

nr	Thema RMP	Subthema sMER	Doelgerichte beoordeling	Bijsturing/ aanvulling in (strategische) visie beleidsplan	Bijsturing/ aanvulling in actieplan	Aanbeveling aan hogere instanties
1	WERKDOEMIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	ruimte	Er zijn geen specifieke aanbevelingen.			
2		gezondheid	De vervoerregio moet met bijkomende aandacht toezien op verkeersveiligheid en -leefbaarheid in kwetsbare gebieden (schoolzones, stationsomgevingen, kernen, zorginstellingen...), zowel in ontwerp als in wegbeheer.	X		
3		biodiversiteit	De realisatie van een aantal doelstellingen binnen het werkdomein ruimtelijke maatregelen en locatiebeleid worden uitdrukkelijk afhankelijk gesteld van andere beleidsdomeinen en kaders. De vervoerregio heeft slechts beperkte bevoegdheden op vlak van ruimtelijk beleid. Bijgevolg is het een aanbeveling om er minstens voor te zorgen dat de vervoerregio vertegenwoordigd kan worden in de meest cruciale ruimtelijke processen die zich binnen de regio afspeelen om zo mee te wegen op het ruimtelijk beleid.	X		X
4		klimaat	Het (kwalitatief) verdichten van kernen moet vanuit het thema klimaat met de nodige aandacht benaderd worden. D.w.z. dat verdichting gepaard moet gaan met het creëren van groenblauwe dooradering en ontharding.	X		
5	WERKDOEMIN B: NETWERK VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERS-VOORZIENINGEN	ruimte	Er zijn geen specifieke aanbevelingen.			
6		gezondheid	Er zijn geen specifieke aanbevelingen.			
7		biodiversiteit	Er zijn geen specifieke aanbevelingen.			
8		klimaat	Er zijn geen specifieke aanbevelingen.			
9	WERKDOEMIN B: NETWERK FIETS	ruimte	De vervoerregio moet duidelijker stellen dat nieuwe fietsinfrastructuur zo veel mogelijk moet voorzien worden binnen het bestaande ruimtebeslag. Er wordt aandacht besteed aan het veranderen van verkeersfunctie (prioritair auto – prioritair zwakke weggebruikers) op sommige wegsegmenten, maar er wordt slechts minimaal aangehaald dat er kansen liggen bij transformaties van overgedimensioneerde wegen waarbij onnuttige verhardingen, toegewijd aan de auto, heringericht en onthard kunnen worden naar kwalitatieve fiets-infrastructuur en waarbij ruimte kan teruggewonnen worden. Via het compenseren door afbouw of 'omzetting' van huidige weginfrastructuur kan op langere termijn wel een zero-toename van het ruimtebeslag mogelijk zijn. De vervoerregio zou hierop pro-actiever kunnen inzetten. Dit werkdomein moet niet alleen inzetten op het aanpakken van bestaande barrières, maar moet er ook nadrukkelijk rekening mee houden dat de inplanting van nieuwe fietsinfrastructuur geen oorzaak is van bijkomende versnippering van open ruimte, en dat deze zo goed mogelijk landschappelijk ingepast wordt.	X		
10		gezondheid	Sommige fietssegmenten, vaak op fietssnelwegen, worden gebruikt door gemotoriseerd verkeer (bv. brommers) waardoor de verkeersveiligheid daalt. De regio moet hogere instanties aanbevelen om verkeersreglementeringen te implementeren m.b.t. het beperken van gemotoriseerd verkeer op het gebruik van fietsinfrastructuur. Bijkomend moet de gewenste categorisering van de speed pedelec in het fietsnetwerk besproken worden.	X		X
12		biodiversiteit	Er zijn geen specifieke aanbevelingen.			
13	WERKDOEMIN B: NETWERK OPENBAAR VERVOER	klimaat	Het beleidsplan kan eventueel de aanleg van waterdoorlaatbare fietspaden in de groene kamers, en zeker in laaggelegen valleigebieden, in rekening nemen.	X		
14		ruimte	Dit werkdomein moet meer benadrukken dat infrastructurele projecten binnen de bevoegdheid van de vervoerregio zoveel mogelijk gebeuren binnen bestaand ruimtebeslag. Indien de infrastructurele projecten buiten de scope van het RMP vallen, moet diezelfde boodschap worden meegedeeld aan lokale besturen, andere regio's en/ of hogere overheden (bv. eigen bedding sneltram/snelbussen/HOV lijnen, ontubbelen/ aanleg en verlenging sporen). In dit plan wordt aangehaald dat er wordt gekeken om HOV verbindingen zoveel als mogelijk te laten gebruik maken van bestaande infrastructuur zoals pechstroken tussen op- en afrit, maar indien dit niet mogelijk zou zijn, moet er telkens gestreefd worden naar een zero toename ruimtebeslag door middel van compensatiemaatregelen op locatie.	X		X
			De vervoerregio zou meer kunnen benadrukken dat de uitbouw van hoppinpunten (en bijhorende voorzieningen) zoveel mogelijk moet gebeuren binnen bestaand ruimtebeslag. Als dit niet mogelijk zou zijn, moet er telkens gestreefd worden naar een zero toename ruimtebeslag. Wanneer er toch extra ruimte zou moeten worden ingenomen, kan de regio enkele richtlijnen aangeven i.v.m. compensatie d.m.v. ontharding en vergroening. Dit zal tegelijk bijdragen aan een verhoging van de ruimtelijke kwaliteit van het Hoppinpunt.	X		
15	gezondheid	De vervoerregio moet aan hogere instanties aanbevelen dat indien mogelijk de infrastructurele ingrepen (bv. infrastructurele maatregelen om HOV langs N-wegen te realiseren of opwaarderen stations) maximaal landschappelijk ingepast moeten worden waardoor de impact beperkt wordt in kwetsbare groene gebieden en voor bewoners in (sterk) bebouwde gebieden (bv. geluid- en luchtverlast). Indien mogelijk kunnen er geluidbeperkende maatregelen getroffen worden op locaties die voor negatieve effecten kunnen zorgen. Bij de uitbouw van HOV-knoppen voldoende aandacht besteden aan het nastreven van de huidige richtlijnen inzake inrichtings- en kwaliteitseisen.	X		X	
		In het ontwerp van de hoppinpunten moet maximaal rekening gehouden worden met de verweving van de verschillende modi om de verkeersveiligheid te garanderen én met de inrichting van de publieke ruimte rond de hoppinpunten om geluidshinder en luchtverontreiniging in bebouwde omgevingen te beperken. De regio moet de Vlaamse overheid adviseren om de transitie naar gebruik van duurzame vervoersmodi (laadinfrastructuur) op openbaar domein spoedig mogelijk te maken. Gemeenten worden geadviseerd door de regio om deze transitie naar gebruik van duurzame vervoersmodi te realiseren in hun gemeente.	X		X	
		De vervoerregio moet met bijkomende aandacht toezien op verkeersveiligheid in de omgeving van kwetsbare voorzieningen zoals scholen en zorginstellingen.	X			
17	biodiversiteit	Er zijn geen specifieke aanbevelingen.				
18	klimaat	Het kan ook relevant zijn om de implementering van emissiearm OV meer te benadrukken in het thema. Dit is zeker relevant voor de reductie van broeikasgassen, die sterk afhankelijk is van het soort vervoersmiddel dat gebruikt wordt in het OV (Bv. dieselbussen vs. elektrische bussen).	X		X	
19		Bij het faciliteren van deelsystemen en andere vormen van "nieuwe" mobiliteit moet er aandacht zijn voor de vraag of deze systemen geen aanleiding geven tot een verhoging van de verplaatsingskilometers (en dus emissies), ten nadele van verplaatsingen te voet of met de fiets.	X			
20	WERKDOEMIN B: NETWERK WEGENNET	ruimte	Dit werkdomein moet meer benadrukken dat infrastructurele projecten binnen de bevoegdheid van de vervoerregio zoveel mogelijk gebeuren binnen bestaand ruimtebeslag. Indien de infrastructurele projecten buiten de scope van het RMP vallen, moet diezelfde boodschap worden meegedeeld aan lokale besturen en/ of hogere overheden. Als dit niet mogelijk zou zijn, moet er telkens gestreefd worden naar een zero toename ruimtebeslag door middel van compensatiemaatregelen op locatie.	X		X
			Capaciteitsuitbreidingen van logistieke knooppunten moeten de mogelijkheid tot gedeeld en meervoudig gebruik of stapeling maximaal onderzoeken. Wanneer dit onmogelijk blijkt, moeten dergelijke projecten als opportuniteiten opgevat worden om elders in de omgeving te ontharden (zero toename ruimtebeslag).	X		
21		gezondheid	Tijdens projectuitvoering moet de vervoerregio genoeg aandacht vestigen op een geluidswerend ontwerp op plaatsen waar de verkeersintensiteit zal toenemen om de gezondheidseffecten (geluid- en luchtbelasting) in natuurgebieden en kwetsbare gebieden te minimaliseren.	X		
			De vervoerregio moet met bijkomende aandacht toezien op verkeersveiligheid in de omgeving van kwetsbare voorzieningen zoals scholen en zorginstellingen.	X		
			De regio moet adviseren aan de Vlaamse overheid om nadrukkelijk de transitie naar (stillere) emissiearme (vracht)wagens te bevorderen én de knelpunten op het dragend wegennet op korte termijn effectief te optimaliseren om de doorstroming en afwikkeling in de regio te bevorderen.	X		X
22	Tijdens projectuitvoering moet de vervoerregio genoeg aandacht vestigen op een geluidswerend ontwerp om de gezondheidseffecten (geluid en luchtbelasting) te minimaliseren op multimodale logistieke knooppunten waar de verkeersintensiteit zal toenemen.	X				
23	De vervoerregio moet maximaal blijven inzetten om vrachtverkeer te ontvlechten met zwakke weggebruikers en conflictsituaties te minimaliseren ter hoogte van de multimodale logistieke knooppunten en overslagzones.	X				
24	biodiversiteit	Er zijn geen specifieke aanbevelingen.				
25	klimaat	De thematische visie gaat niet in op de potenties voor klimaatadaptieve inrichting van het wegennet in de vervoerregio.	X			
30	WERKDOEMIN C: MENTAL SHIFT (FLANKERENDE MAATREGELEN)	ruimte	Er zijn geen specifieke aanbevelingen.			
31		gezondheid	Er zijn geen specifieke aanbevelingen.			
33		biodiversiteit	Er zijn geen specifieke aanbevelingen.			
34		klimaat	Het thema "sensibiliseren en in de kijker plaatsen van alternatieven" gaat niet specifiek in op de klimaatproblematiek, maar zou wel beter kunnen aangeven wat het "verduurzamen" van de vervoersmodi betekent. Sensibiliseren op vlak van het gebruik van emissiearme verplaatsingsmiddelen is hierbij ook zeer relevant.	X		

nr	Subthema sMER	Effectgerichte beoordeling	Bijsturing/ aanvulling in strategische visie	Bijsturing/ aanvulling in actieplan	Aanbeveling aan hogere instanties
----	---------------	----------------------------	--	-------------------------------------	-----------------------------------

1	ruimte	Enkele nieuwe omleidingswegen hebben een directe impact op beschermd landschappelijk erfgoed. In Herselt en Nijlen is het niet mogelijk om aan deze zijde van de dorpskern een tracé te vinden dat zowel beschermd erfgoed als bewoning volledig ontziet. Bij de bypass van Noordwijk kan inname van beschermd dorpsgezicht in principe wel vermeden worden. Er zijn ook een aantal geplande fietsverbindingen die waardevol landschap doorsnijden, en talrijke fietsverbindingen en de bypass van Noordwijk en Morkhoven doorsnijden herbevestigd agrarisch gebied (HAG).	X		
2	ruimte	Negatieve impact van fietstracés op erfgoed of HAG kan beperkt worden door deze maximaal te bundelen met bestaande weg-, spoor- en/of waterweginfrastructuur. Indien een weg- of fietstracé dwars door open ruimte/HAG toch noodzakelijk zou blijken, moet deze infrastructuur landschappelijk zo goed mogelijk ingepast worden.	X		
3	gezondheid	Ondanks de globaal duidelijk positieve effecten op bewoonde kernen (zowel stedelijk als landelijk) als gevolg van het maatregelenpakket van het RMP en de hieruit volgende afname van totaal aantal voertuigkilometers binnen de regio (-ca. 2%), stellen we nog knelpunten vast in een aantal woonkernen. Veruit het meest negatief effect doet zich voor in Sint-Jozef-Rijkevorsel en Vlimmeren t.g.v. de verkeersaantename op de N104, klaarblijkelijk als gevolg van verkeersontradende maatregelen in Rijkevorsel-centrum en in Beerse. Door de ingrepen in Rijkevorsel is er ook een sterke verkeersafname op de N14, alhoewel dit – zeker rekening houdend met de voorziene tangenten van Oostmalle en Zoersel in regio Antwerpen – de aangewezen route naar de E34 is en niet de N104. De negatieve effecten in Sint-Jozef en Vlimmeren kunnen gemilderd worden door het verkeer op de N14 door Rijkevorsel minder sterk te ontraden.	X		
4	gezondheid	Algemeen geldt dat gemonitord moet worden dat verkeersontradende maatregelen ter verbetering van de leefbaarheid in één kern geen ongewenste neveneffecten genereren langs alternatieve routes	X		
5	Biodiversiteit	Inzake ecotoopinname hebben de omleidingswegen van Herselt en van Beerse inname van habitat- en/of VEN-gebied tot gevolg. Op het indicatief aangeduid tracé (omleidingsweg Herselt) en het grafisch plan bij het RUP 'Ontsluiting Kanaalzone' (omleidingsweg Beerse) is het niet mogelijk om tegelijk beschermde natuur en bebouwing te ontzien. Impact op natuur zou wel vermeden kunnen worden door de omleidingsweg van Herselt aan de oostzijde van de dorpskern in te planten. De wenselijkheid/noodzaak van deze omleidingsweg vanuit verkeerskundig en leefbaarheidsoogpunt moet sowieso grondig afgewogen worden tegen de impact op beschermd natuurgebied. Voor de omleidingsweg van Beerse is reeds een RUP Ontsluiting Kanaalzone van kracht sinds 16/11/2020. In samenspraak met ANB is een natuurnota opgemaakt waarin de nodige milderende maatregelen reeds opgenomen zijn teneinde met de impact op de beschermde natuur rekening te houden.	X		
6	Biodiversiteit	Ook bij meerdere nieuwe fietsverbindingen is er interferentie met habitat- en/of VEN-gebied. Deze impact kan geminimaliseerd worden door de fietsverbinding maximaal te bundelen met bestaande weg-, spoor- en/of waterweginfrastructuur.	X		
7	Biodiversiteit	De indirecte impact op natuur (stikstofdepositie en geluidsverstoring) wordt ingeschat o.b.v. de toe- of afname van verkeer (voertuigkm's) binnen een buffer van 500m rond elk habitatruchlijn- of VEN-gebied. De globale impact van het RMP op beschermde natuurgebieden is beperkt positief: het aantal voertuigkm neemt af met 0,4% in en rond habitatruchlijngebied en met 1,5% in en rond VEN-gebied.			
8	Biodiversiteit	In de meeste individuele HRL- en VEN-gebieden neemt het aantal voertuigkilometers af of blijft het status quo, en waar er geen significante afname voorkomt, is dit vaak in grote mate het gevolg van verkeersaantename op een nabijgelegen autoweg (E313 of E34). De stikstofdepositie veroorzaakt door de autowegen werd apart gemodelleerd in het IMPACT-model, en blijkt t.h.v. natuurgebied (wellicht) niet significant te zijn, behalve langs de sectie Zoersel-Lille van de E34.			
9	Biodiversiteit	Potentieel negatieve effecten inzake depositie in natuurgebied komen ook voor t.h.v. de nieuwe omleidingswegen van Herselt, Beerse en Nijlen (in Herselt en Beerse is er daarnaast echter nog een groter direct effect (ecotoopinname)), en langs een aantal bestaande wegen met verkeersaantename, vnl. wegen ten noorden van Turnhout (N132, N118, N199) en vooral de N104 t.h.v. Sint-Jozef-Rijkevorsel. De negatieve impact op natuur, zowel langs de N104 als langs de E34 ten westen van Lille, kan gemilderd worden door verkeer richting E34 te verschuiven van de N104 en oprit Lille naar de N14 en oprit Zoersel.	X		
10	Klimaat	Op vlak van de CO ₂ -emissies zorgt het beleidsscenario voor een afname van -2,4% in vergelijking met het referentiescenario.			
11	Klimaat	Er is wel een toename van 9,7% CO ₂ -uitstoot door vrachtverkeer op autowegen, en tevens (beperkte) toenames door autoverkeer op de wegen in buitengebied (+2,2%), bedrijventerreinen (+1,7%) en op autowegen (+0,2%). Elders is er overal een afname in CO ₂ -uitstoot.			
12	Klimaat	De totale reductie van 2,4% CO ₂ -emissie t.o.v. de referentiesituatie vertegenwoordigt 0,07% van de emissiereductiedoelstelling tegen 2030 in Vlaanderen, cfr. het VEKP.			
13	Klimaat	Bovenlokale maatregelen die het autogebruik (ook op hoofd- en dragende wegen) ontraden (zoals snelheidsmilderende maatregelen, rekeningrijden, slimme kilometerheffing, parkeertarieven, ...) zullen nodig zijn om de gewestelijke doelstellingen te kunnen realiseren, zowel op vlak van reductie van voertuigkm's als op vlak van de gewenste reductie van CO ₂ -emissies cfr. het VEKP.			X

