

Verwerking adviezen NIA Waasland					
Nr.	Adviesinstantie	Onderwerp/trefwoord	Inhoud (letterlijke passage)	Reactie	Verwerking in NIA?
1	Terneuzen	Gunstig advies, geen toevoegingen	Op dit moment hebben we geen toevoegingen voor de nota van inhoudsafbakening. Wel blijven wij betrokken bij het verdere proces.	-	-
2	Hulst	Gunstig advies, geen toevoegingen	Wij hebben geen toevoegingen en/of opmerking op jullie "nota inhoudsafbakening Waasland" en zien de stukken die nog volgen met belangstelling tegemoet.	-	-
3	Lokeren	Gunstig advies, geen toevoegingen	Het college heeft kennis genomen van de nota inhoudsafbakening voor de vervoerregio Waasland. Er wordt in deze fase nog geen advies gegeven.	-	-
4	AZG		Gelieve de feedback uit de NIA Brugge ook mee te nemen in het dossier Waasland.	OK, punten hierna opgenomen.	-
5		Algemene visie	Agentschap Zorg en Gezondheid kijkt "breed" en 'integraal' naar gezondheid, meer bepaald naar zowel gezondheidsbescherming als gezondheidsbevordering en dit op zowel fysiek als sociaal als mentaal vlak. Zie: <a href="https://www.zorg-en-gezondheid.be/project-gezonde-publieke-ruimte">https://www.zorg-en-gezondheid.be/project-gezonde-publieke-ruimte</a>  We kijken naar invloeden van pollutanten rechtstreeks (zoals NO <sub>2</sub> , BC en geluid: zie richtlijnenboek mens-gezondheid) maar ook naar de invloed van bijvoorbeeld het klimaat, zoals de invloed van hitte en watertekorten/overstromingen op gezondheid of de invloed van ruimte en groen of net het tekort aan ruimte en groen op de gezondheid. In een gezonde publieke ruimte is er oog voor plaatsen waar we stilte, rust en verkoeling kunnen opzoeken, maar ook voor plaatsen waar er ruimte is voor ontmoeting, vrije tijd en sport. Ook kijken we naar de invloed van bewegingen op gezondheid, vandaar ook de nadruk op het stimuleren van actieve verplaatsingen en het volgen van het STOP-principe, naast de positieve invloed van stappen en trappen op luchtvervuiling en geluidshinder doen voetgangers, fietsers en openbaarvervoergebruikers méér aan lichaamsbeweging dan automobilisten die eerder een sedentaire levensstijl hebben. De nodige infrastructuur hiervoor neemt ook minder ruimte in dan die voor personenwagens, ruimte die dan voor andere doeleinden kan worden ingezet. Meer actieve beweging zal ook vanzelfsprekender zijn als er oog is voor kernversterking, nabijheid en voldoende functiemix zodat de autoafhankelijkheid kan dalen. Bovendien komen de maatregelen die nodig zijn om tot een gezonde publieke ruimte te komen, naast gezondheid veelal ook milieu en klimaat ten goede.	Er wordt nota genomen van deze brede visie vanuit het AZG op de kijk naar gezondheid. In het MER zal waar relevant de doorwerking van klimaat effecten op de gezondheid van de mens eveneens behandeld worden.	Nee
6		Terminologie	Overall waar men schrijft de milieueffectbeoordelingen te bekijken zou dit ook moeten doorteveld worden naar gezondheidseffecten (gezondheid brede definitie).	Gezondheidseffectenbeoordeling maakt inderdaad onderdeel uit van de milieueffectenbeoordeling.	Nee
7		Terminologie	Overall waar staat "fysiek en mentaal welzijn" zou dit uitgebreid moeten worden naar fysiek, mentaal én sociaal welzijn; en dit zowel vanuit gezondheidsbescherming als vanuit gezondheidsbevordering bekeken.	Aangepast	Ja
8		Terminologie	Het is te eng beschouwd om voor de gezondheidskenmerken gerelateerd aan mobiliteit enkel lucht- en geluidseffecten te beschouwen.	Binnen het thema mens-gezondheid worden naast lucht en geluid ook de subthema's verkeersveiligheid en fysiek, mentaal en sociaal welzijn meegenomen. Waar relevant zal ook de doorwerking van klimaat effecten op de mens meegenomen worden, alsook de impact van een gewijzigde modal shift op het bewegingspatroon van de mens.	Nee
9		Beleid	De mobiliteitsvisie 2040 zou ook "er zijn minder gezondheidseffecten/kosten" mogen bevatten.	Dit betreft een advies op de mobiliteitsvisie, niet op de Nia.	Nee
10		Beleid	Niet enkel als doelstelling "het dalen van het aantal km" benoemen maar ook de doelstelling "het dalen van het aantal wagens/wagenbezit". Want ook een stilstaande wagen heeft een negatieve impact op bv. de invulling van de publieke ruimte, de verhardingsgraad, het materiaalgebruik, het hitte-eilandeffect, sedentair gedrag, ... (zie rapport deelwagens). Gezien ongeveer 18% van de Vlamingen de wagen neemt voor afstanden minder dan 1 km en 51,72% van alle autoverplaatsingen gebeurt voor afstanden tussen de 0 en 5 km is daar nog een groot groeipotentieel voor actieve verplaatsingen en dus onrechtstreeks voor het verminderen van autobezit.	Dit betreft een advies op het RMP, niet op de Nia.	Nee
11		Beleid	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 willen. Inzetten op infrastructuur voor voetgangers en fietsers is dus zeker een must, ook het verbeteren van het openbaarvervoeraanbod. Maar tegelijkertijd moet er zeker ook ingezet worden op het ontraden van autogebruik om de burger aan te zetten tot een mentaliteitsshift en het doorbreken van zijn/haar mobiliteitsgewoontes. Dit door bijvoorbeeld het aantal parkeerplaatsen te verminderen en km-heffing op personenwagens in te voeren, of een toegangsvergoeding voor de binnenstad. Ook sensibilisering rond modal shift is belangrijk.	Dit betreft een advies op het RMP, niet op de Nia.	Nee
13		Beleid	Een te weinig frequent aanbod van OV tijdens de avonduren en 's nachts is een reden dat men toch voor de auto blijft kiezen. Bovendien kan een te beperkt aanbod 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 betreft een advies op het RMP, niet op de Nia.	Nee
16		Beleid	Naast comfortabele en veilige fietspaden tussen deelgemeentes ook inzetten op trillingsvrije fietsondergrond in binnensteden. Kasieien bemoeilijken het fietsen in de binnenstad, ze maken het onveilig, moeilijk en onaangenaam, zeker voor kinderen en ouderen.	Voorstel voor RMP, geen advies op de Nia. In het Mer wordt het effect op het gebruikscomfort behandeld bij gebruikskwaliteit.	Nee
17		Beleid	Naast inzetten op de toename van de woondichtheid op bewandelbare afstand rond het geheel van strategische collectieve vervoersknopen ook inzetten op het stoppen maar ook het effectief aanbouwen van lintbebouwing.	Geen advies op Nia.	Nee
18		Beleid	Wat verharding betreft zijn de vele parkeerplaatsen ook een boosdoener, we zijn voorstander om deze sterk te verminderen en als ze toch nodig zijn in doorlaatable materiaal aan te leggen zoals halfklinkers of grasdallen, dit bevordert de doorlaatable van de bodem en vermindert hittestress. Vrijgekomen plaats door parkeerplaatsen te schrappen kan ingevuld worden met veel aangenamere/nuttigere/gezondere functies zoals groenstroken, zitbanken, speeltuintjes, ontmoetingsplekken, .... Ook deelwagens kunnen hier sterk aan bijdragen: aangezien 1 deelwagen tot 12 personenwagens kan vervangen is ook slechts 1/12 parkeerplaatsen nodig. Hier moet massaal veel meer op ingezet durven worden.	Geen advies op Nia.	Nee
19		Beleid	Het voorstel om eventueel al verharde zones te ontharden zodat er geen netto stijging is van het ruimtebeslag vinden we zeer belangrijk.	Geen advies op Nia. Wordt acte van genomen.	Nee
21		Geluid	Hoewel dit dossier ze niet aanhaalt i.v.m. geluid, wil ik meegeven dat elektrische wagens ondanks hun stille motor eigenlijk géén oplossing bieden naar verkeersgeluid toe. 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.	Dit klopt en zal in het MER rekening mee gehouden worden. Vanaf 30 km/u primeert rolgeluid boven motorgeluid.	Nee
22		Lucht	Ook houtstook (voor verwarming of andere) zorgt voor heel wat luchtvervuiling door antropogene bronnen.	Geen advies op Nia.	Nee
23		Geluid/lucht	Zal de geluidsbelasting doorgerekend worden naar aantal gehinderden en aantal slaapproblemen? Idem luchtkwaliteit naar gezondheidseffecten?	De beoordeling is een kwalitatieve beoordeling, onderbouwd door kwantitatieve gegevens. Er zal een doorrekening gebeuren van de maximale wijzigingen in voortuigkilometers voor wat betreft geluidsbelasting en luchtkwaliteit. Deze doorrekening wordt verfijnd naar de omgeving (kern / open ruimte).	Nee

24		Referenties	Het dossier vermeldt "Hoewel er momenteel geen beleid of eenduidige doelstellingen rond geformuleerd werden, zijn zowel fysiek als mentaal welzijn relevante subthema's. Meer stappen, wandelen of fietsen is één van de eenvoudigste veranderingen in levensstijl om het fysiek welzijn te verbeteren. Als dit kan gebeuren in een rustige en groene omgeving, zal het daarenboven een positieve impact hebben op het mentaal welzijn." -> In verband hiermee zijn al heel wat interessante studies en instrumenten opgeleverd, we halen er hier enkele aan maar er zijn er nog meer: <a href="https://www.zorg-en-gezondheid.be/project-gezonde-publieke-ruimte">https://www.zorg-en-gezondheid.be/project-gezonde-publieke-ruimte</a> <a href="https://www.vlaanderen.be/publicaties/groenblauwe-ruimtes-als-bouwsteen-van-gezonde-en-veerkrachtige-leefomgevingen-handboek-voor-planning-inrichting-en-beheer">https://www.vlaanderen.be/publicaties/groenblauwe-ruimtes-als-bouwsteen-van-gezonde-en-veerkrachtige-leefomgevingen-handboek-voor-planning-inrichting-en-beheer</a> <a href="https://omgeving.vlaanderen.be/uitwerking-van-praktische-instrumenten-rond-gezondheid-in-ruimtelijk-beleid">https://omgeving.vlaanderen.be/uitwerking-van-praktische-instrumenten-rond-gezondheid-in-ruimtelijk-beleid</a> <a href="https://omgeving.vlaanderen.be/nl/klimaat-en-milieu/gezonde-veilige-en-aantrekkelijke-leefomgeving/ruimte-voor-gezondheid-praktische-instrumenten">https://omgeving.vlaanderen.be/nl/klimaat-en-milieu/gezonde-veilige-en-aantrekkelijke-leefomgeving/ruimte-voor-gezondheid-praktische-instrumenten</a> <a href="https://omgeving.vlaanderen.be/nl/aan-de-slag-met-de-10-kernkwalleten">https://omgeving.vlaanderen.be/nl/aan-de-slag-met-de-10-kernkwalleten</a> <a href="https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte">https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte</a> <a href="https://researchportal.be/nl/publicatie/ontwerpen-van-toekomstbestendige-en-gezonde-woonomgevingen">https://researchportal.be/nl/publicatie/ontwerpen-van-toekomstbestendige-en-gezonde-woonomgevingen</a> <a href="https://archieef-algemeen.omgeving.vlaanderen.be/xmlui/handle/acd/229931">https://archieef-algemeen.omgeving.vlaanderen.be/xmlui/handle/acd/229931</a>	De aangehaalde referenties zullen waar relevant geraadpleegd worden bij opmaak van het MER.	Nee
25	VMM, team watertoets	Beleid	We merken dat de discipline water geen eigen een plaats krijgt in de effectbeoordeling en beschrijving van het strategisch MER. Watergerelateerde aspecten en regelgeving worden eerder beperkt behandeld en ingeschoven onder het thema biodiversiteit, waar de focus ligt op de impact op SBZ's en VEN- gebieden.  We wensen echter voldoende aandacht te vragen voor de doelstellingen van het decreet integraal waterbeleid en de Europese overstromingsrichtlijn ook buiten de SBZ's en VEN gebieden. Inzetten op ontharding, ruimte voor (overstromings)water, klimaatrobuuste valleien, structuurherstel van waterlopen en het toepassen van bronmaatregelen zijn immers belangrijke aandachtspunten die in een milieufwefing dienen mee te spelen, zeker voor wat de aanleg van grotere infrastructuurwerken zoals fietsnelwegen en wegeniswerken betreft. Een afdoende afvoering aan de sectorale regelgeving, stroomgebiedbeheerplannen en eventuele riviercontracten is daarbij ook aangewezen.	De receptorgerichte aanpak, zoals momenteel voorgesteld in de Nia, werd opgemaakt in overeenstemming met team MER. Naast de doorwerking op biodiversiteit zal in het MER ook de mate waarin het plan bijdraagt aan de klimaatrobuustheid van de omgeving en van haar weerbaarheid aan de gevolgen van klimaatverandering, op het vlak van droogte, hittestress en wateroverlast, besproken worden onder het thema Klimaat. Een concrete uitwerking van de watertoets wordt inderdaad niet opgenomen: het strategisch plan duidt geen bijkomende verhandingen aan, of op te breken verhandingen; enkel de principes worden vastgelegd. Er kan dan ook geen gedetailleerde uitspraak gedaan worden over de totale oppervlakte verharding en de locatie ervan ten opzichte van de bestaande waterhuishouding.	Nee
26		Voorwaardelijk gunstig mits enkele opmerkingen	VMM, team watertoets verleent een voorwaardelijk gunstig advies mits rekening wordt gehouden met bovenstaande opmerkingen aangaande de uitwerking van de discipline water.	-	-
27	ANB	Verharding	Binnen een RMP kunnen ook infrastructurele aspecten aan bod komen. Dit houdt veelal bijkomende verharding in. De doelstelling tot het verminderen van verharding komt o.i. te weinig aan bod binnen het onderdeel milieudruk. Elke bijkomende verharding dient sterk afgewogen te worden i.f.v. de absolute noodzaak en het plan zou er naar moeten streven om verharding uit te breken.	Dit betreft een advies op het RMP, niet op de Nia	Nee
28		Waterbus	De waterbus wordt in het RMP sterk naar voor geschoven als duurzaam alternatief voor het vervoer naar Antwerpen en de haven. De toestand is evenwel niet zo rooskleurig. Dat waterbus zorgt momenteel voor zeer ernstige schade aan slikken en schorren van de Schelde. Dit komt door de snelheid die de waterbus moet aanhouden om te kunnen concurreren met andere vervoersmodi. Slikken en schorren langs de Schelde zijn beschermde habitats binnen de Europese habitatrichtlijn. De golfslag veroorzaakt door de waterbus leidt tot een stelliere overgangszone tussen riviergeul en dijk met hogere schorkliffen tot gevolg, waarbij vooral de pionierszone van het hoge slik en lage schor bedreigd wordt. De (dure) steenbestortingen die de Vlaamse waterweg moet uitvoeren aan geul- en schorranden leiden tot een verminderde dynamiek van de slikoever, waardoor het habitat verdwijnt. Deze effecten moeten zeker onderzocht worden.	De waterbus komt niet aan bod in het plan voor deze vervoerregio. Indien in de loop van het proces dit vervoermiddel toch aan bod zou komen, zal rekening gehouden worden met de gegeven input.	Nee
29		alternatieven	Verder is het Agentschap voor Natuur en Bos verbaasd dat geen alternatieve scenario's beoordeeld worden. De argumentatie hiervoor is dat het RMP tot stand is gekomen door een iteratief overlegproces waarbij stakeholders, ambtenaren en de leden van de vervoerregioraad hun inbreng gaven op voorgestelde maatregelen in diverse werkdomeinen. Vraag is of tijdens dit iteratief overlegproces voldoende afwegingen zijn gebeurd vanuit de verschillende milieudisciplines. In hoeverre was dit meer dan een afweging vanuit louter historische beslissingen en mobiliteitsaspecten?  Hierbij een voorbeeld: Ruimtelijk gezien liggen de fietsnelwegen in het Waasland dikwijls los van bestaande infrastructuur en/of kernen. De F4 loopt langs een spoorlijn maar de F411, F41 en F412 liggen zijn uitstekend los van elke infrastructuur in buitengebied (deels habitatrichtlijngebieden en Vlaams ecologisch netwerk). Deze keuze blijkt fout te zijn. Niet alleen zorgt dit voor druk op biodiversiteit, maar ook worden ze niet optimaal gebruikt als het duister is. De eerste reflex is verlichting te voorzien wat zeer natuurverstrend is, en dus niet altijd kan toegelaten worden. Uit studies blijkt trouwens dat het gebrek aan sociale controle veel nefaster is voor het gebruik van de fietssnelwegen in het donker. Vanuit dit oogpunt zou het beter zijn terug te vallen op de ontwikkeling van fietssnelwegen langs bestaande wegen met veel sociale controle (zoals de geplande F43 langs de N41).	In het voorbereidend iteratief proces zijn mogelijke alternatieven onder de loep genomen. Alternatieven die niet voldoen aan de plandoelstellingen en de visie niet realiseren, zijn niet weerhouden. Het MER zal de toetsing aan milieueffecten van dit plan uitvoeren. Belangrijk is evenwel dat het MER een strategisch MER betreft, en de effectenbeschrijving en -beoordeling op dit abstractieniveau zal gebeuren. Concreet betreffende het voorbeeld van de fietssnelwegen: Het RMP bevat de visie om de missing links versneld te realiseren en bestaande fietsinfrastructuur 'fietsconform' te maken, maar spreekt zich niet uit over de exacte ligging en uitvoering. Dat is een concretisering die in een later proces zal gebeuren. Mogelijke effecten op biodiversiteit zullen dan ook enkel op hoofdlijnen beschreven worden, en kunnen leiden tot aanbevelingen met betrekking tot de realisatie en exacte lokaliseren van fietssnelwegen in latere uitvoeringsstappen van deze visie.	Nee
30			Het zou zeker een meerwaarde geven dat vanuit de studie van de disciplines alternatieven naar voor worden gebracht.	Uit de studie van de MER-disciplines zullen geen alternatieven volgen, wel milderende maatregelen of aandachtspunten voor de te nemen uitvoeringsmaatregelen. We nemen aan dat deze aandachtspunten voor de realisatie van de visie, ook voor het bepalen van verschillende alternatieve maatregelen en projecten die uitvoering geven aan de visie, tegemoet zal komen aan de bezorgdheid van de adviesrelener m.b.t. alternatieven.	Nee
31	NMBS	Bevoegdheid VVR	Op pagina 12 wordt het door de VVR Waasland gewenste toekomstige treinaanbod opgelijst. Hierop moeten we de volgende belangrijke opmerking maken: "De Vervoerregio Waasland stelt een aantal uitbreidingen van het treinaanbod voor, maar hierbij is het belangrijk te wijzen op het feit dat de Vervoerregioraden een louter adviserende rol vervullen inzake het treinaanbod overeenkomstig artikel 8 van het Decreet Basisbereikbaarheid dat op 12 juni 2019 in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd werd."	Klopt, de VVR heeft in deze enkel een adviserende rol. Geen opmerking op de Nia.	Nee
32	Provincie Zeeland	Grensoverschrijdend vrachtverkeer	Wij zouden graag bij de effectbeoordeling toegevoegd zien wat de gevolgen zijn van grensoverschrijdend (vracht)verkeer tussen het Waasland en Hulst via de E34, N403 en dan op Nederlands grondgebied de N290 richting Hulst. We zien dat tussen Antwerpen en Hulst een toename van met name vrachtverkeer. De regio Hulst komt ook in beeld als overlooptgebied van logistieke cluster uit het havengebied Antwerpen, die daar aan hun fysieke grenzen komen te zitten.	De effectbeoordeling bevat geen beoordeling voor de discipline mobiliteit, de wijzigingen op mobiliteit komen aan bod in het regionaal mobiliteitsplan zelf. Afgeleide effecten zoals emissies komen wel aan bod in de effectbeoordeling. Bestaande toenames en evoluties zijn daarbij geen effect van het plan.	Nee
33			Daarnaast achten wij het van belang om antwoord te krijgen of en in welke mate er sprake is van verandering in verkeersintensiteiten en verschuiving daarvan ten opzichte van de referentiesituatie in relatie tot de effecten op Natura-2000 gebieden (stikstof).	Deze wijziging zal onderzocht worden binnen het thema biodiversiteit.	Nee
34	Infrabel	Geen principiële bezwaar	Ingevolge uw schrijven van 29/09/2022 kunnen wij u melden dat Infrabel geen principiële bezwaren heeft bij bovenvermelde aanvraag, van Departement Mobiliteit en Openbare Werken voor het Strategisch MER Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Waasland.	-	-
35		Spoorlijn L59	Infrabel wil vragen aandacht te hebben voor de spoorlijn L 59, wat een TEN corridor is, een goederencorridor op Europees niveau. Ook de strategische plaats van de L 59 binnen het goederenverkeer tussen de verschillende havens en het reizigersverkeer in België dient benoemd te worden. We zouden willen vragen deze beschrijving zeker op te nemen in het MER.	Beschrijving zal mee opgenomen worden in het MER	Nee

36		Spoorlijn L59	Daarnaast wensen ook aandacht voor de overwegen op de L 59 te hebben. De impact van ongevallen op een dergelijk belangrijke lijn zijn enorm voor een duurzame exploitatie van het spoor netwerk. We stellen dan ook voor om binnen het MER de vervangende infrastructuur verder te onderzoeken. Infrabel is eveneens bereid in overleg te gaan met de MER-deskundigen om meer uitleg te geven. We stellen voor om hier een bilateraal overleg voor in te plannen.	Het RMP is een visie op strategisch niveau, die zal vertaald worden in te nemen maatregelen. Deze maatregelen zijn bijgevolg nog niet geconcretiseerd in het RMP. Daardoor is het niet mogelijk om deze in het strategisch plan-MER op dat detailniveau te beschrijven en te beoordelen.	Nee
37		Veiligheidsafstanden	Ter info: de veiligheidsafstanden en de algemene voorwaarden m.b.t. MER en bouwvoorwaarden dienen strikt te worden nageleefd.	Alle vigerende richtlijnen en wetgeving zullen nageleefd moeten worden.	Nee
38	Dept. Landbouw & Visserij	ruimte-inname in buitengebied	Departement Landbouw en Visserij vraagt - indien er sprake is van ruimte-inname - of er ook een onderscheid wordt gemaakt in het bebouwde gebied of in het buitengebied. En in het buitengebied, kan er ook sprake zijn van impact op landbouw. Dit zou dan minstens in het effectieve planMER verder moeten meegenomen en er moeten bij concrete dossiers ook alternatieve voorstellen worden onderzocht.	Het betreft een plan-MER op strategisch niveau. De mogelijke effecten van het plan op de landbouw zullen op hoofdlijnen beschreven worden. Eventuele innames van landbouwgrond of ander functies zijn in voorliggend plan niet concreet uitgewerkt.	Nee
		negatieve effecten tov beleidsdoelstellingen	Ook vraagt ze dat het onderzoek uit tabel 5.1. verder gaat dan het louter opmeten van negatieve effecten: VB; negatieve effecten op ruimtebeslag. Als er bijkomend ruimtebeslag is, dan moet dit o.i. ook getoetst kunnen worden aan een totaal ruimtebeslag van de regio en hetgeen er jaarlijks is bijgekomen/afgenomen in die regio. Zodat men zeker weet dat het negatief effect ook compatibel is met de andere beleidsdoelstellingen... Indien andere beleidsdoelstellingen i.v.m. beperking verharding niet wordt behaald, dan zal men bijkomende prioriteiten moeten stellen binnen het ganse waaijer van beleid hoe dit dan wel kan worden behaald.	De beoordeling van de effecten in het MER zal tweeledig zijn: enerzijds wordt er afgetoetst aan de referentiesituatie met een klassieke 7-delige schaal, zowel positief als negatief, anderzijds wordt er ook afgetoetst aan de bestaande beleidsdoelstellingen op Vlaams niveau, waaronder het ruimtebeslag. Deze toetsing zal op basis van expertenoordeel en op hoofdlijnen gebeuren, met niet meer dan een uitspraak of het RMP al dan niet zou kunnen bijdragen. Het MER is namelijk een effectenonderzoek, geen beleidsevaluatie.	Nee
		Landbouwtransport	Daarnaast stellen we vast dat landbouwtransport in deze nota niet vermeld wordt. Het departement Landbouw en Visserij vraagt wel dat bij elke concreet dossier inzake mobiliteit hier wel de nodige aandacht voor is en als er ingrepen zijn die ervoor zorgen dat landbouwvervoer langs een bepaald deel van een tracé niet mogelijk zou zijn, dat er wel voor gezorgd wordt dat de omrijfactor niet te groot wordt.	Het betreft een plan-MER op strategisch niveau. De mogelijke effecten van het plan op het landbouwverkeer zullen op hoofdlijnen beschreven worden. Eventuele knips of omrijroutes voor landbouwverkeer zijn niet concreet uitgewerkt, maar vormen inderdaad een aandachtspunt en zullen dan ook op hoofdlijnen behandeld worden in het RMP.	Nee
39	Departement omgeving/VMM	Dep Omg en VMM	<i>Het advies verwijst naar een eerder advies op de Nia van Mechelen en de afspraken over de verwerking ervan.</i>	<i>Met de eerdere opmerkingen op de Nia van regio Mechelen werd reeds maximaal rekening gehouden in voorliggende Nia. De hierna opgenomen bundeling en verwerking van dit advies beperkt zich dan ook tot de opmerkingen die in de hoofdstuk worden gegeven, en in sommige gevallen een herhaling betreffen van deze bijlagen.</i>	Nee
40			Relatie Ruimte-Mobiliteit: Het decreet basisbereikbaarheid voorziet dat een mobiliteitsplan en ruimtelijk beleidsplan worden afgestemd. De bevoegdheden moeten daarbij worden gerespecteerd, het plan mag geen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen voorzien, enkel de wisselwerking met wat in de ruimtelijke plannen staat.	Advies op het RMP, niet op de Nia.	Nee
41			Gebruikte termen en typologieën die een beleidsmatige invulling krijgen in het ruimtelijk beleid moeten correct gedefinieerd worden, zowel in RMP als Nia.	Termen worden via voetnoten verduidelijkt in de Nia of het MER.	Ja
42			Het RMP kan mee sturend zijn voor het gewenste ruimtelijk beleid, zoals het terugdringen van verlinting en dergelijke. Het is wenselijk dat alle hefboomen die het RMP biedt worden benut, minstens gedetecteerd.	Dit is een advies op het RMP, niet op de Nia. In het Mer zullen eventuele effecten van het RMP op de ruimtelijke samenhang in beeld worden gebracht.	Nee
43			Ambities en doelstellingen van het RMP worden kort aangehaald in de Nia. Eerdere opmerkingen op de synthesesnota worden herhaald: - de operationele doelstellingen zijn onvoldoende ambities daar ze gehaald worden, en het is niet duidelijk hoe ze gemonitord zullen worden. - Wat wordt bedoeld met lokale wegen? - Waarom wordt stedelijk distributie niet opgenomen? - Hoe verklaart men dat het Waasland meer duurzame verplaatsingen heeft dan in de rest van Vlaanderen terwijl er een hogere autoonafhankelijkheid is? - Worden er geen voertuigkilometers afgeschoven naar andere regio's door verbindingen naar grote steden buiten de regio? - Waarom zijn er geen overslaglocaties om een shift naar spoor/ water te realiseren? Is dit voldoende onderzocht?	De opmerkingen betreffen opmerkingen op het RMP en werden reeds behandeld in aanwezigheid van de adviesverlener in de Vervoersregio. Het betreffen geen adviezen op de Nia. Effecten die regiogrensoverschrijdend zijn worden zoals beschreven in de Nia onderzocht in het MER.	Nee
44			Om de verschuiving van personen- en goederenvervoer naar duurzame modi te realiseren zullen concrete maatregelen genomen moeten worden. Welke initiatieven worden genomen? Hoe wordt omgegaan met N-wegen die geen deel uitmaken van het dragend netwerk?	De synthesesnota omvat een visie, die bij de verdere uitwerking van het RMP in een actietabel wordt gegoten. In het Mer zullen waar nodig aanbevelingen voor acties worden geformuleerd.	Nee
45			De selectie van het dragend netwerk is voor de adviesinstantie niet duidelijk. Er zijn N-wegen die rechtstreeks aansluiten op de E34 en geen hoofdweg zijn, wat in lijkt te gaan tegen de methodologie van de weghierarchie. Op andere plaatsen wegen die volgens hen niet logisch zijn wel als onderdeel van het dragend netwerk opgenomen.	De selectie van de weghierarchie is gebeurd via een iteratief proces in de vervoerregio, waarbij deze opmerking ook aan bod is gekomen en beantwoord. Voor vragen hierover verwijzen we dan ook naar het desbetreffende overleg en de bijhorende motivatie. Dit betreft geen advies op de Nia. Indien uit de milieueffecten blijkt dat deze keuze ongewenste effecten creëert kunnen hiervoor milderende maatregelen of aanbevelingen opgenomen worden voor aanpassingen aan de weghierarchie.	Nee
46			De elementen van het plan worden beknopt en algemeen geformuleerd, er zouden concrete elementen moeten opgenomen worden zoals basiskaarten en hopinpunten	De Nia geeft een beknopte overname van elementen uit de synthesesnota weer. Beide documenten dienen naast elkaar gelezen te worden. Voor een meer uitgebreide beschrijving en kaartmateriaal kan de Synthesesnota geraadpleegd te worden.	Nee
47			De wisselwerking tussen RMP en MER is cruciaal. Er moet concreet verduidelijkt worden hoe de milieuaspecten zullen geïntegreerd worden en hoe de doelstelling van het RMP zullen geïntegreerd worden.	Er zal beargumenteerd worden waarom en hoe de verbetervoorstellen uit het ontwerp plan-MER al dan niet meegenomen worden in het voorlopige ontwerp RMP.	Nee
48			De definiëring en verschillen tussen afbakening van het plan, studiegebied en studiebereik moet verduidelijkt worden.	Termen worden via voetnoten verduidelijkt in de Nia of het MER.	Ja
49			De referentiesituatie 2030 omvat in het verkeersmodel een aantal keuzes voor plannen en projecten die nog niet beslist zijn. Dit werd reeds eerder doorgegeven aan de Vervoerregio.	Het verkeersmodel is een inschatting gebaseerd op ondermeer aannames van toekomstige plannen en projecten, evoluties en gedragswijzigingen. Deze kunnen nooit exact worden ingeschat, maar vormen een indicatie en een goede kwantitatieve basis voor de deskundige om tot een kwalitatieve beoordeling te komen. Bij de interpretatie van deze data moet daarbij inderdaad rekening gehouden worden met deze onzekerheden en wijzigingen. Dit is ook het geval voor de afgeleide data, zoals het aantal voertuigkilometers. De doorgegeven opmerkingen op het model zullen dan ook in overweging genomen worden bij deze interpretaties.	Nee
50			Het gebruik van het strategisch verkeersmodel vraagt verdere verduidelijking, verdere technische toelichting is wenselijk.	De technische specificaties van het verkeersmodel zijn samengevat in het bijhorende rapport. Een verwijzing naar de website met deze info zal opgenomen worden in het MER.	Nee
51			Graag verduidelijking toevoegen hoe het scenario / de bouwstenen werden doorgerekend.	De technische specificaties van het verkeersmodel zijn samengevat in het bijhorende rapport. Een verwijzing naar de website met deze info zal opgenomen worden in het MER.	Nee
52			Verschuivingen van vracht via de weg naar andere modi (over water, trein) zitten niet in het model, hoe zal de beoordeling gebeuren?	Dit klopt, het model brengt dergelijke wijziging niet in beeld. Er wordt in de Nia toegevoegd hoe er zal omgegaan worden met de beschikbare modelgegevens en de beoordeling ervan.	Ja
53			De opgesomde projecten van de Vlaamse Waterweg lijken geen impact te hebben op de vervoerregio Waasland. Waarom worden ze hier opgesomd?	Er wordt inderdaad geen impact verwacht van deze projecten. Aangepast in Nia.	Ja
54			De geformuleerde beleidsdoelstellingen zijn niet specifiek voor de regio Waasland. Er moet nagegaan worden of deze niet specifiek moeten en verder aangevuld moeten worden.	Dit is een advies op het RMP, niet op de Nia.	Nee
55		Thema ruimte	Bij de beschrijving van de kenmerken en milieuproblemen ontbreken: o De specifieke context van de nabijheid van de havens; o Knelpunten die eerder werden opgesomd in de synthesesnota zoals het vele verkeer tussen kernen op het onderliggende wegennet dat daar vaak niet voor is uitgerust, of zoals de beperkte verkeersleefbaarheid ter hoogte van de N403, de slechte kwaliteit	Deze informatie zal in het MER bij de disciplines verwerkt worden.	Nee - wel in MER

			van de fietspaden.		
56			In de "scoping" haalt men enkel de toename van het ruimtebeslag door bijkomende fietsverbindingen  aan. Ook het ruimtebeslag door hoppingpunten, bijkomende wegverbindingen (bv. ter hoogte van Sint-Niklaas), enz. dient te worden bekeken en heeft impact.	Dit is terecht, bijkomende fietsverbindingen zijn slechts een voorbeeld van bijkomend ruimtebeslag. Dit zal tekstueel verduidelijkt worden.	ja
57			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. Dit zou in het toetsingskader kunnen meegenomen worden.	Deze informatie zal in het MER bij de disciplines verwerkt worden.	Nee - wel in MER
58			Inzetten op terugdringen van ruimtebeslag en ontharding: het is niet duidelijk welke acties in het RMP zullen bijdragen... net het omgekeerde effect.	De bijdrage van acties - hetzij in positieve, hetzij in negatieve zin - zal in het MER in beeld gebracht moeten worden. Omdat dit plan op strategisch niveau is, en het MER bijgevolg een strategisch MER, kan het MER deze potentiële impact enkel beschrijvend in beeld brengen en eventueel randvoorwaarden voorstellen. Welke ruimtelijke ingrepen nodig zullen zijn, zal bij een verdere implementatie van de VVR's duidelijk worden.	nee
59			De doorstroming op het dragend netwerk verhogen: welke acties in het RMP zullen hiertoe bijdragen? Met welke ruimtelijke ingrepen en milieu-impact?	De acties zullen in de volgende stap van het RMP worden gespecificeerd. Eventuele effecten, hetzij in positieve, hetzij in negatieve zin - zullen in het MER in beeld gebracht worden. Omdat dit plan op strategisch niveau is, en het MER bijgevolg een strategisch MER, kan het MER deze potentiële impact enkel beschrijvend in beeld brengen en eventueel randvoorwaarden voorstellen.	nee
60			Doorgaande bewegingen binnen de interlokale zones ontmoedigen: welke concrete acties in het RMP zullen hiertoe bijdragen? Zoals hierboven gesteld zijn een niet als dragend netwerk geselecteerde N-wegen rechtstreeks aangesloten op het hoofdwegennet. Hoe zal men het doorgaand verkeer op deze wegen weren.	Het RMP is een visie op strategisch niveau. In de volgende stappen van de opmaak van het plan zullen de weerhouden acties die op niveau van de regio genomen worden, worden vastgelegd. Acties op andere beleidsniveau, zoals lokale knips, snelheidsverlagingen,... , of acties op Vlaams niveau kunnen hier eveneens toe bijdragen maar behoren niet tot de bevoegdheid van de vervoersregio. Dit betreft geen opmerking op de Nia.	nee
61		Thema mens-gezondheid	Bij de beschrijving van de kenmerken en milieuproblemen ontbreken: o De vermelding van het recreatiedomein Puyenbroeck o De impact van verharding op hittestress, wateroverlast,... o De ruimte-inname in functie van de auto.	Deze informatie zal in het MER bij de disciplines aangevuld worden.	Nee - wel in MER
62			Het RMP zou ambitieuzer kunnen nagaan op welke wijze ruimte kan worden vrijgemaakt  voor groenblauwe dooradering, voor kwalitatieve publieke ruimte (zie ook 10 kernkwaliteiten).  Welke concrete acties zou het RMP in dat verband kunnen opnemen? Ze zouden een positieve impact kunnen hebben op fysieke en mentale gezondheid. Ook het aspect van groenblauwe dooradering kan opgenomen worden in het toetsingskader bij fysieke en mentale gezondheid.	De doelstelling en ambitie van het RMP, maakt deel uit van de planvoering van het RMP en niet van de Nia. Bovendien betreffen dit ruimtelijke doelstellingen en geen mobiliteitsdoelstellingen, en behoren deze dus niet tot de scope van een RMP. Eventuele wijzigingen aan het groen -blauwe netwerk worden op basis van het RMP niet verwacht, noch worden toekomstige doelstellingen inzake gehypthekeerde. Een opname van het aspect bij de aftoetsing van de fysieke en mentale gezondheid is dan ook niet relevant.	Nee
63			In de "scoping" haalt men enkel de impact op het lucht- en geluidsklimaat t.h.v. openbaar vervoer-lijnen aan. Wat met de toename ten gevolge van het gemotoriseerd verkeer in het algemeen, dus ook het autoverkeer?	Dit wordt in de Nia besproken onder het thema Klimaat. Ten opzichte van de receptor mens (voornamelijk binnen de interlokale zones) wordt een afname van gemotoriseerd verkeer verwacht.	Nee
64			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.	De wijzigingen in het aantal voertuigkilometers worden in beeld gebracht in het RMP. In het MER zullen afgeleide effecten, zoals wijzigingen in emissies, in relatie tot de omgeving waar deze zich voordoen in beeld gebracht worden. In aanvulling van de effectbeoordeling zal ook nagegaan in welke mate deze bijdragen aan de Vlaamse lucht- en klimaatbeleidsplannen.	Nee
65			In het MER moet verduidelijkt worden hoe jaarintensiteiten uit het verkeersmodel bekomen worden.	De technische specificaties van het verkeersmodel zijn samengevat in het bijhorende rapport. Een verwijzing naar de website met deze info zal opgenomen worden in het MER.	Nee
66			Op pagina 24 wordt de voertuigparksamenstelling vermeld. Voor motorfietsen vermeldt de CPT visie 20% in 2025 en 50% in 2030. De 30% op vrachtwagens zonder oplegger geldt enkel tot 20 ton, niet voor zwaardere vrachtwagens. Voor openbare bussen geldt in 2030 een marktaandeel van 100% (luchtbeleidsplan). Voor andere bussen gelden de aandelen vermeld voor 2035 voor 2030 (CPT visie).	Aangepast in de Nia.	ja
67			P. 13: Naast type voertuig, snelheid en voertuigintensiteiten wordt emissie van wegverkeerslawaai ook bepaald door de wegverharding. De geluidsimmissie (die terecht komt bij de receptor) wordt daarnaast nog bepaald door heel wat andere factoren zoals o.a. de mate van afscherming bij de geluidsoverdracht, bodemadsorptie, afstand tot de bron.	Dit is absoluut terecht. Maar op strategisch niveau is de informatie over de concrete locatie niet beschikbaar of niet haalbaar om te verwerken. Een algemene verduidelijking zal in het MER opgenomen worden.	Nee - wel in MER
68			Bij de toetsing van alternatieven en varianten aan beleidsambities voor het subthema geluid wordt enkel rekening gehouden met wijzigingen/effecten in sterk bebouwde omgevingen. Wat is de definitie van 'een sterk bebouwde omgeving'. Op welke manier houdt dit rekening met bevolkingsdensiteit of andere gevoelige functies? Kan dit verduidelijkt worden in de nota en kan dit ook worden weergegeven op kaart? Significante toenames van wegen 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.	De wijzigingen in voertuigkilometers en de daarmee samenhangende wijzigingen in geluid zullen onderzocht worden in relatie tot de type omgeving waar deze zich voordoen. Daarbij zal een onderscheid gemaakt worden tussen stedelijke gebieden, niet stedelijke woongebieden, open ruimtes en kwetsbare natuur. Daar dit een strategische visie betreft zullen specifieke geluidsmodellerings en eventuele milderende maatregelen bij inrichtingsmaatregelen nader onderzocht moeten worden.	Nee
69			Hoewel de vermelde ambities en doelstellingen duidelijk worden omschreven, zijn de indicatoren die voor lucht voorgesteld worden zeer vaag en onvoldoende om een milieubeoordeling te kunnen uitvoeren. Zo wordt een evaluatie voorzien van de wijziging van het verkeersvolume wegverkeer en vrachtverkeer, maar enkel in sterk bebouwde omgevingen. Het is niet duidelijk wat precies begrepen wordt onder 'sterk bebouwde omgevingen'. Er wordt geen link gelegd met emissies ten gevolge van het wegverkeer. We verwijzen hiervoor naar de eerder bezorgde nota (zie bijlage) waarin duidelijk is opgenomen welke indicatoren dienen beoordeeld te worden en hoe dit kan gebeuren. De nota is nogmaals opgenomen in bijlage. Een kwantitatieve analyse is nodig.	De wijzigingen in voertuigkilometers en de daarmee samenhangende wijzigingen in luchtmissies zullen onderzocht worden in relatie tot de type omgeving waar deze zich voordoen. Daarbij zal een onderscheid gemaakt worden tussen stedelijke gebieden, niet stedelijke woongebieden, open ruimtes en kwetsbare natuur. Daar dit een strategische visie betreft zullen specifieke luchtmodellerings en eventuele milderende maatregelen bij inrichtingsmaatregelen nader onderzocht moeten worden.	Nee

70			In het toetsingskader is enkel sprake van binnenvaart, het is echter ook relevant om spoor mee te nemen.	Dit betreft het toetsingskader voor het subthema lucht, waar spoorverkeer niet mee is opgenomen. Spoorverkeer is wel mee opgenomen bij het subthema geluid.	Nee
71			In de NIA wordt het volgende vermeld (p. 13): "Binnen een RMP kunnen ook infrastructuure aspecten aan bod komen, bijvoorbeeld de aanleg van een nieuwe (fiets)wegverbinding. Omdat de exacte locatie niet steeds gekend is, is het moeilijk om de impact op andere disciplines zoals bodem, water of erfgoed na te gaan. Toch kan ook in dit geval, op basis van de kenmerken van de infrastructuur en de omgeving waarin die wordt voorzien, een algemene beoordeling gemaakt worden van de effecten op de receptoren mens, biodiversiteit, klimaat en ruimte." De aanleg van nieuwe infrastructuur kan uiteraard ook een grote impact hebben op het geluidsklimaat. Gelieve hierbij ook rekening te houden in een MER van een RMP.	Voorliggend plan betreft een strategische visie, geen plan met concrete maatregelen, en al helemaal geen uitgewerkt project waarvan eventuele geluidsimpacts tijdens de aanlegfase reeds in beeld kunnen gebracht worden. Het is ook niet de bedoeling van het RMP om in deze fases al aannames hierover te doen, laat staan dat er kan gezegd worden welke aanlegtechnieken en welk werfmateriaal er kan ingezet worden.	Nee
72			In de NIA staat (p. 18): "De lijnen van het openbaar vervoer hebben geen capaciteitsbeperkingen; er wordt uitgegaan van de dienstregelingen, en aangenomen dat de capaciteit van de voertuigen als het ware meegroeit met de vraag waardoor er geen congestiekosten op het voertuig optreden en alle reizigers die dat willen mee kunnen rijden. Op zich is dit voor het doorrekenen van scenario's van het regionaal mobiliteitsplan juist interessant, aangezien we op deze manier kunnen inschatten wat de vraag is op een bepaalde OV-as, zonder dat deze kan worden ingeperkt door het modeleren van een te beperkte capaciteit." Wat met frequentieverhogingen op enkele spoorassen, zoals in deze NIA worden vermeld, zullen de eventuele negatieve effecten op het geluidsklimaat hierbij wel worden ingeschat	Dit zal in het MER kwalitatief gebeuren. Bij latere concretisering van het plan, zal dit meer in detail kunnen gebeuren.	Nee
73			Is een meer kwantitatieve beoordeling mogelijk van de doelgerichte beoordeling, o.a. wat daling van voertuigkilometers en emissies betreft? Kan op die manier inzicht gegeven worden in welke bouwstenen/ondersteunende maatregelen meer impact hebben dan andere? Het is 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.	Er zal gewerkt worden met de beschikbare data uit het verkeersmodel met onderscheid tussen LV en ZV.	Nee
74		Receptorthema biodiversiteit	Bij het thema biodiversiteit wordt volgende doelstelling aangehaald: "Terugdringen hoeveelheid oppervlakte natuur waar vermessing en verzuring wordt overschreden." Men bedoelt hiermee de vermessing en verzuring in deze natuurgebieden laten dalen en niet de oppervlakte natuur verkleinen. Dit wordt best anders verwoord. Daarnaast is het niet duidelijk hoe het RMP op deze doelstelling zal inspelen	Aangepast in de NIA.	Ja
75			Bij het toetsingskader moeten ook de effecten van stikstopdepositie meegenomen worden	De wijzigingen in voertuigkilometers en de daarmee samenhangende wijzigingen in luchtmissies zullen onderzocht worden in relatie tot de type omgeving waar deze zich voordoen. Daarbij zal een onderscheid gemaakt worden tussen stedelijke gebieden, niet stedelijke woongebieden, open ruimtes en kwetsbare natuur.	Nee
			Het toetsingskader vermeldt enkel de nabijheid van gevoelige waardevolle habitats. De doelstelling uit het luchtbeleidsplan bevat alle natuur.	In principe is inderdaad "alle natuur" waardevol. Maar kan iemand uitleggen wat "alle natuur" is? Het MER-richtlijnenboek biodiversiteit erkent dit vraagstuk, en schuift daarom een kwetsbaarheidsbenadering naar voren. Daarbij is kwetsbaarheid een combinatie van gevoeligheid en waarde. In talrijke andere MER dossiers wordt deze aanpak toegepast, en deze heeft dan ook haar degelijkheid al bewezen.	Nee.
76			In verhouding tot de beleidsdoelstellingen blijven er weinig subthema's over in het toetsingskader.	Relevante thema's zijn benoemd.	Nee
77		Receptorthema klimaat	Bij de beschrijving van de kenmerken en milieuproblemen ontbreekt de vermelding van de problematiek van hittestress, beperkte mogelijkheden tot infiltratie en wateroverlast ten gevolge van de (grote) hoeveelheid verhardingen.	Dit zal inderdaad in het MER op hoofdlijnen aan bod komen bij de effecten op klimaat.	Nee
78			Bij het thema klimaat wordt volgende doelstelling aangehaald: "Terugdringen van bijkomend ruimtebeslag, ontharding en beheer van niet-verhard ruimtebeslag." De termen 'verhard' en 'niet verhard' ruimtebeslag dienen verdere verduidelijking te krijgen voor lezers die niet vertrouwd zijn met deze termen. Daarnaast is het niet meteen duidelijk welk beheer juist bedoeld wordt. Kan dit met een voorbeeld geduid worden?	Deze begrippen werden met voetnoten verduidelijkt in de NIA	Ja
79			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.	De wijzigingen in voertuigkilometers en de daarmee samenhangende wijzigingen in luchtmissies zullen onderzocht worden in relatie tot de type omgeving waar deze zich voordoen. Daarbij zal een onderscheid gemaakt worden tussen stedelijke gebieden, niet stedelijke woongebieden, open ruimtes en kwetsbare natuur. Naast de klassieke effectenbeoordeling zal ook aangegeven worden in welke mate het RMP bijdraagt tot de Vlaamse lucht- en klimaatdoelstellingen.	Nee
80			Waarom gaat het thema klimaat niet in op hittestress en wateroverlast, bv. ten gevolge van bijkomende verhardingen	Omdat de gegevens op dit strategisch niveau niet beschikbaar zijn. Wel kan het MER aanhalen dat er een relatie is tussen verhardingen - hittestress en wateroverlast.	nee
81			het MER moet verduidelijkt worden hoe jaarintensiteiten uit het verkeersmodel bekomen worden	De technische specificaties van het verkeersmodel zijn samengevat in het bijhorende rapport. Een verwijzing naar de website met deze info zal opgenomen worden in het MER.	Nee
82			In de preliminaire scoping (tabel 5-1) wordt als negatief effect vermeld dat er voor klimaat een verhoging van het aantal gereden kilometers (en bijgevolg broeikasgasemissies) is door betere doorstroming en ontmoediging van doorgaand verkeer. Als positief effect wordt een afname van de broeikasgasemissies door verbetering van de doorstroming vermeld. Bijkomende verduidelijking over hoe verbetering van de doorstroming zowel positief als negatief ingeschat wordt, is nodig. Daarnaast is het belangrijk om in te schatten welke bouwstenen bijdragen aan een daling van het aantal gereden kilometers, met onderscheid tussen licht en zwaar vervoer.	Een betere doorstroming verlaagt de verkeersmissies omwille van minder start- en stopbewegingen of versnel- en afrembewegingen. Een betere doorstroming op het dragend netwerk gecombineerd met een ontmoediging van doorgaand verkeer in de interlokale zones kan er voor zorgen dat meer bestuurders gaan omrijden, waardoor het aantal gereden kilometers toeneemt. Verduidelijking ook opgenomen in de NIA.	Ja

83			Er wordt gesteld dat bijzondere aandacht besteed moet worden aan de afbakening van autoluwe zones vermits het midden van deze zones leidt tot extra gereden kilometers en bijgevolg extra broeikasgasemissies. Kan dit onderbouwd en gestaafd worden aan de hand van cijfers vermits een shift van auto naar meer duurzame modi niet noodzakelijk leidt tot extra broeikasgasemissies?	Nee. De afbakening van de autoluwe zone is een mogelijke maatregel op een lokaal beleidsniveau, die geen deel uitmaakt van het RMP en nu nog onvoldoende in detail gekend is. Een kwantitatieve onderbouwing is dan ook niet mogelijk. Wel kan dit als aandachtspunt voor verder onderzoek bij het nemen van deze uitvoeringsmaatregelen opgenomen worden in het MER.	Nee
84		Aandachtspunten voor het vervolg	Het is momenteel nog "onduidelijk" hoe sturend en concreet het mobiliteitsplan zal zijn om bepaalde principes waar te maken in de praktijk. Dit zal bepalend zijn voor het effect dat het regionaal mobiliteitsplan potentieel kan hebben	Deze opmerking betreft geen opmerking op de Nia.	Nee
85			Er is nood aan een coherent verhaal rond doelen, targets en indicatoren voor een RMP en hoe die zich verhouden ten opzichte van indicatoren en targets die geëvalueerd worden in een MER. Dit kan beter eens overkoepelend (voor alle vervoerregio's) bekeken worden. Onze input hiervoor is eerder doorgegeven via de nota in bijlage.	Een MER is geen evaluatie-instrument maar een milieueffectenonderzoek dat alle mogelijke milieueffecten in beeld moet brengen. Targets, doelen, en indicatoren van het RMP betreffen beleidsdoelstellingen en geen milieueffecten; er kan niet van uit gegaan worden dat een beleidsdoelstellingen per definitie een uiterst positief milieueffect is, of, dat bij ontbreken van een beleidsdoelstelling, er geen milieueffect kan optreden. In het MER zullen dan ook in eerste instantie de milieueffecten in beeld gebracht worden en bijkomend zal ook aangegeven worden of deze dan ook bijdragen aan de beleidsdoelstellingen.	Nee
86			Verschillende bouwstenen van het regionaal mobiliteitsplan kunnen voor een bijkomende druk op open ruimte en ruimtebeslag/verhardingsgraad zorgen. Hoe dit potentieel effect kan vermeden worden en op welke manier negatieve effecten kunnen gecompenseerd worden, dient verder bekeken te worden. Elke vervoerregio kan tot eigen acties en maatregelen komen, maar een aanpak rond bijvoorbeeld compensatie van ruimtebeslag kan beter eens overkoepelend (voor alle vervoerregio's) bekeken worden.	Deze opmerking is terecht en is een aandachtspunt voor verdere concretisering van de principes van het RMP. Geen opmerking op de Nia.	Nee
87			Uit de quick scan blijkt dat de reductie van de afegelegde kilometers beperkt is. Mogelijk is een versterking nodig. Hoe beiden verder mee genomen kunnen worden, dient bekeken te worden. Dit ook in functie van definiëring van het beleidsscenario of (suggesties richting) flankerend (Vlaams) beleid. Zoals hierboven gesteld zal het autoverkeer op een aantal vlakken moeten bemoedigd worden om een modale verschuiving van personen- en goederenvervoer naar duurzame modi te kunnen realiseren. In die optiek is het interessant om andere sturingsmechanismen minstens te onderzoeken.	Deze opmerking gaat over het RMP.	Nee

