

Verwerking adviezen NIA Midwest

Nr.	Adviesinstantie	Onderwerp/trefwoord	Inhoud (letterlijke passage)	Reactie	Verwerking in NIA?
1	Agentschap Onroerend Erfgoed	Aandachtspunten	<p>In de nota geeft men op p. 29 een overzicht van de thema's – scoping en quickscan. Men refereert naar de erfgoed inventarissen en de beschermingsdatabank. Ook historische kaarten kunnen een interessante bron zijn bij de uitwerking van een RMP. Het herstel van verdwenen historische wegen kan zowel een win zijn t.a.v. erfgoed als voor bijvoorbeeld voetgangers en fietsers. Het verbeteren van de fietsverbindingen tussen kernen is in het RMP een aandachtspunt. Historische verbindingen kunnen hier een aanknopingspunt vormen. Daarnaast wensen we er de aandacht op te vestigen dat de aanwezigheid van kleine landschapselementen langs fietsroutes het rijcomfort ook verbeteren (schaduwwerking, verminderen wind, ...). Het verhogen van rijcomfort houdt meer in dan louter het voorzien van beton en asfalt. Ook goed aangelegde kleinschalige waterdoorlatende materialen bieden heden reeds heel wat rijcomfort en zijn ook een meerwaarde op vlak van erfgoed (in erfgoedcontext) en ecologie.</p> <p>In het toetsingskader binnen het thema ruimte gaat binnen het subthema ruimtelijke kwaliteit aandacht naar de waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap. In het beoordelingskader voor het thema ruimte (p.32) is het ook wenselijk na te gaan in welke mate het RMP bijdraagt aan de erfgoedwaarde (naast de gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde) en dit vooral binnen geïnventariseerd en beschermd erfgoed.</p> <p>Aangezien de nota inhoudsafbakening van het Strategisch MER Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Midwest nog te abstract is zowel wat de herinrichting van bestaande infrastructuur als de aanleg van nieuwe infrastructuur betreft, zullen de effecten op de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie pas kunnen beoordeeld worden bij de concrete uitwerking van het RMP Midwest.</p>	<p>Specifieke acties kunnen hier inderdaad effecten op hebben. Indien relevant komt dit verder aan bod in het MER onder ruimtelijke kwaliteit (receptor Ruimte).</p> <p>Het betreft een plan-MER op strategisch niveau: de mogelijke effecten van het plan op landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie zullen op hoofdlijnen beschreven worden. Erfgoedwaarde maakt eveneens deel uit van de beleving.</p> <p>Het betreft een plan-MER op strategisch niveau: de mogelijke effecten van het plan op landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie zullen op hoofdlijnen beschreven worden.</p>	<p>Nee</p> <p>Nee</p> <p>Nee</p>
2	Agentschap Natuur & Bos	Referentiesituatie	Het is niet duidelijk waarom voor de referentiesituatie (sensu nulsituatie?) een toekomstig jaar wordt gekozen (2030), wat meer onzekerheden en assumpties met zich meebrengt dan te kiezen voor een jaar waarvan metingen en data gekend zijn.	Het referentiejaar is het jaar waarin verwacht wordt dat het RMP in uitvoering is en neemt dus alle autonome en gestuurde ontwikkelingen tot dat jaar mee. Als consensus werd over alle VVR's heen gekozen voor het referentiejaar 2030 omdat dit eveneens het zichtjaar is van het verkeersmodel.	Nee
		Ecotoopverlies/-winst	Ecotoopverlies/ -winst: dit kan kwantitatief benaderd worden door de balans op te maken tussen bijkomende verharding en ruimtebeslag door infrastructuur (fietspaden, nieuwe wegen, verbreden van wegen,...) versus ontharding en natuurontwikkeling.	Het betreft een plan-MER op strategisch niveau: de hoeveelheid en specifieke locatie van bijkomende verharding en ruimtebeslag t.g.v. het plan is niet gekend. De effectbeoordeling zal bijgevolg kwalitatief gebeuren.	Nee
		Verkeersslachtoffers	Het aspect verkeersslachtoffers (zoogdieren, vogels en amfibieën) door de te verwachten veranderingen in verkeersstromen is ook een relevant effect die onderzocht moet worden. Bij kleine populaties (bv. bij beschermde soorten) kan deze additionele bron van mortaliteit een groot effect hebben op de stabiliteit van de populatiegrootte en de genetische diversiteit.	Het betreft een plan-MER op strategisch niveau: de mogelijke effecten van het plan op verkeersslachtoffers kunnen op dit niveau niet gedetailleerd beschreven worden.	Nee
		Waterkwantiteit	Het aspect waterkwantiteit ontbreekt. Verharding voor infrastructuur heeft een impact op de hoeveelheid water er in de grond kan infiltreren en dus beschikbaar gesteld wordt voor vegetatie, versus hoeveel er versneld wordt afgevoerd (verdamping en naar de riolering).	Het betreft een plan-MER op strategisch niveau: de hoeveelheid en specifieke locatie van bijkomende verharding en ruimtebeslag t.g.v. het plan is niet gekend. De effectbeoordeling zal bijgevolg kwalitatief gebeuren. Het aspect waterkwantiteit wordt mee opgenomen in de NIA .	Ja

	Vermesting en verzuring	In het beoordelingskader voor de discipline biodiversiteit thema Vermesting en verzuring wordt een kwalitatieve methode op basis van experten-oordeel voorgesteld, maar er dient een kwantitatieve raming van de emissies en deposities op basis van data en/of modellen (bv. IMPACT en CAR) te worden uitgevoerd. De uitkomst van deze analyse moet worden getoetst aan de op dat moment geldende kaders, en dient te worden besproken in een passende beoordeling en verscherpte natuurtoets.	Via modellering zullen wijzigingen in voertuigkilometers ingeschat worden per type gebied (stedelijk, randstedelijk, kern...) en per vervoerswijze. Via kencijfers zullen vervolgens wijzigingen in lucht- en geluidsemissies bepaald worden. Gezien het strategisch karakter van het plan en de omvang van het studiegebied werd er expliciet voor gekozen om geen standaard depositieberekeningen uit te voeren. Het verkeersmodel is opgebouwd op het strategisch niveau van de mobiliteitsplannen. Het gaat niet om concreet, kwantificeerbare plannen en bijgevolg niet om een modelresultaat dat exact en kwantitatief is. Wel gaat het om een strategisch te interpreteren modelresultaat dat kwalitatief te interpreteren en te beoordelen is. In de NIA wordt bij diepgang van de milieubeoordeling aangevuld hoe er omgegaan zal worden met de beschikbare verkeersmodelleringen.	Ja
	Ruimtebeslag	De impact van het versneld uitrollen van het fietsnetwerk en het conform maken van de fietspaden op ruimtebeslag van waardevolle habitats zal worden onderzocht. Dit moet eigenlijk breder worden bekeken, en het volledige kader voor het inrichten van wegen die een impact kan hebben op ruimtebeslag moet worden meegenomen. Het toepassen van dergelijk kader heeft niet alleen een impact op habitats, maar heeft ook grote gevolgen voor de inrichting van het landschap, wat vaak resulteert in het verwijderen van ecologisch belangrijke kleine landschapselementen, zoals laanbomen en houtkanten. Deze fungeren als buffer voor stof, dynamiek en lawaai, maar fungeren ook als stapsteen voor de migratie van soorten door het landschap, en zorgen voor verkoeling door het beschaduwden van verharde oppervlaktes. Ook verlichting in het buitengebied dient hierbij meegenomen te worden (effect op zoogdieren en vogels). Cumulatief toegepast op landschappelijke schaal zijn kleine ingrepen die opgelegd worden door dergelijk kader niet langer te beschouwen als verwaarloosbaar.	Hiermee zal rekening gehouden worden bij de effectbeoordeling in het plan-MER.	Nee
	Verharding en vegetatie	In het thema klimaat, bij klimaat mitigatie, wordt het effect van verharding (warmte opslag) en vegetatie (bv. beschaduwing en verkoeling door fotosynthese + waterverdamping van bomen) over het hoofd gezien. Het verminderen van verharding en een toename in vegetatie kunnen ook bijdragen tot klimaatmitigatie.	Het betreft een plan-MER op strategisch niveau: de hoeveelheid en specifieke locatie van bijkomende verharding en ruimtebeslag t.g.v. het plan is niet gekend. De effectbeoordeling zal bijgevolg kwalitatief gebeuren, waarbij een inschatting naar bijkomende verharding / wijzigen van vegetatie op hoofdlijnen zal gebeuren, alsook de impact ervan op het klimaat .	Nee
	Passende beoordeling	Er is een risico op een betekenisvolle aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen, er dient dus een passende beoordeling te worden opgemaakt	Er zal in het MER minimaal een voortoets - passende beoordeling worden opgenomen. Dit wordt verduidelijkt in de NIA.	Ja
	Verscherpte natuurtoets	Er is een risico op onvermijdbare en onherstelbare schade aan VEN-gebieden, er dient dus een verscherpte natuurtoets te worden opgemaakt.	Er zal in het MER nagegaan worden of een verscherpte natuurtoets wenselijk is.	Nee
	Soortentoets	Enkele deelgebieden van het soortenbeschermingsprogramma voor de Kamsalamander liggen in het projectgebied. Er is ook een risico op het betekenisvol verstoren van andere beschermde soorten (bv. verkeersslachtoffers, verstoring door verlichting en dynamiek,...); een soortentoets is noodzakelijk	Het betreft een plan-MER op strategisch niveau: de hoeveelheid en specifieke locatie van bijkomende verharding en ruimtebeslag t.g.v. het plan is niet gekend. Gezien voorliggende detailgraad is een soortentoets niet relevant. Er zal bijgevolg geen soortentoets in het MER worden opgenomen.	Nee
3	Dept. Landbouw & Visserij	Geen specifieke opmerkingen	Het departement zal geen advies uitbrengen bij de voorliggende screening van de milieueffecten, maar zal dat wel doen in een later stadium van de adviesprocedure.	-

	Algemene aandachtspunten	Algemene aandachtspunten: - De impact van het plan op landbouw moet voldoende onderzocht worden. Het Departement Landbouw en Visserij kan op basis van een aangeleverde contour in de vorm van een shapefile (polygoon) een landbouwimpactstudie opmaken: https://lv.vlaanderen.be/nl/voorlichting-info/publicaties-cijfers/landbouwimpactstudie - Elke inname van herbevestigd agrarisch gebied (HAG) moet voldoende gemotiveerd en gecompenseerd worden conform omzendbrief RO/2010/01. - Er moeten milderende maatregelen voorzien worden voor de inname van professioneel uitgebate landbouwpercelen. - De opvang van hemelwater moet binnen het plangebied zelf opgenomen worden en op zodanige wijze dat de waterhuishouding van omliggende landbouwgronden er geen nadelige effecten van ondervindt. - Alle nodige bufferzones moeten binnen het plangebied zelf aangelegd worden. - Milderende maatregelen met een ruimtelijke impact die uit de uitvoering van het plan voortvloeien, moeten binnen het plangebied zelf uitgevoerd worden of buiten het plangebied zonder de agrarische structuur aan te tasten. Hierbij wordt gedacht aan zaken zoals bos- en natuurcompensaties. Milderende maatregelen die een effect genereren op het agrarisch gebruik dienen mee in overweging genomen te worden binnen het MER. - Het aspect landbouwverkeer dient in het regionaal mobiliteitsplan aan bod te komen. Het Departement Landbouw en Visserij vraagt voldoende aandacht voor de breedte van landbouwwegen, alsook voor de inrichting van bochten en passeerstroken, zodat die voldoen voor moderne landbouwwerktuigen. Er dienen waar nodig maatregelen te worden genomen om sluijverkeer op landbouwwegen te verhinderen en de omrijfactor voor landbouwverkeer bij het knippen of aanleggen van wegen te beperken (bijv. tractorsluizen).	Het betreft een plan-MER op strategisch niveau: de mogelijke effecten van het plan op de landbouw en het landbouwverkeer zullen op hoofdlijnen beschreven worden. Eventuele innames van landbouwgronden of andere functies worden op het strategisch niveau van het RMP nog niet bepaald. Gedetailleerde impactbeschrijvingen met behulp van een LIS zijn dan ook niet mogelijk. Het opnemen van landbouwverkeer in het RMP betreft geen advies op de Nia. De breedtes en inrichting van (landbouw)wegen vormen onderdeel van de inrichtingsprincipes voor lokale wegen. Deze worden niet opgemaakt per vervoerregio en zijn dus geen onderdeel van het RMP.	Nee	
4	Dept. Omgeving VMM - Luchtbeleid	Algemene afspraken	Wij zullen geen specifiek advies geven op dit voorstel, maar verwijzen graag naar de algemene afspraken en vragen om hier bij de opmaak van het MER mee rekening te houden: - De nota inzake "doelstellingen en indicatoren voor het regionaal mobiliteitsplan" die wij in een eerdere fase van het proces als input aan alle vervoerregio's hebben bezorgd. - De inhoudelijke elementen die aan bod zijn gekomen op het algemeen overleg met de MER-coördinatoren, MOW, Departement Omgeving en VMM (d.d. 22/06/2022) en waarvan ook een verslag is gemaakt.	Deze afspraken/aandachtspunten zullen worden meegenomen bij de opmaak van het MER. Verduidelijking rond modellering werd opgenomen in NIA	Ja
5	Infrabel	Geen principieel bezwaar	Ingevolge uw schrijven van 13/12/2022 kunnen wij u melden dat Infrabel geen principiële bezwaren heeft bij bovenvermelde aanvraag, van Departement Mobiliteit en Openbare Werken voor het Regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Midwest.	-	-
		Beleid	We vragen rekening te houden met het overlegproces van de stad Tielt en Infrabel m.b.t. het streefbeeld overwegen.	Geen advies op de NIA.	Nee
		Veiligheidsafstanden	Ter info: de veiligheidsafstanden en de algemene voorwaarden m.b.t. MER en bouwaanvragen dienen strikt te worden nageleefd.	Waar relevant zal hier rekening mee gehouden worden bij de effectbeoordeling.	Nee
6	Izegem	Geen opmerkingen	Het schepencollege gaat akkoord met de voorgestelde Nota Inhoudsafbakening.	-	-
7	Ledegem	Geen opmerkingen	Vanuit het college van burgemeester en schepenen Ledegem werden geen specifieke opmerkingen gegeven.	-	-
8	NMBS	Geen opmerkingen	De NMBS heeft kennis genomen van het bovengenoemd project en heeft hierover geen opmerkingen	-	-
9	Oostrozebeke	Geen opmerkingen	Het college van burgemeester keurt de nota inhoudsafbakening (NIA) voor strategisch MER voor het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Midwest en de daarin beschreven beoordelings- en toetsingskaders goed	-	-