

Datum Advies	Adviesinstantie	Thematiek	Advies	Antwoord	Aanpassing in NIA
5-9-2022	Leefmilieu Brussel	-	Geen advies & aandachtspunten		-
6-9-2022	Tremelo gemeente	-	positief advies, geen advies		-
8-9-2022	Bierbeek gemeente	Mobiliteitsplan	het principe van basisbereikbaarheid is eenzijdig vraaggericht en daardoor vooral economisch vertaald en te weinig sociaal uitgewerkt	Dit is het standpunt van de gemeente Bierbeek. Het principe van Basisbereikbaarheid werd door het Vlaams Gewest decretaal vastgelegd en staat niet ter discussie binnen het RMP. Het netwerk Basisbereikbaarheid is reeds goedgekeurd en maakt geen deel uit van het RMP.	-
8-9-2022	Bierbeek gemeente	Mobiliteitsplan	De Lijn heeft onvoldoende om een afdoend en gebieds-dekkend openbaar vervoer te organiseren in Oost-Brabant (en Vlaanderen);	Het openbaar vervoer is inderdaad niet gebiedsdekkend (dit is ook de opzet van Basisbereikbaarheid: meer reizigers en minder 'lucht' vervoeren). Het vervoer op maat tracht binnen de blinde vlekken voor een alternatief te zorgen. In Bierbeek en Oost-Vlaams-brabant is dat in de vorm van een flexitaxi, die wel degelijk gebiedsdekkend is.	-
I	Bierbeek gemeente	Mobiliteitsplan	We zijn absoluut voor de grote plannen allerlei maar vragen ook aandacht voor fijnmazige "aanrijroutes" naar de stad, naar en zeker in de zogenaamde 'stedelijke bolster'.	Het principe van fijnmazige fietsroutes kan worden benadrukt in het RMP.	Mee te nemen in RMP
8-9-2022	Bierbeek gemeente	Mobiliteitsplan	1. De modal shift dankzij de e-bike en speedpedelec is gewoon zichtbaar in onze gemeente en ook in onze buurgemeenten; kan dat niet op de een of andere manier in model worden opgenomen want volgens mij is dat effect veel groter dan het eventueel resultaat van het uitgewerkt duurzaam scenario?	In het model zijn er elektrische fietsen aanwezig, alleen is het aandeel dat er momenteel inzit redelijk laag (voorzichtig ingeschat bij gebrek aan gegevens over gebruik ervan). Er wordt ook geen groei meegenomen in de 2030-scenario's (opnieuw, bij gebrek aan prognoses hiervoor). Wel wordt er impliciet rekening gehouden met bv. een hogere aantrekking van treinstations (wegens beter voor/natransport) en met een verhoogde snelheid op fietssnelwegen en bovenlokale fietsroutes (zoals toegepast in VVR Leuven). Speedpedelecs zitten op dit moment nog niet in de modellen (opnieuw, wegens te weinig gegevens over gebruik ervan).	H3.5.3
8-9-2022	Bierbeek gemeente	Mobiliteitsplan	1. De effecten van de zogenaamde tunnel zijn blijkaar positief voor Bierbeek; maar dat is dus zonder rekening te houden met de kosten en de gevolgen van dergelijke ingreep op alle andere domeinen.	Wij nemen in een MER de milieueffecten op. Er zijn vragen die buiten die scope vallen, zoals de kostprijs van een dergelijke ingreep. Die maakt geen deel uit van het MER-onderzoek. (Wij gaan ervan uit dat er realistische scenario's uitgetekend worden.)	H3.5.2
8-9-2022	Ruimtelijke planning Antwerpen	-	Geen advies & aandachtspunten		-
9-9-2022	Agentschap voor Natuur en Bos (ANB)	-	Geen advies & aandachtspunten		-
12-9-2022	Departement Landbouw & Visserij	Ruimte	Het departement zal geen advies uitbrengen bij de voorliggende screening plan-MER, maar zal dat wel doen in een later stadium van de adviesprocedure. Wel algemene aandachtspunten (zie verder).		-
12-9-2022	Departement Landbouw & Visserij	Ruimte	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. De impact op landbouw dient steeds zo laag mogelijk gehouden te worden bv door geen onnodige wegen aan te leggen of door de breedte hiervan te beperken tot wat strikt noodzakelijk is. https://v.vlaanderen.be/nl/voorlichting-info/publicaties-cijfers/landbouwimpactstudie	De impact van bijkomend ruimtebeslag op landbouw zal in algemene termen meegenomen worden.	H 5.4
12-9-2022	Departement Landbouw & Visserij	Ruimte	De inname van herbevestigd agrarisch gebied (HAG) moet voldoende gemotiveerd en gecompenseerd worden conform omzendbrief RO/2010/01. Er moeten milderende maatregelen voorzien worden voor de inname van professioneel uitgebate landbouwpercelen.	Dit zal meegenomen worden als aandachtspunt bij thema ruimte, voor de uitwerkingsfase van eventuele projecten. Er worden nog geen concrete milderende maatregelen opgenomen op dit niveau maar enkel aandachtspunten.	-
12-9-2022	Departement Landbouw & Visserij	Klimaat	De opvang van hemelwater moet binnen het plangebied zelf gebeuren en op zodanige wijze dat de waterhuishouding van de omliggende landbouwgronden er geen nadelige effecten van ondervindt. Alle nodige bufferzones moeten binnen het plangebied zelf aangelegd worden. Het plan mag geen negatieve invloed hebben op de waterhuishouding van landbouwgebruikspercelen	Het 'plangebied' is in feite de volledige VVR. Het kan wel meegenomen worden als aandachtspunt dat compensatie/buffering in de projectfase geen nadelige effecten mag hebben op omliggende gebieden. Opvang van hemelwater dient te gebeuren conform de wettelijke vereisten, dit wordt verduidelijkt in de discipline klimaat.	H 9.5.2
12-9-2022	Departement Landbouw & Visserij	Ruimte	Milderende maatregelen en compensaties 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 generen op het agrarisch gebruik dienen mee in overweging genomen te worden binnen het MER	Idem hoger: aandachtspunt opnemen dat compensaties bij de concrete projecten die voortvloeien uit het plan rekening moeten houden met de bestemming. Concrete maatregelen worden nog niet uitgewerkt op dit niveau.	H 9.4.5
12-9-2022	Departement Landbouw & Visserij	Ruimte	Ook landbouwverkeer dient meegenomen: breedte van landbouwwegen en hun bochten, passeerstroken, ... dient voldoende te zijn voor moderne landbouwwerktuigen, het verminderen van sluijverkeer op landbouwwegen, omrijfactor voor landbouwverkeer bij het knippen van wegen of het vermijden daarvan door een traktorsluit te voorzien, ...	Bij het formuleren van milderende maatregelen zal aandacht gevraagd worden voor het landbouwverkeer (voor zover van toepassing).	H 5.4

Datum Advies	Adviesinstantie	Thematiek	Advies	Antwoord	Aanpassing in NIA
16-9-2022	Kortenberg gemeente	Mobiliteitsplan	<p>Snelheidsverlagingen: *) De gemeente Kortenberg steunt het voorstel rond het verlagen van de maximumsnelheid naar 100 km per uur op de E314 tussen de E40 en het Vuntcomplex. *) De gemeente Kortenberg bepleit binnen de VVR de flexibiliteit om van sommige algemene inrichtingsprincipes af te wijken of deze in vraag te stellen indien er nood aan is. Bvb in geval van de N2 die de dorpskern van Kortenberg doorkruist. In de inhoudsafbakening komt daarbij aan bod dat er enkele knelpuntlocaties werden geselecteerd in navolging van het meest recente geluidsactieplan (pag 83-84). Bij twee van die knelpuntlocaties, N3 thv Tienen en N2 thv Kortenberg, voert AWW een actief beleid. Dat houdt in dat mogelijke maatregelen een stille wegverharding of een snelheidsverlaging kunnen zijn. We adviseren om deze maatregelen in het MER te beoordelen door in 1 van de scenario's een lager snelheidsregime te hanteren op de E314 (tussen de E40 en het Vuntcomplex) en op de hierboven genoemde knelpuntlocaties. Vervolgens kan getoetst worden wat de impact is van deze snelheidsverlaging op de disciplines geluid, luchtkwaliteit en verkeersveiligheids -leefbaarheid(binnen het thema Mens), ten opzichte van de referentiesituatie (de toestand in 2030 zonder invoering van de regionale mobiliteitsplannen). Onze inschatting is dat scenario 3 zich hier het best toe leent (aangezien doorgaand verkeer zowel op de hoofd-als op de regionale wegen zit, en dus beter gespreid is).</p>	<p>In het sMER wordt 1 voorkeursscenario meegenomen, gebaseerd op de ontwerp oefening met de 3 scenario's. De 3 scenario's op zich worden dus niet hernomen. De impact van snelheidsverlagingen worden voorzien in het voorkeursscenario, zal in het sMER semikwantitatief beoordeeld worden (obv emissiefactoren voor lucht en kengetallen voor geluid) tov het referentiescenario 2030. Het opvolgen van de knelpuntlocaties geluid gebeurt door AWW en vormt geen voorwerp van voorliggend plan. De algemene inrichtingsprincipes worden zoveel mogelijk aangehouden maar zijn niet absoluut bindend.</p>	-
16-9-2022	Kortenberg gemeente	Mobiliteitsplan	<p>De gemeente Kortenberg adviseerde ook dat aanrijroutes voor vrachtverkeer moeten kunnen gestuurd en gehandhaafd worden. De VVR moet niet alleen de route bepalen, maar ook initiatieven nemen om de zones of gebieden af te bakenen waarin sturende maatregelen nodig zijn en hoe deze te handhaven. Meer bepaald: hoe kunnen zones met verbod op vrachtverkeer en waar geen aanrijroute voor vrachtverkeer werd aangeduid afgedwongen worden?(tonnagebeperking?ANPR camera's?etc.). Een tonnageverbod in de woonkern die goed gehandhaafd wordt zal een positieve impact hebben op geluid, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid en -leefbaarheid. Ook dit is dus best in (minstens) 1 van de scenario's terug te zien. In scenario 1, 'Corridors', wordt ervan uitgegaan dat het vrachtverkeer zich maximaal op de hoofdwegen begeeft. In het MER worden de positieve effecten van een tonnageverbod dus best in dit scenario meegenomen en geanalyseerd.</p>	<p>Zie hoger: de 3 scenario's uit de NIA worden niet hernomen in het sMER maar vormen de basis voor het voorkeursscenario. Acties mbt vrachtroutes zijn onderdeel vflankerend beleid en worden algemeen meegenomen. We vestigen hierbij graag de aandacht op het feit dat de VVR een samenwerkingsverband is en geen uitvoerend mandaat heeft op zich. De VVR kan zelf geen concrete initiatieven nemen (afdwingen maatregelen, handhaving), het is af te spreken tussen de partners van de VVR wie welke actie uitvoert.</p>	-
22-9-2022	NMBS	Mobiliteitsplan	<p>Op pagina 28 bij scenario 1 staat vermeld: <i>"In dit scenario worden geen grote wijzigingen aangebracht in de bestaande dienstregeling van de trein. Enkel station Rotselaar, t.h.v. Danone, wordt extra geopend op lijn 35 Leuven –Aarschot, aanvullend op station Wezemaal. "Gezien de gewijzigde visie op een mogelijk station Rotselaar eerder dit jaar is het de vraag of dit project nog langer behouden moet blijven in scenario 1</i></p>	<p>De scenario's zijn opgemaakt met de beschikbare informatie op dat moment. In het voorkeursscenario wordt dit verder bekeken.</p>	Mee te nemen in RMP
22-9-2022	NMBS	Mobiliteitsplan	<p>Op pagina 29 staat bij scenario 3 o.a. het volgende: <i>"De enige extra infrastructuur is een nieuw perron. De meeste stations bestonden vroeger al, dus vaak is het nog zichtbaar in het landschap waar het perron lag/zal liggen. Lijn 36 Leuven –Tienen- Haasrode-Lovenjoel-KumtichLijn 35 Leuven –Aarschot- Wilsede-Putkapel-Gelrode".</i> Deze paragraaf doet uitschijnen dat een bijkomend station louter een nieuw perron vergt op de plaats van het oude. De impact van een extra station is evenwel veel omvangrijker. Doordat treinen tegenwoordig vaak langer zijn dan in het verleden zullen nieuwe perrons een groter ruimtebeslag hebben dan de oude. Een bijkomend station vergt aanzienlijke investeringen in lange, brede en hoge perrons, parkeerplaatsen en allerhande voorzieningen om er een attractieve mobiliteitshub te creëren. Eventueel dient ook de seininrichting aangepast te worden. De exploitatie van een station veroorzaakt ook recurrente onderhouds- en reinigingskosten naast het bijkomend energieverbruik voor het weer op snelheid te brengen van de treinen die er halteren. Daarenboven betekent elke bijkomende stop van een trein een verlengde rijtijd voor de reeds aanwezige reizigers op deze trein en wordt de capaciteit op de spoorlijn verminderd. Een beslissing voor een bijkomend station moet met al deze elementen rekening houden. Algemeen dient opgemerkt te worden dat de Vervoerregioraden een louter adviserende rol vervullen inzake het treinaanbod, inclusief mogelijke bijkomende stations, overeenkomstig artikel 8 van het Decreet Basisbereikbaarheid dat op 12 juni 2019 in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd werd.</p>	<p>Deze nuancering wordt toegevoegd.</p>	H2.2.2
27-9-2022	Departement Omgeving (Afdeling GOB & BJO) en VMM (team luchtbeleid)	Inleiding	<p>Relatie Ruimte-Mobiliteit: Het decreet basisbereikbaarheid voorziet dat een mobiliteitsplan en ruimtelijk beleidsplan op elkaar moeten worden afgestemd. Een duurzaam mobiliteitsbeleid heeft nood aan een duurzaam ruimtelijk beleid en vice versa. Bilateraal overleg om geïntegreerde keuzes te kunnen voorbereiden/maken is daardoor cruciaal. Echter, het plan zelf moet vooral gaan over de gewenste mobiliteitsontwikkelingen. We willen hierbij vooral benadrukken dat tekst of kaarten niet de indruk mogen wekken dat zij in de plaats treden van een ruimtelijk beleidsplan. Verwijzingen hiernaar kunnen uiteraard wel. Ook het belang van goede afstemming of de wederzijdse impact van bepaalde keuzes ook. Een regionaal mobiliteitsplan kan wel wijzen op de samenhang van bepaalde keuzes en verwijzen naar een ruimtelijk beleid/visie, die alogemaakt is of nog opgemaakt moet worden (bvb. een provinciaal beleidsplan). We merken dat deze nota, de synthesenota en de (ontwerp)nota flankerend beleid 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. 16).</p>	<p>Zin wordt geschrapt.</p>	H 1.3

Datum Advies	Adviesinstantie	Thematiek	Advies	Antwoord	Aanpassing in NIA
27-9-2022	Departement Omgeving (Afdeling GOB & BJO) en VMM (team luchtbeleid)	Mobiliteitsplan	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. Daarbij aansluitend stelt zich dan ook de vraag hoe het flankerend beleid zoals voorzien in de ontwerpnota "Flankerend beleid" mee wordt genomen in het milieueffectenonderzoek?	De overstappunten worden enkel geëvalueerd tav reeds geplande projecten, niet tav het juridisch aanbod (zoals woonuitbreidingsgebieden). Flankerend beleid wordt meegenomen in het RMP en dus in het milieueffectenonderzoek. De effectbespreking zal eerder high level zijn aangezien de maatregelen ook op dit niveau blijven. Specifiek voor het vermijden/terugdringen van verlinting kan het principe om meer aandacht te geven aan de verlintingsproblematiek, worden opgenomen. Dit is immers ook een probleem op vlak van verkeersveiligheid, zeker op drukke verkeerswegen.	Mee te nemen in RMP
27-9-2022	Departement Omgeving (Afdeling GOB & BJO) en VMM (team luchtbeleid)	Algemene methodiek	Verwijzing naar RURA. Het RURA beschrijft en analyseert de toestand in Vlaanderen o.b.v. de meest beschikbare gegevens. Belangrijk om aan te geven dat dit geen beleidsdocument is.	Wordt toegevoegd.	H 4.2.3
27-9-2022	Departement Omgeving (Afdeling GOB & BJO) en VMM (team luchtbeleid)	Mobiliteitsplan	Graag verduidelijking toevoegen hoe deze scenario's/bouwstenen van deze scenario's in de strategische vervoersmodellen werden doorgerekend . P 63, versie 4.2.2. van het verkeersmodel: categorisering uit RSV en ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen voor alle scenario's	Verdere verduidelijking wordt toegevoegd in het sMER.	-
27-9-2022	Departement Omgeving (Afdeling GOB & BJO) en VMM (team luchtbeleid)	Mobiliteitsplan	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 zal de beoordeling concreet gebeuren en doorwerken naar andere receptoren? Dit heeft immers ook impact op de beoordeling van het plan in een aantal receptor disciplines (Mens, Biodiversiteit en Klimaat). Als dit niet in de modellering per regio wordt opgepikt, wordt dit dan op Vlaams niveau bekeken?	Verdere verduidelijking wordt toegevoegd in het sMER.	-
27-9-2022	Departement Omgeving (Afdeling GOB & BJO) en VMM (team luchtbeleid)	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.	Dit wordt in algemene termen meegenomen: we kijken waar er knopen zijn en in hoeverre die ergens liggen waar er al ontwikkelingen zijn. Een grotere diepgang zal niet mogelijk zijn gezien het strategisch niveau van het RMP. Dit is vervat in beleidsdoelstelling 3 bij ruimte, er wordt geen aparte beleidsdoelstelling + toetsingskader van gemaakt. Dit kan wel leiden tot de formulering van een milderende maatregel (bvba aandacht voor bestaand juridisch aanbod nabij een knoop).	H 5.4
27-9-2022	Departement Omgeving (Afdeling GOB & BJO) en VMM (team luchtbeleid)	Mobiliteitsplan	Inzetten op terugdringen van ruimtebeslag en ontharding: er wordt in het document vooral uitgegaan van bijkomend ruimtebeslag door extra infrastructuur voor de verschillende modi. Het lijkt ook een goede oefening om het omgekeerde in beeld te brengen . NI. zijn er scenario's waarbij afname van verharding meer haalbaar is vb. versmalling van autowegen op bepaalde plekken (p 156 wordt terecht aangehaald "het plan omvat voorlopig ... " de conclusie hierbij lijkt echter te zijn dat mocht dit lukken de doelafstand net verkleind ipv vergroot?).	Als basisprincipe wordt steeds naar een minimaal gabariet gestreefd, in overeenstemming met de dienstorders en normen inzake verkeersveiligheid. Fietsroutes maken max gebruik van bestaande verharding: afhankelijk van de lokale situatie en het type weg waarop aangesloten wordt, zal extra verharding al dan niet nodig zijn. Het concretiseren van maatregelen richting afname van verharding blijft moeilijk. Behoorlijk potentieel zit bij de erfgoedwegen (gemeentelijk) om verlag van gabariet te doen. Dit kan ook meegenomen worden in het flankerend beleid mbt parkeerplaatsen.	opm i.v.m. p156 is aangepast. Overige: mee te nemen in RMP
27-9-2022	Departement Omgeving (Afdeling GOB & BJO) en VMM (team luchtbeleid)	Mens	In het MER wordt aangegeven dat de methodiek van CAR Vlaanderen toegepast wordt om jaarintensiteiten te bepalen. Dit is de methodiek die beschreven wordt in het richtlijnsysteem lucht , dit wordt best op die manier aangepast .	Aangepast.	H 4.2.4
27-9-2022	Departement Omgeving (Afdeling GOB & BJO) en VMM (team luchtbeleid)	Mens	Emissies: CO2 en NOx moeten berekend worden.	Dit is voorzien in het sMER	-

Datum Advies	Adviesinstantie	Thematiek	Advies	Antwoord	Aanpassing in NIA
27-9-2022	Departement Omgeving (Afdeling GOB & BJO) en VMM (team luchtbeleid)	Mens	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 inge-perkt door het modelleren 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?"	Verdere verduidelijking m.b.t. de frequentieverhogingen wordt toegevoegd in het RMP. Spoorassen zitten niet in het model, een bespreking in het sMER kan daarom enkel kwalitatief gebeuren.	Mee te nemen in RMP
27-9-2022	Departement Omgeving (Afdeling GOB & BJO) en VMM (team luchtbeleid)	Mens	In de NIA wordt gesteld dat in de quick scan geen verdere verfijning gebeurt van voertuigkilo-meters naar emissies. Het is belangrijk dat voldoende onderscheid gemaakt wordt tussen de types van wegen waar deze kilometers gereden worden. Ook wordt niet op elke (stedelijke) weg dezelfde snelheid gereden, waardoor dit wel een invloed heeft op de emissies . De doorwerking van kilometers naar emissies is wel degelijk nuttig en nodig . Door de gehanteerde werkwijze is er een beperkte onderschatting van het aantal voertuigkilometers op landelijke wegen. Kan gekwantificeerd worden hoeveel deze onderschatting bedraagt (grootte-orde)?	In het sMER doen we wel de verrekening naar emissies NOx. In het sMER wordt getracht het aandeel op landelijke wegen beter in te schatten.	-
27-9-2022	Departement Omgeving (Afdeling GOB & BJO) en VMM (team luchtbeleid)	Mens	In de quick scan wordt gesteld dat de gegevens van PROMOVIA nauwkeuriger zijn dan de methodiek met omrekeningfactoren die momenteel is toegepast. Gelieve bij het Team Verkeersmodellen van MOW na te gaan of deze stelling klopt .	De input kwam van het Team Verkeersmodellen.	-
27-9-2022	Departement Omgeving (Afdeling GOB & BJO) en VMM (team luchtbeleid)	Mens	Op p. 166 wordt gebruik gemaakt van grenzen uit de interpretatiegids voor stadsontwikkelingsprojecten . Deze methodiek mag niet toegepast worden in MER's en moet bijgevolg geschrapt worden .	Wordt aangepast: de grenswaarden zijn enkel indicatief gebruikt voor de visualisatie.	H 9.3.3
27-9-2022	Departement Omgeving (Afdeling GOB & BJO) en VMM (team luchtbeleid)	Mens	Vanaf p.167 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.	Huidige NIA bevat een quickscan, verdere detaillering wordt gemaakt in sMER.	-
27-9-2022	Departement Omgeving (Afdeling GOB & BJO) en VMM (team luchtbeleid)	Mens	Bij de conclusies wordt gesteld dat er nog grote reducties in aantal gereden voertuigkilometers in stedelijke gebieden nodig zijn om de doelstellingen te halen. Ook op de hoofdwegen is dit het geval. Dit moet toegevoegd worden aan de conclusies . Kan inzicht gegeven worden welke bouwstenen/ondersteunende maatregelen/aanbevelingen meer impact hebben dan andere? Brandstoftechnologieën hebben geen invloed op de gereden kilometers, wel op de emissies . De conclusie moet dan ook in die zin aangepast worden .	De kerndoelstelling die werd gekozen omvat zowel de reductie in voertuigkilometers als de beperking van de blootstelling aan NO2 en PM2,5. In het sMER wordt getracht de genomen/bijkomende maatregelen zoveel mogelijk te onderbouwen.	H 9.3.4
27-9-2022	Departement Omgeving (Afdeling GOB & BJO) en VMM (team luchtbeleid)	Mens	Bij de toetsing van alternatieven voor het subthema geluid wordt o.a. rekening gehouden met de wijziging van snelheid en verkeersvolume. Zal er ook rekening worden gehouden met eventuele relevante verschuivingen van verkeer, snelheid of aandeel vrachtverkeer van de dag periode naar de nacht-of avondperiode? Bij de beoordeling van de geluidseffecten in MER's wordt namelijk uitgegaan van de Lden geluidsindicator waarbij de geluidsniveaus tijdens de avond en nacht zwaarder doorwegen (respectievelijk een straffactor van 5 dB en 10 dB). Op deze manier wordt er rekening gehouden dat lawaai tijdens deze periodes als hinderlijker wordt beschouwd.	De info is per dagdeel aanwezig en wordt per dagdeel beschouwd in het sMER. Verschuivingen worden voor zover mogelijk bekeken in het sMER.	-
27-9-2022	Departement Omgeving (Afdeling GOB & BJO) en VMM (team luchtbeleid)	Mens	Op p91 wordt onder 6.2. 'Referentiesituatie 2030' het volgende vermeld: "Voor het aspect geluid wordt uitgegaan van de bestaande situatie als referentie ." Maar kan wat betreft de voertuigintensiteiten (akoestische PAE) de bestaande situatie en de referentiesituatie zomaar aan elkaar worden gelijk gesteld? En wat met het effect van reeds geplande geplande ontwikkelingen?	Qua voertuigintensiteiten wordt wel degelijk uitgegaan van verkeersmodel 2030, we bedoelden hier enkel qua achtergrondgeluid: wordt aangepast.	H 6.2
27-9-2022	Departement Omgeving (Afdeling GOB & BJO) en VMM (team luchtbeleid)	Mens	Op p92 §6.3 "Synthese van de referentiesituatie" wordt onder 'opportuniteiten' het volgende vermeld: "Tegen 2030 wordt een duidelijker wettelijk kader verwacht m.b.t. wegverkeer- en spoorverkeersnormen " Kan dit verduidelijkt worden? Voor wegen spoorverkeerslawaai is dit op dit moment op Vlaams niveau nog niet voorzien.	We hopen dit tegen 2030 te mogen verwachten... We zullen het schrappen.	H 6.3

Datum Advies	Adviesinstantie	Thematiek	Advies	Antwoord	Aanpassing in NIA
27-9-2022	Departement Omgeving (Afdeling GOB & BJO) en VMM (team luchtbeleid)	Biodiversiteit	Het toetsingskader vermeldt enkel de nabijheid van SBZ's en VEN. De doelstelling uit het lucht-beleidsplan bevat alle natuur.	Natuurrezervaten worden expliciet toegevoegd bij het toetsingskader.	H 7.6
27-9-2022	Departement Omgeving (Afdeling GOB & BJO) en VMM (team luchtbeleid)	Klimaat	Bij het thema klimaat wordt volgende doelstelling aangehaald: <i>"Terugdringen van bijkomend ruimtebeslag, ontharding en beheer van niet-verhard ruimtebeslag."</i> De termen 'verhard' en 'niet verhard' ruimtebeslag dienen verdere verduidelijking te krijgen voor lezers die niet ver-trouwd zijn met deze termen. Daarnaast is het niet meteen duidelijk welk beheer juist bedoeld wordt. Kan dit met een voorbeeld geduid worden?	Wordt verduidelijkt.	H 8.5
27-9-2022	Departement Omgeving (Afdeling GOB & BJO) en VMM (team luchtbeleid)	Klimaat	In de NIA wordt gebruik gemaakt van een gemiddelde EF voor CO2eq. Het type weg en de gereden snelheid hebben ook een invloed op de CO2-emissies . VMM heeft de die gebruikt moeten worden bij de berekeningen.	De aangepaste, verfijndere, cijfers zullen gebruikt worden in het sMER. In de quickscan werd gekozen voor een gemiddelde EF.	H 9.5.1
27-9-2022	Departement Omgeving (Afdeling GOB & BJO) en VMM (team luchtbeleid)	klimaat	Kan inzicht gegeven worden welke bouwstenen/ondersteunende maatregelen/aanbevelingen meer impact hebben dan andere?	In sMER kunnen -voor zover mogelijk- meer details gegeven worden. De doorrekeningen van de scenario's is in stappen gebeurd, wat toelaat na te gaan waar de grootste modal shift te verwachten valt.	H 9.5.1
27-9-2022	Departement Omgeving (Afdeling GOB & BJO) en VMM (team luchtbeleid)	Mobiliteitsplan	Aandachtspunten: Het is momenteel nog "onduidelijk" hoe sturend en concreet het mobiliteitsplan zal zijn op bepaalde principes waar te maken in de praktijk. Dit zal bepalend zijn voor het effect dat het regionaal mobiliteitsplanpotentieel kan hebben.	Het RMP zal altijd een zeker abstract gehalte behouden gezien de schaal van de regio waarover ze uitspraak doet. Wel worden een aantal visies weergegeven (ook naar de lokale mobiliteitsplannen toe), worden netwerken en strategieën voor het regionale mobiliteitsplan uitgewerkt en worden acties geformuleerd.	-
27-9-2022	Departement Omgeving (Afdeling GOB & BJO) en VMM (team luchtbeleid)	Algemeen	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 overkoepelend (voor alle vervoerregio's) bekeken worden. Onze input hier-voor is eerder doorgegeven via de nota in bijlage .	Dit wordt opgenomen met de coördinatoren van de andere regio's.	-
27-9-2022	Departement Omgeving (Afdeling GOB & BJO) en VMM (team luchtbeleid)	Ruimte	Verschillende bouwstenen van het regionaal mobiliteitsplan zouden voor een bijkomende druk op open ruimte en ruimtebeslag/verhardingsgraad kunnen 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 overkoepelend (voor alle vervoerregio's) bekeken worden.	Dit aspect wordt geëvalueerd binnen het thema Ruimte. Waar nodig (en mogelijk) worden compenserende maatregelen geformuleerd. Dit wordt afgestemd tussen de regio's in het verdere proces.	-
27-9-2022	Departement Omgeving (Afdeling GOB & BJO) en VMM (team luchtbeleid)	Mens	Uit de quick scan blijkt dat de reductie van de afgelegde kilometers beperkt is voor alle alter-natieven/scenario's. Daarnaast geeft de quick scan aan dat versterking mogelijk/nodig is . Hoe beiden verder mee genomen kunnen worden, dient bekeken te worden . Dit ook in functie van definiëring van het duurzaam scenario of (suggesties richting) flankerend (Vlaams) beleid.	Bij de verder ontwikkeling van het voorkeursscenario wordt bekeken welke bijkomende maatregelen nog genomen kunnen worden. De VVR heeft een bepaalde set van maatregelen ter beschikking. Sommige maatregelen kunnen niet op het niveau van een VVR genomen worden.	Mee te nemen in RMP
27-9-2022	Ruimtelijke planning Vlaams-Brabant		geen advies, wel aandachtspunten		-
27-9-2022	Ruimtelijke planning Vlaams-Brabant	Biodiversiteit	Er wordt aangegeven dat de principes van het BRV gebruikt zullen worden om keuzes binnen het RMP (Regionaal mobiliteitsplan) af te toetsen. Het Beleidsplan Ruimte van de Provincie Vlaams-Brabant heeft 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.	Hoewel het BRV nog niet rechtsgeldig is, vormen deze doelstellingen de basis voor verschillende beleidsvisies in opmaak, zoals het Provinciaal Beleidsplan Ruimte. De procedure voor de opmaak van het Provinciale Beleidsplan Ruimte loopt nog, bij de opmaak van het MER zal bekeken worden in hoeverre bepaalde doelstellingen bijgesteld dienen te worden, aansluitend op het Provinciale Beleidsplan Ruimte.	H 7.5.2

Datum Advies	Adviesinstantie	Thematiek	Advies	Antwoord	Aanpassing in NIA
27-9-2022	Ruimtelijke planning Vlaams-Brabant	Ruimte	Actuele toestand – ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context. Het RMP bepaalt de knooppuntwaarde voor het BAU2030-scenario niet via de gangbare VITO-kaart, waardoor een andere referentiesituatie wordt gecreëerd. Deze keuze zorgt ervoor dat de knooppuntwaarden voor de as Leuven-Diest zowel niet overeenkomen met de huidige toestand, alsook niet met de bepalingen uit het ontwerp-beleidsplan Ruimte voor Vlaams-Brabant. Specifiek komt dit erop neer dat er een (beperkte) knooppuntwaarde is tot aan de halte Kraasbeek (stelplaats De Lijn). Hoewel dit enkel binnen de referentiesituatie wordt meegenomen, wensen we er op aan te dringen deze kaart en bijhorende aannames niet als basis te nemen voor het gewenste beleid.	De knooppuntwaardekaarten werden opgesteld door het Vlaams Planbureau voor Omgeving. Het departement Omgeving hanteert deze gegevens als input bij het uitwerken van afwegingskaders voor het operationaliseren van een locatiebeleid voor ruimtelijke ontwikkeling, waarbij nog heel wat andere elementen in de afweging worden meegenomen. Ifv het gewenst beleid zal in een volgende fase de meest recente stand van zaken van het Provinciale Beleidsplan Ruimte meegenomen worden (kort na de opmaak van het NIA werd het voorontwerp publiek gemaakt).	Geen aanpassing, wel mee te nemen in het RMP
27-9-2022	Ruimtelijke planning Vlaams-Brabant	Ruimte	Ruimtebeslag: Bestudeer alternatief gebruik van bestaande wegen en fietspaden om bijkomend ruimtebeslag te beperken. Naast de afbouw van niet-noodzakelijke wegenis, wordt er gesuggereerd om ook de afbouw van autoparkeergelegenheid als compenserende maatregel op te nemen	Dit aspect wordt geëvalueerd binnen het thema Ruimte. Waar nodig (en mogelijk) worden compenserende maatregelen geformuleerd. Dit wordt afgestemd tussen de regio's in het verdere proces.	-
27-9-2022	Ruimtelijke planning Vlaams-Brabant	Mobiliteitsplan	Fietsverbinding Tienen-Landen: Het flankerend provinciaal beleid geeft aan dat het potentieel voor fietssnelweg tussen Tienen en Landen beperkt is. Onderzoek hoe intekenen BFF tussen Tienen en Landen winst kan betekenen voor bereikbaarheid i.v.m. de aanleg fietssnelweg.	Wordt meegenomen in het RMP.	Mee te nemen in RMP
27-9-2022	Ruimtelijke planning Vlaams-Brabant	mens	Verkeersleefbaarheid: Extra aandacht voor component verkeersleefbaarheid noodzakelijk.	Verkeersleefbaarheid wordt meegenomen in sMER als indicator. In de quickscan werd het aantal indicatoren beperkt.	-
27-9-2022	Steenokkerzeel gemeente	Mobiliteitsplan	We vragen vanuit onze gemeente wel aandacht bij ' Strategische doelstelling VRL 4: Mobiliteit is er voor iedereen: -studie, invoering of aansluiting rechtstreekse verbinding Tervuren-Blosdomein-Hofstade-Mechelen via het traject van de Tervuursesteenweg. - voldoende huidige en aangepast toekomstige capaciteit schoolbusvervoer en veilige fietsroutes naar de middelbare scholen te Haacht, Keerbergen en Tildonk. - sluisverkeer vanuit en naar de vervoerregio Leuven doorheen onze gemeente naar en van het Brussels gewest weegt op de verkeersveiligheid en leefbaarheid in onze gemeente. - we blijven ijveren voor een rechtstreekse verbinding vanuit onze gemeente naar in het bijzonder Universitair Ziekenhuis Leuven, Campus Gasthuisberg. Dit voor de kwetsbare doelgroep van ouderen, zieken en hun bezoekers waarvoor overstappen niet is aangewezen.	Wordt verder bekeken in het RMP.	Mee te nemen in RMP
28-9-2022	Agentschap Innoveren & Ondernemen (Vlaio)	Ruimte	Het strategisch MER voor het Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Leuven kan extra inspanningen leveren door aanvullende informatie omtrent bedrijfshuisvesting in de regio te integreren. Wegenrichting bedrijfsites kunnen overbelast geraken, zeker in drukke steden zoals Leuven. Dit heeft een directe impact op het klimaat, het milieu, én de gezondheid van burgers. Het strategisch MER kan opteren om in een eerste fase de huidige gevolgen van mobiliteit richting bedrijven op milieu en klimaat te capteren, om in een tweede fase het toekomstig bedrijfshuisvestingsbeleid af te stemmen op het Regionaal Mobiliteitsplan binnen deze vervoerregio. Zo kan de regio anticiperen op bedrijfshuisvestingsontwikkelingen door mobiliteit naar deze knooppunten te faciliteren met het oog op het minimaliseren van milieueffecten. Dit advies heeft betrekking op het toetsingskader in Thema Ruimte (5), beleidsdoelstelling: Minstens 60% van tewerkstellingsplaatsen op goed bereikbare locaties, i.e. +5% tegenover 2013.	Vanuit de doelstelling m.b.t. tewerkstellingsplaatsen (thema Ruimte) wordt dit als aandachtspunt meegenomen. Nieuwe bedrijvigheid of te herlocaliseren bedrijvigheid bevindt zich bij voorkeur in de nabijheid van multimodale knooppunten.	-
28-9-2022	Agentschap Innoveren & Ondernemen (Vlaio)	Ruimte	Gezien de vernoemde beleidsdoelstelling reeds deels het voorgesteld advies integreert, geeft het Vlaams Agentschap Innoveren en Ondernemen een gunstig advies. Een mogelijke extra toegevoegde waarde aan deze beleidsdoelstelling betreft dus het integreren van data dat de impact op milieu, klimaat en de mens kwalitatief en kwantitatief in kaart brengt . Alleen de bereikbaarheid in kaart brengen, biedt immers geen informatie over de tendensen omtrent de negatieve impact van bereikbaarheid op mens, klimaat en milieu.	Dit zit dan ook vervat in de thema's mens, biodiversiteit en klimaat	-
28-9-2022	VMM watertoets	Klimaat	Er wordt melding gemaakt van de fluviale en pluviale overstromingskaarten. Hierbij moet vermeld worden dat voor sommige waterlopen nog geen klimaatscenario's zijn doorgerekend. Hiermee moet rekening gehouden worden bij de beoordeling van de klimaatimpact. Voor het Dijlebekken gaat het om de Grote Laak en de Weesbeek, voor het Demerbekken gaat het om het Zwart Water en de Steenkensbeek. Voor de kleinere waterlopen zijn er geen waterloopmodellen opgemaakt. Om toch een inschatting te kunnen maken over de overstromingsgevoeligheid van deze waterlopen, verwijzen we naar de pluviale overstromingskaarten. We adviseren om bij de beoordeling van het bestaande wegennet en de eventuele uitbreiding van het wegennet rekening te houden met deze overstromingskaarten en het risico op tijdelijke afsluiting van de wegen door een overstroming (vb. impact op bereikbaarheid van een zone voor de hulpdiensten). De risicokaarten die op www.waterinfo.be/overstromingsrichtlijn terug te vinden zijn, kunnen helpen bij de beoordeling hiervan.	Nuancering wordt toegevoegd	H 9.5.2

Datum Advies	Adviesinstantie	Thematiek	Advies	Antwoord	Aanpassing in NIA
28-9-2022	VMM watertoets	Klimaat	Daarnaast wordt er ook melding gemaakt dat ruimtebeslag in zowel fluviaal als pluviaal overstromingsgevoelig gebied zoveel als mogelijk moet vermeden worden en dat indien nodig fluviaal overstroombaar gebied moet gecompenseerd worden in oppervlakte en volume. Hierbij moet vermeld worden dat de compensatie steeds buiten, maar grenzend aan overstromingsgevoelig gebied moet gecompenseerd worden en dat ook innave van pluviaal overstromingsgevoelig gebied moet gecompenseerd worden . Daarnaast moet er ook voor gezorgd worden dat de doorstromingen niet in het gedrang komt vb. doordat de aanleg van wegenis voor een dijkkeffect zorgt en hierdoor een overstroming zich zal verplaatsen naar een ander gebied.	Nuancering wordt toegevoegd	H 9.5.2
28-9-2022	VMM watertoets	Klimaat	Voor de hemelwaterafvoer , ook deze afkomstig van verharde oppervlakten binnen openbaar wegdomen, moet voldaan worden aan de bepalingen van art. 6.2.2.1.2 § 4 van Vlare II waarin is opgenomen dat onverminderd andere wettelijke bepalingen voor de afvoer van hemelwater de voorkeur gegeven moet worden aan de volgende afvoermogelijkheden in afnemende graad van prioriteit: opvang voor hergebruik, infiltratie op eigen terrein, buffering met vertraagd lozen in een oppervlaktewater of een kunstmatige afvoerweg voor hemelwater en tot slot lozing in de regenwaterafvoering (RWA) in de straat. Slechts wanneer de beste beschikbare technieken geen van de voornoemde afvoermogelijkheden toelaten, mag het hemelwater overeenkomstig de wettelijke bepalingen worden geloosd in de openbare riolering. Daarnaast bepaalt de code van goede praktijk voor het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van rioleringsystemen de bronmaatregelen dat in eerste instantie afstroming moet vermeden worden door maximaal te ontharden, vervolgens door gebruik te maken van waterdoorlatende verhardingen en langsliggende groenzones. Indien het hemelwater toch wordt opgevangen en wordt afgevoerd moet dit in eerste instantie naar een oppervlakkige infiltratievoorziening gebracht worden. Pas als aangetoond wordt dat dit niet mogelijk is, kan er een ondergrondse infiltratievoorziening (gelegen boven de gemiddelde hoogste grondwaterstand) geplaatst worden. Indien infiltratie niet mogelijk is, moet er een buffervoorziening met vertraagde doorvoer aangelegd worden.	Wordt toegevoegd.	H 9.5.2
28-9-2022	VMM watertoets	Klimaat	Naar het aspect grondwaterstroming kunnen we stellen dat de aanleg van de ondergrondse constructies/leidingen een bronbemaling met zich kan meebrengen. Indien men van plan is te bemalen moet minstens een melding volgens Vlare (klasse 3) van de activiteit gebeuren . Ze kan evenwel vergunningsplichtig zijn en zelfs MER-plichtig naargelang de ligging en het debiet per dag	Niet relevant op dit niveau, kan eventueel opgenomen worden bij de milderende maatregelen	-
28-9-2022	VMM watertoets	Klimaat	Voor bronbemalingen moet voldaan worden aan de sectorale voorschriften voor subrubriek 53.2 van de indelingslijst van bijlage 1 van Vlare II (art. 5.53.6.1.1 van Vlare II) . Met betrekking tot de lozing van het bemalingswater wordt eveneens verwezen naar Vlare II art. 6.2.2.1.2 § 5 namelijk dat niet-verontreinigd bemalingswater bij voorkeur opnieuw in de bodem gebracht wordt. Wanneer het in de bodem brengen redelijkerwijze niet mogelijk is, moet dit niet-verontreinigd bemalingswater geloosd worden in een oppervlaktewater of een kunstmatige afvoerweg voor hemelwater. Het lozen in de openbare riolering is slechts toegestaan wanneer het conform de beste beschikbare technieken niet mogelijk is zich op een andere manier van dit water te ontdoen	idem hoger	-
28-9-2022	VMM watertoets	Klimaat	Voor wat betreft de aanleg van het gescheiden stelsel willen wij wijzen op art. 6.2.2.1.2 § 3 van Vlare II waarin is opgenomen dat een volledige scheiding tussen het afvalwater en het hemelwater, afkomstig van dakvlakken en grondvlakken, is verplicht op het ogenblik dat een gescheiden riolering wordt aangelegd of heraangelegd, tenzij het anders bepaald is in het uitvoeringsplan. Voor bestaande gebouwen in een gesloten bebouwing is de scheiding tussen het afvalwater en het hemelwater, afkomstig van dakvlakken en grondvlakken, enkel verplicht indien daarvoor geen leidingen onder of door het gebouw moeten worden aangelegd.	idem hoger	-
28-9-2022	VMM watertoets	-	De nota wordt voorwaardelijk gunstig geadviseerd en is in overeenstemming te brengen met de doelstellingen en beginselen van de gecodificeerde decreten betreffende het integraal waterbeleid indien rekening wordt met de hierboven vermelde opmerkingen.		
29-9-2022	Agentschap Zorg & Gezondheid	Mobiliteitsplan	P18: "In de Vlaamse mobiliteitsvisie 2040 wordt omschreven waar Vlaanderen naartoe wil met mobiliteit tegen het jaar 2040. Deze visienota bevat een aantal duidelijke perspectieven voor mobiliteit, complementaire beleidsprioriteiten en hefboomen om die te realiseren, samen met nieuwe keuze- en denkpatronen om de transitie naar een meer duurzame mobiliteit mogelijk te maken." à Vanuit AZG kijken wij niet naar duurzame mobiliteit op zich, maar kijken we hoe een duurzame mobiliteit kan bijdragen aan een betere gezondheid en leefbaarheid van onze publieke ruimte. Met name of dit kan bijdragen aan zowel gezondheidsbescherming als gezondheidsbevordering en dit op zowel fysiek als sociaal als mentaal vlak. Die doorkijk mist AZG grotendeels in deze nota.	De nadruk in het RMP ligt op het verbeteren van de concurrentiepositie van de actieve modi (te voet, fiets), het verminderen van sluipverkeer, ... De evaluatie van deze maatregelen inzake duurzame mobiliteit naar andere milieuthema's (ruimte, mens, biodiversiteit, klimaat) is net de doelstelling van de mer. De aangehaalde aspecten worden behandeld binnen het thema mens. Er wordt bekeken of de 'gezondheidscalculator modal shift' van AZG toegepast kan worden in het sMER.	-
29-9-2022	Agentschap Zorg & Gezondheid	Mobiliteitsplan	P20: "SD5: Motiveren en prikkelen tot gedragsverandering en een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur" . à Niet enkel motiveren en prikkelen van de vervoersmodi die we méér willen zien gebruikt worden , maar tegelijkertijd afraden en bemoeilijken van vervoersmodi die we minder wille n . Anders is het heel moeilijk om een mentaliteitsshift bij de burger te bekomen.	Dat is inderdaad wat beoogd wordt in de visie. De aanpak dient gebiedsspecifiek te zijn.	-
29-9-2022	Agentschap Zorg & Gezondheid	Mobiliteitsplan	P22: "Zelfvoorzienende en klimaatneutrale regio" . à Dat is een mooie missie die we zeker aanmoedigen, maar de doorvertaling naar gezondheid en leefbaarheid zit er te weinig (duidelijk) in .	Dit is impliciet wat beoogd wordt.	-

Datum Advies	Adviesinstantie	Thematiek	Advies	Antwoord	Aanpassing in NIA
29-9-2022	Agentschap Zorg & Gezondheid	Mobiliteitsplan	P30: "De amplitude OV loopt van 4u30 tot 23u30." (of gelijkaardig) : à Een te weinig frequent aanbod van OV tijdens de avonduren en 's nachts vooral in het weekend ervoor zorgen dat mensen niet alleen blijven voor de auto kiezen maar bovendien achter het stuur kruipen onder invloed van alcohol of drugs wat nefast is voor de verkeersveiligheid. Voor al deze redenen pleit Zorg en Gezondheid toch voor een frequent genoeg aanbod, ook tijdens deze 'daluren' . Dit is ook gedragsverandering stimuleren, als het aanbod voldoende groot wordt dan veranderen sommige periodes die nu als 'daluren' worden bestempeld mogelijk toch naar een hoger gebruikersaantal.	Dit zijn terecht drijfveren, die samen met andere drijfveren en beperkingen moeten leiden tot het meest geschikte openbaar vervoer aanbod.	-
29-9-2022	Agentschap Zorg & Gezondheid	Algemene methodiek	P40: "Voor elke maatregel – genomen voor één van de vier vervoersmodi fiets, bus, auto en vracht - kan worden ingeschat wat de impact is op de verkeersstromen (waar komt het verkeer voor, hoeveel verkeer, wat is de modale verdeling). Voor deze inschatting kan gebruik gemaakt worden van een verkeersmodel (zie hoofdstuk 3.5.3). Het type voertuigen en de verkeersstromen bepalen in belangrijke mate hoeveel emissies het verkeer veroorzaakt en waar die voorkomen. Onder emissies verstaan we zowel lucht als geluidsemissies. De impact van de emissies wordt vertaald naar de receptoren biodiversiteit, mens en klimaat. Binnen een RMP kunnen ook infrastructurele aspecten aan bod komen". à Er zijn veel meer aspecten aan verkeer en de infrastructuur ervan dan enkel geluid en lucht . Geluid en lucht zijn typisch voor een kijk vanuit gemotoriseerd verkeer. Volgende aspecten afhankelijk van de modi hebben ook hun invloed op gezondheid en leefbaarheid: al dan niet verharding, oversteekbaarheid, ruimte-inname, hitte vasthouden, kansen tot beweging en ontmoeting, ...	Formulering wordt aangepast met verwijzing naar toetsingskaders.	H 3.2.1
29-9-2022	Agentschap Zorg & Gezondheid	Algemene methodiek	P 46: "Het voor- en natransport van het openbaar vervoer, dat dikwijls met de fiets of te voet wordt afgelegd maar ook soms met de auto gebeurt, wordt niet bij de betreffende vervoermiddelen gerapporteerd, maar bij het openbaar vervoer. Een mogelijke modale verschuiving bij dat voor- en natransport is dus niet zichtbaar." à Als die voor-en natrajecten maar " soms " met de wagen worden gedaan, waarom worden dan zo een grote parkings aan stations aangelegd? à Jammer dat dat niet zichtbaar is, want dit zijn net van die korte trajecten die veel potentieel hebben voor een modal shift naar actieve verplaatsingen .	Dit zijn de beperkingen van het Verkeersmodel zoals het momenteel ter beschikking is.	-
29-9-2022	Agentschap Zorg & Gezondheid	Algemene methodiek	P46: "Deelmobiliteit zoals deelwagens en deelfietsen (al dan niet elektrisch) wordt niet gemodelleerd, evenmin als vervoer op maat of belbussen. Het effect van deze maatregel zit dus niet verrat in de modelresultaten." à Jammer. Uiteraard zijn actieve verplaatsingen en openbaar vervoer nog steeds te verkiezen. Maar daarna komt uit ons rapport 'Hoe passen deelwagens in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt' naar voor dat deze op heel wat vlakken een gezondheidswinst hebben ten opzichte van privéwagens . AZG is van mening dat er naast inzetten op actieve verplaatsingen ook veel meer moet ingezet worden om de burger aan te zetten de eigen wagen weg te doen en over te schakelen op een deelwagensysteem. https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte	Dit zijn de beperkingen van het Verkeersmodel zoals het momenteel ter beschikking is. De shift naar meer deelmobiliteit maakt wel deel uit van het RMP. Een semikwantitatieve beoordeling zal niet mogelijk zijn, dit wordt wel kwalitatief meegenomen. In het sMER wordt bekeken of de gezondheidscalculator modal shift gebruikt kan worden (indien voldoende informatie voorhanden is).	-
29-9-2022	Agentschap Zorg & Gezondheid	Voorstelling thema's	P 56: tabel: à We vinden het vreemd dat ruimtelijke beleving en ruimtelijke kwaliteit "scope out" zijn . Deze hebben een behoorlijke invloed op de leefbaarheid en welbevinden ; gezondheid dus.	op dit strategisch niveau wordt dit niet meegenomen. We blijven achter deze scoping staan.	-
29-9-2022	Agentschap Zorg & Gezondheid	Voorstelling thema's	P 57: tabel: "fysiek en mentaal welzijn". à Fysiek, mentaal en sociaal welzijn ; en dit zowel vanuit gezondheidsbescherming als vanuit gezondheidsbevordering bekeken.	We voegen het sociale aspect toe. De analyse blijft evenwel op strategisch niveau en volgens de middelen die beschikbaar zijn voor een MER.	H 4.1
29-9-2022	Agentschap Zorg & Gezondheid	Voorstelling thema's	P 59: tabel klimaat: à Veel effectengroepen van klimaat hebben een grote invloed op mens ook, dit moet dus doorvertaald worden .	De vermelde effectgroepen m.b.t. klimaat worden behandeld binnen het thema klimaat. Hierbij worden ook de effecten op de mens meegenomen.	-
29-9-2022	Agentschap Zorg & Gezondheid	mens	P 85: "onderzoeker. Stilte betekent hier niet de totale afwezigheid van geluid maar wel een aangenaam geheel van geluiden. Een stiltegebied is dus een gebied met een goede akoestische kwaliteit. Het is een aaneengesloten gebied van enkele km ² groot dat een landelijk karakter heeft. Natuurlijke geluiden, afkomstig van zowel fauna als flora overheersen. Ook geluiden afkomstig van bewoners, bezoekers, landbouw, natuur- of bosbeheer, maken deel uit van het geluidsklimaat in een landelijk stiltegebied. Het aantal mechanische geluiden zoals van verkeer of bedrijvigheid zijn er beperkt." à In tegenstelling tot de luwte-oases waarvan het belang meer en meer onderschreven wordt en die soms slecht enkele 10m² kunnen zijn. https://omgeving.vlaanderen.be/nl/programma-luwte-oases	Wordt aangevuld.	H 6.1.2
29-9-2022	Agentschap Zorg & Gezondheid	mens	P 86: "De impact van wegverkeer op luchtmissies wordt door drie factoren bepaald: • Aantal afgelegde kilometers (hoe minder, hoe beter) • Samenstelling van het voertuigenpark (hoe schoner en zuiniger, hoe beter) • Snelheid en acceleratie" à Maar evengoed aantal wagens (hoe minder hoe beter): want ook een stilstaande wagen heeft een negatieve impact op bv. invulling publieke ruimte, verharding, materiaalgebruik, ...	In dit hoofdstuk gaat het specifiek over de impact op luchtmissies (niet op verharding, materiaalgebruik, invulling publieke ruimte...).	-

Datum Advies	Adviesinstantie	Thematiek	Advies	Antwoord	Aanpassing in NIA
29-9-2022	Agentschap Zorg & Gezondheid	mens	<p>P 92: "De elektrificatie biedt een antwoord op een aantal milieuproblemen (luchtkwaliteit, klimaat) maar kan daardoor de incentive om minder voertuigkilometers te rijden verzwakken en andere problematieken versterken (geluid of hoger wegennet, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid)." à Enerzijds moeten we er best voor zorgen dat er geen wildgroei ontstaat aan laadpalen die hier 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 en daartuit volgende gezondheidsproblematieken. Een ruimtelijke visie op de prioritairere inplanting van laadinfrastructuur zou een sterke stimulans kunnen zijn voor kernverdichting en deelwagengebruik.</p> <p>F We verwijzen graag naar ons rapport 'Hoe passen elektrische wagens in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt?' https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte F En naar de open brief van de Vlaamse Bouwmeester: https://vlaamsbouwmeester.be/nl/nieuws-opinie/elektrisch-rijden-hefboom-voor-ruimtelijke-transitie "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." "Ze biedt een kans om de deelwagen ingang te doen vinden"</p>	De gemaakte bedenking zal op centraal niveau worden overgemaakt aangezien dit het niveau van de vervoerregio overstijgt. Het principe kan zeker in de nota vermeld worden.	-
29-9-2022	Agentschap Zorg & Gezondheid	Mens	<p>P 93: "Meer beweging is één van de eenvoudigste veranderingen in levensstijl om je gezondheid te verbeteren. Er zijn hieromtrent geen concrete Vlaamse beleidsdoelstellingen geformuleerd, desalniettemin wordt het verbeteren van het fysiek en mentaal welzijn als een relevante doelstelling binnen de thematiek 'mens' weerhouden." à We lezen dit graag, maar ik heb daar concreet in deze nota nog weinig tot geen uitwerking van gezien. à Graag aanvullen met sociaal welbevinden. à AZG formuleert dit als gezondheidsbevordering.</p>	De indicator wordt meegenomen in het sMER, dit werd niet geselecteerd voor de quickscan.	-
29-9-2022	Agentschap Zorg & Gezondheid	Mens	<p>P94: kerndoelstellingen: Kerndoelstelling 1: Het aantal voertuigkilometers over de weg daalt in de vervoerregio Leuven. à Best ook als doelstelling het dalen van het aantal wagens op zich.</p>	Dit is geen vlaamse beleidsdoelstelling. We kunnen dit wel meenemen als aandachtspunt in de bespreking.	-
29-9-2022	Agentschap Zorg & Gezondheid	Mens	<p>P 96: "De vergroening van de voertuigvloot (elektrificatie, andere) zal een impact hebben op het geluid." à AZG wil dit toch sterk nuanceren; zie voetnoot tabel uit ons rapport 'Hoe passen deelwagens in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt' ==> Het geluidsvoordeel van de elektrische wagen manifesteert zich vooral onder de 30 km/u, wat dus vooral voorkomt in gebieden waar gemakkelijk gewandeld of gefietst kan worden, en waar autorijden hoe dan ook beter ontraden wordt.</p>	Nuancering wordt toegevoegd.	H 6.5
29-9-2022	Agentschap Zorg & Gezondheid	Mens	<p>P98: "beleidsdoelstelling: Een actieve levensstijl wordt bevorderd ten behoeve van het fysiek en mentaal welzijn." à Waarom wordt deze niet meegenomen in de quick scan? Is nochtans belangrijk voor gezondheid.</p>	werd beslist dit in eerste analyse niet mee te nemen wegens te weinig scenario-ondercheidend. Dit wordt wel meegenomen in het sMER.	-
29-9-2022	Agentschap Zorg & Gezondheid	Mens	<p>P98: "Enerzijds zal de modal shift gebruikt worden om de evolutie in 'walkability score' in te schatten. Anderzijds zal meer actieve beweging ook vanzelfsprekender zijn als er oog is voor kernversterking, nabijheid en voldoende functiemix zodat de autoafhankelijkheid kan dalen" à Klopt. Maar anderzijds moet er zeker ook ingezet worden op het ontraden van autogebruik om de burger aan te zetten tot mentaliteitshift en het doorbreken van zijn/haar mobiliteitgewoontes.</p>	Wordt meegenomen.	H 6.5
5-10-2022	Infrabel	Mobiliteitsplan	in de nota wordt gesproken van de heropening van stations, of de aanleg van nieuwe stopplaatsen die op slechts enkele kilometer van andere stopplaatsen liggen. Enerzijds dient onderzocht te worden of hier vraag naar is, en wat de kosten/batenverhouding is , anderzijds moet het ook mogelijk zijn wat betreft rijpaden.	Binnen het RMP en de scenario's wordt enkel een eerste aanzet tot prioriteitenstelling gedaan. Binnen het RMP wordt een prioriteit naar voor geschoven.	Mee te nemen in RMP
5-10-2022	Infrabel	Mobiliteitsplan	in tegenstelling tot beschreven in de nota is de verschuiving van goederenvervoer van de weg naar het spoor wel een kerndoelstelling (green deal)	Dit wordt aangepast in het RMP. In het RMP wordt dit verder uitgewerkt.	Mee te nemen in RMP
5-10-2022	Infrabel	Ruimte	p147: de goederenstroom via trein is niet afhankelijk van een station , de reizigersstromen uiteraard wel.	Aangepast naar 'nabij spoorweg' ipv 'nabij station'.	H 9.2.3
5-10-2022	Infrabel	Mobiliteitsplan	Er wordt vaak beschreven dat het treinaanbod omhoog moet, of dat frequenties moeten stijgen. In realiteit zitten veel spoorlijnen aan hun maximale capaciteit . Door de uitrol van nieuwe seinrichtingssystemen kan de capaciteit verhoogd worden , maar voor een optimaal resultaat dienen alle gelijkgrondse kruisingen weggewerkt te worden en te vervangen door bruggen en tunnels op juist gekozen locaties.	In het RMP wordt getracht een aantal prioriteiten naar voor te schuiven	Mee te nemen in RMP
5-10-2022	Infrabel	Ruimte	p152: "een verhoogde frequentie van treinen komt de bereikbaarheid van bedrijventerreinen ten goede. " Als het bedrijventerrein niet bereikbaar is per trein , hoe kan dan een verhoogde frequentie de bereikbaarheid verbeteren?	Er staat reeds 'Dit zou de bereikbaarheid van alle bedrijventerreinen <u>die per trein bereikbaar zijn</u> ten goede komen'	-