

Strategisch MER Regionaal Mobiliteitsplan

Vervoerregio Brugge

Nota Inhoudsafbakening (NIA)

Aan [vervoerregio.brugge@vlaanderen.be](mailto:vervoerregio.brugge@vlaanderen.be)

Advies inzake het voorstel van reikwijdte en detailleringsniveau van het plan-MER (NIA)

Algemeen:

- In punt "1.1 Aanleiding en doel van dit document" (blz. 5/56) wordt vooral verwezen naar de oriëntatienota van het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP). Wij veronderstellen en nemen aan dat tegelijkertijd ook bedoeld wordt te verwijzen naar de Visienota.

In de voorlaatste alinea van de betrokken paragraaf wordt verwezen naar de toenemende concretisatie van de milieubeoordeling in het licht van de verdere evolutie van de opmaak van het RMP. Wij menen dat ook vanwege de betrokken adviesinstanties desgevallend ook bijkomende en meer concrete adviezen terzake mogelijk moeten kunnen zijn.

- In punt "3.1 Afbakenen van het studiebereik" (blz. 15/56) wordt aangehaald dat ook het vastleggen van de te bestuderen alternatieven (scenario's) onderdeel is van de afbakening van het studiebereik (scoping) voor het plan-MER.

We wensen dan ook dat een alternatief inzake het voorstel wegencategorisering onderzocht wordt (zie verder).

- In punt 3.1.2 Elementen van het plan en bijhorende mogelijke effecten wordt onder meer de maatregel wegencategorisering opgenomen. In de visienota wordt deze verder uiteengezet in punt 3.2 blz. 27-34. Er wordt een Hoofdwegennet en dragend netwerk voorgesteld, waarbij op een lager (lokaal) niveau geen wegennetwerkstructuur, maar een boomstructuur wordt vooropgesteld. Het dragend netwerk dient een robuust netwerk te zijn.

- In punt "3.2.2 Milieubeoordeling" (blz. 21/56) wordt aangegeven dat de milieubeoordeling zal gebeuren voor de milieueffecten die potentieel kunnen optreden ten gevolge van verschuivingen van de verkeersstromen zichtbaar in het verkeersmodel (gereden kilometers, verdeling, modal split, ....).

Het is dus duidelijk dat een correct zicht op de verschuivingen in de verkeersstromen essentieel zal zijn voor het beoordelen van de betrokken milieu-effecten. Deze verschuivingen in de verkeerstromen kunnen niet gebeuren op basis van expert judgement, maar zijn te bepalen via gepaste modellering.

- In punt “3.3 Te onderzoeken alternatieven” wordt aangegeven dat er voor VVR Brugge geen alternatieve scenario’s beoordeeld worden en dat enkel het eigenlijk RMP met hogervermelde planingrepen aan een milieubeoordeling zal worden.

Wij zijn van oordeel dat dit onvoldoende is. Dit werd ook aangegeven tijdens het iteratief overlegproces. Met name het resultaat van de selectie van de wegencategorisering, tezamen met het gegeven van een boomstructuur op het lokale wegennet gaat aanleiding geven tot zeer belangrijke verschuivingen van het gemotoriseerd verkeer op het beschikbare wegennet, in vergelijking met het actuele wegennet. Het is dan ook bijzonder zinvol om het verkeersmodel in te zetten om de verwachte verkeersstromen te laten berekenen voor een scenario volgens het MRP (met de geselecteerde netwerken hoofdwegen en wegen van het dragend netwerknet op basis van een lokaal netwerk met boomstructuur) en anderzijds voor een alternatief scenario met het geselecteerde hoofdwegennet en een dragend netwerk gevormd met alle wegsegmenten die onderdeel zijn van het provinciaal verkeersmodel, en overig lokaal netwerk met boomstructuur. Dit moet de nodige inzichten verschaffen over het belang van meer fijnmazige netwerken bij de afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer.

Het is immers te verwachten dat in een zeer grofmazig netwerk van dragend netwerk beduidend meer verkeersintensiteit zal zijn op de wegsegmenten van dat dragend netwerk in vergelijking met een veel meer fijnmazig netwerk. Een deugdelijk modelberekening via het verkeersmodel kan hier de nodige basisinformatie brengen. Graag worden wij nauw betrokken bij de verdere uitwerking van dit onderzoek.

- We merken op dat in de Quick scans met betrekking tot de verschillende thema’s er toch verschillende gevolgen worden gekoppeld aan de maximale vertaling van de nieuwe wegencategorisering:
  - o Met betrekking tot het thema Mens staat in de Quick scan (blz. 42/56 laatste alinea): “... Hiertoe zal de doorstroming op het dragend netwerk verhoogd worden. Binnen de interlokale mazen primeert het verblijfskarakter en zullen doorgaande bewegingen (geen herkomst- noch bestemmingsverkeer) sterk ontmoedigd worden. Binnen de vervoerregio wordt er ook **ingezet op minder autokilometers**. Deze ingrepen zullen **bijgevolg een positieve impact** hebben op alle subthema’s (zowel geluid en lucht, verkeersveiligheid als fysiek en mentaal welzijn).”
  - o Met betrekking tot de Quick scan Biodiversiteit (blz. 48/56) staat iets gelijkaardigs.
  - o Met betrekking tot het thema klimaat (blz. 52/56) :

“... Hiertoe zal de doorstroming op het dragend netwerk verhoogd worden.

Binnen de interlokale mazen primeert het verblijfskarakter en zullen doorgaande bewegingen (geen herkomst- noch bestemmingsverkeer) sterk ontmoedigd worden. Deze planingrepen zullen zowel positieve als negatieve effecten veroorzaken op het klimaat. Een betere doorstroming op het dragend netwerk gecombineerd met een ontmoediging van doorgaand verkeer binnen interlokale mazen, **kan het aantal gereden kilometers doen toenemen** en bijgevolg ook de uitstoot van de broeikasgassen die ermee gepaard gaan.”

Het is dus duidelijk dat er geen eenduidigheid, maar eerder tegenstelling is met betrekking van de effecten van de wegencategorisering, die ons inziens toch zeer beduidend kunnen zijn. Zelfs afgezien van het totaal aantal gereden kilometers mag een belangrijke verschuiving verwacht worden inzake de locatie van het betrokken verkeer, waarbij de verkeersintensiteit op het geselecteerde dragend netwerk toch wel beduidend zal kunnen toenemen. (de opgenomen tekst “ de doorstroming op het dragend netwerk wordt verhoogd” lijkt ons dan ook gelezen te moeten worden als “ de verkeersintensiteit op het dragend netwerk wordt verhoogd”. Het is daarbij onduidelijk of hiermee nog de beoogde vlotte afwikkeling van het verkeer en het vooropgestelde robuust netwerk van hoofdwegen en dragend netwerk, wel zal kunnen plaatsvinden gezien de aanwezige kruispunten wel eens oververzadigd kunnen worden, enz....., waarbij ook andere milieueffecten kunnen optreden en ook de doelstellingen van het robuust netwerk cfr. 3.2.2.3 Visienota MRP in het gedrang kunnen worden gebracht.

- Inzake de beoordeling van het OV-netwerk wordt steeds uitgegaan van een positieve impact. Dit is slechts enkel zo in het geval dat er op het dragend netwerk een vlotte verkeersafwikkeling voor het gemotoriseerd verkeer zal gebeuren. Dit lijkt ons allerm minst verzekerd en kan enkel aangetoond worden op basis van een passende verkeersmodellering.
- Inzake de beoordeling van milieueffecten voor de toestand 2050 lijkt het ons dat de beoogde doelstelling van emissie-loze transportmiddelen uit het oog verloren wordt inzake lucht- en klimaataspecten.
- In de beleidsdoelstellingen met betrekking tot het aspect Mens dient ook het sub-thema realisatie van een robuust netwerk toegevoegd te worden, mede als basis voor de thema's geluid, lucht, verkeersveiligheid en Fysiek en mentaal welzijn.