

Verwerking adviezen NIA Aalst

Nr. Adviesinstantie	Onderwerp/trefwoord	Inhoud (letterlijke passage)	Reactie	Verwerking in NIA?
1 ANB	Gunstig advies	ANB gaat akkoord met de methodologie voor de uitwerking van de discipline biodiversiteit op basis van de gegevens in het dossier.	-	-
	Passende beoordeling	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.	Er zal in het MER een voortoets passende beoordeling opgenomen worden.	Ja
	Verscherpte natuurtoets	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.	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.	Nee
2 AZG	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: https://www.zorg-en-gezondheid.be/project-gezonde-publieke-ruimte	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 klimaateffecten op de gezondheid van de mens eveneens behandeld worden.	Nee
	E-HIS-infographic	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 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.	E-HIS-infographic zal geraadpleegd worden voor beschrijving van de referentiesituatie.	Ja
	Beoordelingskader	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 milieukeurmerken 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 .	Bij impactscore -1 is onderzoek naar milderende maatregelen minder dwingend. Bij impactscore -2 en -3 wordt noodzakelijkerwijs gezocht naar milderende maatregelen.	Nee
	Sociaal welzijn	De zeventalige 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.	De relevante effecten zullen besproken worden in het MER.	Nee
	Mobiliteitsvisie	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.	Dit betreft een advies op de mobiliteitsvisie, niet op de Nia.	Nee
	Doelstelling	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).	Dit betreft een advies op het RMP, niet op de Nia.	Nee
	Visie	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.	Dit betreft een advies op het RMP, niet op de Nia.	Nee
	Laadinfrastructuur	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, ...	Passage in NIA is overgenomen uit de visienota, dit betreft dan ook een advies op de visienota en niet op de Nia. De impact van de visie of acties met betrekking tot laadpalen zal onderzocht worden in het MER.	Nee
	Openbaar vervoer	Een ruimtelijke visie op de prioritaire inplanting van laadinfrastructuur zou een sterke stimulans kunnen zijn voor kernverdichting en deelwagengebruik. 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.	Dit betreft een advies op het RMP, niet op de Nia.	Nee
	Woondichtheid	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.	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.	Nee

	Verharding	<p>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, stadstuinjes, speeltuinjes, ontmoetingsplekken,</p> <p>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>	In het MER zal de impact op en van verharding onderzocht worden en waar nodig aanbevelingen of milderende maatregelen geformuleerd worden.	Nee	
	Vergroening voertuigvloot	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 autobegebruikers of de oversteekbaarheid van straten en de verharding nodig voor parkeerplaatsen.	Dit klopt en hier zal in het MER onderzocht worden. Vanaf 30 km/u primeert rolgeluid boven motorgeluid.	Nee	
	Geluid-/luchtkwaliteit		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.	Nee	
	Beoordelingskader	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.	Indien relevant zullen deze criteria in het MER opgenomen worden.	Nee	
	Toetsingskader	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.	Ook indirecte effecten (hittestres, etc) worden meegenomen in het MER.	Nee	
	Referenties	<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."</p> <p>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: Eerst en vooral is er het project gezonde publieke ruimte. https://www.zorg-en-gezondheid.be/project-gezonde-publieke-ruimte 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. 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 bevordert 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 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>	De aangehaalde referenties zullen waar relevant geraadpleegd worden bij opmaak van het effectenonderzoek. Naast het effectenonderzoek is er in het MER ook een aftoetsing aan een aantal beleidsdoelstellingen opgenomen. Deze aftoetsing aan Vlaamse beleidsdoelstellingen is geen juridisch vereist element in het MER, het is een extra onderzoek naast de effecten om het beleid inzicht te geven op de bijdrage van het plan aan diverse Vlaamse doelstellingen, en om een vergelijking tussen de regio's mogelijk te maken. De aangehaalde studies en instrumenten worden daarbij niet beschouwd als doelstellingen die bij alle regio's worden afgetoetst.	Nee	
	Referenties	<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://archieef-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 effectenonderzoek. Naast het effectenonderzoek is er in het MER ook een aftoetsing aan een aantal beleidsdoelstellingen opgenomen. Deze aftoetsing aan Vlaamse beleidsdoelstellingen is geen juridisch vereist element in het MER, het is een extra onderzoek naast de effecten om het beleid inzicht te geven op de bijdrage van het plan aan diverse Vlaamse doelstellingen, en om een vergelijking tussen de regio's mogelijk te maken. De aangehaalde studies en instrumenten worden daarbij niet beschouwd als doelstellingen die bij alle regio's worden afgetoetst.	Nee	
3	AOE	Geen advies	Gezien dit een strategisch MER is kan er nog geen inschatting gemaakt worden van de eventuele impact op Onroerend Erfgoed. Dit zal pas kunnen bij de uitwerking op planniveau. Op dit ogenblik wensen we dan ook geen advies te geven op dit MER.	-	-
4	Vlaams - Brabant	Anders	De voorstelling van de step als duurzaam vervoermiddel dient kritisch bekeken te worden. De step vervangt vaak verplaatsingen die anders te voet of met de fiets zouden worden gedaan.	Dit betreft een advies op het RMP, niet op de Nia.	Nee
		Groen	Het 'overall' voorzien van laadpunten kan leiden tot een toename van verharde oppervlakte en meer ruimte voor het gemotoriseerd verkeer. Strategische en goeddoordachte keuzes omtrent het plaatsen van laadpalen zijn noodzakelijk.	Passage in NIA is overgenomen uit de visienota, dit betreft dan ook een advies op de visienota en niet op de Nia. De impact van de visie of acties met betrekking tot laadpalen zal onderzocht worden in het MER.	Nee

	Vlot	Indien men de zoek- en parkeertijd van het autoverkeer meerekent, dan lopende de reistijden met fiets, bus en tram nu al in op die van de wagen in steden. Bij deze ambitie lijkt een meer genuanceerde voorstelling aan de orde waarbij ook het belang van sensibilisering aan bod komt.	Passage in NIA is overgenomen uit de visienota, dit betreft dan ook een advies op de visienota en niet op de Nia.	Nee
	Sociaal	De provincie Vlaams-Brabant wenst te benadrukken hoe belangrijk de toegankelijkheid van het vervoerssysteem voor iedereen is. De vervoerregio's dienen hier voluit op in te zetten.	Dit betreft een advies op het RMP, niet op de Nia.	Nee
	BRV	Een ander 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. 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.	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.	Nee
	BRV	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.	Dit betreft geen advies op de NIA.	Nee
	Thema Ruimte	Het uitgangspunt van bijkomende verharding zoveel mogelijk vermijden wordt onderschreven door de provincie Vlaams-Brabant. Dit streven moet echter ook gekoppeld worden aan onthardingsprojecten – vooral rond autoparkeren – om de beoogde modal shift te realiseren.	Dit betreft een advies op het RMP, niet op de Nia.	Nee
	Thema Mens-gezondheid	Het lijkt ons aangewezen om meer aandacht te geven aan verkeersleefbaarheid bij dit thema, alsook wensen we nogmaals het belang van toegankelijkheid te onderlijnen. Bij het kader van vervoer op maat zal het zeer belangrijk worden om dit thema niet uit het oog te verliezen.	De relevante effecten zullen besproken worden in het MER.	Nee
	Thema Biodiversiteit	Geen aanvullende opmerkingen	-	-
	Thema Klimaat	Geen aanvullende opmerkingen	-	-
5	Galmaarden	Gunstig advies	Het college geeft gunstig advies op de nota inhoudsafbakening van het strategisch MER voor het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Aalst	-
6	VLAIO	Bedrijfshuisvesting	Het strategisch MER voor het RMP Vervoerregio Aalst kan meer inspanningen leveren door aanvullende informatie omtrent niet-verweefbare bedrijfshuisvesting te integreren. Wegen richting bedrijfssites kunnen overbelast geraken. Voornamelijk Aalst en de verkeersassen E40, N41, N406, N28, N45 en N46 beschikken over de belangrijkste bedrijventerreinen (5.1 – Thema Ruimte). Dit heeft een directe impact op het klimaat, het milieu, én de gezondheid van burgers.	Op basis van de beschikbare data en het niveau van het plan zullen effecten inzake luchtemissies en geluidemissies naar type deelgebieden in beeld gebracht worden. Eventuele congesties wordt vooral bepaald door de verkeersafwikkeling ter hoogte van kruispunten, de kruispuntinrichting dus. Deze maken geen deel uit van het strategisch plan.
		Bedrijfshuisvesting	Het strategisch MER kan opteren om in een eerste fase de huidige gevolgen van mobiliteit richting bedrijventerreinen op het milieu te capteren, om in een tweede fase het toekomstig bedrijfshuisvestingsbeleid af te stemmen op het Regionaal Mobiliteitsplan in deze vervoerregio. Zo kan de regio anticiperen op bedrijfshuisvestingsontwikkelingen door mobiliteit naar deze knooppunten te faciliteren met het oog op het minimaliseren van milieueffecten.	Het betreft een strategisch plan en een stratigisch MER. Het is niet de taak van het mobilityeitiesbeleid of het MER om het bedrijfshuisvestingsbeleid af te stemmen op het RMP. Wel zullen er aanbevelingen gedaan worden om de milieueffecten te minimaliseren.
		Bedrijventerreinen	Functionele bedrijventerreinen blijven in de toekomst een belangrijke toegevoegde waarde hebben. Het Beleidsplan Ruimte van de Provincie Oost-Vlaanderen heeft daarom strategische plekken voor niet-verweefbare activiteiten in kaart gebracht. Bij de identificatie van de (lage, beperkte, matige, hoge of zeer hoge) potentie van een bedrijventerrein is ook het mobiliteitsprofiel geïntegreerd. In kader van mobiliteit werd de potentiekaart onder andere gebaseerd op de bereikbaarheid, de ligging ten opzichte van een waterweg, de ligging in een economische cluster of stedelijk gebied, etc. De bedrijventerreinen met een lage potentie dienen te worden uitgedoofd. Alsook heeft de Provincie bij het plan een potentiekaart voor zoekzones. Deze zoekzones tonen de gebieden met een hoge potentie om een specifieke economische HUB te realiseren op locaties waar op heden nog geen plannen zijn om een economische inplanting te realiseren.	Geen advies op de Nia.
		Goederenvervoer	Volgens De NIA zal het deel van de Dender tussen Dendermonde en Aalst opgewaardeerd worden tot CEMT-klasse IV (voor schepen tot 1350 ton). Het NIA kondigt op heden nog niet aan wat de impact is op het milieu wanneer het strategisch MER de Dender kadert in de modal shift. Langs de Dender liggen in de vervoerregio Aalst namelijk diverse bedrijventerreinen die de duurzame logistieke opportuniteiten van de Dender kunnen benutten en de milieu-impact kunnen verlagen.	Het betreft een strategisch plan en MER. De effecten inzake modal shift goederentransport zullen in het MER op niveau van het plan onderzocht worden.
		Beleidsplan	Volgens VLAIO is de link met het Beleidsplan op heden te beperkt verwerkt in het strategisch MER. VLAIO raadt aan om de potentiekaarten van het Beleidsplan te integreren in de visie van het Mobiliteitsplan, en de daarbij horende analyse van het strategisch MER. Door te begrijpen waar bedrijventerreinen zich al dan niet vestigen op basis van het toekomstig potentieel, kan het mobiliteitsplan nagaan waar knooppuntwaarde voorzien dient te worden, waar hogere of lagere mobiliteitshinder zal plaatsvinden (i.e. auto's, vrachtwagens, etc.), en waar overige duurzame transportmodi geïntegreerd kunnen worden (i.e. Dender, fietssnelwegen, etc.). De effecten van deze mobiliteitskeuzes op het milieu dienen in het strategisch MER besproken te worden.	Dit betreft een advies op het RMP, niet op de Nia. De effecten van de mobiliteitskeuzes van het RMP zullen in het MER onderzocht worden.
		Open ruimte	Ten slotte wijst VLAIO op de gevolgen van verwevingsbeleid. Door verweefbare bedrijfsactiviteiten naar de kernen te verhuizen, komt er open ruimte vrij waar de mobiliteitsdruk wordt verlaagd, en (normaliter) de positieve impact op biodiversiteit en klimaat verhoogt. Het NIA heeft op het heden niet de intentie om de positieve milieu-effecten van open ruimte beleid in kaart te brengen.	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.
		BR Oost-Vlaanderen	Er zijn ook onvoldoende linken met kernafbakeningen van het Beleidsplan Ruimte van de Provincie Oost-Vlaanderen. Via kernversterking via onder andere bedrijvige kernen zal ongetwijfeld een shift plaatsvinden in de wijze waarop burgers zich verplaatsen naar verweefbare economische activiteiten (detailhandelszaken, werk, etc.). Deze activiteiten verkrijgen een plek in of aan de rand van de kern en leiden tot een lagere woon-werkafstand. Het NIA kan dus bij de milieubeoordeling ook rekening houden met de lagere afstanden die burgers afleggen, en onderzoeken in hoeverre welke kern de potentie heeft om een hoge knooppuntwaarde te voorzien om dat woonwerkverkeer te ondersteunen. De milieu-impact van bedrijvige kernen met een lage potentie tegenover bedrijvige kernen met een hoge potentie kunnen namelijk een andere impact op het milieu genereren.	Het betreft een strategisch plan en MER. Het MER onderzoekt de effecten van de mobiliteitskeuzes van het RMP op niveau van het RMP. 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.
		BR Oost-Vlaanderen	VLAIO raadt aan om het mobiliteitsplan en het strategisch MER simultaan te ontwikkelen met- en regelmatig af te toetsen aan het Beleidsplan Ruimte van de Provincie Oost-Vlaanderen.	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.
7	Infrabel	Geen bezwaar	Ingevolge schrijven van 17.02.2023 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 Aalst.	-

	Overwegen	De mobiliteitsplannen van de VVR hebben een belangrijke impact op de spoorweginfrastructuur. De categorisering van de wegen heeft een impact op de inrichtingsprincipes ervan, waardoor ook het programma van de vervanging overwegen van Infrabel geïmpacteerd wordt. Overwegen met lokale (oude lokale 3 wegen) functie stelt Infrabel in vraag met de vraag of hier nog steeds auto's moeten passeren of we deze niet kunnen afleiden naar de hoofdwegenstructuur. We denken dat door oordeelkundige keuzes te maken bij het bouwen van kunstwerken ter vervanging van overwegen het mogelijk moet zijn om autoluwe kamers te maken.	Dit betreft een advies op het RMP, niet op de Nia.	Nee	
	Bouwwrije zone	Daarnaast vraagt Infrabel steeds rekening te houden met een 10 meter bouwwrije strook langsheen de spoorlijn (te meten vanaf de vrije rand). Wanneer er een fietssnelweg gepland is dient deze afstand vermeerderd te worden tot 15 meter.	Waar relevant zal hier rekening mee gehouden worden bij de effectbeoordeling.	Nee	
	Modal shift	We zien nog vaak dat men Industriezones langs een spoor inpast en men nooit de vraag stelt of een aansluiting op het spoor niet nuttig kan zijn. We vragen om eveneens na te gaan hoe het spoor beter kan bijdragen tot een nog betere modal shift van goederenverkeer en reizigersverkeer, welke infrastructurele maatregelen zijn hiervoor noodzakelijk?	Dit betreft een advies op het RMP, niet op de Nia.	Nee	
	Overwegen Referenties	We vragen ook het aspect overwegen duidelijk op te nemen als een actiepoint binnen de VVR. Infrabel vraagt om rekening te houden met het document visie op omgeving en mobiliteit.	Dit betreft een advies op het RMP, niet op de Nia. Hier zal rekening mee gehouden worden bij de effectbeoordeling.	Nee Nee	
8	Wichelen	Gunstig advies	Kennis te nemen van de voorliggende nota inhoudsafbakening voor het strategisch milieu-effectenrapport bij het Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Aalst en daarvoor een gunstig advies te geven.	-	
9	Berlare	Biodiversiteit	Er is te weinig aandacht voor overstekende wild, verkeersslachtoffers: mogelijkheid bekijken voor aanleg van ecoducten/ecoduikers?	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
			Waterkwaliteit heeft als beoordelingskader enkel afstroom hemelwater, terwijl straten anders kunnen worden ingericht om ook klimaatadaptatie te verbeteren. Zoals WADI' s, straten versmallen, ...	Het MER onderzoekt de effecten van het RMP op basis van een receptormethodiek. De effecten inzake klimaatadaptatie en mogelijke aanbevelingen zullen besproken worden bij de receptor klimaat.	Nee
			Uitstoot NOx heeft een negatief effect op oppervlaktewater nabij gewestwegen; gewestweg naast Donkmeer.	Het MER onderzoekt de effecten van het RMP op basis van een receptormethodiek. De effecten inzake gezondheid, biodiversiteit en klimaatadaptatie die kunnen ontstaan door een gewijzigde oppervlaktewaterkwaliteit zullen besproken worden bij de receptor klimaat.	Nee
			Lichtvervuiling: mogelijkheden te bekijken om openbare verlichting te verwijderen in en rond natura 2000 gebieden	Het MER onderzoekt de effecten van het RMP. Eventuele relevante aanbevelingen zullen besproken worden.	Nee
		Klimaat	Adaptatie: Waar is er een mogelijkheid om het groenblauw netwerk te versterken?	Het MER onderzoekt de effecten van het RMP. Eventuele relevante aanbevelingen zullen besproken worden.	Nee
			Aanleg KLE (kleine landschapselementen) rond trage wegen, ter compensatie van extra verhardingen voor mobiliteit. Beter kijken naar mogelijkheden voor half verharding, waterdoorlatendheid, ...	Het MER onderzoekt de effecten van het RMP op basis van een receptormethodiek. De effecten inzake klimaat en mogelijke aanbevelingen zullen besproken worden bij de receptor klimaat.	Nee
10	NMBS	Gunstig advies	De NMBS verleent een gunstig advies voor deze nota inhoudsafbakening. Als opmerking wensen we wel mee te geven dat de nota inhoudsafbakening (pagina 26) spreekt 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
11	Dendermonde		P. 5: doorverwezen naar 'officiële documenten'. Bij het 'regionaal mobiliteitsplan' is enkel de 'oriëntatienota' uit 2020 terug te vinden. Er wordt gevraagd om de visienota + plan wegcategorisering + plan vrachtroutenetwerk te gaan be-MER-ren. Voor ondergaande opmerkingen wordt hiervan alvast uitgegaan. P. 11: Hier worden 'twaalf beleidsprioriteiten' naar voren geschoven die ondergebracht worden in vier complementaire beleidsthema's: o BELEIDSTHEMA 1: KNOOPPUNTEN EN NETWERKEN – 'GEÏNTEGREERDE EN GEKOPPELDE NETWERKEN VOOR EEN BETERE MOBILITEIT' 1. Ontwikkelen van een multimodaal en hiërarchisch mobiliteitssysteem voor optimale bereikbaarheid; 2. Actief systeemmanagement toepassen; 3. Een integrale gebruikersgedreven en omgevingsgerichte benadering. o BELEIDSTHEMA 2: DATASTRATEGIE EN DIGITALISERING– 'HET VERWELKOMEN VAN DATA EN VOORUITSTREVENDE DIGITALE TECHNOLOGIE VOOR EEN BETERE MOBILITEIT' 4. Delen kwaliteitsvolle data op een veilige, transparante en snelle manier; 5. Sturen op maximale interconnectiviteit en interoperabiliteit; 6. Een performant mobiliteitsdatasysteem en -aansturing. o BELEIDSTHEMA 3: AANBODZIJDE – 'GEZOND FUNCTIONEREN VAN DE AANBODZIJDE' 7. Komen tot een kwaliteitsvol vraaggedreven vervoersaanbod; 8. Komen tot een gelijk speelveld tussen de modi; 9. Verduurzamen van het vervoersaanbod en de netwerken. o BELEIDSTHEMA 4: VRAAGGEDRAG – 'EEN DUURZAAM, VEILIG, EN EFFICIËNT GEBRUIK VAN HET MOBILITEITSSYSTEEM' 10. Verhogen van de bereidheid om te veranderen; 11. Belonen van gewenst gedrag en ontmoedigen ongewenst gedrag; 12. Sturen op basis van een integrale afweging. De uitwerking ervan dient in sterke mate samen met de VVR's te gebeuren. Bovenliggende tekst staat niet opgenomen in de uitgewerkte visienota. Het is belangrijk om deze 4 beleidsthema's + 12 beleidsprioriteiten van het Vlaams Mobiliteitsplan politiek af te stemmen inzake gedragenheid bij de lokale besturen in de Vervoerregio. Nu is dit beperkt tot de 8 strategische doelstellingen P. 15-17: punt 3.1.2 Elementen van het plan en bijhorende mogelijke effecten Vraag om de aangegeven elementen af te stemmen op de door de Vervoerregio 'gevalideerde' mobiliteitsvisie. Nu ontbreken sommige elementen in de opsomminglijst t.o.v. de aangegeven maatregelen in de mobiliteitsvisie. P.23-24: in de 'verkeersinfrastructuur' ontbreken bij de spoorinfrastructuur de belangrijke goederenspoorlijnen. Tevens ontbreken de bevaarbare waterlopen en hun maximaal vervoerstonnage.	- Geen advies op de Nia. Deze lijst is een opsomming/samenvatting van de maatregelen opgenomen in de visienota. Deze documenten dienen naast elkaar gelezen te worden. Opmerkingen op het RMP, geen advies op de Nia.	- Nee Nee Nee

	<p>P.27: Er wordt een overzicht aangegeven van infrastructuuraanpassingen en ruimtelijke projecten waarvan verwacht te zijn uitgevoerd tegen 2030 (business-as-usual scenario) en die dus onderdeel zijn van de referentiesituatie 2030, wordt verwezen naar onderstaande website: https://analytics.omnitransnext.dat.nl/public/GX62RrXh2AQrZyTTbizlDey1 Volgende projecten op grondgebied Dendermonde worden aangegeven: o Doortrekking N41 o Verder worden projecten aangeduid in de omgeving (Den Briel, Hoogveld, omgeving Boonwijk) die allen een bijkomende tewerkstelling tussen 0-250 gaan genereren. Geen verdere info. Volgende opmerkingen worden hierbij gegeven: o Het is alvast positief dat de 'doortrekking van de N41' tegen 2030 wordt aangegeven. o Wordt er met het project aan 'Briel' bedoeld op de ontwikkeling van het watergebonden bedrijventerrein? Graag duidelijkheid. o Welk project aan 'Hoogveld' wordt er bedoeld? Realisatie 'Hoogveld I'? o Welk project wordt er in de 'omgeving Boonwijk' bedoeld? Inzake de mobiliteitsgerelateerde infrastructuurprojecten valt alvast op dat bepaalde projecten ontbreken: o Aantakking N17 op N41 o Opwaardering Dender tussen Dendermonde en Aalst tot 1350 ton en nieuwe sluis te Denderbelle o Realisatie van diverse fietssnelwegen op ons grondgebied: F44, F43, F19, F221, o Realisatie diverse overwegprojecten (sluiting overwegen met al dan niet vervanging door conflictvrije kruising voor gewenste vervoerswijzen). Is dit een vergetelheid/dient de kaart nog aangevuld te worden of een concrete inschatting? Er ontbreken alvast heel wat projecten met een relevante mobiliteitsimpact die normaal tegen 2030 zullen gerealiseerd worden. Een oplossing hiervoor is dat we als lokaal bestuur input geven inzake de tegen 2030 normaal te verwachten gerealiseerde projecten inzake bijkomende tewerkstelling, woonontwikkelingen, significante handelsontwikkelingen, enz. . Graag hierover dan wel duidelijke richtlijnen en sjabloon zodat alle lokale besturen op dezelfde wijze evalueren of projecten moeten worden doorgegeven of niet.</p>	<p>ER wordt nagegaan welke van de aangehaalde projecten gerealiseerd zullen zijn tegen 2030. Dit wordt aangepast in de Nia.</p> <p>ja</p>
Thema Ruimte	<p>P. 30 – Voornaamste kenmerken van het thema binnen de vervoerregio: Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk vormt binnen de VVR eveneens een fijnmazig netwerk. Er zijn vaak directe en 'leesbare' verbindingen. De meeste fietssnelwegen zijn momenteel slechts in beperkte mate gerealiseerd en kennen nog tal van ontbrekende schakels. te schrappen: 'kennen momenteel wel nog een aantal ontbrekende schakels'. P. 30-31 – Relevante beleidsdoelstellingen en bijhorend toetsingskader (thema Ruimte): Het valt op dat er hier enkel de Vlaamse beleidscontext wordt vermeld, terwijl elk lokaal bestuur ook zelf een goedgekeurd gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, gemeentelijke mobiliteitsplan, enz. heeft die ook relevante beleidsdoelstellingen bevatten. Deze dienen ook opgesomd te worden want zijn relevant voor de Vervoerregio Aalst. Voor Dendermonde zijn het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en het mobiliteitsplan/fietsbeleidsplan Dendermonde te vinden op www.dendermonde.be</p>	<p>Aangepast in Nia</p> <p>Ja</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 gemeentelijke beleidskaders laat dergelijke vergelijking niet toe.</p> <p>Nee</p>
	<p>P.32: toetsingskader beleidsdoelstellingen. ▪ Voor het subthema 'Ruimtelijke samenhang' wordt als indicator aangegeven "Mate waarin bestaande en toekomstige ruimtelijke eenheden worden versterkt, verzwakt, versnipperd of ontsnipperd." Wat wordt er hiermee bedoeld? ▪ Voorstel om als indicatoren ook toe te voegen: – Verhoging van woondichtheid en tewerkstellingsdichtheid door bijkomende woon- en tewerkstellingsprojecten in omgevingen met hoge knooppuntwaarde. – Verlaging van woondichtheid en tewerkstellingsdichtheid in omgevingen met lage knooppuntwaarde</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. - het versterken, verzwakken , versnipperen of ontsnipperen betreft de impact op de ruimtelijke structuren en de samenhang tussen de ruimtelijk structuren - bijkomende indicatoren zijn niet in afstemming met de andere regio's en hebben dan ook geen meerwaarde voor de beoogde vergelijking. Ook behoren acties inzake woningdichtheid niet tot het beleidsdomein van voorliggend plan.</p> <p>Nee</p>
Thema Mens-gezondheid	<p>P. 37-38 – Beoordeling – Beoordelingskader milieu-effecten: Het subthema 'verkeersdoorstroming' ontbreekt. Via een digitaal verkeersmodel voor de vervoerregio kan duidelijk worden wat het effect is inzake de verkeersvolumes doorheen de dag rekening houdende met selectie van wegen als (tijdelijke) regionale wegen, interlokale wegen, toepassen boomstructuur binnen interlokale wegmazen, enz.</p>	<p>De discipline mobiliteit wordt niet onderzocht in het MER, daar het doel van het plan het verbeteren van de mobiliteit is. Ook betreft het een strategisch plan, terwijl de doorstroming bepaald wordt door de afwikkelingscapaciteit van de kruispunten. De exacte kruispuntrichtingen maken geen deel uit van een strategische visie.</p> <p>Nee</p>
Thema Klimaat	<p>P. 37-38 – Beoordeling – Beoordelingskader milieu-effecten: Bij 'fysiek, mentaal en sociaal welzijn' wordt gevraagd om als bijkomend criterium toe te voegen 'door onteigening getroffen woningen/gebouwen'. Bij de selectie van 'regionale wegen' en 'interlokale wegen' in de Vervoerregio Aalst, zijn er inrichtingsprincipes uitgewerkt voor deze wegen. Deze inrichtingsprincipes stellen ingerichte weggabarieten voor met een aanzienlijke benodigde wegbreedte. Het is noodzakelijk om deze benodigde weggabarieten in te tekenen op de beschikbare GRB-basiskaarten en te kijken welke gebouwen/woningen en/of voortuinstraken hierdoor getroffen worden, omdat dit ook een aanzienlijke impact zal hebben op het 'fysiek, mentaal en sociaal welzijn' van de betreffende bewoners. Stad Dendermonde heeft een goedgekeurd klimaatadaptatieplan en klimaatmitigatieplan. Ook deze dienen opgenomen te worden bij punt '5.4.2 Relevante beleidsdoelstellingen en bijhorend toetsingskader', enz.</p>	<p>Het betreft een strategisch beleidsplan. Daarbij is nog niet duidelijk of er onteigend zal moeten worden, waar dit exact zal zijn en hoeveel ruimte dit zal betreffen. Wel wordt er in het MER een inschatting gemaakt van bijkomend ruimtebeslag.</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 gemeentelijke beleidskaders laat dergelijke vergelijking niet toe. Relevante elementen uit het plan zullen in het MER wel opgenomen worden bij de receptor klimaat.</p> <p>Nee</p>

		<p>P. 49-50 – Quick Scan: “Wat betreft de bijkomende verharding gelden dezelfde aandachtspunten als geformuleerd voor het thema ruimte en het thema biodiversiteit. Het aandeel bijkomende verharding dient immers zo beperkt mogelijk gehouden te worden om de klimaatrobustheid van het plan zo hoog mogelijk te houden. Eventueel kunnen momenteel reeds verharde zones onthard worden zodat er geen netto stijging is van het ruimtebeslag. De visienota haalt aan dat er verder zal ingezet worden op ontharding, zeker bij uitbouw van nieuwe infrastructuur.” Deze laatste zin lijkt een tegenstelling in zich te houden: als we nieuwe mobiliteitsinfrastructuur gaan realiseren, dan zal dit normaal leiden tot bijkomende verharding. Dan inzetten op ontharding is enkel mogelijk als hierbij ook bestaande infrastructuur wordt aangepast. Deze zin best aanpassen om duidelijkheid te scheppen wat bedoeld wordt.</p>	Aangepast in Nia	Ja	
12	VLM	Natuurinrichtingsproject	<p>In het thema biodiversiteit worden als aandachtsgebieden voor natuur, de Ven- IVON - en habitatgebieden genomen. We vragen om ook de volgende gebieden, waar een natuurinrichtingsproject lopende is of reeds is afgewerkt mee in beschouwing te nemen. Het projectgebied van deze inrichtingen is soms groter dan de aangeduide VEN- of Habitatgebieden. De natuurinrichtingsprojecten zijn (inhoud is terug te vinden op vlm.be) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Osbroek – Gerstjens - Wellemeersen en omgeving Oude Dender - Berlare – Broek en Donkmeer. <p>Zo is het natuurinrichtingsproject Wellemeersen en omgeving Oude Dender doorweven met spoorlijnen en ligt in de onmiddellijke buurt van de stations Liedekerke en Denderleeuw. Dit project is ruimer dan de VEN- en habitatgebieden.</p>	Naast de focus op de beschermde gebieden op Europees en Vlaams niveau zal er bij de receptor biodiversiteit ook aandacht zijn voor effecten op de niet beschermde aanwezige natuurwaarden.	Nee
13	Dept. Omgeving VMM - Lucht	Algemene afspraken	<p>We 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
		Relatie Ruimte-Mobiliteit	<p>Het decreet basisbereikbaarheid voorziet dat een mobiliteitsplan en ruimtelijk beleidsplan op elkaar moeten worden afgestemd. Bilateraal overleg om geïntegreerde keuzes te kunnen voorbereiden/maken is daarom cruciaal. Het plan zelf moet vooral gaan over de gewenste mobiliteitsontwikkelingen. Daarom willen we benadrukken dat tekst of kaarten niet de indruk mogen wekken dat zij in de plaats treden van een ruimtelijk beleidsplan. We merken dat de NIA daar op een goede manier mee omgaat en vragen om voor dit punt ook aandacht te hebben in de verdere uitwerking van het MER en mobiliteitsplan. We vragen in die zin om het volgende beter te duiden of te schrappen, omdat deze op verschillende manieren kan geïnterpreteerd worden: “Om een samenhangende ruimtelijke ontwikkeling na te streven wordt een aanzet van ruimtelijk (locatie)beleid uitgewerkt” (p. 7).</p>	Aangepast in Nia	Ja
		Open ruimte	<p>Een regionaal mobiliteitsplan kan sturend zijn voor het vermijden/terugdringen van verlinting en verder aansnijden van open ruimte. Dit kan vanuit verschillende elementen zoals (gecoördineerd) parkeerbeleid, keuzes inzake categorisering van wegen alsook de inrichting ervan, sturing van verkeersstromen, enz. Het MER zou hiertoe ook voorstellen kunnen opnemen.</p>	In het MER zullen aanbevelingen of maatregelen geformuleerd worden om eventuele negatieve effecten te milderen.	Nee
		Referentiesituatie	<p>Als referentiesituatie wordt de situatie in het jaar 2030 (het zichtjaar van het verkeersmodel) genomen met een doorkijk naar de lange termijn. De referentiesituatie is de toestand in het referentiejaar zonder uitvoering van het RMP, maar rekening houdend met autonome en gestuurde ontwikkelingen. Gelieve erover te waken dat er geen zaken in de referentiesituatie zijn opgenomen die ook deel uitmaken van het planvoornemen. Er wordt verwezen naar een website met een overzicht van alle infrastructuraanpassingen en ruimtelijke projecten waarvan men verwacht dat deze zullen zijn uitgevoerd in 2030. De laatste update dateert echter van juli 2021. Dit overzicht is dus niet actueel en zou in de toekomst ook nog gewijzigd kunnen worden. Ook is er geen afbakening van het gebied. Graag hadden we dit verder verduidelijkt gezien.</p>	Dit overzicht betreft de elementen die opgenomen zijn in de regionale verkeersmodellen, en kunnen niet aangepast worden door de MER deskundigen. Zoals aangegeven is dit een strategisch plan, waarbij cijfer- en modelgegevens inschattingen zijn met foutenmarges die fungeren ter onderbouwing van de effectinschatting, niet als exacte data. Daarbij wordt gekeken naar effecten binnen deze regio.	Nee
		Wegennet	<p>Belangrijk is ook het feit dat dit plan de basis vormt voor de nieuwe selectie van het regionale en interlokale wegennet. Deze selectie zal samen met de door Vlaanderen vastgelegde Europese en Vlaamse hoofdwegen de selecties uit de ruimtelijke structuurplannen vervangen. Zullen keuzes die op dit vlak worden genomen en die significant afwijken van de selecties uit de ruimtelijke structuurplannen op vlak van milieueffecten worden afgewogen ten opzichte van de selectie van de wegen zoals voorzien in de ruimtelijke structuurplannen?</p>	Vraag over het RMP.	Nee
		Actieprogramma	<p>Het is vreemd dat het voorstel van actieprogramma niet concreet wordt benoemd in de inhoudsafbakening van het strategisch MER. We stellen voor om dit alsnog te doen zodat het plan-MER effectief een meerwaarde kan zijn in het kader van de goedkeuring van het RMP en de bijhorende selectie van wegeninfrastructuur.</p>	Het actieprogramma is nog in opmaak en daarom niet opgenomen in de Nia. Dit wordt opgenomen in het MER.	Nee
		Nieuwe tracé N41	<p>De aanleg van het nieuwe tracé voor de N41 Dendermonde-Lebbeke-Aalst is opnieuw ingetekend bij de wegencategorisering horend bij het RMP. Voor dit tracé werd destijds een PRUP opgemaakt dat door de Raad van State werd vernietigd (RvS). De milieueffecten speelden toen een belangrijke rol. Zoals eerder aangehaald, achten wij het noodzakelijk de milieueffecten te kennen van nieuwe of gewijzigde tracés ten opzichte van de huidige tracés</p>	Het RMP en het MER hebben een strategisch niveau. Er wordt bepaald dat een verbinding gewenst is van punt A naar B, niet waar deze exact zal gelegen zijn en hoeveel ruimte deze zal innemen. Het onderzoek van tracéalternatieven wordt op het daartoe geijkte niveau gevoerd.	Nee
		N9	<p>De ontwikkeling van het stedelijk woongebied Immerzeel in Aalst ondervindt heel wat problemen ten gevolge van de oververzadiging van het verkeer op de N9. Vanuit strategisch opzicht is het wenselijk te onderzoeken of het verkeer tussen Affligem richting Aalst en de E40 niet op een andere manier zou kunnen verlopen.</p>	Advies op het RMP, niet op de Nia.	Nee
		L52 en L57	<p>Er is ook een haalbaarheidsstudie lopende voor de uitbreiding van de L52 en L57. Vraag is of in functie van een doorkijk naar 2050 ook de milieueffecten van deze spoorlijnen mee zullen worden onderzocht.</p>	Het RMP en het MER hebben een strategisch niveau. De beoordeling is dan ook strategisch: er is nog geen kennis van mogelijke frequenties, snelheden, stopplaatsen, gebruikte wagons, etc... Deze worden ook niet in een strategisch plan vastgelegd, waardoor het ook niet mogelijk is om concrete milieueffecten zoals wijzigingen in geluidsklimaat, afname van autoverkeer door modal shift... in beeld te brengen.	Nee
		CPT Visie	<p>CPT visie: 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.</p>	Aangepast in Nia.	Ja
		Thema Ruimte	<p>Eén van de beleidsambities met doorkijk naar 2050 uit het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen is woondichtheid op bewandelbare afstand rond strategische collectieve vervoersknopen. Het is echter niet altijd wenselijk om rond een strategisch vervoersknoop een woonverdichting te voorzien. Hoppinpunten/OV-knopen mogen niet zomaar één-op-één gelinkt worden aan ‘nieuw ruimtelijk beleid’/verdichting. Niet elke multimodale mobiliteitsknoop (halte/station, P+R) is even geschikt om aan ruimtelijke inbreiding/uitbreiding of andere ruimtelijke ontwikkeling te doen. Sommige knopen hebben bijvoorbeeld enkel de functie als “transferium”. Voor andere knopen is het versterken van een goede verbinding naar de historische kern of voorzieningencluster belangrijker dan het (verder) te gaan ontwikkelen van een programma van wonen, werken of voorzieningen rond de mobiliteitsknoop. De relatie tussen Hoppin/OV-knooppunten en verdichting dient dus voldoende genuanceerd te worden. Zoals eerder aangegeven, worden deze keuzes binnen het ruimtelijk beleid gemaakt.</p>	Er wordt nota genomen van deze visie omtrent strategische vervoersknopen en woonverdichting.	Nee

	<p>Beoordelingskaders:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ subthema ruimtelijke kwaliteit: Ook beeldkwaliteitswaarde is een belangrijk element. ▪ subthema ruimtebeslag: Ook bundeling en consolidatie van personenstromen is belangrijk. ▪ subthema ruimtelijke kwaliteit: 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. <p>Dit zou in het toetsingskader moeten meegenomen worden.</p>	<p>- Effecten op beeldkwaliteit worden onderzocht in het MER.</p> <p>- Advies op het RMP, niet op de NIA.</p> <p>- In het MER kunnen geen aangepaste doorrekening van de knooppuntwaarde uitgevoerd worden, het basismodel is niet beschikbaar gesteld, enkel de resultaten. Bij latere aftoetsingen en monitoring op Vlaams niveau van de ruimtelijke beleidsdoelstellingen kan een nieuwe versie van de knooppuntwaarde gehanteerd worden.</p>	Nee
Thema Mens-gezondheid	<p>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.</p>	<p>Het betreft een MER op strategisch niveau. Er zal een doorrekening gebeuren van de maximale wijzigingen in voertuigkilometers voor wat betreft geluidsbelasting. Deze doorrekening wordt verfijnd naar de omgeving met onderscheid tussen stedelijke gebieden, kernen, kwetsbare gebieden, openruimtegebied en bedrijventerreinen. Eventuele wijzigingen in verharding zijn niet opgenomen in het strategisch RMP en kunnen dan ook niet als onderdeel van het plan beschouwd worden.</p>	Nee
	<p>In de NIA wordt het volgende vermeld: "Binnen een RMP kunnen ook infrastructurele aspecten aan bod komen (bv. aanleg van een omleidingsweg). Omdat de exacte locatie niet steeds gekend is, is het moeilijk om de impact op bv. bodem, water of erfgoed na te gaan. Toch kan, op basis van de kenmerken van de infrastructuur en de omgeving waarin die wordt voorzien, een algemene inschatting gemaakt worden van de effecten op zowel mens, biodiversiteit, klimaat als landschap." 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.</p>	<p>Dit wordt meegenomen bij de opmaak van het MER</p>	Nee
	<p>Op p.25 van de NIA wordt het volgende vermeld: "Andere regels op het gebied van geluidhinder en omgevingslawaai zijn gericht op de geluidsbronnen zelf. Zo zijn er onder andere wetten voor de belangrijkste bronnen van lawaai zoals weg-, lucht- en spoorvervoer." Welke 'wetten' worden hiermee bedoeld? Er is wel een beoordelingskader voor weg- en spoorverkeerslawaai in het kader van milieueffectenrapportering, maar wettelijke geluidsnormen voor infrastructuurgeluid zijn er niet.</p>	<p>Klopt, dit wordt aangepast.</p>	Ja
	<p>Op p.28 van de NIA: Welk Europees beleid geluid wordt er meegenomen voor referentiesituatie 2050 maar niet voor referentiesituatie 2030?</p>	<p>Betreft een kwalitatieve benadering met onderscheid naar elektrificatie en dergelijke tussen referentiejaar 2030 en 2050.</p>	ja
	<p>Bij de beoordeling van indicatoren geluid wordt o.a. vermeld dat er rekening wordt gehouden met de wijziging van snelheid en verkeersvolume van wegverkeer en anderzijds vrachtverkeer. Wordt er hierbij ook rekening gehouden met eventuele relevante verschuivingen van verkeer, snelheid of aandeel vrachtverkeer van de dagperiode naar de avondof nachtperiode? Bij de beoordeling van de geluidseffecten in MER's wordt namelijk uitgegaan van de Lden geluidsindicator waarbij de geluidsniveaus tijdens de avond en nacht zwaarder doorwegen (respectievelijk een straffactor van 5 dB en 10 dB). Op deze manier wordt er rekening gehouden dat lawaai tijdens deze periodes als hinderlijker wordt beschouwd.</p>	<p>Neen, er worden geen relevante verschuivingen verwacht van verkeer, snelheid of aandeel vrachtverkeer van de dagperiode naar de avond- of nachtperiode.</p>	Nee
	<p>Er wordt aangegeven dat de beoordeling van de wijziging in snelheid en verkeersintensiteiten van weg- en spoorverkeer enkel zal gebeuren in 'sterk bebouwde omgevingen'. Kan dit verduidelijkt worden, door kaartmateriaal aan de NIA toe te voegen waarop deze 'sterk bebouwde omgevingen' binnen de vervoerregio worden aangeduid?</p>	<p>Het betreft een MER op strategisch niveau. 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. HDe aanduiding van deze gebieden op kaart zal in het MER opgenomen worden.</p>	Nee
	<p>Onder 'Beleidsambities 2030' worden de WGO richtwaarden voor wegverkeerslawaai en spoorverkeerslawaai vermeld. Wat is juist de concrete beleidsambitie die hierover zal worden opgenomen in het RMP? Want deze WGO richtwaarden zijn wel zeer ambitieus om tegen 2030 naar te streven voor alle wegen en spoorwegen binnen deze vervoerregio. Dit kan best worden verduidelijkt.</p>	<p>Dit betreft een advies op het RMP, niet op de NIA.</p>	Nee
	<p>Beoordelingskader subthema lucht: 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. Er wordt geen link gelegd met emissies ten gevolge van het wegverkeer. We verwijzen hiervoor naar de eerder bezorgde nota waarin duidelijk is opgenomen welke indicatoren dienen beoordeeld te worden en hoe dit kan gebeuren.</p>	<p>Er zal een doorrekening gebeuren van de maximale wijzigingen in voertuigkilometers voor wat betreft luchtkwaliteit. Deze doorrekening wordt verfijnd naar de omgeving met onderscheid tussen stedelijke gebieden, kernen, kwetsbare gebieden, openruimtegebied en bedrijventerreinen.</p>	Nee
Thema Klimaat	<p>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 zou als indicator aan het toetsingskader moeten toegevoegd worden.</p>	<p>Aangepast in NIA.</p>	Ja
Thema Biodiversiteit	<p>Onder 'Beleidsplan Ruimte Vlaanderen' (p.41) staan volgende doelstellingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Terugdringen hoeveelheid oppervlakte natuur (tot < 61%) waar vermesting wordt overschreden. ▪ Terugdringen hoeveelheid oppervlakte natuur (tot < 46%) waar verzuring wordt overschreden. ▪ Onderling beter verbinden van natuurkernen. <p>Bovenstaande drie punten komen uit het luchtbeleidsplan, niet uit het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, en worden enkele paragrafen verder ook vermeld, evenwel als komende uit een luchtkwaliteitsplan. Bovenstaande dienen dus bij de eerste vermelding weggelaten te worden en luchtkwaliteitsplan dient vervangen te worden door luchtbeleidsplan. Daarnaast is het niet duidelijk hoe het RMP op deze doelstelling zal inspelen.</p> <p>Het toetsingskader bij thema biodiversiteit vermeldt enkel gevoelige natuurwaarden. De doelstelling uit het luchtbeleidsplan bevat alle natuur.</p>	<p>Aangepast in NIA.</p>	Ja
		<p>In principe is inderdaad "alle natuur" waardevol. Maar "alle natuur" is niet gedefinieerd. 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.</p>	Nee

14 Dept. L&V	Ruimtebeslag	<p>Bij elke specifieke aanpassing van de verkeersinfrastructuur waarbij er inname is van agrarisch gebied (en nog extra bij professioneel uitgebate landbouwpercelen) moet ook rekening rekening gehouden worden met de specifieke lokale situatie. Immers de inname van actief uitgebate landbouwpercelen of doorsnijding van landbouwpercelen met nieuwe wegeninfrastructuur hebben snel een negatieve impact op de landbouwstructuur door:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Inname van landbouwgrond, 2. het vormen van restpercelen die niet meer interessant zijn voor de professionele landbouw of 2kleinere (moelijker bewerkbare) percelen die zich gevormd, 3. het wijzigen van de ploegrichting; 4. Het niet meer (gemakkelijk) toegankelijk zijn van de landbouwpercelen met de huidige landbouwmachines. <p>Bij bepaalde grootte-orde van innames wordt hier best ook rekening gehouden in het toekomstige plan MER.</p> <p>- Vb. een nieuwe wegenis (autoweg, fietsnelweg, ..) die volledig doorheen actief landbouwgebied wordt voorzien heeft een significante negatieve impact;</p> <p>- Vb. Een bestaande smalle weg van 3/4m doorheen actief landbouwgebied die verbreed wordt met extra afgescheiden fietspaden, grachtensysteem, vergroening, en hierdoor meer dan verdubbelt in breedte heeft ook meer kans op een significante negatieve impact op landbouw.</p>	<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.</p>	Nee	
			<p>Gelet ook op de doelstelling van Vlaanderen om tegen 2050 de verhardingsgraad in de bestemmingen landbouw, natuur en bos met minstens 1/5 t.o.v. 2015 terug te dringen, vraagt ook het departement Landbouw en visserij om waar mogelijk volledig te ontharden en zo beperkt mogelijk bij te verharden. Dus ook verharding en ontharden mag extra meegenomen worden bij impact ifv Ruimtebeslag.</p>	<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.</p> <p>De impact van verharding zal mee onderzocht worden in het MER.</p>	Nee
	Veiligheid	<p>Volgend puntje wordt opgesomd bij thema veiligheid:</p> <p>- maximaal weren van vrachtverkeer inclusief landbouwvoertuigen uit de kernen van de gemeenten, steden en schoolomgevingen buiten afgesproken tijdsvensters;</p>		<p>Dit betreft een advies op het RMP, niet op de Nia.</p>	Nee
			<p>Indien er veel bijkomende verbodstekens worden voorzien voor landbouwvoertuigen, dan vraagt het departement Landbouw en Visserij wel dat de vervoerregio Aalst een plan opmaakt waar landbouwvoertuigen wél nog mogen rijden en dat zij nagaat dat de omrijfactor nog aanvaardbaar is. En indien blijkt dat de omrijfactor te groot is, dat zij wel oplossingen zoekt om dit te verbeteren.</p>		
15 Denderleeuw	Openbaar vervoer	<p>Extra deelfietsen in stadscentra Dendermonde en Ninove en 'Back-to-few' fietsdeelsysteem in centrum Aalst op basis van de netwerklogica. Is er een reden dat Denderleeuw als één van de belangrijkste stations in de regio niet is opgenomen voor deelfietsen? Los daarvan is vanuit de vervoersregio toch ook altijd de vraag geweest om vervoer op maat (deelfietsen) te voorzien in elke gemeente binnen de vervoersregio. Dit mits het beschikbaar zijn van de nodige budgetten.</p>	<p>Dit betreft een advies op het RMP, niet op de Nia.</p>	Nee	
	Infrastructuur	<p>Blz. 27: een overzicht van alle infrastructuraanpassingen en ruimtelijke projecten waarvan verwacht te zijn uitgevoerd tegen 2030. Ik zie 'RUP Dekaply' aan de Nachtegaalstraat in Aalst niet op de kaart staan. Moet dit toegevoegd worden?</p>	<p>Dit betreffen de infrastructuraanpassingen en ruimtelijke projecten die in het regionaal verkeersmodel verwerkt zijn.</p> <p>Naast concrete projecten wordt daarbij ook rekening gehouden met een bijkomende natuurlijke evolutie. Dit is altijd een inschatting met een foutenmarge, en wordt dan ook enkel als onderbouwing voor de grootteorde gehanteerd.</p>	Nee	
	Referentiesituatie	<p>Blz. 28: Wat is het referentiejaar dat zal gebruikt worden voor projecten van De Vlaamse Waterweg? Momenteel is daar niks aangeduid in de nota.</p>	<p>Referentiesituatie 2050.</p>	Ja	
16 VMM, watertoets	Integraal waterbeleid	<p>We wensen 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 milieufwieging dienen mee te spelen, zeker voor wat de aanleg van grotere infrastructuurwerken zoals fietsnelwegen en wegeniswerken betreft. Vandaar dat in het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, gecoördineerd op 15 juni 2018 als beginsel is opgenomen dat het watersysteem een van de ordenende principes is in de ruimtelijke ordening.</p>	<p>De receptorgerichte aanpak, zoals momenteel voorgesteld in de Nia, werd opgemaakt in overeenstemming met team MER.</p> <p>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.</p> <p>Een concrete uitwerking van de watertoets wordt inderdaad niet opgenomen: het strategisch plan duidt geen bijkomende verhardingen aan, of op te breken verhardingen; 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.</p>	Nee	
	Overstromingskaarten	<p>Doorheen het projectgebied onder andere de Denderbellebeek, Vondelbeek en de Ter Erpenbeek, onbevaarbare waterlopen van eerste categorie die beheerd worden door VMM, beheer en investeringen waterlopen. Op sommige locaties zijn deze waterlopen ingebuisd. Het overwelden overbouwen van waterlopen was vroeger algemeen gangbaar doch is met het huidig integraal waterbeheer achterhaald. Waterlopen moeten om diverse redenen versneld opnieuw open gelegd worden. Een openlegging kadert in de doelstellingen opgenomen in artikel 1.2.2. van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, gecoördineerd op 15 juni 2018, zoals de realisatie van de goede toestand (1°), het wegwerken van de versnippering (4°), het verbeteren en herstellen van aquatische ecosystemen (5°), ruimte te bieden aan water (6°) en het bevorderen van de betrokkenheid van de mens met het watersysteem, waaronder de verhoging van de belevingswaarde in stedelijk gebied en vormen van zachte recreatie (10°). Op termijn zal getracht worden om de bovenstaande waterlopen ook terug maximaal door een open bedding te laten stromen.</p> <p>Aangezien op sommige locaties de waterlopen onder de wegenis stromen, moet hiermee rekening gehouden worden bij de opmaak van het Regionaal Mobiliteitsplan.</p> <p>Er wordt melding gemaakt van de fluviale en pluviale overstromingskaarten. Hierbij moet vermeld worden dat voor sommige waterlopen nog geen klimaatscenario's zijn doorgerekend. Hiermee moet rekening gehouden worden bij de beoordeling van de klimaatimpact.</p>	<p>Dit betreft een advies op het RMP, niet op de Nia.</p>	Nee	
			<p>Dit zal mee in acht genomen worden bij de opmaak van het MER.</p>	Nee	

Hemelwater	<p>Voor de hemelwaterafvoer, ook deze afkomstig van verharde oppervlakten binnen openbaar wegdomen, moet voldaan worden aan de bepalingen van art. 6.2.2.1.2 § 4 van Vlarem II waarin is opgenomen dat onverminderd andere wettelijke bepalingen voor de afvoer van hemelwater de voorkeur gegeven moet worden aan de volgende afvoerwijzen in afnemende graad van prioriteit: opvang voor hergebruik, infiltratie op eigen terrein, buffering met vertraagd lozen in een oppervlaktewater of een kunstmatige afvoerweg voor hemelwater en tot slot lozing in de regenwaterafvoerleiding (RWA) in de straat. Slechts wanneer de beste beschikbare technieken geen van de voornoemde afvoerwijzen toelaten, mag het hemelwater overeenkomstig de wettelijke bepalingen worden geloosd in de openbare riolering. Daarnaast bepaalt de code van goede praktijk voor het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van rioleringsystemen de bronmaatregelen dat in eerste instantie afstroom moet vermeden worden door maximaal te ontharden, vervolgens door gebruik te maken van waterdoorlatende verhardingen en langsliggende groenzones. Indien het hemelwater toch wordt opgevangen en wordt afgevoerd moet dit in eerste instantie naar een oppervlakkige infiltratievoorziening gebracht worden. Pas als aangetoond wordt dat dit niet mogelijk is, kan er een ondergrondse infiltratievoorziening (gelegen boven de gemiddelde hoogste grondwaterstand) geplaatst worden. Indien infiltratie niet mogelijk is, moet er een buffervoorziening met vertraagde doorvoer aangelegd worden. Vanaf januari 2025 zal de (her)aanleg van verharde oppervlaktes binnen openbaar domein moeten voldoen aan de gewestelijke verordening inzake hemelwaterputten (GSVH).</p>	Alle vigerende richtlijnen en wetgeving zullen nageleefd moeten worden.	Nee
Voorwaardelijk gunstig advies	VMM, team watertoets verleent een voorwaardelijk gunstig advies mits rekening wordt gehouden met bovenstaande opmerkingen aangaande de uitwerking van de discipline water.	-	-