

***Vervoerregio Kempen – nota inhoudsafbakening strategisch mer
regionaal mobiliteitsplan***

ADVIES d.d. 14 juli 2022 n.a.v. nota inhoudsafbakening

1. Situering

Op 16 juni 2022 ontving de provincie Antwerpen van de vervoerregio Kempen de adviesvraag voor de nota inhoudsafbakening strategisch mer van het regionaal mobiliteitsplan.

In de nota werd een voorstel van reikwijdte en detailleringsniveau van het plan-MER opgemaakt en werd een quickscan opgenomen met een eerste beeld van de mogelijke milieueffecten van de verschillende voorliggende alternatieven van het regionaal mobiliteitsplan.

2. Advies

Voorafgaandelijke opmerking

De vervoersregio hanteert doelstellingen uit het PBRA als (ruimtelijke) doelstellingen voor het regionaal mobiliteitsplan.

Het PBRA is nog in opmaak. Aandachtspunt voor het regionaal mobiliteitsplan en het bijhorend plan-MER is om de documenten steeds af te stemmen met de meest recente versie van het PBRA.

De inhoudsafbakening stelt voor te onderzoeken in welke mate het vervoersplan bijdraagt tot 'doelgerichte ontwikkeling en verdichting rond knooppunten van het openbaar vervoer' en of het leidt tot 'wijziging van ruimtelijke kernkwaliteiten: gedeeld en meervoudig gebruik, robuustheid en aanpasbaarheid, herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving' (p. 54). Dit zijn relevante (ruimtelijke) doelstellingen, maar de vraag is welke impact het regionaal mobiliteitsplan heeft op deze aspecten. Zo bevat het plan maatregelen zoals afbouwen van verspreide bebouwing in landschapskamers en kwalitatief verdichten in de dorpskernen (p. 27).

Hier speelt de kwestie van de bevoegdheidsverdelingen. Heeft de vervoerregio (als orgaan) de nodige bevoegdheid (en personeel, budgetten en dergelijke meer) om initiatieven rond deze maatregelen te nemen? Hoe verhoudt zich regionaal mobiliteitsplan ten opzicht van gemeentelijke en provinciale structuur- en beleidsplannen? Hoe verhoudt de besluitvorming binnen de vervoerregio zich ten opzichte van colleges als het over ruimtelijke aangelegenheden gaat?

Bovenstaande vragen gaan uiteraard ruimer dan het milieueffectenonderzoek. Maar het is wel aangewezen hier een beter zicht op te krijgen, gezien moet bepaald worden welke bijdragen effectief op hun milieueffecten beoordeeld moeten worden.

De deputatie wenst deze vragen ook in de vervoerregio voor te leggen. Wat uiteraard niet betekent dat de deputatie niet achter een bijdrage wil staan van de vervoerregio aan ruimtelijke doelstellingen.

Opmerkingen m.b.t. beoordelingskader

De inhoudsafbakening bevat ook een quick scan. Deze scan onderzoekt onder andere op hoofdlijnen in welke mate het plan bijdraagt aan doelstellingen inzake ruimte, gezondheid, biodiversiteit en klimaat. De opgelijste doelstellingen voor de quick scan komen niet overeen met de doelstellingen uit hoofdstuk 5 (die voor het MER gehanteerd zullen worden). Ook de indicatoren uit hoofdstuk 5 zijn niet duidelijk terug te vinden in de quick scan. Dit is verwarrend.

Opmerking betreffende de modal shift

Bij de vervolgfase van de MER procedure moet voldoende aandacht gaan naar de correcte berekening van de verschuiving van de modal shift, zodat men op basis van gelijkaardig modal shift berekening het verschil in voor- en nameting in beeld kan brengen.

Nu staat op pagina 37 dat het aantal autoverplaatsingen van de inwoners van vervoerregio Kempen 82,4% bedraagt waarvan 68,1% als autobestuurder en 13,2% als autopassagier. Hoe is het begrip autopassagier in deze cijfers opgenomen, inclusief of exclusief kinderen? Op pagina 11 staat dat het verkeerscentrum de doorrekening van de toekomstscenario's kinderen meerekent als niet duurzame verplaatsing en volwassenen als een duurzame verplaatsing (carpoolen). Zijn kinderen hier gedefinieerd als -18 jarigen?

Kan de verschuiving in modal shift rechtstreeks vergeleken worden met de cijfers op p. 37 en de berekening met het verkeersmodel? Bevatten beide modal shift weergaven dezelfde parameters wat de autopassagiers betreft met splitsing kinderen en volwassenen?

Opmerking betreffende het referentiescenario

Het is aangewezen om de doorrekening van de nieuwe weginfrastructuur en de knips in het referentiescenario te screenen en na te gaan of hier geen fouten in zitten:

- Op p. 93-95: waarom hebben nieuwe weginfrastructuren de code 'geen link'? Zitten deze als 'knip' in het model? Zit er geen verkeer op de rondweg van Rijkevorsel, Beerse, Herselt en Nijlen? En geen verkeer op de nieuwe verbinding Herentals – Heist-op-den-Berg? Deze nieuwe wegen zouden verkeer moeten weghalen uit een aantal dorpskernen.
 - In de figuur 6-11 en conclusie op p. 105 wordt er een gunstig effect vermeld op de Liereman t.g.v. een knip. Over welke knip gaat dit? De as Heirbaan – Bergstraat is reeds jaren geknipt en functioneert al meer dan 10 jaar als autoluwe fietsroute Deze as kan dus geen wijzigende effecten hebben t.o.v. het referentiescenario. Deze as zou reeds in het referentiescenario geknipt moten zijn.
-