

Verwerking adviezen NIA Oostende

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. M.a.w. 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. M.a.w. 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	AMDK	Geen bemerkingen	De afdeling Kust heeft geen bemerkingen.	-	-
3	VMM watertoets	Integraal waterbeleid	We merken dat de discipline water geen eigen plaats krijgt in de effectbeoordeling en beschrijving van het strategisch MER. Watergerelateerde aspecten en regelgeving worden eerder beperkt behandeld en ingeschoven onder het thema biodiversiteit, waar de focus ligt op de impact op SBZ's en VEN- gebieden. We wensen 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, klimaatrobuste valleien, structuurherstel van waterlopen en het toepassen van bronmaatregelen zijn immers belangrijke aandachtspunten die in een milieuafweging dienen mee te spelen, zeker voor wat de aanleg van grotere infrastructuurwerken zoals fietssnelwegen en wegeniswerken betreft. Een afdoende afvoetsing aan de sectorale regelgeving, stroomgebiedbeheerplannen en eventuele riviercontracten is daarbij ook aangewezen.	De receptorgerichte aanpak, zoals momenteel voorgesteld in de Nia, werd opgemaakt in overeenstemming met team MER. Naast de doorwerking op biodiversiteit zal in het MER ook de mate waarin het plan bijdraagt aan de klimaatrobustheid van de omgeving en van haar weerbaarheid aan de gevolgen van klimaatverandering, op het vlak van droogte, hittestress en wateroverlast, besproken worden onder het thema Klimaat. Een concrete uitwerking van de watertoets wordt	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.	-	-
4	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 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.	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	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 .	E-HIS-infographic zal geraadpleegd worden voor beschrijving van de referentiesituatie.	Ja
		Beoordelingskader	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.	Bij impactscore -1 is onderzoek naar milderende maatregelen minder dwingend. Bij impactscore -2 en -3 wordt noodzakelijkerwijs gezocht naar milderende maatregelen.	Nee
		Sociaal welzijn	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 relevante effecten zullen besproken worden in het MER.	Nee
		Mobiliteitsvisie	De mobiliteitsvisie 2040 zou ook "er zijn minder gezondheidseffecten/kosten" mogen bevatten.	Dit betreft een advies op de mobiliteitsvisie, niet op de Nia.	Nee

Doelstelling	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 mentaliteitsshift en het doorbreken van zijn/haar mobiliteitsgewoontes. 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, ... Een ruimtelijke visie op de prioritaire inplanting van laadinfrastructuur zou een sterke stimulans kunnen zijn voor kernverdichting en deelwagengebruik.	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
	Het dossier gaat regelmatig in op de frequentie van het openbaar vervoer. Een te weinig frequent aanbod van OV tijdens de avonden en 's nachts is een reden dat men toch voor de auto blijft kiezen. Bovendien kan een te beperkt aanbod tijdens de avonden 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
	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, stadstuinjes, 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 worden.	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
	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. Zal de geluidsbelasting doorgerekend worden naar aantal gehinderden en aantal slaapverstoorden? Idem luchtkwaliteit naar gezondheidseffecten?	In het MER zal de impact op en van verharding onderzocht worden en waar nodig zullen aanbevelingen of milderende maatregelen geformuleerd worden.	Nee
		Dit klopt en zal in het MER onderzocht worden. Vanaf 30 km/u primeert rolgeluid boven motorgeluid.	Nee
		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
	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
	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

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:

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 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>

Verder hielden "de 10 kernkwaliteiten" een kader voor een kwaliteitsvolle inrichting en een optimaal beheer van de omgeving. 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.

Dit en andere rapporten kunnen gedownload worden via:
<https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte>

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.

"Ruimtelijke strategieën voor gezonde omgevingen: case street canyons"
<https://archieff-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.

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.

De aangehaalde referenties zullen waar relevant geraadpleegd worden bij opmaak van het MER.

Nee

De aangehaalde referenties zullen waar relevant geraadpleegd worden bij opmaak van het MER.

Nee

	Algemene aandachtspunten	<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 - Elke inname van herbevestigd agrarisch gebied (HAG) moet voldoende gemotiveerd en gecompenseerd worden conform omzendbrief RO/2010/01. - Er moeten milderende maatregelen voorzien worden voor de inname van professioneel uitgebate landbouwpercelen. - De opvang van hemelwater moet binnen het plangebied zelf 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. - 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. - Het aspect landbouwverkeer dient in het regionaal mobiliteitsplan aan bod te komen. Het Departement Landbouw en Visserij vraagt voldoende aandacht voor de breedte van landbouwwegen, alsook voor de inrichting van bochten en passeerstroken, zodat die voldoen voor moderne landbouwwerktuigen. Er dienen waar nodig maatregelen te worden genomen om sluisverkeer op landbouwwegen te verhinderen en de omrijfactor voor landbouwverkeer bij het knippen of aanleggen van wegen te beperken (bijv. tractorsluizen). 	<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	
6	Bredene	Geen opmerkingen	Geen opmerkingen inzake de afbakening van het bereik van de milieueffectrapportage. De 'mogelijk aanzienlijke' milieueffecten die in het plan-MER moeten bestudeerd worden zijn opgenomen in de NIA, net als de beoordelings- en significantiecriteria, de onderzoeksmethodes die zullen ingezet worden en wat de nagestreefde diepgang en detailniveau is.	-	-
		Thema ruimte	Evenwel wordt in vraag gesteld of het ruimtebeslag, de ruimtelijke samenhang en de ruimtelijke kwaliteit niet dient te worden uitgewerkt in een beleidsplan ruimte en naderhand in RUP's in plaats van in een Mobiliteitsplan. Wat met planschade die hierdoor wordt geleden?	Het ruimtebeslag, de ruimtelijke samenhang en de ruimtelijke kwaliteit worden niet uitgewerkt in het RMP of het MER. Wel zullen de effecten van het RMP op deze subthema's in het MER beoordeeld worden.	Nee
7	Infrabel	Geen principiële bezwaren	Ingevolge uw schrijven van 15.02.2023 kunnen wij u melden dat Infrabel geen principiële bezwaren heeft bij bovenvermelde aanvraag, van Departement Mobiliteit en Openbare Werken voor het Strategisch MER voor het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Oostende.	-	-
		Algemene opmerkingen	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Daarnaast vraagt Infrabel steeds rekening te houden met een 10 meter bouwvrije 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.</p> <p>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.</p> <p>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?</p> <p>We vragen ook het aspect overwegen duidelijk op te nemen als een actiepoint binnen de VVR.</p> <p>Infrabel vraagt om rekening te houden met het document visie op omgeving en mobiliteit.</p> <p>De algemene voorwaarden m.b.t. MER dienen strikt te worden nageleefd.</p>	<p>Advies op het RMP, niet op de NIA.</p> <p>Waar relevant zal hier rekening mee gehouden worden bij de effectbeoordeling.</p> <p>De impact van modal shift goederenverkeer van wegverkeer naar spoorverkeer zal op hoofdlijnen beschreven worden in het MER.</p> <p>Advies op het RMP, niet op de NIA.</p> <p>Hier zal rekening mee gehouden worden bij de effectbeoordeling.</p> <p>Hier zal rekening mee gehouden worden bij de effectbeoordeling.</p>	<p>Nee</p> <p>Nee</p> <p>Nee</p> <p>Nee</p> <p>Nee</p>
8	Jabbeke	Geen opmerkingen	Het schepencollege heeft in zitting van 6 maart 2023 kennisgenomen van deze nota en maakt geen opmerkingen.	-	-
9	AOE	Aandachtspunten	<p>In de nota geeft men op p. 28 een overzicht van de thema's – scoping en quickscan. Men refereert naar de erfgoed inventarissen en de beschermingsdatabank. Ook historische kaarten kunnen een interessante bron zijn bij de uitwerking van een RMP. Het herstel van verdwenen historische wegen kan zowel een win zijn t.a.v. erfgoed als voor bijvoorbeeld voetgangers en fietsers. Het verbeteren van de fietsverbindingen tussen kernen is in het RMP een aandachtspunt.</p> <p>Daarnaast wensen we er de aandacht op te vestigen dat de aanwezigheid van kleine landschapselementen langs fietsroutes het rijcomfort ook verbeteren (schaduwwerking, verminderen wind, ...) maar eveneens leiden tot een opwaardering van het landschap. Het verhogen van rijcomfort houdt meer in dan louter het voorzien van beton en asfalt. Ook goed aangelegde kleinschalige waterdoorlatende materialen bieden heden reeds heel wat rijcomfort en zijn ook een meerwaarde op vlak van erfgoed (in erfgoedcontext) en ecologie.</p>	<p>Specifieke acties kunnen hier inderdaad effecten op hebben. Indien relevant komt dit verder aan bod in het MER onder ruimtelijke kwaliteit (receptor Ruimte).</p>	Nee

			In het toetsingskader binnen het thema ruimte gaat binnen het subthema ruimtelijke kwaliteit aandacht naar de waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap. In het beoordelingskader voor het thema ruimte (p.31) is het ook wenselijk na te gaan in welke mate het RMP bijdraagt aan de erfgoedwaarde (naast de gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde) en dit vooral binnen geïnventariseerd en beschermd erfgoed.	Het betreft een plan-MER op strategisch niveau: de mogelijke effecten van het plan op landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie zullen op hoofdlijnen beschreven worden. Erfgoedwaarde maakt eveneens deel uit van de beleving.	Nee
			Aangezien de nota inhoudsafbakening van het Strategisch MER Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Oostende nog te abstract is zowel wat de herinrichting van bestaande infrastructuur als de aanleg van nieuwe infrastructuur betreft, zullen de effecten op de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie pas kunnen beoordeeld worden bij de concrete uitwerking van het RMP Oostende.	Het betreft een plan-MER op strategisch niveau: de mogelijke effecten van het plan op landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie zullen op hoofdlijnen beschreven worden.	Nee
10	Blankenberge	Geen opmerkingen	Bij deze kan ik u meedelen dat de stad Blankenberge geen opmerkingen wenst te formuleren inzake onderstaande adviesvraag.	-	-
11	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 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
12	Dept. Omgeving VMM	Algemene afspraken	We verwijzen graag naar de algemene afspraken en vragen om hier bij de opmaak van het MER mee rekening te houden: - De nota inzake "doelstellingen en indicatoren voor het regionaal mobiliteitsplan" die wij in een eerdere fase van het proces als input aan alle vervoerregio's hebben bezorgd. - De inhoudelijke elementen die aan bod zijn gekomen op het algemeen overleg met de MER-coördinatoren, MOW, Departement Omgeving en VMM (d.d. 22/06/2022) en waarvan ook een verslag is gemaakt.	Deze afspraken/aandachtspunten zullen worden meegenomen bij de opmaak van het MER.	Nee
		Ruimtelijke kwaliteit	Ook beeldkwaliteitswaarde is een belangrijk element	Effecten op beeldkwaliteit worden onderzocht in het MER	Nee
		Ruimtebeslag	Ook bundeling en consolidatie van personenstromen is belangrijk.	Advies op het RMP, niet op de NIA.	Nee
		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. Dit zou in het toetsingskader moeten meegenomen worden.	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.	Nee
		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.	De wijzigingen in voertuigkilometers en de daarmee samenhangende wijzigingen in luchtmissies (CO2 en NOx) zullen onderzocht worden in relatie tot de type omgeving waar deze zich voordoen. Daarbij zal een onderscheid gemaakt worden tussen stedelijke gebieden, kernen, bedrijventerreinen, open ruimtes en kwetsbare natuur.	Nee
		Biodiversiteit	Het toetsingskader bij thema biodiversiteit vermeldt enkel gevoelige natuurwaarden. De doelstelling uit het luchtbeleidsplan bevat alle natuur.	In principe is inderdaad "alle natuur" waardevol. Maar kan iemand uitleggen wat "alle natuur" is? Het MER-richtlijnenboek biodiversiteit erkent dit vraagstuk, en schuift daarom een kwetsbaarheidsbenadering naar voren. Daarbij is kwetsbaarheid een combinatie van gevoeligheid en waarde. In talrijke andere MER dossiers wordt deze aanpak toegepast, en deze heeft dan ook haar degelijkheid al bewezen.	Nee
		Klimaat	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.	Toegevoegd in de NIA	Ja
		Ruimtebeslag en ontharding	Het is niet duidelijk welke acties in het RMP hiertoe zullen bijdragen. In de meeste gevallen hebben ze net het omgekeerde effect, zoals bijvoorbeeld wegwerken van missing links van weginfra, aanleggen van parkings, bijkomende omleidingswegen/leefbaarheids gordels, aanleg bijkomende fietspaden en/of missing links. Verder wordt tevens gesteld dat er gewerkt wordt aan ontharding op een voor de VVR realistisch tempo, gelinkt aan de mate waarin ruimtelijke ontwikkelingen nog gepland staan. Wat met (gelijktijdige) compensatie? Controle? Bij de vertaling van de nieuwe wegcategorisering dient er voldoende aandacht te gaan naar onthardingsmaatregelen, zonder de doorstroming van het dragend netwerk in het gedrang te brengen (zeker op piekmomenten).	Advies op het RMP, niet op de NIA. Geen advies op de NIA.	Nee Nee
		Verlinting	Een RMP 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. Vrachtwagens zitten vervat in het model, maar er wordt geen nieuwe modale verschuiving berekend tussen andere modi van transport zoals binnenvaart en spoor. Als dit niet in de modellering per regio wordt opgepikt, wordt dit dan op Vlaams niveau bekeken?	In het MER zullen vanuit de verschillende receptordisciplines aanbevelingen geformuleerd worden. Geen advies op de NIA.	Nee Nee

Luchtbeleidsplan	In de NIA staan bij Beleidsplan Ruimte Vlaanderen volgende doelstellingen: o Terugdringen hoeveelheid oppervlakte natuur (tot < 61%) die leidt onder overschrijding van de draagkracht door vermessing. o Terugdringen hoeveelheid oppervlakte natuur (tot < 46%) die leidt onder overschrijding van de draagkracht door verzuring. o Onderling beter verbinden van natuurkernen. Deze drie bullets staan echter in het luchtbeleidsplan. Graag verduidelijken.	Aangepast in Nia	Ja
RSV	In het RSV is Nieuwpoort geselecteerd als specifiek economisch knooppunt in het kader van het Europees Regionaal Beleid. Dit werd niet opgenomen op verschillende plaatsen in de nota. Link maken en afstemmen met de omliggende vervoerregio's (p.16).	Dit zal meegenomen worden bij de opmaak van het MER binnen het thema Ruimte. Geen advies op de Nia.	Nee Nee
Terminologie Kusttram	"lege ruimte" is eerder subjectief (wordt meerdere keren vernoemd in de nota). De kusttram botst inderdaad op haar limieten, ook voor het woon/werk verkeer. Vanuit een toeristisch oogpunt worden meer stopplaatsen gevraagd, vanuit het woon/werk verkeer eerder gerichte stopplaatsen met een belangrijk tijdsaspect. Suggestie: mogelijkheden tot het uitbouwen van transferia (in de eerste plaats in Oostende) en op een lager niveau in andere gemeenten van de VVR Oostende. Essentieel is hierbij de koppeling aan het ruimtelijk element en aan het voorzieningenniveau.	Zal verduidelijkt worden in het MER Advies op het RMP, niet op de NIA.	Nee Nee
Parkeerdruk	Hoge congestie en verkeersdruk: gezien de kust meer en meer een "4-seizoenenbestemming" aan het worden is, is de parkeerdruk ook buiten het toeristisch seizoen meer en meer een probleem.	Advies op het RMP, niet op de NIA.	Nee
Fiets	o De (toeristische en werkgerichte) fietsinfrastructuur in de regio is nog voor verbetering vatbaar, o.a.; een fietssnelweg langs de kustlijn en betere bewegwijzerde fietsroutes vanuit het hinterland liggen op tafel (p.16). o Fietspotentieel: het veilig en het conflictvrij organiseren van aansluitingen.	Advies op het RMP, niet op de NIA.	Nee
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.	Aangepast in NIA	Ja
Bedrijvzones	Tekst uit visienota: "Vervoerregio Oostende dient via de ruimtelijke ordening in te zetten op nieuwe slimme locaties voor bedrijvzones die zwaar verkeer genereren nabij spoorwegen en waterwegen – met een focus op de havengebieden. Op die manier worden kansen gegeven aan goederentransport via het water en het spoor." Dit lijkt een voorafname te zijn op nieuwe bedrijventerreinen. Graag herformuleren in de zin van "Indien er nieuwe locaties nodig zijn, dient...".	Advies op de visienota, niet op de NIA	Nee