

Beste,

Zie hieronder enkele opmerkingen:

- Alternatief 2B: De meerderheid van de bijkomende maatregelen zit niet verwerkt in het verkeersmodel → hoe kunnen milieueffecten van alternatief 2B kwantitatief worden meegenomen in beoordeling obv de indicatoren uit hoofdstuk 5?
- Zal in een revisie van het Plan-MER het nieuwe MJP van de NMBS worden meegenomen? ([Raad van Bestuur NMBS neemt ontwerp van ondernemingsplan en meerjareninvesteringsplan 2023-2032 unaniem aan](#))
- Klimaatadaptatie en -robustheid:
 - Dit zijn nogal vaag geformuleerde indicatoren die niet eenvoudig kwantificeerbaar lijken of waarvan de interpretatie heel verschillend kan zijn afhankelijk van het politieke klimaat. Welke criteria worden gebruikt om weerbaarheid en robuustheid te definiëren en vervolgens te kwantificeren?
 - Versterking van plaatselijke heat islands moet mogelijk in rekening worden gebracht, als gevolg van kernversterking, verdichting en clustering van logistieke functies en bedrijvigheid. Dit kan gemitigeerd worden door het doortrekken van het groenblauwe netwerk in de bebouwde ruimte. (deze opmerking past misschien meer binnen het Thema Mens/Gezondheid)
 - Door de erg lokale manifestaties van NOx en fijnstof lijkt het mij belangrijk om niet enkel aandacht te besteden aan de gemiddelde afname van deze polluenten over de gehele regio (vervat in de globale indicatoren rond verkeersvolume), maar ook aan het vermijden van erg lokale toenames als gevolg van de kernversterking, verdichting en clustering van logistieke functies en bedrijvigheid.

Met vriendelijke groeten,



Ruimte - Leefomgeving | Expert Mobiliteit
www.puurs-sint-amands.be
Denk je aan het milieu voor je deze mail afdrukt?