterdoorlatende verharding of verharding met natuurlijke infiltratie, wadi's.
- Bij de integrale heraanleg van openbaar domein streven we jaarlijks naar een vermindering van de verharding van 15% als gemiddelde over de verschillende projecten heen, ook bij parken.
- Verder moet gestreefd worden naar hemelwaterneutrale projecten (in wezen: ruimte voor water voorzien) en de uitbreiding van woongroen en wijkparken.
- Ook het voorzien van ruimte voor de groenklimateassen is relevant; bestaande groeninfrastructuur beschermen en maximaliseren (zones met volwassen bomen hebben hierbij de potentie om als koelteplek te werken voor de buurt). Belangrijk is ook om voetgangersroutes en fietsroutes te voorzien van schaduw. Dit kan hetzij door ruimte voor bomen wiens kruinen elkaar mogen raken, zodat je doorlopend schaduw kan voorzien, hetzij door het voorzien van schaduwinfrastructuur. Bomen hebben het grote voordeel dat ze niet enkel schaduw bieden, maar door verdamping de luchttemperatuur ook effectief laten dalen. Daarnaast bieden ze ook heel wat andere (ecosysteem)diensten en zijn ze, naast hun intrinsieke waarde, ook belangrijk ikv mentaal welzijn, een goede waterhuishouding, biodiversiteit etc.
- De droogtestudie van de stad Gent geeft ook aan dat slim ontharden van het openbaar domein efficiënt kan zijn in sterk verharde zones. Slim ontharden betekent dat een deel van de verharding wordt onthard, en de overblijvende verharding in de onmiddellijke omgeving afwatert naar de ontharde locatie. De ontharde locatie wordt bovendien voorzien van groen, waardoor ook aan bredere klimaatadaptatie gedaan wordt (o.a. hittestressreductie, versterken van de biodiversiteit, e.a.). Als vuistregel kan men ervan uitgaan dat per m<sup>2</sup> onverhard terrein, 3m<sup>2</sup> verharding extra kan afstromen naar dit onverhard terrein (opgemerkt moet worden dat hierbij moet ook rekening moet gehouden worden met het effect van het afstromen van strooizouten naar plantvakken).
- P84 Quick scan Biodiversiteit, toetsing 7.3: Haakjes correct plaatsen: “... langs hoofdkernen van het ecologisch netwerk (voorbeeld: N44 langs VEN en Habitatrichtlijngebieden Drongengoedbos/Maldegemveld). Aandacht is ...”

## Conclusie

De Stad Gent is bezorgd over het goede/kwalitatieve verloop van dit strategisch MER. De nota inhoudsafbakening moet de methodologie en de diepgang van dit strategisch MER veel duidelijker omschrijven. Doordat dit in de voorliggende versie niet het geval is blijven er te veel onduidelijkheden over bijvoorbeeld de invulling van de receptorgerichte benadering die voorgesteld wordt, in het bijzonder op vlak van lucht en geluid. De Stad is ook van mening dat deze benadering ten onrechte de discipline mens-mobiliteit naar het achterplan stuurt, terwijl dit net een MER over een mobiliteitsplan gaat.

De nota inhoudsafbakening slaagt er ook niet in om duidelijk te omschrijven welke alternatieven er onderzocht zullen worden en welke rol de Quick scan nu echt zal hebben in dit strategisch MER. Ook de uitvoering van quick scan kon volgens de Stad vollediger.

Hoogachtend

Voor de burgemeester  
(bij delegatiebesluit van 24 mei 2022)

Mieke Hullebroeck  
Algemeen Directeur

Tine Heyse  
Schepen van Milieu, Klimaat en Wonen



## Bijlage: Projecten RVM Gent 2030

## RVM Gent 2030 – DBFM

---

Hieronder een overzicht van projecten die al dan niet in het RVM Gent 2030 al dan niet zijn opgenomen.

- In hoofdstuk 2.1 is ook een overzicht van intussen gekende projecten die zeker in het basisscenario RVM 2030 moeten worden meegenomen.
- In hoofdstuk 2.2 zijn projecten meegegeven die gekend zijn, maar niet in RVM Gent 2030 zijn meegenomen. Dit omdat de realisaties ervan gepland zijn NA 2030 of omdat de plannen nog niet zijn goedgekeurd. Toch hebben we een overzicht meegegeven gezien deze mogelijks impact kunnen hebben binnen het project DBFM.

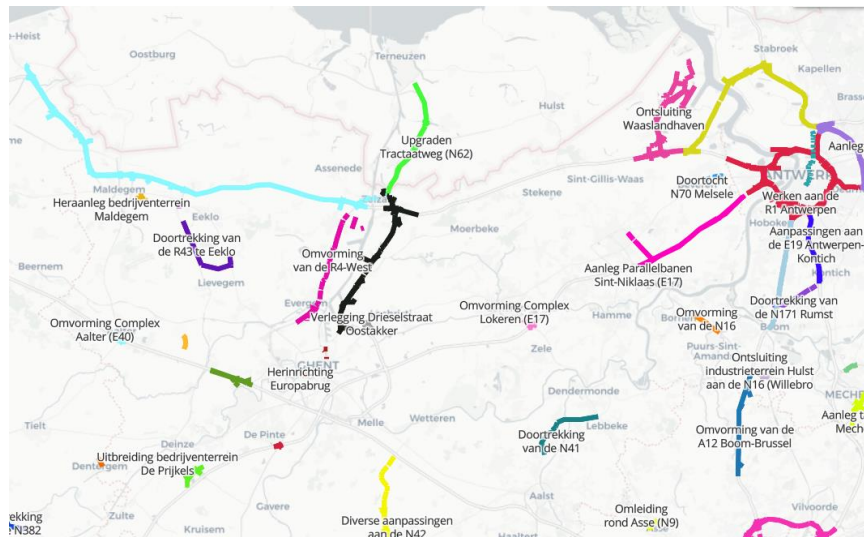
Ter volledigheid willen we ook meegeven dat de Stad Gent voorlopig geen inzage heeft in de OV-maatregelen opgenomen in het RVM Gent 2030 (vb Nieuw net De Lijn basisbereikbaarheid). Het is aan te raden om hiervoor contact op te nemen met De Lijn.

# 1. Opgenomen in RVM Gent 2030

Een overzicht van opgenomen projecten, ook buiten Gent, zijn terug te vinden op volgende link:

<https://analytics.omnitransnext.dat.nl/public/GX62RrXh2AQRzYTTbizlDey1>

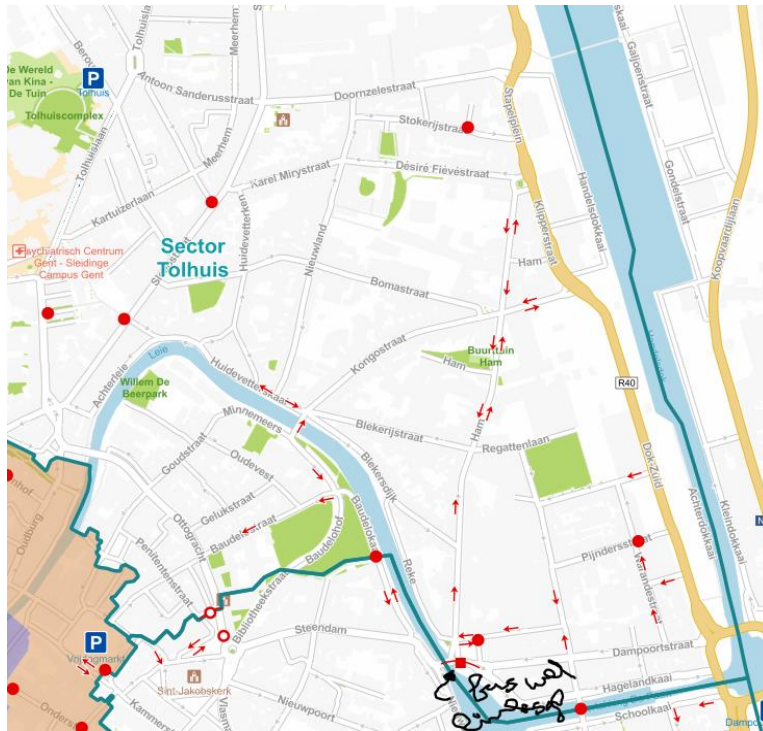
## 1.1 Infrastructurele projecten (beslist beleid):



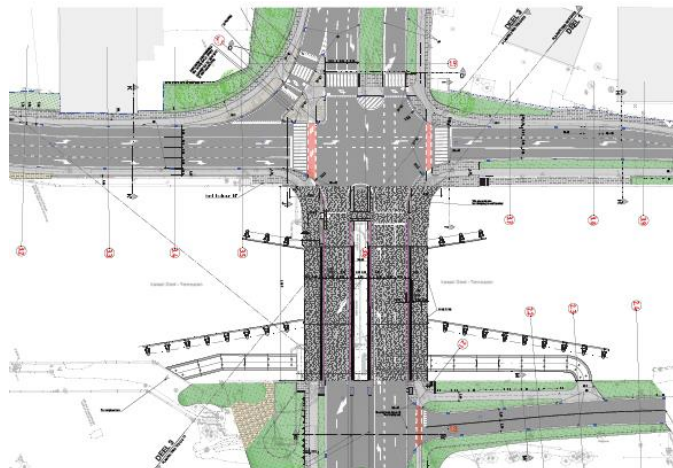
Verapaz, en inframeatregelen R4 oost-west (incl Evergemsestwg), kpt Eurosilo, heraanleg kpt R40/Bijlokehof, complex Drongen (E40) zijn reeds opgenomen.

Bijkomend zijn volgende infrastructurele projecten toegevoegd en zijn niet zichtbaar op bovenvermelde kaart

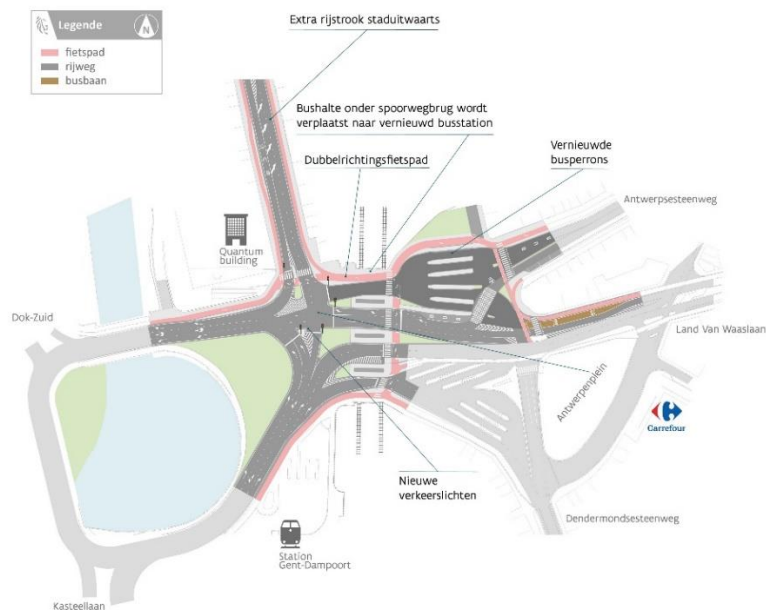
- Fietsnelwegen <https://fietsnelwegen.be/>
- Fietsbrug/onderdoorgang watersportbaan, Krook, Nieuwe wandeling, St.Lievenspoort
- Ontsluiting Volvo aan Schansakker (afkoppelen Volvo – Drieselstraat)
- Bijsturingen Circulatieplan (omgeving Ham + extra verkeerslichten Oktrooiplein)



- Fietsbruggen Oude Dokken
- Omgeving haven
  - Meulestedebrug



- Kpt thv Vliegtuiglaan (af te toetsen met MINT of deze correct in model zit)
  - 2 rijstroken linksaf van Vliegtuiglaan oost naar Afrikalaan
  - 2 rijstroken rechtsaf van Afrikalaan naar Vliegtuiglaan oost.
  - Afrikalaan zal daardoor een 2x2 zijn tot ongeveer 50m ten zuiden van Aziëstraat.
  - Middenberm in Aziëstraat wordt gesloten, dus enkel rechts In rechts Uit nog mogelijk.
  - Spoor en weg blijven elkaar op maaiveld kruisen.
- Circulatiemaatregelen gerelateerd aan Verapazbrug (knip voor autoverkeer thv Dok-Noord, Dok-Zuid en Muidebrug)
- Tijdelijke heraanleg Dampoort



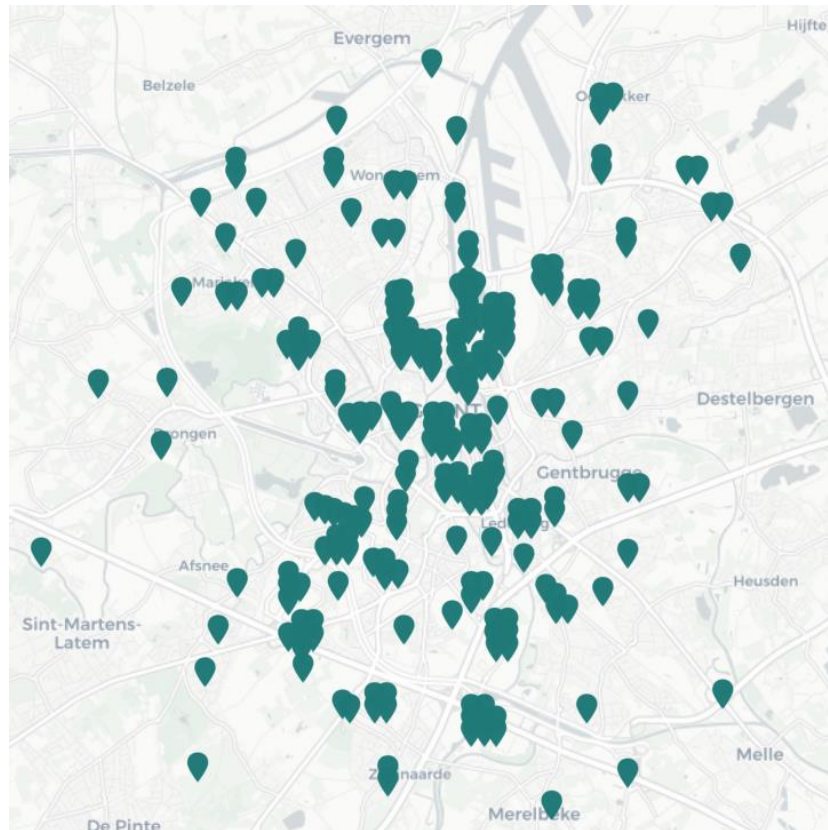
- Omgeving Zwijnaarde
  - Oprit N60 > R4
  - Afgesloten oprit N60 > E40
  - Heraanleg ovonde (af te toetsen met MINT of deze in model zit)
  - Alinsoweg
  - Knip Klaartestraat (aan x Heerweg Noord)
  - 2 x knip in Nederzwijnaarde: 1 links van x Industriepark Zwijnaarde en 1 ten oosten van E17 – ontsluiting Zwijnaarde II en III via Alinsoweg)

- Knip Nieuwescheldestraat
- Nieuwe ontsluiting tussen rond punt Ghelamco Arena met Coca Cola-site, met aangepaste zoneconnector.
- Afgesloten op- en afrit Gestichtstraat
- Afgesloten afrit R4 > N60 (SBAT)
- Fietsverbindingen Ardoyen en Eiland Zwijnaarde









### 1.3 OV-projecten

Af te stemmen met De Lijn. Normaliter zou het nieuwe net wel in model 2030 moeten zitten.

## 2. NIET opgenomen in RVM Gent 2030

- Circulatiemaatregelen in Wijkmobiliteitsplan Dampoort – Oud-Gentbrugge
- Circulatiemaatregelen in Wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde
- Circulatie sector Tolhuis:
- OV-projecten (inhoud verder af te stemmen met De Lijn)
  - Tramlijn Oude Dokken/verlenging lijn 4
  - Vertramming lijn 7
- Omgeving haven
  - Verlegging Port Arthurlaan + aanpassen kpt met Pauwstraat – voorstel kpt ongekend
  - Ongelijkvloerse kruising spoorweg Afrikalaan
- Dampoort:
  - Nieuw tracé langs het spoor en intunneling van de R40, incl. aansluiting van de R40 met de Koopvaardijlaan in het noorden en Kasteellaan in het zuiden
  - Bovengrondse knip voor autoverkeer t.h.v. Dampoortbrug of Oktrooibrug
- Afsluiten B401
- Aanpassing(en) Neuseplein

### 2.2.2 Ruimtelijke projecten

- RUP Dampoort: Kasteellaan – Dampoort
- Oude Dokken – realisaties na 2030
- Stationsomgeving – realisaties na 2030
- RUP Afrikalaan