

onderzoeken effecten inclusief de te gebruiken methodologie. De adviesperiode liep van 9 september 2022 tot en met 10 oktober 2022. Na verwerking van de ontvangen adviezen verleende het Team Omgevingseffecten een gunstige kwaliteitsbeoordeling op 18 januari 2023, van het 'voorstel tot inhoudsafbakening van het plan-MER en de wijze waarop is omgegaan met de adviezen die daarop zijn verleend'

De in de NIA beschreven verwerking van adviezen en de beoordeling van het Team Omgevingseffecten zijn meegenomen in de opmaak van het voorlopig ontwerp plan-MER. De analyse hoe gewerkt werd naar een voorkeursscenario wordt toegelicht in het hoofdstuk 111 van het Regionaal Mobiliteitsplan. Dit wordt toegelicht a.h.v. volgende figuur.

In de synthesefase wordt bepaald in welke richting de mobiliteit in de vervoerregio zou moeten evolueren. Eerst worden de doelstellingen vastgelegd op basis van doelen op verschillende beleidsniveaus. Nadien worden mogelijke oplossingsrichtingen in de verschillende mobiliteitsthema's verkend. Deze laatste worden gebundeld tot een integrale mobiliteitsvisie, die het onderwerp is van de visienota. Op basis van deze visienota kwamen vervolgens eveneens de netwerkkaarten tot stand.

In wisselwerking met het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan en volgens de krijtlijnen uit de Nota Inhoudsafbakening werd vervolgens een ontwerp plan-MER opgesteld. Hierin werden niet alleen de opmerkingen uit de kwaliteitsbeoordeling van Team Omgevingseffecten op de Nota Inhoudsafbakening meegenomen maar werd er vanuit een iteratief proces continu aandacht besteed aan de mogelijke milieugevolgen van de voorgestelde mobiliteitsmaatregelen waardoor tal van milieuoverwegingen in het regionale mobiliteitsplan zijn geïntegreerd.

Het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan en het ontwerp plan-MER gingen vervolgens samen in openbaar onderzoek van 31 mei 2023 tot en met 29 juli 2023 en werden tevens voorgelegd voor advies aan adviesinstanties (ook de grensoverschrijdende) die geselecteerd werden i.s.m. Team Omgevingseffecten. Deze adviesvraag liep van 19 mei 2023 tot en met 16 augustus 2023.

De binnengekomen adviezen uit het openbaar onderzoek en de adviesvraag werden gebundeld en verwerkt, desgevallend werden het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan en het ontwerp plan-MER aangepast. De wijze waarop de ontvangen inspraak en de adviezen op het ontwerp plan-MER verwerkt werd, is te raadplegen op de website, zie tabel 'vvrbrugge_verwerking adviezen en bezwaren_overzichtstabel' bij het RMP'.

Vervolgens werd het definitieve plan-MER aan Team Omgevingseffecten bezorgd voor een kwaliteitsbeoordeling. Op 23 november 2023 gaf het Team Omgevingseffecten een positieve kwaliteitsbeoordeling op het plan-MER van de Vervoerregio Brugge. Team Omgevingseffecten is van oordeel dat de effecten van het RMP op een correcte wijze in beeld zijn gebracht, rekening houdend met het strategisch karakter van het plan.

In het plan-MER worden de milieueffecten van de visie en de acties in beeld gebracht. De detailgraad van het onderzoek is daarbij afgestemd op het strategisch niveau van het plan.

Uit het onderzoek komt naar voor dat er overwegend positieve effecten verwacht worden op het vlak van menselijke gezondheid. Er wordt een daling van lucht- en geluidsemissies verwacht, die het grootst is in de stedelijke gebieden. Het plan zet eveneens in op een veiliger omgeving. Ook op het vlak van ruimte zijn de milieueffecten overwegend positief. De betere verkeerstructuur (zowel fiets, OV, weg als transportstructuur) is afgestemd op de gewenste ruimtelijke structuren zoals de stedelijke gebieden en kernen. Wel kan er een beperkt bijkomend ruimtebeslag zijn door diverse infrastructuurprojecten. Indirect leiden deze op langere termijn echter tot een daling (kernversterking, minder parkeerbehoefte). Negatieve effecten op het vlak van biodiversiteit zijn niet uit te sluiten. Afhankelijk van locatie en inrichtingskeuzes kunnen deze plaatselijk leiden tot afname van ecotopen, versnippering en verstoring.


Op het vlak van verstoring, vermessing en verzuring leiden de lagere lucht- en geluidsemissies ter hoogte van de kwetsbare gebieden erg positief. Voor klimaat tenslotte worden leidt de daling van luchtmissies tot positieve effecten op het vlak van klimaatmitigatie. Voor klimaatadaptatie zijn er potentieel wel beperkt negatieve effecten door de acties met betrekking tot infrastructuurprojecten. In de voortoets passende beoordeling wordt geconcludeerd dat er geen negatieve effecten verwacht worden op de aanwezige speciale beschermingszones.

Naast de monitoring die wordt voorzien artikel 24 van het Decreet Basisbereikbaarheid en bijhorend Besluit van de Vlaamse Regering van 13 mei 2022 betreffende de mobiliteitsmonitoring en voortgangsrapportage is er in het MER één voorstel tot monitoring opgenomen, met name het monitoren van de evolutie van de verharde oppervlaktes. Tevens zijn in het MER een aantal aanbevelingen opgenomen.

Alle documenten zijn raadpleegbaar op de website van de Vervoerregio Brugge www.vervoerregiobrugge.be.

Namens de initiatiefnemer,

Met vriendelijke groeten,



Dirk De Fauw
Politiek voorzitter VVR ~~Sint~~ Brugge
Burgemeester Brugge



Hannelore Deblaere
Ambtelijke voorzitter VVR Brugge
Dep. MOW