

Verwerking adviezen NIA Vlaamse Ardennen

Nr.	Adviesinstantie	Onderwerp/trefwoord	Inhoud (letterlijke passage)	Reactie	Verwerking in NIA?
1	ANB	Gunstig advies Passende beoordeling Verscherpte natuurtoets	ANB gaat akkoord met de methodologie voor de uitwerking van de discipline biodiversiteit op basis van de gegevens in het dossier. Een passende beoordeling wordt pas relevant op projectniveau wanneer er een risico bestaat op betekenisvolle aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen van een gebied. Indien de acties van het plan een detailleringsgraad hebben die toelaat om na te gaan of er ruimtebeslag mee gepaard gaat, dan moet ook een alternatievenonderzoek gebeuren. Maw als de concrete locatie gekend is, en gepaard gaat met inname van speciale beschermingszone, moeten alternatieven worden onderzocht en is een passende beoordeling noodzakelijk. Een verscherpte natuurtoets wordt pas relevant op projectniveau wanneer er een risico bestaat op onvermijdbare en onherstelbare schade aan VEN. Indien de acties van het plan een detailleringsgraad hebben die toelaat om na te gaan of er ruimtebeslag mee gepaard gaat, dan moet ook een alternatievenonderzoek gebeuren. Maw als de concrete locatie gekend is, en gepaard gaat met inname van VEN, moeten alternatieven worden onderzocht en is een verscherpte natuurtoets ook op planniveau relevant.	- Er zal in het MER een voortoets passende beoordeling opgenomen worden. De detailleringsgraad van de concrete acties is onvoldoende om eventueel ruimtebeslag in VEN gebied in te schatten. Er wordt dan ook geen verscherpte natuurtoets opgemaakt.	- Ja Nee
2	AOE	Geen advies	Voor deze adviesvraag is advies van Onroerend erfgoed niet vereist. Wij geven dus ook geen advies.	-	-
3	AZG	Algemene visie E-HIS-infographic Beoordelingskader Sociaal welzijn Mobiliteitsvisie Doelstelling Visie Laadinfrastructuur	Agentschap Zorg en Gezondheid kijkt 'breed' en 'integraal' naar gezondheid, meer bepaald naar zowel gezondheidsbescherming als gezondheidsbevordering en dit op zowel fysiek als sociaal als mentaal vlak. Zie: https://www.zorg-en-gezondheid.be/project-gezonde-publieke-ruimte We kijken naar invloeden van pollutanten rechtstreeks (zoals NO2, BC en geluid: zie richtlijnenboek mens-gezondheid) maar ook naar de invloed van bijvoorbeeld het klimaat, zoals de invloed van hitte en watertekorten/overstromingen op gezondheid of de invloed van ruimte en groen of net het tekort aan ruimte en groen op de gezondheid. In een gezonde publieke ruimte is er oog voor plaatsen waar we stilte, rust en verkoeling kunnen opzoeken, maar ook voor plaatsen waar er ruimte is voor ontmoeting, vrije tijd en sport. Ook kijken we naar de invloed van bewegen op gezondheid, vandaar ook de nadruk op het stimuleren van actieve verplaatsingen en het volgen van het STOP-principe, naast de positieve invloed van stappen en trappen op luchtvervuiling en geluidshinder doen voetgangers, fietsers en openbaarvervoergebruikers méér aan lichaamsbeweging dan automobilisten die eerder een sedentaire levensstijl hebben. De nodige infrastructuur hiervoor neemt 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. In het dossier wordt zelf aangegeven dat de receptordiscipline mens-gezondheid belangrijk is, wat wij uiteraard bijtreden. Overal waar men schrijft de milieueffect-beoordelingen te bekijken zou dit bijgevolg ook moeten doorvertaald worden naar gezondheidseffecten (gezondheid brede definitie). Om naast de milieukenmerken ook de gezondheidskenmerken in beeld te brengen kan naast de opgesomde databronnen ook de E-HIS-infographic geraadpleegd worden, deze infographic brengt de verwachte ziektelast van luchtverontreiniging en wegverkeersgeluid in kaart: https://www.zorg-en-gezondheid.be/per-domein/preventie/gezonde-publieke-ruimte/hoe-gezond-is-onze-leefomgeving-ontdek-het-met-de-e-his-infographic . De zevendelige schaal voor de beoordeling van de effecten weergegeven in TABEL 3-1 vermeldt enkel zeer vage bewoordingen. Het is dan ook heel onduidelijk wanneer een milderende maatregel zal nodig zijn en wanneer niet. Naast fysiek en mentaal welzijn wordt er ook over sociaal welzijn gesproken in dit dossier. Dit zou nog wat dieper mogen worden uitgewerkt. Het is te eng beschouwd om voor de gezondheidskenmerken gerelateerd aan mobiliteit enkel lucht- en geluidseffecten te beschouwen. Er zijn veel meer effecten zoals sedentair gedrag, materiaalgebruik, klimaat, ruimte, vergroening, gezondheidsongelijkheid De mobiliteitsvisie 2040 zou ook "er zijn minder gezondheidseffecten/kosten" mogen bevatten. 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 inname van de publieke ruimte, de verhardingsgraad, het materiaalgebruik, het hitte-eilandeffect, sedentair gedrag, ... 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 (zie rapport deelwagens). Het dossier gaat regelmatig dieper in op de fietsinfrastructuur, wat goed is. Het is belangrijk om niet enkel te 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 mentaliteitshift en het doorbreken van zijn/haar mobiliteitgewoontes. Dit door bijvoorbeeld het aantal parkeerplaatsen te verminderen en een km-heffing op personenwagens in te voeren, of een toegangsvergoeding voor de binnenstad. Ook sensibilisering rond modal shift is belangrijk. Met betrekking tot ruimtebeslag wordt gezegd dat er aandacht besteed moet worden aan de integratie van de nieuwe infrastructuur in het landschap. Daarbij denken wij ook aan de laadpalen voor elektrische wagens. "Overall" laadpalen zetten lijkt ons geen goed idee. We moeten er best voor zorgen dat er geen wildgroei ontstaat aan laadpalen die her en der worden ingeplant in de publieke ruimte. Bovendien biedt het massaal overschakelen van conventionele privéwagens naar elektrische privéwagens geen antwoord op de mobiliteitsproblematiek en daaruit volgende gezondheidsproblematieken gezien er veel meer aspecten zijn aan verkeer en de infrastructuur ervan dan enkel geluid en lucht. Volgende aspecten hebben ook hun invloed op gezondheid en leefbaarheid: al dan niet verharding, oversteekbaarheid van de wegen, ruimte-inname, hitte vasthouden, materiaalgebruik, kansen tot beweging en ontmoeting, sedentair gedrag van automobilisten, ... Een ruimtelijke visie op de prioritaire inplanting van laadinfrastructuur zou een sterke stimulans kunnen zijn voor kernverdichting en deelwagengebruik.	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. E-HIS-infographic zal geraadpleegd worden voor beschrijving van de referentiesituatie. Bij impactscore -1 is onderzoek naar milderende maatregelen minder dwingend. Bij impactscore -2 en -3 wordt noodzakelijkerwijs gezocht naar milderende maatregelen. De relevante effecten zullen besproken worden in het MER. Dit betreft een advies op de mobiliteitsvisie, niet op de Nia. Dit betreft een advies op het RMP, niet op de Nia. Dit betreft een advies op het RMP, niet op de Nia. Er wordt in de NIA niet gesteld dat men "overall" laadpalen wil plaatsen. De impact van de visie of acties met betrekking tot laadpalen zal onderzocht worden in het MER.	Nee Ja Nee Nee Nee Nee Nee

<p>Het dossier gaat regelmatig in op de frequentie van het openbaar vervoer. 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.</p>	<p>Dit betreft een advies op het RMP, niet op de Nia.</p>	<p>Nee</p>
<p>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 afbouwen van lintbebouwing. Wat verharding betreft zijn de vele parkeerplaatsen ook een boosdoener, we zijn voorstander om deze sterk te verminderen en als ze toch nodig zijn om ze in doorlaatbaar materiaal aan te leggen zoals halfklinkers of grasdallen, dit bevordert de doorlaatbaarheid van de bodem en vermindert hittestress. Vrijgekomen plaats door parkeerplaatsen te schrappen kan ingevuld worden met veel aangename/nuttigere/gezondere functies zoals groenstroken, zitbankjes, stadstuintjes, 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 meer op ingezet durven worden.</p>	<p>Geen advies op de Nia en geen onderwerp van het RMP. Het RMP is immers niet bevoegd voor het ruimtelijk beleid aan te passen en kan enkel suggesties doen vanuit mobiliteitsinvalshoek. In het MER zal de impact op en van verharding onderzocht worden en waar nodig aanbevelingen of milderende maatregelen geformuleerd worden.</p>	<p>Nee</p>
<p>In verband met de vergroening van de wagenvloot willen we 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. Bovendien zijn er naast lucht en geluid nog heel wat andere negatieve effecten verbonden aan wagengebruik die niet worden opgelost door elektrische wagens; bijvoorbeeld het sedentair gedrag van autogebruikers of de oversteekbaarheid van straten en de verharding nodig voor parkeerplaatsen.</p>	<p>Dit klopt en hier zal in het MER onderzocht worden. Vanaf 30 km/u primeert rolgeluid boven motorgeluid.</p>	<p>Nee</p>
<p>Zal de geluidsbelasting doorgerekend worden naar aantal gehinderden en aantal slaapverstoorden? Idem luchtkwaliteit naar gezondheidseffecten? In het BEOORDELINGSKADER THEMA MENS-GEZONDHEID zouden volgende criteria ook aan bod kunnen komen: toegang tot luwte-oases, vermindering aantal km's en vermindering autobezit, bevorderen sociale contacten en spontane ontmoetingen, bevorderen mentaal welbevinden door meer groen/blauw, enz.</p>	<p>Het betreft een MER op strategisch niveau. De beoordeling zal kwalitatief zijn, onderbouwd door kwantitatieve gegevens. Er zal een doorrekening gebeuren van de maximale wijzigingen in voertuigkilometers voor wat betreft geluidsbelasting en luchtkwaliteit. Deze doorrekening wordt verfijnd naar de omgeving met onderscheid tussen stedelijke gebieden, kernen, kwetsbare gebieden, openruimtegebied en bedrijventerreinen.</p>	<p>Nee</p>
<p>In verband met toetsingskader klimaat: Hoewel dit in een mobiliteitsdossier als dit niet meteen aan de orde is, willen we toch meegeven dat bijvoorbeeld klimaatveranderingen (hitte/droogte/overstromingen <i>maar ook daaruit vloeiend</i> vectorgebonden ziekten/ watergebonden aandoeningen/ toename blootstelling aan allergenen en UV/ insecten en plagen/...) op hun beurt ook een invloed hebben op de mens.</p>	<p>Ook indirecte effecten (hittestres, etc) worden meegenomen in het MER.</p>	<p>Nee</p>
<p>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 wél al heel wat interessante studies en instrumenten opgeleverd, we halen er hier enkele aan maar er zijn er nog meer:</p>	<p>De aangehaalde referenties zullen waar relevant geraadpleegd worden bij opmaak van het MER.</p>	<p>Nee</p>
<p>Eerst en vooral is er het project gezonde publieke ruimte. https://www.zorg-en-gezondheid.be/project-gezonde-publieke-ruimte</p>		
<p>Graag verwijzen we naar het handboek voor planning, inrichting en beheer "Groenblauwe ruimtes als bouwsteen van gezonde en veerkrachtige leefomgevingen" dat werd uitgewerkt in opdracht van Agentschap Zorg en Gezondheid en Departement Omgeving. Het handboek geeft wetenschappelijke en praktische inzichten over waarom, wat en hoe we gezondheidswinsten kunnen realiseren en gezondheidsrisico's kunnen beperken, door het inzetten van kwaliteitsvolle groene en blauwe ruimtes in en nabij leefomgevingen. De focus beperkt zich niet tot een strikte stedelijke omgeving, maar ook landelijke woonkernen worden hierbij betrokken: https://www.vlaanderen.be/publicaties/groenblauwe-ruimtes-als-bouwsteen-van-gezonde-en-veerkrachtige-leefomgevingen-handboek-voor-planning-inrichting-en-beheer.</p>		
<p>Ook willen we jullie attent maken op enkele "praktische instrumenten rond gezondheid in ruimtelijk beleid" die departement Omgeving liet uitwerken. Het betreft: • Dashboard in functie van het opstellen ruimtelijke visie om zicht te krijgen op de huidige situatie, ofwel een 'knipperlichtfunctie'; • Dashboard in functie van het toetsen van een ruimtelijke visie op gezondheidsaspecten; • Checklist om te screenen of en in hoeverre gezondheid wordt beschermd en bevorderd in bestaande situaties en/of in ruimtelijke plannen en projecten. https://omgeving.vlaanderen.be/uitwerking-van-praktische-instrumenten-rond-gezondheid-in-ruimtelijk-beleid https://omgeving.vlaanderen.be/nl/klimaat-en-milieu/gezonde-veilige-en-aantrekkelijke-leefomgeving/ruimte-voor-gezondheid-praktische-instrumenten</p>		
<p>Verder bieden "de 10 kernkwaliteiten" een kader voor een kwaliteitsvolle inrichting en een optimaal beheer van de omgeving. https://omgeving.vlaanderen.be/nl/aan-de-slag-met-de-10-kernkwaliteiten</p>		

			<p>Tenslotte gaan de rapporten “Hoe passen elektrische wagens in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt?” en “Hoe passen deelwagens in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt?” in op het grote belang van actieve verplaatsingen en de noodzaak van een modal shift naar deelmobiliteit.</p> <p>Dit en andere rapporten kunnen gedownload worden via: https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte</p> <p>Volgende publicaties kunnen in bepaalde gevallen ook nuttig zijn: “Ontwerpen van toekomstbestendige en gezonde woonomgevingen” https://researchportal.be/nl/publicatie/ontwerpen-van-toekomstbestendige-en-gezonde-woonomgevingen Zeker de items: actieve verplaatsingen, bewegen en ontspannen, klimaatbestendig leefmilieu en efficiënt ruimtegebruik.</p> <p>“Ruimtelijke strategieën voor gezonde omgevingen: case street canyons” https://archief-algemeen.omgeving.vlaanderen.be/xmlui/handle/acd/229931 Het onderzoek heeft als doel om inzicht te krijgen in de strategieën om via ruimtelijk beleid en ruimtelijke inrichting de blootstelling van de bevolking aan omgevingslawaai, luchtverontreiniging en hittestress en de invloed op gezondheid in streetcanyons te beperken.</p>	De aangehaalde referenties zullen waar relevant geraadpleegd worden bij opmaak van het MER.	Nee
4	Dept. Landbouw & Visserij	Geen advies op NIA	<p>Het departement zal geen advies uitbrengen bij de voorliggende inhoudsafbakening strategisch plan-MER, maar zal dat wel doen in een later stadium van de adviesprocedure.</p> <p>Opdat bij de verdere uitwerking van het plan voldoende rekening met de landbouwsituatie zou worden gehouden, wenst het Departement Landbouw en Visserij wel te wijzen op een aantal algemene aandachtspunten. Ten laatste bij het voorleggen van het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) moeten deze aspecten duidelijk beschreven worden indien zij relevant zijn voor het plan.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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://lv.vlaanderen.be/nl/voorlichting-info/publicaties-cijfers/landbouwimpactstudie - 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. - 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. - 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 genereren op het agrarisch gebruik dienen mee in overweging genomen te worden binnen het MER. - Ook landbouwverkeer dient meegenomen: breedte van landbouwwegen en hun bochten, passeerstroken, ... dient voldoende te zijn voor moderne landbouwwerktuigen, het verminderen van sluipverkeer op landbouwwegen, omrijfactor voor landbouwverkeer bij het knippen van wegen of het vermijden daarvan door een traktorsluis te voorzien, ... 	-	-
				<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Het opnemen van landbouwverkeer in het RMP betreft geen advies op de NIA.</p> <p>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.</p>	Nee
5	Dept. Omgeving VMM - Lucht	Algemene afspraken	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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.	Nee
6	Gemeente Anzegem		<p>De vervoerregioraad Kortrijk heeft in haar advies m.b.t. het dragend wegennet opgenomen dat de N382 het statuut van regionale weg krijgt, en dus dienst doet voor doorgaand vrachtverkeer van en naar de E17. De gemeente heeft m.b.t. dit advies haar standpunt laten opnemen als volgt: <i>Het gemeentebestuur wenst dat de N382 een categorisering als interlokale weg krijgt, tot dat er op federaal niveau een vrachtroutenetwerk voor gans België is uitgetekend. Indien er toch zou beslist worden om de N382 te categoriseren als regionale weg, moet er een km-heffing voorzien worden die hoger is dan deze op N60 en N8.</i></p> <p>Ook de N8 (tussen N391 en Kluisbergen) heeft in dit advies van Vervoerregio Kortrijk het statuut van regionale weg gekregen. We stellen vast dat in de Nota Inhoudsafbakening Vlaamse Ardennen de N8 vanaf Kluisbergen tot aan de N42 een statuut van interlokale weg zou krijgen. De gemeente Anzegem wenst dat de N8 een alternatief is voor de N382. Als de N8 een statuut van interlokale weg krijgt, zal een eventuele kilometerheffing op deze weg hoger liggen dan op de N382 (regionale weg), wat doorgaand vrachtverkeer zal ontmoedigen.</p> <p>De gemeente Anzegem vraagt om bij het opstellen van het s-MER de impact van de categorisering van de wegen binnen de vervoerregio Vlaamse Ardennen op de wegen binnen de vervoerregio Kortrijk te onderzoeken. Dit onderzoek moet de beide vervoerregio’s in staat stellen om een grensoverschrijdende visie te ontwikkelen.</p>	<p>Een alternatieve categorisering voor de N382 en de N8 (tussen N391 en Kluisbergen) is onderwerp van het RMP Kortrijk en geen advies op de NIA van het RMP Vlaamse Ardennen.</p> <p>In het MER zullen grensoverschrijdende effecten van deze keuze behandeld worden.</p>	Nee
7	Gemeente Galmaarden	Gunstig advies	Het college geeft gunstig advies op de NIA van het strategisch MER voor het regionaal mobiliteitsplan van de VVR Vlaamse Ardennen.	-	-
8	Infrabel		<p>Ingevolge uw schrijven van 30.01.2023 kunnen wij u melden dat Infrabel geen principiële bezwaren heeft bij bovenvermelde aanvraag, van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken voor het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Vlaamse Ardennen.</p> <p>Ter info: de veiligheidsafstanden en de algemene voorwaarden m.b.t. MER en bouwaanvragen dienen strikt te worden nageleefd (zie bijlage).</p>	-	-
9	NMBS	Gunstig advies	De NMBS verleent een gunstig advies voor deze nota inhoudsafbakening	-	-
				<p>Waar relevant zal hier rekening mee gehouden worden bij de effectbeoordeling.</p>	Nee

			Als opmerking wensen we wel mee te geven dat de nota inhoudsafbakening dateert van 25 januari 2023 en spreekt (pag. 28 + 29) over beheerscontracten van NMBS en Infrabel uit 2008 terwijl er eind december 2022 nieuwe beheersovereenkomsten werden afgesloten. Gelieve deze paragrafen aan te passen in de nota.	Aangepast in NIA	Ja
10	Provincie Oost-Vlaanderen	Algemene opmerkingen	<p>1. Het opnemen van de huidige gehanteerde beleidsmatige netwerken, op korte en op lange termijn, waarbij ook de taak van de provincie wordt vermeld.</p> <p>2. Methodologisch is er een verkeerde aanpak: Ruimte is horizontaal beleid, geen sector maar een onderlegger.</p> <p>3. Verharding voor realisatie fietsnetwerken ihkv verduurzaming verkeer blijft mogelijk: een goede zaak! Dit leidt mogelijks tot minder behoefte aan brede autowegen en grote parkings, hier kan een ontharding gebeuren.</p>	<p>1. Het is niet de taak van een MER om bevoegdheden te gaan omschrijven.</p> <p>2. Ruimte wordt als een receptor behandeld, niet als een sector. Het betreft inderdaad een onderlegger.</p> <p>3. Wordt zo behandeld in het MER.</p>	Nee
		Specifieke opmerkingen	<p>- p. 13: tabel 2.1: er is geen sprake van een fietsbeleid (realisatie fietsnetwerk); wel van een modal shift</p> <p>- p. 18: Fiets: BFF: 'waar dit samengaat met vrachtroutes: veiligheid fietsers en vlotte doorstroming gemotoriseerd verkeer zijn beide van belang'. Opmerking: STOP-principe zegt echter dat veiligheid fietsers voorrang heeft op doorstroming gemotoriseerd verkeer</p> <p>- p. 18: Fiets: LFF wordt niet vernoemd, nochtans is er sprake van functionele fietsroutes langs lokale wegen, waar doorgaand autoverkeer moet ontmoedigd worden. Het zou duidelijker zijn om hier het LFF te benoemen.</p> <p>- p. 34: realiseren FSW en BFF: geen vermelding van LFF</p> <p>- p. 40: idem p. 34</p> <p>- p. 45: idem p. 34</p> <p>- p. 49: idem p. 34</p>	Aangepast in NIA	Ja
11	Provincie Vlaams-Brabant		<p>Een belangrijk aspect in het kader voor de milieubeoordeling (cf. de definitie van de referentiesituatie) zijn plannen die betrekking hebben op ruimtelijke ontwikkelingen. Hoewel de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen reeds is gekend, heeft dit BRV nog geen enkele stap uit de wettelijk vastgelegde planprocedure voor de opmaak ervan doorlopen.</p> <p>Er wordt aangegeven dat de principes van het BRV gebruikt zullen worden om keuzes binnen het RMP af te toetsen. 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 (die al meerdere stappen doorlopen hebben en verder staan in het planproces) te gebruiken in plaats van het BRV om de keuzes binnen het RMP af te toetsen.</p>	<p>De aftoetsing aan Vlaamse beleidsdoelstellingen is geen juridisch vereist element in het MER maar een extra aftoetsing op vraag van de administraties. Het heeft als doel om vergelijking tussen de verschillende regio's mogelijk te maken. Een aftoetsing aan Provinciale beleidskaders laat dergelijke vergelijking niet toe.</p>	Nee
		Thema Ruimte	<p>Er wordt door de provincie bij het Vlaamse niveau op aangedrongen om verdere stappen te zetten in de juridische verankering van het BRV als nieuw beleidskader voor het Vlaamse ruimtelijk beleid.</p> <p>- De voorgestelde indicatoren in tabel 5-2 zijn momenteel nog vrij vaag en rekbaar. De vraag stelt zich of de gewenste evolutie zich voldoende zal kunnen kwantificeren om er onderbouwde uitspraken over te doen.</p> <p>- De provincie onderschrijft het principe om bijkomende verhardingen zo beperkt mogelijk te houden. Deze ambitie dient gekoppeld te worden aan onthardingsprojecten ter compensatie van waar bijkomende verhardingen voor duurzame mobiliteit onvermijdelijk zijn.</p>	<p>Dit betreft geen advies op de NIA</p> <p>Het betreft een MER op strategisch niveau. De beoordeling zal kwalitatief zijn, waar mogelijk onderbouwd door kwantitatieve gegevens. Niet alle gegevens zullen kwantitatief kunnen ingeschat worden.</p>	Nee
		Thema Mens-gezondheid	<p>4 subthema's worden geselecteerd: geluid, lucht, verkeersveiligheid en fysiek, mentaal en sociaal welzijn. Aanvullend denkt de provincie nog aan verkeersleefbaarheid en toegankelijkheid, die ook een bijdrage leveren aan het mentaal en sociaal welzijn. Toegankelijkheid wordt wel vernoemd in tabel 5-5, maar niet in het tekstgedeelte onder dit thema.</p>	<p>Toegankelijkheid worden mee beschouwd bij het fysiek, mentaal en sociaal welzijn, verkeersleefbaarheid (verblijfskwaliteit) zit vervat in de gebruikskwaliteit, bij de receptor ruimte.</p>	Nee
		Thema Biodiversiteit	<p>Geen aanvullingen of opmerkingen. De provincie staat achter het principe om de impact op natuur en open ruimte zo min mogelijk te houden en te compenseren waar het kan.</p>	-	-
		Thema Klimaat	<p>Geen aanvullingen of opmerkingen.</p>	-	-