

Adviesinstantie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	antwoord / motivatie
Team Mer	samenstelling team MER-deskundigen	Wij stellen vast dat de bezetting van het 'team van MER-deskundigen' nogal verschilt van dossier tot dossier. Zo maakt er soms wel en soms niet een Mer-deskundige geluid, lucht, klimaat en mobiliteit deel uit van het team. Hoewel dat niet expliciet vermeld wordt, durven wij er van uitgaan dat er steeds een MER-deskundige mobiliteit betrokken is. Wij stellen voor dat in elk dossier een uitgebreide motivatie gegeven wordt m.b.t. het gekozen team. Daarbij dient ook gemotiveerd te worden waarom bepaalde deskundigen niet toegevoegd werden. Het gaat om een strategische milieubeoordeling volgens thema's -en dus niet volgens disciplines- met een voornamelijk kwalitatieve -en dus niet kwantitatieve- beoordeling, wat mogelijk een element kan zijn in de samenstelling van het team. Het is zinvol om de eventuele verschillen op dit vlak tussen RMP-dossiers te duiden, maar zoveel mogelijk eenvormigheid lijkt ons op dit vlak wenselijk.	Volgens de regelgeving volstaat een MER-coördinator. Enkel deze persoon wordt 'formeel' opgenomen. Daarnaast werken er meer mensen (al dan niet erkende MER-deskundigen) mee achter de schermen. Deze mensen worden vermeld in het MER. Er wordt niet systematisch per thema (ruimte, gezondheid, klimaat en biodiversiteit) een MER-deskundige in het team opgenomen, omdat het om een strategische milieubeoordeling gaat, met een voornamelijk kwalitatieve beoordeling.
Team Mer	actualiteit van de beleidsdoelstellingen	Er wordt in het MER getoetst aan bepaalde beleidsdoelstellingen. Er zijn geregeld meldingen (in de pers) dat het beleid verandert. We denken maar recent aan het spoorbeleid, aan beleidsplannen ruimte, het beleid rond stikstof, de afbouw van diesel - en benzine wagens enzovoort. Er dient over gewaakt te worden dat in het eindrapport van het MER getoetst wordt aan de op dat moment meest recente beleidsdoelstellingen. De vinger moet op dat vlak aan de pols gehouden worden.	Het klopt dat het MER steeds naar de meest actuele beleidsdoelstellingen moet verwijzen. Omdat de beoordeling vnl. kwalitatief gebeurt, is het ook mogelijk om 'last-minute wijzigen' mee te verwerken of minstens te vermelden. Het is hierbij belangrijk dat het steeds gaat om "beslist beleid". Wat in de pers staat, is vaak nog niet definitief bekrachtigd met een formeel goedgekeurd beleidsplan. Maar waar nodig zal in het s-MER een update van de beleidsdoelstellingen gebeuren.
Team Mer	geen discipline/thema 'mobiliteit' in het MER	Het RMP is een beleidsplan rond mobiliteit. Er is geen discipline/thema 'mobiliteit' voorzien in het MER. De beleidsvoornemens van het RMP worden wel kwantitatief doorgerekend met een verkeersmodel, waaruit conclusies getrokken kunnen worden op het vlak van mobiliteit (verzadiging, leefbaarheid e.a.) op basis waarvan de beleidsdoelstellingen nog aangepast kunnen worden en keuzes gemaakt kunnen worden tussen de voorliggende alternatieven. Zoiets zou ook i.h.k.v. de milieubeoordeling kunnen gebeuren uiteraard als een 'toetsing van het doelbereik' binnen een thema mobiliteit. Maar we stellen dus vast (en lezen dat o.a. op pagina 48 van de NIA van Kortrijk) dat het thema mobiliteit niet als een thema an sich beschouwd wordt... gezien het anders om een doelstellingsbeoordeling zou gaan. Dat zou ook anders gekund hebben... maar lijkt ons verdedigbaar. Nog wat extra duiding daaromtrent kan wenselijk zijn. Louter ter illustratie... een passage in dit verband vinden we in het dossier Mechelen waarin wordt gesteld dat 'de effectiviteit (doelmatigheid) van het plan geëvalueerd wordt a.d.h.v. kernindicatoren'. Dat gebeurt o.i. dus niet in het MER maar binnen het plan zelf. Nog wordt gesteld dat 'de effectiviteit van het plan niet beoordeeld wordt binnen het MER'. Er wordt gesteld dat er wel een (logische) overlap is wat leefomgevingskwaliteit betreft tussen de 'kernindicatoren' van het plan en de 'beoordelingsindicatoren' van het MER.	De discipline mobiliteit wordt niet in het MER afgetoetst (de vraag 'is dit plan ambitieus genoeg' wordt in het MER eigenlijk niet gesteld / beantwoord. Die toetsing gebeurt wel buiten het MER: de evaluatie van de resultaten van het RMP (effectiviteit/doelmatigheid van het plan) gebeurt in het plan zelf. Veel doelstellingen van het plan zelf kunnen trouwens ook pas achteraf en na monitoring geëvalueerd worden. De 'kernindicatoren' van het plan zelf zijn trouwens in een politieke context opgesteld door alle lokale besturen via een consensus. Vlaamse ambities zijn hierbij van onderuit bijgestuurd (en zelfs regelmatig ingekort). Dat is ook logisch vermits de ambities op Vlaams niveau zijn afgeklopt, niet lokaal. Er zijn momenteel 2 doelstellingen vastgelegd op Vlaams niveau: modal shift + daling voertuigkilometers met 15%. De regio's zijn bovendien deels ook afhankelijk van de maatregelen in andere regio's. Uiteindelijk zal alles uit de 15 regio's samengelegd moeten worden. Het RMP bundelt visie en acties/maatregelen van 3 beleidsniveaus: lokaal, provinciaal, Vlaams. De vervoerregio zelf heeft geen uitvoerende bevoegdheid, biedt enkel een overlegforum. Het zullen de gemeentes, provincies en Vlaams Gewest zijn die uitvoeringsgerichte maatregelen moeten uitvoeren. Toetsing aan Vlaamse doelstellingen gebeurt best wel in het MER. Ook als de vaststelling is dat doelstellingen niet gehaald worden. In dat geval zo duidelijk mogelijk aangeven dat extra maatregelen van andere actoren/beleidsniveaus nodig zijn.
Team Mer	kwantitatieve beoordeling lucht en geluid	Gezien er vanuit het verkeersmodel kwantitatieve mobiliteitsgegevens zullen komen, lijkt het mogelijk om ook de milieubeoordeling binnen de disciplines lucht en geluid kwantitatief te doen. Gelieve te verduidelijken hoe jullie (i.e. de MER-deskundigen) dat zien. Het lijkt ons dat er in de quickscan van het dossier van Kortrijk reeds zoiets dergelijks gebeurt.	In de quickscan (waarvan de aanpak voor de Kempen identiek is aan die voor Kortrijk) werden enkel verschilkaarten (pae/etmaal) t.o.v. de referentiesituatie kwalitatief besproken. In het s-MER zelf zullen berekeningen gebeuren van (wijziging in) voertuigkilometers op niveau statistische sector (als proxy voor blootstelling aan luchtverontreiniging en geluidshinder door verkeer) en binnen/t.h.v. SBZ en VEN. Deze aanpak wordt iets uitgebreider toegelicht in de NIA. Door de (wijziging in) voertuigkilometers te vermenigvuldigen met emissiefactoren, met hierbij onderscheid tussen hoofdwegen, landelijke wegen en stad/buitengebied, kan een semi-kwantitatieve beoordeling van de impact op luchtkwaliteit gebeuren. Enkel in specifieke regio's waar er na realisatie van het plan nog duidelijk knelpunten blijken te zijn, zal evt. worden gemodelleerd.

Dept. Omgeving	kwantitatieve beoordeling lucht en geluid	OMG geeft aan dat het momenteel niet duidelijk is hoe de beoordeling over geluid zal gebeuren. Er is in het advies op de NIA niet perse een modellering gevraagd, maar wel een inschatting die rekening houdt met de kwantitatieve gegevens uit het verkeersmodel. Daarnaast is het ook voor geluid belangrijk waar toenames/afnames zich situeren om het effect te beoordelen. Bijvoorbeeld zones met veel of weinig potentieel gehinderden (bevolkingsdensiteit) of geluidsgevoelige functies . Dept. OMG vraagt aansluitend of er rekening gehouden wordt met toenames tijdens de nacht en evolutie vrachtverkeer? Voor geluid kan het lokaal effect ook van belang zijn. Shift naar spoorverkeer heeft ook impact naar geluid. semi-kwantitatief in beeld brengen is dus OK, maar in bepaalde zones moet indien nodig wel meer gefocust kunnen worden, bijvoorbeeld in zones met een sterke toename/natuurgebieden/belangrijke vrachttassen tijdens de nacht,...	Een exacte berekening van de geluidsimpact is zeer tijdsintensief en in principe niet nodig want er is een één op één relatie tussen de evolutie van het geluidsniveau versus de evolutie van de voertuigaantallen. Een toename van verkeer met 25% resulteert in een toename van 1% dBA. RMP's zijn strategische plannen en doen dus geen uitspraken op microniveau! Modellerings zijn gebaseerd op héél wat aannames die niet op microniveau/straatniveau kunnen geïnterpreteerd worden, of aanleiding kunnen geven tot verkeerde interpretaties/conclusies. Toch zullen waar nodig bepaalde concrete uitspraken gedaan worden, bijvoorbeeld naar natuurgebieden toe.
Team Mer	Quick scan	In de NIA's wordt meestal een zogenaamde 'quickscan' (QS) opgenomen. De aard en het doel van die quickscan is niet helemaal duidelijk. Het lijkt ons een goede manier om zo aan 'scoping' te doen, i.e. op basis van de quickscan kan bepaald en gemotiveerd worden welke effecten wel al dan niet verwacht kunnen worden, waarna deze later in het MER onderzocht worden. Het geeft de adviesinstanties ook reeds een idee van hoe de milieubeoordeling in het MER er kan uitzien. Het lijkt ons echter dat die quickscan ook gebruikt wordt om reeds bepaalde redelijke alternatieven (of scenario's) definitief af te wijzen. Dat laatste kan o.i. niet de bedoeling zijn. De redelijke alternatieven dienen in het MER in principe gelijkwaardig onderzocht te worden. In het MER voor Mechelen lijkt het ons dat de alternatieven (2 à 3) volwaardig onderzocht worden terwijl in het MER voor de VVR Waasland na de quickscan (van de alternatieve scenario's) enkel nog het overblijvende/gekozen scenario (i.e. het beleidsscenario) bemerkt wordt. Dit dient doorheen de verschillende MERs voor de RMP op een meer eenvormige manier te gebeuren.	<p>Het woord 'alternatieven' blijkt verschillend geïnterpreteerd te worden. Er zijn eigenlijk geen 'echte' (al dan niet redelijke) alternatieven in de zin van 'alternatieve set van keuzes'. De verschillende scenario's/alternatieven zijn eerder bouwstenen of onderzoeksscenario's in functie van het samenstellen van één beleidsscenario, waaraan ook de quick scan bijdraagt. De quick scan moet de vervoerregio bijgevolg helpen om een beleidsscenario samen te stellen/te distilleren uit die bouwstenen. De quick scan is voor de vervoerregio m.a.w. een interessant instrument om al aan te voelen waar er nog tekortkomingen in de visie zitten.</p> <p>De invulling van die scenario's/alternatieven is ook verschillend. In sommige regio's gaat het bijvoorbeeld over verschillende scenario's doorheen de tijd (fasering). In bepaalde vervoerregio's geven de scenario's extreme uitersten weer. In het Verkeersmodel zijn 'extreme' scenario's gestoken (bv. doorgedreven OV-scenario) om de effecten duidelijk te maken. In de visienota wordt een consensusmodel gevolgd na afstemming tussen alle beleidslagen. Er wordt dus binnen de vervoerregio's zelf al een geïntegreerd planproces gevolgd, de inspanning/oefening moet ook al bij tot stand komen plan gebeuren. Niet alleen in het advies achteraf.</p> <p>Zo wordt uiteindelijk 1 scenario samengesteld dat ook als enige beMERd zal worden. In het s-MER zal dus effectief enkel het beleidsscenario beoordeeld worden, al kunnen bepaalde resultaten van de onderzoeksscenario's hierbij wel (opnieuw) meegenomen worden, indien het beleidsscenario zelf niet apart wordt doorgerekend in het verkeersmodel. Als het beleidsscenario sterk afwijkt van reeds doorgerekende scenario's kan in het najaar wel nog een nieuwe doorrekening van het voorkeursscenario gebeuren (bv. regio Leuven). Via het coördinatieoverleg met de administratieve voorzitters (COVO) is de vraag gesteld om tegen half augustus te laten weten of er nog een doorrekening van het voorkeursscenario gewenst is.</p> <p>Momenteel gebeurt er ook een doorrekening op Vlaams niveau met maatregelen die zich vooral op niveau van Vlaanderen situeren (bv. ruimtelijke maatregelen, gedragswijzigingen cfr. telewerken, aantrekkelijker maken van fiets cfr. toename gebruik e-bike en steps, financiële stimuli ten nadele van autogebruik).</p>

Team Mer	Quick scan	<p>De quickscan in het dossier van Mechelen wordt als volgt omschreven: 'een eerste inschatting van de mogelijk aanzienlijke effecten van de verschillende voorliggende alternatieven van het plan'. Dat lijkt ons correct. Een passage die in de andere richting wijst is echter 'de alternatieve scenario's worden getoetst in deze eerste stap van de milieubeoordeling, de quick scan... het uitgewerkte RMP, vertaald naar maatregelen, wordt meer in detail geëvalueerd in het finale MER.' De quickscan van Mechelen geeft een eerste indruk van de te verwachten effecten, maar heeft uiteraard niet de diepgang die vereist kan worden van een strategische milieubeoordeling. In het dossier Kortrijk wordt verduidelijkt dat de QS slechts een eerste inschatting op hoofdlijnen is die later uitgewerkt wordt... wat o.i. een correcte methodologie is.</p> <p>Op pagina 19 van de NIA van Kortrijk wordt gesteld wat in de QS en wat in het definitief MER wordt beoordeeld. Zulke passages laten o.i. nog te veel ruimte voor onduidelijkheid. Na de adviesronde dient o.i. duidelijk afgesproken te worden dat alle redelijke alternatieven evenwaardig bemeerd moeten worden. Het dient alleszins verduidelijkt te worden. Op pagina 48 wordt expliciet gesteld dat de QS geen officieel statuut heeft.</p>	<p>De goedkeuring van het voorkeurscenario na afwerken van het MER is een inhoudelijk, iteratief maar bij uitstek politiek proces, geen rationeel proces. Elke burgemeester rond de tafel moet met dit plan uiteindelijk naar zijn gemeenteraad kunnen, en ook de minister moet met de plannen naar het Vlaamse Parlement kunnen voor goedkeuring. Vandaar het belang van deze aanpak. Het beslissingsproces gebeurt dus op 3 manieren: resultaten quick scan + resultaten verkeersmodel + haalbaarheid volgens vervoerregioleden.</p> <p>Onze regelgeving gaat uit van een volledig geïntegreerd proces met als doel dat milieueffectbeoordeling kan bijdragen tot een duurzaam scenario. De regelgeving voorziet niet in een integraal MER-rapport achteraf die nog andere mobiliteitsscenario's zou bekijken. Finaliteit is één visie op een gewenste mobiliteit gedragen door de regio.</p>
Team Mer	Quick scan	<p>De voorgestelde methodologie voor de QS van Limburg lijkt ook vrij degelijk maar de effectieve uitwerking is dan weer eerder summier en vooral gericht op de positieve effecten. Een voorbeeld: "p. 73 Parkeerbeleid: overal en laag tarief: Een parkeerbeleid waar het parkeren van voertuigen overal gestimuleerd wordt, levert geen specifieke bijdrage aan geen enkel van de vier thema's." Nochtans vereist dit duidelijk meer ruimtebeslag/ verharding wat (negatieve) effecten heeft voor de thema's ruimte, klimaat en biodiversiteit. Bovendien stimuleert dit autoverkeer, wat dan weer effecten heeft naar emissies, minder aanzet naar actieve verplaatsing,</p>	nuance zal worden aangebracht in de NIA
Team Mer	finaliteit RMP's	<p>Om de MER procedure voor een RMP met een NIA te kunnen opstarten, lijkt het ons wenselijk dat het RMP inhoudelijk toch al redelijk op punt staat (visie, doelstellingen, principes, acties, alternatieven...) en dat dit minstens op hoofdpunten samengevat wordt in de NIA. Het lijkt ons zo dat sommige RMP inhoudelijk reeds verder uitgewerkt zijn dan andere. Zo lijkt het RMP van Waasland ons nog minder uitgewerkt dan het RMP van Mechelen. Ons standpunt hierover is: gelieve aan te geven in hoeverre het plan reeds inhoudelijk uitgewerkt is, i.e. is het nagenoeg volledig inhoudelijk uitgewerkt, dan wel is er nog veel werk op dat vlak nodig, zodat ook de adviesinstanties daarvan op de hoogte zijn.</p>	<p>Er wordt geen (formeel) RMP afgeklopt vooraleer de resultaten van de MER beschikbaar zijn. Er is wel een uitgewerkt voorkeurscenario nodig om te kunnen be-mer-en.</p>

Team Mer	Verschil in alternatieven	<p>Ook op het vlak van 'alternatieven' lijken er ons relatief grote verschillen te zijn tussen de RMP. Bij het RMP Waasland is de alternatievenafweging beperkt tot het al dan niet aanleggen van concrete ringwegen, terwijl in het RMP van Mechelen vrij gedetailleerde scenario's/alternatieven 1, 2A en 2B worden afgewogen. In het dossier van Kortrijk is er sprake van 3 onderzoeksscenario's. In het dossier Limburg is er sprake van een 'basisscenario' en 2 andere scenario's 'bereikbaar en betrouwbaar' en 'leefbaar en gezond'. Teneinde in orde te zijn met de juridische plicht om alle redelijke alternatieven in een MER te laten onderzoeken, stellen wij voor om in elk MER toch een duidelijk en relatief uitgebreid hoofdstuk 'historiek van de alternatievenafweging' toe te voegen zodat het voor iedereen duidelijk is waarom enkel bepaalde alternatieven overblijven en -nog belangrijk- waarom bepaalde alternatieven/scenario's in de loop van de tijd afgevallen zijn. Het is belangrijk om een zicht te krijgen op het 'waarom' van de overgebleven alternatieven, zodat adviesinstanties en burgers hier hun input over kunnen geven. In de NIA van Limburg is er sprake van een 'basisscenario' (p. 17 "Het basisscenario is een pakket aan maatregelen die met relatief weinig inspanning het gebied bereikbaar, veilig, duurzaam, leefbaar en gezond houden. Het gaat om maatregelen die reeds in planvorming zijn en waarvan aannemelijk is dat deze binnen afzienbare tijd beslist beleid worden. Het basispakket omvat de situatie voor de komende 10 jaar op basis van voortzetting van huidig (mobiliteits-)beleid.". Zaken die aannemelijk zijn dat ze binnen afzienbare tijd gerealiseerd zullen zijn maken vormen dus het basisscenario. Is dit dan te zien als een soort nulalternatief, waarbij er geen mobiliteitsplan wordt opgesteld?</p>	<p>Het onderzoek van alternatieven en varianten is een vast onderdeel van een MER en wordt voorgeschreven in de regelgeving. In de mate dat dit relevant is komen binnen de beoordeling van het RMP alternatieve scenario's aan bod. Zij worden getoetst in de eerste stap van de milieubeoordeling die in de nota inhoudsafbakening aan bod komt, in casu de 'quick scan'. Het is echter belangrijk om deze alternatieve scenario's correct te interpreteren. De scenario's die in de quick scan worden beoordeeld zijn geen volwaardige alternatieven in de zin van het woord waaruit door de bevoegde overheid 'een keuze zal gemaakt worden', maar combinaties van bouwstenen in functie van het samenstellen van het uiteindelijk beleidsscenario. Een zorgvuldig en interactief proces zal hierbij leiden tot een weloverwogen antwoord op de uitdagingen die aan de basis liggen van voorliggend plan. Dit proces, waarbij gaandeweg keuzes worden vastgelegd, geschiedt in dialoog met alle stakeholders en in samenwerking met de nodige experts. De beoordeling van alternatieven of scenario's in de quick scan heeft bijgevolg louter tot doel om bij te dragen tot een onderbouwde totstandkoming van een duurzaam beleidsscenario, naast o.a. de input die komt uit de resultaten van de verkeersmodellering én het overleg- en participatietraject met de leden van de Vervoerregioraad. Daardoor is er ook geen sprake van het wegschrijven van redelijke alternatieven door in het MER zelf maar één beleidsscenario (het uitgewerkte RMP, vertaald naar maatregelen) te beoordelen. Het Plan-MER zal een beknopte samenvatting meegeven van de historiek hoe tot het beleidsscenario gekomen is. Per definitie kunnen er tot laat in het traject wel nog suggesties tot verbetering aangereikt worden, ook door het Plan-MER proces. Deze kunnen meegenomen worden bij de afwerking van het mobiliteitsplan.</p>
Team Mer	term ontwikkelingsscenario	<p>De term 'ontwikkelingsscenario' wordt o.i. soms wat ongelukkig gebruikt in de NIA. Meestal wordt als referentiejaar 2030 genomen en voor het bepalen van de referentiesituatie in 2030 wordt dan rekening gehouden met bepaalde autonome en gestuurde ontwikkelingen waarvan men met een relatief grote mate van zekerheid verwacht dat die tegen 2030 gebeurd/gerealiseerd zullen zijn. Wij hebben begrepen dat in de verkeersmodellen bepaalde autonome en gestuurde ontwikkelingen opgenomen zijn. Bij het bepalen van die referentiesituatie komt de term 'ontwikkelingsscenario' niet tussen. Onder de term 'ontwikkelingsscenario' verstaan wij eerder een 'alternatieve invulling van de referentiesituatie 2030 o.w.v. mogelijke maar minder vanzelfsprekende ontwikkelingen', een alternatieve referentiesituatie 2030 dus. Het lijkt ons dat er geen (tweede) ontwikkelingsscenario meegenomen wordt in de MERs.</p> <p>Op pagina 25 van het dossier Mechelen wordt dit gedefinieerd. Misschien best verduidelijken dat in dat hoofdstuk 4.2 onder 'ontwikkelingsscenario' die zaken worden verstaan die in het MER deel zullen uitmaken van de beschrijving van refsit 2030.</p> <p>Op pagina 39 van het dossier Limburg staan verschillende toekomstige projecten opgesomd die meegenomen zijn in het verkeersmodel 2030. Men gaat ervanuit dat deze alle gerealiseerd zullen zijn in 2030. Hoe concreet zijn deze projecten momenteel? Is er al een vergunning, RUP, ..? Kan gemotiveerd worden dat deze toekomstige projecten voldoende aannemelijk zijn? Of gaat het eerder over een wensbeeld voor 2030?</p>	<p>Er zal door Team Verkeersmodellen nog een nieuwe doorrekening op Vlaams niveau gebeuren. Deze resulteert niet in een bijkomend referentiescenario, maar heeft tot doel om inzicht te krijgen in mogelijke effecten van maatregelen die genomen kunnen worden op Vlaams niveau (en die tot doel hebben om te zorgen voor een modal shift naar meer duurzame modi). Dit 'Vlaams scenario' kan vanuit die optiek als een (hypothetisch) 'ontwikkelingsscenario' beschouwd worden. Sommige van de maatregelen die er in opgenomen worden staan immers nog politiek ter discussie, dus het betreft zeker niet allemaal beslist beleid. Deze doorrekening kan de vervoerregio's wel bijkomende info geven, bijvoorbeeld over het effect van financiële maatregelen. De resultaten van deze Vlaamse doorrekening zullen in de tweede helft van augustus beschikbaar zijn. Alle vervoerregio's zullen deze resultaten krijgen. De maatregelen uit de RMP's zitten hier niet in.</p>
Team Mer	Goederentransport	<p>In hoeverre wordt goederentransport meegenomen in het mobiliteitsplan? De focus lijkt eerder te liggen bij het personenvervoer. Hoe wordt omgegaan met transport door binnenvaart en spoor? Dit zit niet in het verkeersmodel maar kan hier dan op een meer kwalitatieve wijze een bespreking gebeuren?</p>	<p>Als er in het plan maatregelen rond goederentransport zitten, zullen deze kwalitatief be-MER-d worden. Het Verkeersmodel is conservatief op het vlak van het inschatten van de modal shift voor vrachtverkeer over de weg naar meer duurzame alternatieven.</p>

Team Mer	Methodologie	In het voorstel van methodologie wordt gesteld dat er een receptorgerichte benadering wordt toegepast. Er zijn 4 thema's geïdentificeerd nl. ruimte, biodiversiteit, mens en klimaat. Op p. 26 van de NIA van Limburg staat echter ook Landschap vermeld als een receptordiscipline. Hoe zullen deze elementen meegenomen worden? Elementen rond water komen terug doorheen de verschillende thema's. Het zou duidelijker zijn als er vooraf geduid wordt in welk thema de relevante onderdelen van water aan bod komen.	Zowel landschap als water zitten vervat in het overkoepelend thema "ruimte". Relevante onderdelen van thema water zitten ook mee onder klimaat en biodiversiteit. In de NIA wordt waar nodig "landschap" vervangen door "ruimte".
Dept. Omgeving	Doorkijk naar 2050	OMG merkt op dat het niet duidelijk is wat deze doorkijk zal inhouden.	Dit zal per regio verschillend zijn. De focus van deze plannen ligt op 2030. 2030 is echter niet op te vatten als een concreet jaar, eerder als een doeljaar voor het plan. In realiteit is dit geen harde tijdsgrens. Vanuit Vlaanderen is de enige vastgelegde doelstelling naar 2050 die van vision zero (verkeersveiligheid). In het actieprogramma van het RMP zal er wel een doorkijk gebeuren om inzicht te geven in welke maatregelen/acties zich veeleer op tijdspanne van 2030 versus 2050 situeren. In het maatregelenpakket zitten echter ook al maatregelen die tegen 2030 nooit gerealiseerd kunnen worden en dus automatisch doorschuiven naar de toekomst. Ook in het actieplan zal daarom gefaseerd worden. Opmerking: het actieplan zal wel nog niet mee in het voorkeurscenario zitten dat beMERd wordt. Een effectinschatting richting 2050 zal in het MER niet gebeuren aangezien dit met te veel onzekerheden omgeven is (bv. evolutie vloot edm). Bij toetsing van bijdrage van planvoornemen aan beleidsdoelstellingen wordt wel een onderscheid gemaakt tussen de doelstellingen 2030 versus 2050.
Dept. Omgeving	Relatie tot beleidsdomein Ruimte	Er zijn veel afspraken met beleidsdomein Ruimte, hoe worden die best meegenomen in de RMP's? Een regionaal mobiliteitsplan kan wel wijzen op de samenhang van bepaalde keuzes en verwijzen naar een ruimtelijk beleid/visie, die elders al opgemaakt is of nog opgemaakt moet worden. Concreet vraagt Dept. OMG om volgende passage in de NIA (Mechelen) te schrappen: "Om een samenhangende ruimtelijke ontwikkeling na te streven wordt een aanzet van ruimtelijk (locatie)beleid uitgewerkt". Het is beter om te verwijzen naar de principes, niet op kaart dingen vergroten/verkleinen. Dept. OMG gaat akkoord met het idee dat er achter schuilt (en met de verduidelijking dat het RMP geen aanzet is tot ruimtelijk plan), maar wijst erop dat het belangrijk is om dit juist te formuleren want bij mensen die de context niet meehebben, kan dit helemaal anders geïnterpreteerd worden.	Ervaringen regio West-Vlaanderen: toewerken naar samenwerking tussen ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid. Provincie West-Vlaanderen heeft visietekst RMP gelezen vanuit het oogpunt: "hoe kan het mobiliteitsbeleid het ruimtelijk beleid helpen om de doelstellingen van het BRV te realiseren?". De maatregelen moeten altijd nog vertaald worden naar een ruimtelijk plan. RMP is geen juridische basis om een vergunning voor een omleidingsweg aan te vragen. Aangezien hiervoor een ruimtelijke basis nodig blijft, moet die opgemaakt worden.

Adviesinstantie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	antwoord / motivatie
Departement Omgeving en VMM Lucht	relatie tot beleidsdomein ruimte	Het is positief dat "ruimte" als een belangrijke pijler meegenomen wordt in het regionaal mobiliteitsplan. Het decreet basisbereikbaarheid voorziet dat een mobiliteitsplan en ruimtelijk beleidsplan op elkaar moeten worden afgestemd. Bilateraal overleg om geïntegreerde keuzes te kunnen voorbereiden/maken is daarom cruciaal. Echter, het plan zelf moet vooral gaan over de gewenste mobiliteitsontwikkelingen. Daarom willen we benadrukken dat tekst of kaarten niet de indruk mogen wekken dat zij in de plaats treden van een ruimtelijk beleidsplan. Vanuit mobiliteitsscenario's een aanzet van ruimtelijk locatiebeleid opnemen in een mobiliteitsplan of uitspraken doen over het ontwikkelperspectief van kernen/OV-knopen is absoluut te vermijden. Dit zijn vraagstukken die breder moeten bekeken worden en via het ruimtelijk beleid een antwoord moeten krijgen. Een regionaal mobiliteitsplan kan wel wijzen op de samenhang van bepaalde keuzes en verwijzen naar een ruimtelijk beleid/visie, die al opgemaakt is of nog opgemaakt moet worden (bvb. een provinciaal beleidsplan).	Er wordt nota genomen van deze opmerking. Deze is echter eerder bedoeld voor het plan zelf dan voor de milieu-afweging. Het RMP streeft in principe niet na om een (aanzet van) ruimtelijk (locatie)beleid uit te werken. Het regionaal mobiliteitsplan kan wel wijzen op de samenhang van bepaalde keuzes en verwijzen naar een ruimtelijk beleid/visie, die elders al opgemaakt is of nog opgemaakt moet worden (zoals bv. het provinciaal beleidsplan ruimte Antwerpen).
Departement Omgeving en VMM Lucht	relatie tot beleidsdomein ruimte	We merken dat deze nota en de synthesesnota daar op een goede manier mee omgaan en vragen om voor dit punt ook aandacht te hebben in de verdere uitwerking van het mobiliteitsplan. We vragen in die zin om het volgende beter te duiden of te schrappen, omdat deze op verschillende manieren kan geïnterpreteerd worden: "Om een samenhangende ruimtelijke ontwikkeling na te streven wordt een aanzet van ruimtelijk (locatie)beleid uitgewerkt" (p. 4	Wordt verduidelijkt in de NIA cfr. voorgaande bemerking: Het RMP streeft in principe niet na om een (aanzet van) ruimtelijk (locatie)beleid uit te werken. Het regionaal mobiliteitsplan kan wel wijzen op de samenhang van bepaalde keuzes en verwijzen naar een ruimtelijk beleid/visie, die elders al opgemaakt is of nog opgemaakt moet worden (zoals bv. het provinciaal beleidsplan ruimte Antwerpen).
Departement Omgeving en VMM Lucht	plandoelstellingen	In de NIA worden KPI's gedefinieerd. De relatie met de operationele doelstellingen of targets is niet duidelijk vermits deze niet opgenomen zijn in dit document. Enkel voor modal shift is er een toename van het aandeel duurzame modi van 27% naar 40% vermeld. Verduidelijking van de targets voor 2030 en 2050 is nodig in het MER. Na lancering van het regionale mobiliteitsplan zal een monitoringprogramma de targets opvolgen. Het is zinvol om dit monitoringsprogramma reeds uit te werken in het MER.	Er wordt nota genomen van deze opmerking. Deze is echter eerder bedoeld voor het regionaal mobiliteitsplan zelf dan voor de milieu-afweging. Vanuit MER zal desgevallend monitoring opgelegd worden, maar enkel voor het opvolgen van milieueffecten, niet van de mobiliteitsdoelstellingen van het plan zelf. Dit hoort in het regionaal mobiliteitsplan.
Departement Omgeving en VMM Lucht	maatregelen RMP	Wordt bij de pijler mobiliteitsaanbod ook rekening gehouden met emissievrije stedelijke logistiek in de vervoerregio? Bij de pijler gedrag wordt een slimme kilometerheffing op personenwagens vermeld. Maakt dit deel uit van de alternatieven binnen de vervoerregio of is dit een maatregel op Vlaams niveau?	Er wordt nota genomen van deze opmerking. Deze is echter eerder bedoeld voor het regionaal mobiliteitsplan zelf dan voor de milieu-afweging. Het RMP bundelt visie en acties/maatregelen van 3 beleidsniveaus: lokaal, provinciaal, Vlaams. De vervoerregio zelf heeft geen uitvoerende bevoegdheid, biedt enkel een overlegforum. Het zullen de gemeentes, provincies en Vlaams Gewest zijn die uitvoeringsgerichte maatregelen uitvoeren. Emissievrije stedelijke logistiek is niet van toepassing in de vervoerregio Kempen. Slimme km-heffing is een maatregel op Vlaams niveau en wordt berekend om de grootte van deze maatregel in te schatten. Indien groot, zal dit vermoedelijk een aanbeveling vormen naar Vlaanderen. Is geen alternatief op zich.
Departement Omgeving en VMM Lucht	relatie tot beleidsdomein ruimte	Wanneer in de NIA en het RMP termen worden gebruikt die een beleidsmatige invulling hebben/krijgen via het ruimtelijk beleid (zoals de gebiedstypologieën/-typen/-profielen, kernversterking, landelijk gebied, verdichting, ruimtebeslag, knooppuntwaarde,...) dan is het aanbevolen om ofwel de definitie over te nemen uit het ruimtelijk beleidsplan/structuurplan ofwel naar deze plannen te verwijzen voor meer duiding. Op die manier is het voor eenieder duidelijk wat er precies bedoeld wordt. Hierbij aansluitend dient er een duidelijk onderscheid gemaakt te worden tussen de omschrijving van de 'knooppuntwaarde' in het RMP en de 'knooppuntwaarde' in een ruimtelijke beleidscontext.	Termen zullen waar mogelijk worden verduidelijkt (definities en/of verwijzingen naar beleidsplannen) in de NIA of het MER. In de context van het RMP wordt veeleer de "vervoerswaarde" bedoeld dan knooppuntwaarde uit ruimtelijk beleid.
Departement Omgeving en VMM Lucht	relatie tot beleidsdomein ruimte	Dikwijls gaat er bij het aspect "ruimte" vooral aandacht naar de relatie met "verdichting/clustering" om de effectiviteit van het mobiliteitssysteem te vergroten. Een RMP kan echter ook mee sturend zijn voor het vermijden/terugdringen van verlinting en verder aansnijden van open ruimte. Dit kan vanuit verschillende elementen die aan bod komen in het RMP, zoals: (gecoördineerd) parkeerbeleid, keuzes inzake categorisering van wegen alsook de inrichting ervan, sturing van verkeersstromen, enz. Het is belangrijk dat alle hefboomen die het regionaal mobiliteitsplan hiervoor biedt worden benut en minstens worden gedetecteerd. Dit aspect zou dus zowel in het RMP als in het MER meer mogen aan bod komen. Het mobiliteitsplan zou bijvoorbeeld het principe kunnen opnemen om nieuwe ontwikkelingen op plekken met weinig knooppuntwaarde geen prioriteit te geven om een aangepast aanbod (zij het OV of mobiliteitsinfrastructuur) te voorzien.	Er wordt nota genomen van deze opmerking. Deze is echter eerder bedoeld voor het regionaal mobiliteitsplan zelf dan voor de milieu-afweging. Het principe om nieuwe ontwikkelingen op plekken met geringe knooppuntwaarde geen prioriteit te geven om een aangepast aanbod (OV- of infrastructuur) te voorzien, kan in het MER mogelijks wel als aanbeveling meegegeven worden.
Departement Omgeving en VMM Lucht	terminologie	Er wordt op pagina 6 gesteld dat de gemeenten bevoegd zijn voor lokale wegen II en III, lokale verbindingen voor fietsers en voetgangers, het netwerk trage wegen en het parkeerbeleid. Zij zijn tevens bevoegd voor de mobipunten. Lokale wegen II en III is nog een verwijzing naar de oude wegcategory. Daarnaast is zowel de gemeente als de VVR bevoegd voor de Hoppin-punten, afhankelijk van de categorie. Er wordt ook een enkele keer verwezen naar het decreet 'basismobiliteit', dat moet uiteraard vervangen worden door decreet 'basisbereikbaarheid'.	De terminologie werd aangepast/verbeterd in de NIA.
Departement Omgeving en VMM Lucht	terminologie	Het is belangrijk om de termen zoals ontwikkelingsscenario, alternatief, scenario, variant en beleidsscenario in de juiste MER-context te gebruiken, want dit is belangrijk i.f.v. het correct uitvoeren van het onderzoek. Vragen hierover kunnen best aan Team Mer gesteld worden.	Reeds afgestemd in overleg met Team Mer.
Departement Omgeving en VMM Lucht	terminologie	De definiëring van en de onderlinge verschillen tussen de uitdrukkingen afbakenen van het plan, afbakenen van het studiegebied, afbakenen van het studiegebied (scoping MER) mogen wat meer verduidelijkend omschreven worden.	Dit zal waar nodig in het s-MER zelf gebeuren.

Departement Omgeving en VMM Lucht	samenstelling team MER-deskundigen	Hoewel het niet wettelijk verplicht is dat erkende MER-deskundigen instaan voor de opmaak van milieueffectrapportage voor plannen en programma's, is een erkend MER-deskundige een meerwaarde om een kwaliteitsvol MER te maken. Gelieve te motiveren waarom voor bepaalde aspecten wel beroep wordt gedaan op een erkend MER-deskundige en voor andere aspecten niet. In dit geval verzoeken we om het team uit te breiden met o.a. een deskundige lucht. Bij voorkeur is dit een erkende MER-deskundige.	Deskundige mobiliteit kan eventueel worden toegevoegd (alhoewel mobiliteit op zich geen thema is, maar vooral als "tussenpersoon" tussen de opmakers van het plan en de andere MER-deskundigen). Er werd en wordt geen deskundige lucht opgenomen omdat er (normaliter) geen luchtmodellering wordt uitgevoerd en ook geen expliciete toetsing aan luchtnormen. Voor de beoordeling inzake luchtkwaliteit wordt als proxy de wijziging in aantal voertuigkm gebruikt (per statistische sector).
Departement Omgeving en VMM Lucht	beoordelingsmethodiek	In de NIA worden de belangrijkste beleidsmatige ontwikkelingen opgelijst. Het is belangrijk om aan te geven hoe dit in het strategische MER zal meegenomen worden. Het is daarnaast aangewezen om over de verschillende beleidsdoelstellingen en "distance to target" af te stemmen over de verschillende strategische MER's voor de regionale mobiliteitsplannen heen.	De bijdrage van het plan aan het realiseren van de belangrijkste beleidsmatige ontwikkelingen zal op kwalitatieve wijze in beeld worden gebracht, zoals dit reeds in de quick scan op hoofdlijnen is gebeurd (doelgerichte beoordeling). In het plan-MER zal dit verder worden verrijkt. Hierbij zal ook de 'distance to target' t.o.v. de beleidsdoelstellingen (de 'gap' tussen de beleidsdoelstellingen en de huidige situatie) mee betrokken worden. Overeenkomstig het advies zal over de regio's heen afstemming plaats vinden zodat deze 'distance to target' éénvormig ingeschat kan worden.
Departement Omgeving en VMM Lucht	beoordelingsmethodiek en wisselwerking plan vs. MER	Een 'wisselwerking' tussen het RMP en het MER is cruciaal. De voorgestelde werkwijze geeft op dit moment onvoldoende garantie dat de milieuaspecten geïntegreerd worden, noch is duidelijk hoe de doelstellingen van het RMP zullen beoordeeld worden. Gelieve voldoende concreet te verduidelijken hoe de milieuaspecten geïntegreerd worden en hoe de doelstellingen van het RMP zullen beoordeeld worden.	De plandoelstellingen van het RMP zelf zullen niet in het MER beoordeeld worden. Die toetsing gebeurt wel buiten het MER: de evaluatie van de resultaten van het RMP (effectiviteit/doelmatigheid van het plan) gebeurt in het plan zelf. Veel doelstellingen van het plan zelf kunnen trouwens ook pas achteraf en na monitoring geëvalueerd worden. Vanuit het MER zal desgevallend wel monitoring opgelegd worden, maar enkel voor het opvolgen van milieueffecten, niet van de (mobiliteits)doelstellingen van het plan zelf. Als het voorlopige ontwerp van regionaal mobiliteitsplan door de vervoerregioraad wordt vastgesteld conform artikel 18, §3, eerste lid, van het decreet van 26 april 2019, dient, in voorkomend geval, rekening gehouden te worden met het ontwerp van plan-MER. Na de kwaliteitsbeoordeling over het plan-MER (door Team Mer) en na goedkeuring van het regionale mobiliteitsplan dient de vervoerregioraad bij de bekendmaking van deze beslissingen, de volgende informatie op haar website te vermelden: <i>in voorkomend geval, een verklaring die de volgende elementen samenvat:</i> <i>a) de manier waarop de milieuoverwegingen in het regionale mobiliteitsplan zijn geïntegreerd;</i> <i>b) in voorkomend geval, de manier waarop rekening is gehouden met het plan-MER, de adviezen, de raadpleging van het publiek en het resultaat van de grensoverschrijdende raadpleging;</i> <i>c) de redenen waarom is gekozen voor het regionale mobiliteitsplan, zoals het is aangenomen, in het licht van de andere redelijke alternatieven die zijn behandeld;"</i>
Departement Omgeving en VMM Lucht	referentiescenario 2030	Als referentiesituatie wordt de situatie in het jaar 2030 (het zichtjaar van het verkeersmodel) genomen met een doorkijk naar de lange termijn. De referentiesituatie is de toestand in het referentiejaar zonder uitvoering van het RMP, maar rekening houdend met autonome en gestuurde ontwikkelingen. Gelieve erover te waken dat er geen zaken in de referentiesituatie zijn opgenomen die ook deel uitmaken van het planvoornemen.	Er wordt nota genomen van deze opmerking. Deze is echter eerder bedoeld voor het plan zelf (en de modellering ervan in het regionaal verkeersmodel) dan voor de milieu-afweging.
Departement Omgeving en VMM Lucht	doorkijk 2050	Gelieve te duiden op welke manier de doorkijk naar 2050 zal gebeuren. Dit staat mee in relatie tot de Vlaamse Mobiliteitsvisie.	Doorkijk naar 2050 zal een louter kwalitatieve inschatting zijn.
Departement Omgeving en VMM Lucht	modal shift	Vrachtwagens zitten vervat in het model, maar er wordt voor de verschillende scenario's geen nieuwe modale verschuiving berekend tussen andere modi van transport zoals binnenvaart en spoor. Hoe kan men de bouwstenen uit het plan die betrekking hebben op het vrachtvervoer evalueren ten aanzien van de doelstellingen inzake voertuigkilometers en modal shift? Als dit niet in de modellering per regio wordt opgepikt, wordt dit dan op Vlaams niveau bekeken? Dit heeft ook impact op de beoordeling van het plan in een aantal receptordisciplines (Mens, Bio-diversiteit en Klimaat). Hoe wordt hiermee omgegaan?	Dit wordt kwalitatief meegenomen in de beoordeling.
Departement Omgeving en VMM Lucht	beoordelingsmethodiek	De effectbeschrijving- en beoordeling zal overwegend kwalitatief zijn. Waar mogelijk en relevant zullen die kwalitatieve beoordelingen onderbouwd worden met kwantitatieve gegevens die genereerd worden door het verkeersmodel. Het is niet duidelijk hoe de effecten van het plan op de receptordisciplines Ruimte (ruimtebeslag, verhardingsgraad), Mens (emissies geluid en lucht), Biodiversiteit (emissies stikstof) en Klimaat (emissies) en het effect op het bereiken van bepaalde doelstellingen zal geëvalueerd worden, als er geen kwantitatieve inschatting zal gebeuren. Het is daarnaast ook niet duidelijk hoe de indicatoren van het strategisch MER zich verhouden ten opzichte van de targets en indicatoren uit de synthesesnota, die meestal wel een kwantitatieve dimensie hebben.	Omdat het RMP geen concreet uitgewerkte infrastructuurprojecten omvat, kan de ruimtelijke impact van b.v. een omleidingsweg, P&R, OV-halte,... enkel kwalitatief beoordeeld worden. Verhardingscijfers zijn op dit strategisch niveau niet aan de orde. Impact op lucht, geluid, klimaat (emissies) en biodiversiteit (depositie) wordt ingeschat o.b.v. de wijziging in voertuigkm t.o.v. de referentiesituatie op diverse schaalniveaus (van statistische sector tot vervoerregio als geheel). Op basis van voertuigkilometers kunnen waar relevant luchtmissies berekend worden. Dit betreft dus een semi-kwantitatieve benadering. De targets/indicatoren hebben betrekking op de plandoelstellingen zelf, niet op de milieubeoordeling.

Departement Omgeving en VMM Lucht	beoordelingsmethodiek	In de NIA wordt gesteld dat mobiliteitsmodellerings op regionale schaal niet van dien aard zijn om verder op te gaan modelleren, dat relatieve kwalitatieve beoordelingen wel perfect mogelijk zijn o.b.v. de mobiliteitsmodellerings. 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.	Zie vorige opmerking. De impact op lucht, geluid, klimaat (emissies) en biodiversiteit (depositie) wordt ingeschat o.b.v. de wijziging in voertuigkm t.o.v. de referentiesituatie op diverse schaalniveaus (van statistische sector tot vervoerregio als geheel). Op basis van voertuigkilometers kunnen waar relevant luchtemissies berekend worden. Dit betreft dus een semi-kwantitatieve benadering.
Departement Omgeving en VMM Lucht	receptorbenadering	Er wordt voorgesteld om de effecten enkel te bespreken op niveau van de receptoren mens, ruimte, biodiversiteit en klimaat. Dit lijkt echter niet in overeenstemming met de regelgeving (art. 4.2.8, §1bis van het DABM). Er moet dan ook duidelijkheid zijn in het MER op welke manier alle aspecten vermeld in art. 4.2.8, §1 bis van het DABM meegenomen worden in de beoordeling van de receptoren.	In de 4 receptoren/thema's zitten alle "klassieke" MER-disciplines vervat. Bodem, water, landschap en erfgoed en mens-ruimtelijke aspecten vallen onder thema "ruimte", lucht, geluid en mens-gezondheid onder "gezondheid" (term "mens" werd hierbij vervangen). Omdat mobiliteit in het RMP zelf wordt beoordeeld, komt deze discipline niet (specifiek) aan bod in het strategische plan-MER, maar aspecten als verkeersveiligheid en -leefbaarheid worden ook afgedekt in thema "gezondheid".
Departement Omgeving en VMM Lucht	Beleidsambities	Op pagina 57 worden een aantal beleidsambities opgesomd. Het is niet duidelijk waar deze vandaan komen? Ze zijn alvast niet toe te schrijven aan het BRV. De laatste drie bullets komen uit het luchtbeleidsplan. Graag verduidelijken.	De beleidsdoelen komen uit het natuurbeleid en het luchtbeleidsplan. Dit zal worden verduidelijkt in het MER.
Departement Omgeving en VMM Lucht	deelmobiliteit	Op welke manier wordt het effect van deelmobiliteit gemeten, aangezien het inzetten op deelmobiliteit niet kan gemodelleerd worden?	Kwalitatieve inschatting van effect op totaal verkeersvolume.
Departement Omgeving en VMM Lucht	quick scan	De rol van de quick scan, alsook de aanpak en diepgang ervan moet voldoende geduid zijn, alsook de relatie met de keuze van het finale beleidsplan.	Dit zal in de s-MER toegelicht worden bij de beschrijving en verantwoording van het beleidsscenario.
Departement Omgeving en VMM Lucht	receptorthema ruimte	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.	Er zal worden afgestemd met de overige vervoerregio's of er aan het toetsingskader voor thema "ruimte" (dat nu bestaat uit de subthema's ruimtebeslag, ruimtelijke samenhang en ruimtelijke kwaliteit) nog een subthema 'knooppuntwaarde en voorzieningenniveau' kan worden toegevoegd.
Departement Omgeving en VMM Lucht	receptorthema ruimte	Bij het thema 'ruimte' worden enkele doelstellingen aangehaald: - Woondichtheid op bewandelbare afstand rond strategische collectieve vervoersknopen: het is niet altijd wenselijk om rond een strategisch vervoersknoop een woonverdichting te voorzien. Hoppinpunten/OV-knopen mogen niet zomaar één-op-één gelinkt worden aan 'nieuw ruimtelijk beleid'/verdichting. Niet elke multimodale mobiliteitsknoop (halte/station, P+R) is even geschikt om aan ruimtelijke inbreiding/uitbreiding of andere ruimtelijke ontwikkeling te doen. Sommige knopen hebben bijvoorbeeld enkel de functie als "transferium". Voor andere knopen is het versterken van een goede verbinding naar de historische kern of voorzieningencluster belangrijker dan het (verder) te gaan ontwikkelen van een programma van wonen, werken of voorzieningen rond de mobiliteitsknoop. De relatie tussen Hoppin/OV-knooppunten en verdichting dient dus voldoende genuanceerd te worden. Zoals eerder aangegeven, worden deze keuzes binnen het ruimtelijk beleid gemaakt. Aansluitend hierbij dezelfde opmerking als bij het toetsingskader voor het thema Ruimte (p. 47): 'Mate van doelgerichte ontwikkeling en verdichting rond knooppunten van het openbaar vervoer (zgn. TOD)'.	De beoordeling in de quick scan is per definitie zeer generiek. De s-MER zal hier uiteraard specifieker op ingaan.
Departement Omgeving en VMM Lucht	receptorthema ruimte	Inzetten op terugdringen van ruimtebeslag en ontharding: het is niet duidelijk welke acties in het RMP hiertoe zullen bijdragen. In de meeste gevallen hebben ze net het omgekeerde effect, zoals bijvoorbeeld bijkomende omleidingswegen/leefbaarheids gordels, aanleg bijkomende fietspaden en/of missing links.	De (positieve) impact van het plan zal inderdaad beperkt zijn. In het plan kunnen niettemin een aantal te downgraden wegen zitten, waarbij eventueel ontharding mogelijk is. Dit overstijgt evenwel het strategisch niveau van het s-MER.
Departement Omgeving en VMM Lucht	voertuigkilometers	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?	Daling voertuigkilometers zit de facto vervat in indicatoren "wijziging verkeersvolume", indicator "globale wijziging voertuigkilometers" toegevoegd in het toetsingskader van de NIA (naar analogie met thema klimaat).
Departement Omgeving en VMM Lucht	verkeersmodel	In het MER moet verduidelijkt worden hoe jaarintensiteiten uit het verkeersmodel bekomen worden vermits deze gebruikt worden in de beoordeling van lucht en klimaat.	Dit zal worden verduidelijkt in het MER.
Departement Omgeving en VMM Lucht	voertuigparksamenstelling	Op pagina 42 wordt de voertuigparksamenstelling 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 markt-aandeel van 100% (luchtbeleidsplan). Voor andere bussen gelden de aandelen vermeld voor 2035 voor 2030 (CPT visie).	Dit zal worden gecorrigeerd/verduidelijkt in het MER.

Departement Omgeving en VMM Lucht	wegverkeerslawaaai	Naast type voertuig, snelheid en voertuigintensiteiten wordt emissie van wegverkeerslawaaai 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.	Dit is niet relevant op strategisch niveau, zeker niet omdat het plan geen impact heeft op het type wegverharding van vrijwel alle wegen in het studiegebied.
Departement Omgeving en VMM Lucht	WHO normen	In de NIA wordt gesteld dat zowel de EU- als WHO-normen steeds gehaald worden. 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 46 en pagina 52 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.	tekst NIA aangepast (verwijzen naar gezondheidskundige advieswaarden GAW ipv WHO-advieswaarde)
Departement Omgeving en VMM Lucht	toetsingskader	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 be-woning of andere geluidsgevoelige functies zijn gelegen, zodat deze eventuele negatieve effecten kunnen worden aangepakt door het nemen van milderende maatregelen.	Toelichting toegevoegd: (wijziging) voertuigkilometers wordt berekend op niveau statistische sector, ingedeeld naar gebiedstype (stedelijke kern, landelijke kern, buitengebied en bedrijventerrein) en wordt "gewogen" o.b.v. bevolkingsdichtheid. Effecten worden op die manier overal in beeld gebracht, maar wegen zwaarder door in dicht bewoond gebied. Luchtemissies worden berekend obv voertuigkilometers en emissiefactoren (met onderscheid tussen stedelijk en landelijk gebied en autowegen).
Departement Omgeving en VMM Lucht	toetsingskader	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 bij het advies) waarin duidelijk is opgenomen welke indicatoren dienen beoordeeld te worden en hoe dit kan gebeuren. Een kwantitatieve analyse is nodig. o Voertuigkilometers LV en ZV voor de VVR, met een onderscheid tussen urban, rural en highway: ▪ Absolute analyse. ▪ Eventueel kan VMM voor de VVR een % daling aanleveren in functie van een relatieve analyse. o Emissies: CO2 en NOx (EF met onderscheid tussen urban, rural en highway kunnen door VMM aangeleverd worden)	Toelichting toegevoegd: (wijziging) voertuigkilometers wordt berekend op niveau statistische sector, ingedeeld naar gebiedstype (stedelijke kern, landelijke kern, buitengebied en bedrijventerrein) en wordt "gewogen" o.b.v. bevolkingsdichtheid. Effecten worden op die manier overal in beeld gebracht, maar wegen zwaarder door in dicht bewoond gebied. Luchtemissies worden berekend obv voertuigkilometers en emissiefactoren (met onderscheid tussen stedelijk en landelijk gebied en autowegen).
Departement Omgeving en VMM Lucht	geluidsimpact nieuwe infrastructuur	In de NIA wordt het volgende vermeld: "Binnen een RMP kunnen ook infrastructurele aspecten aan bod komen (bv. aanleg van een omleidingsweg). Omdat de exacte locatie niet steeds gekend is, is het moeilijk om de impact op bv. bodem, water of erfgoed 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.	Dit is voorzien in het s-MER. Geluidsimpact van nieuwe (spoor)wegen kan waar relevant ingeschat worden door vergelijking met bestaande (spoor)wegen met vergelijkbare (verkeers)intensiteit.
Departement Omgeving en VMM Lucht	geluidsimpact nieuwe infrastructuur	In de NIA staat: "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 op-treden 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?	Zoals voor wegverkeer kunnen geluidseffecten van spoorlijnen ingeschat worden o.b.v. relatieve toename van het aantal bewegingen.
Departement Omgeving en VMM Lucht	quick scan	Is een meer kwantitatieve beoordeling mogelijk van de doelgerichte beoordeling, o.a. wat daling van voertuigkilometers en emissies betreft? Kan op die manier inzicht gegeven worden in welke bouwstenen/ondersteunende maatregelen meer impact hebben dan andere?	De bijdrage van specifieke maatregelen kan niet afgeleid worden uit het verkeersmodel, dat immers de cumulatieve impact van het volledig maatregelenpakket weergeeft. Die bijdrage kan dus enkel kwalitatief ingeschat worden en het detailniveau van de quick scan volstaat o.i. daarvoor.
Departement Omgeving en VMM Lucht	quick scan	Bij de effectgerichte beoordeling gebeurt een analyse op basis van pae. Het is echter belangrijk om een onderscheid te maken tussen LV en ZV, dit onderscheid wordt ook gemaakt in de verkeersmodellering. Voor lucht is het ook belangrijk waar deze kilometers gereden worden, voor klimaat is dit minder relevant.	De quickscan geeft een eerste indicatie, waarvoor pae een afdoende parameter is. In het strategisch plan-MER zal uiteraard wel onderscheid gemaakt worden tussen LV en ZV (o.a. ifv de emissieberekeningen).
Departement Omgeving en VMM Lucht	biodiversiteit	Bij het thema biodiversiteit wordt volgende doelstelling aangehaald: "Terugdringen hoeveelheid oppervlakte natuur waar vermessing en verzuring wordt overschreden." Men bedoelt hiermee de vermessing en verzuring in deze natuurgebieden laten dalen en niet de oppervlakte natuur verkleinen. Dit wordt best anders verwoord. Daarnaast is het niet duidelijk hoe het RMP op deze doelstelling zal inspelen.	De tekst is o.i. correct: doel is om de oppervlakte natuur in overschrijding te laten dalen (waarvoor de vermessing en verzuring zelf uiteraard moet afnemen). Wel "hoeveelheid" in NIA vervangen door "aandeel". RMP kan hier uiteraard op inspelen door hoeveelheid verkeer door of nabij natuur te laten dalen (exacte wijziging oppervlakte kan niet berekend worden, maar wel of er een daling zal zijn of niet).
Departement Omgeving en VMM Lucht	stikstofdepositie/Natura 2000/Passende Beoordeling	Bij het toetsingskader moeten ook de effecten van stikstofdepositie meegenomen worden.	Stikstofdepositie valt onder "vermessing en verzuring".

Departement Omgeving en VMM Lucht	biodiversiteit	Het toetsingskader vermeldt enkel de nabijheid van SBZ's en VEN. De doelstelling uit het luchtbeleidsplan bevat alle natuur.	Uiteraard is dat de doelstelling, maar omwille van het strategisch karakter en schaalniveau van het RMP wordt gefocust op de impact op de grote beschermde natuurgebieden (SBZ en VEN).
Departement Omgeving en VMM Lucht	ruimtebeslag	Bij het thema klimaat wordt volgende doelstelling aangehaald: "Terugdringen van bijkomend ruimtebeslag, ontharding en beheer van niet-verhard ruimtebeslag." De termen 'verhard' en 'niet verhard' ruimtebeslag dienen verdere verduidelijking te krijgen voor lezers die niet vertrouwd zijn met deze termen. Daarnaast is het niet meteen duidelijk welk beheer juist bedoeld wordt. Kan dit met een voorbeeld geduid worden?	Ruimtebeslag is de ruimte die we innemen door onze nederzettingen: huisvesting, commerciële doeleinden. Binnen dit ruimtebeslag komen 'verharde' en 'niet verharde' zones voor. Verharding en gebouwen zijn artificiële bedekkingen van de bodem zoals bv. woningen en wegen. Niet-verhard ruimtebeslag zijn bv. parken, tuinen, recreatieterreinen en sportvelden, golfterreinen,... (bron: Ruimterapport Vlaanderen 2021, hoofdstuk 1 Kernbegrippen en ruimtelijke typologieën). Een aangepast beheer van de niet-verharde ruimte i.f.v. het vermijden van netto afname van koolstofvoorraden kan de impact van klimaatverandering helpen afzwakken.
Departement Omgeving en VMM Lucht	voertuigkilometers	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?	toegevoegd als indicator aan de NIA.
Departement Omgeving en VMM Lucht	quick scan	In de quick scan komt het receptorthema klimaat niet aan bod bij de effectgerichte beoordeling. Het is niet duidelijk waarom niet, dit moet aangevuld worden.	Dit vereist emissieberekeningen die (nog) niet voorzien waren in het stadium van de quick scan. De quick scan heeft tot doel om op hoofdlijnen een eerste inzage te hebben van de mogelijke impacten op leefbaarheid (woonkernen) en natuur, (nog) niet specifiek op klimaat. Dit wordt wel voorzien in het strategische plan-MER.
Departement Omgeving en VMM Lucht	plandoelstellingen	Het is momenteel nog "onduidelijk" hoe sturend en concreet het mobiliteitsplan zal zijn om bepaalde principes waar te maken in de praktijk. Dit zal bepalend zijn voor het effect dat het regionaal mobiliteitsplan potentieel kan hebben. Er is nood aan een coherent verhaal rond doelen, targets en indicatoren voor een RMP en hoe die zich verhouden ten opzichte van indicatoren en targets die geëvalueerd worden in een MER. Dit kan beter eens overkoepelend (voor alle vervoerregio's) bekeken worden. Onze input hiervoor is eerder doorgegeven via de nota in bijlage.	Er wordt nota genomen van deze opmerking. Deze is echter eerder bedoeld voor het plan zelf dan voor de milieu-afweging. Het RMP bundelt visie en acties/maatregelen van 3 beleidsniveaus: lokaal, provinciaal, Vlaams. De vervoerregio zelf heeft geen uitvoerende bevoegdheid, biedt enkel een overlegforum. Het zullen de gemeentes, provincies en Vlaams Gewest zijn die uitvoeringsgerichte maatregelen uitvoeren.
Departement Omgeving en VMM Lucht	plandoelstellingen	Verschillende bouwstenen van het regionaal mobiliteitsplan kunnen voor een bijkomende druk op open ruimte en ruimtebeslag/verhardingsgraad zorgen. Hoe dit potentieel effect kan vermeden worden en op welke manier negatieve effecten kunnen gecompenseerd worden, dient verder bekeken te worden. Elke vervoerregio kan tot eigen acties en maatregelen komen, maar een aanpak rond bijvoorbeeld compensatie van ruimtebeslag kan beter eens overkoepelend (voor alle vervoerregio's) bekeken worden.	De evaluatie van de resultaten van het RMP (effectiviteit/doelmatigheid van het plan) gebeurt in het plan zelf. Veel doelstellingen van het plan zelf kunnen trouwens ook pas achteraf en na monitoring geëvalueerd worden. Vanuit het MER zal desgevallend wel monitoring opgelegd worden, maar enkel voor het opvolgen van milieueffecten, niet van de (mobiliteits)doelstellingen van het plan zelf. Dat gebeurt binnen de schoot van de Vervoerregio's.
NMBS	impact verhoogd treinaanbod	Het scenario "Groene Kempen met ambitieus treinnet" gaat niet enkel uit van een aanbodsuitbreiding op de bestaande spoorlijnen, maar ook van het aanbieden van reizigerstreinen op nieuwe spoorlijnen en goederenlijnen. Door de beperkte restcapaciteit van delen van het huidige net en nog ontbrekende lijnen die men wenst te creëren, zouden in dit scenario vele kilometers extra spoor nodig zijn. Waar er nu een fietspad aanwezig is, moet dit ook geherlocaliseerd worden. Deze bijkomende infrastructuur en het hieraan gekoppelde voorgestelde verhoogde treinaanbod, kunnen een positieve invloed hebben op het thema klimaat, maar ook een negatieve impact op het thema ruimte door de extra ruimte-inname.	Aangevuld in de NIA
NMBS	bevoegdheid vervoerregio	De Vervoerregio Kempen stelt een forse aanbodsuitbreiding van het treinaanbod voor, maar 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.	Het RMP bundelt visie en acties/maatregelen van 3 beleidsniveaus: lokaal, provinciaal, Vlaams. De vervoerregio zelf heeft geen uitvoerende bevoegdheid, biedt enkel een overlegforum. Het zullen de gemeentes, provincies en Vlaams Gewest zijn die uitvoeringsgerichte maatregelen uitvoeren.
Infrabel	uitbreiden spoornet	NV Infrabel heeft geen bezwaar tegen de voorgestelde inhoudsafbakening van Het departement Mobiliteit en Openbare Werken (afdeling Beleid) voor het Plan-MER voor het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Kempen. Mogelijke uitbreidingen van het spoornetwerk (bv. de heropening van voormalige spoorlijnen) zijn afhankelijk van de beschikbare budgetten en dienen het voorwerp uit te maken van verdere studie. De capaciteit van het bestaande spoornet is eveneens een aandachtspunt bij mogelijke frequentieverhoging van het treinverkeer. Onderhandelingen betreffende het toekomstig performantiecontract en meerjareninvesteringsplan zijn lopende.	Er wordt nota gemaakt van deze opmerking. Het RMP bundelt visie en acties/maatregelen van 3 beleidsniveaus: lokaal, provinciaal, Vlaams. De vervoerregio zelf heeft geen uitvoerende bevoegdheid, biedt enkel een overlegforum. Het zullen de gemeentes, provincies en Vlaams Gewest zijn die uitvoeringsgerichte maatregelen uitvoeren.

ANB	toetsingskader	Op vlak van biodiversiteit zal volgend toetsingskader worden onderzocht Habitatverlies en versnippering/ontsnippering >> Indicatoren: <ul style="list-style-type: none"> • Toename/afname van de connectiviteit van het natuurlijke netwerk • Wijzigingen aan de (barrièrewerking van) het infrastructuurnet (auto- en spoorwegen) • Ecotoopverlies en -toename Licht- en geluidshinder t.g.v. weg- en spoorverkeer ter hoogte van waardevolle habitats >> Indicatoren: <ul style="list-style-type: none"> • Wijziging in verkeersvolume t.h.v. Natura 2000 en VEN-gebieden • Wijziging in snelheid t.h.v. Natura 2000 en VEN-gebieden Luchtverontreiniging t.g.v. weg- en spoorverkeer ter hoogte van waardevolle habitats >> Indicatoren: <ul style="list-style-type: none"> • Wijziging in verkeersvolume t.h.v. Natura 2000 en VEN-gebieden • Wijziging in snelheid t.h.v. Natura 2000 en VEN-gebieden De belangrijkste effectengroepen zijn meegenomen bij de inhoudsafbakening. Dit zijn inname open ruimte, en verharding, versnippering en ontsnippering, licht- en geluidshinder en veranderingen in stikstofemissies.	Er wordt nota gemaakt van deze opmerking.
ANB	licht- en geluidshinder	Licht- en geluidshinder dient breder bekeken te worden dan enkel ter hoogte van kwetsbare habitats. De aanleg van verlichte fietssnelwegen kan ook versnipperend werken voor soorten zoals vleermuizen in de zones tussen waardevolle natuurzones.	Nuance kan worden toegevoegd in de NIA, echter gezien het strategische karakter van het plan en het MER zal de nadruk wel vooral liggen op de vanuit biodiversiteit gekende kwetsbare zones.
ANB	luchtverontreiniging	inzake luchtverontreiniging dienen de indicatoren rekening te houden met de transitie van het wagenpark naar elektrisch rijden (of eventuele andere technologieën) om een realistische benadering te kunnen maken van de effectieve stikstofuitstoot.	Er wordt gebruik gemaakt van de emissiefactoren 2030 zoals aangeleverd door VMM-afdeling lucht. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op de vlootsamenstelling vastgelegd in het voorjaar van 2016, in het kader van de studie "IMMI 3 : Analyse van de concentratie van NO2 en fijn stof in 2015 en toekomstige jaren" die Vito heeft uitgevoerd in opdracht van LNE. De impact van eventuele recente beleidsbeslissingen (zoals bv. uitfasering fossiele brandstoffen vanaf 2029) worden kwalitatief gekaderd.
ANB	compensaties	Indien inname van waardevolle natuur voorzien wordt voor bijkomende weginfrastructuur, dient dit maximaal in natura gecompenseerd te worden. Dit dient meegenomen te worden in de overwegingen.	Nuance kan vermeld worden in het MER, of zelfs als aanbeveling meegegeven worden. Echter de kennis over de mate van exacte inname van eventuele waardevolle natuur in geval van bijkomende weg- of spoorinfrastructuur en de daarbij horende regeling van compensatie geschiedt niet op het strategische niveau.
ANB	beheervisie	Aangezien het een geïntegreerde visie betreft, kan ook meteen een visie ontwikkeld worden over het beheer van bermen en taluds van wegen en waterwegen. Hierrond werden de afgelopen jaren reeds inspanningen geleverd door MOW. De bermen en taluds van waterlopen, wegen, fietssnelwegen en spoorinfrastructuur vormen waardevolle ecologische verbindingselementen binnen een sterk verstedelijkt gebied.	Nuance kan vermeld worden in het MER, of zelfs als aanbeveling meegegeven worden.
ANB	biodiversiteit	Het Agentschap voor Natuur en Bos stelt vast dat in de discipline biodiversiteit de belangrijkste effectgroepen werden meegenomen. Naar verdere uitwerking van het strategisch MER dienen hoger vermelde opnemingen te worden meegenomen om de impact op deze effectgroepen voldoende in beeld te brengen.	Er wordt nota gemaakt van deze opmerking. De impact op de effectgroepen zal voor zover mogelijk op strategisch niveau in beeld gebracht worden.
DLV	landbouwimpactstudie	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	Een contour/shapefile doet uitspraken op perceelsniveau, hetgeen voor een strategisch plan zoals het RMP te detaillistisch is. RMP's zijn strategische plannen en doen dus geen uitspraken op microniveau. Downscaling van maatregelen op strategisch niveau naar bevindingen die op microniveau/straatniveau kunnen geïnterpreteerd worden, zoals door middel van een LIS, kunnen aanleiding geven tot verkeerde interpretaties/conclusies. Gevolg gevende aan het 'tiring-principe' wordt in het RMP een visie uitgewerkt die aanleiding geeft tot specifieke maatregelen (bv. een trein tussen punt a en b), maar nog niet tot concrete benoeming van tracés. Dit hoort thuis op het plan- en later projectniveau.
DLV	inname HAG	De inname van herbevestigd agrarisch gebied (HAG) moet voldoende gemotiveerd en gecompenseerd worden conform omzendbrief RO/2010/01.	Nuance kan vermeld worden in het MER, of zelfs als aanbeveling meegegeven worden. Echter de kennis over de mate van exacte inname van eventueel HAG in geval van bijkomende weg- of spoorinfrastructuur en de daarbij horende regeling van compensatie geschiedt niet op het strategische niveau.
DLV	inname professioneel uitgebate landbouwpercelen	Er moeten milderende maatregelen voorzien worden voor de inname van professioneel uitgebate landbouwpercelen.	Nuance kan vermeld worden in het MER, of zelfs als aanbeveling meegegeven worden. Echter de kennis over de mate van exacte inname van eventueel professioneel uitgebate landbouwpercelen in geval van bijkomende weg- of spoorinfrastructuur en de daarbij horende milderende maatregelen geschiedt niet op het strategische niveau.

DLV	opvang van regenwater	De opvang van regenwater 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.	Nuance kan vermeld worden in het MER, of zelfs als aanbeveling meegegeven worden. Er is echter geen sprake van een 'plangebied', maar van een 'vervoerregio'. Deze omvat voor de regio Kempen 28 gemeenten. De regeling van opvang, buffering en infiltratie van hemelwater bij aanleg van verkeersinfrastructuur geschiedt niet op het strategisch niveau, maar op plan- en projectniveau.
DLV	milderende maatregelen	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.	Nuance kan vermeld worden in het MER, of zelfs als aanbeveling meegegeven worden. Er is echter geen sprake van een 'plangebied', maar van een 'vervoerregio'. Deze omvat voor de regio Kempen 28 gemeenten. De regeling van compensaties bij aanleg van verkeersinfrastructuur geschiedt niet op het strategisch niveau, maar op plan- en projectniveau.
AZG	algemene visie AZG t.a.v. kijk op gezondheid	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: https://www.zorg-en-gezondheid.be/project-gezonde-publieke-ruimte We kijken naar invloeden van polluenten 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 tevens 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.	Er wordt nota genomen van deze brede visie vanuit het AZG op de kijk naar gezondheid.
AZG	invulling begrip 'gezondheid'	De nota gaat in op de aspecten ruimte, mens, biodiversiteit en klimaat; in die zin wordt gezondheid hier breed meegenomen en zijn we in grote lijnen tevreden over de nota. Toch zien we hier en daar dat het begrip 'gezondheid' ietwat anders wordt ingevuld in deze nota dan hoe team Milieugezondheidszorg van Zorg en Gezondheid (AZG) dit invult. Gezondheidskundig is er een verschil tussen de impact van ongevallen (al dan niet ernstige kwetsuren en quasi-onmiddellijk overlijden) en de impact van de lucht- en geluidspollutie, de impact op sociale cohesie, de ruimte-inname, het gebrek aan lichaamsbeweging (sedentaire levensstijl), enzovoort die eerder op lange termijn een invloed op de gezondheid hebben. Bovendien hebben ongevallen invloed op enkele individuen terwijl de andere gezondheidsaspecten invloed hebben op alle personen die zich in een bepaald gebied bevinden. Gezondheidseindpunten van verschillende luchtpolluenten kunnen al niet worden opgeteld, laat staan dat je gezondheidseindpunten van ongevallen zou kunnen optellen met deze van lucht of geluid of sedentair gedrag en dergelijke. De maatregelen die moeten genomen worden voor veiligheid en voor gezondheid zijn ook zeer anders en verbetering op het ene vlak betekent zeker niet altijd verbetering op het ander vlak. In het toetsingskader mens zien we dat er nog een opdeling wordt gemaakt tussen "Verkeersveiligheid" enerzijds en "Fysiek en mentaal welzijn" anderzijds; maar in de kleurencode-tabellen van de verschillende Quicksan scenario's wordt deze opdeling niet meer gemaakt. We begrijpen dat dit voor een eerste snelle analyse wordt samengenomen, maar willen toch meegeven dat er voorzichtig moet worden omgesprongen met het samengooien van verschillende gezondheidseindpunten, dit kan leiden tot onjuiste of vertekende conclusies.	De (kwalitatieve) beoordeling in de quick scan beperkte zich voor een eerste afweging op hoofdlijnen inderdaad tot slechts 4 thema's (ruimte, biodiversiteit, gezondheid en klimaat), maar het beoordelingskader dat zal gehanteerd worden voor het thema "gezondheid" in het MER gaat inderdaad uit van enerzijds "verkeersveiligheid" als anderzijds "fysiek en mentaal welzijn", maar tevens impact op gezondheid als gevolg van luchtpolluenten en geluidsimpact.

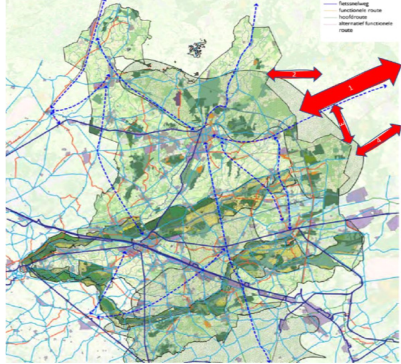
AZG	invulling begrip 'ruimte'	<p>Ook merken we dat het begrip "ruimte" gebruikt wordt voor in onze ogen twee verschillende zaken; enerzijds de verharding en het letterlijk innemen van ruimte, anderzijds het ruimtegebruik en de leefbaarheid van de ruimte. We merken dat de "winst" voor het aspect ruimte die in het rapport wordt aangehaald daarom soms dubbelzinnig is.</p> <p>Twee voorbeelden (we zijn het vaker tegen gekomen): Op P 70 wordt geschreven dat méér fietsen invloed heeft op gezondheid maar niet op ruimte. Mochten veel mensen echter voor veel verplaatsingen de fiets nemen, in die mate dat het hebben van een eigen wagen niet meer als nuttig beschouwd wordt, zouden er algemeen heel wat minder wagens op de baan komen en moet er ook minder ruimte ingenomen worden door parkeerplaatsen. Een massale modal shift naar de fiets kan dus wel degelijk een winst in ruimte betekenen. Niet alleen omdat er minder verharding nodig is en minder letterlijke ruimte-inname, maar ook omdat de ruimte (lees hier publieke ruimte) aangenamer wordt om te vertoeven, dit is dan winst op leefbaarheid binnen de publieke ruimte. Vandaar ook dat AZG het zo belangrijk vindt om in te zetten op actieve verplaatsingen en op deelmobiliteit i.p.v. op privéwagens. Ook als mensen massaal zouden overstappen naar het openbaar vervoer (zie p75, Frequentieverhoging alle busverbindingen op regionaal niveau) zou dit toch tot een ruimtewinst kunnen leiden? Verderop op P 76 schrijft het rapport dat het voorzien van een leefbaarheids gordel in Leopoldsburg een beperkte bijdrage zal leveren aan de thema's gezondheid en ruimte. Dit heeft toch twee kanten. Binnen Leopoldsburg zelf wordt er dan iets minder doorgaand verkeer verwacht, maar de aanleg van die ringwegen vraagt toch ook ruimte, ruimte waar mogelijk zelfs heel wat groen moet worden ingenomen, wat dan toch negatieve invloed heeft op lucht en klimaat en biodiversiteit, allemaal zaken die de gezondheid beïnvloeden.</p>	De (kwalitatieve) beoordeling in de quick scan beperkte zich voor een eerste afweging op hoofdlijnen inderdaad tot slechts 4 thema's (ruimte, biodiversiteit, gezondheid en klimaat), maar het beoordelingskader dat zal gehanteerd worden in het MER voor het thema "ruimte" gaat uit van de subthema's ruimtebeslag, ruimtelijke samenhang en ruimtelijke kwaliteit. Beide aspecten van het thema ruimte (enerzijds de verharding en het letterlijk innemen van ruimte, anderzijds het ruimtegebruik en de leefbaarheid van de ruimte) zullen vanuit deze optiek worden meegenomen.
AZG	slimme kilometerheffing	"Slimme kilometerheffing op personenwagens om het gebruik van de auto te ontmoedigen." ==> Wordt dit een bevoegdheid van de vervoerregio's? Vanuit gezondheid zijn wij voorstander van deze maatregel omdat deze een sterke stimulans kan zijn om minder vaak en minder ver te rijden met de wagen, meer actieve verplaatsingen te doen en vaker het openbaar vervoer te nemen, en op termijn misschien wel een springplank om de eigen wagen van de hand te doen.	Het RMP bundelt visie en acties/maatregelen van 3 beleidsniveaus: lokaal, provinciaal, Vlaams. De vervoerregio zelf heeft geen uitvoerende bevoegdheid, biedt enkel een overlegforum. Het zullen de gemeentes, provincies en Vlaams Gewest zijn die uitvoeringsgerichte maatregelen uitvoeren. Flankerende maatregelen kunnen hierbij een extra hulpmiddel zijn om de doelstellingen op Vlaams niveau te bereiken, maar ze kunnen niet louter vanuit het RMP behaald worden.
AZG	WHO normen	"Zowel de EU als WHO normen worden steeds gehaald." --> Hier wordt verwezen naar de oude gezondheidsrichtwaarden van de WHO, deze werden in september 2021 verstrengd, bijgevolg worden ze niet meer steeds gehaald. --> Updaten!	Dit zal worden geüpdated in de NIA en het MER
AZG	geluidsbelastingkaarten	Uitleg aub over welke geluidsbelastingkaart hier gebruikt wordt. De strategische geluidsbelastingkaart is niet gebiedsdekkend.	Deze is inderdaad niet gebiedsdekkend. Bemerking toegevoegd in de NIA dat enkel de belangrijkste wegen (>3 mio vtg/jaar) worden weergegeven.
AZG	vergroening en elektrificatie wagenpark	<p>In toetsingskader mens staat bij lucht: "rekening houdend met vermoedelijke ontwikkeling elektrificatiegraad". + op P 64: Hier wordt vergroening van personenwagens en combimobiliteit aangehaald.</p> <p>>> AZG wil wat elektrische wagens betreft en de laadinfrastructuur die daarvoor nodig is wijzen op de open brief van de Vlaamse Bouwmeester: https://vlaamsbouwmeester.be/nl/nieuws-opinie/elektrisch-rijden-hefboom-voor-ruimtelijke-transitie</p> <p><i>"De gewoonte om ons individueel met de wagen te verplaatsen over soms relatief korte afstanden heeft enorme gevolgen voor ons woonmilieu. Het merendeel van onze publieke ruimte is voorbehouden voor mechanisch verkeer. De transitie naar elektrisch rijden geeft ons een aanleiding om die ruimte opnieuw in te richten. Die kans zouden we met z'n allen moeten grijpen, en wel onmiddellijk... vóór we vaststellen dat het weer eens te laat is."</i> <i>"Ze biedt een kans om de deelwagens ingang te doen vinden"</i></p> <p>Eenzijds moeten we er best voor zorgen dat er geen wildgroei ontstaat aan laadpalen die her en der worden ingeplant in de publieke ruimte, anderzijds biedt het massaal overschakelen van privé-conventionele-wagens naar privé-elektrische-wagens geen antwoord op de mobiliteitsproblematiek, die samenhangt met het versnipperde ruimtegebruik. Een ruimtelijke visie op de prioritaire inplanting van laadinfrastructuur zou een sterke stimulans kunnen zijn voor kernverdichting en deelwagengebruik.</p>	Het RMP streeft niet na om een aanzet van ruimtelijk (locatie)beleid uit te werken, bv. van laadinfrastructuur. Het regionaal mobiliteitsplan kan wel wijzen op de samenhang van bepaalde keuzes en verwijzen naar een ruimtelijk beleid/visie, die elders al opgemaakt is of nog opgemaakt moet worden. Een belangrijke vraag die hierbij kan geponeerd worden is: <i>"hoe kan het mobiliteitsbeleid het ruimtelijk beleid helpen om de doelstellingen van het BRV te realiseren?"</i>
AZG	Gezondheidscalculator Modal Shift	<p>"Mate waarin het plan een actieve levensstijl bevordert (verplaatsingen te voet of per fiets). " --> Heel goed dat dit een criterium is, voor AZG is dit heel belangrijk! Let wel dat als je mensen een modal shift van auto naar fiets wil laten maken je niet enkel goede fietsinfrastructuur moet voorzien maar ook het autorijden moet ontraden.</p> <p>We willen ook verwijzen naar de "Gezondheidscalculator modal shift", dit is de HEAT-tool van de WHO die AZG door Vito liet aanpassen naar de Vlaamse context. De Gezondheidscalculator Modal Shift berekent de maatschappelijke gezondheidswinst bij overstap van een aantal gemotoriseerde verplaatsingen naar actieve verplaatsing in euro. Deze tool stelt initiatiefnemers dus in staat om de maatschappelijke gezondheidswinst (zowel in DALY's als in Euro) te berekenen die ze realiseren met hun project. https://www.zorg-en-gezondheid.be/gezondheidscalculator-modal-shift</p>	De gezondheidswinst als gevolg van een modal shift zal (kwalitatief) besproken worden in het MER. Indien de gezondheidscalculator 'modal shift' een meerwaarde biedt voor het s-MER zal van deze tool gebruik worden gemaakt.
AZG	fysiek en mentaal welzijn	Tabelonderdeel "Fysiek en mentaal welzijn" --> aanvullen naar "Fysiek, sociaal en mentaal welzijn" en ook zo beoordelen.	Dit werd geüpdated in de NIA
AZG	sociale rechtvaardigheid	Sociale rechtvaardigheid is hier niet meegenomen (cf. p. 54) --> Aanvullen.	Dit werd geüpdated in de NIA
AZG (Limburg)	P&R	Tabel: winst aan ruimte door parkeerterrein bij P&R (krijgt kleur oranje) --> Het is AZG niet duidelijk waarom dit als ruimtewinst wordt gezien.	Omdat dit zorgt voor een bundeling van parkeerplaatsen buiten de kernen, waardoor er minder verspreide ruimte-inname voor parkeerplaatsen nodig is in verstedelijkt gebied.

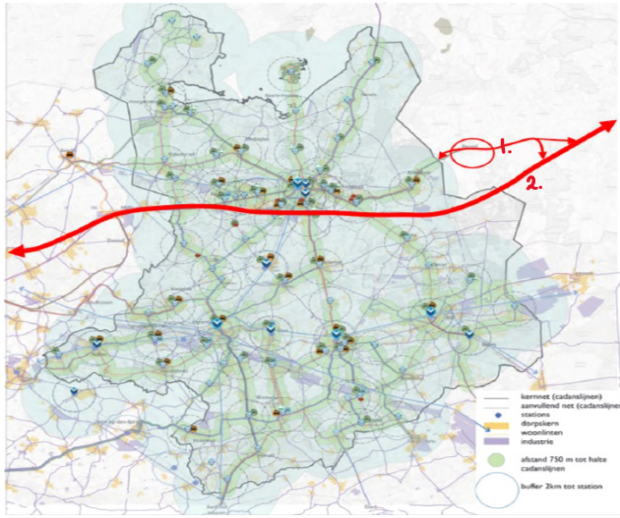
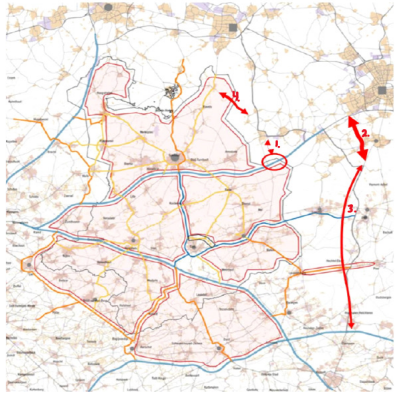
AZG (Limburg)	omleidingswegen	Tabel: ruimte omleidingswegen wordt als licht positief gezien --> Dit is zo als je kijkt naar de invloed op het ruimtegebruik binnen de woonkernen, maar wat met de ruimte die deze omleidingswegen innemen, dit is toch contraproductief?	Dit werd geüpdated in de NIA
AZG (Limburg)	Hoppinpunten	Hoppinpunten --> Is het niet zo dat vooral de afstand per rit vermindert en niet zozeer het aantal ritten met privé gemotoriseerd verkeer? Uiteindelijk wordt voorzien dat men ook met de wagen naar het hoppinpunt kan komen.	Nuance verwerkt in de NIA
AZG	impact gevoelige bestemmingen	“Op nabijgelegen bewoning of natuur” --> Wat met gevoelige bestemmingen? Worden deze in een latere fase mee beschouwd?	In de quickscan werd sowieso enkel gekeken naar bewoning en (beschermde) natuurgebieden. Gezien de omvang van het studiegebied en het strategisch karakter van het RMP lijkt het ons ook niet haalbaar om de impact op alle individuele gevoelige bestemmingen te beoordelen. Bovendien zijn de meeste gevoelige bestemmingen (scholen, kinderopvang, bejaardenzorg) sterk gekoppeld aan woonkernen en dus bewoning. Impact op ziekenhuizen kan desgevallend wel apart bekeken worden.
AZG	keuze beleidsscenario	“De bijdrage van het scenario “Leefbaar en gezond” is algemeen wel groter dan deze van het scenario “Bereikbaar en betrouwbaar”, m.n. wat betreft de doelstellingen inzake gezondheid. “ --> Voor AZG ligt het voor de hand dat er voor scenario “Leefbaar en gezond” wordt gekozen: wat maakt voor welk scenario zal gekozen worden? Beantwoordt het scenario “Bereikbaar en betrouwbaar” wel voldoende aan alle doelstellingen?	De scenario's die in de quick scan worden beoordeeld zijn geen volwaardige alternatieven in de zin van het woord waaruit door de bevoegde overheid 'een keuze zal gemaakt worden', maar combinaties van bouwstenen in functie van het samenstellen van het uiteindelijk beleidsscenario. Een zorgvuldig en interactief proces zal hierbij leiden tot een weloverwogen antwoord op de uitdagingen die aan de basis liggen van voorliggend plan. Dit proces, waarbij gaandeweg keuzes worden vastgelegd, geschiedt in dialoog met alle stakeholders en in samenwerking met de nodige experts. De beoordeling van alternatieven of scenario's in de quick scan heeft bijgevolg louter tot doel om bij te dragen tot een onderbouwde totstandkoming van een duurzaam beleidsscenario, naast o.a. de input die komt uit de resultaten van de verkeersmodellering én het overleg- en participatietraject met de leden van de Vervoerregioraad. Daardoor is er ook geen sprake van het wegschrijven van redelijke alternatieven door in het MER zelf maar één beleidsscenario (het uitgewerkte RMP, vertaald naar maatregelen) te beoordelen. Het Plan-MER zal een beknopte samenvatting meegeven van de historiek hoe tot het beleidsscenario gekomen is. Per definitie kunnen er tot laat in het traject wel nog suggesties tot verbetering aangereikt worden, ook door het Plan-MER proces. Deze kunnen meegenomen worden bij de afwerking van het mobiliteitsplan.
De Vlaamse Waterweg	modal shift	Goederenverkeer is niet mee opgenomen in de modal split. Gezien de aanwezigheid van verschillende kanalen waaronder het Albertkanaal, welke toch de belangrijkste waterweg in Vlaanderen is, alsook het knooppunt van de kanalen Bocholt-Herentals, Dessel-Kwaadmechelen en Dessel-Turnhout-Schoten heeft deze vervoersregio bij uitstek een groot potentieel om een modal shift te creëren in het goederenvervoer van de weg naar het water.	Het klopt dat goederenverkeer om praktische redenen niet mee is opgenomen in het regionale verkeersmodel. Het RMP bevat wel degelijk maatregelen en acties m.b.t. goederentransport en deze zullen kwalitatief worden beoordeeld in het plan-MER.
De Vlaamse Waterweg	plandoelstellingen	paragraaf 2.2: Het regionaal mobiliteitsplan voor de vervoersregio Kempen op hoofdlijnen: bij de strategische en operationele doelen wordt geen enkele keer melding gemaakt van de waterweg.	Er wordt nota genomen van deze opmerking. In het beleidsplan van het RMP zal de rol van de waterweg aan bod komen.
De Vlaamse Waterweg	modal shift	paragraaf 3.4: Op het Vlaams niveau zijn er ook afspraken omtrent een modalshift van vrachtvervoer naar zowel water als spoor. Dit wordt nergens vermeld.	Toegevoegd aan de NIA.
De Vlaamse Waterweg	scenario ambitieus treinnet	paragraaf 3.5.4: Scenario Groene Kempen met ambitieus treinnet: Het gebruik van de spoorweg vanuit Diest die nu eindigt aan het bedrijventerrein Ravenshout in Ham/Tessenderlo is doorheen de jaren afgebouwd. Momenteel maken slechts een handvol bedrijven nog gebruik van deze lijn. Verschillende stukken van deze lijn werden ook al opgebroken en andere stukken zijn aan vernieuwing toe. Bovendien beperkt deze spoorweg de overslagmogelijkheden waardoor deze ten nadele is van het transport via het water. Het is dus niet wenselijk dat deze lijn verder langs het kanaal wordt voorzien. Een mogelijkheid achter de watergebonden terreinen heeft wel potentieel.	Er wordt nota genomen van deze opmerking. Deze is echter eerder bedoeld voor het plan zelf dan voor de milieu-afweging.
De Vlaamse Waterweg	regionaal verkeersmodel	paragraaf 3.6: Aandachtspunten bij gebruik van de regionale verkeersmodellen “versie 4.2.2 – RMP”: Een toevoeging van potentieel vrachtverkeer wat verschoven kan worden naar de waterweg en het spoornet, kan ook mee opgenomen worden. Pg 33, bullet 3 duidt men waarom een modalshift naar water en spoor niet meegenomen wordt. Gezien het aandeel van de waterweg in deze vervoersregio, lijkt mij dit wel wenselijk. Dit wordt ook benadrukt op pg 35 waar men spreekt van de belangrijke structurerende assen.	Dit is om praktische redenen niet mee opgenomen in het regionale verkeersmodel.
De Vlaamse Waterweg	plandoelstellingen	paragraaf 4.2: Autonome en gestuurde ontwikkelingen: ontwikkelingsscenario's: Projecten De Vlaamse Waterweg: Zie advies VVR Limburg: Ook de kleine waterwegen in de regio vormen een belangrijke schakel in een performant waterwegennet. De Vlaamse Waterweg wil de economische functie van de kleine waterwegen dan ook absoluut vrijwaren. Zo heeft De Vlaamse Waterweg als doel te waken dat bedrijven, gelegen aan deze kleine waterwegen, voor hun aan- en afvoer van goederen meer gebruik kunnen maken van het fijnmazig netwerk van bevaarbare waterwegen. Zo wordt er enerzijds sterk ingezet op innovatieve projecten rond specifieke vervoersmethoden op kleinere waterwegen, maar anderzijds ook op de opwaardering ervan. De Vlaamse Waterweg zet bijvoorbeeld sterk in op de opwaardering van het kanaal Bocholt-Herentals. Het kanaal is bevaarbaar door klasse IV-schepen. Dit is weliswaar met beperkte diepgang waardoor het rendement van de binnenvaart niet optimaal is. Dankzij de aanpassing van het profiel van dit kanaalvak kan deze vaarbepijning worden weggewerkt. Daarnaast wordt de toegankelijkheid van Noord-Limburg via de waterweg, mits de vervanging van drie klasse II-sluizen op het kanaal Bocholt-Herentals te Lommel-Mol door één klasse IVsluis, sterk verbeterd en zal de binnenvaart in deze regio een belangrijke impuls krijgen.	Er wordt nota genomen van deze opmerking (die vnlk. betrekking heeft op het RMP Limburg). Deze opmerking is echter eerder bedoeld voor het plan zelf dan voor de milieu-afweging. Er is wel een verschuiving voorgesteld van vracht naar spoor en water. In het beleidsplan van het RMP zal de rol van de waterweg verder aan bod komen.


provincie Antwerpen	provinciaal beleidsplan ruimte Antwerpen (PBRA)	De vervoersregio hanteert doelstellingen uit het PBRA als (ruimtelijke) doelstellingen voor het regionaal mobiliteitsplan. Het PBRA is nog in opmaak. Aandachtspunt voor het regionaal mobiliteitsplan en het bijhorend plan-MER is om de documenten steeds af te stemmen met de meest recente versie van het PBRA.	Er wordt nota genomen van deze opmerkingen. Het klopt dat het MER steeds naar de meest actuele beleidsdoelstellingen moet verwijzen.
provincie Antwerpen	bevoegdheid vervoerregio	De inhoudsafbakening stelt voor te onderzoeken in welke mate het vervoersplan bijdraagt tot 'doelgerichte ontwikkeling en verdichting rond knooppunten van het openbaar vervoer' en of het leidt tot 'wijziging van ruimtelijke kernkwaliteiten: gedeeld en meervoudig gebruik, robuustheid en aanpasbaarheid, herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving' (p. 54). Dit zijn relevante (ruimtelijke) doelstellingen, maar de vraag is welke impact het regionaal mobiliteitsplan heeft op deze aspecten. Zo bevat het plan maatregelen zoals afbouwen van verspreide bebouwing in landschapskamers en kwalitatief verdichten in de dorpskernen (p. 27). Hier speelt de kwestie van de bevoegdheidsverdelingen. Heeft de vervoerregio (als orgaan) de nodige bevoegdheid (en personeel, budgetten en dergelijke meer) om initiatieven rond deze maatregelen te nemen? Hoe verhoudt zich regionaal mobiliteitsplan ten opzicht van gemeentelijke en provinciale structuur- en beleidsplannen? Hoe verhoudt de besluitvorming binnen de vervoerregio zich ten opzichte van colleges als het over ruimtelijke aangelegenheden gaat? Bovenstaande vragen gaan uiteraard ruimer dan het milieueffectenonderzoek. Maar het is wel aangewezen hier een beter zicht op te krijgen, gezien moet bepaald worden welke bijdragen effectief op hun milieueffecten beoordeeld moeten worden. De deputatie wenst deze vragen ook in de vervoerregio voor te leggen. Wat uiteraard niet betekent dat de deputatie niet achter een bijdrage wil staan van de vervoerregio aan ruimtelijke doelstellingen.	Het RMP bundelt visie en acties/maatregelen van 3 beleidsniveaus: lokaal, provinciaal, Vlaams. De vervoerregio zelf heeft geen uitvoerende bevoegdheid, biedt enkel een overlegforum. Het zullen de gemeentes, provincies en Vlaams Gewest zijn die uitvoeringsgerichte maatregelen uitvoeren. Het RMP streeft in principe niet na om een (aanzet van) ruimtelijk (locatie)beleid uit te werken. Het regionaal mobiliteitsplan kan wel wijzen op de samenhang van bepaalde keuzes en verwijzen naar een ruimtelijk beleid/visie, die elders al opgemaakt is of nog opgemaakt moet worden (zoals bv. het provinciaal beleidsplan ruimte).
provincie Antwerpen	beoordelingsmethodiek	Opmerkingen m.b.t. beoordelingskader De inhoudsafbakening bevat ook een quick scan. Deze scan onderzoekt onder andere op hoofdlijnen in welke mate het plan bijdraagt aan doelstellingen inzake ruimte, gezondheid, biodiversiteit en klimaat. De opgelijste doelstellingen voor de quick scan komen niet overeen met de doelstellingen uit hoofdstuk 5 (die voor het MER gehanteerd zullen worden). Ook de indicatoren uit hoofdstuk 5 zijn niet duidelijk terug te vinden in de quick scan. Dit is verwarrend.	De quick scan heeft een andere doelstelling en finaliteit dan het eigenlijke MER, waardoor ook de beoordelingscriteria van beiden ten opzichte van elkaar verschillen. De quick scan heeft tot doel om door middel van het inzichtelijk brengen van de verschillen in milieupact (weliswaar op hoofdlijnen) van de in beschouwing genomen scenario's, een bijdrage te leveren tot onderbouwing van de synthesenota om zo te komen tot een beleidsscenario. Dit naast o.a. de input die komt uit de resultaten van de verkeersmodellering én het overleg- en participatietraject met de leden van de Vervoerregioraad Het plan-MER heeft tot doel om de milieueffecten van het beleidsscenario van het eigenlijke Regionaal Mobiliteitsplan (strategische visie + actieplan) in beeld te brengen. Deze milieubeoordeling zal - in de mate van het mogelijke - meer in detail gebeuren dan in de quick scan, dewelke op hoofdlijnen de effecten in beeld heeft gebracht. Dit werd verduidelijkt in de nota inhoudsafbakening.
provincie Antwerpen	modal shift	Opmerking betreffende de modal shift Bij de vervolgfase van de MER procedure moet voldoende aandacht gaan naar de correcte berekening van de verschuiving van de modal shift, zodat men op basis van gelijkaardig modal shift berekening het verschil in voor- en nameting in beeld kan brengen. Nu staat op pagina 37 dat het aantal autoverplaatsingen van de inwoners van vervoerregio Kempen 82,4% bedraagt waarvan 68,1% als autobestuurder en 13,2% als autopassagier. Hoe is het begrip autopassagier in deze cijfers opgenomen, inclusief of exclusief kinderen? Op pagina 11 staat dat het verkeerscentrum de doorrekening van de toekomstscenario's kinderen meerekent als niet duurzame verplaatsing en volwassenen als een duurzame verplaatsing (carpools). Zijn kinderen hier gedefinieerd als -18 jarigen? Kan de verschuiving in modal shift rechtstreeks vergeleken worden met de cijfers op p. 37 en de berekening met het verkeersmodel? Bevatten beide modal shift weergaven dezelfde parameters wat de autopassagiers betreft met splitsing kinderen en volwassenen?	Het begrip autopassagier is met inbegrip van kinderen. Kinderen als passagier worden als niet-duurzaam geteld, volwassenen als passagier worden als duurzaam geteld. Dit zal verder worden verduidelijkt in het MER.

provincie Antwerpen	referentiescenario 2030	Opmerking betreffende het referentiescenario Het is aangewezen om de doorrekening van de nieuwe weginfrastructuur en de knips in het referentiescenario te screenen en na te gaan of hier geen fouten in zitten: - Op p. 93-95: waarom hebben nieuwe weginfrastructuren de code 'geen link'? Zitten deze als 'knip' in het model? Zit er geen verkeer op de rondweg van Rijkevorsel, Beerse, Herselt en Nijlen? En geen verkeer op de nieuwe verbinding Herentals – Heist-op-den-Berg? Deze nieuwe wegen zouden verkeer moeten weghalen uit een aantal dorpskernen.	De knips zijn op vraag van enkele gemeenten uit het model gehaald. Toch is achteraf gebleken dat er nog enkel lokale knips in het netwerk zijn blijven staan en ook zo zijn doorgerekend. De effecten hiervan op de omrijeffecten voor autoverkeer zijn echter beperkt.
provincie Antwerpen	knips	In de figuur 6-11 en conclusie op p. 105 wordt er een gunstig effect vermeld op de Liereman t.g.v. een knip. Over welke knip gaat dit? De as Heirbaan – Bergstraat is reeds jaren geknipt en functioneert al meer dan 10 jaar als autoluwe fietsroute Deze as kan dus geen wijzigende effecten hebben t.o.v. het referentiescenario. Deze as zou reeds in het referentiescenario geknipt moeten zijn.	Op basis van de figuur 6-11 gaat het inderdaad over de as Heirbaan-Bergstraat. In de plannen wordt deze as inderdaad genoemd als één van de wegen binnen de zogenaamde 'groene kamers' die mogelijk uit het netwerk kunnen worden gehaald. De bemerking wordt doorgegeven aan de opstellers van het RMP en de Vervoerregio.
Onroerend Erfgoed	onroerend erfgoed	Voor de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie is er volgende bedenking: Hoofdstuk 5 geeft de thema's en hun beoordelingskader weer. Bij het Thema 'Ruimte' wordt verwezen naar de beleidsnota Onroerend Erfgoed 2019-2024. Het is aangewezen om in de verder procedure na te gaan of effecten te verwachten zijn, binnen de begrenzing van het project, op volgende elementen: ☒ geheel of ten dele beschermde monumenten, cultuurhistorische landschappen en/of dorps- of stadsgezichten ☒ archeologisch patrimonium dat is ingeschreven op een ontwerp van lijst of op een lijst van beschermde archeologische monumenten of zones ☒ gehelen of delen die opgenomen zijn in wetenschappelijke vastgestelde inventarissen: ✓ Inventaris bouwkundig erfgoed ✓ Inventaris landschappelijke gehelen (landschapsatlas) ✓ Inventaris van houtige beplantingen met erfgoedwaarde Bij de verder uitwerking van het plan-MER is het noodzakelijk rekening te houden met deze opmerking.	Er wordt nota gemaakt van deze opmerking. Echter de kennis over de mate van exacte inname van of effecten op eventuele waardevolle onroerend erfgoedelementen in geval van bijkomende weg- of spoorinfrastructuur en de daarbij horende regeling van mildering of compensatie geschiedt niet op het strategische niveau.
gemeente Retie	geen opmerkingen	geen opmerkingen	
gemeente Brecht	grensoverschrijdende afstemming	De administratie wenst het belang te benadrukken van afspraken tussen de vervoerregio's zodat het vrachtroutenetwerk op elkaar wordt afgestemd, het kernnet van de treinen en het openbaar vervoer over de grenzen van de gemeenten en vervoerregio's blijft lopen, de fietsnetwerken worden afgestemd op elkaar, ... Vanuit de administratie zijn er geen opmerkingen bij de nota inhoudsafbakening voor het strategisch plan-MER Regionaal Mobiliteitsplan vervoerregio Kempen.	Er wordt nota genomen van de opmerking omtrent afstemming over de Vervoerregio's heen. Deze wordt binnen de werking van de Regioraden ook gegarandeerd.
gemeente Dessel	geen opmerkingen	geen opmerkingen	
gemeente Malle	geen opmerkingen	geen opmerkingen	
gemeente Rijkevorsel	foute verwijzing	Nu en dan staat het volgende in de tekst: \$Fout! Verwijzingsbron niet gevonden. (b.v op blz 17)	aangepast in de NIA
gemeente Rijkevorsel	SBZ-gebieden	Blz 63: In het noordwesten van de vervoerregio zijn er kleinere SBZ gebieden terug te vinden, waaronder de gebieden in de omgeving van Hoogstraten die vallen onder het habitatrictlijngebied 'Heesbossen, Vallei van Marke en Merkske en Ringven met valleigronden langs de Heerlese Loop' (BE2100020). In de omgeving van Rijkevorsel zijn ook de habitatrictlijngebieden 'Het Blak, Kievitsheide, Ekstergoor en nabijgelegen Kamsalamanderhabitats' (BE2100019) terug te vinden. -> Ook een gedeelte van het gebied Heesbossen, Vallei van Mark en Merkske en Ringven met valleigronden langs de Heerlese Loop ligt op grondgebied Rijkevorsel.	aangepast in de NIA
gemeente Rijkevorsel	zone 30 in kernen	Blz 79: Verblijfs- en voetgangersgebieden: zone 30 in de kernen: Een vertraging van het verkeer in de woonkernen heeft een positieve impact op de doelstellingen voor verkeersveiligheid, waardoor deze maatregel een matige bijdrage levert aan gezondheid. Er is echter geen specifieke bijdrage op vlak van ruimte, biodiversiteit en klimaat. -> Er moet nog besproken worden hoe dit in de beleidsdocumenten later verwoord zal worden. Het invoeren van een zone 30 in de gehele kern (bebouwde kom) van een gemeente is niet realistisch. Moet 'kern' beter gedefinieerd worden?	Er wordt nota genomen van deze opmerking. Deze is echter eerder bedoeld voor het plan zelf dan voor de milieu-afweging.

gemeente Rijkervorsel	autogebruik en -bezit ontmoedigen	Blz 81: Autogebruik en -bezit ontmoedigen: Deze maatregel stimuleert actieve verplaatsingen die het fysieke en mentale welzijn kunnen stimuleren. Daarnaast kan het ook leiden tot een reductie in de broeikasemissies door een vermindering van het gemotoriseerde wegverkeer. Deze maatregel levert aldus een matige bijdrage aan gezondheid en een beperkte bijdrage aan klimaat. Er is geen specifieke bijdrage van deze maatregel op vlak van ruimte en biodiversiteit.--> Of en hoe dit in de definitieve teksten wordt opgenomen moet nog besproken worden. Rijkervorsel gelooft vooral in het aanmoedigen en positief stimuleren van andere vervoerswijzen.	Er wordt nota genomen van deze opmerking. Deze is echter eerder bedoeld voor het plan zelf dan voor de milieu-afweging.
gemeente Rijkervorsel	ontsnippering van wegen	Blz 82: Ontsnippering van wegen in groene kamers: Door deze ontsnippering kan het netwerk van bossen, natuurgebieden en open ruimte gebieden binnen de Kempen opnieuw meer samenhangende gebieden vormen. Daardoor levert deze maatregel een sterke bijdrage aan het thema biodiversiteit. Daarnaast komt dit de onthardingsdoelstellingen ten goede en kunnen wegen heringericht worden voor exclusief landbouwverkeer, fietsers en voetgangers. En dat kan ook actieve verplaatsingen stimuleren en het lokale gemotoriseerde verkeer sterk doen afnemen. Bijgevolg levert deze maatregel ook een matige bijdrage tot de thema's ruimte en klimaat en een beperkte bijdrage aan gezondheid. Versterken van het verkeersluwe karakter van landelijke kamers: Door het oneigenlijke gebruik van de wegen in het landbouwgebied af te bouwen en geschikter te maken voor autoluw verkeer, wordt het eenvoudiger om groene fietsroutes in te richten. Dit kan zorgen voor een beperkte stijging van het aantal actieve verplaatsingen en eventueel een verdere verharding binnen het landbouwgebied tegengaan. Daarom heeft deze maatregel een beperkte bijdrage voor alle vier de thema's: ruimte, gezondheid, biodiversiteit en klimaat. --> Belangrijk is wel dat lokaal verkeer, ook gemotoriseerd, altijd zijn bestemming kan bereiken.	Er wordt nota genomen van deze opmerking. Deze is echter eerder bedoeld voor het plan zelf dan voor de milieu-afweging.
gemeente Rijkervorsel	afbouwen verspreide bebouwing en woonlinten	Hoeveelheid verspreide bebouwing afbouwen in de groene landschapskamers: een afname van de verspreide bebouwing kan de verharding, de nutsleidingen en de inefficiënte verplaatsingen doen afnemen. Bijgevolg levert deze maatregel een matige bijdrage tot de thema's ruimte en klimaat. Een lokale afname van verplaatsingen via gemotoriseerd verkeer kan bovendien zorgen voor een betere luchtkwaliteit. Ook de samenhang van groene gebieden kan versterkt worden op deze manier. Daarom levert deze maatregel ook bijkomend een beperkte bijdrage aan gezondheid en biodiversiteit. Afbouw woonlinten langs verbindende assen en kwalitatief verdichten in dorpen en steden, in de nabijheid van handel, diensten en OV: Nog meer dan bij de bovenstaande maatregelen voorziet deze een grootschalige afbouw van de woonlinten die de open ruimte in het landschap versnipperen. Daarom levert deze maatregel een sterke bijdrage aan het thema ruimte. Samen met een kwalitatieve verdichting worden verplaatsingen met gemotoriseerd verkeer bovendien meer overbodig, wat de luchtkwaliteit en de verkeersveiligheid ten goede kan komen. Bijgevolg heeft deze maatregel ook een matige bijdrage voor de thema's gezondheid en klimaat. Er is geen specifieke bijdrage van deze maatregel op vlak van biodiversiteit --> Je kan je afvragen of de afbouw van verspreide bebouwing en woonlinten zijn plaats heeft in mobiliteitsplannen. Het is, misschien, een mooi idee maar je kan je vragen stellen bij een praktische uitwerking. Dan hebben we nog niet eens stil gestaan bij eigendomsrechten en financiële implicaties indien er effectief bestaande woningen afgebroken en gronden opgekocht zouden worden. Dit thema dient nog verder besproken te worden of en hoe het opgenomen wordt in de definitieve teksten.	Er wordt nota genomen van deze opmerking. Deze is echter eerder bedoeld voor het plan zelf dan voor de milieu-afweging. Het RMP streeft in principe niet na om een aanzet van ruimtelijk (locatie)beleid uit te werken. Het regionaal mobiliteitsplan kan wel wijzen op de samenhang van bepaalde keuzes en verwijzen naar een ruimtelijk beleid/visie, die elders al opgemaakt is of nog opgemaakt moet worden (bv. provinciaal beleidsplan ruimte, gemeentelijke beleidsplannen ruimte).
gemeente Rijkervorsel	autoluwe stationsomgevingen	Blz 84: Stationsomgevingen autoluw maken: De combinatie fiets-openbaar vervoer kan hierdoor verder gestimuleerd worden. Een toegankelijker openbaar domein rond het station met goede fietsbereikbaarheid en goede fietsinfrastructuur stimuleert de actieve verplaatsingen, de verkeersveiligheid en de positieve perceptie. Dat zorgt ervoor dat deze maatregel een matige bijdrage levert aan de thema's gezondheid en klimaat. Er is geen specifieke bijdrage op vlak van ruimte en biodiversiteit. --> Dit spreekt het standpunt dat eerder in de vervoersregioaad werd ingenomen tegen. Zo werd er gepleit om de parking van (o.a.) station Noorderkempen niet betalend te maken. Goede en gratis parkeermogelijkheden moedigen het gebruik van de trein aan, zeker in landelijk gebied. Mogelijk is deze tekst geschreven vanuit een stedelijke visie.	Er wordt nota genomen van deze opmerking. Deze is echter eerder bedoeld voor het plan zelf dan voor de milieu-afweging. Differentiatie van stationsomgevingen is zeker nodig; in de Noorderkempen wordt vanuit deze optiek ingezet op overstap auto - trein (en ook bus-trein en fiets-trein).
gemeente Rijkervorsel	autogebruik en -bezit ontmoedigen	Blz 85: Autogebruik en -bezit ontmoedigen: Deze maatregel stimuleert actieve verplaatsingen die het fysieke en mentale welzijn kunnen stimuleren. Daarnaast kan het ook leiden tot een reductie in de broeikasemissies door een vermindering van het gemotoriseerde wegverkeer. Deze maatregel levert aldus een matige bijdrage aan gezondheid en een beperkte bijdrage aan klimaat. Er is geen specifieke bijdrage van deze maatregel op vlak van ruimte en biodiversiteit. --> Of en hoe dit in de definitieve teksten wordt opgenomen moet nog besproken worden. Rijkervorsel gelooft vooral in het aanmoedigen en positief stimuleren van andere vervoerswijzen.	Er wordt nota genomen van deze opmerking. Deze is echter eerder bedoeld voor het plan zelf dan voor de milieu-afweging.

gemeente Rijkvorsel	autoluwe stationsomgevingen	Blz 89 : Ontmoedigen parkeren in stationsomgevingen: Deze maatregel wil voornamelijk inzetten op kwalitatieve en aangename stationsomgevingen die vlot bereikbaar zijn voor voetgangers en fietsers. Dit kan de combinatie fiets-trein versterken, wat een positieve impact kan hebben op het aantal actieve verplaatsingen en kan het aantal verplaatsingen met de trein verder stimuleren. Dit is positief voor de luchtkwaliteit en de reductie van broeikasemissies. Daarom levert deze maatregel een matige bijdrage aan het thema klimaat. Er is geen specifieke bijdrage aan de thema's ruimte, gezondheid en biodiversiteit. --> Dit spreekt het standpunt dat eerder in de vervoersregioaad werd ingenomen tegen. Zo werd er gepleit om de parking van (o.a.) station Noorderkempen niet betalend te maken. Goede en gratis parkeermogelijkheden moedigen het gebruik van de trein aan, zeker in landelijk gebied. Mogelijk is deze tekst geschreven vanuit een stedelijke visie. Rijkvorsel staat nog steeds achter de idee dat de parking van station Noorderkempen gratis dient te zijn en uitgebreid dient te worden.	Er wordt nota genomen van deze opmerking. Deze is echter eerder bedoeld voor het plan zelf dan voor de milieu-afweging. Differentiatie van stationsomgevingen is zeker nodig; in de Noorderkempen wordt vanuit deze optiek ingezet op overstap auto - trein (en ook bus-trein en fiets-trein).
gemeente Goirle (NL)	verkeerscijfers NL	In de Nota wordt vermeld dat er geen betrouwbare cijfers zijn over de verplaatsingen van en naar Nederland. In het kader van dit MER lijkt het aangewezen te zijn deze cijfers te verkrijgen, bijvoorbeeld op basis van verkeerstellingen. Betrouwbare cijfers zijn een must om ook duiding te kunnen geven aan de (grensoverschrijdende) effecten. Indien noodzakelijk dienen de gebruikte (verkeers)modellen hierop aangepast te worden.	De grensoverschrijdende effecten voor zowel autoverkeer als voor openbaar vervoer vormen een leemte in de kennis, die eigen is aan het regionaal verkeersmodel. Op voorliggend strategisch niveau is het regionaal verkeersmodel echter het meest bruikbare model i.f.v. het plan en de be-mer-ing ervan.
gemeente Goirle (NL)	grensoverschrijdende effecten	In het op te stellen MER dient inzichtelijk gemaakt te worden wat de milieueffecten zijn op het grondgebied van de Gemeente Goirle. Denk daarbij in ieder geval aan stikstofdepositie, geluid- en luchtmissies (fijn stof, NOx).	Voor zover mogelijk op strategisch niveau zullen de grensoverschrijdende effecten inzichtelijk gemaakt worden.
gemeente Goirle (NL)	stikstofdepositie/Natura 2000/Passende Beoordeling	Hoewel op basis van de afname van de milieueffecten, zoals blijkt uit de Quick Scan, verwacht mag worden dat er geen toename van stikstofdepositie op Nederlandse Natura 2000 gebieden te verwachten is, dient dit in het op te stellen MER in ieder geval inzichtelijk gemaakt te worden. Indien de effecten daartoe aanleiding geven dient een Passende Beoordeling opgesteld te worden.	Er zal - voor zover relevant - een Passende Beoordeling op maat van een strategisch plan-MER worden opgesteld.
gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)	fietsnetwerk	Als aanvulling op de netwerkkaart zien we vier aanvullende, versterkende projecten voor fietsprojecten in de Kempen, zie beschrijving en pijlen op de kaart op figuur 1. We adviseren om deze projecten toe te voegen op de netwerkkaart.  * 1: de beschreven fietssnelweg van Turnhout naar Arendonk en verder richting Reusel sluit aan op de gewenste Snelfietsroute De Kempenroute - F67. * 2: De gemeente Reusel - De Mierden wil het regionaal fietsnetwerk complementeren door de aanleg van ontbrekende schakels aan de Poppelsedijk tussen Poppel (B) en Lage/Hooge Mierde (NL). * 3: De fietsverbinding tussen de kernen Postel (B) en Reusel (NL) is op Nederlands grondgebied in 2021 verbeterd en voorzien van brede vrijliggende, geasfalteerde fietsvoorzieningen. * 4: In de verkeersvisie van de gemeente Eersel is de fietsverbinding langs de Postelseweg tussen de kernen Postel (B) en Eersel (NL) benoemd als te verbeteren fietsverbinding.	Er wordt nota genomen van deze opmerking. Deze is echter eerder bedoeld voor het plan zelf dan voor de milieu-afweging. Wordt mee opgenomen in het vervolgproces van het RMP.

<p>gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)</p>	<p>openbaar vervoer</p>	<p>Voor het netwerk openbaar vervoer zien we twee aandachtspunten, zie rode pijlen op de kaart in figuur 3. We adviseren om deze projecten toe te voegen op de netwerkkaart:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1: Voor de verbinding Arendonk naar Reusel - De Mierden en bijhorende overstap richting Tilburg en Eindhoven ligt een uitdaging voor handen in het centrumplan van de kern Reusel 2: Het openbaar vervoer stimuleren door de openbaar vervoer lijn tussen Eindhoven - Reusel op te waarderen naar Hoogwaardig Openbaar Vervoer. In de Brainportregio betreft dit de wens van de Kempen om HOV-4 door te trekken tot in de Kempen met de potentiële mobiliteitshub Eersel-A67, maar ook in de internationale verbinding richting Turnhout/Antwerpen. 	<p>Er wordt nota genomen van deze opmerking. Deze is echter eerder bedoeld voor het plan zelf dan voor de milieu-afweging. Wordt mee opgenomen in het vervolgproces van het RMP.</p>
<p>gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)</p>	<p>concept wegennet en concept vrachtverkeer</p>	<p>Binnen de Brabantse Kempengemeenten passen binnen de schaal van dit document vier te starten onderzoeken en projecten voor ontsluiting en doorstroming van gemotoriseerd verkeer. Zie onderstaande pijlen op de kaart in figuur 4. We adviseren om deze projecten, waar mogelijk, toe te voegen op de netwerkkaart.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1: Binnen de gemeente Reusel-De Mierden is besproken om een bestuurlijke lobby te starten voor een onderzoek naar de nut en noodzaak van de afrit A67 bij Reusel-De Mierden. 2: Op de netwerkkaart ontbreekt op het Nederlandse deel de in 2021 gerealiseerde N69. Deze verbinding creëert een directe link tussen Hasselt, Houthalen-Helchteren, Bree (Lommel) en de Brainport nabij De Run (ASML Veldhoven). Een directe verbinding tussen de E314 via de N715 naar de E67 (E34). Advies is deze belangrijke nieuwe internationale verbinding op de kaart weer te geven. 3: Samenhangend met deze verbinding is de planvorming rondom de N69 Zuid. Het trajectdeel vanaf de Belgische grens tot en met het nieuwe trajectdeel van de N69 (Dommelen - Veldhoven). 4: Voor de Poppelsedijk tussen Poppel en Hooge/Lage Mierde wordt als knelpunt grensoverschrijdend sluipe-, landbouw- en vrachtverkeer op het Nederlandse deel ervaren. 	<p>Er wordt nota genomen van deze opmerking. Deze is echter eerder bedoeld voor het plan zelf dan voor de milieu-afweging. Relevante elementen worden mee opgenomen in het vervolgproces van het RMP.</p>

gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)	scenario HOV	<p>In de Brainportregio loopt een studie naar de locatie en inrichting van zes bovenregionale HUBs, waar reizigers voor de file een overstap uit de auto naar HOV of deelmobiliteit kunnen maken. Voor de Brabantse Kempengemeenten en het verkeer over de corridor A67/E313, inclusief de Belgische woon-werkstroom richting de Brainport, wordt mogelijke locatie rondom afslag (30) Eersel (N397) op de E34/A67 voor een P+R variant van een Hub voor ca. 2.500 parkeerplaatsen onderzocht.</p> <p>De Kempen hebben daarnaast een nadrukkelijke wens om de te realiseren HOV-4 verbindingen, vanuit Eindhoven CS naar de Run Veldhoven, door te trekken naar de potentiële Bovenregionale HUB nabij Eersel. Dit om via Reusel de as Arendonk - Turnhout - Antwerpen te verbinden.</p> <p>Dezelfde wens zit op de verbinding vanuit Hasselt over de N715, Pelt, Bergeijk, N69 richting de Brainport. Hierover loopt een project binnen de Belgische provincie Limburg.</p> <p>We adviseren om deze projecten, waar mogelijk, toe te voegen op de netwerkkaart. Bovenstaande projecten gaan uit van een vorm van HOV, vanwege het ontbreken van railinfrastructuur. Voor de OV-reiziger tussen de woon-werkgebieden in Nederland en België verwachten we meer potentie op de verbinding tussen de as van Antwerpen-Turnhout-Arendonk en de route Lommel richting Brainport Eindhoven dan de spoorlijn richting Weert. Gezien de ligging van de economische toplocaties aan de westzijde van de stad Eindhoven.</p> 	Er wordt nota genomen van deze opmerking. Deze is echter eerder bedoeld voor het plan zelf dan voor de milieu-afweging. Relevante elementen worden mee opgenomen in het vervolgproces van het RMP.
gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)	relatie met buurregio's	Gezien de doorlopende transportassen over de A67 via de Brainportregio Eindhoven richting het Ruhrgebied, het vele grensverkeer, maar ook een grote woon-werkrelatie tussen de Belgische en Nederlandse grensgemeenten, adviseren we om de relatie breder te benoemen, dan enkel de ligging nabij de provincie Noord-Brabant. De relaties gaan immers breder dan enkel de ligging. We adviseren de beschrijving uit te breiden met de verbinding richting de Brainport.	Hoewel dit voornamelijk een relevant gegeven is voor het plan (mobiliteitsrelatie tussen Kempen en Brainportregio Eindhoven), is dit aangevuld in de NIA.
gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)	internationale verbindingen	Het scenario Groene Kempen met ambitieus HOV-net is het enige scenario dat de relatie met de Brainportregio en de Brabantse Kempengemeenten legt. Aan de Nederlandse zijde van de grens in de corridor van de A67 zijn vanuit de Kempengemeenten ambitieuze wensen voor HOV. De verwachting is dat bij verbinding van beider ambities aan weerszijden van de grens dat de potentie voor OV-reizigers hoger is dan in dit model weergegeven. Op pagina 98 wordt beschreven dat enkel in Turnhout enkele verschuivingen zijn waar te nemen, ook voor gemotoriseerd en vrachtverkeer. Maar nogmaals, hierin is de internationale verbinding niet meegerekend. We adviseren dan ook meer inzicht te bieden in het belang van de internationale verbindingen en het grensverkeer.	<p>Ook de andere scenario's leggen de relatie met de Brabantse Kempengemeenten (zie figuren 6-1, 6-2, 6-3, 6-7, 6-8 en 6-9). Uit zowel de absolute als relatieve verschilkaarten van de geplande toestand ten opzichte van de referentiesituatie 2030 blijkt echter dat op het Nederlands gedeelte van de E34 (de A67) de verschillen zodanig beperkt zijn (tussen 500 pae meer of minder in absolute aantallen en tussen -20 en +25% pae in relatieve aantallen), dat het 'lijkt' alsof er geen relatie is. Wel is het zo dat het regionaal verkeersmodel geen grensoverschrijdende verplaatsingen (overschrijding van de grens met het buitenland) meeneemt voor andere modi dan de auto. Daarom kunnen effecten op het aantal verplaatsingen van en naar het buitenland met bv het openbaar vervoer niet berekend worden met het regionaal verkeersmodel.</p> <p>Wat betreft de verschuivingen regio Turnhout: dit gaat over het verschil tussen de scenario's 'Groene Kempen met ambitieus HOV-net' en 'Groene Kempen met ambitieus treinnet' enerzijds t.o.v. het basisscenario anderzijds. Vanuit die optiek kan gesteld worden dat de impact van een HOV- of treinscenario in de regio Turnhout (t.o.v. het basisscenario) groter is dan elders binnen de Vervoerregio.</p>

gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)	internationale verbindingen	Conclusie quick scan: In de conclusie van de quick scan worden diverse beleidsdoelen beschreven. Veel van deze beleidsdoelen sluiten direct en indirect aan bij de beleidsdoelstellingen van de Brabantse Kempengemeenten. Naast beleidsdoelstellingen geldt dit ook voor projecten. In de conclusie wordt bij het HOV in eigen bedding en op snelwegen in het HOV-scenario, de samenhang met Hoppin-punten besproken. Dit sluit aan op de plannen binnen de Brabantse Kempengemeenten en de grotere Brainportregio voor het opzetten van een systeem van (dorps-)hubs. We adviseren dan ook meer inzicht te bieden in het belang van de internationale verbindingen en het grensverkeer. Niet enkel voor gemotoriseerd verkeer, maar ook voor alternatieve vormen van vervoer.	Er wordt nota genomen van deze opmerking. Deze is echter eerder bedoeld voor het plan zelf dan voor de milieu-afweging.
gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden (NL)	internationale verbindingen	Algemene conclusie: Het document biedt weinig aanknopingspunten voor grensoverschrijdend verkeer. Gezien de transportassen met grote aantallen logistiek verkeer over de E34/A67 en het grensverkeer (woon-werk) o.a. vanuit de Belgische regio richting de Brainport en vice versa richting Turnhout en Antwerpen adviseren we hier aandacht aan te besteden. Ook zou het goed zijn om de verbinding met Belgisch Limburg en de relatie met de Brabantse Kempengemeenten te leggen. De verbinding of as van de E313 Hasselt via de N715 Lommel/Pelt en N69 Bergeijk/Valkenswaard naar de A67/E34 biedt voor meerdere modaliteiten kansen in de verbinding, ook voor de Belgische Kempen. We adviseren deze afhankelijkheid te benoemen. De beschreven scenario's passen bij de beschreven ambities van de Brabantse Kempengemeenten. Daarvoor verwijzen we u naar de website www.mobiliteitindekempen.nl . Hier zijn de ambities en onderliggende projecten op hoofdlijnen beschreven.	Er wordt nota genomen van deze opmerking. Deze is echter eerder bedoeld voor het plan zelf dan voor de milieu-afweging.
provincie Noord-Brabant (NL)	beleidsmatig kader	Het beleid is sterk gericht op aandacht voor verminderen van autoverkeer, het gebruik van de (elektrische)fiets en inzet op gebruik van het openbaar vervoer. In potentie zijn dit keuzes die positief zijn voor milieu en leefomgeving en toename van het fietsgebruik bevordert bovendien de gezondheid. Wij waarderen deze ambitie die goed aansluit bij ons Beleidskader Mobiliteit - Koers 2030. Het (mondiale) belang van het verlagen van de CO2 uitstoot is groot. Ook wij richten ons op een goede doorstroming en zero emissie rijden waarbij aanwezigheid van laadpalen voor personenvervoer, snelladen op internationale corridors en energy hubs voor goederenvervoer van groot belang zijn. Verplaatsingen stoppen niet bij de rijksgrens, net als allerlei effecten zoals congestie, het functioneren van mobiliteitsnetwerken en ook milieueffecten. Daarom is het belangrijk om afstemming met elkaar te hebben en houden. Dit willen wij samen met u nastreven. Vanuit Mobiliteit hebben wij extra gelet op ontwikkelingen op het gebied van goederenvervoer, fiets, openbaar vervoer en wegcategorisering. Hierbij zijn de bijbehorende netwerken, welke staan afgebeeld in de bijlagen van het Beleidskader Mobiliteit, herkenbaar (zie Beleidskader Mobiliteit - Provincie Noord-Brabant). Een doorkijk naar rijksgrens-overschrijdend vervoer is ook op deze afbeeldingen terug te zien. Dit is een belangrijk beleidsmatig kader.	Afbeeldingen die doorkijk geven naar rijksgrensoverschrijdend vervoer werden aan de NIA toegevoegd.
provincie Noord-Brabant (NL)	luchtverontreiniging	Vanuit het effect op de luchtkwaliteit worden streefdoelen genoemd waarbij ook de WHO-advieswaarden van belang zijn. Het lijkt erop dat nog geen rekening is gehouden met de vastgestelde WHO-advieswaarden uit september 2021. Wij hechten er waarde aan dat dit gebeurt. In ons Beleidskader Milieu willen wij de WHO-advieswaarden als streefwaarden gaan hanteren. Bij het halen van de streefwaarden zijn wij in de grensregio mede afhankelijk van het verlagen van de uitstoot vanuit verkeer en vervoer. Ten aanzien van de effecten op het buitenland wordt op bladzijde 34 aangegeven dat nog aansluiting gezocht wordt bij Nederland. Dit moet blijikbaar nog plaats vinden. In paragraaf 6.4.3 zijn de conclusies van de quick scan weergegeven. Deze zijn goed te volgen.	WHO-normen: aangepast in de NIA
provincie Noord-Brabant (NL)	stikstofdepositie/Natura 2000/Passende Beoordeling	In paragraaf 3.7 worden de mogelijke grensoverschrijdende effecten nog niet benoemd. Er wordt alleen aangegeven dat deze zich mogelijk voordoen. Deze dienen wat ons betreft uitgewerkt te worden in het MER. Hierbij dient inzage te worden gegeven in de kwantitatieve en kwalitatieve effecten van de mogelijke stikstofdepositie. In de conclusies van de 'quickscan' in paragraaf 6.4.3 staat: "Ook inzake de effecten op natuur (gebaseerd op de wijzigingen in pae/etmaal) kan geconcludeerd worden dat de onderlinge verschillen tussen de 3 modelmatig doorgerekende scenario's nagenoeg verwaarloosbaar zijn. De wegsegmenten met de grootste toe- of afnames (E313, E19, enkele grote regionale assen) liggen niet in de directe nabijheid van habitatrichtlijn- of VEN-gebied. Niettemin is er een aantal natuurgebieden die doorsneden of begrensd worden door één of meerdere wegen met een relevante en daardoor mogelijk betekenisvolle impact op het natuurgebied in kwestie inzake stikstofdepositie en/of geluidsverstoring van fauna (o.a. het Turnhouts Vennengebied ten noorden van Turnhout, meerdere gebieden langs de E34, de Vallei van de Kleine Nete ten oosten van Herentals, de Vallei van de Grote Nete ten ZO van Geel en het Goor-Asbroek in Herselt). Er zijn echter beduidend meer HRL- en VEN-gebieden gelegen langs wegen waar het verkeer niet significant wijzigt of net afneemt (met de grootste afname op de N136 ter hoogte van De Maat in Mol). Bovendien wordt het wegennet geknipt voor autoverkeer t.h.v. een aantal natuurgebieden: De Liereman ten oosten van Turnhout, de Kempense Kleiputten in Beerse en de Molenbeek-Tappelbeek in Malle". Een toename van depositie zoals hierboven gesteld kan wel een specifiek effect hebben op een stikstofgevoelig gebied. Hier wordt niet op ingezoomd wat het mogelijke effect is en of deze significant (kwantitatief en kwalitatief) zou kunnen zijn. Hier wordt dus ook nog niet getoetst aan de tijdelijk geldende drempelwaarde van 1% van de KDW voor NOx volgend uit de tijdelijk geldende Nederlandse rijksinstructie. In het kader van de Europese vogel- en habitatrichtlijnen vragen wij daarom om meer inzicht in de kwantitatieve en kwalitatieve effecten (conform een passende beoordeling) van de mogelijke stikstofdepositie op Brabantse Natura2000-gebieden. Nu blijkt uit deze nota nog niet voor welke effecten dit wordt gedaan en op welke wijze. Het Nederlandse toetsingsbeleid is streng. Er zijn geen drempelwaarden. Wij verzoeken u elke verandering in depositie op Nederlandse natuurgebieden in beeld te brengen.	Er zal - voor zover relevant - een Passende Beoordeling op maat van een strategisch plan-MER worden opgesteld. Gezien het strategische karakter van het plan kunnen de modelresultaten niet zonder meer kwantitatief worden geïnterpreteerd. Cfr. de Vlaamse MER richtlijnenboeken wordt volgende aanpak gehanteerd aangaande de inschatting van de impact op Nederlands grondgebied: de effectbespreking van de grensoverschrijdende effecten zal op dezelfde manier gebeuren als voor de niet-grensoverschrijdende effecten. In Vlaamse MER's worden in principe geen buitenlandse beoordelingskaders (zoals bv. de tijdelijk geldende Nederlandse Rijksinstructie of andere) gehanteerd. Wel wordt getoetst aan de Vlaamse ministeriële instructie, dewelke inzake drempelwaarde ook overeenkomt met 1% van de kritische depositiewaarde (KDW) voor NOx.

provincie Noord-Brabant (NL)	openbaar vervoer	<p>We staan positief ten opzichte van uw ambities om het OV, zowel per spoor als de bus, verder te versterken. Het grensoverschrijdend vervoer, zowel per trein als per bus, maakt slechts een bescheiden deel uit van het totale vervoersaanbod maar is wel van belang om hierover af te stemmen. Uiteraard werken we graag met u samen om dit verder te ontwikkelen.</p> <p>Wij bereiden op dit moment de ov-concessie West-Brabant voor. Deze grenst aan de vervoersregio Kempen. Vanwege deze ontwikkelingen hebben wij recent contact gezocht met de deskundigen van de huidige exploitant van het openbaar vervoer in de Kempen. Hierbij zijn de grensoverschrijdende ov-verbindingen tussen West-Brabant en de vervoersregio's Kempen en Antwerpen besproken. De uitkomsten van deze afstemming gebruiken wij als inbreng voor het programma van eisen voor de betreffende ov-concessie. Het resultaat wordt verwerkt waarna dit vervolgens dit najaar ter advisering aan u wordt toegestuurd. Bij onze aanbesteding nemen we het huidige ov-lijnnet in de Kempen als uitgangspunt, maar blijven uiteraard met u in contact over hoe wij op nieuwe ontwikkelingen – zoals de mogelijke doorontwikkeling van het HOV in Kempen - kunnen aansluiten.</p> <p>Met betrekking tot de trein ondersteunen wij - volgens het voorstel in het bidbook Zuid-Nederland voor het landelijk Toekomstbeeld OV2040 - de reactivering van de spoorverbinding naar Weert. Deze spoorverbinding komt voor in het door u benoemde scenario Groene Kempen.</p>	Er wordt nota genomen van deze opmerking. Deze is echter eerder bedoeld voor het plan zelf dan voor de milieu-afweging.
provincie Noord-Brabant (NL)	fietsnetwerk	<p>Uw beleidsvoornemen om het fietsverkeer te versterken is in lijn met onze provinciale aanpak. Dit resulteert in een verbetering van het netwerk als ook de verbetering op het gebied van (fiets) verkeersveiligheid. Met betrekking tot de infrastructuur investeren wij met name in het provinciale snelfietsroutenetwerk, dat enigszins vergelijkbaar is met uw fietssnelwegen. Daarnaast is er een veel omvangrijker en fijnmaziger netwerk van regionale fietsroutes. De wegbeheerder daarvan is in de meeste gevallen de Noord-Brabantse gemeenten waarop met name het gemeentelijk beleid op van toepassing is. Eerste alomvattende aanspreekpunt hiervoor zijn de vier Noord-Brabantse regio's. In dat kader kunnen wij u onder andere er op wijzen dat de regio Zuidoost-Brabant afgelopen jaar een eigen regionaal fietsnetwerk heeft vastgesteld. Op dit vlak kunnen wij u aanbieden hierbij te helpen om hierover af te stemmen.</p>	Er wordt nota genomen van deze opmerking. Deze is echter eerder bedoeld voor het plan zelf dan voor de milieu-afweging.
provincie Noord-Brabant (NL)	goederentransport	<p>De kaartjes over goederenvervoer zijn naar ons oordeel op dit moment niet goed leesbaar. Wij verzoeken u deze te verhelderen. De (vracht)autokaarten sluiten aan bij eerdere visies die zijn opgesteld (visie Noorderkempen). De gebruikte afkortingen zijn niet allemaal bij ons bekend (bijvoorbeeld IW-weg).</p>	<p>De afkortingen in Figuur 3-6 (concept wegennet in het basisscenario (bron: Vectris)) staan voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> * EHW = Europese Hoofdwegen * VHW = Vlaamse Hoofdwegen * RW = Regionale wegen * IW = Interlokale wegen <p>Het beslissingsniveau van de Vervoerregio situeert zich op het niveau van de Interlokale wegen (IW).</p>