

VERWERKING VAN DE ADVIEZEN ONTVANGEN OP DE NOTA INHOUDSAFBAKENING VERVOERREGIO VLAAMSE RAND

Opm: Agentschap Zorg en Gezondheid (AZG) bezorgde een kopie van het advies op de NIA van vervoerregio Gent. We hebben de relevante elementen voor Vlaamse Rand er naar best vermogen uit gefilterd.

Nr.	Instantie	Thema	Advies	sMER of RMP?	Reactie
1	NMBS	Algemeen	Geen opmerkingen	sMER	Geen reactie vereist.
2	Agentschap Zorg en Gezondheid (AZG)	Gezondheid	Frequentie van OV in de late avond en nacht kan invloed hebben op gezondheid omwonenden. Maar AZG is toch voorstander om voldoende frequent OV te voorzien in deze daluren omdat anders mensen voor de auto blijven kiezen, en achter het stuur kruipen onder invloed van alcohol of drugs.	RMP	Geen reactie vereist.
3	AZG	Algemeen	Deelmobiliteit zien als manier om autobezit terug te dringen en zo weer meer vrije plaats te creëren in de publieke ruimte, idealiter worden die vrije plaatsen ook onthard en vergroend.	sMER	Dit werd opgenomen in de eerste toetsing op pag. 70 - subthema fysiek, sociaal en mentaal welzijn onder thema mens mbt Hoppinpunten. Het RMP heeft niet als doelstelling te ontharden, maar dit kan wel een secundair effect zijn en er aan meewerken.
4	AZG	Algemeen	Pag. 21: "Onder emissies verstaan we zowel lucht- als geluidsemissies. Deze emissies hebben op hun beurt een impact op de receptoren biodiversiteit, mens en klimaat." => Akkoord	sMER	Geen reactie vereist.
5	AZG	Algemeen	Pag. 22: "Om gemakkelijk een overzicht te krijgen van het relatieve belang van de verschillende bestudeerde effecten zal de beoordeling voor elk alternatief en elk receptorthema samengevat worden aan de hand van een icoon" => Dit is inderdaad een simpele maar goede visuele voorstelling. (Hoewel ik deze later in het document niet meer tegenkom?)	sMER	Dit is een voorstel tot methodiek voor de uitvoering van het plan-MER. De iconen zullen dan ook gebruikt worden bij de opmaak van het strategische plan-MER.
6	AZG	Algemeen	Akkoord met de receptorgerichte benadering.	sMER	Geen reactie vereist.
7	AZG	Algemeen	Pag. 38 "De wijze waarop mobiliteit en de modal split zich ontwikkelen wordt deels beïnvloed door de kostprijs van de verschillende modi. Daarbij kan in eerste instantie gedacht worden aan evolutie van de energieprijzen. Daarnaast kan een beleid m.b.t. tolheffing voor vrachtverkeer of de invoering van rekeningrijden een invloed hebben op de resultaten van het plan-MER." => 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.	sMER	De vervoerregio's zijn niet bevoegd voor financiële incentives zoals rekeningrijden of tolheffing. Daarom valt het ook onder de onzekerheden.
8	AZG	Algemeen	Pag. 37: Het RMP Vlaamse Rand kan aanzienlijke impact hebben op de gezondheid / milieukwaliteit via omgevingsvariabelen zoals luchtkwaliteit en geluidsklimaat, en anderzijds leefkwaliteit op en langs de transportassen uitgedrukt als verkeersveiligheid en fysiek, mentaal en sociaal welbevinden. => Akkoord	sMER	Geen reactie vereist.

9	AZG	Algemeen	Pag. 42: <i>Verdichtingsparadox.</i> => Hierover loopt een studie bij dienst MER	SMER	Geen reactie vereist.
10	AZG	Mens	Pag. 43: <i>"Zo lang de WGO geen nieuwe advieswaarde voor de langdurige blootstelling aan NO2 heeft bepaald, nemen we hierbij 20µg/m³ als streefdoel aan"</i> => In september 2021 zijn er wel al nieuwe gezondheidsrichtwaarden geformuleerd door de WGO. Deze worden in de loop van 2022 geëvalueerd in een nieuwe diepteanalyse voor gezondheidskundige advieswaarden (GAW's). Ondertussen hanteren we de huidige GAW van 20 µg/m³ voor NO2.	sMER	Tekstueel aangepast in de NIA.
11	AZG	Mens	Pag. 45: <i>Toetsingskader Mens</i> => Onder subthema lucht 'fysiek en mentaal welzijn' aanvullen tot 'fysiek, sociaal en mentaal welzijn'	sMER	Tekstueel aangepast in de NIA.
12	AZG	Mens	Pag. 61: <i>De visie m.b.t. gedrag haalt terecht aan dat een goed parkeerbeleid (zowel voor auto als fiets) een sterke tool is om het overstappen van auto naar openbaar vervoer te promoten, of parkeren nabij je bestemming te ontmoedigen.</i> => Akkoord, maar we stellen wel vast dat er een grote weerstand is (zowel bij initiatiefnemers, als gemeentes als burgers) om minder parkeerplaatsen te voorzien bij nieuwe ontwikkelingen alsook voor het wegnemen van bestaande parkeerplaatsen. Hoe kan deze weerstand weggenomen worden?	SMER	Zoals ook op pag. 61 wordt aangehaald is het parkeerbeleid een lokale bevoegdheid, waarbij de Vervoerregio een coördinerende of faciliterende rol kan opnemen zoals kennisopbouw of ondersteuning bij bewustwordingscampagnes.
13	AZG	Mens	AZG is van mening dat de speed pedelec niet over dezelfde kam kan geschoren worden als de gewone fiets. De gewone fiets en de elektrische fiets tot 24 km/h kunnen gerekend worden bij het traag verkeer, terwijl de speed pedelec kan gerekend worden bij het snel verkeer. Deze moet dan ook anders benaderd worden.	RMP	Dit werd opgenomen in de eerste toetsing op pag. 65 - subthema verkeersveiligheid onder thema mens mbt fietsnetwerken.
14	AZG	Algemeen	Houden goede en grote P+R's aan de stadsrand niet het gevaar in dat mensen niet kiezen voor het OV voor hun hele traject?	RMP	De Vervoerregio Vlaamse Rand heeft bij de keuze van de P+R gezocht naar de best mogelijke locaties om de overstap te faciliteren. Elke P+R maakt een tijds winst mogelijk. Dit is niet per definitie aan de stadsrand. De keuze is om de mensen zo dicht mogelijk bij hun woonplaats op te pikken.

15	AZG	Klimaat	<p>Pag. 94: "Bij het aanleggen of herinrichten van hoppininfrastructuur dient voldoende aandacht te gaan naar een klimaatadaptief ontwerp, zodat de impact ervan op de weerbaarheid van de omgeving tegen de gevolgen van klimaatverandering kan worden ingeperkt. Zo is het aangeraden om zo weinig mogelijk bodem af te dekken en te verharden en om voldoende schaduw en groen in het ontwerp te incorporeren. Zeker bij het uitmeten en inrichten van parkeerinfrastructuur horende bij een Hoppinpunt (pendelparking, combiparking, P+R, carpoolparking, ...) is dit een belangrijk aandachtspunt"</p> <p>=> AZG is van mening dat dit overal zou moeten gelden, zelfs voor parkeerinfrastructuur op privéterrein zoals bijv. bij warenhuizen.</p>	SMER	Geen reactie vereist.
16	AZG	Klimaat	<p>Pag. 95: "Werk maken van meer nabijheid tussen leveranciers en afnemers, tussen producenten en consumenten, en van meer autonomie van regio's in de voorziening van hun goederen (denk bijvoorbeeld aan stadsgerichte landbouw), kan het aantal afgelegde voertuigkilometers aanzienlijk doen dalen. Dat blijft de beste manier om goederenverplaatsingen tot een absoluut minimum te beperken en broeikasgasemissies te reduceren."</p> <p>=> Akkoord</p>	sMER	Geen reactie vereist.
17	AZG	Klimaat	<p>Pag. 96: "Een verbindende en adviserende rol met aandacht voor regelgevende en fiscale maatregelen die auto- en vrachtwagenbezit en -gebruik ontraden (rekeningrijden, , parkeertarieven, milieuzonering, ...) is aangewezen. Deze aspecten zijn ter aanvulling van alle voorgestelde investeringen in duurzame modi absoluut noodzakelijk om ook daadwerkelijk een modal shift naar duurzame modi te realiseren en emissies van broeikasgassen in te perken."</p> <p>=> We lezen dit graag, maar in de praktijk zien we vooralsnog enkel inzet op parkeertarieven en milieuzonering. Hoe en wie kan werk maken van de andere twee (rekeningrijden en kilometerheffing)?</p>	sMER	De eventuele invoering van rekeningrijden en kilometerheffing zijn niet de bevoegdheid van de vervoersregio's.
18	AZG	Klimaat	<p>Pag. 97: "Verdere verdichtingen zullen dus steeds hand in hand moeten gaan met een lokale mobiliteitsstrategie om gemotoriseerd verkeer maximaal te beperken en de doorwaadbaarheid voor voetgangers en wandelaars te garanderen."</p> <p>=> Akkoord</p>	sMER	Geen reactie vereist.
19	AZG	Klimaat	<p>Pag. 97: "Verdichting draagt steeds het risico van bijkomende verharding op specifieke locaties met zich mee, wat lokaal problemen op het vlak van hittestress en wateroverlast kan veroorzaken. Ruimtelijk gediversifieerde aandacht voor het weerbaar maken van de omgeving van gebouwen en functies in verdichtingsprojecten tegen de gevolgen van klimaatverandering is nodig om dit te voorkomen."</p> <p>=> Akkoord</p>	sMER	Geen reactie vereist.
20	Gemeente Zemst	Algemeen	Geen opmerkingen	sMER	Geen reactie vereist.
21	Prov Antwerpen	Algemeen	Geen opmerkingen	sMER	Geen reactie vereist.
22	VMM / dep Omgeving	Ruimte	<p>Tekst of kaarten mogen niet de indruk wekken dat ze 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. Nota en synthesesnota gaan daar op een goede manier mee om. Vraag om enkele zinnen beter te duiden of zo nodig te schrappen omdat deze op verschillende manieren kunnen geïnterpreteerd worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Om een samenhangende ruimtelijke ontwikkeling na te streven wordt een aanzet van ruimtelijk locatiebeleid uitgewerkt (hoofdstuk 1.3) - De vervoerregio streeft ernaar om samen met de bevoegde overheden naar een lange termijn locatiebeleid dat de nood aan transport beperkt en bundeling van stromen in de hand werkt (hoofdstuk 2.1.3.8) - Daarbij komende zullen strategische keuzes in het RMP invloed hebben op het locatiebeleid nabij huidige en toekomstige knooppunten van collectieve vervoersstromen en fietsinfrastructuur, aangezien de knooppuntwaarde ervan (samen met het voorzieningenniveau van de kernen) de mogelijkheden en ontwikkelingskansen bepalen voor wonen, werken en voorzieningen (hoofdstuk 5.1) - Wijziging van ruimtelijke kernkwaliteiten (gedeeld en meervoudig gebruik; robuustheid en aanpasbaarheid; herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving; waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap (hoofdstuk 5.2.3) 	sMER/RMP	Het betreft geen ruimtelijk beleid wel een mobiliteitsbeleid. Uiteraard is zoeken naar synergiën een opportuniteit.
23	VMM/dep Omgeving	Ruimte	Wanneer in NIA en RMP termen worden gebruikt die een beleidsmatige invulling hebben/krijgen via het ruimtelijk beleid 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.	sMER/RMP	We nemen deze suggestie mee in het verdere proces door aandacht te besteden aan verwijzingen naar beleidsplannen.

24	VMM/dep Omgeving	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 aspect zou zowel in het RMP als in het MER meer mogen aan bod komen.	sMER/RMP	Het RMP is in eerste instantie een mobiliteitsplan en wil in die zin de toekomstige mobiliteit gunstig beïnvloeden. Het RMP zal niet het Ruimtelijk beleid beleid bepalen. We kunnen wel, zoals aangegeven in de NIA, evalueren in hoeverre het RMP bijdraagt aan de ruimtelijke beleidsplannen. Het is dan ook eerder een evaluatiepunt en niet een doelstelling van het RMP an sich.
25	VMM/dep Omgeving	Ruimte	<i>Figuur 2-3 Voorstel fietsnetwerk.</i> => Het is van belang om deze kaart over figuur 2-2 (voorstel OV-netwerk) te kunnen leggen en te bekijken hoe dit samen gaat met de ambitie om de bovenlokale functionele fietsroutes af te stemmen met de bereikbaarheid van de hoppinpunten.	RMP	Hoppinpunten zijn de interactiepunten tussen de verschillende netwerken, en deze worden dan ook bekeken op hun afstemming met OV en fietsnetwerken.
26	VMM/dep Omgeving	Ruimte	<i>Figuur 2-4 Voorstel wegennetwerk.</i> => De ringstructuur heeft een onderbreking tussen N45 en N17. Duidelijk moet zijn wat de betekenis is van een ringstructuur en welke ambitie daarmee beoogd wordt om die op een correcte manier te kunnen aftoetsen. Ook de ontbrekende verbinding in Halle vraagt om een duidelijk kader waarmee die verbinding kan worden afgetoetst. Algemeen merken we het ontbreken van een duiding of discours over de rol/effecten van de "Werken aan de Ring" in deze NIA. Dit moet op zijn minst geïdentificeerd worden om aan te tonen hoe er mee omgegaan wordt.	sMER/RMP	De optimalisatie van de R0 zit vervat in het toekomstscenario 2030 van het verkeersmodel.
27	VMM/dep Omgeving	Ruimte	<i>Figuur 2-6 Voorstel vrachtnetwerk.</i> => We merken dat de kaarten soms verschillen tov de synthesesnota. We veronderstellen dat de inhoud overeen zal komen. Opvallende verschillen zijn de intekening van het spoor en de aandacht voor de doortocht doorheen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ook het bedrijventerrein op de A12 verdient de nodige aandacht.	sMER/RMP	Waar nodig werden kaarten vervangen door kaarten uit de meest recente versie van de synthesesnota.
28	VMM/dep Omgeving	Algemeen	<i>Pag. 21: Methodiek</i> Een wisselwerking tussen het RMP en het MER is cruciaal. Gelieve voldoende concreet te verduidelijken hoe de milieuaspecten geïntegreerd worden en hoe de doelstellingen van het RMP zullen beoordeeld worden.	sMER/RMP	Het is niet de intentie om de doelstellingen van het RMP te beoordelen, wel de invloed op de receptordisciplines. De opmerkingen/adviezen uit het plan-MER worden meegenomen naar de volgende fase in het RMP, met name de opmaak van het beleidsplan en het actieplan.
29	VMM/dep Omgeving	Algemeen	<i>Pag. 21 Scoping</i> De definiëring van en de onderlinge verschillen tussen de uitdrukkingen afbakenen van het plan, afbakenen van het studiegebied, afbakenen van het studiebereik (scoping) mogen wat meer verduidelijkend omschreven worden.	sMER	Onder § 3.1 wordt dit verduidelijkt.
30	VMM/dep Omgeving	Algemeen	Als referentiesituatie wordt de situatie in 2030 genomen. Gelieve erover te waken dat er geen zaken in de referentiesituatie zijn opgenomen die ook deel uitmaken van het planvoornemen. Het lijkt ook goed om in de zin aan te duiden adhv kaartmateriaal/schema's hoe de referentiesituatie zich toont zodat de verschillen meer duidelijk zouden zijn. De mobiliteitsomgeving in de rand is immers van dien aard dat er heel wat werken gepland staan, maar dat wil nog niet zeggen dat ze effectief als referentiesituatie zullen worden meegenomen.	sMER	Op de website https://analytics.omnitransnext.dat.nl/public/jPemXRONkMFU6rDvqEOSwAqA worden de projecten die deel uitmaken van de referentiesituatie 2030 geïdentificeerd, gebaseerd op beleidsbeslissingen.
31	VMM/dep Omgeving	Algemeen	Vrachtwagens zitten vervat in het verkeersmodel maar er wordt voor de verschillende scenario's geen modale verschuiving berekend tussen andere modi van transport zoals binnenvaart en spoor. Hoe zal de beoordeling concreet gebeuren en doorwerken naar andere receptoren? Dit heeft immers ook impact op de beoordeling van het plan in een aantal receptordisciplines. Als dit niet in de modellering per regio wordt opgepikt, wordt dit dan op Vlaams niveau bekeken?	sMER	De vervoerregio Vlaamse Rand heeft de ambitie om het aandeel duurzaam goederentransport te doen stijgen van 20% naar 30%. Voor goederenvervoer wil het RMP vooral sturen op de rijroutes. De modal shift naar ander goederentransport dan de weg is afhankelijk van het aanbod en de ruimtelijke ligging van deze modi (spoor en binnenvaart). Daarnaast is goederentransport bij uitstek bovenregionaal. op regionale schaal zal vooral gestuurd worden via het RMP op rijroutes.
32	VMM/dep Omgeving	Biodiversiteit	Bij hoofdstuk 5.4 staan 3 doelstellingen opgenomen als onderdeel van de strategische visie van het BRV. Deze komen uit het luchtbeleidsplan. Graag verduidelijken in de tekst.	sMER	Tekstueel aangepast in de NIA.

33	VMM/dep Omgeving	Algemeen	Op welke manier wordt het effect van deelmobiliteit gemeten, aangezien het inzetten op deelmobiliteit niet kan gemodelleerd worden?	RMP	Effect van deelmobiliteit zal niet worden gemeten. Dit zal geen invloed hebben op voertuigkm. Deelmobiliteit zal wel effect hebben op het aantal auto's bv. en dus onrechtstreeks minder ruimtebeslag. Deelmobiliteit is slechts een onderdeel van de mobiliteit van de toekomst. Dit zal momenteel slechts benoemd worden als dusdanig. Het effect ervan kan niet gemeten worden en zal dus slechts een invloed hebben op een lagere ruimteclaim van bv de auto in termen van parkeeroppervlakte in de straat.
34	VMM/dep Omgeving	Algemeen	<i>Pag. 37 - § 4.2.1</i> => Bij de Europese emissienorm voor voertuigen wordt geadviseerd dat er in 2025 waarschijnlijk een nieuwe norm komt, maar dat het nog niet duidelijk is hoe die er zal uitzien. Het lijkt van belang om aan te geven hoe hiermee wordt omgegaan.	sMER	Wij hanteren de emissiefactoren zoals aangeleverd door de VMM.
35	VMM/dep Omgeving	Algemeen	<i>Pag. 37 - § 4.2.1</i> => Bij het spoorbeleid wordt gesteld dat het momenteel niet duidelijk is wat de krachtlijnen van het toekomstig spoorbeleid zijn en hoe die mobiliteitsontwikkeling in de regio's zullen beïnvloeden, zowel wat betreft personenvervoer als vracht. Hoe staat dit tegenover de ambitie geformuleerd om het S-netwerk uit te breiden naar 4 treinen per uur op elke lijn. Hoe wordt hiermee omgegaan? Een gelijkaardige vraag stelt zich bij figuur 2-6 waarbij een nieuw spoor wordt ingetekend die de Vilvoordselaan moet kruisen.	sMER/RMP	De Vervoerregio Vlaamse Rand en de NMBS werken in synergie verder samen. De principes werden in wederzijds overleg besproken. De verdere uitrol wordt in synergie tussen de Vlaamse en Federale overheden verder uitgewerkt Het is niet mogelijk voor het RMP om te wachten op de nieuwe beheersovereenkomsten met NMBS en Infrabel. Indien later blijkt dat deze een grote impact hebben op de ambities, dan zal een bijsturing van het RMP nodig zijn met eventueel een nieuwe MER-procedure. Treinen zijn een sleutel in het OV van de toekomst.
36	VMM/dep Omgeving	Ruimte	<i>Pag. 42 - § 5.2.3 Toetsingskader Ruimte</i> => 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.	sMER	Wordt toegevoegd in het toetsingskader Ruimte onder § 5.2.3 onder subthema ruimtebeslag
37	VMM/dep Omgeving	Ruimte	<i>Pag. 41: Ambities Ruimte: Inzetten op het terugdringen van het bijkomend gemiddeld dagelijks ruimtebeslag tot 0 ha/dag tegen 2040.</i> => Het is niet duidelijk welke acties in het RMP hiertoe zullen bijdragen. In de meeste gevallen hebben ze het omgekeerde effect, zoals bijv. bijkomende omleidingswegen/leefbaarheidsgordels, aanleg bijkomende fietspaden en/of missing links.	sMER	De s-MER evaluatie voorziet een Gap analyse en evalueert de bijdrag van het RMP aan andere beleidsplannen. Het terugdringen van bijkomende verharding is geen doel van het RMP, maar kan er wel aan bijdragen en zal dit als actiepoint meenemen in de uitwerking van de plannen.
38	VMM/dep Omgeving	Ruimte	<i>Pag. 41: Ambitie: Woondichtheid op bewandelbare afstand rond strategische collectieve vervoersknoopen.</i> => Het is niet altijd wenselijk om rond een strategische vervoersknoop een woonverdichting te voorzien. Hoppinpunten/OV-knoopen 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. 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.	sMER	Dit is een ambitie uit het BRV. Op pag. 58 (discipline ruimte - thema ruimte) wordt in de eerste toetsing onder het subthema "ruimtelijke kwaliteit" vermeld dat " <i>vestigingsmogelijkheden en verdichtingsprojecten niet louter van de knooppuntwaarde van een plek afhangt, maar ook van fysische en biotische omgeving, ecosysteemdiensten, voorzieningenaanbod, erfgoedwaarde, leegstand, sociale aspecten, ... Het in rekening brengen van al deze factoren bij de afweging voor verdichting draagt bij aan de instandhouding van bestaande/ en creatie van nieuwe ruimtelijke kwaliteiten.</i> "

39	VMM/dep Omgeving	Ruimte	<i>Pag. 42: Toetsingskader Ruimte</i> => Onder het subthema ruimtebeslag zou ook aandacht kunnen bestaan voor de mate waarbij de ambities van de verschillende OV-assen effectief gerealiseerd kunnen worden binnen de beschikbare ruimte.	SMER	Dit aspect maakt geen onderdeel uit van een s-MER, maar van ontwerpend onderzoek. Een aanbeveling kan het wel zijn om de toekomstige ontwikkelingen van de OV-assen zo maximaal mogelijk binnen bestaande beschikbare ruimte uit te voeren.
40	VMM/dep Omgeving	Ruimte	Bestaat de mogelijkheid om indicatoren op te zetten die het reizigerspotentieel per knooppunt evalueren tov de referentiesituatie, puur en alleen vanuit mobiliteit?	RMP	Neen. Er zal een zekere vorm van opvolging zijn van het functioneren van de knooppunten.
41	VMM/dep Omgeving	Ruimte	<i>Pag. 42: Toetsingskader Ruimte</i> => Onder het subthema ruimtelijke kwaliteit wordt volgende indicator opgenomen: wijziging van verhardingsgraad binnen ruimte voor verkeers- en vervoersinfrastructuur". Hoe worden de kansen daarvoor inzichtelijk gemaakt?	sMER	Dit wordt op kwalitatieve wijze beoordeeld, op basis van de beschreven plannen.
42	VMM/dep Omgeving	Gezondheid	Er is tussen de departementen MOW en OMG afgesproken om ook de daling van voertuigkilometers als gevolg van het plan te berekenen en te toetsen aan de beleidsdoelstellingen uit de Vlaamse lucht- en klimaatbeleidsplannen. Dit is niet als indicator bij het toetsingskader meegenomen en moet toegevoegd worden.	SMER	Het aantal voertuigkm voor en na invoering van het RMP zijn een output van het model. De daling van het aantal voertuigkm is o.a. een doelstelling voor het RMP zelf en wordt niet beoordeeld in het s-MER. Onrechtstreeks werkt de daling (in de mate dat ze zich realiseert) wel door in de beoordeling voor bv. de disciplines Mens en Klimaat. Vanuit wijziging voertuigkm en EF van de VMM kan geduid worden of het RMP bijdraagt aan de beleidsplannen voor lucht en klimaat. het zal dan ook op dat niveau kunnen meegenomen worden als indicator.
43	VMM/dep Omgeving	Gezondheid	<i>Pag 28 - § 3.6 (verkeersmodellen)</i> => In de MER moet verduidelijkt worden hoe jaarintensiteiten uit het verkeersmodel bekomen worden vermits deze gebruikt worden in de beoordeling van lucht en klimaat.	sMER	Vanuit het verkeersmodel (referentie en na invoer RMP) voertuigkm en via de emissiefactoren verder naar emissies > input voor lucht en klimaat. Blijft semi-kwantitatief: er zal geen emissie/immissie/depositie berekening gebeuren. Wel kwantitatief in termen van minder emissie (kg CO2, kg NOx per jaar) vanuit de wijziging voertuigkm.
44	VMM/dep Omgeving	Mens	<i>Tabel pag. 39 Voertuigparksamenstelling</i> => Voor motorfietsen vermeldt de CPT visie 20% in 2025 en 50% in 2030. De 30% op vrachtwagens zonder oplegger geldt enkel tot 20 ton, niet voor zwaardere vrachtwagens. Voor openbare bussen geldt in 2030 een marktaandeel van 100% (luchtbeleidsplan). Voor andere bussen gelden de aandelen vermeld voor 2035 voor 2030.	sMER	De tabel werd aangepast.
45	VMM/dep Omgeving	Mens	<i>Pag.43 - § 5.3.1 (geluid)</i> => Naast type voertuig, snelheid en voertuigintensiteiten wordt emissie van wegverkeerslawaaï ook bepaald door wegverharding. De geluidsimmissie wordt daarnaast nog bepaald door heel wat andere factoren zoals de mate van afscherming bij de geluidsoverdracht, bodemadsorptie, afstand tot de bron.	sMER	Dit klopt, maar deze elementen worden op een diepgaander niveau behandeld in een project-MER waar er lokaal gekeken wordt. In een strategische plan-MER wordt er vanuit een helikopterniveau gekeken naar mogelijke effecten.
46	VMM/dep Omgeving	Mens	<i>Pag. 43: "Zo lang de WGO geen nieuwe advieswaarde voor de langdurige blootstelling aan NO2 heeft bepaald, nemen we hierbij 20µg/m³ als streefdoel aan".</i> => Deze zin leidt tot verwarring vermits de WHO haar advieswaarden heeft bijgesteld (tot 10 voor NO2) in september 2021. Een actualisatie van het luchtbeleidsplan is lopende.	sMER	Tekstueel aangepast in de NIA onder § 5.3.1 (Lucht).
47	VMM/dep Omgeving	Mens	<i>Pag. 45: Bij de toetsing van alternatieven en varianten aan beleidsambities voor het subthema geluid wordt enkel rekening gehouden met wijzigingen/effecten in sterk bebouwde omgevingen.</i> => Wat is de definitie van 'een sterk bebouwde omgeving'. Op welke manier houdt dit rekening met bevolkingsdensiteit of andere gevoelige functies? Kan dit verduidelijkt worden in de nota en weergegeven worden op kaart? Significante toenames van weg- en spoorverkeer moeten ook in kaart worden gebracht voor niet - sterk bebouwde omgevingen indien daar bewoning of andere geluidsgevoelige functies zijn gelegen, zodat deze eventuele negatieve effecten kunnen worden aangepakt door het nemen van milderende maatregelen.	SMER	Voor beperkte toe- of afnames wordt enkel naar stadsomgevingen gekeken. Voor significante toe- of afnames kunnen ook in het buitengebied op kwetsbare locaties (woongebied) worden afgetoetst. Op pagina 27 van de synthesesnota staan de gebiedstypologieën op kaart.

48	VMM/dep Omgeving	Mens	<p><i>Pag. 46: Toetsingskader Mens</i> => 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. Een kwantitatieve analyse is nodig.</p> <p>- Voertuigkilometers LV en ZV met onderscheid tussen urban, rural en highway. Absolute analyse. Eventueel kan VMM een % daling aanleveren in functie van een relatieve analyse.</p> <p>- Emissies CO2 en NOX (EF met onderscheid tussen urban, rural en highway kunnen door VMM aangeleverd worden). Voor deze vervoerregio is modellering van NO2-concentraties noodzakelijk.</p>	sMER	Er wordt een semi-kwantitatieve inschatting gemaakt op basis van emissiefactoren die aangeleverd worden door VMM, zoals overeengekomen tijdens het overleg d.d. 22/06/2022. Er wordt geen depositieberekening gemaakt. Eerder in termen van afname en de relatieve bijdrage aan lucht en klimaatdoelstellingen.
49	VMM/dep Omgeving	Mens	<p><i>Pag. 46: Toetsingskader Mens</i> => Voor lucht is het niet enkel relevant om binnenvaart te onderzoeken, ook spoorverkeer kan relevant zijn (voornamelijk wanneer gebruik wordt gemaakt van dieseltreinen). Hierbij moet de focus niet enkel liggen op sterk bebouwde omgevingen, vermits niet duidelijk is wat hiermee precies bedoeld wordt.</p>	sMER	Personenvervoer in Vlaams-Brabant is volledig elektrisch aangedreven. Vrachtvervoer is nog vaak met diesellokomotieven maar het RMP grijpt niet in op vrachtvervoer per spoor. Wel vracht via de weg en dan voornamelijk op vlak van voorkeurstrajecten zodat 'gevoelige receptorlokaties' worden vermeden. dit zijn dan de dichtbevolkte gebieden. Gebiéstypologiën zijn op p. 27 van de synthesesnota beschreven.
50	VMM/dep Omgeving	Mens	<p><i>Pag. 45: Toetsingskader Mens</i> => In het MER moet ook verduidelijkt worden hoe precies omgegaan wordt met luchtvaart binnen deze regio.</p>	sMER	Luchtvaart valt buiten de scope van het RMP, en dus ook van het strategische plan-MER dat opgemaakt zal worden.
51	VMM/dep Omgeving	Mens	<p><i>Pag. 21: "Binnen een RMP kunnen ook infrastructurele aspecten aan bod komen (bijv. de aanleg van een ringweg). 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 inschatting gemaakt worden op zowel mens, biodiversiteit, klimaat als landschap."</i></p> <p>=> De aanleg van nieuwe infrastructuur kan uiteraard ook een grote impact hebben op het geluidsklimaat. Gelieve hierbij rekening te houden in een MER van een RMP.</p>	sMER	Geluid wordt aanzien als een sub-thema van het thema "mens", en wordt als dusdanig niet apart mee opgesomd. De aanlegfase is zelfs op het niveau van een projectMER nog vaak een uitdaging. Op strategisch vlak wordt de aanlegfase niet mee beoordeeld.
52	VMM/dep Omgeving	Mens	<p><i>Pag. 45: Toetsingskader Mens: Bij de toetsing van alternatieven en varianten aan beleidsambities voor het subthema geluid wordt o.a. vermeld dat er rekening wordt gehouden met de wijziging van snelheid en verkeersvolume van wegverkeer en anderzijds vrachtverkeer.</i></p> <p>=> Wordt er hierbij ook rekening gehouden met eventuele relevante verschuivingen van verkeer, snelheid of aandeel vrachtverkeer van de dagperiode naar de nacht- of avondperiode?</p>	sMER	Onder paragraaf 5.3.4 wordt aangegeven dat er inderdaad rekening wordt gehouden met een verschuiving naar nachtlogistiek. Een verschuiving van meer dan 25 % pae op de weg heeft een wijziging van verkeersgeluid van 1 dB (vuistregel). Wanneer dus de verschuiving naar de nacht daaronder blijft worden er geen significante effecten verwacht. ook hier is een semi-kwantitatieve beoordeling wel mogelijk
53	VMM/dep Omgeving	Algemeen	<p><i>Pag. 29: "De lijnen van het openbaar vervoer hebben geen capaciteitsbeperkingen; er wordt uitgegaan van de dienstregelingen, en aangenomen dat de capaciteit van de voertuigen als het ware meegroeit met de vraag waardoor er geen congestiekosten op het voertuig optreden en alle reizigers die dat willen mee kunnen rijden. Op zich is dit voor het doorrekenen van scenario's van het regionaal mobiliteitsplan juist interessant, aangezien we op deze manier kunnen inschatten wat de vraag is op een bepaalde OV-as, zonder dat deze kan worden ingeperkt door het modeleren van een te beperkte capaciteit."</i></p> <p>=> Wat met frequentieverhogingen op enkele spoorassen, zoals in deze NIA worden vermeld. Zullen de eventuele negatieve effecten op het geluidsklimaat hierbij wel worden ingeschat?</p>	sMER	Het gaat hier nog steeds over een 'beperkt' aantal treinen per uur. bv van 2 per uur over een traject naar 4 per uur. Het milieueffect zal met een geluidskundige worden geëvalueerd.

54	VMM/dep Omgeving	Mens	<p>Pag. 43 Beleidsambities 2030</p> <p>=> Onder 5.3.1 worden de WGO-richtwaarden voor wegverkeerslawaai en spoorverkeerslawaai vermeld. Wat is juist de concrete beleidsambitie die hierover zal worden opgenomen in het RMP van de vervoerregio Vlaamse Rand Brussel? Want deze richtwaarden zijn wel zeer ambitieus om tegen 2030 naar te streven voor alle wegen en spoorwegen. Dit kan best verduidelijkt worden.</p>	SMER	<p>Als eerste aandachtspunt: Brussel behoort niet tot de Vervoerregio Vlaamse Rand, dit is een apart gewest met eigen wetgeving.</p> <p>Voor spoorverkeerslawaai wordt geen ambitie opgenomen in het RMP, vermits de vervoerregio daar geen invloed op kan uitoefenen. Voor het wegverkeerslawaai is de ambitie om het aantal km rustige woon- en leefstraten (Lden < 53dB en Lnight < 45 dB) te laten toenemen, in tegenstelling tot de huidige dalende trend. Daarnaast is het de ambitie om het aantal km belangrijke wegen met Lden > 70 dB te laten dalen naar nul. De richtwaarden zijn een ijkpunt. Hoe verhouden de normen zich tot het huidige geluidsklimaat en hoe zal dat evolueren met het RMP... GAP analyse...</p>
55	VMM/dep Omgeving	Mens	<p>Pag. 43 Beleidsambities 2030</p> <p>=> Er werden geen richtwaarden voor luchtverkeerslawaai vermeld onder de beleidsambities 2030, maar dit is voor deze vervoerregio ook een belangrijke bron van geluidshinder waar bij zeker rekening moet worden gehouden bij het realiseren van de beleidsambitie Ruimte die in de NIA wordt vermeld, namelijk "De woondichtheid op bewandelbare afstand rond het geheel van strategische collectieve vervoersknopen binnen de ruimtelijke ruggengraat neemt tegen 2020 met 50% toe tov 2015 (BRV) " Op pag. 16 van de NIA wordt immers vermeld dat er 5 interregionale Hoppinpunten worden geselecteerd waaronder Brussels Airport Zaventem.</p>	SMER	<p>Luchtvaart valt buiten de scope van het RMP, en dus ook van het strategische plan-MER dat opgemaakt zal worden.</p>
56	VMM/dep Omgeving	Mens	<p>Pag. 63 Toetsing thema mens - Openbaar vervoer:</p> <ul style="list-style-type: none"> •De optimalisatie van het treinaanbod door een verhoogde frequentie (al dan niet beperkt tot tijdens de spitsuren) leidt tot een mogelijke toename van geluidshinder voor de omwonenden in de directe nabijheid van het spoor. Het wordt aanbevolen waar nodig maximaal in te zetten op geluidsarme toestellen en de maximale demping van het geluid naar de omgeving toe. •Bij een verhoging van het OV-aanbod vormt de geluidshinder voor omwonenden in dichtbevolkte gebieden langs de OV-netwerken een aandachtspunt. Geluidshinder is een belangrijk gezondheidsaspect. Er wordt aanbevolen waar mogelijk maximaal in te zetten op geluidsarme toestellen en de maximale demping van het geluid naar de omgeving toe. <p>=> Waarom worden deze effecten onder "kan versterkt worden door" vermeld en niet onder potentieel negatieve effecten?</p>	SMER	<p>Tekstueel aangepast in de NIA.</p>
57	VMM/dep Omgeving	Mens	<p>Pag. 63 Toetsing thema mens - Openbaar vervoer: Aanbevelingen gedaan om o.a. maximaal in te zetten op geluidsarme toestellen.</p> <p>=> Valt het formuleren van deze milderende maatregel mbt het treinverkeer binnen de bevoegdheid van de vervoerregio Vlaamse Rand. Gelieve dit te verduidelijken.</p>	SMER	<p>Neen, dit valt niet onder de bevoegdheid van de vervoerregio. Dat neemt niet weg dat we een aanbeveling kunnen doen naar andere stakeholders binnen het mobiliteitsbeleid, in dit geval de NMBS.</p>
58	VMM/dep Omgeving	Mens	<p>Pag 75. Onder potentieel negatieve neveneffecten geluid: "Wonen wordt aangemoedigd waar sterk openbaar vervoer en veel voorzieningen nabij zijn": op vlak van geluidsoverlast dient dit enigszins genuanceerd te worden. Nabijheid van openbaar vervoer betekent niet per se dat zoveel mogelijk huizen rond enkele trein- en bushaltes moeten komen. Openbaar vervoer veroorzaakt immers geluidsoverlast. Wijken kunnen zo ingevuld worden dat tussen zware transportinfrastructuur en woonwijken nog een buffer van groen en/of voorzieningen ligt om geluidsoverlast afkomstig van deze transportfuncties te beperken."</p> <p>=> Het is heel goed dat in de NIA aandacht wordt besteed aan deze potentieel negatieve effecten. Zoals hoger aangegeven is de luchthaven ook een belangrijke bron van geluidshinder. De vernoemde afscherpende maatregelen zijn hiervoor uiteraard niet effectief.</p>	SMER	<p>Luchtvaart valt buiten de scope van het RMP, en dus ook van het strategische plan-MER dat opgemaakt zal worden.</p>

59	VMM/dep Omgeving	Mens	<i>Pag. 43</i> We stellen voor een meer kwantitatieve beoordeling toe te voegen o.a. wat daling van voertuigkilometers en emissies betreft. Op die manier kan inzicht gegeven worden in welke bouwstenen/ondersteunende maatregelen meer impact hebben dan andere.	SMER	Onder paragraaf 5.3.4 wordt aangegeven hoe in het plan-MER wordt omgegaan met een kwalitatieve en kwantitatieve beoordeling. Er wordt een semi-kwantitatieve inschatting gemaakt op basis van emissiefactoren die aangeleverd worden door VMM, zoals overeengekomen tijdens het overleg d.d. 22/06/2022.
60	VMM/dep Omgeving	Mens	<i>Pag. 71: Bij toetsing van 5.6 Logistiek is bij lucht sprake van een afname van de geluidshinder door verhoogd gebruik van bestaande binnenvaart en uitbouw van stadsdistributie.</i> => Vermoedelijk wordt een afname van emissies bedoeld ipv geluidshinder?	SMER	Tekstueel aangepast in de NIA.
61	VMM/dep Omgeving	Mens	<i>Pag 75: Lucht en geluid: In de NIA wordt gesteld dat aanmoedigen van wonen waar sterk openbaar vervoer en veel voorzieningen nabij zijn, enigszins genuanceerd moet worden.</i> => Het voorzien van woningen op locaties die bijdragen tot een modal shift kan wel degelijk positief zijn vermits dit leidt tot minder gereden voertuigkilometers en dus een positieve impact op emissies. Dit moet verder verduidelijkt worden in het MER.	SMER	Deze positieve effecten worden ook aangehaald in de NIA onder andere sub-thema's van de toetsing binnen het thema Mens.
62	VMM/dep Omgeving	Biodiversiteit	<i>Pag 47 Ambitie: Terugdringen hoeveelheid oppervlakte natuur waar vermessing/verzuring wordt overschreden.</i> => 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.	SMER	Tekstueel aangepast in de NIA. Het RMP heeft niet als doelstelling de vermessing of verzuring terug te dringen. Het kan wel zo zijn dat de mobiliteitsdoelstellingen (bv minder voertuigkm) een positieve bijdrage hebben aan de luchtmissies en daarmee aan vermindering van vermessing en verzuring
63	VMM/dep Omgeving	Biodiversiteit	<i>Pag. 46 :</i> Het openruimtenetwerk vormt een kader om te werken aan groene corridors in de Vlaamse rand die doorlopen tot in het BHG. Het openruimtenetwerk vormt nog geen beleidsambitie zoals opgenomen in 5.4.1 en 5.4.2, maar vormt wel een duidelijke figuur waar verder op wordt ingezet. Het kan een bijdrage aan het toetsingskader bieden om het subthema "versnippering en ontsnippering" tegen het licht te houden.	SMER	Binnen de Vervoerregio Vlaamse Rand is er de ambitie om door de uitrol van nieuwe mobiliteitsinfra, de open ruimte en de groen corridors minstens te vrijwaren, en geenszins te beperken naar ruimte en impact.
64	VMM/dep Omgeving	Biodiversiteit	<i>Pag. 48: Toetsingskader biodiversiteit</i> => Bij het toetsingskader moeten ook de effecten van stikstofdepositie meegenomen worden.	SMER	Dit werd wel opgenomen in tabel 5.1. Het werd ook toegevoegd aan het toetsingskader biodiversiteit. Geen N depositieberekening, wel semi kwantitatief op basis van voertuigkm en emissiefactoren
65	VMM/dep Omgeving	Biodiversiteit	<i>Pag. 48: Toetsingskader biodiversiteit</i> => Het toetsingskader vermeldt enkel de nabijheid van SBZ's en VEN. De doelstelling uit het luchtbeleidsplan bevat alle natuur.	SMER	Klopt. De meest gevoelige habitats liggen hoofdzakelijk in deze beschermde natuurgebieden. Hier wordt dan ook op gefocust. Verder zijn deze gebieden duidelijk afgebakend waardoor ze makkelijker aangeduid kunnen worden.
66	VMM/dep Omgeving	Klimaat	<i>Pag. 49: Beleidsambities</i> => Bij het thema klimaat worden geen doelstellingen aangehaald ivm ruimtebeslag en verharding. Dit lijkt een relevante indicator binnen het subthema klimaatadaptatie. Dit wordt wel opgenomen bij het thema ruimte.	SMER	Tekstueel aangepast in de NIA.
67	VMM/dep Omgeving	Klimaat	<i>Pag. 43 - § 5.3.1 (lucht)</i> => Er is tussen de departementen MOW en OMG afgesproken om ook de daling van voertuigkilometers als gevolg van het plan te berekenen en te toetsen aan de beleidsdoelstellingen uit de Vlaamse lucht- en klimaatbeleidsplannen. Dit is niet als indicator bij het toetsingskader meegenomen en moet toegevoegd worden.	RMP	Dit is een doelstelling voor het RMP zelf en wordt niet beoordeeld in het MER. Onrechtstreeks werkt de daling (in de mate dat ze zich realiseert) wel door in de beoordeling voor bv. de disciplines Mens en Klimaat. Kan meegenomen worden als indicator. Een beoordeling is dan nog steeds niet noodzakelijk. Maar geeft wel een beeld! Uiteraard is een beoordeling te zien in het totale plaatje van alle milieu-effecten. Daling voertuig km is geen milieueffect, de gevolgen ervan voor lucht en geluid etc. uiteraard wel

68	VMM/dep Omgeving	Klimaat	In het MER moet verduidelijkt worden hoe jaarintensiteiten uit het verkeersmodel bekomen worden vermits deze gebruikt worden in de beoordeling van lucht en klimaat.	SMER	zie opmerking 43.
69	VMM/dep Omgeving	Klimaat	We stellen voor een meer kwantitatieve beoordeling toe te voegen o.a. wat daling van voertuigkilometers en emissies betreft. Op die manier kan inzicht gegeven worden in welke bouwstenen/ondersteunende maatregelen meer impact hebben dan andere.	SMER	Er wordt een semi-kwantitatieve inschatting gemaakt op basis van emissiefactoren die aangeleverd worden door VMM, zoals overeengekomen tijdens het overleg d.d. 22/06/2022.
70	VMM/dep Omgeving	Klimaat	<i>Pag. 95</i> => Bij logistiek is sprake van maatregelen zoals rekeningrijden die nodig zullen zijn om meer duurzame alternatieven aantrekkelijker te maken, bijkomend vrachtverkeer te voorkomen en emissies van broeikasgassen in te perken. In het MER moet voldoende duidelijk zijn welke maatregelen deel (kunnen) uitmaken van het RMP en welke maatregelen eerder vervoerregio-overschrijdend zijn.	SMER/RMP	Financiële incentives (zoals rekeningrijden of tolheffing) zijn geen bevoegdheid van de vervoerregio's maar van de Vlaamse Regering. Dit neemt niet weg dat we wel de aandacht kunnen vestigen op het belang van dergelijke maatregelen om bepaalde ambities te realiseren.
71	VMM/dep Omgeving	Algemeen	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 kan hebben.	RMP	Geen reactie vereist.
72	VMM/dep Omgeving	Algemeen	Er is nood aan een coherent verhaal rond doelen, targets en indicatoren voor een RMP en hoe die zich verhouden tov indicatoren en targets die geëvalueerd worden in een MER. Dit kan beter eens overkoepelend voor alle vervoerregio's bekeken worden.	SMER	Geen reactie vereist.
73	VMM/dep Omgeving	Algemeen	Verschillende bouwstenen van het RMP kunnen zorgen voor een bijkomende druk op open ruimte en ruimtebeslag/verhardingsgraad. 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 bijv. compensatie van ruimtebeslag kan beter eens overkoepelend voor alle vervoerregio's bekeken worden.	SMER	Geen reactie vereist.
74	VMM/dep Omgeving	Algemeen	Mocht blijken dat de reductie van de afgelegde kilometers beperkt is, dan komt de vraag ook naar boven hoe dit verder kan worden meegenomen en welke suggesties gemaakt kunnen worden richting flankerend beleid in Vlaanderen.	RMP	Geen reactie vereist.
75	Gemeente Pepingen	Algemeen	Geen opmerkingen.	SMER	Geen reactie vereist.
76	Prov Vlaams-Brabant	Algemeen	<i>Pag. 40:</i> Een belangrijk aspect in het kader voor de milieubeoordeling (cf. de definitie van de referentiesituatie) zijn plannen die betrekking hebben op ruimtelijke ontwikkelingen. Hoewel de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen reeds is gekend, heeft dit BRV nog geen enkele stap uit de wettelijk vastgelegde planprocedure voor de opmaak ervan doorlopen. Er wordt aangegeven dat de principes van het BRV gebruikt zullen worden om keuzes binnen het RMP af te toetsen. Het Beleidsplan Ruimte van de Provincie Antwerpen én het Beleidsplan Ruimte van de Provincie Vlaams-Brabant hebben wel reeds meerdere stappen doorlopen binnen de wettelijke validatieprocedure. De provinciale beleidsplannen staan daarmee verder in het planproces om te komen tot wettelijk verankerde beleidsdocumenten voor het ruimtelijk beleid dan het BRV. Het juridische statuut van het BRV is zeer wankel als vergelijkingsbasis. Formeel wettelijk geldt nog steeds het RSV als basis voor het Vlaamse ruimtelijk beleid. Het is daarom aangewezen en juridisch robuuster om eerder de principes van de Provinciale Beleidsplannen Ruimte in opmaak te gebruiken in plaats van het BRV om de keuzes binnen het RMP af te toetsen. Daarnaast wordt er door de provincie bij het Vlaamse niveau op aangedrongen om verdere stappen te zetten in de juridische verankering van het BRV als nieuw beleidskader voor het Vlaamse ruimtelijk beleid.		Het ruimtelijk beleidsplan provincie heeft geen juridisch bindende bevoegdheid behalve voor de provincie zelf. De beoordeling richt zich op het Vlaams beleid.
77	Prov Vlaams-Brabant	Ruimte	<i>Pag. 53: Openbaar vervoer - Ruimtebeslag</i> => Naast de afbouw van niet-noodzakelijke wegenis wordt er gesuggereerd om ook de afbouw van parkeergelegenheid als compenserende maatregel op te nemen.	SMER	Tekstueel aangepast in de NIA.
78	Prov Vlaams-Brabant	Ruimte	<i>Pag. 55: Auto - Ruimtebeslag</i> => Het project "Werken aan de Ring" heeft niet alleen als doel de bereikbaarheid van het BHG te verhogen, maar om een betere en duurzamere bereikbaarheid van de hele centrumregio (inclusief Brussel) te realiseren.	SMER	Tekstueel aangepast in de NIA.

79	Prov Vlaams-Brabant	Ruimte	<i>Pag.57: Hoppinpunten - Ruimtebeslag</i> => Het is aannemelijk dat veel Hoppinpunten gerealiseerd zullen worden op locaties waar al (veel) verharding aanwezig is, al lijkt in het algemeen de nood aan infrastructurele aanpassingen om tot kwaliteitsvolle Hoppinpunten te komen wat te worden onderschat. Het verdient aanbeveling om de compenserende maatregelen zoveel als mogelijk ter plaatse te realiseren, bijv. kaderend in het creëren van een aangename verblijfsruimte.	sMER	Mee op te nemen in aanbevelingen, waar praktisch realiseerbaar.
80	Prov Vlaams-Brabant	Ruimte	<i>Pag. 61: Gedrag - Ruimtelijke samenhang</i> => De impact op de wagendruk door thuiswerken en de impact van mobiliteitsbudgetten lijkt overschat te worden. Ook andere (fiscale) maatregelen zullen noodzakelijk zijn om de wagendruk aanzienlijk te verminderen.	sMER/RMP	Flankerend beleid.
81	Prov Vlaams-Brabant	Mens	<i>Pag 64: Openbaar vervoer - Fysiek en mentaal welzijn</i> => De provincie ondersteunt nadrukkelijk de aanbeveling met betrekking tot de kwaliteitseisen voor toegankelijkheid van de OV-haltes. Die kwaliteitseisen komen alle gebruikers ten goede en dragen bij aan de hoogwaardigheid van het aanbod.	sMER/RMP	Geen reactie vereist.
82	Prov Vlaams-Brabant	Mens	<i>Pag. 65: Fietsnetwerk - Verkeersveiligheid</i> => Het wordt aangeraden om fietsstraten niet langer dan noodzakelijk voor plaatselijke voorzieningen te maken, aangezien te lange fietsstraten kunnen leiden tot frustratie bij autogebruikers en net de verkeersveiligheid in het gedrang brengen. Daarnaast wordt ook het inrichten van conflictvrije kruispunten aangeraden om de verkeersveiligheid fundamenteel te verbeteren. Men dient zich ervan bewust te zijn dat dergelijke maatregelen wel een impact hebben op de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer.	sMER/RMP	Geen reactie vereist.
83	Prov Vlaams-Brabant	Algemeen	<i>Pag. 35: De diabolotaks die betaald moet worden voor een rit naar Brussel-Airport Zaventem is een rem op het gebruik voor woon-werkverkeer.</i> => Dit is een verwarrende zin aangezien de diabolotoelage niet van toepassing is op abonnementen woon-werkverkeer. Deze toelage is eerder een rem op zakelijke verplaatsingen met het openbaar vervoer van en naar de luchthaven.	sMER/RMP	Tekstueel aangepast in de NIA.
84	Prov Vlaams-Brabant	Algemeen	<i>Pag. 37: Elk van deze beleidsdomeinen is immers bevoegd voor aspecten van het omgevingsbeleid</i> => er staat "beleidsdomeinen" waar "beleidsniveaus" wordt bedoeld	sMER	Tekstueel aangepast in de NIA.
85	Infrabel	Algemeen	Geen opmerkingen	sMER	Geen reactie vereist.
86	Agentschap Onroerend Erfgoed (AOE)	Ruimte	<i>Tabel 5-2 Toetsingskader Ruimte - Subthema ruimtelijke kwaliteit</i> In de tabel 5-2 worden de indicatoren opgesomd van de verschillende subthema's. Bij het subthema ruimtelijke kwaliteit wordt de 'waardering van het erfgoed en de karakteristieken van het landschap' vermeld. Het is onduidelijk op welke manier dit ingevuld zal worden en welke elementen meegenomen zullen worden in de afweging. Een generieke afweging wat betreft de erfgoedwaarde in het MER is niet zinvol. Volgende aspecten kunnen een onderdeel van deze afweging vormen: schaal van de bestaande bebouwing, aantal bouwlagen, kroonlijsthoogte, ritmiek, ... Het agentschap Onroerend Erfgoed heeft geen bezwaar bij de principes en visie die in de nota geformuleerd worden maar vraagt wel dat de manier waarop de impact op de erfgoedwaarde gemeten gaat worden verder verduidelijkt wordt.	sMER	Vermits het een strategisch plan-MER betreft, beoordelen we elk thema vanuit een helikopterzicht. Het aspect erfgoed zal dan ook eerder over landschappen gaan dan over monumenten in relatie tot eventuele nieuwe infrastructuur.