

Verwerking adviezen NIA Brugge

Nr.	Adviesinstantie	Onderwerp/trefwoord	Inhoud (letterlijke passage)	Reactie	Verwerking in NIA?
1	NMBS	Gunstig advies, geen opmerkingen	De NMBS heeft kennis genomen van het bovengenoemd project en heeft hierover geen opmerkingen.	-	-
2	Gemeente Jabbe	Beschrijving referentiesituatie	Het Permekemuseum wordt in eenzelfde paragraaf genoemd met het Jan Breydelstadion als regionale ruimtelijke structuren. Deze verschillen echter aanzienlijk op vlak van ruimtelijke belevingsstructuren.	Wordt verduidelijkt door in volgorde van belang te plaatsen, eerst Jan Breydelstadion.	Ja
3		Beschrijving referentiesituatie	Diverse regionale recreatieve structuren zoals het Klein Strand te Jabbeke of de Sint-Pietersplas te Brugge worden daarentegen niet genoemd in de nota.	Wordt toegevoegd	Ja
4		Foute verwijzing	In de nota staan ook enkele verwijzingen die niet correct staan waardoor volgende foutmelding verschijnt: "Error! Reference source not found"	Aangepast	Ja
5	AZG	Algemene visie	Agentschap Zorg en Gezondheid kijkt 'breed' en 'integraal' naar gezondheid, meer bepaald naar zowel gezondheidsbescherming als gezondheidsbevordering en dit op zowel fysiek als sociaal als mentaal vlak. Zie: <a href="https://www.zorg-en-gezondheid.be/project-gezonde-publieke-ruimte">https://www.zorg-en-gezondheid.be/project-gezonde-publieke-ruimte</a>	Er wordt nota genomen van deze brede visie vanuit het AZG op de kijk naar gezondheid. In het MER zal waar relevant de doorwerking van klimaateffecten op de gezondheid van de mens eveneens behandeld worden.	Nee
6		Terminologie	We kijken naar invloeden van pollutanten rechtstreeks (zoals NO2, BC en geluid: zie richtlijnenboek mens-gezondheid) maar ook naar de invloed van bijvoorbeeld het klimaat, zoals de invloed van hitte en watertekorten/overstromingen op gezondheid of de invloed van ruimte en groen of net het tekort aan ruimte en groen op de gezondheid. In een gezonde publieke ruimte is er oog voor plaatsen waar we stilte, rust en verkoeling kunnen opzoeken, maar ook voor plaatsen waar er ruimte is voor ontmoeting, vrije tijd en sport. Ook kijken we naar de invloed van bewegen op gezondheid, vandaar ook de nadruk op het stimuleren van actieve verplaatsingen en het volgen van het STOP-principe, naast de positieve invloed van stappen en trappen op luchtvervuiling en geluidshinder doen voetgangers, fietsers en openbaarvervoergebruikers méér aan lichaamsbeweging dan automobilisten die eerder een sedentaire levensstijl hebben. De nodige infrastructuur hiervoor neemt ook minder ruimte in dan die voor personenwagens, ruimte die dan voor andere doeleinden kan worden ingezet. Meer actieve beweging zal ook vanzelfsprekender zijn als er oog is voor kernversterking, nabijheid en voldoende functiemix zodat de autoafhankelijkheid kan dalen. Bovendien komen de maatregelen die nodig zijn om tot een gezonde publieke ruimte te komen, naast gezondheid veelal ook milieu en klimaat ten goede.	Gezondheidseffectenbeoordeling maakt inderdaad onderdeel uit van de milieueffectenbeoordeling.	Nee
7		Terminologie	Overall waar staat "fysiek en mentaal welzijn" zou dit uitgebreid moeten worden naar fysiek, mentaal én sociaal welzijn; en dit zowel vanuit gezondheidsbescherming als vanuit gezondheidsbevordering bekeken.	Aangepast	Ja
8		Terminologie		Binnen het thema mens-gezondheid worden naast lucht en geluid ook de subthema's verkeersveiligheid en fysiek, mentaal en sociaal welzijn meegenomen. Waar relevant zal ook de doorwerking van klimaateffecten op de mens meegenomen worden, alsook de impact van een gewijzigde modal shift op het bewegingspatroon van de mens.	Nee
9		Beleid	Het is te eng beschouwd om voor de gezondheidskenmerken gerelateerd aan mobiliteit enkel lucht- en geluidseffecten te beschouwen.	Dit betreft een advies op de mobiliteitsvisie, niet op de Nia.	Nee
10		Beleid	De mobiliteitsvisie 2040 zou ook "er zijn minder gezondheidseffecten/kosten" mogen bevatten.	Dit betreft een advies op het RMP, niet op de Nia.	Nee
11		Beleid	Niet enkel als doelstelling "het dalen van het aantal km" benoemen maar ook de doelstelling "het dalen van het aantal wagens/wagenbezit". Want ook een stilstaande wagen heeft een negatieve impact op bv. de invulling van de publieke ruimte, de verhardingsgraad, het materiaalgebruik, het hitte-eilandeffect, sedentair gedrag, ... (zie rapport deelwagens). Gezien ongeveer 18% van de Vlamingen de wagen neemt voor afstanden minder dan 1 km en 51,72% van alle autoverplaatsingen gebeurt voor afstanden tussen de 0 en 5 km is daar nog een groot groeipotentieel voor actieve verplaatsingen en dus onrechtstreeks voor het verminderen van autobezit.	Dit betreft een advies op het RMP, niet op de Nia.	Nee
12		Beleid	Niet enkel motiveren en prikkelen van de vervoersmodi die we méér willen zien gebruikt worden, maar tegelijkertijd afraden en bemoeilijken van vervoersmodi die we minder willen. Inzetten op infrastructuur voor voetgangers en fietsers is dus zeker een must, ook het verbeteren van het openbaarvervoeraanbod. Maar tegelijkertijd moet er zeker ook ingezet worden op het ontraden van autogebruik om de burger aan te zetten tot een mentaliteitsshift en het doorbreken van zijn/haar mobiliteitgewoontes. Dit door bijvoorbeeld het aantal parkeerplaatsen te verminderen en km-heffing op personenwagens in te voeren, of een toegangsvergoeding voor de binnenstad. Ook sensibilisering rond modal shift is belangrijk.	Passage in NIA is overgenomen uit de visienota, dit betreft dan ook een advies op de visienota en niet op de Nia. De impact van overall laadpalen zal onderzocht worden in het MER.	Nee
13		Beleid	"Overall" laadpalen zetten lijkt ons geen goed idee. We moeten er best voor zorgen dat er geen wildgroei ontstaat aan laadpalen die her en der worden ingeplant in de publieke ruimte. Bovendien biedt het massaal overschakelen van privé-conventionele-wagens naar privé-elektrische-wagens geen antwoord op de mobiliteitsproblematiek en daaruit volgende gezondheidsproblematieken gezien er veel meer aspecten zijn aan verkeer en de infrastructuur ervan dan enkel geluid en lucht. (Ook over zelfrijdende wagens en drones hebben wij onze bedenkingen). Volgende aspecten hebben ook hun invloed op gezondheid en leefbaarheid: al dan niet verharding, oversteekbaarheid wegen, ruimte-inname, hitte vasthouden, materiaalgebruik, kansen tot beweging en ontmoeting, sedentair gedrag van automobilisten, ... Een ruimtelijke visie op de prioritaire inplanting van laadinfrastructuur zou een sterke stimulans kunnen zijn voor kernverdichting en deelwagengebruik.	Dit betreft een advies op het RMP, niet op de Nia.	Nee
14		Beleid	Een te weinig frequent aanbod van OV tijdens de avonduren en 's nachts is een reden dat men toch voor de auto blijft kiezen. Bovendien kan een te beperkt aanbod tijdens de avonduren en 's nachts vooral in het weekend ervoor zorgen dat mensen niet alleen blijven voor de auto kiezen maar bovendien achter het stuur kruipen onder invloed van alcohol of drugs wat nefast is voor de verkeersveiligheid. Voor al deze redenen pleit Zorg en Gezondheid toch voor een frequent genoeg aanbod, ook tijdens deze 'daluren'. Dit is ook gedragsverandering stimuleren, als het aanbod voldoende groot wordt dan veranderen sommige periodes die nu als 'daluren' worden bestempeld mogelijk toch naar een hoger gebruikersaantal.	Dit betreft een advies op het RMP, niet op de Nia.	Nee
15		Beleid	Openbaarvervoeraanbod tijdens toeristische periodes en naar vaste toeristische attractiepolen verbeteren is een goed voorstel. Maar ook naar tijdelijke evenementen	Dit betreft een advies op het RMP, niet op de Nia.	Nee
16		Beleid	Zal er iets gedaan worden aan de slechte bereikbaarheid van de haven en de industriegebieden met het openbaar vervoer? Dagelijks moeten hier toch ook heel wat werknemers naartoe.	In visienota: Regulier OV wordt aangeboden op de plekken en momenten dat er voldoende mensen van gebruik willen en kunnen maken. Relaties met een beperkte vraag worden opgevangen binnen het vervoer op maat. Voor de haven is dit bijvoorbeeld de havenbus. Geen advies op de Nia en geen onderwerp van het RMP. Lokale wegen maken immers geen deel uit van het reionaal mobiiteitplan.	Nee
17		Beleid	Naast comfortabele en veilige fietspaden tussen deelgemeentes ook inzetten op trillingsvrije fietsondergrond in binnenstad Brugge, de vele kasseien bemoeilijken het fietsen in de binnenstad, ze maken het onveilig, moeilijk en onaangenaam, zeker voor kinderen en ouderen.	In het Mer wordt het effect op het gebruikscomfort behandeld bij gebruikskwaliteit.	Nee
18		Beleid	Naast inzetten op de toename van de woondichtheid op bewandelbare afstand rond het geheel van strategische collectieve vervoersknopen ook inzetten op het stoppen maar ook het effectief afbouwen van lintbebouwing.	Geen advies op de Nia en geen onderwerp van het RMP. Het RMP is immers niet bevoegd voor het ruimtelijk beleid aan te passen en kan enkel suggesties doen vanuit mobiliteitsinvalshoek.	Nee
			Wat verharding betreft zijn de vele parkeerplaatsen ook een boosdoener, we zijn voorstander om deze sterk te verminderen en als ze toch nodig zijn in doorlaatbaar materiaal aan te leggen zoals halfklinkers of grasdallen, dit bevordert de doorlaatbaarheid van de bodem en vermindert hittestress. Vrijgekomen plaats door parkeerplaatsen te schrappen kan ingevuld worden met veel aangename/nuttigere/gezondere functies zoals groenstroken, zitbankjes, stadstuintjes, speeltuintjes, ontmoetingsplekken, .... Ook deelwagens kunnen hier sterk aan bijdragen: aangezien 1 deelwagen tot 12 personenwagens kan vervangen is ook slechts 1/12 parkeerplaatsen nodig. Hier moet massaal veel meer op ingezet durven worden.	Dit is opgenomen in de visienota. Wordt aangevuld in Nia.	Ja

19	Beleid	Het voorstel om eventueel al verharde zones te ontharden zodat er geen netto stijging is van het ruimtebeslag vinden we zeer belangrijk.	Geen advies op de Nia. Wordt acte van genomen.	Nee
20	Beleid	Zijn de vele sluiptwegen waarvan sprake te verminderen via het "knippen " van wegen?	Geen advies op de Nia en ook niet relevant als opmerking op het RMP. Dit gaat over de inrichtingsprincipes van wegen, die verder uitgewerkt kunnen worden in herinrichtingsprojecten. Een knip is daarbij één van de mogelijkheden. Deze worden niet opgemaakt per vervoerregio. Dit klopt en hier zal in het MER rekening mee gehouden worden. Vanaf 30 km/u primeert rolgeluid boven motorgeluid.	Nee
21	Geluid	Hoewel dit dossier ze niet aanhaalt i.v.m. geluid, wil ik meegeven dat elektrische wagens ondanks hun stille motor eigenlijk géén oplossing bieden naar verkeersgeluid toe. Het geluidsvoordeel van de elektrische wagen manifesteert zich vooral onder de 30 km/u, wat dus vooral voorkomt in gebieden waar gemakkelijk gewandeld of gefietst kan worden, en waar autorijden hoe dan ook beter ontraden wordt.		Nee
22	Lucht	Ook houtstook (voor verwarming of andere) zorgt voor heel wat luchtvervuiling door antropogene bronnen.	Geen advies op de Nia en geen onderwerp van het RMP.	Nee
23	Geluid/lucht	Zal de geluidsbelasting doorgerekend worden naar aantal gehinderden en aantal slaapverstoorden? Idem luchtkwaliteit naar gezondheidseffecten?	De beoordeling is een kwalitatieve beoordeling, onderbouwd door kwantitatieve gegevens. Er zal een doorrekening gebeuren van de maximale wijzigingen in voertuigkilometers voor wat betreft geluidsbelasting en luchtkwaliteit. Deze doorrekening wordt verfijnd naar de omgeving (kern / open ruimte). De aangehaalde referenties zullen waar relevant geraadpleegd worden bij opmaak van het MER.	Nee
24	Referenties	Het dossier vermeldt "Hoewel er momenteel geen beleid of eenduidige doelstellingen rond geformuleerd werden, zijn zowel fysiek als mentaal welzijn relevante subthema's. Meer stappen, wandelen of fietsen is één van de eenvoudigste veranderingen in levensstijl om het fysiek welzijn te verbeteren. Als dit kan gebeuren in een rustige en groene omgeving, zal het daarenboven een positieve impact hebben op het mentaal welzijn." --> In verband hiermee zijn al heel wat interessante studies en instrumenten opgeleverd, we halen er hier enkele aan maar er zijn er nog meer: <a href="https://www.zorg-en-gezondheid.be/project-gezonde-publieke-ruimte">https://www.zorg-en-gezondheid.be/project-gezonde-publieke-ruimte</a> <a href="https://www.vlaanderen.be/publicaties/groenblauwe-ruimtes-als-bouwsteen-van-gezonde-en-veerkrachtige-leefomgevingen-handboek-voor-planning-inrichting-en-beheer">https://www.vlaanderen.be/publicaties/groenblauwe-ruimtes-als-bouwsteen-van-gezonde-en-veerkrachtige-leefomgevingen-handboek-voor-planning-inrichting-en-beheer</a> <a href="https://omgeving.vlaanderen.be/uitwerking-van-praktische-instrumenten-rond-gezondheid-in-ruimtelijk-beleid">https://omgeving.vlaanderen.be/uitwerking-van-praktische-instrumenten-rond-gezondheid-in-ruimtelijk-beleid</a> <a href="https://omgeving.vlaanderen.be/nl/klimaat-en-milieu/gezonde-veilige-en-aantrekkelijke-leefomgeving/ruimte-voor-gezondheid-praktische-instrumenten">https://omgeving.vlaanderen.be/nl/klimaat-en-milieu/gezonde-veilige-en-aantrekkelijke-leefomgeving/ruimte-voor-gezondheid-praktische-instrumenten</a> <a href="https://omgeving.vlaanderen.be/nl/aan-de-slag-met-de-10-kernkwaliteiten">https://omgeving.vlaanderen.be/nl/aan-de-slag-met-de-10-kernkwaliteiten</a> <a href="https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte">https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte</a> <a href="https://researchportal.be/nl/publicatie/ontwerpen-van-toekomstbestendige-en-gezonde-woonomgevingen">https://researchportal.be/nl/publicatie/ontwerpen-van-toekomstbestendige-en-gezonde-woonomgevingen</a> <a href="https://archief-algemeen.omgeving.vlaanderen.be/xmlui/handle/acd/229931">https://archief-algemeen.omgeving.vlaanderen.be/xmlui/handle/acd/229931</a>		Nee
25	Infrabel	Geen principieel bezwaar	Ingevolge uw schrijven van 12/09/2022 kunnen wij u melden dat Infrabel geen principiële bezwaren heeft bij bovenvermelde aanvraag, van Departement Mobiliteit en Openbare Werken voor het Regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Brugge.	-
26	Beleid	We willen vragen volgende elementen mee op te nemen in het mobiliteitsplan: Infrabel streeft een overwegvrij hoofdspoor na, dit om een goede doorstroming op spoor en weg te garanderen en een veilig en robuust spoorwegennet. Hiervoor gaat zij in overleg met de verschillende besturen en gemeenten om hiervoor een streefbeeld af te kloppen. Op die manier wordt met maatwerk een haalbaar alternatief nagestreefd voor de bestaande overwegen. Dit streefbeeld heeft tot doel om enerzijds een eindbeeld in kaart te brengen dat de ruimtelijke impact van de vervangende kunstwerken weergeeft zodat deze ruimte kan gevrijwaard worden. Anderzijds biedt het de mogelijkheid om daarna met deelprojecten de overwegen te vervangen. De categorisering van de wegen binnen het regionaal mobiliteitsplan speelt hierin wel een belangrijke rol. Daarnaast vraagt Infrabel ook steeds een 10 meter bouwvrije strook langs de spoorlijn te voorzien. Wanneer er fietssnelwegen voorzien worden bedraagt deze 15m. Deze afstand wordt gemeten vanaf de vrije rand (d.i. 4,5 meter t.a.v. de spoorstaaf of i.g.v. een spoor in ophoging wordt deze gemeten vanaf de onderkant talud).	Geen advies op de NIA. De beslissing om gelijkgrondse overgangen aan te passen kan wel beïnvloed worden door de wegencategorisering, en mogelijks ook deel uitmaken van uitvoeringsacties zoals 'streefbeeld opmaken voor weg x' in het RMP.	Nee
27	Dept. Landbouw	Geen advies	Het departement zal geen advies uitbrengen bij de voorliggende screening van de milieueffecten, maar zal dat wel doen in een later stadium van de adviesprocedure.	-
28	Beleid	Algemene aandachtspunten: - De impact van het plan op landbouw moet voldoende onderzocht worden. Het Departement Landbouw en Visserij kan op basis van een aangeleverde contour in de vorm van een shapefile (polygoon) een landbouwwijzigingsstudie opmaken: <a href="https://lv.vlaanderen.be/nl/voorlichting-info/publicaties-cijfers/landbouwwijzigingsstudie">https://lv.vlaanderen.be/nl/voorlichting-info/publicaties-cijfers/landbouwwijzigingsstudie</a> - Elke inname van herbevestigd agrarisch gebied (HAG) moet voldoende gemotiveerd en gecompenseerd worden conform omzendbrief RO/2010/01. - Er moeten milderende maatregelen voorzien worden voor de inname van professioneel uitgebate landbouwpercelen. - De opvang van hemelwater moet binnen het plangebied zelf opgenomen worden en op zodanige wijze dat de waterhuishouding van omliggende landbouwgronden er geen nadellige effecten van ondervindt. - Alle nodige bufferzones moeten binnen het plangebied zelf aangelegd worden. - Milderende maatregelen met een ruimtelijke impact die uit de uitvoering van het plan voortvloeien, moeten binnen het plangebied zelf uitgevoerd worden of buiten het plangebied zonder de agrarische structuur aan te tasten. Hierbij wordt gedacht aan zaken zoals bos- en natuurcompensaties. Milderende maatregelen die een effect genereren op het agrarisch gebruik dienen mee in overweging genomen te worden binnen het MER. - Het aspect landbouwwerkeer dient in het regionaal mobiliteitsplan aan bod te komen. Het Departement Landbouw en Visserij vraagt voldoende aandacht voor de breedte van landbouwwegen, alsook voor de inrichting van bochten en passeerstroken, zodat die voldoende voor moderne landbouwwerktuigen. Er dienen waar nodig maatregelen te worden genomen om sluiptverkeer op landbouwwegen te verhinderen en de omrijfactor voor landbouwwerkeer bij het knippen of aanleggen van wegen te beperken (bijv. tractorsluizen).	Het betreft een plan-MER op strategisch niveau: de mogelijke effecten van het plan op de landbouw en het landbouwwerkeer zullen op hoofdlijnen beschreven worden. Eventuele innames van landbouwgronden of andere functies worden op het strategisch niveau van het RMP nog niet bepaald. Gedetailleerde impactbeschrijvingen met behulp van een LIS zijn dan ook niet mogelijk. Het opnemen van landbouwwerkeer in het RMP betreft geen advies op de Nia. De breedtes en inrichting van (landbouw)wegen vormen onderdeel van de inrichtingsprincipes voor lokale wegen. Deze worden niet opgemaakt per vervoerregio en zijn dus geen onderdeel van het RMP.	Nee
29	Port of Antwerp	Terminologie	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.	Ja
30	Advisering	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.	Wordt aangepast.	Nee

31	Alternatief inzake wegcategorisering	<p>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.</p> <p>(...)</p> <p>We wensen dan ook dat een alternatief inzake het voorstel wegcategorisering onderzocht wordt (zie verder). In punt 3.1.2 Elementen van het plan en bijhorende mogelijke effecten wordt onder meer de maatregel wegcategorisering 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.</p> <p>(...)</p> <p>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.</p> <p>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 wegcategorisering, 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 wegennetwerk. Het is dan ook bijzonder zinvol om het verkeersmodel in te zetten om de verwachte verkeerstromen te laten berekenen voor een scenario volgens het MRP (met de geselecteerde netwerken hoofdwegen en wegen van het dragend netwerknnet 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.</p> <p>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.</p>	<p>Dit voorstel is besproken tijdens het iteratief overlegproces in de Vervoerregioraad.</p> <p>De plandoelstelling gaat uit van het concept robuustheid (ook bij verstoringen). Het hoofd- en dragend wegennet dienen dus voor doorgaand verkeer en zijn opgebouwd volgens een rasterstructuur. Lokale wegen daarentegen dienen uitsluitend voor herkomst- en bestemmingsverkeer. De voorgestelde wegcategorisering is een manier om deze visie te realiseren. Alternatieven die deze visie niet realiseren, voldoen niet aan de plandoelstelling en worden niet weerhouden door de Vervoerregioraad.</p> <p>Daarnaast moet ook aan de andere ambities van het RMP voldaan worden, onder meer 'Strategische doelstelling 2: We houden onze steden, dorpen en economische knooppunten vlot bereikbaar' en 'strategische doelstelling 5: We weren het drukke verkeer uit onze steden en dorpskernen'. Deze zijn vertaald in de doelstellingen 'vlot', 'veilig' en 'leefbaar'.</p> <p>Concreet moet dus een evenwicht gevonden worden tussen een voldoende grofmazig hoofd- en dragend netwerk om een daling van doorgaand verkeer in woonomgevingen te kunnen bewerkstelligen, maar toch voldoende afwikkelingscapaciteit garanderen om de steden, dorpen en economische knooppunten te bedienen. Enkel een alternatief dat hier aan voldoet, kan overwogen worden. Een alternatief waarbij alle wegen opgenomen in het regionaal verkeersmodel (opvolger van provinciale modellen) is dan niet redelijk daar deze ook heel wat meer wegen omvat doorheen steden en dorpskernen, en in mindere mate voldoet aan deze 5de ambitie.</p>	Nee
32	Modellering	<p>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 verkeerstromen zichtbaar in het verkeersmodel (gereden kilometers, verdeling, modal split, ...).</p> <p>Het is dus duidelijk dat een correct zicht op de verschuivingen in de verkeerstromen 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.</p>	<p>Via modelering zullen wijzigingen in voertuigkilometers ingeschat worden per type gebied (stedelijk, randstedelijk, kern...) en per vervoerswijze. Dit model is een model dat opgebouwd is op het strategisch niveau van de mobiliteitsplannen. Het gaat niet om concreet, kwantificeerbare plannen en bijgevolg niet om een modelresultaat dat exact en kwantitatief is. Wel gaat het om een strategisch te interpreteren modelresultaat dat kwalitatief te interpreteren en te beoordelen is.</p>	Nee
33	Quick Scan	<p>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 wegcategorisering:</p> <p>- 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)."</p> <p>- Met betrekking tot de Quick scan Biodiversiteit (blz. 48/56) staat iets gelijkaardigs.</p> <p>- 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."</p>	<p>De Quick Scan is een eerste inschatting van de effecten die verwacht worden. Deze zullen in het MER verder uitgediept en verduidelijkt worden. Het is zo dat een bepaalde planingreep een positief kan hebben voor het ene thema en een negatief effect voor een ander thema. De nieuwe wegcategorisering kan voor het thema mens bijvoorbeeld een positieve bijdrage hebben door betere verkeersleefbaarheid, maar een negatieve voor klimaat.</p> <p>Het klopt dat een groter gebruik van het dragend netwerk (wat onderdeel uitmaakt van de nieuwe wegcategorisering), ervoor kan zorgen dat het aantal gereden kilometers toeneemt. Dit betekent niet noodzakelijk dat er meer uitstoot genereerd wordt. Op een route met betere doorstroming, zullen er bijvoorbeeld minder start- en stopbewegingen zijn.</p>	Nee
34	OV	<p>Het is dus duidelijk dat er geen eenduidigheid, maar eerder tegenstelling is met betrekking van de effecten van de wegcategorisering, 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.</p> <p>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 allerminst verzekerd en kan enkel aangetoond worden op basis van een passende verkeersmodellering.</p>	<p>Het OV netwerk bevindt zich in hoofdzaak niet op het dragend netwerk: het staat in voor de bediening van de kernen, waarbij vooral de lokale wegen gebruikt worden. Doordat het doorgaand gemotoriseerd verkeer uit de mazen gevormd door het dragend wegennet geweerd wordt, is er in die mazen net wél ruimte voor het OV om kortere en/of vlottere verbindingen te realiseren.</p> <p>Verder zijn in het verkeersmodel, gezien het strategisch niveau van het plan, niet alle lokale wegen opgenomen, dus ook niet alle onderdelen van het OV netwerk, noch is het een micro-model.</p> <p>Dit zal meegenomen worden in het MER</p>	Nee
35	emissie-loze transportmiddelen	<p>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.</p>		Nee
36	Robuust netwerk	<p>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.</p>	<p>De beleidsdoelstellingen van het RMP maken deel uit van het RMP, niet van de Nia of het MER. Een vraag om een robuust wegennetwerk duidelijker op te nemen heeft dan ook betrekking op het RMP, niet op het MER.</p>	Nee
37	VMM - Lucht	<p>Geen specifiek advies</p> <p>Aangezien we eerder al uitgebreid input hebben gegeven, geven we geen specifiek advies op dit voorstel. We verwijzen wel graag naar die eerdere input en vragen om hier bij de opmaak van het MER mee rekening te houden, met name:</p> <p>- De nota inzake "doelstellingen en indicatoren voor het regionaal mobiliteitsplan" in bijlage die wij in een eerdere fase van het proces als input aan alle vervoerregio's hebben bezorgd.</p> <p>- De inhoudelijke elementen die aan bod zijn gekomen op een algemeen overleg met de MER-coördinatoren, MOW, Departement Omgeving en VMM (d.d. 22/06/2022) en waarvan ook een verslag is gemaakt.</p>	<p>In de Nia wordt bij diepgang van eht plan aangevuld hoe er omgegaan zal worden met de bechkbare verkeersmodelleringen.</p> <p>Andere aandachtspunten worden meegenomen bij de opmaak van het MER.</p>	Ja
38	Gemeente Zuier	<p>Geen opmerkingen</p> <p>Als aandachtspunt geven we mee dat de NIA weinig concrete info bevat over hoe (relatieve) wijzigingen als gevolg van het plan concreet in kaart zullen gebracht worden. Gelieve daarom bij de opmaak van het MER de wijze van effectinschatting en -beoordeling in het MER voldoende te duiden.</p>		
	Geen opmerkingen	<p>Het college van Burgemeester en Schepenen heeft geen opmerkingen.</p>		

39	VMM - Water	Ruimtebeslag/verharding	Het RMP Brugge kan mogelijk extra ruimtebeslag met meer verharding teweeg brengen. Gewijzigde verharding (door toe- of afname van de footprint van de infrastructuur) bepaalt de evolutie van o.m. wateroverlast en droogte. Aangezien ontharding één van de bronmaatregelen is tegen wateroverlast en verdroging hebben we wel een duidelijke voorkeur voor die alternatieven die bijkomende verhardingen minimaliseren en ontharding mogelijk maken.	Dit wordt, zoals aangegeven in de Nia, onderzocht in het MER.	Nee
40		Hemelwater	Algemeen geven we mee dat voor de hemelwaterafvoer, ook deze afkomstig van verharde oppervlakten binnen openbaar wegdomein, moet voldaan worden aan de bepalingen van art. 6.2.2.1.2 § 4 van Vlarem II waarin is opgenomen dat onverminderd andere wettelijke bepalingen voor de afvoer van hemelwater de voorkeur gegeven moet worden aan de volgende afvoermogelijkheden in afnemende graad van prioriteit: opvang voor hergebruik, infiltratie op eigen terrein, buffering met vertraagd lozen in een oppervlaktewater of een kunstmatige afvoerweg voor hemelwater en tot slot lozing in de regenwaterafvoerleiding (RWA) in de straat. Slechts wanneer de beste beschikbare technieken geen van de voornoemde afvoermogelijkheden toelaten, mag het hemelwater overeenkomstig de wettelijke bepalingen worden geloosd in de openbare riolering. Daarnaast bepaalt de code van goede praktijk voor het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van rioleringsystemen de bronmaatregelen in afnemende prioriteit: infiltratievoorzieningen, doorlatende verhardingen en bufferbekkens. Hierbij stelt de code van goede praktijk dat slechts naar een volgende stap mag overgegaan worden als bewezen is dat de vooropgestelde maatregel technisch niet haalbaar is.	Het regionaal mobiliteitsplan is een strategisch plan dat nog geen concrete projectuitwerking betreft. Bij de verdere uitwerking zal rekening gehouden worden met de hemelwaterverordening.	Nee
41		Gunstig advies	In deze fase van het project worden er met betrekking tot het wateraspect als gevolg van het plan geen significant negatieve effecten verwacht, mits de bestaande regelgeving strikt wordt gerespecteerd (hemelwaterverordening, Vlarem, zoneringsplan, ...). Het plan wordt bijgevolg gunstig geadviseerd en is in overeenstemming met de doelstellingen en beginselen van de gecodificeerde decreten betreffende het integraal waterbeleid. We pleiten er wel voor om nieuwe verharding te minimaliseren en kansen voor ontharding te maximaliseren.	-	-