

Verwerking adviezen op NIA Routeplan Antwerpen 2030

Adviezen bovenlokale adviesinstanties

Departement Omgeving en VMM Lucht

Algemeen

- **Relatie Ruimte-Mobiliteit:** 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. Echter, 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. Vanuit mobiliteitsscenario's een aanzet van ruimtelijk locatiebeleid opnemen in een mobiliteitsplan of uitspraken doen over het ontwikkelperspectief van kernen/OV-knopen is absoluut te vermijden. Dit zijn vraagstukken die breder moeten bekeken worden en via het ruimtelijk beleid een antwoord moeten krijgen. Een regionaal mobiliteitsplan kan wel wijzen op de samenhang van bepaalde keuzes en verwijzen naar een ruimtelijk beleid/visie, die al opgemaakt is of nog opgemaakt moet worden (bijvoorbeeld een provinciaal beleidsplan). We merken dat deze nota en de synthesenota daar op een goede manier mee omgaan en vragen om voor dit punt ook aandacht te hebben in de verdere uitwerking van het 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. 4).

>> In de NIA zal verduidelijkt worden dat het RMP geen aanzet tot ruimtelijk plan is, maar dat vooral moet gekeken worden vanuit het oogpunt "hoe kan het mobiliteitsbeleid het ruimtelijk beleid helpen om de doelstellingen van het BRV te realiseren?". Hiertoe zal volgende tekst toegevoegd worden: "Het RMP is geen (aanzet tot) ruimtelijk plan en streeft er vanuit die hoedanigheid ook niet naar om een (aanzet van) ruimtelijk (locatie)beleid uit te werken. Het regionaal mobiliteitsplan kan wel wijzen op de samenhang van bepaalde keuzes en verwijzen naar een ruimtelijk beleid/visie, zoals bv. het BRV of het provinciaal beleidsplan ruimte Antwerpen."

- Wanneer in de NIA en het RMP termen worden gebruikt die een beleidsmatige invulling hebben/krijgen via het ruimtelijk beleid (zoals de gebiedstypologieën/-typen/-profielen, kernversterking, landelijk gebied, verdichting, ruimtebeslag, knooppuntwaarde,...) dan is het aanbevolen om ofwel de definitie over te nemen uit het ruimtelijk beleidsplan/structuurplan ofwel naar deze plannen te verwijzen voor meer duiding. Op die manier is het voor eenieder duidelijk wat er precies bedoeld wordt. Hierbij aansluitend dient er een duidelijk onderscheid gemaakt te worden tussen de omschrijving van de 'knooppuntwaarde' in het RMP en de 'knooppuntwaarde' in een ruimtelijke beleidscontext.

>> De definities zullen toegevoegd worden in de NIA, het RMP zal hierop gescreend worden.

- Dikwijls gaat er bij het aspect "ruimte" vooral aandacht naar de relatie met "verdichting/clustering" om de effectiviteit van het mobiliteitssysteem te vergroten. Een RMP kan echter ook mee sturend zijn voor het vermijden/terugdringen van verlinting en verder aansnijden van open ruimte. Dit kan vanuit verschillende elementen die aan bod komen in het RMP, zoals: (gecoördineerd) parkeerbeleid, keuzes inzake categorisering van wegen alsook de inrichting ervan, sturing van verkeersstromen, enz. Het is belangrijk dat alle hefboomen die het regionaal mobiliteitsplan hiervoor biedt worden benut en minstens worden gedetecteerd. Dit aspect zou dus zowel in het RMP als in het MER meer mogen aan bod komen. Het mobiliteitsplan zou bijvoorbeeld het principe kunnen opnemen om nieuwe ontwikkelingen op plekken met weinig knooppuntwaarde geen prioriteit te geven om een aangepast aanbod (zij het OV of mobiliteitsinfrastructuur) te voorzien.

>> Het principe om nieuwe ontwikkelingen op plekken met geringe knooppuntwaarde geen prioriteit te geven om een aangepast aanbod (OV- of infrastructuur) te voorzien, kan in het MER mogelijk als aanbeveling opgenomen worden. Er zal verder bekeken worden hoe en waar dit in het RMP kan opgenomen worden.

- Scenario's: De verschillende onderzoekscenario's bestaan uit een referentiescenario, een Current Practice 2030 scenario (tussenscenario, CuP 2030) en een eindscenario Routeplan 2030 (waarbij alles uit het regionaal mobiliteitsplan gerealiseerd is). Door een tussenscenario te beschouwen kunnen de effecten van de A102 en 2de Tijsmanstunnel enerzijds en de rest van het programma RP2030 anderzijds zowel apart als cumulatief beoordeeld worden.

>> dit is geen opmerking, maar een bevestiging van de scenario's zoals ze in het MER zullen onderzocht worden. Dit behoeft geen aanpassing van de NIA.

Beoordelingssystematiek en referentiesituatie

Hieronder een aantal zaken die we extra en/of specifiek willen benadrukken.

- Een 'wisselwerking' tussen het RMP en het MER is cruciaal. Gelieve voldoende concreet te verduidelijken hoe de milieuaspecten geïntegreerd worden en hoe de doelstellingen van het RMP zullen beoordeeld worden.

>> In het sMER zullen aanbevelingen opgenomen worden die aanleiding kunnen geven tot een aantal bijstellingen van de (strategische) visie van het regionaal mobiliteitsplan, waardoor de milieueffectrapportage daadwerkelijk doorwerkt in de besluitvorming met betrekking tot het regionaal mobiliteitsplan. Voor elke aanbeveling uit het ontwerp-MER zal door de opstellers van het regionaal mobiliteitsplan aangegeven worden hoe er mee zal omgegaan worden bij de uitwerking van de definitieve versie van het regionaal mobiliteitsplan.

Veel van de aanbevelingen uit het MER naar het RMP toe zullen operationele aandachtspunten zijn waarmee bij de uitvoering van projecten rekening kan gehouden worden. Deze zijn dus niet rechtstreeks relevant voor het strategisch niveau van het RMP en worden niet doorvertaald in het RMP zelf. Wel kan een checklist ontwikkeld worden door MOW waarbij operationele aanbevelingen uit de sMER worden meegenomen in de gehele projectcyclus van activiteiten onder het regionale mobiliteitsplan.

Sommige aanbevelingen zullen dan weer vooral betrekking hebben op flankerend beleid en zijn vanuit dat oogpunt aanbevelingen aan hogere instanties.

De daadwerkelijke monitoring en evaluatie van het mobiliteitsplan zelf gebeurt periodiek als het beleidsplan is afgerond. Het evaluatiekader (<https://routeplan2030.be/wp-content/uploads/2022/02/Nota-Evaluatienota-goedgekeurd.pdf>) beschrijft hoe die rapportage tot stand zal komen, en welke indicatoren het Team Vervoerregio Antwerpen op jaarbasis zullen meenemen in de monitoring en evaluatie.

- De definiëring van en de onderlinge verschillen tussen de uitdrukkingen afbakenen van het plan, afbakenen van het studiegebied, afbakenen van het studiebereik (scoping MER) mogen wat meer verduidelijkend omschreven worden.

>> Het afbakenen van het studiebereik betreft de scoping. Hieronder vallen:

- het vastleggen van de te bestuderen alternatieven (scenario's)
- het vastleggen van het referentiejaar
- het vastleggen van die elementen van de autonome en gestuurde ontwikkeling die in de milieubeoordeling zullen worden meegenomen
- het afbakenen van het plan
- het afbakenen van het studiegebied en eventueel van aandachtspunten binnen dit studiegebied

Afbakenen van het plan en studiegebied zijn de klassieke uitdrukkingen. Het plan is hetgeen het voorwerp maakt van het MER-onderzoek. Het studiegebied is het gebied tot waar mogelijke effecten kunnen optreden en dat dus "ruimtelijk" gezien het voorwerp maakt van het onderzoek.

Dit zal waar nodig in het s-MER zelf ook nog verduidelijkt worden.

- 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.

>> Het referentiescenario is vastgelegd binnen de dienst Verkeersmodellen. Input van voornemens vanuit de vervoersregio is hier dus niet in opgenomen.

- Vrachtwagens zitten vervat in het model, maar er wordt voor de verschillende scenario's geen nieuwe modale verschuiving berekend tussen andere modi van transport zoals binnenvaart en spoor. Hoe zal de beoordeling concreet gebeuren en doorwerken naar andere receptoren? Dit heeft immers ook impact op de beoordeling van het plan in een aantal receptordisciplines (Mens, Biodiversiteit en Klimaat). Als dit niet in de modellering per regio wordt opgepikt, wordt dit dan op Vlaams niveau bekeken? In de NIA wordt aangegeven dat dit kwalitatief zal gebeuren. Bijkomende verduidelijking hoe dit precies zal gebeuren, is nodig.

>> Dit wordt (zoals aangegeven) kwalitatief meegenomen in de beoordeling.

- Op p.31 is aangegeven dat alle effecten opgevangen kunnen worden door de vierde generatie strategische verkeersmodellen, maar dit vanwege de langere rekentijd en timing geen optie is in de meeste regio's. Deze formulering wekt de indruk dat enkel omwille van timingproblemen deze doorrekening niet gebeurd is. Het is belangrijk dat aangetoond wordt dat de milieueffecten ook zonder deze doorrekening op een goede manier ingeschat werden.

>> De mobiliteitseffecten die niet met het RVM konden ingeschat worden betreffen de verschuivingen in de tijd van de verplaatsingen, de verandering van de herkomst-bestemmingsparen en de generatie van nieuwe verplaatsingen. Inzake verschuivingen in de tijd heeft het plan vooral tot doel om minder spitsverplaatsingen te genereren. Inzake herkomst-bestemming is het de bedoeling om meer in te spelen op nabijheid en hiermee gepaard gaande modal shift. Tot slot zijn er geen nieuwe verplaatsingen te verwachten als gevolg van het RP2030, aangezien er geen programmatorische acties voorzien zijn in het Actieplan (bv. woonontwikkeling, grootschalige functies zoals recreatie, bedrijvigheid edm). Gezien het strategisch planniveau kunnen de milieueffecten van het plan ook zonder deze doorrekening op een voldoende goede manier ingeschat worden en wordt veeleer een worst case in beeld gebracht i.p.v. een te conservatieve inschatting.

Argumentatie dat de huidige werkwijze volstaat om de effecten afdoende in beeld te brengen wordt toegevoegd aan de NIA. De referentie naar doorlooptijd wordt geschrapt.

- Voor de scenario's CuP 2030 en RP2030 wordt rekening gehouden met flankerende maatregelen die aanzetten tot duurzamer mobiliteitsgedrag. Deze zijn onderscheidend van het aanbodsnetwerk actieve modi, de verlengde connectoren, P&R en mobiliteitsknooppunten. De flankerende maatregelen vertalen zich in een hogere verplaatsingskost of parkeerkost. Die kost wordt toegepast in een afgebakend gebied dat ruwweg overeenkomt met het gebied binnen Linkeroever + R11/A102.
 - o De geselecteerde afbakening wordt niet gemotiveerd.
 - o Tot vandaag is er geen zicht op concrete flankerende maatregelen binnen het regionaal mobiliteitsplan, noch van een sturend parkeerbeleid. Het lijkt dan ook niet correct om mogelijke effecten hiervan mee te nemen.

>> De geselecteerde afbakening is net omwille van deze redenen niet te ruim genomen. In dit gebied – dat grosso modo overeenkomt met het werkingsgebied van Snel naar Antwerpen – wordt momenteel ook al een parkeerkost gerekend. Het is hoe dan ook wel de bedoeling dat er flankerende maatregelen zullen genomen worden binnen dit gebied, dewelke zich verder zullen operationaliseren binnen de opdracht die is toegekend

aan Bart Van Camp als zijnde voorzitter van het uitvoeringsprogramma binnen de coördinatieopdracht die is toegekend aan Lantis.

- Bij de ontwikkelingsscenario's kan ook verwezen worden naar het Toekomstverbond als grondslag.

>> Het Toekomstverbond is niet éénduidig als ontwikkelingsscenario te beschouwen, maar zit deels in de REF2030 (bv. Oosterweel) en deels in het beleidsscenario (bv. multimodale knopen op de overkapping van de Ring, Haventracé met A102,...). Het is geen OS zoals bv. Complex Project ECA en het Verbond LSO.

Voor het mobiliteitsaspect definieert het BAU 2030-scenario de referentiesituatie. Dit referentiescenario bevat ook een aantal projecten uit het Masterplan 2020, 'Bouwstenen voor de uitbreiding van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen' van 30 maart 2010. Het gaat over de projecten die momenteel reeds zijn uitgevoerd, in uitvoering of gebudgetteerd zijn (zoals de Oosterweelverbinding, knoop Zuid, E34 west (ontsluiting Waaslandhaven), de Noorderlijn, ...). Het Toekomstverbond voor bereikbaarheid en leefbaarheid van 15 maart 2017 bevestigt de visie aangaande de Oosterweelverbinding, dewelke mee is opgenomen in de REF2030 (het zichtjaar van het verkeersmodel).

Het beleidsscenario RP2030 neemt ook een aantal projecten uit het Masterplan 2020, 'Bouwstenen voor de uitbreiding van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen' van 30 maart 2010 over. Het gaat over de projecten die werden weerhouden in het Routeplan 2030 waaronder bv. enkele tramprojecten. Uit het Toekomstverbond voor bereikbaarheid en leefbaarheid van 15 maart 2017 worden de multimodale knopen op de overkapping van de Antwerpse Ring meegenomen en mogelijkheden om met die overkapping de barrière die de ring vormt voor fietsers en voetgangers te verminderen. Ook het Haventracé met o.a. A102 wordt meegenomen in dit beleidsscenario.

- Deelmobiliteit wordt niet gemodelleerd, het wordt kwalitatief ingeschat tov het totaal verkeersvolume. Kan dit verder toegelicht worden? Waarom is deze keuze gemaakt en hoe zal dit kwalitatief ingeschat worden?

>> De huidige generatie verkeersmodellen kan deze innovatieve concepten nog niet goed inschatten omdat het model de beschikbaarheid van deze deelvoertuigen nog niet goed kan meenemen. Het effect zal kwalitatief ingeschat worden ten aanzien van het totale verkeersvolume, en is vooralsnog slechts een marginaal aantal verplaatsingen t.o.v. het totaal aantal verplaatsingen.

Receptorthema Ruimte

- 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. In de "scoping" krijgt dit effect aandacht, maar dit zou ook in het toetsingskader moeten meegenomen worden.

>> Binnen het toetsingskader voor het thema 'ruimte' zal binnen het subthema 'ruimtelijke samenhang' het subthema 'knooppuntwaarde en voorzieningenniveau' worden meegenomen.

Bij het thema 'ruimte' worden enkele doelstellingen aangehaald:

- Doelgerichte ontwikkeling en verdichting rond knooppunten van het openbaar vervoer en langsheen fietsinfrastructuur: het is niet altijd wenselijk om rond een vervoersknoop of langsheen fietsinfrastructuur een verdichting 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.

>> Het RMP streeft in principe niet na om een (aanzet van) ruimtelijk (locatie)beleid uit te werken. Het regionaal mobiliteitsplan kan wel wijzen op de samenhang van bepaalde keuzes en verwijzen naar een ruimtelijk beleid/visie, die elders al opgemaakt is of nog opgemaakt moet worden (bv. het provinciaal beleidsplan Antwerpen).

- Inzetten op terugdringen van 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 bijkomende omleidingswegen/leefbaarheids gordels, aanleg bijkomende fietspaden en/of missing links

>> De (positieve) impact van het plan op dit vlak zal inderdaad mogelijks beperkt zijn. In het RP2030 zitten geen fysiek te downgraden wegen, waarbij eventueel ontharding mogelijk is. Wel zijn er kwaliteitsrichtlijnen voorzien voor bv. herinrichting van dorpskernen bv. inzake schrappen van parkeerplaatsen. Anderzijds kan een verschuiving van het verkeer van het onderliggende naar het bovenliggende wegennet ook potenties tot ontharding met zich meebrengen op het onderliggend wegennet. Hier ligt een taak bij de lokale besturen teneinde in te zetten op het innemen van deze vrijgekomen ruimte op de lokale wegen. De gemeenten zullen hierbij, afhankelijk van beschikbare tijd en middelen, zelf nieuwe keuzes kunnen maken voor de vrijgekomen ruimte. Dit overstijgt evenwel het strategisch niveau van het s-MER.

Receptorthema Mens (gezondheid)

- Op p 21 van de NIA wordt een argumentatie opgenomen waarom een geluidsmodellering niet noodzakelijk is. In deze argumentatie wordt o.a. het volgende vermeld:
 - o *"Gezien de planhorizon (2030 >>> 2050) kan aangenomen worden dat bron- en overdrachtsmaatregelen an sich al een grote (positieve) impact zullen hebben t.a.v. lucht- en geluidsemissies. De geluidsimpact van een frequentieverhoging van openbaar vervoer (bv. trein) kan perfect (semikwalitatief (dus zonder geluidsmodel) ingeschat worden."*

Enige nuancering bij bovenstaande argumenten is toch wel nodig. De geluidsimpact van een frequentieverhoging van openbaar vervoer bepaalt niet enkel de geluidsemissie ook o.a. type trein, gereden snelheid hebben een effect op de geluidsemissie. Daarnaast hebben overdrachtsmaatregelen (zoals afstand tot de bron, schermen) een effect op de geluidsemissie (het geluidsniveau dat bij de ontvanger terechtkomt). Door niet de modelleren kan de (positieve) impact door overdrachtsmaatregelen op het geluidsniveau dus niet meegenomen worden.

>> de nuances kunnen meegenomen worden, maar op het voorliggend strategisch niveau is dit niet relevant, zeker niet omdat het plan geen impact heeft op het type trein en de gereden snelheid in het studiegebied, en er ook (nog) geen zicht is op waar eventuele overdrachtsmaatregelen voorzien zullen worden in de toekomst.

- Op p67 wordt het volgende vermeld: *"De parameter 'pae' vormt hiermee een goede intermediair tussen luchtemissies (1 vw < 2 pw) en geluidsemissies (1 vw > 2 pw). Dit zijn benaderende verhoudingen, die gebaseerd zijn op emissiewaarden die gebruikt worden in geluids- en luchtmodellering. Het betreft sowieso gemiddelden, aangezien de reële emissieverhouding tussen vracht- en personenwagens afhangt van de individuele voertuigkenmerken, de snelheid, het wegtype, het rijgedrag..., maar voor de doelstelling van het strategisch MER – het indicatief detecteren van al dan niet relevante verschillen tussen aan verkeersimpact gerelateerde milieuimpact (lucht en geluid als proxy's voor 'leefbaarheid') tussen de referentiesituatie en de 'geplande toestand' – volstaan deze algemene aannames."*

Zoals hierboven opgemerkt wordt er door geen geluidsmodellering uit te voeren bepaalde parameters die het geluidsniveau en de wijziging hiervan bepalen, niet meegenomen in de beoordeling. Als de effect inschatting voor geluid enkel zal worden uitgevoerd op basis van wijziging in pae dan lijkt het ons sterk aangewezen dat dit gebeurt op basis van akoestische pae = LV+2MV+3ZV, zoals dit ook is opgenomen in de m.e.r. fiches geluid.

>> De voertuigkm (pw, vw en (gewone) pae) worden niet gebruikt om concrete geluidseffecten (in dB) in te schatten, enkel om na te gaan of er een toe- of afname is (per woonkern, natuurgebied,...). Daarenboven blijkt in het verkeersmodel, dat geen onderscheid maakt tussen middelzwaar en zwaar verkeer (enkel tussen personen- en vrachtverkeer), dat pae = pw + 2,5 x vw. Dus in feite zijn het al akoestische pae. In die zin biedt een bijkomende berekening met akoestische pae geen meerwaarde.

- Opmerkingen bij het toetsingskader voor het subthema geluid:
 - o In het kader wordt er nu verwezen naar verkeersvolume (voertuigkilometers). Voor de inschatting van de wijzigingen in geluidsemissie vragen wij dat er wordt gekeken naar de verschillen in verkeersintensiteiten (akoestische pae).
 - o Er staat niet duidelijk toegelicht wat er met 'sterk bebouwde omgevingen' wordt bedoeld.
 - o Er wordt 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 nacht- of avondperiode? 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.

Bullet 1: zie antwoord bij voorgaande bemerking

Bullet 2: 'sterk bebouwde omgevingen' = stedelijke en landelijke kernen o.b.v. bevolkingsdichtheid per statistische sector. De statistische sector is de basiseenheid voor de bevolkingscijfers en voor de bepaling en aggregatie van de gebiedstypes.

Bullet 3: wijziging snelheid en verkeersvolume louter op basis van proxy 'voertuigkm's' per etmaal. Eventuele verschuivingen binnen etmaal (van bv. dag- naar nachtperiode) zijn niet gekend (deze info komt niet uit het model), maar zijn als gevolg van acties uit het RMP sowieso verwaarloosbaar.

- De geluidsbelastingskaart die op P 85 wordt weergegeven, is niet de strategische geluidsbelastingskaart voor belangrijke wegen (met meer dan 3 miljoen voertuigenbewegingen per jaar), maar dit de MIRA-geluidsbelastingskaart. In het onderschrift van de figuur staat dit correct maar niet in de beschrijving van de tekst.

>> Aangepast in de beschrijving van de tekst in de NIA (verwijzing naar geluidsbelastingskaart die enkel de wegen met meer dan 3 miljoen voertuigenbewegingen per jaar weergeeft geschrapt).

- 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 is niet als indicator bij het toetsingskader meegenomen en moet toegevoegd worden.

>> Daling voertuigkilometers zit de facto vervat in indicatoren “wijziging verkeersvolume”, indicator “globale wijziging voertuigkilometers” is opgenomen in tabel 5-6 (toetsingskader voor het thema gezondheid, bij het subthema lucht) (naar analogie met thema klimaat).

- In het MER moet verduidelijkt worden hoe jaartintensiteiten uit het verkeersmodel bekomen worden vermits deze gebruikt worden in de beoordeling van lucht en klimaat.

>> De gezondheidsindicatoren zullen in het MER worden berekend op basis van de (wijziging in) voertuigkilometers per wegsegment (km's per etmaal x lengte), afgeleid uit het verkeersmodel. Verrekening van etmaal naar 1 jaar = 335 werkdagen voor personenwagens en 287 werkdagen voor vrachtwagens.

De broeikasgasemissies (CO₂-equivalenten) worden berekend door de voertuigkilometers per etmaal per wegsegment te vermenigvuldigen met hun resp. emissiefactoren volgens de bijlage terzake in het Richtlijnsysteem Lucht, met onderscheid tussen voertuigtype (personen- en vrachtwagens) en wegtype (wegen in stedelijk gebied, wegen in landelijk gebied en autowegen). Alle niet-autoweg-segmenten binnen de afgebakende stedelijke kernen worden als wegen in stedelijk gebied beschouwd, alle andere niet-autowegsegmenten (dus gelegen in landelijke kern, bedrijventerrein of buitengebied) als wegen in landelijk gebied. Deze aanpak is ruimschoots nauwkeurig genoeg voor de beoordeling op strategisch niveau o.b.v. totaalcijfers voor de volledige regio (het Richtlijnsysteem Lucht geeft trouwens ook maar emissiefactoren voor 3 wegtypes en een beperkt aantal snelheden (30, 50, 70, 90 en 110 km/u)).

- 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.

>> Dit is niet relevant op strategisch niveau, zeker niet omdat het plan geen impact heeft op het type wegverharding van vrijwel alle wegen in het studiegebied.

- Bij de toetsing van alternatieven en varianten aan beleidsambities voor het subthema geluid wordt enkel rekening gehouden met wijzigingen/effecten in sterk bebouwde omgevingen. Wat is de definitie van 'een sterk bebouwde omgeving'. Op welke manier houdt dit rekening met bevolkingsdensiteit of andere gevoelige functies? Kan dit verduidelijkt worden in de nota en kan dit ook worden weergegeven op kaart? Significante toenames van weg- en spoorverkeer moeten ook in kaart worden gebracht voor niet sterk bebouwde omgevingen indien daar bewoning of andere geluidsgevoelige functies zijn gelegen, zodat deze eventuele negatieve effecten kunnen worden aangepakt door het nemen van milderende maatregelen.

>> De gezondheidsindicatoren zullen in het MER worden berekend op basis van de (wijziging in) voertuigkilometers per wegsegment (intensiteit per etmaal x lengte), afgeleid uit het verkeersmodel. De voertuigkilometers worden berekend per statistische sector en verder gedifferentieerd:

- Onderscheid tussen personen- en vrachtverkeer
- Onderscheid naar gebiedstype (stedelijke kern, landelijke kern, bedrijventerrein en landelijk gebied)¹ >> zie Figuur 5-2 uit de NIA
- Onderscheid tussen autowegen en andere wegen

De berekende voertuigkilometers worden enerzijds “bruto” geaggregeerd op een hoger schaalniveau (gemeente, vervoerregio), maar anderzijds ook “gewogen” op basis van de bevolkingsdichtheid per sector, aangezien wegen in dichtbevolkt gebied ten aanzien van gezondheid logischerwijs zwaarder doorwegen dan wegen door open ruimte/dunbevolkt gebied (alhoewel deze laatste door hun doorgaans grotere lengte meer voertuigkilometers genereren).

- 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. Zo wordt een evaluatie voorzien van de wijziging van het verkeersvolume wegverkeer en vrachtverkeer, maar enkel in sterk bebouwde omgevingen. Het is niet duidelijk wat precies begrepen wordt onder ‘sterk bebouwde omgevingen’. Een evaluatie enkel van sterk bebouwde omgevingen is niet voldoende. Voor lucht is het niet enkel relevant om binnenvaart te onderzoeken, ook spoorverkeer kan relevant zijn (voornamelijk wanneer gebruik gemaakt wordt van dieseltreinen). Hierbij moet de focus niet enkel liggen op sterk bebouwde omgevingen, vermits niet duidelijk is wat hiermee precies bedoeld wordt. In het MER moet ook verduidelijkt worden hoe precies omgegaan wordt met luchtvaart binnen deze vervoerregio.

>> ‘sterk bebouwde omgevingen’ = stedelijke en landelijke kernen o.b.v. bevolkingsdichtheid per statistische sector. De statistische sector is de basiseenheid voor de bevolkingscijfers en voor de bepaling en aggregatie van de gebiedstypes.

>> Over binnenvaart en spoor of andere logistieke oplossingen worden in het model geen uitspraken gedaan. Aangaande eventuele bouwstenen uit het plan die betrekking hebben op binnenvaart en spoor ten aanzien van de doelstellingen inzake voertuigkilometers en modal shift zal de beoordeling dus louter kwalitatief zijn. Luchtvaart is geen onderdeel van het RMP.

¹ “Gemengde” statistische sectoren worden toegewezen aan het meest voorkomend gebiedstype; dorpen en gehuchten worden als kern beschouwd vanaf een bevolking van enkele honderden inwoners en een bevolkingsdichtheid van minstens ca. 800 inwoners/km²). Een kern wordt als “stedelijk” beschouwd indien gelegen binnen de afbakening van de regionaalstedelijke en kleinstedelijke gebieden.

- Er wordt geen link gelegd met emissies ten gevolge van het wegverkeer. We verwijzen hiervoor naar de eerder bezorgde nota (zie bijlage) waarin duidelijk is opgenomen welke indicatoren dienen beoordeeld te worden en hoe dit kan gebeuren. De nota is nogmaals opgenomen in bijlage. Een kwantitatieve analyse is nodig.
 - o Voertuigkilometers LV en ZV voor de VVR, met een onderscheid tussen urban, rural en highway:
 - Absolute analyse.
 - Eventueel kan VMM voor de VVR een % daling aanleveren in functie van een relatieve analyse.
 - Een globale wijziging van voertuigkilometers zoals voorgesteld in de NIA volstaat niet
 - Het voorstel op p.71 om voertuigkilometers bruto te aggregeren kan niet gevolgd worden. Bovenstaande analyse van de voertuigkilometers LV en ZV met onderscheid tussen urban, rural en highway moet toegepast worden.
 - o Emissies: CO₂ en NO_x (EF met onderscheid tussen urban, rural en highway werden door VMM aangeleverd) Op p.22 van de NIA wordt aangegeven dat de emissies berekend zullen worden, bij de methodologie op p.67 staat dit niet vermeld. Emissieberekeningen zijn nodig, zowel voor lucht als klimaat. Enkel werken met pae volstaat niet.

>> In de s-MER worden (behalve voor CO₂ in thema klimaat) geen emissieberekeningen uitgevoerd. Omdat de emissiefactoren (g per km) dezelfde zijn voor de referentie- en geplande situatie, is de toe- of afname van de emissies per gebieds/wegtype recht evenredig met de toe- of afname van de voertuigkilometers.

>> (Wijziging) voertuigkilometers wordt berekend op het niveau van een statistische sector, ingedeeld naar gebiedstype (stedelijke kern, landelijke kern, buitengebied en bedrijventerrein) en wordt “gewogen” o.b.v. de bevolkingsdichtheid. Effecten worden op die manier overal in beeld gebracht, maar wegen zwaarder door in dicht bewoond gebied. Luchtemissies worden berekend o.b.v. voertuigkilometers en emissiefactoren (met onderscheid tussen stedelijk en landelijk gebied en autowegen). De “gewogen” voertuigkilometers o.b.v. bevolkingsdichtheid per sector worden berekend omdat dit de enige manier is om (zonder gebiedsdekkende luchtmodellering) de dichtheid en spreiding van de bevolking mee te nemen in de beoordeling van de gezondheidseffecten van het RMP.

>> Bij de methodologie op p.67 zal aangevuld worden dat **immissies** wel berekend zullen worden, weliswaar enkel voor de autowegen. Omwille van het belang van de autowegen in het totaal verkeersvolume binnen het plangebied, hun hoge verkeersintensiteit per lopende kilometer en de vaststelling uit het verkeersmodel dat de grootste verkeersstoenames (en dus de potentieel meest negatieve luchteffecten) vaak voorkomen op autowegsegmenten, werd besloten om het autowegennetwerk (inclusief verkeerswisselaar en op- en afritten) WEL door te rekenen in het lucht-model IMPACT. Gezien de omvang van het studiegebied is de resolutie van dit model noodgedwongen beperkt (cellen van 250x250m). Daarbij wordt de berekening beperkt tot de maatgevende indicatoren NO₂-concentratie (i.f.v. thema leefbaarheid) en stikstofdepositie (i.f.v. thema biodiversiteit).

- 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.

>> Dit is voorzien in het s-MER. Geluidsimpact van nieuwe wegen kan waar relevant ingeschat worden door vergelijking met bestaande wegen met vergelijkbare verkeersintensiteit.

- In de NIA staat: "De lijnen van het openbaar vervoer hebben geen capaciteitsbeperkingen, er wordt uitgegaan van de dienstregelingen, en aangenomen dat de capaciteit van de voertuigen als het ware meegroeit met de vraag waardoor er geen congestiekosten op het voertuig optreden en alle reizigers die dat willen mee kunnen rijden. Op zich is dit voor het doorrekenen van scenario's van het regionaal mobiliteitsplan juist interessant, aangezien we op deze manier kunnen inschatten wat de vraag is op een bepaalde OV-as, zonder dat deze kan worden ingeperkt door het modelleren van een te beperkte capaciteit." Wat met frequentieverhogingen op enkele spoorassen, zoals in deze NIA worden vermeld, zullen de eventuele negatieve effecten op het geluidsklimaat hierbij wel worden ingeschat?

>> Zoals voor wegverkeer kunnen geluidseffecten van spoorlijnen ingeschat worden o.b.v. relatieve toename van het aantal bewegingen.

- Bij de effectgerichte beoordeling gebeurt een analyse op basis van pae. Het is echter belangrijk om een onderscheid te maken tussen LV en ZV, dit onderscheid wordt ook gemaakt in de verkeersmodellering. Voor lucht is het ook belangrijk waar deze kilometers gereden worden, voor klimaat is dit minder relevant.

>> In het s-MER zal onderscheid gemaakt worden tussen LV en ZV (o.a. ifv de CO2-emissieberekeningen). Het verkeersmodel maakt echter wel geen onderscheid tussen middelzwaar en zwaar verkeer (enkel tussen personen- en vrachtverkeer).

Receptorthema biodiversiteit

- Bij het thema biodiversiteit wordt volgende doelgerichte beoordeling aangehaald: *"Terugdringen hoeveelheid oppervlakte natuur waar vermessing en verzuring wordt overschreden."* Men bedoelt hiermee de vermessing en verzuring in deze natuurgebieden laten dalen en niet de oppervlakte natuur verkleinen. Dit wordt best anders verwoord. Daarnaast is het niet duidelijk hoe het RMP op deze doelstelling zal inspelen.

>> Nee, tekst is correct: doel is om de oppervlakte natuur in overschrijding te laten dalen (waarvoor de vermessing en verzuring zelf uiteraard moet afnemen). In de NIA wordt daarom ook gesproken van "aandeel" i.p.v. "hoeveelheid" oppervlakte natuur. Het RMP kan hier uiteraard op inspelen door hoeveelheid verkeer door of nabij natuur te laten dalen (exacte wijziging oppervlakte kan niet berekend worden, maar wel of er een daling zal zijn of niet).

Receptorthema klimaat

- Bij het thema klimaat wordt volgende doelstelling aangehaald: "Terugdringen van bijkomend ruimtebeslag, ontharding en beheer van niet-verhard ruimtebeslag." De termen 'verhard' en 'niet verhard' ruimtebeslag dienen verdere verduidelijking te krijgen voor lezers die niet vertrouwd zijn met deze termen. Daarnaast is het niet meteen duidelijk welk beheer juist bedoeld wordt. Kan dit met een voorbeeld geduid worden?

>> De NIA omvat reeds een verduidelijking van deze termen:

Voetnoot 49: *Ruimtebeslag is de ruimte die we innemen door onze nederzettingen (huisvesting, commerciële doeleinden). Binnen dit ruimtebeslag komen 'verharde' en 'niet verharde' zones voor. Verharding en gebouwen zijn artificiële bedekkingen van de bodem zoals bv. woningen en wegen. Niet-verhard ruimtebeslag zijn bv. parken, tuinen, recreatieterreinen en sportvelden, golfterreinen... (bron: Ruimterapport Vlaanderen 2021, hoofdstuk 1 Kernbegrippen en ruimtelijke typologieën).*

Een aangepast beheer van de niet-verharde ruimte i.f.v. het vermijden van netto afname van koolstofvoorraden kan de impact van klimaatverandering helpen afzwakken, zie voetnoot 42 in de NIA.

- 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 is niet als indicator bij het toetsingskader meegenomen en moet toegevoegd worden.

>> "wijziging voertuigkm's" is opgenomen als indicator in het toetsingskader voor de thema's gezondheid, biodiversiteit en klimaat.

- In het MER moet verduidelijkt worden hoe jaarintensiteiten uit het verkeersmodel bekomen worden vermits deze gebruikt worden in de beoordeling van lucht en klimaat.

>> jaarintensiteiten worden aangewend om CO2 emissies te berekenen. 1 jaar = 335 werkdagen voor personenwagens en 287 werkdagen voor vrachtwagens.

Aandachtspunten voor het vervolg

- Het is momenteel nog "onduidelijk" hoe sturend en concreet het mobiliteitsplan zal zijn om bepaalde principes waar te maken in de praktijk. Dit zal bepalend zijn voor het effect dat het regionaal mobiliteitsplan potentieel kan hebben.
- Er is nood aan een coherent verhaal rond doelen, targets en indicatoren voor een RMP en hoe die zich verhouden ten opzichte van indicatoren en targets die geëvalueerd worden in een MER. Dit kan beter eens overkoepelend (voor alle vervoerregio's) bekeken worden. Onze input hiervoor is eerder doorgegeven via de nota in bijlage.
- Verschillende bouwstenen van het regionaal mobiliteitsplan voor een bijkomende druk op open ruimte en ruimtebeslag/verhardingsgraad kunnen zorgen. Hoe dit potentieel effect kan vermeden worden en op welke manier negatieve effecten kunnen gecompenseerd worden, dient verder bekeken te worden. Elke vervoerregio kan tot eigen acties en maatregelen komen, maar een aanpak rond bijvoorbeeld compensatie van ruimtebeslag kan beter eens overkoepelend (voor alle vervoerregio's) bekeken worden.

>> Deze aandachtspunten zullen doorgegeven worden naar Vlaams niveau.

Gedeputeerde staten Zeeland

Na het doornemen van de toegezonden stukken hebben wij geen opmerkingen over de Nota inhoudsafbakening. Gezien deze Nota nog het voorstadium betreft van het in te zetten traject blijft de provincie Zeeland graag geïnformeerd bij vervolgstappen in dit traject. Er wordt in de stukken van de Nota namelijk al wel het een en ander over uit te voeren onderzoek naar effecten op natuur benoemd. Waarbij ook de gebieden benoemd zijn waar mogelijk grensoverschrijdende effecten kunnen optreden welke gelijk zullen zijn aan de effecten binnen de landsgrenzen van België. We willen hierbij specifiek aandacht vragen naar de cijfers omtrent de stikstofdepositie richting Zeeland in zowel kwantitatieve als kwalitatieve zin.

Het regionaal beleidsplan sluit daarnaast goed aan bij de mobiliteitsvisie Zeeland 2028 en benadrukt eveneens het (mondiale) belang van het verlagen van de CO2 uitstoot. De provincie Zeeland richt het beleid op een goede doorstroming per auto én openbaar vervoer en het zero emissie rijden. Hierbij is de aanwezigheid van laadpalen, snelladen op internationale corridors en energy hubs voor goederenvervoer van groot belang. Verplaatsingen stoppen niet bij de landsgrens, net als allerlei effecten zoals congestie, het functioneren van mobiliteitsnetwerken en ook milieueffecten. Afstemming tussen de Vervoerregio Antwerpen en de provincie Zeeland is één van de middelen om stappen te zetten in de goede richting als we het hebben over de natuur en het milieu in beide gebieden.

>> de grensoverschrijdende effecten zullen in de mate van het mogelijke (kwalitatief) beoordeeld worden. Zoals aangegeven in de NIA neemt het regionaal verkeersmodel geen grensoverschrijdende verplaatsingen (overschrijding van de grens met het buitenland) mee met andere modi dan de auto.

>> Grensoverschrijdende afstemming en overleg is een actie voorzien in het RMP.

>> De stikstofdepositie richting Zeeland zal – voor zover data beschikbaar zijn – bekeken worden in het s-MER. Het s-MER beoordeelt hierbij het plan in z'n geheel en niet de individuele acties.

Gedeputeerde staten Noord-Brabant, directie Ecologie

Vervoer

In hoofdstuk 3, paragraaf 7 wordt terecht geconstateerd dat de ontwikkelingen op het gebied van landsgrensoverschrijdend goederenvervoer, mobiliteit per fiets, openbaar vervoer en wegcategorisering voor de provincie Noord-Brabant belangrijk zijn. Daarom zou het goed zijn als de grensoverschrijdende vervoersstromen in beeld worden gebracht en op hun milieueffecten worden beoordeeld. We denken dan niet alleen aan personenverkeer (auto, fiets, openbaar vervoer) maar ook aan goederenvervoer via de weg, water en spoor, waaronder vervoer van gevaarlijke stoffen. Daar waar het te hanteren verkeersmodel, vanwege het strategisch karakter van het plan, niet geschikt is om deze vervoersstromen en de milieueffecten kwantitatief in beeld te brengen verzoeken wij u om deze op kwalitatieve wijze te beschrijven.

>> Grensoverschrijdende effecten zullen bekeken worden in het s-MER. Daar waar het omwille van het strategisch karakter van het plan niet geschikt is om de milieueffecten kwantitatief in beeld te brengen, zullen deze kwalitatief beschreven worden.

Stikstof

In het "Beoordelingskader effectgerichte beoordeling thema biodiversiteit" (paragraaf 5.2.4) wordt weinig aandacht besteed aan de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, het wordt slechts eenmaal genoemd. Mogelijke grensoverschrijdende effecten worden niet benoemd. Wij adviseren u om deze nader uit te werken in het MER. Temeer omdat we constateren dat bij de andere thema's (Ruimte, Gezondheid en Klimaat) indicatoren zijn opgenomen die erop wijzen dat er mogelijk sprake zal zijn van een toename van stikstofdepositie. In dat geval dient inzage te worden gegeven in de kwantitatieve en kwalitatieve effecten van de mogelijke stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. In het kader van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen vragen wij daarom om meer inzicht in de kwantitatieve en kwalitatieve effecten (conform een passende beoordeling) van de mogelijke stikstofdepositie op Nederlandse Natura 2000-gebieden. Nu blijkt uit deze nota nog niet voor welke effecten dit wordt gedaan en op welke wijze. Het Nederlandse toetsingsbeleid is streng. Er zijn geen drempelwaarden. Wij verzoeken u daarom om elke verandering in depositie op Nederlandse natuurgebieden in beeld te brengen.

Aanvullend zou het in dat kader waardevol zijn om in figuur 6-10 de ligging van de zuidelijk gelegen Nederlandse Natura 2000-gebieden te laten zien, vanwege de voorgenoemde grensoverschrijdende effecten en het feit dat de Brabantse Wal bijvoorbeeld in de tekst van paragraaf 6.3 specifiek wordt genoemd.

Tot zover onze opmerkingen. Graag worden wij op de hoogte gehouden van de voortgang van het plan en in de gelegenheid gesteld om op het planMER te reageren.

>> De grensoverschrijdende effecten m.b.t. stikstofdepositie zullen – voor zover data beschikbaar zijn – (kwalitatief) onderzocht worden en indien relevant op het voorliggende strategische niveau zal ook een Passende Beoordeling opgesteld worden.

>> Een kaart met situering van de zuidelijk gelegen Nederlandse Natura 2000-gebieden werd toegevoegd aan de NIA.

Infrabel zone noordoost

Nota Goederenverkeer (dd 28/09/2022):

p.10, 3.1.2: “Het personenvervoer krijgt steeds voorrang op het goederenvervoer”: Dit is niet altijd het geval, zij het wel meestal.

>> Deze opmerking heeft geen betrekking op de NIA, maar op de “Nota Goederenverkeer”. De opmerking wordt doorgegeven aan het Team Vervoerregio Antwerpen zodat de tekst kan aangepast worden naar ‘meestal’.

Nota Inhoudsafbakening:

p.25: “nieuwe treinstations op het Ringspoor”: Men dient zich ervan bewust te zijn dat het intensiveren van het ringspoor met reizigersvervoer rekening dient te houden met de beschikbare capaciteit in de stations en op de betrokken spoorlijnen. Het intensiveren van voorstadsverbindingen kan een impact hebben op lange afstandsverbindingen en deze dus eventueel bemoeilijken/onmogelijk maken.

>> De nuance werd in een voetnoot toegevoegd aan de NIA.

Visienota:

p.8: “Dat betekent het intensiveren van het voorstadnet op het spoor.”: Men dient zich ervan bewust te zijn dat het intensiveren van het voorstadsnet rekening dient te houden met de beschikbare capaciteit in de stations en op de betrokken spoorlijnen. Het intensiveren van voorstadsverbindingen kan een impact hebben op lange afstandsverbindingen en deze dus eventueel bemoeilijken/onmogelijk maken. Dit geldt ook voor de grotere rol die oa aan het spoor wordt toegewezen in de deelregio Kapellen, Brasschaat, Ekeren en Schoten (p.37).

>> Deze opmerking heeft geen betrekking op de NIA, maar op de “Visienota”. De opmerking wordt doorgegeven aan het Team Vervoerregio Antwerpen.

Nota Mobiliteitsknooppunten:

p.8: “Een treinexploitatie op het Ringspoor via deze 4 interregionale knooppunten zal worden onderzocht.”: Men dient zich ervan bewust te zijn dat het intensiveren van het voorstadsnet rekening dient te houden met de beschikbare capaciteit in de stations en op de betrokken spoorlijnen. Het intensiveren van voorstadsverbindingen kan een impact hebben op lange afstandsverbindingen en deze dus eventueel bemoeilijken/onmogelijk maken.

>> Deze opmerking heeft geen betrekking op de NIA, maar op de “Nota Mobiliteitsknooppunten”. De opmerking wordt doorgegeven aan het Team Vervoerregio Antwerpen.

Nota Doorstroming:

p.4: De doelstellingen inzake stiptheid zijn opgenomen in onze beheersovereenkomst met de Federale Staat. De ambitie binnen de Vervoerregio lijkt verder te gaan.

>> Deze opmerking heeft geen betrekking op de NIA, maar op de “Nota Doorstroming”. De opmerking wordt doorgegeven aan het Team Vervoerregio Antwerpen.

Zorg en Gezondheid

We hebben niet de mogelijkheid om het dossier door te nemen.

We verwijzen wel naar onze adviezen voor de startnota's van vervoerregio's Limburg en Westhoek die door zelfde studie bureau ANTEA werden geschreven. De opmerkingen die we toen hadden zullen grotendeels ook voor het dossier van Antwerpen van toepassing zijn.

>> De NIA van Limburg is inderdaad door Antea geschreven. We verwijzen hierbij naar de bijgewerkte NIA van de Vervoerregio Limburg, net als de antwoordnota daarop, aangezien deze intussen publiek beschikbaar zijn: [MER-dossierdatabank | Departement Omgeving - Vlaamse overheid \(vlaanderen.be\)](#) (dossiercode: PLIMOB02).

>> De NIA van Westhoek werd echter niet door Antea geschreven, maar door het studie bureau Tractebel. We verwijzen hierbij naar de bijgewerkte NIA van de Vervoerregio Westhoek, net als de antwoordnota daarop, aangezien deze intussen publiek beschikbaar zijn: [MER-dossierdatabank | Departement Omgeving - Vlaamse overheid \(vlaanderen.be\)](#) (dossiercode: PLIMOB010).

We geven hieronder wel de aspecten mee die we allemaal bekijken wat gezondheid betreft in dergelijke dossiers:

Departement Zorg Afdeling Preventief Gezondheidsbeleid kijkt **'breed'** en **'integraal'** naar gezondheid; meer bepaald naar **zowel gezondheidsbescherming als gezondheidsbevordering** en dit op zowel **fysiek als sociaal als mentaal vlak**.

We kijken niet enkel naar invloeden van pollutanten rechtstreeks (zoals NO₂, PM_{2.5}, 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 tevens 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.

→ Wat gezondheid betreft stellen we voor dat wordt nagegaan of al deze elementen zijn meegenomen in het voorliggend plan.

>> Deze aspecten kunnen voor zover relevant meegenomen worden in het s-MER.

In verband met Gezonde Publieke Ruimte zijn 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 Departement Zorg Afdeling Preventief Gezondheidsbeleid 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 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>

>> Voor zover relevant kunnen deze bronnen aangewend worden in het s-MER. Het voorliggende plan betreft echter een regionaal mobiliteitsplan en is vanuit die optiek niet te beschouwen als een plan met betrekking tot de (sensu stricto) inrichting van publieke ruimte.

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>

>> Voor zover relevant kunnen deze bronnen aangewend worden in het s-MER.

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>

Of

<https://omgeving.vlaanderen.be/nl/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 street canyons te beperken.

Luwte-oases zijn groene oases in een lawaaiërige, fel beschenen, warme of sterk verharde of dicht bebouwde omgeving; ze bieden onzichtbare kwaliteiten die belangrijk zijn voor de gezondheid en het welzijn: zintuiglijke rust, geborgenheid, afzondering en beschutting, buurtgevoel.

<https://omgeving.vlaanderen.be/nl/programma-luwte-oases>

De overzichtstabel van gezondheidskundige advieswaarden voor 20 parameters voor inhalatoire blootstelling in buitenlucht, voor gebruik in MER worden momenteel geüpdatet en kunnen hier geraadpleegd worden:

<https://www.zorg-en-gezondheid.be/aandachtsgebieden-en-humane-biomonitoring>

De E-HIS-Infographic brengt de verwachte ziektelast en mortaliteit 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>

Voor de relatie hitte en gezondheid in een bepaald gebied kunnen de hittekwaalbaarheidkaarten opgevraagd en meegenomen worden.

<https://www.gezondleven.be/settings/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/hittekwaalbaarheidskaarten>

→ Wat gezondheid betreft stellen we voor dat wordt nagegaan of al deze elementen zijn meegenomen in het voorliggend plan.

>> Voor zover relevant kunnen deze bronnen aangewend worden in het s-MER.

ANB

'Gezien de hoge dossierlast en de wettelijke termijnen die daarvoor worden gehanteerd, dienen we voorrang te verlenen aan de reeds lopende dossiers. Hierdoor is het voor ons huidig niet mogelijk om de nota inhoudsafbakening van het Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Antwerpen te adviseren.

In de officiële MER procedure zullen wij uiteraard wel advies uitbrengen.'

>> Er wordt akte genomen van dit schrijven.

Departement Landbouw en Visserij

Er zijn afgaande op de nota geen aanzienlijke rechtstreekse effecten op landbouw – Ruimte te verwachten. Het Departement Landbouw en Visserij zal vanuit landbouwkundig standpunt geen advies uitbrengen met betrekking tot de nota inhoudsafbakening.

>> Er wordt akte genomen van dit schrijven.

Maatschappij Linkerscheldeover

'Geen opmerkingen'

>> Er wordt akte genomen van dit schrijven.

NMBS

De NMBS heeft kennis genomen van het bovengenoemd project en heeft geen opmerkingen.

>> Er wordt akte genomen van dit schrijven.

Adviezen gemeentebesturen

Lille

'De gemeente Lille heeft geen opmerkingen/advies op het plan-MER.'

>> Er wordt akte genomen van dit schrijven.

Reimerswaal

Graag maak ik met u een afspraak om het plan wat u voorlegt te bespreken.

Wij zijn met name benieuwd naar de ambities om het fietsverkeer tussen onze gemeente en uw regio te verbeteren. Verder zijn wij benieuwd naar uw visie op de aansluiting Grensweg op de N101.

>> De aansluiting Grensweg op de N101 past binnen de ambitie om kwalitatieve fietsverbindingen in de haven te voorzien. Het actieplan van het Routeplan 2030 moet evenwel op strategisch niveau bekeken worden, waardoor niet elke mogelijke actie in detail kan opgenomen worden.

>> het Team Vervoerregio Antwerpen zal hierover contact opnemen om samen te zitten, met toevoeging van de regiomanager van het Agentschap Wegen en Verkeer, wegbeheerder van de N101.

Rijkevorsel

Het college van burgemeester en schepenen wenst volgende bemerkingsen over te maken:

- behoud buslijnen reeks 600 (rechtstreeks verbinding Rijkevorsel - Antwerpen)
- geen kilometerheffing voor wagens
- goede bereikbaarheid Antwerpen vanuit de Kempen met alle vervoersmodi
- uitvoering van alle gemaakte afspraken in mobiliteitsstudie Noorderkempen, waaronder omleidingswegen rond de dorpskernen op tracé van de N14, te weten die van Rijkevorsel, Malle en Zoersel

>> Er wordt akte genomen van deze bemerkingsen, dewelke vooral betrekking hebben op het plan zelf en niet zozeer op de (methodiek van de) milieubeoordeling.

Sint-Niklaas

De stad Sint-Niklaas heeft geen opmerkingen bij de NIA routeplan 2030.

>> Er wordt akte genomen van dit schrijven.