

N°	Adviesinstantie	Bestandsnaam	Belangrijkste inhoudelijke opmerkingen	Relevante disciplines/thema's	Relevant voor Regionaal mobiliteitsplan	Reactie
1	ANB	ANB_Advies NIA VVR Mechelen.pdf	Het Agentschap voor Natuur en Bos verleent een gunstig advies op de inhoudsafbakening van het strategisch MER.	Biodiversiteit		Geen reactie nodig
2	Infrabel	Infrabel_Advies NIA VVR Mechelen.msg	NV Infrabel geeft een voorwaardelijk positief advies.- in de nota wordt gesproken over het versterken van het aanbod op bepaalde spoorlijnen. Dergelijke (logische) beslissing heeft echter als gevolg dat de overwegen op de betrokken lijnen meer gesloten zullen blijven, met een bijkomende druk op het wegennet als gevolg. In die zin is het cruciaal om te streven naar overwegvrije spoorlijnen.- de beslissing tot bijkomende stopplaatsen is een beslissing van NMBS.	Mobiliteit en afgeleide disciplines	X	Eventueel rekening mee te houden bij uitwerken beleidsscenario
3	NMBS	NMBS_Advies NIA VVR Mechelen.pdf	De nota inhoudsafbakening van het strategische MER voor het regionaal mobiliteitsplan van de Vervoerregio Mechelen van 28 april 2022 bevat voornamelijk een overzicht van de ambities van het Regionaal Mobiliteitsplan en de elementen die binnen het MER beoordeeld zullen worden. NMBS heeft hierbij geen bemerkingen.Verspreid over het document worden wel een aantal doelstellingen i.v.m. het toekomstige treinverkeer vermeld samen met enkele aanbodsuitbreidingen. Hierbij is het belangrijk te wijzen op het feit dat de Vervoerregioraden een louter adviserende rol vervullen inzake het treinaanbod overeenkomstig artikel 8 van het Decreet Basisbereikbaarheid dat op 12 juni 2019 in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd werd.	Mobiliteit	X	Geen actie vereist.
4	VMM	VMM Water_Advies NIA VVR Mechelen.pdf	Het RMP Mechelen 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.	Water	X	Eventueel rekening mee te houden bij uitwerken beleidsscenario
5			Algemeen geven we mee dat voor de hemelwaterafvoer, ook deze afkomstig van verharde oppervlakten binnen openbaar wegdomen, 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 afvoerwijzen 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 afvoerwijzen 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 rioleringssystemen 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.	Water		Projectniveau, niet relevant op niveau van RMP.
6			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.	Water	X	Eventueel rekening mee te houden bij uitwerken beleidsscenario
7	De Lijn	De Lijn_Advies NIA VVR Mechelen.pdf	Na het lezen van alle bezorgde documenten komen wij tot de conclusie dat we akkoord kunnen gaan met de inhoud van de nota inhoudsafbakening van het plan-MER voor het regionaal mobiliteitsplan Mechelen.	Mobiliteit		Geen actie nodig
8	Provincie Vlaams-Brabant	Provincie Vlaams-Brabant_Advies NIA VVR Mechelen.pdf	Een belangrijk aspect in het kader voor de milieubeoordeling (cf. de definitie van de referentiesituatie) zijn plannen die betrekking hebben op ruimtelijke ontwikkelingen. Hoewel de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen reeds is gekend, heeft dit BRV nog geen enkele stap uit de wettelijk vastgelegde planprocedure voor de opmaak ervan doorlopen. Er wordt aangegeven dat de principes van het BRV gebruikt zullen worden om keuzes binnen het RMP af te toetsen. Het Beleidsplan Ruimte van de Provincie Antwerpen én het Beleidsplan Ruimte van de Provincie Vlaams-Brabant hebben wel reeds meerdere stappen doorlopen binnen de wettelijke validatieprocedure. De provinciale beleidsplannen staan daarmee verder in het planproces om te komen tot wettelijk verankerde beleidsdocumenten voor het ruimtelijk beleid dan het BRV. Het juridische statuut van het BRV is zeer wankel als vergelijkingsbasis. Formeel wettelijk geldt nog steeds het RSV als basis voor het Vlaamse ruimtelijk beleid. Het is daarom aangewezen en juridisch robuuster om eerder de principes van de Provinciale Beleidsplannen Ruimte in opmaak te gebruiken in plaats van het BRV om de keuzes binnen het RMP af te toetsen. Daarnaast wordt er door de provincie bij het Vlaamse niveau op aangedrongen om verdere stappen te zetten in de juridische verankering van het BRV als nieuw beleidskader voor het Vlaamse ruimtelijk beleid.	Ruimte		Relevante beleidsambities uit conceptnota provinciaal ruimtelijk beleidsplan voor Vlaams-Brabant zullen toegevoegd worden onder § 5.2.1 (CN is enig beschikbaar openbaar document)

N°	Adviesinstantie	Bestandsnaam	Belangrijkste inhoudelijke opmerkingen	Relevante disciplines/thema's	Relevant voor Regionaal mobiliteitsplan	Reactie
9	Provincie Antwerpen	Provincie Antwerpen_Advies NIA VVR Mechelen.pdf	De deputatie vraagt om in het MER ook rekening te houden met de beleidsdoelstellingen van het PBRA. Met andere woorden wordt gevraagd om in deze inhoudsafbakening bij 5.2 'Thema Ruimte', waar nu enkel het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen is opgenomen, ook het PBRA op te nemen.	Ruimte		Relevante beleidsambities uit conceptnotaprovinciaal ruimtelijk beleidsplan voor Antwerpen zullen toegevoegd worden onder § 5.2.1 (CN is enig beschikbaar openbaar document)
10	Departement Landbouw en Visserij	L&V_Advies NIA VVR Mechelen.pdf	Het departement zal geen advies uitbrengen bij de voorliggende screening plan-MER, maar zal dat wel doen in een later stadium van de adviesprocedure.	Landbouw		Geen reactie nodig
11			Opdat bij de verdere uitwerking van het plan voldoende rekening met de landbouwsituatie zou worden gehouden, wenst het Departement Landbouw en Visserij wel te wijzen op een aantal algemene aandachtspunten. Ten laatste bij het voorleggen van het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) moeten deze aspecten duidelijk beschreven worden indien zij relevant zijn voor het plan. <ul style="list-style-type: none"> - 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 landbouwimpactstudie opmaken. https://lv.vlaanderen.be/nl/voorlichting-info/publicaties-cijfers/landbouwimpactstudie. - De 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 gebeuren en op zodanige wijze dat de waterhuishouding van de omliggende landbouwgronden er geen nadelige 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. Deze milderende maatregelen die een effect genereren op het agrarisch gebruik dienen mee in overweging genomen te worden binnen het MER. 	Landbouw		Impact op landbouw als economische activiteit wordt niet behandeld in MER, aangezien dit voor andere vormen van economische activiteit ook niet gebeurt (kan wel aan bod komen bij latere project-MER's). Impact op landbouw als element van de open ruimte komt aan bod binnen het thema Ruimte (ruimtelijke samenhang/ruimtelijke kwaliteit).
12	Gemeente Bornem	Bornem_Advies NIA VVR Mechelen.msg	Via deze willen wij u laten weten dat we geen opmerkingen hebben bij voorgestelde.	n.v.t.		Geen actie nodig
13	Gemeente Puurs-St. Amands	Puurs-St. Amands_Advies NIA VVR Mechelen.msg	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?	Mobiliteit		Voor planelementen waarvan de effecten niet doorgerekend worden in het verkeersmodel gebeurt een kwalitatieve beoordeling op basis van expertkennis.
14			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)	Mobiliteit	X	Geen element van plan-MER, te bekijken of het relevant is dit mee te nemen bij uitwerken van het beleidsscenario.
15			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: <ul style="list-style-type: none"> - Welke criteria worden gebruikt om weerbaarheid en robustheid 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) 	Klimaat		Weerbaarheid: mate waarin de omgeving weerbaar is (bestand) tegen de gevolgen van klimaatverandering op het vlak van wateroverlast, hitte en droogte (cf. NIA). Dit wordt niet gekwantificeerd; het gaat om een expert-opinie op basis van onder meer de impact van het plan op verharding, groen (natuur) en watersystemen. Robuustheid: mate waarin het plan nog in staat is zijn doelstellingen te bereiken bij verregaande klimaatverandering (toegevoegd in NIA). Hitte: verwijzing naar link met verdichting opgenomen bij thema gezondheid (toegevoegd in NIA).

N°	Adviesinstantie	Bestandsnaam	Belangrijkste inhoudelijke opmerkingen	Relevante disciplines/thema's	Relevant voor Regionaal mobiliteitsplan	Reactie
16			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 pollutanten 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.	Mens (gezondheid)		Zowel de globale toe- en afnames, als mogelijke implicaties voor lokale toe- of afnames worden besproken. Gezien deze laatste zeer locatiespecifiek zijn, wordt per bouwsteen conceptueel beoordeeld ifv de meest kwetsbare locaties.
17	Gemeente Sint-Katelijne-Waver	Sint-Katelijne-Waver_Advies NIA VVR Mechelen.pdf	Het college kan zich grotendeels vinden in de voorgestelde aanpak, maar heeft volgende opmerkingen: waarom toch niet zoveel mogelijk nieuw habitat voorzien ter compensatie van de inname van het habitat?	Biodiversiteit		Voor zover relevant kan deze suggestie eventueel in het MER aan bod komen als onderdeel van een pakket aan milderende maatregelen.
18	AWV		AWV Vlaams-Brabant heeft via Team MOW het plan mee vorm kunnen geven en zal niet apart nog advies bezorgen	n.v.t.		Geen reactie nodig
19	OMG-VMM	OMG+VMM_Advies NIA VVR Mechelen.pdf	Als er wijzigingen aan het OV-aanbod en fietsnetwerk voorgesteld worden in het RMP, zullen die een impact hebben op de knooppuntwaarde van een zone en dus een effect op de bereikbaarheid van voorzieningen of andere economische activiteiten in de omgeving. In de "scoping" krijgt dit effect aandacht, maar dit zou ook in het toetsingskader moeten meegenomen worden.	Ruimte		Dit aandachtspunt zal mee worden opgenomen in het toetsingskader bij §5.2.2
20			Er wordt in de tekst weinig onderscheid gemaakt in de verschillende types van hoppinpunten (buurt, lokaal, (inter-)regionaal. Echter, naargelang het type hoppinpunt, alsook het vervoerspotentieel en de omgeving, zal de functie, inrichting en footprint wel een verschillende vorm kunnen aannemen. Bovendien worden hoppinpunten/OV-knopen één-op-één gelinkt met ruimtelijke verdichting. Terwijl niet elke multimodale mobiliteitsknoop (halte/station, P+R..) even geschikt is om aan ruimtelijke inbreiding/uitbreiding te doen. Sommige knopen zijn gewoon niet geschikt om rond te ontwikkelen en dienen bijvoorbeeld enkel als "transferium". Voor ander knopen is het versterken van een goede verbinding naar de historische kern of voorzieningencluster belangrijker dan rond de mobiliteitsknoop een programma van wonen, werken of voorzieningen (verder) te gaan ontwikkelen. De relatie tussen hoppin/OV-knooppunten en verdichting, dient dus genuanceerd te worden. Zoals eerder aangegeven, worden deze keuzes binnen het ruimtelijk beleid gemaakt.	Ruimte (quickscan)		Nuancering relatie tussen hoppin/OV-knooppunten en (mate van) verdichting wordt mee verwerkt in de quickscan
21			In verschillende scenario's is het principe van "verdichting aan OV-knopen/OV-corridor" of "kernversterking" meegenomen, om het effect van een sterke(re) koppeling van mobiliteits- en omgevingsbeleid modelmatig te kunnen inschatten. De aannames die hiervoor gebeurd zijn in de scenario's hebben geen formele basis en zijn in die zin "fictief". Deze aannames mogen daarom niet gezien worden als "deel van het plan" en mogen ook niet meegenomen worden om het effect van het regionale mobiliteitsplan kwantitatief te begroten. Het zijn louter werkhypothesen die toelaten om de impact en effectiviteit van deze ruimtelijke bouwstenen in te schatten. In die zin kan het mobiliteitsplan beter inschatten welke bouwstenen worden vanuit mobiliteitsoogpunt als belangrijk of essentieel gezien om de mobiliteitsdoelstellingen te bereiken. Daarbij kunnen ook algemene beleidsaanbevelingen richting het ruimtelijk beleid geformuleerd worden	Ruimte (quickscan)	X	Klopt dat dit in de eerste plaats werkhypothesen zijn. Niettemin is het duidelijk dat er een relatie is tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening die in twee richtingen werkt. Zonder een voorafname te doen op beleidskeuzes met betrekking tot ruimtelijke ontwikkelingen is het wel belangrijk dat de mogelijke effecten hiervan in beeld gebracht worden. We zijn het dus niet eens met de stelling dat 'deze aannames niet mogen worden meegenomen om de effecten van het plan te begroten'.
22			De term "verdichtingsparadox" verdient verdere verduidelijking te krijgen voor lezers die niet vertrouwd zijn met deze term.	Ruimte (quickscan)		Verduidelijking verdichtingsparadox wordt opgenomen in de tekst bij §5.2.2
23			Er is tussen de departementen MOW en OMG afgesproken om ook de daling van voertuigkilometers als gevolg van het plan te berekenen en dit als een volwaardige doelstelling mee te nemen in alle regionale plannen. Dit is niet als indicator bij het toetsingskader meegenomen. Op welke manier wordt dit meegenomen?	Mens		Dit is een doelstelling voor het plan zelf, wordt niet beoordeeld in het MER. Onrechtstreeks werkt de daling (in de mate dat ze zich realiseert) wel door in de beoordeling voor bv. de disciplines Mens en Klimaat.
24			In het MER moet verduidelijkt worden hoe jaarintensiteiten uit het verkeersmodel bekomen worden vermits deze gebruikt worden in de beoordeling van lucht en klimaat.	Mobiliteit		In het MER zal dit inderdaad verduidelijkt worden.
25			Op pagina 28 wordt de parksamenstelling vermeld. Voor motorfietsen vermeldt de CPT visie 20% in 2025 en 50% in 2030. De 30% op vrachtwagens zonder oplegger geldt enkel tot 20 ton, niet voor zwaardere vrachtwagens. Voor openbare bussen geldt in 2030 een marktaandeel van 100% (luchtbeleidsplan). Voor andere bussen gelden de aandelen vermeld voor 2035 voor 2030 (CPT visie).	Mobiliteit		Tabel werd aangepast.

N°	Adviesinstantie	Bestandsnaam	Belangrijkste inhoudelijke opmerkingen	Relevante disciplines/thema's	Relevant voor Regionaal mobiliteitsplan	Reactie
26			Op p.15: wordt het volgende vermeld: "Samen met het type voertuigen bepalen de verkeersstromen hoeveel emissies het verkeer veroorzaakt en waar die voorkomen. Onder emissies verstaan we zowel lucht- als geluidemissies. Deze emissies hebben op hun beurt een impact op de receptoren biodiversiteit, mens en klimaat." Naast type voertuig, snelheid en voertuigintensiteiten wordt emissie van wegverkeerslawaaï ook bepaald door de wegverharding. De geluidsimmissie (die terecht komt bij de receptor) wordt daarnaast nog bepaald door heel wat andere factoren zoals o.a. de mate van afscherming bij de geluidsoverdracht, bodemadsorptie, afstand tot de bron. Deze opmerking geldt ook figuur 2 op pagina 16	Algemeen		Dat klopt, maar het gaat hier om een milieueffectbeoordeling op strategisch niveau, waarin bv. geen geluidsmodelleringen gebeuren. Dus deze mate van detail is hier niet op zijn plaats; volledigheidshalve voetnoot toegevoegd. Figuur 2 geeft de relaties conceptueel en op hoofdlijnen weer, het is niet de bedoeling dat dit een systeemmodel is voor alle mogelijke oorzaak-effectrelaties.
27			In de NIA wordt gesteld dat op een aantal plekken in de vervoerregio de WHO-advieswaarde voor fijn stof overschreden wordt. In september 2021 werden de WHO-advieswaarden verscherpt. Er moet nagekeken worden of deze conclusie nog geldig is (in uitbreiding naar alle pollutanten) wanneer de verscherpte advieswaarden gehanteerd worden. Op pagina 32 wordt verwezen naar het luchtbeleidsplan. De zin 'Zo lang de WGO geen nieuwe advieswaarde voor de langdurige blootstelling aan NO2 heeft bepaald, nemen we hierbij 20 µg/m³ als streefdoel aan.' leidt tot verwarring vermits de WHO haar advieswaarden heeft bijgesteld (tot 10 voor NO2). Een actualisatie van het luchtbeleidsplan is lopende.	Mens		Conform het richtlijnenboek wordt met de huidig geldende GAW's gewerkt. Dit wordt zo aangepast.
28			Op p.19 wordt er aangegeven dat in functie van de verschillende disciplines de resultaten aangeleverd worden op uurbasis (voor de ochtend- en avondspitsperiode) en voor etmaal en dagdelen (ochtendspits, dalperiode, avondspits, avond, nacht). Bij de toetsing van alternatieven en varianten aan beleidsambities voor het subthema geluid wordt o.a. vermeld dat er rekening wordt gehouden met de wijziging van snelheid en verkeersvolume van wegverkeer en anderzijds vrachtverkeer. Wordt er hierbij ook rekening gehouden met eventuele relevante verschuivingen van verkeer, snelheid of aandeel vrachtverkeer van de dagperiode naar de nacht- of avondperiode? Bij de beoordeling van de geluidseffecten in MER's wordt namelijk uitgegaan van de Lden geluidsindicator waarbij de geluidsniveaus tijdens de avond en nacht zwaarder doorwegen (respectievelijk een straffactor van 5 dB en 10 dB). Op deze manier wordt er rekening gehouden dat lawaai tijdens deze periodes als hinderlijker wordt beschouwd	Mens		Deze eventuele verschuivingen worden getracht bevat te worden in beide parameters Lden en Lnight. Op basis van de beschikbare gegevens kunnen in grote lijnen verschuivingen en gevolgen voor hinder worden beoordeeld.
29			Bij de toetsing van alternatieven en varianten aan beleidsambities voor het subthema geluid wordt enkel rekening gehouden met wijzigingen/effecten in sterk bebouwde omgevingen. Wat is de definitie van 'een sterk bebouwde omgeving'. Op welke manier houdt dit rekening met bevolkingsdensiteit of andere gevoelige functies? Kan dit verduidelijk worden in de nota en kan dit ook worden weergegeven op kaart? Significante toenames van weg- en spoorverkeer moeten ook in kaart worden gebracht voor niet sterk bebouwde omgevingen indien daar bewoning of andere geluidsgevoelige functies zijn gelegen, zodat deze eventuele negatieve effecten kunnen worden aangepakt door het nemen van milderende maatregelen.	Mens		Voor beperkte toe- of afnames wordt enkel naar stadsomgevingen gekeken. Voor significante toe- of afnames kunnen ook in het buitengebied op kwetsbare locaties (woongebied) worden afgetoetst. In het eigenlijke MER zal verduidelijkt worden wat bedoeld wordt met 'sterk bebouwde omgevingen'.
30			Hoewel de vermelde ambities en doelstellingen duidelijk worden omschreven, zijn de indicatoren die voor lucht voorgesteld worden zeer vaag en onvoldoende om een milieubeoordeling te kunnen uitvoeren. Zo wordt een evaluatie voorzien van de wijziging van het verkeersvolume wegverkeer en vrachtverkeer, maar enkel in sterk bebouwde omgevingen. Het is niet duidelijk wat precies begrepen wordt onder 'sterk bebouwde omgevingen'. Er wordt geen link gelegd met emissies ten gevolge van het wegverkeer. We verwijzen hiervoor naar de eerder bezorgde nota (zie bijlage) waarin duidelijk is opgenomen welke indicatoren dienen beoordeeld te worden en hoe dit kan gebeuren. De nota is nogmaals opgenomen in bijlage. Een kwantitatieve analyse is nodig. <ul style="list-style-type: none"> - Voertuigkilometers LV en ZV voor de VVR, met een onderscheid tussen urban, rural en highway <ul style="list-style-type: none"> o Absolute analyse o Eventueel kan VMM voor de VVR een % daling aanleveren in functie van een relatieve analyse - Emissies: CO2 en NOx (EF met onderscheid tussen urban, rural en highway kunnen door VMM aangeleverd worden) - LK: voor deze vervoerregio is modellering van NO2-concentraties noodzakelijk, zoals ook reeds opgenomen in de eerder bezorgde nota. Hiervoor zijn 2 opties: <ul style="list-style-type: none"> o Deze modellering kan uitgevoerd worden met behulp van IMPACT en CAR Vlaanderen. 	Mens		Voor beperkte toe- of afnames wordt enkel naar stadsomgevingen gekeken. Voor significante toe- of afnames kunnen ook in het buitengebied op kwetsbare locaties (woongebied) worden afgetoetst. Voor wat betreft de gevraagde kwantitatieve analyse verwijzen we naar het verslag van het overleg dd. 22/6/22 met Team Mer, OMG, MOW en MER-coördinatoren, dat samengevat stelt dat kwantitatieve inschatting gebaseerd kan zijn op emissiefactoren in combinatie met wijzigingen in verkeersstromen; enkel waar specifieke knelpunten verwacht worden kan eventueel een dispersiemodellering aan de orde zijn.

N°	Adviesinstantie	Bestandsnaam	Belangrijkste inhoudelijke opmerkingen	Relevante disciplines/thema's	Relevant voor Regionaal mobiliteitsplan	Reactie
			<ul style="list-style-type: none"> o Een andere optie is om bij VITO een modellering met behulp van ATMOSTreet te vragen. Om de prijs te drukken kunnen meerdere regio's samengenomen worden in de modellering 			
31			Er wordt aangegeven dat alle bouwstenen waarvoor een 'v' is opgenomen in de tabel in het verkeersmodel zullen worden doorgerekend, klopt het dat hiervoor ook een kwantitatieve inschatting van het effect op het geluidsniveau zal gebeuren? Op welke manier zullen de effecten vanwege de bouwstenen die niet in het verkeersmodel zitten worden ingeschat? We nemen aan dat de effecten van deze bouwstenen minstens op een kwalitatieve manier zullen worden besproken	Mens		Inschatting van effecten op geluid zal semi-kwantitatief gebeuren op basis van 1 op 1 relatie tussen verkeersintensiteit en geluidstoename/afname. Geen inzet van geluidsmodel, tenzij in zeer specifieke gevallen (aanzienlijke wijziging en kwetsbare receptoren). Zie ook verslag van het overleg van 22/6/22.
32			Op p.15 wordt het volgende vermeld: "Binnen een RMP kunnen ook infrastructurele aspecten aan bod komen (bv. Aanleg van een ringweg). Omdat de exacte locatie niet steeds gekend is, is het moeilijk om de impact op bv. Bodem, water of ergoed na te gaan. Toch kan, op basis van de kenmerken van de infrastructuur en de omgeving waarin die wordt voorzien, een algemene inschatting gemaakt worden van de effecten op zowel mens, biodiversiteit, klimaat als landschap." De aanleg van nieuwe infrastructuur kan uiteraard ook een grote impact hebben op het geluidsklimaat. Gelieve hierbij ook rekening te houden in een MER van een RMP	Mens		Geluid zit vervat in de thema's (receptordisciplines) Mens en Biodiversiteit. Zie vorige reactie voor de manier waarop met het aspect geluid zal omgegaan worden. "Landschap" wordt in de tekst vervangen door "Ruimte" aangezien Landschap geen receptordiscipline is. De geciteerde paragraaf heeft overigens enkel betrekking op de effecten van de infrastructuur zelf. De effecten die te relateren zijn aan gegenereerde verkeersstromen komen in de voorgaande paragraaf op p.15 aan bod.
33			P.20: "De lijnen van het openbaar vervoer hebben geen capaciteitsbeperkingen, er wordt uitgegaan van de dienstregelingen, en aangenomen dat de capaciteit van de voertuigen als het ware meegroeit met de vraag waardoor er geen congestiekosten op het voertuig optreden en alle reizigers die dat willen mee kunnen rijden. Op zich is dit voor het doorrekenen van scenario's van het regionaal mobiliteitsplan juist interessant, aangezien we op deze manier kunnen inschatten wat de vraag is op een bepaalde OV-as, zonder dat deze kan worden ingeperkt door het modeleren van een te beperkte capaciteit." Wat met frequentieverhogingen op enkele spoorassen, zoals in deze NIA worden vermeld, zullen de eventuele negatieve effecten op het geluidsklimaat hierbij wel worden ingeschat?	Mens		De eventuele negatieve effecten van een frequentieverhoging op enkele spoorassen op het geluidsklimaat wordt meegenomen in het plan-MER. De alinea waar naar verwezen wordt verklaart enkel de werking van het verkeersmodel.
34			Voor "licht- en geluidshinder" en "stikstof" zoomt men enkel in op het effect van hoppinpunten. Ook andere bouwstenen kunnen echter een positieve/negatieve impact hebben.	Biodiversiteit (quickscan)		Er wordt gewerkt met de term 'transportinfrastructuur'. De ruimtelijke- en gedragsgerelateerde bouwstenen hebben te beperkte of voorwaardelijke effecten om in dit MER op te nemen.
35			Bij de beoordeling van Alternatief 2B voor subthema geluid wordt onder potentieel negatieve effecten het volgende vermeld: "Binnen het Transit Oriented Development dient het bouwen van woningen en kwetsbare locaties (kinderdagverblijven, scholen, sportinfrastructuur, ...) nabij mobiliteitsknopen en dagelijkse voorzieningen op vlak van geluidsoverlast genuanceerd te worden. Nabijheid van openbaar vervoer betekent niet per se dat zoveel mogelijk woningen en kwetsbare locaties rond enkele bus-/treinhaltes moeten voorzien worden, gezien deze geluidsoverlast gevolgen voor de gezondheid kunnen genereren. Deze ruimten kunnen zo ingericht worden dat tussen zware transportinfrastructuur en woningen en/of kwetsbare locaties nog een (geluids)buffer van groen en/of voorzieningen ligt." Bij het inplannen of bouwen van nieuwe woonontwikkelingen dient rekening gehouden te worden met de nieuwe m.e.r. geluidsrichtlijnen, zie fiche 'nieuwe woonontwikkelingen' op de Confluence webpagina: https://www.milieuinfo.be/confluence/display/MRMG/3.+Afwegingskader+bij+nieuwe+woonontwikkelingen	Mens (quickscan)		Dit gaat naast woonontwikkelingen ook over kwetsbare locaties. Helaas voldoen de geluidsrichtlijnen niet aan de vooropgestelde GAW's (WHO Noise Guidelines 2018) waardoor ook gezondheidsrisico's gepaard kunnen gaan met verkeerdelijk ingeplande kwetsbare locaties nabij verkeersassen hoewel deze wel zouden voldoen aan het afwegingskader bij nieuwe woonontwikkelingen. In voorliggend MER wordt vanuit menselijk standpunt gekeken naar geluid en daarmee gepaard gaande hinder en gezondheidsklachten en worden bijgevolg ook de GAW's uit de richtlijnsystemen van Mens-Gezondheid aangewend.

N°	Adviesinstantie	Bestandsnaam	Belangrijkste inhoudelijke opmerkingen	Relevante disciplines/thema's	Relevant voor Regionaal mobiliteitsplan	Reactie
36			Voor alternatief 1 en alternatief 2A wordt voor subthema geluid aangegeven dat er geen potentiële negatieve geluidseffecten zijn. Echter, alternatief 1 omvat bijvoorbeeld als enige alternatief de bouwsteen 'uitbouw spoorlijn Sint-Niklaas – Mechelen ivf frequentie-verhoging en alle alternatieven omvatten de bouwstenen 'verstreken bestaande spoorcorridors (lijn 53, lijn 16, lijn 25/27, lijn 54)' en 'de aanleg van een sneltram A12'. Zullen deze bouwstenen dan geen potentiële negatieve effecten voor geluid kunnen generen?	Mens (quickscan)		De formulering in de quicscan is als volgt: "De toename van openbaar vervoer , evenals de intensiteitsverschuiving van het binnen de mobiliteitskamers naar het grof- en fijnmazig wegennet zorgt eveneens voor (beperkte) bijdrage in geluidsoverlast voor woningen nabij spoorwegen en langs het grof- en fijnmazig wegennet. Het wordt aanbevolen waar nodig maximaal in te zetten op geluidsarme toestellen en de maximale demping van het geluid naar de omgeving toe." Dit lijkt ons correct en in overeenstemming met de opmerking.
37			Een aantal stellingen m.b.t. lucht zijn niet onderbouwd en ook niet altijd correct: <ul style="list-style-type: none"> - Er wordt gesteld dat de emissies teruggedrongen kunnen worden door een vlottere doorstroming. Dit is echter niet altijd correct. Als een vlottere doorstroming leidt tot meer gereden voertuigkilometers heeft dit een negatief effect voor lucht. - Er wordt gesteld dat een sterk netwerk aan spoorinfrastructuur en binnenvaart voor goederentransport de nood aan vrachtwagenverplaatsingen voor logistiek transport doet dalen. Een goed netwerk is belangrijk, maar er zullen nog stimulansen nodig zijn om dit netwerk aan spoorinfrastructuur en binnenvaart te gebruiken en het transport via de weg te beperken. Een sterk netwerk aan spoorinfrastructuur en binnenvaart is m.a.w. een onvoldoende voorwaarde om vrachtwagenverplaatsingen te doen dalen. 	Mens (quickscan)		Dit gaat om een gelijk aantal voertuigkilometers met een betere doorstroming. In dit geval werkt dit voordelig gezien de betere dispersie. Het eventuele veroorzaken van een stijging in voertuigkilometers wordt apart beoordeeld. Een flankerend beleid dient het gebruik van spoorinfrastructuur en binnenvaart te stimuleren. Dit is een taak voor de Vlaamse overheid.
38			Evenmin is duidelijk op welke manier men bepaalde uitgangspunten zal realiseren: <ul style="list-style-type: none"> - Er wordt gesteld dat vermindering en weren van doorgaand auto- en vrachtverkeer door de kernen leidt tot een lokale daling van luchtmissies in de kernen. Het is echter niet duidelijk op welke manier deze vermindering en het weren van doorgaand verkeer gerealiseerd zal/kan worden. Gebeurt dit op het niveau van de vervoerregio's of zal dit lokaal bekeken worden? - Voor alternatief 2A wordt gesteld dat de selectievere focus op P+R inrichtingen leidt tot beperktere lokale emissiebijdragen rond deze inrichtingen. Het is echter niet duidelijk wat precies bedoeld wordt met een selectievere focus en of dit effectief zal leiden tot beperktere bijdragen voor lucht. - Voor alternatief 2B (met gerichte ruimtelijke ontwikkelingen) van alternatief wordt als potentieel negatief neveneffect gesteld dat het bouwen van woningen en kwetsbare locaties nabij mobiliteitsknopen en dagelijkse voorzieningen op vlak van luchtkwaliteit moet genuanceerd worden. Het is niet duidelijk wat hier precies mee bedoeld wordt vermits ruimtelijke ontwikkelingen nabij mobiliteitsknopen net kunnen bijdragen aan een modal shift en op die manier aan een verbetering van luchtkwaliteit 	Mens (quickscan)		Deze vermindering in verkeer kan verwacht worden als gevolg van de maatregelen opgenomen in het RMP, en kan desgevallend bevestigd worden aan de hand van de uitgevoerde modelberekeningen. Eventuele gevolgen op emissies worden bekeken in het MER. Door een beperktere focus op P+R inrichtingen zijn er minder lokale negatieve effecten die optreden thv de toegangswegen. Hoewel globaal gezien de verplaatsingen dalen en bijgevolg luchtkwaliteit en geluidsklimaat verbeteren, kunnen lokale geluidsbelastingen en blootstellingen aan luchtpolluenten hoog oplopen door de nabijheid van woningen aan emissies thv transportassen.
39			Bij de "scoping" (p.29) van het onderzoek wordt bij biodiversiteit geen melding gemaakt van stikstofdepositie en eventuele effecten daarvan op de biodiversiteit, terwijl dit in het toetsingskader wel aan bod komt.	Biodiversiteit		Terechte opmerking. Dit is aangepast.
40			Het toetsingskader vermeldt enkel de nabijheid van SBZ's en VEN. De doelstelling uit het luchtbeleidsplan bevat alle natuur	Biodiversiteit		Klopt. De meest gevoelige habitats liggen hoofdzakelijk in deze beschermde natuurgebieden. Hier wordt dan ook op gefocust. Verder zijn deze gebieden duidelijk afgebakend waardoor ze makkelijker aangeduid kunnen worden.

N°	Adviesinstantie	Bestandsnaam	Belangrijkste inhoudelijke opmerkingen	Relevante disciplines/thema's	Relevant voor Regionaal mobiliteitsplan	Reactie
41			Bij 'ecotoop- en habitatverlies' wordt enkel verwezen naar de potentieel negatieve impact van weginfrastructuur. Ook andere bouwstenen kunnen echter een negatieve impact hebben.	Biodiversiteit (quickscan)		Toegevoegd.
42			Bij 'versnippering en ontsnippering' wordt verwezen naar de visie in het VAPEO. Het VAPEO is een actieprogramma om bestaande knelpunten aan te pakken en kan dus nog geen rekening houden met nieuwe knelpunten.	Biodiversiteit (quickscan)		Klopt. Zoals vermeld zal het VAPEO hier eerder dienen als leidraad waar ideeën en acties uit geput kunnen worden.
43			Het is positief dat de impact op vervoeremissies kwantitatief wordt ingeschat. Een modale verschuiving op zich geeft immers geen info op de impact op emissies. De emissiereductie wordt ingeschat op ca 3%. Het is echter niet duidelijk hoe deze inschatting berekend werd. De stijging van de duurzame verplaatsingen is vooral toe te wijzen aan de fiets. Toch wordt een daling van het aantal voertuigkilometers ingeschat met 2/3 % voor personenwagens en vrachtwagens. Graag verduidelijken.	Klimaat		Emissiereductie werd benaderend berekend aan de hand van de verschillen in voertuigkilometers en van gemiddelde emissiefactoren voor resp. LV en ZV. Verduidelijkt in tekst.
44			Bij klimaat wordt wel ingegaan op het aantal verplaatsingen en afgelegde kilometers, dit in tegenstelling tot de analyse voor lucht. Voor lucht is dit even relevant als voor klimaat en dient dit meegenomen te worden. Voor lucht is het ook belangrijk waar deze kilometers gereden worden, voor klimaat is dit minder relevant.	Lucht		Aangevuld in quickscan. In MER kan dit semi-kwantitatief adhv emissiefactoren, zoals afgesproken op het overleg van 22/6/22.
45			De reductie van de afgelegde kilometers is beperkt (2, 3 of 4%) voor alle alternatieven. Bijkomende maatregelen zullen nodig zijn om de vooropgestelde daling van de gereden kilometers uit het Vlaams Energie- en Klimaatplan en het Vlaams Luchtbeleidsplan te realiseren. Verdere verduidelijking en onderbouwing is nodig hoe het RMP kan bijdragen aan een verdere reductie.	Klimaat/Lucht	X	In het MER zullen milderende maatregelen voorgesteld worden. Via de interactieve methode die gevolgd wordt bij opmaak van RMP en MER kunnen deze maatregelen eventueel opgenomen worden in het (ontwerp) RMP.
46			Er wordt als mogelijke versterking vermeld: "Alle bijkomende maatregelen die bijdragen tot een vermindering van het aantal afgelegde kilometers door met fossiele brandstoffen aangedreven voertuigen kunnen het positief effect van dit alternatief nog helpen versterken." Bevat de synthesesnota aangrijpingspunten (zie voor inspiratie naar nota in bijlage)? Deze analyse is eveneens zinvol voor lucht, waarbij niet enkel naar zero emissievoertuigen wordt gekeken maar ook naar brandstof en euronorm (bv LEZ).	Klimaat /Lucht		In het MER zullen milderende maatregelen voorgesteld worden die hun doorwerking kunnen vinden in het ontwerp-RMP. Maatregelen of evoluties die niet tot de scope van het RMP behoren kunnen daarbij uiteraard niet meegenomen worden.
47	Gemeente Grimbergen	Grimbergen_Advies NIA VVR Mechelen.pdf	In het toetsingskader wordt elektrificatie opgenomen als indicator bij geluid en lucht. Bij de alternatieven wordt het bij deze subthema's vermeld maar dan bij de toetsing geheel niet meer vermeld terwijl het toch ook wel een significante invloed kan hebben. Hoe minder wagens hoe minder geluid, maar als de resterende wagens dan nog enkel elektrisch aangedreven zijn is de afname van het geluid (toch voor motorgeluid) nog groter. Zelfde voor uitstoot. Kan dus mogelijk meegenomen worden bij 'kan versterkt worden door...'. Voor mens/gezondheid kan de afname van het geluid door elektrificatie een positief effect zijn.	Mens (gezondheid)		Elektrificatie is geen indicator maar een onafhankelijke co-variabele die een rol kan spelen bij de interpretatie van het effect. Wordt niet bepaald door het RMP, maar hangt af van flankerend beleid en autonome ontwikkelingen.
48			Bij ruimte kan dit mogelijk een negatief neveneffect krijgen doordat de laadinfrastructuur niet altijd op nu reeds verharde plaatsen kan komen en dus bijkomende verharding vraagt. Dit zal wel eerder beperkt zijn maar kan wel van invloed zijn bij bv. vrachtwagenparkings). Nadelig kan zijn dat de autoverplaatsingen een groot volume blijven behouden in de verplaatsingswijzen	Ruimte		Zoals gezegd is elektrificatie geen indicator. Als elektrificatie zou opgenomen zijn als een maatregel binnen het RMP (quod non) dan zou het eventuele effect op bijkomende verharding in beeld gebracht worden. We onderschrijven dat elektrificatie op zich niet verwacht wordt te resulteren in een vermindering van de autoverplaatsingen.
49			Bij het subthema Verkeersveiligheid bij de alternatieven wordt de vraag gesteld of het Regionaal Mobiliteitsplan(RMP) de speed pedelec een plaats kan geven (en tegelijk plaats ontnemen). Dit is iets wat niet per vervoerregio zou moeten gebeuren in maar in eerste instantie door het Vlaams gewest. Zo kan dan elke vervoerregio dit verder uitwerken in hun RMP vertrekkend van eenzelfde basis.	Mens (gezondheid)		Akkoord, dit is een gewestelijk topic. Echter dient MER als deze het belang en de urgentie hiervan verder aan te tonen en de aandacht hierop te vestigen.
50			Soortgelijke redenering voor het voorzien van vrachtwagenparkeren. Dit zou ook op gewestelijke niveau moeten uitgewerkt worden (Mobiliteitsplan Vlaanderen)	Mens (gezondheid)		Akkoord, dit is een gewestelijk topic. Echter dient MER als deze het belang en de urgentie hiervan verder aan te tonen en de aandacht hierop te vestigen.

