

**STRATEGISCH MER REGIONAAL MOBILITEITSPLAN
VERVOERREGIO VLAAMSE RAND**

Nota inhoudsafbakening

Initiatiefnemer: **MOW**
Datum: 21 juni 2022

INHOUD

1.	Inleiding	3
1.1	Aanleiding en doel van dit document	3
1.2	Principes van de integratie van de milieueffectbeoordeling in het proces voor de opmaak van regionale mobiliteitsplannen	3
1.3	Plaats van deze nota in het proces	4
1.4	Voorstelling van het team dat het strategisch MER opmaakt	6
1.5	Leeswijzer	7
2.	Voorstelling van het regionaal mobiliteitsplan	8
2.1	Plaats binnen het mobiliteitsbeleid	8
2.1.1	Relatie tussen de vervoerregio en beleid op Vlaams en gemeentelijk niveau	8
2.1.2	Doelstellingen van het mobiliteitsbeleid op Vlaams niveau	9
2.1.3	Kenmerken op hoofdlijnen van het mobiliteitsplan voor de vervoerregio Vlaamse Rand	10
3.	Methodologische elementen van de milieubeoordeling	21
3.1	Afbakenen van het studiebereik (scoping)	21
3.1.1	Elementen van het plan en bijhorende mogelijke effecten	21
3.1.2	Beoordelingssystematiek	22
3.2	Diepgang van de milieubeoordeling	23
3.3	Receptorgerichte benadering	23
3.4	Definitie van de referentiesituatie	24
3.5	Te onderzoeken alternatieven	24
3.6	Gebruik strategische verkeersmodellen versie 4.2.2 - RMP	28
3.7	Relatie met buurregio's / grensoverschrijdende effecten	32
4.	Beschrijving van de referentiesituatie	33
4.1	Actuele toestand	33
4.1.1	Geografische omschrijving	33
4.1.2	Ruimte en mobiliteit	33
4.1.3	Vervoersstromen	34
4.1.4	Kenmerken en knelpunten	34
4.2	Autonome en gestuurde ontwikkelingen: toekomstscenario	36
4.2.1	² Beleidsplannen op Europees, federaal en Vlaams niveau	37
4.2.2	Globale evolutie van het mobiliteitssysteem (enkel model, 2030)	38
5.	Thema's en beoordelingskader	40
5.1	Scoping op hoofdlijnen	40
5.2	Thema Ruimte	41
5.2.1	Beleidsambities 2030	41
5.2.2	Beleidsambities 2040 en verdere doorkijk	41
5.2.3	Toetsingskader	42

5.2.4	Mogelijk aanzienlijke effecten van het plan	42
5.3	Thema Mens (gezondheid)	43
5.3.1	Beleidsambities 2030	43
5.3.2	Beleidsambities 2040 en verdere doorkijk	44
5.3.3	Toetsingskader	45
5.3.4	Mogelijke aanzienlijke effecten	46
5.4	Thema biodiversiteit	46
5.4.1	Beleidsambities 2030	46
5.4.2	Beleidsambities 2040 en verdere doorkijk	47
5.4.3	Toetsingskader	48
5.4.4	Mogelijke aanzienlijke effecten	48
5.5	Thema Klimaat	49
5.5.1	Beleidsambities 2030	49
5.5.2	Beleidsambities 2040 en verdere doorkijk	50
5.5.3	Toetsingskader	50
5.5.4	Mogelijke aanzienlijke effecten	51
6.	Inschatting op hoofdlijnen van de mogelijke effecten	52
7.	Bijlagen	98
7.1	Adviezen	98
7.2	Behandeling adviezen	98
7.3	Kwaliteitsbeoordeling Team MER	98

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel van dit document

Het document dat voor u ligt is de Nota Inhoudsafbakening (NIA) van het strategisch plan-MER dat zal opgesteld worden voor het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) voor de vervoerregio Vlaamse Rand. Het opmaken en voorstellen van deze inhoudsafbakening is de eerste formele stap in de MER-procedure (zie § 1.3).

De Nota Inhoudsafbakening beschrijft kort de opzet en ambities van het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP). Meer details over het plan zelf zijn terug te vinden in de Oriëntatienota¹ en Synthesenota².

Deze inhoudsafbakening brengt de adviesinstanties op de hoogte van het voornemen om een strategisch plan-MER voor het RMP voor de vervoerregio Vlaamse Rand op te stellen, en vormt ook een uitnodiging om mee te denken over de gewenste inhoud van het milieueffectrapport, over de effecten die kunnen samenhangen met het plan, en over de manier waarop de effecten bestudeerd worden.

Het Regionaal Mobiliteitsplan zelf zal in de loop van de komende maanden vorm krijgen, in wisselwerking met het onderzoek naar de milieueffecten, en mee op basis van de reacties op de voorgestelde inhoudsafbakening.

De inhoudsafbakening geeft op hoofdlijnen aan wat zal onderzocht worden in het plan-MER, en hoe dat zal gebeuren. Ze vormt daarbij, samen met de adviezen bij dit document, de basis voor de kwaliteitsbeoordeling die zal opgesteld worden door het Team MER. Het plan-MER zal worden opgesteld in overeenstemming met die kwaliteitsbeoordeling.

Aangezien de opmaak van het RMP zelf getrapt verloopt, zal ook de milieubeoordeling verschillende fases doorlopen. Naarmate het RMP concreter wordt, kunnen ook de inzichten over wat moet onderzocht worden in het plan-MER evolueren.

Deze inhoudsafbakening bevat tevens een eerste inschatting van de impact op hoofdlijnen van de draft synthesenota. In een volgende fase wordt het eigenlijke Regionaal Mobiliteitsplan (strategische visie + actieplan) onderworpen aan een meer gedetailleerde milieubeoordeling.

1.2 Principes van de integratie van de milieueffectbeoordeling in het proces voor de opmaak van regionale mobiliteitsplannen

Op 20 november 2020 keurde de Vlaamse Regering het besluit goed dat de nadere regels vastlegt voor de procedure en inhoud betreffende de regionale mobiliteitsplannen. Bij de voorbereiding van deze regelgeving werd afgetoetst in welke mate de richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's ook van toepassing kan zijn voor de regionale mobiliteitsplannen. Er is daarbij aangegeven hoe de milieubeoordeling afgestemd wordt op het mobiliteitsplanproces.

¹ <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid-en-de-mobiliteitsswitch/vervoerregios/vervoerregio-vlaamse-rand>

² Synthesenota vervoerregio Vlaamse Rand, MOW, versie mei 2022

Vele stappen van het planproces voor de mobiliteitsplannen hebben immers een vergelijkbare finaliteit als deze voor de milieueffectrapportage. Er is een voortdurende afstemming vereist. Ook voor de doorwerking van de resultaten van het plan-MER zijn voor een regionaal mobiliteitsplan vaak dezelfde partijen betrokken. De gezamenlijke verantwoordelijkheid en de unieke samenwerking in de vervoerregioraad verantwoordt ook een specifieke aanpak, waarbij een maximale doorwerking van de milieueffectrapportage wordt nagestreefd.

De integratie van de procedure van de milieueffectbeoordeling in het proces doet geen afbreuk aan het strategisch karakter van het plan en vereist niet dat eventuele maatregelen in het actieplan nu verder zouden moeten worden gespecificeerd of uitgebreid. Maar ook op strategisch niveau kan de omschrijving van bepaalde maatregelen in het actieplan van dien aard zijn dat mogelijke gevolgen voor het milieu in beeld kunnen komen. Daarnaast zouden bepaalde keuzes rond de uitvoering van projecten op bindende wijze kunnen gekoppeld worden aan de keuzes die zijn vastgelegd in het regionaal mobiliteitsplan, wat een impact kan hebben op de scope van een eventuele project-MER.

Ook kan op voorhand niet worden uitgesloten dat de maatregelen omschreven in het regionaal mobiliteitsplan geen significante gevolgen kunnen hebben voor bepaalde Speciale Beschermingszones (SBZ) zodat een passende beoordeling dient te worden opgemaakt. Het plan-MER geeft informatie en een beoordeling over de milieueffecten die de beleidskeuzes en het actieplan in het regionaal mobiliteitsplan mee bepalen. Voor de nadere uitwerking in navolgende (uitvoerings)plannen of projecten kan verder gesteund worden op de relevante elementen van de uitgevoerde milieueffectrapportage die bepaalde randvoorwaarden kan vastleggen voor deze opeenvolgende besluitvormingen ervan, zoals bijvoorbeeld het komen tot een aantal relevante alternatieven.

De Europese richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's gaat uit van het basisprincipe dat milieueffectbeoordeling een belangrijk instrument is voor de integratie van milieuoverwegingen in de voorbereiding en goedkeuring van bepaalde plannen en programma's die aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben, omdat zij garandeert dat reeds tijdens de voorbereiding en vóór de vaststelling van die plannen en programma's met de effecten van de uitvoering daarvan rekening wordt gehouden. De procedurele afstemming kan aldus leiden tot een optimale doorwerking van de planmilieueffectrapportage in het regionaal mobiliteitsplan zodat milieuoverwegingen worden geïntegreerd in het plan en ongewenste milieueffecten die zich zouden kunnen stellen tijdens de uitvoering van het plan kunnen worden voorkomen, eerder dan dat op het moment dat die effecten zich voordoen zou moeten voorzien worden in milderende of herstelmaatregelen.

In die zin worden de RMP's tijdens de opmaak onderworpen aan een milieueffectbeoordeling en kan op basis van de informatie uit deze effectenbeoordeling het betreffende beleidsplan, waar mogelijk, tijdens de ontwerpfase nog bijgestuurd worden. Ook bij de opmaak van het actieplan zal, voor zover er nog een keuze tussen verschillende alternatieven moet worden gemaakt, informatie uit de milieueffectbeoordeling kunnen bijdragen aan de te nemen beslissing en aan de verantwoording ervan.

1.3 Plaats van deze nota in het proces

Het doel van de strategische milieueffectrapportage (EU-richtlijn 2001/42/EG) bestaat erin om:

(1) het planningsproces voor mobiliteitsplannen te helpen ontwikkelen door milieuaspecten mee te betrekken in het proces en zo tot meer duurzame oplossingen te komen en een optimale milieubescherming na te streven,

(2) deze processen te helpen stroomlijnen naar gestructureerde, en in veel gevallen getrapte besluitvormingen, en

(3) te helpen om draagvlak te krijgen bij alle betrokken actoren voor deze beslissingen. In die zin is een strategische plan-milieueffectrapportage eerder een proces, dan wel een rapport (het plan-MER).

Op die manier wordt de milieueffectrapportage ook als zinvol gepercipieerd en als een verrijking bij het opmaken van de duurzame regionale mobiliteitsplannen. Daarom is de integratie van de milieueffectrapportage in het planningsproces zelf de meest efficiënte weg om milieuaspecten mee te nemen in het planningsproces, zoals beschreven in het uitvoeringsbesluit (november 2020). De rapportage zelf (het plan-MER) omschrijft dan de specifieke milieueffectbeoordelingen voor de verschillende fasen van het planningsproces. Deze rapportage mag deel uitmaken van het planningsrapport, op voorwaarde dat de plan-MER-delen herkenbaar zijn. De volledige inhoud van het plan-MER is afgestemd op het planningsproces.

De scope en inhoud van een strategische plan-milieueffectrapportage in deze regionale mobiliteitsplannen verschilt substantieel van het klassieke project-MER die gebeurt voor o.a. de omgevingsvergunning³. De resultaten van een RMP zijn een beleidsvisie op langere termijn (beleidsscenario met beleidskeuzes) voor alle verkeersmodi. Een milieueffectbeoordeling hiervoor zal meer op kwalitatieve basis gebeuren en ook effecten op langere termijn moeten beoordelen.

De strategische milieueffectbeoordeling volgt het gehele planningsproces en de voorziene opmaakfasen.

Conform het decreet Basisbereikbaarheid wordt het regionaal mobiliteitsplan uitgewerkt in 3 fasen:

- Fase 1: inventarisatie en onderzoek: In de eerste fase wordt een inventaris en een synthese gemaakt van de planningscontext (bestaande toestand, verplaatsingsstromen, attractiepolen, plannen en studies, en visies van stakeholders) en worden eventuele verdere onderzoeken uitgevoerd. Er wordt een analyse gemaakt van de ervaren of te verwachten mobiliteitsproblemen en -kansen. In een eerste fase wordt een omgevingsanalyse, een onderzoek naar de maatschappelijke ontwikkelingen en een inschatting van de mobiliteitsbehoeften opgemaakt. De omgevingsanalyse heeft o.m. betrekking op de huidige infrastructuur en de aangeboden mobiliteitsdiensten. Het resultaat is **een oriëntatienota** die een stand van zaken weergeeft van de problemen en de gewenste oplossingsrichtingen voor het mobiliteitsbeleid.
- Fase 2: opbouw strategische visie en operationele doelstellingen: Het onderzoek in vorige fase heeft geleid tot verschillende bouwstenen. Deze moeten nog worden geïntegreerd in één samenhangende strategische visie. In de tweede fase worden vooreerst de operationele doelstellingen betreffende de mobiliteitsontwikkeling geformuleerd. Vervolgens wordt in één of meerdere ontwikkelingsscenario's de gewenste mobiliteitsontwikkeling omschreven, te beschouwen als een verkenning van de redelijkerwijs in aanmerking te nemen alternatieven, die t.o.v. mekaar worden afgewogen, en waarbij een voorkeursscenario wordt bepaald. Tenslotte wordt aangegeven in hoeverre de gewenste mobiliteitsontwikkeling is afgestemd op andere beleidsplannen. Het resultaat is **een strategische langetermijnvisie** voor de gewenste mobiliteitsontwikkeling. Het mobiliteitsplan heeft een tijdshorizon van tien jaar en kan een doorkijkperiode van dertig jaar omvatten. De operationele

³ De inhoud van het strategisch plan-MER moet wel worden afgestemd op Artikel 4.2.3, 4.2.8, § 1bis van het Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid (DABM)

beleidsdoelstellingen omschrijven hoe de gewenste mobiliteitsontwikkeling wordt gerealiseerd en wie daarvoor verantwoordelijk is.

- Fase 3: actieplan: In de derde fase wordt het eerder gekozen ontwikkelingsscenario voor de mobiliteit verder uitgewerkt tot een beleidsscenario. Het beleidsplan spreekt zich uit over het gewenste openbaar vervoernetwerk, het fietsroutenetwerk, het privaat gemotoriseerd verkeer, het logistieke netwerk, de infrastructuur over de diverse modi heen, ... én over de diverse onderlinge verknopingsvormen. Om een samenhangende ruimtelijke ontwikkeling na te streven wordt vanuit het mobiliteitsstandpunt een inzicht geboden in de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen om te komen tot een meer duurzame mobiliteit en leefomgeving. Tevens komt het flankerend beleid aan bod, waarbij wordt ingezet op initiatieven om het verplaatsingsgedrag te beïnvloeden, innoveren om nog effectiever te zijn, of (beter) samenwerken om (nog) meer te bereiken. Het beleidsplan wordt geconcretiseerd in een **actieplan**. Verder worden eventuele voorstellen tot wijziging van andere beleidsplannen, en voorstellen tot monitoring en evaluatie in het mobiliteitsplan opgenomen. Relevante elementen uit het participatietraject worden meegenomen en/of verwerkt. Het resultaat is een actieplan met de operationele doelstellingen, maatregelen, middelen, verantwoordelijkheden en timing.

Voorafgaand aan het eigenlijke MER worden eventuele milieueffecten reeds in overweging genomen tijdens de getrapte besluitvorming van het planningsproces. In het proces wordt eerst op basis van een kwalitatieve beoordeling van mobiliteitsdoelstellingen, potentiële milieueffecten en aftoetsing met diverse maatschappelijke doelstellingen (economisch, milieu, klimaat, ruimte, welzijn, gezondheid...) een specifiek duurzaam scenario (of beleidskeuze) geselecteerd. Deze keuze wordt dan verder in het proces in detail uitgewerkt naar een specifiek beleidsscenario, dat op zijn beurt aan een milieubeoordeling conform de MER-procedure wordt onderworpen.

Deze nota vormt de eerste stap in de milieubeoordeling van het Regionale Mobiliteitsplan en is gericht op het in beeld brengen van de te verwachten milieueffecten (hoofdstuk 5) en het uitvoeren van een impactbeoordeling op hoofdlijnen van de voorgestelde maatregelen in de synthesenota die werden ontwikkeld (hoofdstuk 6). Ze vormt mee de onderbouwing voor de keuze voor het beleidsscenario dat in de volgende fase verder geconcretiseerd zal worden en dat in synergie met het MER opgemaakt zal worden. Er is dus een uitwisseling tussen de uitwerking van het beleidsscenario en de uitwerking van het MER.

1.4 Voorstelling van het team dat het strategisch MER opmaakt

Het milieueffectrapport wordt opgemaakt door een team van deskundigen onder leiding van een erkende MER coördinator. Filip Laurysen (erkeningsnummer LNE/ERK/MERCO/2019/00019) neemt voor het strategisch MER voor het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Vlaamse Rand de rol van MER-coördinator op. Het team van medewerkers heeft ervaring in de discipline waarvoor zij in onderstaande tabel zijn aangeduid. Zij kunnen voor gerichte MER-expertise terugvallen op erkende MER-deskundigen. De bewaking van de kwaliteit en nood aan bijkomende MER-expertise wordt door de MER-Coördinator bewaakt. De MER-deskundigen die zullen geraadpleegd worden, zijn voor bodem, grondwater en oppervlaktewater Filip Laurysen, Lucht en Geluid Kristof Wijns, Landschap en Mens Ruimte Charlotte Verlinden, biodiversiteit Geertrui Goyens en Guy Geudens.

Verder werkt volgend multidisciplinair team aan de milieueffectrapportage:

Disciplines	Medewerker
Coördinatie en Mobiliteit	Ria Vinckx
Ruimte en eveneens Landschap, Watersysteem, Bodem, Mens Ruimte	Sam Hox, Jonas De Temmerman
Mens Gezondheid	Matthias Defoort
Biodiversiteit en ecologische watersystemen	Nora Herbosch
Klimaat (mitigatie en adaptatie) en Lucht	Oscar Vercleyen

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van dit document wordt het regionaal mobiliteitsplan dat het voorwerp zal vormen van de milieueffectrapportage voorgesteld. Eerst wordt in algemene termen ingegaan op de plaats van het regionale mobiliteitsplan in het bredere mobiliteitsbeleid in Vlaanderen, en op de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid. Vervolgens worden de op dit moment gekende elementen van het regionaal mobiliteitsplan Vlaamse Rand toegelicht.

In hoofdstuk 3 worden een aantal methodologische uitgangspunten van de milieueffectbeoordeling beschreven. Aandacht gaat daarbij onder meer uit naar de afbakening van het studiebereik, naar de definitie van de referentiesituatie, en naar het gebruik van de strategische verkeersmodellen.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de referentiesituatie, en specifiek op de autonome en gestuurde evoluties die een invloed kunnen hebben op die referentiesituatie.

In hoofdstuk 5 worden voor de verschillende thema's (receptordisciplines) de relevante beleidsdoelstellingen en het bijhorende voorgestelde toetsingskader weergegeven.

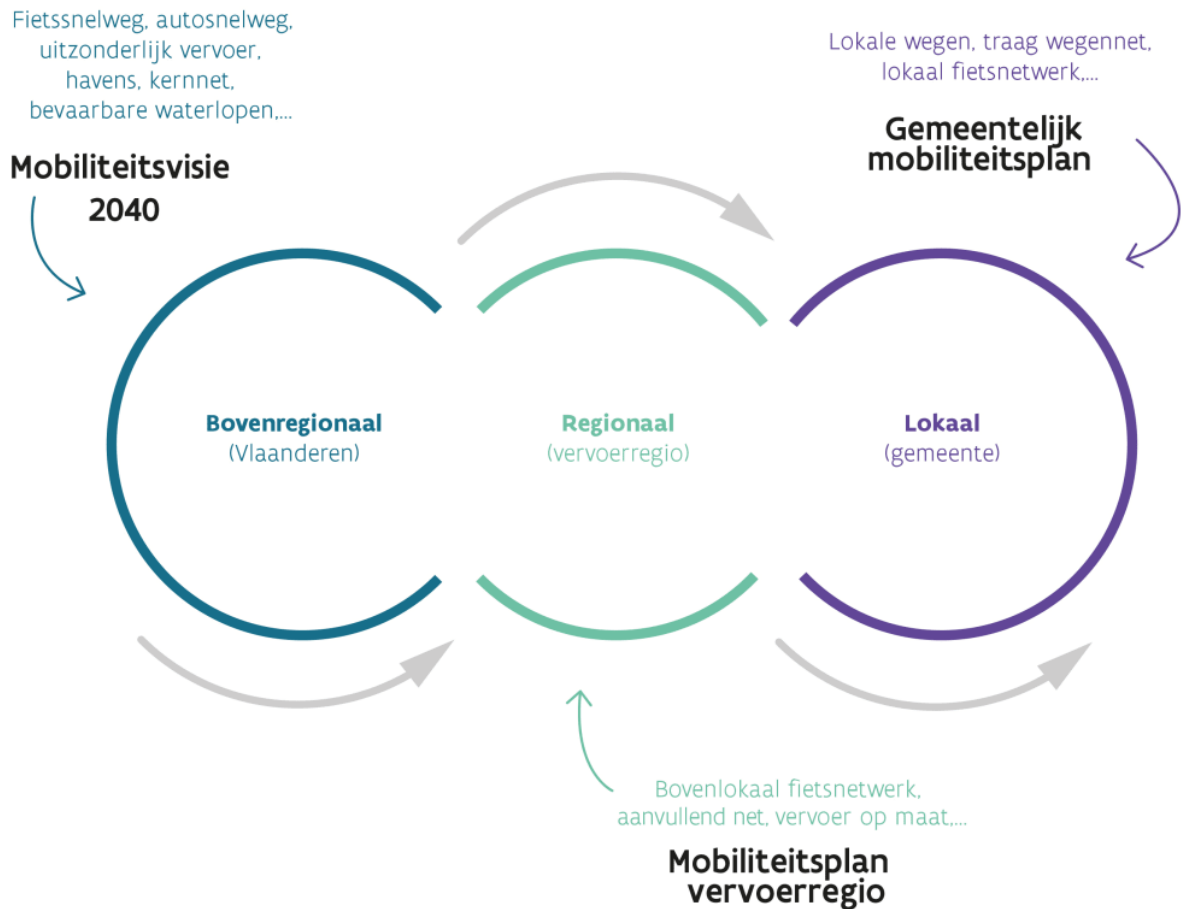
In hoofdstuk 6 tenslotte wordt een eerste high level evaluatie gemaakt van de maatregelen die in de concept synthesenota zijn beschreven, met als doel waar mogelijk aanbevelingen te maken vanuit milieuoogpunt, steeds op strategisch niveau.

2. VOORSTELLING VAN HET REGIONAAL MOBILITEITSPLAN⁴

2.1 Plaats binnen het mobiliteitsbeleid

2.1.1 Relatie tussen de vervoerregio en beleid op Vlaams en gemeentelijk niveau

Onderstaande figuur geeft schematisch de relatie weer tussen de mobiliteitsvisie en -planning op respectievelijk Vlaams niveau, op het niveau van de vervoerregio en op het lokaal niveau. De focus van de visies en plannen op elk van deze niveaus wordt daarbij aangegeven.



De Vlaamse mobiliteitsvisie 2040 is een visietekst over waar Vlaanderen naartoe wil met mobiliteit tegen het jaar 2040. Ze bevat een aantal duidelijke perspectieven voor mobiliteit in de toekomst, complementaire beleidsprioriteiten en hefboomen om die te realiseren, samen met nieuwe keuze- en denkpatronen om de transitie naar een meer duurzame mobiliteit mogelijk te maken. Deze visietekst dient als kader voor het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen de komende 20 jaar en dit zowel op Vlaams niveau als op niveau van de vervoerregio's en de lokale besturen. Volgens het decreet basismobiliteit is Vlaanderen bevoegd voor het kernnet openbaar vervoer, het hoofdwegennet, de fietssnelwegen, de Vlaamse spoorstrategie, het transport over water en de pijpleidingen. Vlaanderen is tevens bevoegd voor de knooppunten die horen bij dit netwerk.

⁴ mei 2022

De gemeenten van hun kant zijn bevoegd voor lokale wegen, lokale verbindingen voor fietsers en voetgangers, het netwerk trage wegen en het parkeerbeleid. Zij zijn tevens bevoegd voor de Mobipunten (Hoppinpunten als ze de wegbeheerder zijn).

Volgens het Decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid gebeurt de afstemming van het mobiliteitsbeleid in relatie tot basisbereikbaarheid voor alle betrokken actoren op Vlaams en lokaal niveau maximaal op het niveau van de vervoerregio. Dat neemt niet weg dat het voor een gemeente of groep van gemeenten belangrijk kan zijn om voor een aantal lokale uitdagingen op het grondgebied van de gemeente of in het grensgebied van buurgemeenten een antwoord te bieden via een planmatige aanpak. Daarom kan het naar omstandigheden zinvol zijn dat gemeenten een lokaal mobiliteitsplan opmaken dat zowel operationele doelstellingen en prioriteiten kan vaststellen op intergemeentelijk als op gemeentelijk niveau. Voor zover er geen conflicten met de hogere mobiliteitsplannen ontstaan, kan dit planningsniveau bijgevolg nog steeds een meerwaarde blijven hebben.

2.1.2 Doelstellingen van het mobiliteitsbeleid op Vlaams niveau

De mobiliteitsvisie 2040 formuleert 4 perspectieven voor 2050

- Er zijn geen zware verkeersslachtoffers meer in 2050
- Er zijn geen vervoersemissies meer in 2050
- Er is een vlotte en naadloze mobiliteit in 2050
- De materiaal-voetafdruk vermindert met 60% tegen 2050

Dit impliceert dat op vlak van personenmobiliteit duurzame mobiliteitsoplossingen voor iedereen in 2050 binnen handbereik zijn. Op vlak van goederenvervoer impliceert dit dat er wordt ingezet op competitieve duurzame logistieke oplossingen.

Om deze perspectieven en praktische invulling voor een duurzame, veilige, vlotte en betrouwbare personen- en goederenmobiliteit in Vlaanderen waar te maken, worden twaalf beleidsprioriteiten naar voren geschoven die ondergebracht worden in vier complementaire beleidsthema's.

BELEIDSTHEMA 1: KNOOPPUNTEN EN NETWERKEN

1. ontwikkelen van een multimodaal en hiërarchisch mobiliteitssysteem voor optimale bereikbaarheid
2. actief systeemmanagement toepassen
3. een integrale gebruikersgedreven en omgevingsgerichte benadering

BELEIDSTHEMA 2: DATASTRATEGIE EN DIGITALISERING

4. delen van kwaliteitsvolle data op een veilige, transparante en snelle manier
5. sturen op maximale interconnectiviteit en interoperabiliteit
6. een performant mobiliteitsdatasysteem en -aansturing

BELEIDSTHEMA 3: 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

BELEIDSTHEMA 4: VRAAGGEDRAG

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 van deze beleidsprioriteiten zal in sterke mate samen met de vervoerregio's gebeuren.

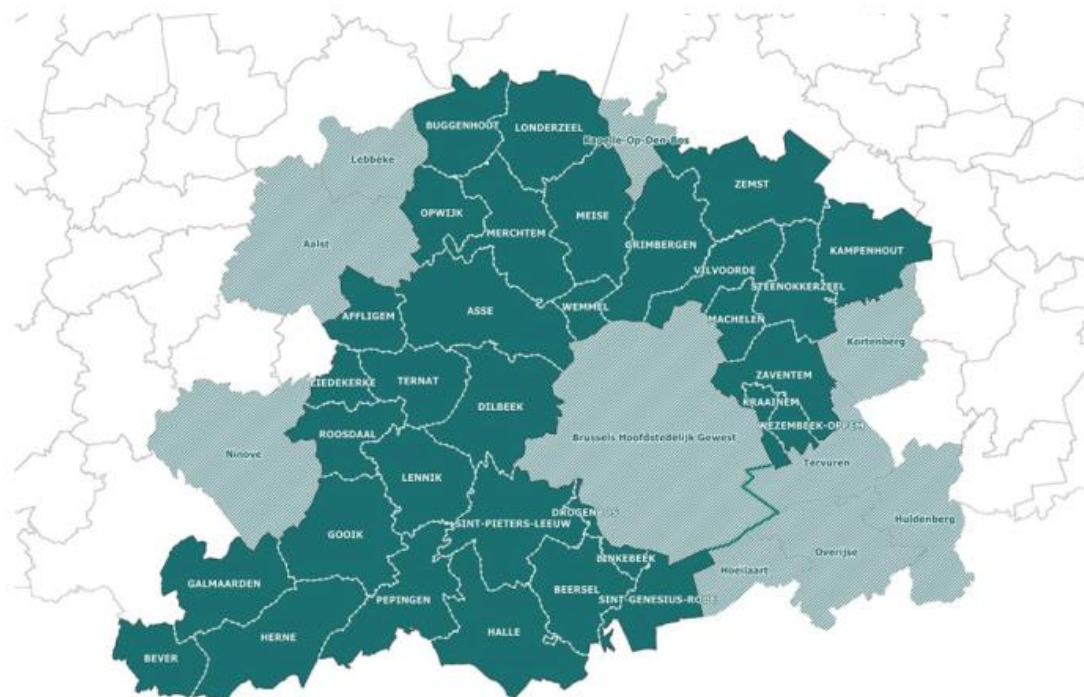
2.1.3 Kenmerken op hoofdlijnen van het mobiliteitsplan voor de vervoerregio Vlaamse Rand

Het regionaal mobiliteitsplan legt de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn vast voor de vervoerregio, en dat voor alle vervoersmodi. Vervoerregio Vlaamse Rand heeft de oriëntatienota goedgekeurd op 6 oktober 2020. De oriëntatienota is een eerste stap in de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan. Deze beschrijft hoe onze mobiliteit georganiseerd is, hoe de bestaande netwerken gebruikt worden, hoe we ons verplaatsen, welke verplaatsingsrelaties er zijn, ... Kortom, de oriëntatienota geeft een beeld van de bestaande toestand van de mobiliteit in de regio.

De oriëntatienota vormt het startpunt voor de tweede fase in de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan. In deze tweede fase wordt een synthesenota opgemaakt, waarin de strategische lange termijnvisie wordt vastgelegd. Vervoerregio Vlaamse Rand heeft een concept synthesenota opgemaakt. Dit betekent dat er nog veranderingen kunnen doorgevoerd worden door voortschrijdende inzichten in de definitieve synthesenota. Het milieuonderzoek dat nu gebeurt moet dan ook beschouwd worden als een tussentijdse momentopname.

Hierna volgt een beschrijving van de belangrijkste elementen van het regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Vlaamse Rand. Voor meer details verwijzen we naar de concept synthesenota⁵.

2.1.3.1 Situering



Figuur 2-1: Situering van de vervoerregio Vlaamse Rand

In het donkergroen worden de leden van de vervoerregio Vlaamse Rand weergegeven. De lichtgroene gemeenten zijn adviserende leden van de Vervoerregioraad Vlaamse Rand.

⁵ Concept Synthesenota vervoerregio Vlaamse Rand, MOW, mei 2022.

Vervoerregio Vlaamse Rand wordt omsloten door:

- Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Waals Gewest
- Vervoerregio Leuven
- Vervoerregio Mechelen
- Vervoerregio Aalst
- Vervoerregio Vlaamse Ardennen

2.1.3.2 Doelstellingen voor de vervoerregio

De vervoerregio werkt vanuit vijf strategische doelstellingen:

1. Duurzame regio: het gebruik van duurzame modaliteiten stimuleren. Onder duurzame modaliteiten wordt verstaan: te voet, per step of (elektrische) fiets, alle vormen van openbaar en collectief vervoer of een combinatie van modaliteiten.
2. Multimodaal bereikbare regio: robuuste en performante netwerken creëren die combimobiliteit faciliteren
3. Welvarende regio: economische en sociale welvarendheid versterken
4. Leefbare regio: leefbare (woon)gebieden creëren
5. Veilige regio: een veilige regio creëren

Deze vijf strategische doelstellingen worden geconcretiseerd in subdoelstellingen, waarvoor we naar de concept synthesesnota⁶ verwijzen.

2.1.3.3 Basisprincipes

1. Integrale, overkoepelende aanpak overheen de gemeenten van de Vlaamse Rand
Overkoepelend wordt er ingezet op samenwerken, slimme en innovatieve organisatie van de mobiliteit, versterken van identiteiten en een inclusieve regio.
2. Gebiedsgerichte aanpak
De eigenheid van de deelgebieden wordt gerespecteerd. Er werden drie deelgebieden gedefinieerd:
 - hoogstedelijk gebied;
 - stedelijk woonwerkgebied;
 - landelijk woon-werk en recreatiegebied.
3. Versterken van het mobiliteitsaanbod
Het mobiliteitsaanbod wordt versterkt via een gelaagd vervoerssysteem dat inzet op combimobiliteit vanuit een vraaggerichte benadering. Hieronder wordt dit verder uitgediept per thema.
4. Werken aan het gedrag van mensen
Een modal shift vereist een mental shift. De vervoerregio wil bewoners en bezoekers prikkelen, aanmoedigen en ondersteunen in deze mental shift.

⁶ Concept Synthesesnota vervoerregio Vlaamse Rand, MOW, mei 2022.

5. Werken aan de ruimte

De mobiliteitssystemen en de ruimtelijke structuur hangen sterk samen. Daardoor is een continue afstemming tussen het beleid van mobiliteit en ruimte noodzakelijk zodat ruimtelijke ontwikkelingen beter worden afgestemd op een multimodaal mobiliteitsaanbod en vice versa.

2.1.3.4 Openbaar vervoer: de ruggengraat van het systeem



Figuur 2-2: Voorstel openbaar vervoernetwerk Vlaamse Rand

Interregionaal OV – netwerk

Het aanbod aan intercity (IC) – treinen vormt de basis voor het interregionale netwerk. Deze assen bedienen de stedelijke gebieden Vilvoorde en Halle, maar hebben verder beperkte haltes ter bediening van de regio zelf. Er wordt uitgegaan van het netwerk, zoals voorzien in de toekomstplannen van de NMBS, met de bestaande IC – haltes.

Regionaal OV – netwerk

Het voorstadsnetwerk (S) vertrekt vanuit Brussel en creëert een aanbod op middellange afstand naar de omliggende regio en steden, het GEN – netwerk. De ambitie is om het S – netwerk uit te breiden naar vier treinen per uur op elke lijn. Het RMP wenst de S – lijn tussen Aalst en Brussel te versterken met extra haltes.

Verschillende regionale lijnen passeren rakelings aan de vervoerregio en spelen een rol in de ontsluiting van de randgemeenten. Het RMP bestendigt de nieuwe regionale as, sneltram A12, tussen Willebroek en Brussel.

Uitbouw van hoogwaardige openbaarvervoersassen (HOV)

Daar waar geen spoor aanwezig is maar wel een sterk verbindend openbaar vervoer nodig is, wordt de HOV – as met verbindende functie geïntroduceerd. Het RMP legt verschillende nieuwe HOV – assen vast, zowel radiaal als tangentieel.

Versterking van kernnetlijnen waar nodig (KN)

De regio wordt gekenmerkt door een ruim aanbod aan kernnetlijnen. Deze worden ingedeeld in drie categorieën met elk een minimale frequentie en amplitude. Verschillende kernlijnen worden versterkt of nieuwe kernlijnen worden geïntroduceerd.

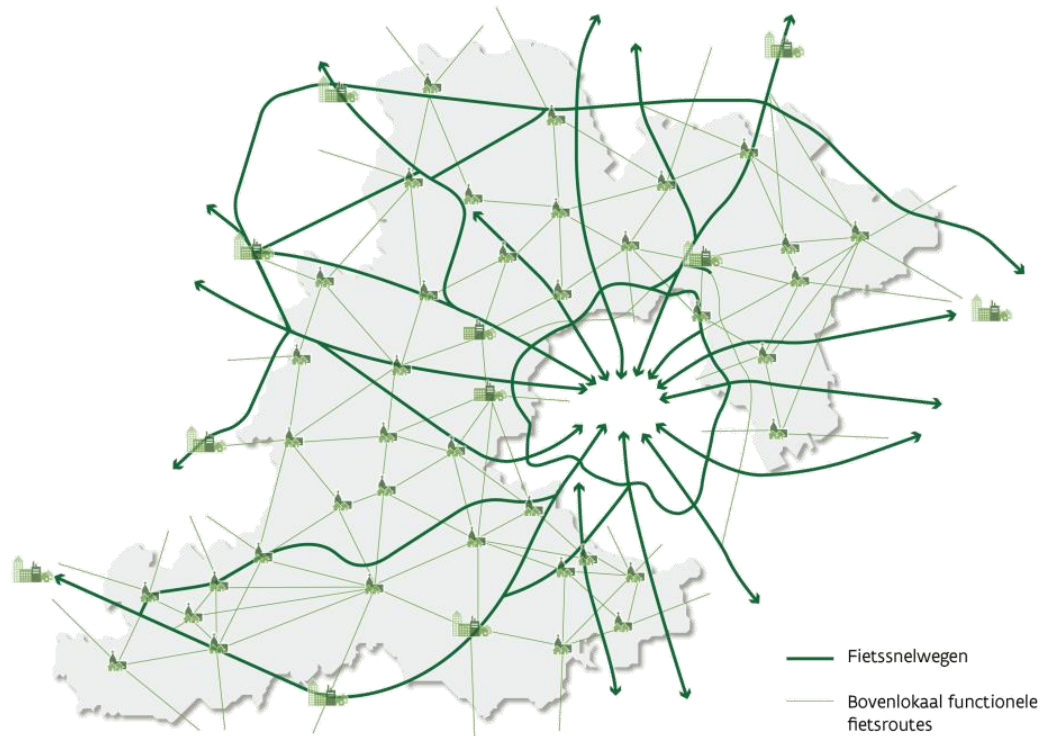
(Boven)lokaal OV – netwerk

Het aanvullend netwerk (AN) biedt een meer lokale en fijnmazige ontsluiting van het woongebied. Het kent een uitdrukkelijke feederfunctie en vormt een aansluiting op de hogere netwerken. Het maken van slimme verknoppingen, zodat overstappen gegarandeerd kunnen worden, is dan ook cruciaal. Het aanvullend net zal geoptimaliseerd moeten worden ten gevolge van de introductie van nieuwe HOV – assen en versterkte kernnetlijnen. Verschillende AN – lijnen zullen versterkt worden tegen 2030, met name de lijnen die sterke stromen feederen naar belangrijke stations.

Vervoer op maat (VOM)

Het vervoer op maat vormt de onderste laag van het OV – systeem en kent zijn sterkte in de complementariteit met de hogere lagen. VOM kent een grote verscheidenheid variërend van vaste shuttlebuslijnen tot zeer flexibel op vraag gestuurd aanbod zoals OV – taxi's. Deze flex – systemen liggen aan de basis voor de bediening van minder ontsloten gebieden omwille van hun landelijk karakter en lagere densiteit. De verdere uitwerking van het VOM 2030 volgt uit de keuze en implementatie van de hogere netwerken.

2.1.3.5 Fiets: sprong in de uitbouw van een kwaliteitsvol fietsnetwerk



Figuur 2-3: Voorstel fietsnetwerk Vlaamse Rand

Fietssnelwegen

De fietssnelwegen vangen de grootste stromen op van sterke herkomst – bestemmingsrelaties tussen steden, kernen en economische attractiepolen binnen en buiten de regio, en dat voor middellange en lange afstanden. Ze bieden supersnelle en aangename trajecten aan die voldoende breed zijn om de grote fietsstromen aan te kunnen. De fietssnelwegen zoals die tot op heden aangeduid zijn, worden in het RMP bestendigd. Daarnaast worden de verlengingen van bestaande fietssnelwegen of enkele nieuwe fietssnelwegen ook onderzocht.

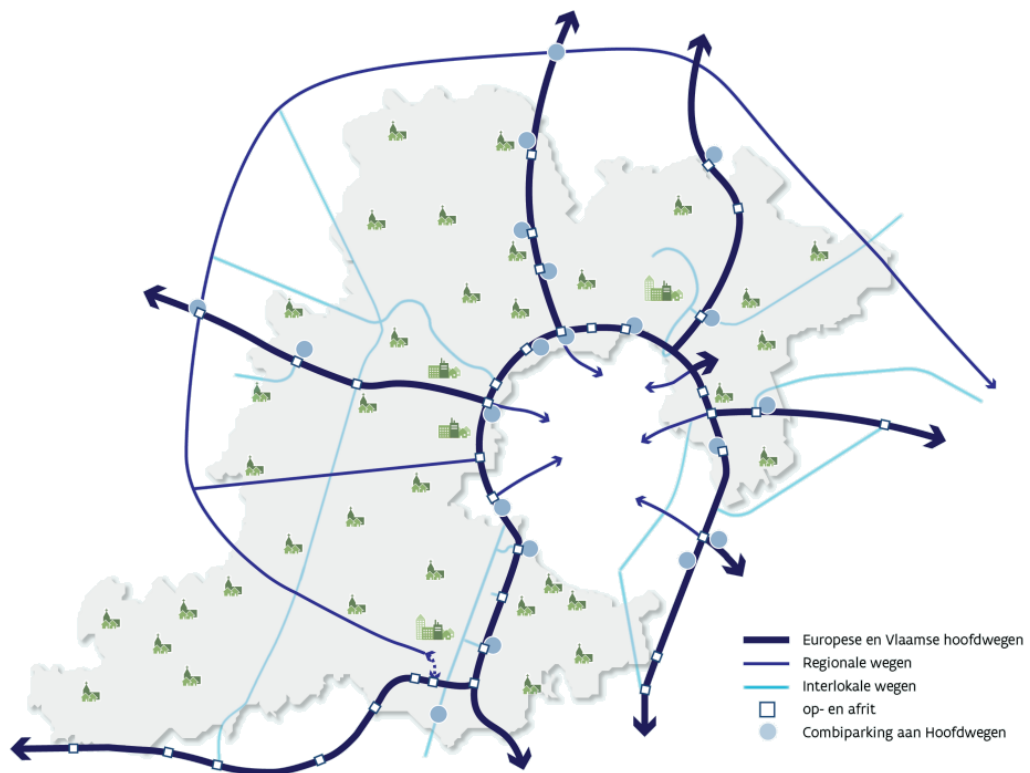
Bovenlokale functionele fietsroutes (BFF)

Het BFF maakt verbindingen tussen in de verschillende kernen en naar grote en kleine attractiepolen en voorzieningen, en dat voor kortere afstanden tot 15 km. Dit netwerk verkleint de maaswijdte tussen de fietssnelwegen en ze brengen fietsers van of naar de belangrijkste hoppinpunten in functie van het voor- of natransport naar het openbaar vervoer. Het RMP gaat uit van de bestaande BFF – routes. Er wordt daarnaast onderzocht of bepaalde tracés dienen gewijzigd of toegevoegd te worden.

Lokale functionele fietsroutes

Dit type fietsroutes verfijnt de fijnmazigheid van het bovenlokale fietsnetwerk en zorgt ervoor dat de verschillende woonwijken, kleinere woonclusters en lokale voorzieningen en functies bereikbaar zijn met de fiets. Het is de opdracht van de gemeenten zelf om in hun lokaal mobiliteitsplan het bovenlokaal fietsnetwerk verder aan te vullen met lokale functionele fietsroutes.

2.1.3.6 Auto: verkeersluwe mazen in een verbindend wegennet



Figuur 2-4: Voorstel wegennetwerk Vlaamse Rand

Het hoofdwegennet: de draager voor doorgaand verkeer van en naar Brussel

Het hoofdwegennet zorgt voor een vlotte afwikkeling van doorgaand verkeer op interregionale schaal en is de draager van het doorgaand vrachtverkeer. De Vlaamse hoofdwegen zijn verbindingen tussen de Europese hoofdwegen en ontsluiten internationale knooppunten met de Europese hoofdwegen. In de Vlaamse rand monden vijf hoofdwegen uit in de ring rond Brussel die als draaischijf werkt. De E19, A12, E40, E429, A201 en R0 worden bestemd als Europese en Vlaamse hoofdwegen in het RMP.

Een dragend wegennet van regionale verbindingswegen ondersteunt het hoofdwegennet

De regionale verbindingswegen vormen een rasterstructuur, een structureel netwerk voor verplaatsingen tussen regio's. De regionale wegen N28, N45, N17, N16 en N26 vormen aan de rand van de vervoerregiogrenzen een ruime ringstructuur die verbindingen maakt tussen Halle, Ninove, Aalst, Dendermonde, Mechelen, Leuven en het hoofdwegennet. Aanvullend is de N8 tussen Ninove en Brussel geselecteerd in het RMP.

Interlokale wegen

De interlokale wegen verbinden niet – aanpalende gemeenten en verkleinen de regionale mazen voor het regionaal verkeer. De selectie van interlokale wegen is beperkt zodat kernen waar nodig ontlast kunnen worden van doorgaand regionaal verkeer. In het RMP worden volgende wegen als verbindende interlokale wegen geselecteerd: N5, N6, N285, N47, N21, N9, N211 (tussen Opwijk en Meise) en R22 in Vilvoorde en ten zuiden van N2, N2 ten oosten van op- en afrit Sterrebeek, samen met het stuk N227 tussen de N2 en E40. Samen met de regionale verbindingswegen vormen ze het dragend wegennet van de vervoerregio.

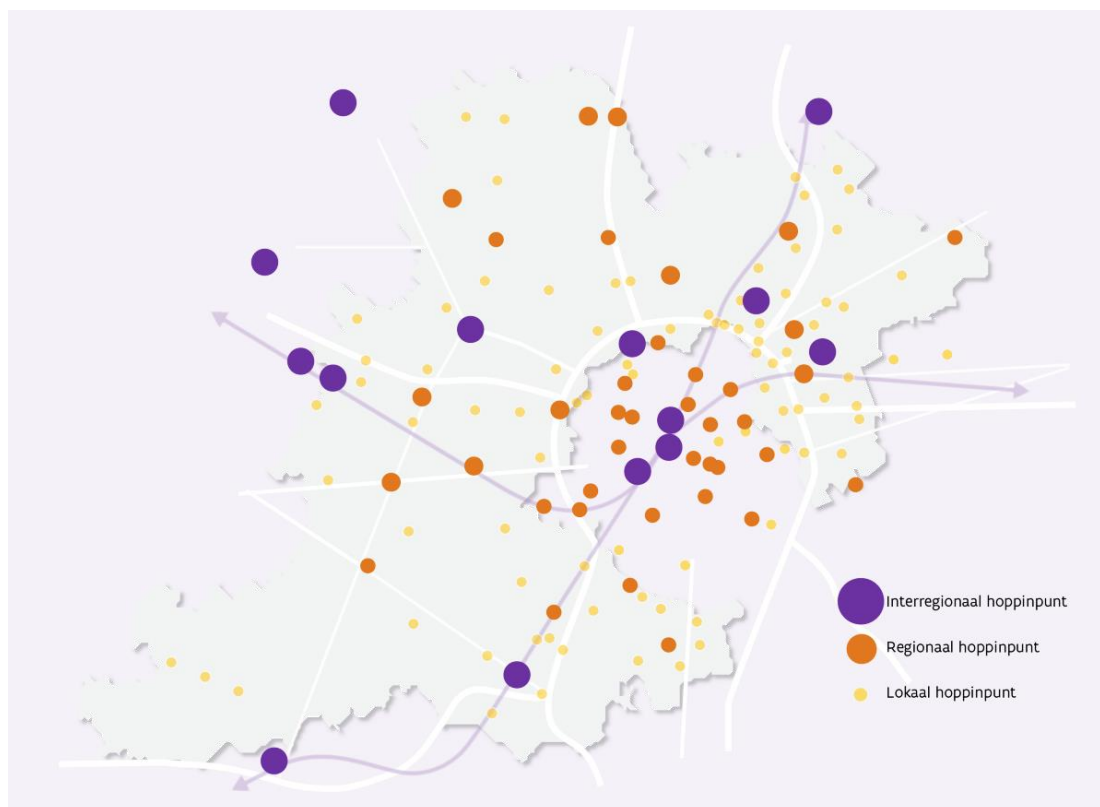
Interlokale mazen – Lokale wegen

Het dragend wegennetwerk bakent samen met de hoofdwegen interlokale mazen af. De lokale wegen hebben geen verbindingfunctie voor regionaal doorgaand verkeer. Er dient actief ingezet te worden op het vrijwaren van de lokale wegen van dit verkeer. Enkel vanaf herkomst en naar bestemming mogen lokale wegen gebruikt worden. Via een versterkte kamstructuur die aansluit op de op- en afritten van de verbindingswegen ontsluit het lokale wegennet de gebieden binnen het raster van hoofdwegen en regionale en interlokale wegen. Daarnaast kunnen lokale wegen ook aanpalende gemeenten verbinden met elkaar en functioneren ze als erftoegangswegen. In het RMP is de vervoerregio selectief in de keuze van interlokale en regionale wegen om zoveel mogelijk kernen binnen de interlokale mazen te ontlasten van regionaal doorgaand verkeer.

Ontsluiting belangrijkste economische attractiepolen en voorzieningen

Per niveau zijn er enkele ontsluitende wegen die vanuit het hoofdwegennet toegang geven tot de belangrijkste economische attractiepolen en voorzieningen. Aanvullend op de verbindingen van het hoofd- en dragend wegennet zijn bijkomende ontsluitingswegen noodzakelijk om de regio de volgende jaren bereikbaar te maken. Het gaat hierbij om de A201 naar de luchthaven, de invalswegen naar Brussel, R22 in Vilvoorde, rondweg van Asse, N285, deel N9, N208 in Liedekerke en verschillende ontsluitingen naar de bedrijventoneel langs het kanaal Brussel – Charleroi.

2.1.3.7 Hoppinpunten: de hoekstenen voor combimobiliteit



Figuur 2-5: Voorstel Hoppinpunten Vlaamse Rand

Interregionale Hoppinpunten

Een interregionaal Hoppinpunt is een plek waar er een ruim mobiliteitsaanbod is van hoogfrequente interregionale, regionale en lokale lijnen. Er worden vijf interregionale Hoppinpunten geselecteerd: Halle, Liedekerke, Asse, Vilvoorde, Brussels Airport Zaventem.

Regionale Hoppinpunten

Een regionaal Hoppinpunt is een plek waar een frequente regionale lijn met een gegarandeerde doorstroming stopt en waar de voornaamste gebruikers hun bestemming of herkomst niet in de onmiddellijke nabijheid van het punt hebben. Een regionale lijn faciliteert overwegend verplaatsingen binnen de vervoerregio of richting Brussel. Het is van belang om net die punten te selecteren die aantrekken vanuit de buurgemeentes en/of een interessante verknoping aanbieden met andere lagen van het OV, fiets of auto. Er worden in het RMP minimaal 21 regionale Hoppinpunten weerhouden. De aantrekkingskracht gaat buiten de grenzen van de onmiddellijke omgeving, waardoor ze een strategische rol spelen binnen de regio.

Lokale Hoppinpunten

Een lokaal Hoppinpunt is een halte waarde voornaamste gebruikers hun bestemming of herkomst in de nabijheid van dit punt hebben met vaak een maximum van 2,5 km afstand of zo een 10 minuten fietsen. Deze punten worden bediend door een frequente lokale openbaar vervoerverbinding. De selectie van lokale Hoppinpunten is onderdeel van lokale mobiliteitsplannen. In het RMP wordt een aanzet gegeven van de minimale punten die van belang zijn om een regionale strategie uit te kunnen bouwen. Zo worden alle overige stations, centrale haltes in een kern en overige kruisingen van bovenlokale lijnen aangeduid als lokaal punt.

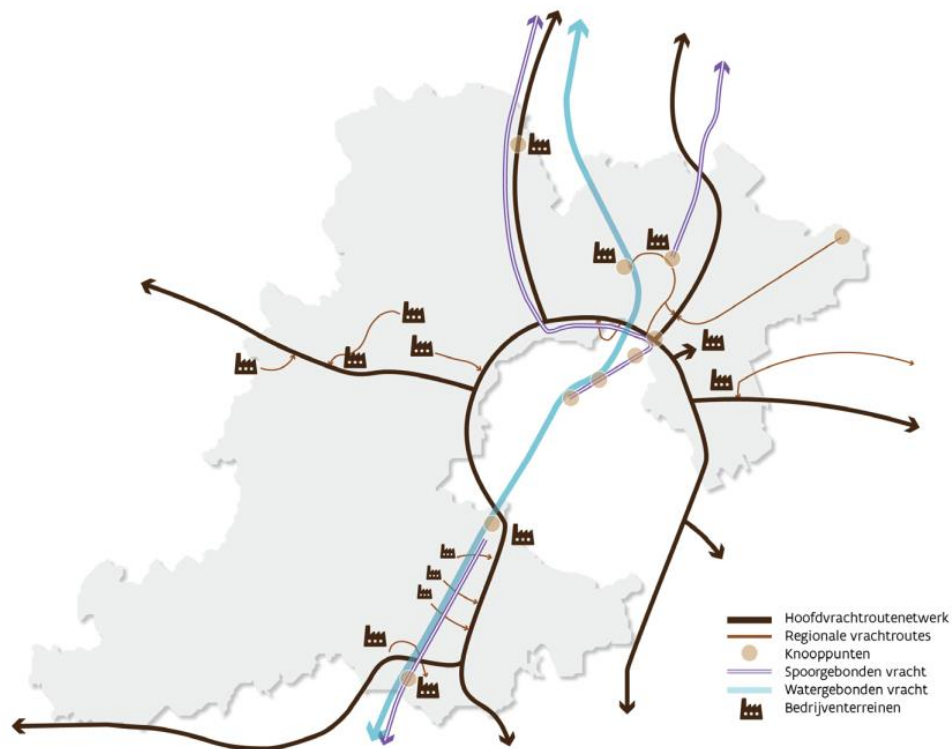
Combiparkings als first mile oplossingen

Het departement MOW had voorafgaand aan het RMP reeds een visie en strategie voor combiparkings in de Vlaamse Rand uitgewerkt. Hierbij werd er gezocht naar strategische locaties om extra auto- en fietsparkings uit te bouwen. De selectie uit dit plan wordt overgenomen in het RMP. Het gaat hier standaard om lokale Hoppinpunten. Indien een voldoende frequente regionale lijn het punt bedient is de combiparking opgeschaald naar een regionaal of interregionaal (Asse) Hoppinpunt.

Afstemming met Brussel

Ook in Brussel werden verschillende knooppunten geselecteerd die een belangrijkere strategische rol zullen spelen in hun mobiliteitsvisie. In de uitwerking van de Vlaamse Hoppinpunten wordt de interactie en complementariteit met de Brusselse knooppunten in gedachten gehouden. Verder is het van belang om het netwerk van openbaar vervoer en fiets waar nodig te laten aantakken aan deze knooppunten. Er wordt gewerkt aan een gezamenlijk beleid en uitrol.

2.1.3.8 Logistiek: efficiënte logistiek met minimale impact



Figuur 2-6: Voorstel vrachtnetwerk Vlaamse Rand

Doordachte ruimtelijke ordening als basis voor vermijden van transport en modal shift

De vervoerregio streeft samen met de bevoegde overheden binnen het ruimtelijk beleid naar een lange termijn locatiebeleid dat de nood aan transport beperkt en bundeling van stromen in de hand werkt.

Bundeling van vracht

Door stromen te bundelen in tijd en ruimte verhogen we de efficiëntie van het logistiek systeem. Multimodale logistieke knopen vormen de ideale locaties binnen de netwerken voor deze bundeling. Op deze locaties komen verschillende goederenstromen samen om als grotere eenheid vervoerd te worden naar een gemeenschappelijke bestemming elders in het netwerk. Omdat spoor en binnenvaart veel efficiënter grote volumes kunnen vervoeren, vindt hier vaak een overslag plaats van weg naar spoor of binnenvaart. Om de hele transportketen op deze manier te kunnen optimaliseren, is het essentieel dat logistieke spelers via onpartijdige en veilige kanalen hun data kunnen delen. Dit is vandaag nog niet het geval op grote schaal.

Sterke netwerken en multimodale knopen

De hoge dichtheid van het hogere wegennet, de aanwezigheid van het Zeekanaal Brussel – Schelde en het kanaal naar Charleroi zijn uitgesproken troeven van de vervoerregio. Voor het kanaal naar Charleroi is het wel belangrijk dat de bruggen in Brussel verhoogd worden.

Het spoornetwerk in de Vlaamse Rand is sterk gericht op personenvervoer en het is ook sterk verzadigd. Enkel aan de noordzijde van Brussel is er nog potentieel voor spoorontwikkeling voor vracht. De verzadiging vormt een mogelijke hinder voor een modal shift richting spoor.

Multimodale knopen zijn essentieel om effectief gebruik te kunnen maken van de sterke troeven die het multimodale netwerk biedt. Een voorbeeld hiervan is Schaarbeek – Vorming. Daarnaast zijn er nog opportuniteiten zoals de ontwikkeling van het ROC in Sint-Pieters-Leeuw, de verdere ontwikkeling van de haven van Brussel en de containerterminal langs het insteekdok in Vilvoorde. Op de rand van of net buiten de grenzen van de vervoerregio zijn er ook interessante knooppunten die verder ontwikkeld kunnen worden zoals de spoorterminal in Muizen, de binnenvaartterminal in Willebroek en ROC in Kampenhout.

Een logistiek knooppunt dient enkel verder uitgebouwd te worden indien het zowel een geschikte locatie kan combineren met een positieve wisselwerking met de andere knooppunten binnen het netwerk.

Vrachtwagens daar waar het gepast is

De meeste overslag van goederen via een logistiek knooppunt gaat gepaard met een voor- of natraject per vrachtwagen. Deze knopen moeten dus ook vlot en veilig ontsloten zijn via de weg. Ook andere bedrijven en handelszaken moeten bevoorrad worden of hun goederen kunnen afvoeren. Het geleiden van vrachtwagens is daarbij een belangrijke sleutel om bereikbaarheid te combineren met verkeersleefbaarheid en -veiligheid. De selectie van een netwerk geeft daarbij een lange termijnkader aan overheden. Een ruimtelijk beleid rond clustering van bedrijvigheid leidt op lange termijn tot een zuiverder vrachtroutenetwerk waar vracht nog minder hinder voor omwonenden meebrengt. Eens deze wegen geselecteerd zijn, dienen ze passend ingericht te worden om vracht te faciliteren.

Het vrachtroutenetwerk is hiërarchisch opgebouwd. Vlaanderen legt het hoofdnetwerk vast, dat het basisraster biedt dat economische polen verbindt met (inter)nationale poorten en elkaar. Een regionaal netwerk verbindt de regionale bedrijventerreinen en multimodale logistieke knopen met het hoofdnetwerk. Lokale bedrijventerreinen worden ontsloten via een lokaal vrachtroutenetwerk aan te duiden door de lokale overheden.

Vrachtwagenparkeren

Vrachtwagengeleiding gaat hand in hand met vrachtwagenparkeren. Fout geparkeerde vrachtwagens leiden tot gevaarlijke situaties en overlast voor de omwonenden. Parkeervoorzieningen moeten op de verschillende schaalniveaus voorzien worden, van het hoofdwegennet tot de lokale wegen. De rol van de vervoerregio kan er in bestaan de goede praktijken te delen met de lokale besturen binnen de regio.

2.1.3.9 Gedrag: inzetten op een nieuwe mobiliteitscultuur

Verder uitbouwen van een kwaliteitssprong in aanbod

De vervoerregio wil de gewenste combimobiliteit ondersteunen door het uitbouwen van MaaS en van een gezamenlijke aanpak voor deelmobiliteit. Daarnaast wordt ook ingezet op een versterkte fietsersaanpak waarbij een verhoogde reisbeleving wordt nagestreefd.

Doelgroepenbeleid

We onderscheiden hierbij de doelgroepen werkgevers, scholen & kinderen en bezoekers.

Informatiecampagnes en verleidingsstrategie

Communicatie is een basishoeksteen voor het omvormen van gedrag. Als reizigers de alternatieven niet kennen, zullen ze er ook geen gebruik van maken. Deze communicatie kan in vele vormen: van vaste beschikbare informatie ter hoogte van het aanbod tot grootschalige campagnes.

Uitbouwen van een regionaal parkeerbeleid

Om overstappen van auto naar openbaar vervoer te promoten of parkeren nabij je bestemming te ontmoedigen moet een doordacht parkeerbeleid geïmplementeerd worden. Parkeerbeleid is een lokale bevoegdheid, maar door dit regionaal te coördineren worden grenseffecten verminderd en zoekverkeer naar de goedkoopste oplossing en concurrentiestrijd vermeden.

Naast de locaties is ook prijsgestuurd parkeerbeleid belangrijk. Het afstemmen van een openbaar vervoerticket met een korting op het gebruik van een combiparking is belangrijk voor de goede werking van de combiparkings.

Dynamisch verkeersmanagement & ITS

Er worden momenteel reeds kruispunten uitgerust met slimme verkeerslichten binnen het project Mobilidata i-VRI. Dynamische regelingen en slimme detectie worden geïntegreerd en zorgen voor minder verliestijden waardoor er meer groentijd kan toebedeeld worden. Deze lichten kunnen zo een voorrang voor openbaar vervoer afdwingen of het autoverkeer zo sturen dat de doorstroming voor iedereen ten goede komt.

Een andere optie is een netwerk van ANPR – camera's die ongewenste vrachtstromen kunnen sturen. Ook dynamische verkeersborden kunnen helpen om verkeersstromen te sturen.

Financiën, fiscaliteit en regelgeving

Dit onderdeel valt niet onder de beslissingsbevoegdheid van de regio. Toch kan het een belangrijk kader vormen. Het internaliseren van de externe kosten kan een Vlaamse strategie zijn die de vervoerregio ten goede komt. Voorbeelden hiervan zijn, het afbouwen van fiscale voordelen voor (bedrijfs)auto's, stimuli voor duurzame vervoersmodi, ...

2.1.3.10 Ruimte: advies voor een geïntegreerd beleid

Het Vlaamse beleidsplan Ruimte streeft naar het niet verder verdichten van kernen waar het openbaar vervoer beperkt is en die weinig voorzieningen hebben. Daar wordt het woonaanbod eerder geconsolideerd. Buiten de kernen wordt het woonaanbod best niet verder uitgebreid, en op lange termijn afgebouwd.

Het RMP geeft aan welke locaties goed of beter bereikbaar zijn, na de uitvoering van het verbeterde mobiliteitsaanbod. Dit biedt een basis voor de afweging van de kwalitatieve woonverdichting in de kernen en het duurzame locatiebeleid van attractoren voor personen.

3. METHODOLOGISCHE ELEMENTEN VAN DE MILIEUBEOORDELING

3.1 Afbakenen van het studiebereik (scoping)

In zijn meest algemene vorm betekent scoping 'het afbakenen van het bereik van de milieueffectrapportage'. Dit houdt onder meer het identificeren in van de milieueffecten die 'mogelijk aanzienlijk' zijn, en die dus in het MER moeten bestudeerd worden. Tijdens de scopingfase wordt ook vastgelegd welke indicatoren zullen gebruikt worden om effecten uit te drukken, welke onderzoeksmethodes zullen ingezet worden, en wat de nagestreefde diepgang en detailniveau is. Scoping moet ervoor zorgen dat de milieubeoordeling focust op wat echt van belang is en zo bijdraagt tot een onderbouwde besluitvorming met betrekking tot de regionale mobiliteitsplannen.

Het 'bereik' van de milieueffectrapportage wordt meestal ook gezien in termen van tijd, ruimte en mogelijke alternatieven. De scopingsoefening zal dus ook het volgende omvatten:

- het vastleggen van het te bestuderen plan
- 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 (= de fysieke grenzen waarbinnen de beoordeling gebeurt)
- het afbakenen van het studiegebied en eventueel van aandachtspunten binnen dit studiegebied (= de thema's die bestudeerd worden in de plan-MER)

Het afbakenen van het studiebereik heeft in essentie betrekking op enerzijds wat we gaan bestuderen (welke impacts zijn relevant?) en anderzijds hoe we dat gaan doen (welke methodes gebruiken we?).

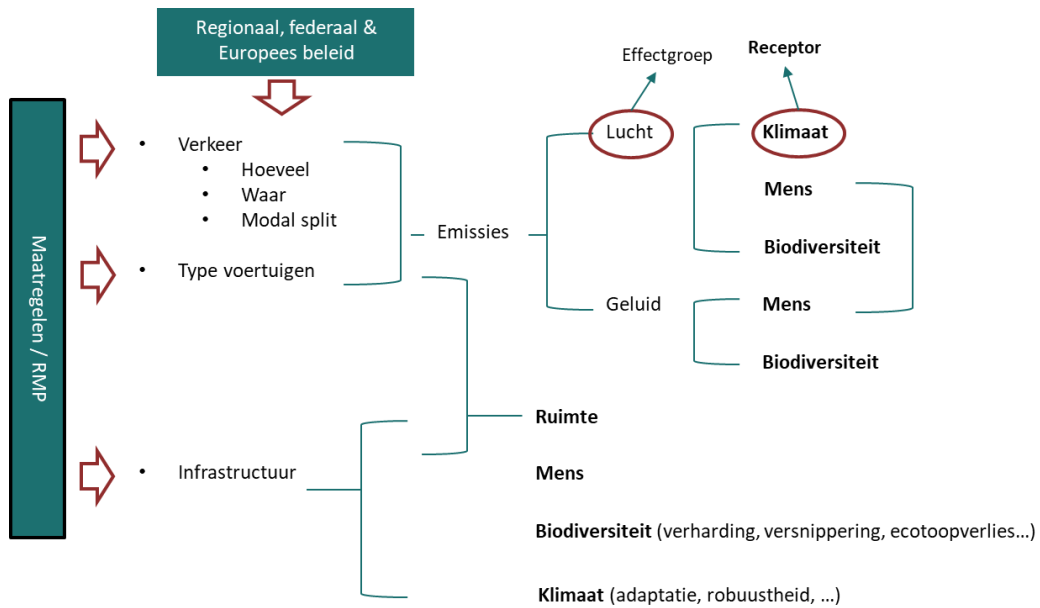
3.1.1 Elementen van het plan en bijhorende mogelijke effecten

Onderstaande figuur geeft op hoofdlijnen weer hoe de relatie wordt gelegd tussen enerzijds de maatregelen die zijn opgenomen in het regionaal mobiliteitsplan en anderzijds de te bestuderen effecten.

In eerste instantie worden de maatregelen opgedeeld naar de modus waarop ze betrekking hebben (auto, openbaar vervoer, fiets, voetgangers). Voor elke maatregel kan worden ingeschat wat de impact is op de verkeersstromen (waar komt het verkeer voor, hoeveel verkeer, wat is de modale verdeling). Voor deze inschatting kan gebruik gemaakt worden van een verkeersmodel (zie verder). Samen met het type voertuigen bepalen de verkeersstromen hoeveel emissies het verkeer veroorzaakt en waar die voorkomen. Onder emissies verstaan we zowel lucht als geluidsemissies. Deze emissies hebben op hun beurt een impact op de receptoren biodiversiteit, mens en klimaat.

Binnen een RMP kunnen ook infrastructurele aspecten aan bod komen (bijv. de aanleg van een ringweg). 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 inschatting gemaakt worden op zowel mens, biodiversiteit, klimaat als ruimte.

Zoals de figuur laat zien is de benadering *receptorgericht*. Dat betekent dat de effecten worden besproken op het niveau van de receptoren mens, ruimte, biodiversiteit en klimaat. Andere thema's kunnen als intermediaire stappen besproken worden, maar worden niet beoordeeld. *Bijvoorbeeld*: de menselijke gezondheid hangt onder meer af van de luchtkwaliteit. Het ligt dus voor de hand ook een uitspraak te doen over de effecten van het plan op de luchtkwaliteit, zonder hier echter een beoordeling aan te koppelen.



Figuur 3-1: Generiek oorzaak-effectschema voor de milieueffectbeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen

3.1.2 Beoordelingssystematiek

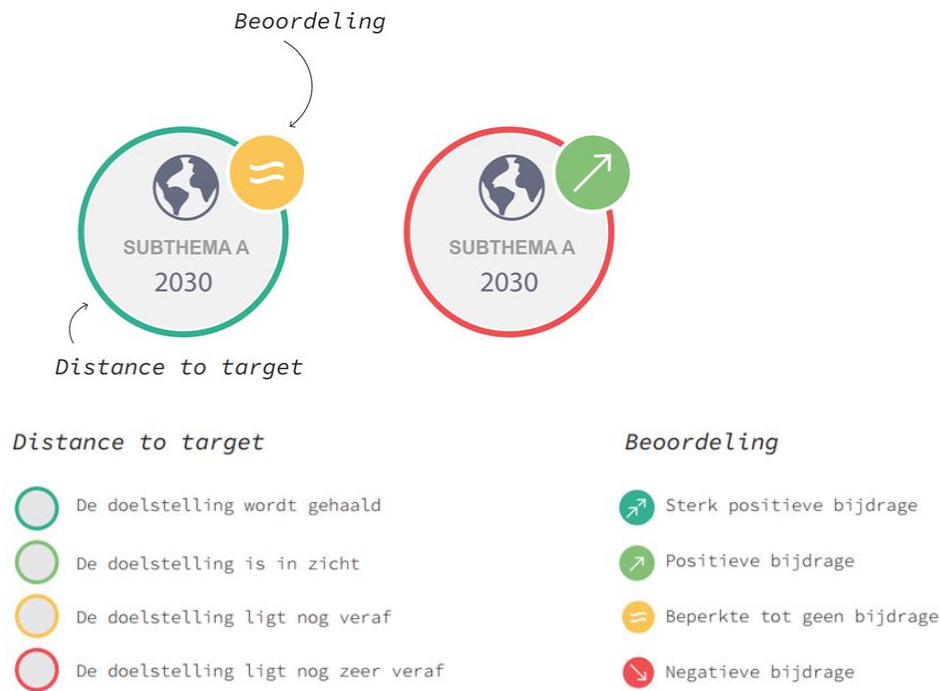
Gezien het strategische karakter van het onderzoek brengen we de voornaamste potentiële effecten van het plan in beeld op basis van een beknopt aantal duidelijke en beleidsmatig relevante criteria. Verderop in deze nota inhoudsafbakening (zie hoofdstuk 5) worden deze criteria voor elk van de te onderzoeken receptorthema's nader beschreven.

Om inzicht te verwerven in de wijze waarop de maatregelen in het RMP de mobiliteit op hoofdlijnen beïnvloeden wordt gebruik gemaakt van een multimodaal verkeersmodel. De modellering laat toe om een inschatting te maken van de impact die het plan zal hebben op effecten die direct toe te wijzen zijn aan de verkeersstromen, met name de emissies. Een meer gedetailleerde beschrijving van het model is terug te vinden in hoofdstuk 3.6.

Om gemakkelijk een overzicht te krijgen van het relatieve belang van de verschillende bestudeerde effecten zal de beoordeling voor elk alternatief en elk receptorthema samengevat worden aan de hand van een icoon, zoals weergegeven in onderstaande figuur. De kleur van de *grote ring* geeft daarbij de nog af te leggen weg ("distance to target") voor de beleidsdoelstellingen van het thema (receptordiscipline) weer. Het gaat hierbij om de nog af te leggen weg zonder rekening te houden met de impact van het RMP. De kleur en het symbool van de *kleine bol* geven een indicatie van het belang van het effect van het alternatief op het thema. Deze combinatie laat toe enerzijds aan te geven op welke punten het RMP goed of minder goed scoort, maar zet tegelijk deze score af tegen de nog af te leggen weg (via acties op verschillende bestuursniveaus) vooraleer de doelstellingen bereikt zijn.

Een positieve bijdrage van het RMP betekent dus niet in alle gevallen dat het bereiken van de doelstelling substantieel dichterbij komt, juist omdat het bereiken van die doelstelling van tal van andere autonome en beleidsgestuurde evoluties kan afhangen. We doen dan ook geen uitspraak over de nog af te leggen weg na realisatie van het RMP. Het is echter duidelijk dat bij een aanzienlijke 'distance to target' en een relatief beperkte (positieve) bijdrage van het plan de nog af te leggen afstand niet veel zal verminderen. Is het doel in zicht en de (positieve) bijdrage van het RMP aanzienlijk, dan kan er uiteraard wel van uitgegaan worden dat de nog af te leggen afstand substantieel

zal verkleinen bij implementatie van het plan. Mutatis mutandis geldt bovenstaande ook voor de negatieve effecten.



Figuur 3-2: Voorgestelde systematiek voor de beoordeling van de milieueffecten van het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Vlaamse Rand

3.2 Diepgang van de milieubeoordeling

De beoordeling die in het kader van het plan-MER bij het Regionale Mobiliteitsplan voor de vervoerregio Vlaamse Rand zal gemaakt worden is een strategische effectbeoordeling. Dit houdt in dat ze gericht is op het maken van strategische keuzes zoals die in de verschillende regionale mobiliteitsplannen naar voor komen. Dit houdt ook in dat in het milieueffectrapport de effectbeschrijving en -beoordeling overwegend kwalitatief zal zijn. Waar mogelijk en relevant worden deze kwalitatieve beoordelingen onderbouwd met de kwantitatieve gegevens die gegenereerd worden door het verkeersmodel.

3.3 Receptorgerichte benadering

Omwille van de aard van de te onderzoeken maatregelen wordt geopteerd voor een receptorgerichte benadering. De structuur van de meeste MER's volgt de indeling per thema's of disciplines (bv. Lucht, Bodem, Biodiversiteit, ...) die ook de basis vormt voor het erkenningsstelsel van MER-deskundigen in Vlaanderen. Dit betekent dat elke discipline in een MER een apart en op zichzelf staand geheel vormt (al dan niet verspreid over verschillende hoofdstukken), waarbij op hoofdlijnen telkens dezelfde onderdelen aan bod komen. De receptorbenadering stelt hier tegenover dat de beoordeling van de effecten van een ingreep slechts kan gebeuren op het niveau van de zogenaamde receptordisciplines. In dit geval beschouwen we de thema's Mens, Ruimte, Biodiversiteit en Klimaat als receptordisciplines. Binnen de andere ('abiotische') disciplines (bijv. lucht) gebeurt wel een effectbepaling, maar die staat ten dienste van de geïntegreerde effectbeoordeling binnen de genoemde receptordisciplines.

3.4 Definitie van de referentiesituatie

In kader van de milieubeoordeling wordt het regionaal mobiliteitsplan voor een aantal aspecten getoetst ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie is normaal gezien de situatie in het jaar 2030 (het zichtjaar van het verkeersmodel) met een doorkijk naar de lange termijn. Voor het mobiliteitsaspect definieert het BAU 2030-scenario de referentiesituatie.

In algemene termen is de referentiesituatie de toestand in het referentiejaar zonder uitvoering van het RMP, maar rekening houdend met autonome en gestuurde ontwikkelingen. Autonome ontwikkelingen zijn bijv. klimaatverandering of demografie; gestuurde ontwikkelingen zijn bijv. veranderingen in de mobiliteitsnetwerken die buiten de RMP's worden beslist (bijv. op Vlaams niveau) of belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen. De autonome en gestuurde ontwikkelingen die in rekening worden gebracht maken deel uit van het mobiliteitsscenario 2030. Het verkeersmodel houdt rekening met beide types ontwikkelingen, voor zover ze bijdragen aan verkeersgeneratie. Ook voor effecten die niet verder bouwen op het verkeersmodel zijn zowel autonome als gestuurde ontwikkelingen van belang (bijv. ruimte of biodiversiteit).

Het inschatten van toekomstige evoluties blijft een moeilijke zaak, zeker wanneer ze zich voordoen op een wat langere termijn. Daarom wordt voor de aspecten die te maken hebben met de fysieke context (biodiversiteit, landschap) in eerste instantie vertrokken van de actuele situatie, aangevuld met ontwikkelingen die een grote mate van zekerheid kennen (bijv. een goedgekeurd RUP, al vergunde projecten, ...).

Hoe dan ook is het wel belangrijk een beeld te hebben van de te verwachten toekomstige evoluties, omdat die mee het relatieve belang van de impact van het mobiliteitsplan bepalen. We denken daarbij bijvoorbeeld aan de beleidsopties op het Vlaamse niveau met betrekking tot het kernnet of beslissingen over het treinverkeer. In het RMP wordt nadrukkelijk gekeken naar de interactie tussen de verschillende beleidsniveaus. Daarbij wordt niet enkel gekeken naar de impact van mobiliteitsplannen die elders worden ontwikkeld, maar worden eveneens aanbevelingen gedaan voor deze plannen.

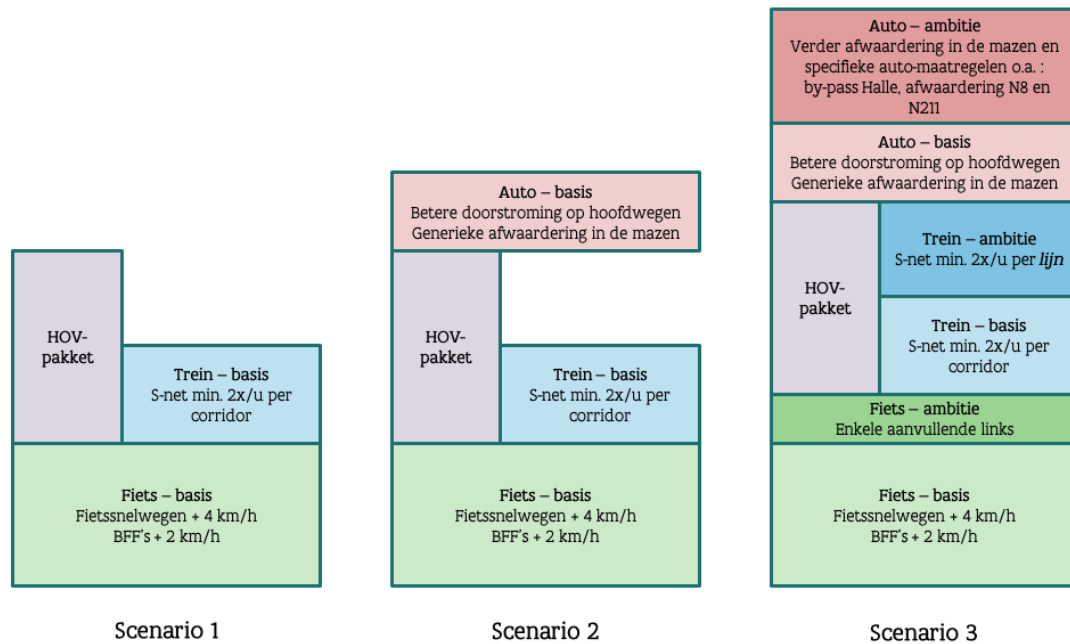
Een belangrijk aspect hierin zijn plannen die betrekking hebben op ruimtelijke ontwikkelingen. Hoewel de strategische visie van het beleidsplan ruimte Vlaanderen reeds is gekend, is het veelal onduidelijk wat de exacte gevolgen op het terrein zijn. In de mate van het mogelijke zullen ruimtelijke evoluties en hun gevolgen op het RMP worden ingeschat. Daarnaast kunnen de principes van het BRV ook gebuikt worden om keuzes binnen het RMP af te toetsen.

De referentiesituatie wordt nader toegelicht in hoofdstuk 4.

3.5 Te onderzoeken alternatieven

Vervoerregio Vlaamse Rand heeft een concept synthesesnota opgemaakt waarin één alternatief met een getrapte uitwerking is beschreven. Doorheen het traject van de opmaak van de concept synthesesnota voor het RMP werden scenario's opgebouwd door er telkens een pakket aan maatregelen aan toe te voegen. Bijkomende maatregelen bleken nodig om de doelstellingen van het RMP te kunnen waarmaken.

De hoofddoelstelling van het regionale mobiliteitsplan is om te komen tot een aandeel van 50% duurzaam verkeer. Er is gekozen voor een getrapte werkwijze waarbij telkens een maatregelenpakket wordt toegevoegd en doorgerekend in het verkeersmodel. Dit is in onderstaand schema visueel weergegeven.



Figuur 3-3: Overzicht scenario's (bron: Eigen bewerking)

Na doorrekening werd vastgesteld dat de doelstelling slechts bereikt kon worden door de inzet van het meest maximale pakket (zijnde scenario 3). Ook hier dient dit scenario 3 nog gecombineerd te worden met extra flankerende maatregelen op het gebied van gedrag, parkeerbeleid, fiscaliteit, etc. Deze flankerende maatregelen worden niet doorgerekend met het verkeersmodel, maar maken wel deel uit van de synthesenota.

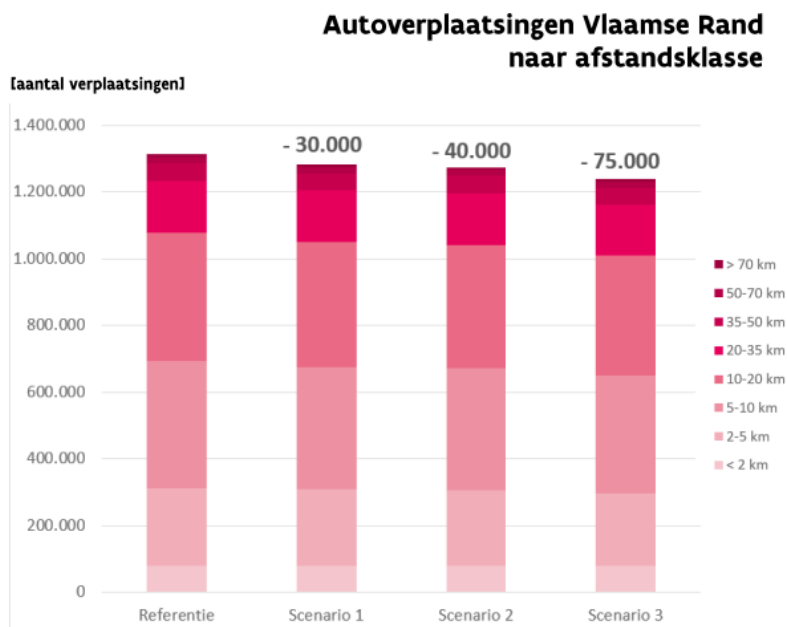
Onderstaande Figuur 3-4 geeft schematisch de evolutie van de modal shift dat gepaard gaat met elk doorgerekend scenario.



Figuur 3-4: Modale verdeling per scenario (bron: Eigen bewerking)

Auto

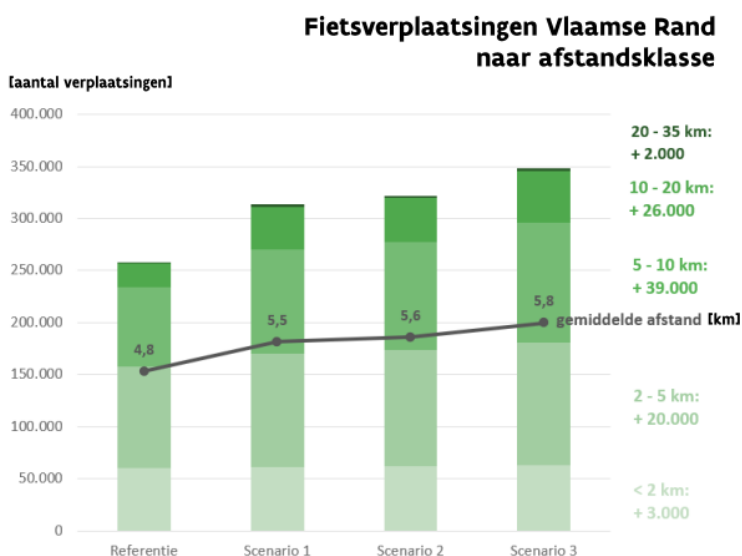
Het verkeersmodel maakt na doorrekening van de scenario's ook andere verkeersparameters inzichtelijk. Bv het aantal autoverplaatsingen. Onderstaande Figuur 3-5 geeft aan dat met scenario 3 het aantal autoverplaatsingen het sterkst afneemt.



Figuur 3-5: Resultaten doorrekening verkeersmodel voor modus auto (bron: Eigen bewerking)

Fiets

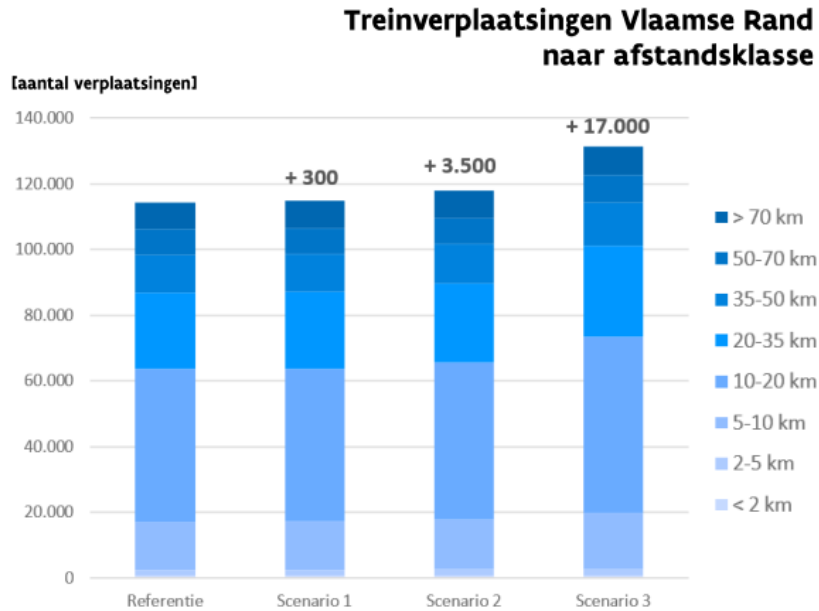
Het resultaat van de doorrekening van de scenario's met betrekking tot fietsverplaatsingen is in onderstaande Figuur 3-6 weergegeven. Het is duidelijk dat ook hier scenario 3 meest effectief is.



Figuur 3-6: Resultaten doorrekening verkeersmodel voor modus fiets (bron: Eigen bewerking)

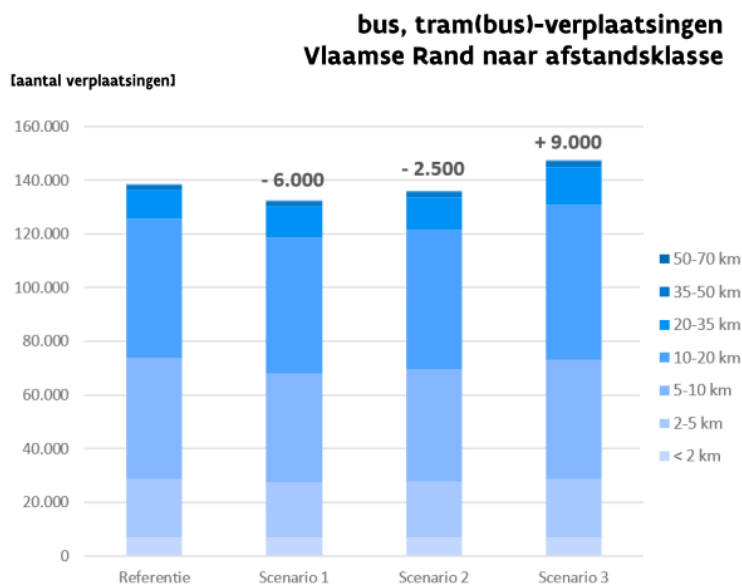
Openbaar vervoer

Ook naar gebruik van het openbaar vervoer heeft scenario 3 een groot effect mbt stijging van het aantal verplaatsingen via spoor.



Figuur 3-7: Resultaten doorrekening verkeersmodel voor modus trein (bron: Eigen bewerking)

Ook voor bus en tram is scenario 3 noodzakelijk om ook daar een toename te realiseren in de Vlaamse Rand.



Figuur 3-8: Resultaten doorrekening verkeersmodel voor modus bus en (tram)bus (bron: Eigen bewerking)

De fietsmaatregelen zorgen in de eerste scenario's voor een afname van het aantal verplaatsingen met bus en (tram)bus. Het ambitieuze scenario 3 haalt in combinatie met de automaatregelen de meeste winst.

Gezien de duidelijke winsten voor elke modus in scenario 3 en het feit dat dit het enige scenario is waarin de ambitie kan bereikt worden, wordt dit het scenario waarmee verder gewerkt wordt in de synthesesnota en beleidsplan.

Conclusie betreffende alternatieven.

Uit deze grondige analyse van het tot stand komen van de synthesesnota voor het RMP Vlaamse Rand is gebleken dat er geen alternatieven aan bod gekomen zijn. Er is met pakketten gewerkt die elk een aantal maatregelen op het vlak van mobiliteit bevatten. Om uiteindelijk de doelstellingen te behalen is een ambitieus scenario noodzakelijk om zo veel mogelijk van de hoofddoelstelling te behalen (modal shift van 50 %). De quick scan (zie later) beoordeelt dan ook geen alternatieven of de verschillende scenario's aangezien het meest ambitieuze scenario 3 nodig is waarin alle maatregelen vervat zitten.

3.6 Gebruik strategische verkeersmodellen versie 4.2.2 - RMP

Voor het inschatten van de milieueffecten vertrekt het MER van doorrekeningen met het Regionaal Verkeersmodel Vlaamse Rand (versie 4.2.2 – RMP). Deze doorrekeningen vertrekken van een geactualiseerd referentiescenario in 2030. De toekomstprojecten (ruimtelijke ontwikkelingen en netwerkaanpassingen) die opgenomen zijn in het oorspronkelijk referentiescenario 2030 van het Regionaal Verkeersmodel werden hiervoor geactualiseerd en gevalideerd door de leden van de vervoerregio.

Dit referentiescenario kan beschouwd worden als een "trendscenario", waarbij bestaande gedrags- en verplaatsingspatronen doorgetrokken worden naar 2030. Er wordt dus van uitgegaan dat er op korte termijn geen grote wijzigingen zullen optreden in het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen. Wel kunnen bepaalde beleidsmaatregelen die dat mobiliteitsgedrag beïnvloeden, in een scenario opgenomen en geëvalueerd worden.

Er wordt afhankelijk van de discipline gerapporteerd op etmaalniveau of op uurbasis voor de spitsperiodes (6u-9u en 15u-18u).

Het vraagmodel rekent inherent voor de 24 aparte uren van een volledig etmaal. Het netwerkmodel dat de routekeuze, toedeling en kostenberekening uitvoert voor de diverse modi, kan naar keuze voor alle of een selectie van uren van de dag uitgevoerd worden. Meestal wordt het netwerkmodel slechts voor een selectie van uren uitgevoerd. De resultaten hiervan worden samengeteld en indien nodig opgehoogd naar waarden voor het volledige etmaal en verschillende perioden doorheen de dag indien relevant.

In functie van de verschillende disciplines worden resultaten aangeleverd op uurbasis (voor de ochtend- en avondspitsperiode) en voor etmaal en dagdelen (ochtendspits, dalperiode, avondspits, avond, nacht). Voor elk scenario is er informatie beschikbaar over de verkeersvolumes voor autoverkeer, vrachtwagens en openbaar vervoer (bus, tram, metro en trein). Daarnaast worden voor deze modi ook voertuigkilometers (auto en vracht) of reizigerskilometers (openbaar vervoer) weergegeven. Voor het personenverkeer wordt ook een verdeling gegeven wat betreft modal split, waarbij fietsers en voetgangers ook worden meegenomen. Deze worden echter niet toegedeeld op het netwerk.

De algemene kenmerken van het verkeersmodel worden verder in detail gedocumenteerd op de website van de Vlaamse Overheid, Departement MOW (<https://departement-mow.vlaanderen.be/nl/verkeersmodellen/strategische-verkeersmodellen>).

Het Regionaal Verkeersmodel (rvm) is een belangrijk instrument dat ervoor zorgt dat we verschillende effecten (van de scenario's) van het regionale mobiliteitsplan kunnen kwantificeren. Gegeven de ruimtelijke en planologische focus op de vervoerregio's zelf worden de rvm's primair ingezet om inzicht te verkrijgen in de effecten van een veranderende modale keuze of routekeuze als gevolg van plaatselijke aanbods- en een aantal beleidsmaatregelen. Maatregelen met een impact die de vervoerregio's overstijgen worden opgepikt door het strategisch personenmodel Vlaanderen om zo consistentie over regio's heen te garanderen.

Het is dan ook belangrijk om oog te hebben voor de beperkingen van dit model omwille van deze keuze. We geven daarom een overzicht van de aandachtspunten waarmee moet worden rekening gehouden bij het interpreteren van de resultaten:

- De mobiliteitsvraag zal veranderen omwille van de maatregelen aanwezig in de scenario's. We verwachten hierbij effecten op vlak van:
 - veranderende routekeuze;
 - verschuivingen in de tijd van bestaande verplaatsingen;
 - modale verschuivingen tussen autoverkeer, openbaar vervoer, fiets of te voet;
 - verandering van de herkomst-bestemmingsparen van de verplaatsingen;
 - de generatie van nieuwe verplaatsingen door personen die voorheen geen verplaatsing maakten (de zogenaamde latente vraag).

De verschuivingen in de tijd van de verplaatsingen, de verandering van de herkomst-bestemmingsparen en de generatie van nieuwe verplaatsingen zijn drie effecten die niet met het Regionaal Verkeersmodel ingeschat worden. Het model gaat er immers vanuit dat de tijdstipkeuze, en de totale verplaatsingsvraag per herkomst-bestemmingspaar gesommeerd over de verschillende vervoersmodi ongewijzigd blijven ten opzichte van het referentiescenario. Indien er verwacht wordt dat deze effecten meegenomen moeten worden, zal eerst het strategisch personenmodel Vlaanderen doorgerekend moeten worden en vervolgens het regionaal verkeersmodel. Dit betekent dat indien gewenst alle effecten wel degelijk door de vierde generatie strategische verkeersmodellen kunnen opgevangen worden (via het strategisch personenmodel Vlaanderen), alleen zorgt dit voor een verdubbeling van de totale doorlooptijd, en in het kader van de superstrakke timing van de regionale mobiliteitsplannen was dit daarom geen optie in de meeste regio's.

- De modelresultaten zijn enkel betrouwbaar binnen het studiegebied en het invloedsgebied errond. Er mogen dus enkel uitspraken gedaan worden binnen de Vervoerregio zelf of in relatie met het gebied net buiten de Vervoerregio.
- De modelresultaten zijn te beschouwen op regionale schaal: omwille van de detaillering van de modelzones en het netwerk zijn de resultaten op het lokale niveau, dat wil zeggen verkeersvolumes op de laagste categorieën van wegen, minder betrouwbaar. Op regionale wegen en het hoger wegennet kan er wel in meer detail naar de verkeersvolumes worden gekeken. Bovendien is het een strategisch verkeersmodel met een toedeling met capaciteitsrestrictie wat wil zeggen dat de reistijden indicatief zijn en er geen uitspraken gedaan kunnen worden over de filelengte.
- 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 modeleren van een te beperkte capaciteit.

- De reistijden in het openbaar vervoer zijn onafhankelijk van netwerkcondities, zoals files. Het openbaar vervoer rijdt in het model volgens een vaste frequentie en dienstregeling. Indien er files zouden optreden en deze een effect zouden hebben op de reistijd van het OV (wat bv. relevant is wanneer de voertuigen niet volledig in een eigen baan rijden), dan stijgen in werkelijkheid de tijdskosten voor de OV-gebruikers, waardoor het OV minder aantrekkelijk wordt dan zonder files. Soms is er dus nog bijkomend flankerend beleid nodig om ervoor te zorgen dat de commerciële snelheid die in het model wordt voorzien, ook in realiteit haalbaar wordt. De structurele files die in de huidige toestand reeds bestaan, worden impliciet wel meegenomen omdat deze zoveel mogelijk verwerkt zijn in de huidige dienstregelingen van De Lijn.
- In het model hangt de vraag naar de verplaatsingen per fiets en te voet af van de afstand van de verbindingen en de gemiddelde snelheid, berekend in functie van het wegtype en de urbanisatiegraad van het wegvak. Deze snelheid wordt doorheen de scenario's constant gehouden indien wegtype en urbanisatiegraad ongewijzigd blijven. Men kan echter verwachten dat de vraag naar deze vervoersmiddelen ook beïnvloed wordt door de kwaliteit en de veiligheid van de verbindingen. Verkeersveiligheid en de staat van fietspaden (en of er al dan niet een fietspad is) wordt niet meegenomen in de strategische verkeersmodellen. Fietsers krijgen wel een hogere snelheid indien ze op een fietsostrade (dat is een ander wegtype) rijden, wat wel zorgt voor potentieel hogere modal split cijfers indien er extra fietsostrades opgenomen worden in scenario's. Maar voor andere maatregelen die de kwaliteit en veiligheid van de fiets- en voetgangersinfrastructuur verbeteren, impliceert dit dat de modale verschuiving naar de fiets en te voet onderschat worden.
- Het voor- en natransport van het openbaar vervoer, dat dikwijls met de fiets of te voet wordt afgelegd maar ook soms met de auto gebeurt, wordt niet bij de betreffende vervoersmiddelen gerapporteerd, maar bij het openbaar vervoer. Een mogelijke modale verschuiving bij dat voor- en natransport is dus niet zichtbaar.
- De overstap tussen auto en OV gebeurt enkel op punten die als P+R's zijn gedefinieerd. P+R wordt in het vraagmodel meegenomen als alternatief voor een directe autoverplaatsing. Deze worden door het P+R-model behandeld wanneer ze ook daadwerkelijk een autoverplaatsing maken. Hiernaast wordt ook de OV-verplaatsing weergegeven op het netwerk.
- Deelmobiliteit zoals deelwagens en deelfietsen (al dan niet elektrisch) wordt niet gemodelleerd, evenmin als vervoer op maat of belbussen. Het effect van deze maatregel zit dus niet vervat in de modelresultaten.
- Vrachtwagens zitten vervat in het model, maar er wordt binnen een scenario geen nieuwe modale verschuiving berekend tussen andere modi van transport zoals binnenvaart en spoor. Hierdoor blijft het aantal vrachtwagens gelijk aan het aantal in het referentiescenario, en kan er enkel uitspraak worden gedaan over mogelijke wijzigingen wat betreft routekeuze van vrachtwagens. Over binnenvaart en spoor of andere logistieke oplossingen worden geen uitspraken gedaan. Indien er ahv de maatregelen een modale verschuiving tussen modi als goederenvervoer per spoor of binnenvaart verwacht worden, is eerst een doorrekening met het strategisch vrachtmodel nodig, en daarna pas een doorrekening met het regionaal verkeersmodel. Dit verdubbelt de totale doorlooptijd van de doorrekeningen.
- Het regionaal verkeersmodel neemt geen grensoverschrijdende verplaatsingen (overschrijding van de grens met het buitenland) mee met andere modi dan de auto. En de grensoverschrijdende verplaatsingen met de auto zijn gedateerd. Daarom kunnen

effecten op het aantal verplaatsingen van en naar het buitenland met bv het openbaar vervoer niet berekend worden met het regionaal verkeersmodel.

- Voor de nevenverplaatsingen wordt er verondersteld dat de bestemming daarvan zich ofwel op de route, ofwel in de zone van de bestemming van de hoofdverplaatsing bevindt als deze gebeurt met een andere modus dan de auto. Bv dat je onderweg van station naar huis nog langs een bakker passeert, maar daarvoor slechts verwaarloosbaar omrijdt. Hierdoor worden deze nevenverplaatsingen met andere modi dan de auto niet toegedeeld. Om het model eenvoudiger te maken, werden deze bovendien in het vraagmodel niet meegenomen. Dit betekent dat er met de auto wel nevenverplaatsingen worden gerapporteerd in het aantal verplaatsingen, en met andere modi niet. Dit betekent dat er minder verplaatsingen gerapporteerd zullen worden indien er een shift is naar meer duurzame modi, hoewel dat in realiteit misschien niet het geval is. In het aantal tours zien we die beperking niet.

3.7 Relatie met buurregio's / grensoverschrijdende effecten

Vervoerregio Vlaamse Rand wordt omsloten door:

- Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Waals Gewest
- Vervoerregio Leuven
- Vervoerregio Mechelen
- Vervoerregio Aalst
- Vervoerregio Vlaamse Ardennen

In de milieueffectbeoordeling zal aandacht uitgaan naar de grensoverschrijdende effecten met de aangrenzende gewesten en vervoerregio's. Zo zal er voor de vervoerregio Vlaamse Rand rekening gehouden worden met de invloed van o.a. Good Move Brussel, Smart Move Brussel, de invoer van de Lage Emissie Zone (LEZ) en de plannen voor de Heizelvlakte op de effectbeoordeling van het strategisch MER. Er zal op een kwalitatieve manier weergegeven worden in hoeverre deze plannen een invloed hebben op de conclusies van het s-MER, maar de plannen zelf worden niet beoordeeld.

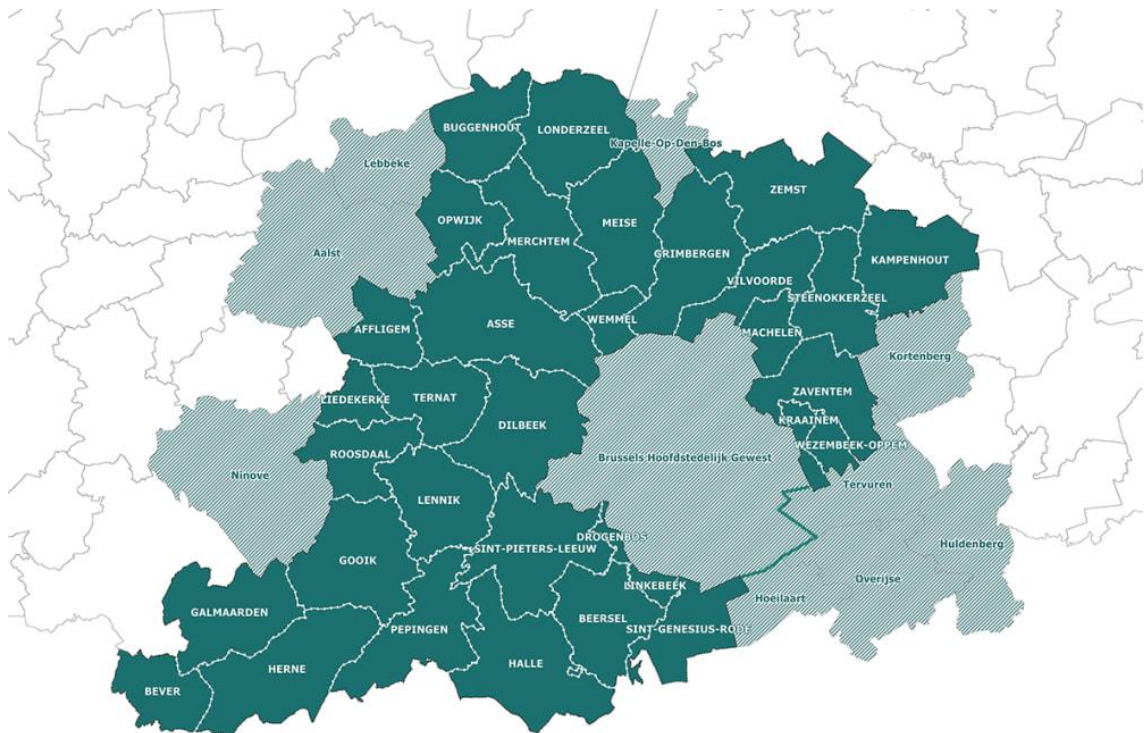
4. BESCHRIJVING VAN DE REFERENTIESITUATIE

4.1 Actuele toestand

4.1.1 Geografische omschrijving

Vervoerregio Vlaamse Rand ligt centraal in Vlaanderen en omvat 33 gemeenten, met 660.000 inwoners en 155.000 leerlingenplaatsen. De vervoerregio bundelt 16 van de 19 Vlaamse gemeentes die aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest grenzen. Het is ruimtelijk een divers gebied met een verstedelijkte rand rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met Vilvoorde en Halle als steden, en een meer landelijk gebied daarbuiten. De zone "luchthaven Zaventem" vormt de op een na grootste tewerkstellingspool van Vlaanderen en is een belangrijke aantrekkingspool in de Vlaamse Rand.

De 33 gemeenten van Vervoerregio Vlaamse Rand (donkergroen, de lichtgroene hebben een adviserende functie in de VVR):



4.1.2 Ruimte en mobiliteit

De vervoerregio Vlaamse Rand ligt centraal in België. Het omvat quasi volledig de randgemeenten rond Brussel en strekt zich uit naar het landelijk gebied tussen de hoofdstad en de omringende centrumsteden zoals Aalst en Mechelen. Bijgevolg is het een divers gebied met een meer stedelijke rand rond Brussel, met Vilvoorde en Halle als steden, en een meer landelijk gebied daarbuiten.

Verder kent de regio verschillende regionale economische aantrekkingspolen. Ten noorden ligt Brussels Airport Zaventem die naast een belangrijke economische functie ook heel wat dagelijkse bezoekers aantrekt. Andere clusteringen van tewerkstelling worden versterkt door de verschillende autosnelwegen zoals de R0, ring rond Brussel, E40 naar Gent en E40 naar Leuven, E19 naar Antwerpen en A8 of E429 naar Doornik of door waterwegen zoals Zeekanaal Brussel-Schelde en kanaal Brussel - Charleroi.

De regio genereert 265.000 arbeidsplaatsen. Daarbovenop kent de regio heel wat druk door de nabijheid en aantrekkingskracht van Brussel en omliggende Vlaamse en Waalse steden. Vele regionale infrastructuren doorkruisen de regio: van autosnelwegen, tot vele spoorlijnen en kanalen alsook fietssnelwegen. Deze genereren zowel bestemmings- als doorgaand verkeer wat een bijkomende druk legt op de bereikbaarheid en de leefbaarheid in de Vlaamse Rand.

4.1.3 Vervoersstromen

De nabijheid van Brussel is voor de vervoerregio Vlaamse Rand een belangrijke gemeenschappelijke noemer die een aantal uitdagingen creëert waar de gemeenten mee geconfronteerd worden. De nabijheid van de hoofdstad zorgt voor een grote verplaatsingsbehoefte van en naar Brussel. Dit historisch radiale verplaatsingspatroon heeft zich sterk gemanifesteerd in alle vervoersnetwerken.

Vanuit verschillende richtingen is er een hoge verzadigingsgraad te zien op de invalswegen naar Brussel waarvan een deel doorgaand verkeer is dat een herkomst en bestemming heeft buiten de vervoerregio. Verder kunnen we stellen dat een groot deel van het autoverkeer op de invalswegen rondom de R0 een bestemming heeft nabij de Brusselse Ring. Dit aandeel is ongeveer gelijk aan het aandeel dat naar binnenstedelijk Brussel rijdt.

Hoewel er een dicht spoornet bestaat, zijn niet alle spoorlijnen even sterk in termen van aanbod. De frequentie en amplitude variëren sterk. Station Brussels-Airport Zaventem heeft het hoogste aantal opstappers van de vervoerregio. Het station heeft ook veel potentie voor woon-werkverkeer en internationale connecties. In de regio zijn een aantal belangrijke stations die een rol spelen op regionaal niveau en een cruciaal knooppunt zijn in de verbinding met de hoofdstad. Halle en Vilvoorde zijn opvallende uitschieters qua bediening en qua opstappers. Ook de lijn richting Leuven en via Beersel worden goed bediend.

Het fietsverkeer neemt toe, en dit niet enkel tijdens de spitsuren. Voornamelijk de assen langs het kanaal Halle-Brussel en richting het Noorden (Vilvoorde-Mechelen-Antwerpen) treden sterk naar voren. Ook tussen Asse-Brussel en Ternat-Brussel zijn hoge fietsdensiteiten te zien. Richting Leuven worden eveneens beduidende fietsstromen waargenomen.

4.1.4 Kenmerken en knelpunten

4.1.4.1 Autoverkeer

De grote verkeersstromen bevinden zich op de snelwegen richting Brussel met eindbestemmingen langs de Brusselse Ring of in het centrum van de stad, komende uit aangrenzende regio's. De verzadigingsgraad ligt hier hoog. Dit betekent dat door de hoge verkeersdruk het wegennet heel filegevoelig is, met een afname van de reisbetrouwbaarheid tot gevolg. Dit leidt tot extra sluipverkeer op wegen in de omgeving, zeker bij incidenten op de snelwegen.

4.1.4.2 Openbaar vervoer

Het spoornet in de vervoerregio Vlaamse Rand kent een radiale structuur met Brussel als middelpunt. Enkel de lijnen 53 (Leuven - Mechelen - Dendermonde via Londerzeel) en lijn 123 (Geraardsbergen - Edingen via Galmaarden - Herne) kruisen de regio zonder bestemming in de hoofdstad. Opvallend grote gaten in het netwerk zitten in het noorden tussen lijn 60 en 25/27 en in het Pajottenland. In bepaalde gebieden is de afstand tot het dichtstbijzijnde station behoorlijk groot. Er zijn ook een negental stations in de vervoerregio die slechts 2 keer per uur bediend worden momenteel.

Het Gewestelijk ExpresNet (GEN) beoogt de uitbouw van een geïntegreerd netwerk van voorstedelijke verbindingen per trein en bus in een straal van ongeveer 30 km rond Brussel. Het GEN heeft een maximale stimulering van het openbaar vervoergebruik van, naar, in en rond de hoofdstad als doel. De diabolotaks die betaald moet worden voor een rit naar Brussel-Airport Zaventem is een rem op het gebruik voor zakelijk verkeer. Op abonnementen woon-werkverkeer is deze taks niet van toepassing.

In VVR Vlaamse Rand is het huidige buslijnnennet opgebouwd volgens de principes van basismobiliteit: elke inwoner vindt op maximaal 750 meter van zijn of haar voordeur een bushalte (in kleinstedelijke gebieden geldt daarvoor een straal van 650 meter, in grootstedelijke gebieden 500 meter).

Pijnpunten in het openbaar vervoer is de soms lage toegankelijkheid voor minder mobiele mensen. Voor het busvervoer komt daarbij de toegankelijkheid van informatie, waarbij we zien dat niet alle haltes uitgerust zijn met schermen en/of gesproken boodschappen om aankondigingen te doen.

4.1.4.3 Fietsverkeer

Het netwerk van fietssnelwegen en dat van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) zijn slechts conceptuele netwerken. Veel delen ervan zijn in realiteit slechts gedeeltelijk of zelfs helemaal nog niet aangelegd als volwaardige fietsroutes. Zo ontbreken bijvoorbeeld grote delen van de F2 Brussel-Gent ter hoogte van Ternat en Denderleeuw. Maar ook aanzienlijke delen van de F221 van Dendermonde naar Asse, de F28 van Brussel naar Boom zijn vandaag nog niet gerealiseerd. Ook de realisatie van het BFF verloopt traag.

Het fietsverkeer groeit. Voldoende brede fietsinfrastructuur moet daarom aangelegd worden die berekend is op groeiend gebruik en de sterke opkomst van de elektrische fiets en speedpedelec.

De aansluitingen in Brussel vormen een bijzonder aandachtspunt voor het fietsnetwerk in de Vlaamse Rand. Voor verplaatsingen vanuit de Vlaamse Rand met bestemming in Brussel (of andersom) zijn vlotte fietsverbindingen noodzakelijk in de realisatie van de modal shift. Afstemming met geplande fietsprojecten in Brussel vereist een nauwe samenwerking over de Brusselse grenzen, alleen zo kunnen naadloze aansluitingen gerealiseerd worden.

4.1.4.4 Luchtkwaliteit

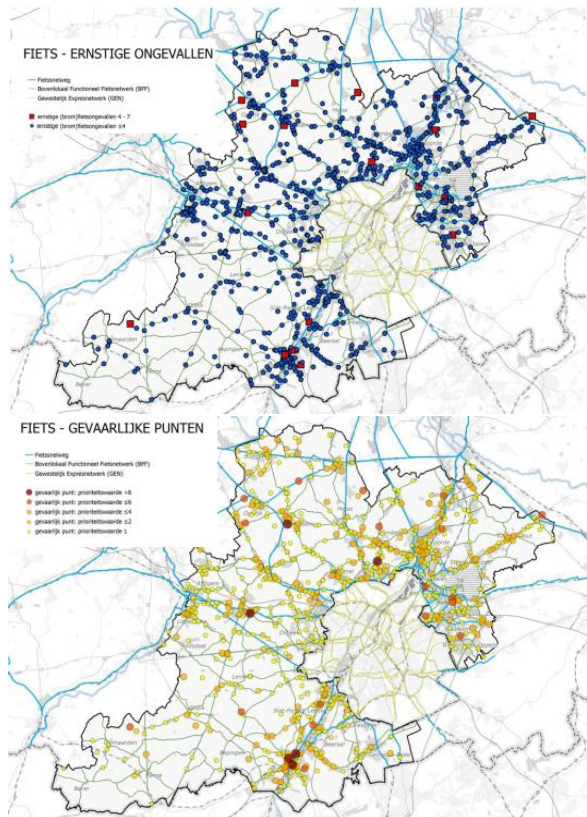
Stikstofoxiden zijn gassen die bijdragen tot de vorming van ozon en fijn stof. Het verkeer is gemiddeld in Vlaanderen verantwoordelijk voor 35% van de stikstofoxiden. In de regio Vlaamse Rand liggen de waarden voor de NOx hoog in de buurt van de snelwegen R0, E19, E40 en A12, maar ook op N-wegen en lokale wegen met een hoge verkeersintensiteit.

Ook de aanwezigheid van fijn stof in de omgevingslucht wordt mee veroorzaakt door het verkeer. Het wordt in verband gebracht met gezondheidseffecten op korte en lange termijn. Volgens de Wereldgezondheidsorganisatie is er geen veilige drempelwaarde. De snelwegen kennen de hoogste waarden van PM10 uitstoot in de regio Vlaamse Rand.

4.1.4.5 Verkeersveiligheid

Er is een dalende trend in het aantal verkeersongevallen in de Vlaamse Rand. Maar in 2018 werden nog 1.660 ongevallen geregistreerd, waarvan 14 met een dodelijke afloop. In de buurt van Zaventem werden opmerkelijk veel ongevallen geregistreerd. Ook in de omgeving van Affligem en Wemmel zijn beduidend meer ongevallen merkbaar.

De onderstaande kaarten tonen aan dat er in de Vlaamse Rand heel wat locaties zijn met een hoge prioriteitswaarde voor de verkeersveiligheid van fietsers, voornamelijk in het noordoosten en het zuidwesten. Op vier plaatsen is de prioriteitswaarde hoger dan 8 (in Halle, Ternat, Merchtem en Grimbergen).



4.1.4.6 Logistieke netwerk

De regio ligt in de zuidrand van de Vlaams Ruit, waar er een grote verwevenheid is tussen bedrijvigheid en woonfunctie. Brussel oefent een grote aantrekkingskracht uit op internationale bedrijvigheid, wat nog versterkt wordt door de aanwezigheid van de luchthaven Zaventem. Verder is de regio ook een gegeerde uitvalsbasis voor (Europese) distributiecentra. Zo vinden we binnen de vervoerregio distributiecentra van alle grote Belgische warenhuizen terug. Maar daarnaast zijn er ook distributiecentra uit de chemische en farmaceutische sector, machinebouw, etc.

Het aandeel vrachtverkeer op de Brusselse Ring is relatief beperkt en zeker niet dominant in de Vlaamse verkeersstromen. Op andere plaatsen is het aandeel vrachtverkeer wel hoger, zoals bijvoorbeeld op de N8 en N9. Dit zijn wegen die bedrijventerreinen verbinden met het hogere wegennet. De onderlinge nabijheid tussen bedrijventerreinen en woongebieden maakt dat het vrachtverkeer daarbij vaak hinder veroorzaakt voor woonkernen.

De regio heeft verschillende binnenvaartwegen, die men verder wil inzetten om te komen tot een verduurzaming van het vrachtverkeer.

4.2 Autonome en gestuurde ontwikkelingen: toekomstscenario

Een toekomstscenario is een beschrijving van de veronderstelde gezamenlijke evolutie (autonoom en gestuurd) van een set omgevingsvariabelen binnen het studiegebied. Een toekomstscenario bestaat dus uit een combinatie van een set van verschillende autonome en gestuurde ontwikkelingen die

relevant kunnen zijn voor de uitkomst van het MER en die bepalen hoe een toekomstige referentiesituatie er uit ziet. Zo'n toekomstscenario geeft dus aan hoe de plan- of planomgeving evolueert los van de invloed van het plan.

4.2.1 ²Beleidsplannen op Europees, federaal en Vlaams niveau

De mobiliteitsontwikkeling binnen een vervoerregio kan niet los gedacht worden van beslissingen die op Europees, federaal of Vlaams niveau worden genomen. Elk van deze beleidsniveaus is immers bevoegd voor aspecten van het omgevingsbeleid die een belangrijke impact kunnen hebben op de resultaten van dit plan-MER. In wat volgt wordt kort ingegaan op de belangrijkste beleidsmatige ontwikkelingen en hun impact op dit plan-MER.

Europese emissienormen voor voertuigen

De euronorm van een auto (of euro emissieklasse of euroklasse) bepaalt de uitstootklasse van voertuigen die zich in landen binnen de Europese Unie op de weg begeven. De waarden worden weergegeven in g/km. Bij de euronorm wordt ook onderscheid gemaakt tussen een personenwagen en vrachtwagens, alsook tussen diesel en benzine. Op basis van de datum van de eerste inschrijving van een wagen wordt de norm bepaald. De emissienormen zullen in de komende jaren verder worden verstrengd. Waarschijnlijk komt er een nieuwe norm in 2025. Momenteel is niet duidelijk hoe die norm er uit zal zien.

Spoorbeleid

De laatste beheerscontracten tussen de Belgische Staat en Infrabel enerzijds en tussen de Belgische Staat en de NMBS anderzijds werden in 2008 afgesloten voor een periode van vijf jaar. Deze werden verlengd en gewijzigd door vier bijvoegsels aan elk contract en vervolgens, op basis van artikel 5, §3, derde lid, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, verlengd bij in Ministerraad overlegd koninklijk besluit tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract gelden.

Het regeerakkoord De Croo voorziet in het afsluiten van nieuwe beheerscontracten met Infrabel en met de NMBS voor een periode van tien jaar.

Voordat over toekomstige contracten wordt onderhandeld, is het aan de Staat om de hoofdlijnen van de komende onderhandelingen te bepalen. Hiervoor werden voorafgaande specificaties van de doelstellingen, het voorwerp en de reikwijdte van het contract met resp. NMBS en Infrabel opgesteld. Het is momenteel dus niet duidelijk wat de krachtlijnen van het toekomstige spoorbeleid zijn en hoe die de mobiliteitsontwikkeling in de regio's zullen beïnvloeden, zowel wat betreft personenvervoer als vracht.

Meer info: zie <https://mobilit.belgium.be/nl/spoorwegverkeer/financiering/beheerscontracten>

Projecten De Vlaamse Waterweg

De Vlaamse Waterweg werkt aan een aantal grote projecten om de binnenvaart te versterken. Er wordt ingezet op het verhogen van de capaciteit op belangrijke verbindingen. Het Albertkanaal wordt opgewaardeerd, het project Seine Schelde Vlaanderen moet uitmonden in een vlotte binnenvaartverbinding voor grote schepen tussen de bekkens van de Seine en de Schelde en het kanaal naar Charleroi krijgt een grondige facelift. Op die manier zullen grotere schepen gebruik kunnen maken van deze trajecten. De realisatie van deze projecten, kan de shift naar binnenvaart in deze regio's bevorderen en dus heel wat vrachtvervoer van de weg halen.

4.2.2 Globale evolutie van het mobiliteitssysteem (enkel model, 2030)

4.2.2.1 Ontwikkelingen die worden meegenomen in het verkeersmodel

Het BAU – scenario bevat een aantal infrastructurele projecten. Voor de vervoerregio Vlaamse Rand zijn met name volgende projecten relevant:

- Omvorming N203a-A8 in Halle
- R0 parallelstructuur (= beslist beleid) + het afsluiten van de op- en afritten die in alle alternatieven van het GPP van de R0 zitten
- Omvorming A12 Boom – Brussel
- Sneltram A12 Brussel – Londerzeel/Boom
- Tram 3 en 9 doorgetrokken tot Heizel
- Tram 62 doorgetrokken naar Zaventem Airport
- Lijn 800 ingekort tot Heizel i.p.v. Jette UZ
- Lijn 810 eindpunt verlegd naar Heizel i.p.v. Jette UZ

Een overzicht van de ruimtelijke projecten die opgenomen zijn in het verkeersmodel is terug te vinden via <https://analytics.omnitransnext.dat.nl/public/GX62RrXh2AQRZyTTbizlDey1>









4.2.2.2 Onzekerheden met mogelijke impact op beoordeling

Prijsniveau

De wijze waarop mobiliteit en de modal split zich ontwikkelen wordt deels beïnvloed door de kostprijs van de verschillende modi. Daarbij kan in eerste instantie gedacht worden aan evolutie van de energieprijzen. Daarnaast kan een beleid m.b.t. tolheffing voor vrachtverkeer of de invoering van rekeningrijden een invloed hebben op de resultaten van het plan-MER. Als uitgangspunt wordt aangenomen dat er geen verschuivingen inzake prijsniveaus plaatsvinden tussen de verschillende modi.

Vergroening voertuigvloot

Vanuit het beleid op Europees en Vlaams niveau wordt ingezet op een algemene vergroening van de voertuigvloot. De richtlijn ‘Clean Power for Transport’ zet op Europees niveau de lijnen uit. De Visienota CPT van de Vlaamse regering voorziet volgende evolutie van het voertuigenpark.

		Marktaandeel				Totale vloot
		2020	2025	2030	2035 (2038 voor bestelwagens)	2030
Personenwagens 	Zero-emissie	4,1%	20%	50%	100%	14%/500.000
	PHEV	8,6%	10%	20%	0%	8%/280.000
	CNG	0,7%	10%	10%	0%	6%/210.000
Bromfietsen 	Zero-emissie	12%	100%	100%	100%	79%
Motorfietsen 	Zero-emissie	2%	20%	50%	?	11%
Bestelwagens 	Zero-emissie	0,6%	11%	30%	100%	10%
	PHEV	0,5%	7%	14%	0%	5%
	CNG	1,0%	10%	20%	0%	9%
Vrachtwagens 	Zero-emissie	<0,1%	0%	5% (30% in segment VW zonder oplegger <20 ton)	?	1%
	LNG/CNG	5%	5%	15%	?	6%
Openbare bussen 	Zero-emissie	?	50%	?	100%	?
	PHEV	?	20%	?	0%	?
Andere bussen 	Zero-emissie	?	5%	10%	?	3%
	PHEV	?	10%	20%	?	7%
	CNG	?	10%	20%	?	7%
Binnenvaart 	Zero-emissie	?	?	?	?	?
	LNG	?	?	?	?	?

Figuur 4-1: Veronderstelde evolutie van het wagenpark in termen van emissies volgens de Visienota Clean Power for Transport (bron: eigen bewerking)

Het Vlaamse Luchtbeleidsplan voorziet reeds in 2030 een 100% emissievrije vloot voor de bussen van het openbaar vervoer.

Momenteel is niet duidelijk in hoeverre deze ambities ook werkelijk zullen worden gehaald. Vooral met betrekking tot luchtmissies leidt dit tot belangrijke onzekerheden, zeker wanneer tevens rekening wordt gehouden met de steeds strengere emissienormen voor voertuigen op fossiele brandstoffen.

5. THEMA'S EN BEOORDELINGSKADER

5.1 Scoping op hoofdlijnen

In tabel 5.1 wordt een eerste verkennend overzicht gegeven, per receptordiscipline, van de aard van de effecten die het gevolg kunnen zijn van het regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Vlaamse Rand.

Mobiliteit is eveneens een MER-discipline. Maar aangezien het hier een mobiliteitsplan betreft is dit thema an-sich niet meegenomen in de milieubeoordeling. Er zal wel over gewaakt moeten worden dat eventuele grensoverschrijdende effecten van het mobiliteitsplan Vlaamse Rand op het vlak van mobiliteit inzichtelijk worden gemaakt.

Tabel 5-1: Preliminare scoping van de verschillende MER-thema's voor de strategische milieubeoordeling van het Regionaal Mobiliteitsplan voor vervoerregio Vlaamse Rand

Thema	Elementen van het regionaal mobiliteitsplan die aanleiding kunnen geven tot mogelijk aanzienlijke effecten op basis van een grotendeels kwalitatieve beoordeling
Ruimte	<p>Het RMP Vlaamse Rand kan relevante effecten hebben in termen van effectieve wijziging van ruimtebeslag, o.a.. onder vorm van bijkomende infrastructuur of verwijdering van overbodige infrastructuur. De mate van bundeling van de huidige en toekomstige infrastructuur zal de mogelijke effecten op versnippering of ontsnippering van de ruimte bepalen.</p> <p>Daarbij komend zullen strategische keuzes in het RMP invloed hebben op het locatiebeleid nabij huidige en toekomstige knooppunten van collectieve vervoersstromen en fietsinfrastructuur, aangezien de knooppuntwaarde ervan, samen met het voorzieningenniveau van de kernen voortkomend uit de ruimtelijke beleidsplannen, samenhangt met de mogelijkheden en ontwikkelingskansen voor wonen, werken en voorzieningen (dichtheid en afstand).</p> <p>De mate waarin het RMP aanleiding geeft tot wijzigingen in landgebruik (of die wijzigingen faciliteert), of een invloed heeft op verharding (door toe- of afname van de footprint van de infrastructuur).</p>
Mens	<p>Het RMP Vlaamse Rand kan aanzienlijke impact hebben op de gezondheid / milieukwaliteit via omgevingsvariabelen zoals luchtkwaliteit en geluidsklimaat, en anderzijds leefkwaliteit op en langs de transportassen uitgedrukt als verkeersveiligheid en fysiek, mentaal en sociaal welbevinden.</p> <p>Strategische keuzes die invloed hebben op weginrichting, structuur van het transportnetwerk, verkeersvolumes en snelheidsverschillen tussen diverse weggebruikers hebben rechtstreekse impact op de verkeersveiligheid in het algemeen met specifieke aandacht voor de zwakke weggebruikers, de blootstelling aan luchtkwaliteit en geluidsklimaat.</p> <p>De voorziening en inrichting van infrastructuur, evenals de fysieke en sociale toegankelijkheid hiervan bepaalt in grote mate het gebruik van duurzame en actieve transportmodi en bijgevolg hun impact op fysiek, sociaal en mentaal welbevinden.</p>
Biodiversiteit	<p>Vanuit ecologisch opzicht kan het RMP Vlaamse Rand mogelijk extra ruimtebeslag teweeg brengen en dus leiden tot ecotoop- en habitatverlies. Wijzigingen in gebruiksintensiteit van de verkeersinfrastructuur door bijvoorbeeld bijkomend ruimtebeslag nabij waardevolle habitats kan leiden tot een wijziging in licht- en geluidshinder. De mate waarin minder vervoerkilometers worden gestimuleerd of gefaciliteerd zal mogelijk een wijziging met zich meebrengen in de verkeersemisies en daarmee op de N-depositie. Dit zal een inschatting zijn op basis van transitie naar emissiearme voertuigen en anderzijds minder km. (geen exacte depositieberekeningen wel een trendanalyse!)</p> <p>Ook in termen van versnippering kan het RMP een invloed hebben door het wijzigen van de barrières door middel van een uitbreiding of wijziging van het infrastructuurnet. Een toename of afname van randeffecten kan hier een gevolg van zijn.</p>
Klimaat	<p>Het RMP Vlaamse Rand kan relevante effecten hebben zowel in termen van de emissie van broeikasgassen (mitigatie), als in termen van de weerbaarheid van de omgeving aan de gevolgen van klimaatverandering (adaptatie).</p>

Thema	Elementen van het regionaal mobiliteitsplan die aanleiding kunnen geven tot mogelijk aanzienlijke effecten op basis van een grotendeels kwalitatieve beoordeling
	<p>Strategische keuzes die een invloed hebben op verplaatsingsbehoeften, multimodale bereikbaarheid, keuze van transportmiddel en de structuur van het transportnetwerk hebben een rechtstreekse impact op verkeersemisies met invloed op het klimaat (onderscheid met emissies met impact op gezondheid en biodiversiteit).</p> <p>De mate waarin het RMP aanleiding geeft tot wijzigingen in landgebruik (of die wijzigingen faciliteert), of een invloed heeft op verharding (door toe- of afname van de footprint van de infrastructuur) bepaalt mee de weerbaarheid van de vervoersregio aan de gevolgen van klimaatverandering, in die mate dat het een invloed kan hebben op klimaatgerelateerde effecten als hitte, wateroverlast en droogte.</p>

Op de volgende bladzijden wordt, per receptorthema, ingegaan op de relevante beleidsdoelstellingen voor het jaar 2030 (en, waar beschikbaar, 2050). Het MER vormt immers de beoordeling van de mate waarin het RMP al dan niet bijdraagt aan het bereiken van de beleidsdoelstellingen voor die thema's. Het is met andere woorden aan deze doelstellingen dat de impact van het RMP Vlaamse Rand (in positieve of negatieve zin) zal afgemeten worden.

We definiëren daarbij ook een aantal indicatoren die de vertaling vormen van de beleidsdoelstellingen en die de basis zullen vormen voor de beoordeling. Beleidsdoelstellingen evolueren in het MER zullen de disciplines dan ook getoetst worden aan het beslist beleid van dat ogenblik.

5.2 Thema Ruimte

5.2.1 Beleidsambities 2030

Tegen 2030 wordt het bijkomend gemiddeld dagelijks ruimtebeslag teruggedrongen tot maximaal 2 ha/dag (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen).

In 2030 woont minstens 50% van bevolking op goed gelegen locaties en bevindt minstens 60% van de tewerkstellingsplaatsen zich op goed bereikbare locaties (Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030).

5.2.2 Beleidsambities 2040 en verdere doorkijk

De verhardingsgraad binnen de bestemming gedomineerd door ruimtebeslag is tegen 2050 gestabiliseerd en bij voorkeur teruggedrongen ten opzichte van 2015. De verharding neemt na 2050 niet meer toe (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen in opmaak).

Terugdringen van het bijkomend gemiddeld dagelijks ruimtebeslag tot 0 ha/dag tegen 2040 (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen) hangt samen met het bereiken van onderstaande doelstellingen:

- De woondichtheid op bewandelbare afstand rond het geheel van strategische collectieve vervoersknopen binnen de ruimtelijke ruggengraat neemt tegen 2050 met 50 % toe ten opzichte van 2015 (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen)
- Het bedrijfsoppervlak op bewandelbare afstand rond het geheel van strategische collectieve vervoersknopen binnen de ruimtelijke ruggengraat zal jaarlijks stijgen door werk te maken van gemengde ontwikkeling (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen)
- Bijkomende economische activiteiten worden georganiseerd rond locaties met een hoge knooppuntwaarde (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen)
- Er wordt naar gestreefd om tegen 2050 geen substantieel aantal bijkomende woongelegenheden en werkplekken meer te realiseren op te lange verplaatsingstijd van een collectieve vervoersknoop of groep voorzieningen, tenzij dit om duidelijke ruimtelijk rendementsoverwegingen aangewezen is (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen)

De ruimte biedt in 2050 een palet van leefomgevingen in sterke steden en dorpen. Ruimtelijke ontwikkelingsprojecten realiseren een goede inrichting vanuit de kernkwaliteiten voor ruimtelijke ontwikkeling (gedeeld en meervoudig gebruik; robuustheid en aanpasbaarheid; herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving; waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap; biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit; klimaatbestendigheid; energetische aspecten; gezondheid; inclusief samenleven; economische vitaliteit) (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen).

5.2.3 Toetsingskader

Voor het thema Ruimte wordt het in de onderstaande tabel beschreven toetsingskader voorgesteld. Het thema wordt hierbij opgesplitst in een aantal subthema's. Voor elk subthema worden een aantal indicatoren gedefinieerd, die de basis vormen van de beoordeling in het MER.

Tabel 5-2: Toetsingskader voor het receptorthema Ruimte

Subthema	Indicatoren
Ruimtebeslag	<ul style="list-style-type: none"> - Mate waarin de footprint van de transportinfrastructuur wijzigt - Mate waarin binnen bestaand ruimtebeslag ruimte wordt voorzien voor overslagmogelijkheden en voor verdere bundeling en consolidatie van goederenstromen - Mate waarin binnen bestaand ruimtebeslag ruimte voor duurzame vervoersystemen wordt voorzien - Mate van wisselwerking tussen (wijziging in) knooppuntwaarde o.v.v. verhoogd mobiliteitsaanbod en het effect op de bereikbaarheid (en aldus ook het locatiebeleid, met mogelijk verandering in ruimtelijke footprint)
Ruimtelijke samenhang	<ul style="list-style-type: none"> - Mate waarin ruimtelijke eenheden worden versnipperd of ontsnipperd
Ruimtelijke kwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> - Wijziging van verhardingsgraad binnen ruimte voor verkeers- en vervoersinfrastructuur (heeft ook een doorwerking op klimaat – zie verder) - Wijziging van ruimtelijke kernkwaliteiten als gevolg van infrastructurele maatregelen (gedeeld en meervoudig gebruik; robuustheid en aanpasbaarheid; herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving; waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap.)

5.2.4 Mogelijk aanzienlijke effecten van het plan

De beschrijving van deze effecten zal kwalitatief zijn, gezien:

- de footprint van eventuele nieuwe infrastructuur moeilijk berekenbaar is op strategisch niveau (bijkomend ruimtebeslag en mate van verharding);
- een veranderend locatiebeleid als gevolg van de (huidige en toekomstige) knooppuntwaarde ook voorlopig moeilijk in te schatten is (o.m. omdat het voorzieningenniveau ook meespeelt);
- de verdichtingsparadox;
- de mate van versnippering moeilijk te kwantificeren is;
- de ruimtelijke kwaliteit ook moeilijk kwantificeerbaar is.

Wel kunnen op basis van de analyse randvoorwaarden voor de voorgestelde ingrepen geformuleerd worden.

5.3 Thema Mens (gezondheid)

5.3.1 Beleidsambities 2030

Algemeen

Binnen het thema “preventieve gezondheid” heeft de Vlaamse overheid een aantal gezondheidsdoelstellingen en andere prioriteiten gedefinieerd.

Naast de algemene gezondheidsdoelstelling 'De Vlaming leeft gezonder in 2025' zijn er aparte gezondheidsdoelstellingen rond suïcidepreventie, bevolkingsonderzoeken kanker, en vaccinaties.

De andere beleidsprioriteiten gaan enerzijds over algemene preventie (met thema's als gezonde voeding, voldoende bewegen, drugs- en drankproblematiek, en de bevordering van geestelijke gezondheid) en anderzijds over milieugezondheid.

Geluid

De WGO – richtlijn geluid bevat aanbevolen grenswaarden die bepaald zijn op basis van het geluidsniveau waarbij 10% van de mensen 'ernstig gehinderd' is. Omdat de hindergevoeligheid voor weg- en spoorverkeer niet hetzelfde is, zijn voor beide afzonderlijke richtwaarden opgesteld:

WGO – normen geluid (2018)	Lden	Lnight
Weglawaai	53 dB(A)	45 dB(A)
Spoorlawaai	54 dB(A)	44 dB(A)

Lucht

Tegen 2030 wil de Vlaamse overheid de gezondheidsimpact van luchtverontreiniging halveren ten opzichte van 2005. Op korte termijn (zo snel mogelijk) is het doel van dit luchtbeleidsplan om nergens in Vlaanderen de Europese luchtkwaliteitsnormen en/of streefwaarden te overschrijden en ervoor te zorgen dat de emissieplafonds voor 2020 behaald worden.

De focus van het actieplan 2030 ligt op het verder verminderen van de concentraties van NO₂ en PM_{2,5} en van de vermestende depositie. De belangrijkste streefdoelen zijn daarbij:

- Halvering van de gezondheidsimpact ten gevolge van luchtverontreinigingen: Aantal vroegtijdige sterfgevallen door langdurige blootstelling aan fijn stof (PM_{2,5}) als indicator. In 2005 waren er in Vlaanderen 6.040 vroegtijdige sterfgevallen toe te schrijven aan de blootstelling aan PM_{2,5} ->Doelstelling: 50% t.o.v. 2005;
- Aantal mensen dat woont op een locatie waar de jaargemiddelde NO₂-concentratie hoger is dan de WGO-advieswaarde van 20 µg/m³ in elke gemeente te halveren ten opzichte van 2016, zoals opgenomen in het Luchtbeleidsplan. De WGO heeft een nieuwe advieswaarde van 10 µg/m³ voor de langdurige blootstelling aan NO₂ bepaald in september 2021, maar deze werd nog niet gevalideerd via een actualisatie van het Vlaams Luchtbeleidsplan. Deze actualisatie is lopende. De nu geldende waarde van 20 µg/m³ wordt gebruikt.

Tegen 2030 wordt er een daling van 15% t.o.v. 2015 gerealiseerd in het aantal voertuigkilometers over de weg.

Verkeersveiligheid

Afname van 50% t.o.v. 2019 inzake verkeersdoden, verkeersongevallen met zwaargewonden, letselongevallen, dode en zwaargewonde fietsers, dode en zwaargewonde voetgangers, doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge autobestuurders. (Vlaams Verkeersveiligheidsplan)

Een geïntegreerd Vlaams netwerk van hoogkwalitatieve, brede en verkeersveilige fietspaden en -snelwegen verbindt woonkernen, scholen en belangrijke tewerkstellingspolen en speelt zo optimaal in op het hoog potentieel aan fietsgebruik voor woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen

5.3.2 Beleidsambities 2040 en verdere doorkijk

Het regionaal mobiliteitsplan heeft als focus het jaar 2030. Desalniettemin zal het plan ook maatregelen die pas na 2030 gerealiseerd zullen worden, zonder een concreet jaar van realisatie te kennen. Deze kunnen niet kwantitatief meegenomen worden in het MER, en zullen beperkt kwalitatief omschreven worden.

Geluid

De Europese richtlijn omgevingslawaai (2002/49/EG) heeft tot doel in Europa een gemeenschappelijke aanpak in te voeren om schadelijke effecten van blootstelling aan omgevingslawaai te vermijden, te voorkomen of te verminderen. In uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaai zijn op Vlaams niveau strategische geluidsbelastingskaarten opgemaakt en daarnaast geluidsactieplannen voor belangrijke wegen en spoorwegen, voor de omgeving van de nationale luchthaven en voor agglomeraties met meer dan 100.000 inwoners. De richtlijn omgevingslawaai bepaalt dat de maatregelen die worden opgenomen in het geluidsactieplan, in de eerste plaats gericht moeten zijn op de prioritaire problemen. Dit zijn problemen die worden vastgesteld door middel van de strategische geluidsbelastingkaarten op grond van een overschrijding van een relevante 'grenswaarde' of andere door de lidstaten gekozen criteria. In de geluidsactieplannen is deze eis doorvertaald als een 'plandrempel'.

Het uiteindelijke *doel van het huidige beleid rond geluidshinder is dat de leefbaarheid van de bevolking verhoogt, de hinderbeleving verbetert en dat gezondheidseffecten als gevolg van blootstelling aan hoge geluidsniveaus dalen* en daarmee ook de maatschappelijke kosten ervan. De geluidsactieplannen bevatten en verduidelijken de verantwoordelijkheden en engagementen van de verschillende betrokken instanties. De maatregelen hebben de afgelopen jaren op de prioritaire plaatsen voor een verbetering gezorgd maar de geluidbelasting kan in de komende jaren blijven toenemen, vooral samenhangend met een toenemende mobiliteit en drukker wordende steden. Uitbreiding van het vliegverkeer en een toename van het goederentreinverkeer zullen eveneens zorgen voor meer geluidshinder. Het bestaande beleid zet in op verbetering en het oplossen van knelpunten maar specifiek in en rond de steden kan de geluidsdruk verder toenemen.

Tegen 2050 wenst de Vlaamse overheid cfr Richtlijn 2002/49/EG het omgevingslawaai⁷ drastisch terug te dringen. Daarbij wordt ernaar gestreefd dat de geluidskwaliteit in Vlaanderen geen significante

⁷ In uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaai zijn op Vlaams niveau strategische geluidsbelastingskaarten opgemaakt en daarnaast geluidsactieplannen voor belangrijke wegen- en spoorwegen, voor de omgeving van de nationale

negatieve invloed heeft op de gezondheid van haar bewoners. Meer nog, de ambitie is er om een leefomgeving te creëren die een positieve invloed heeft op de gezondheid en die gezond gedrag stimuleert. Het beleid rond omgevingslawaai moet zich richten op drie sporen, nl.

- het oplossen van bestaande knelpunten,
- het voorkomen van nieuwe knelpunten,
- het vrijwaren van zones met een goede geluidskwaliteit.

Lucht

Op 25 oktober 2019 heeft de Vlaamse Regering het luchtbeleidsplan 2030 definitief goedgekeurd. Dit plan bevat maatregelen om de luchtverontreiniging in Vlaanderen aan te pakken en zo de impact van luchtverontreiniging op onze gezondheid en het leefmilieu verder te verminderen. Het plan is opgesteld in uitvoering van artikel 23 van de Europese richtlijn 2008/50/EG en in uitvoering van de Europese richtlijn 2016/2284.

Luchtvervuiling door antropogene bronnen, zoals industrie, landbouw en verkeer wordt tegen 2050 drastisch teruggedrongen. Het streven is dat luchtkwaliteit in Vlaanderen geen significante negatieve invloed heeft op de gezondheid van haar bewoners, zoals die door de WGO ingeschat wordt. (Vlaams Luchtbeleidsplan)

Tegen 2050 zijn er geen vervoersemissies meer. (Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040)

Verkeersveiligheid

Tegen 2050 wordt gestreefd naar nul verkeersdoden of verkeersongevallen met zwaargewonden over alle modi (i.e. het zogenaamde vision zero). Het aantal letselongevallen moet tegen 2050 met 87,5% dalen t.o.v. 2019. (Vlaams Verkeersveiligheidsplan)

5.3.3 Toetsingskader

Voor het thema Mens (gezondheid) wordt het in de onderstaande tabel beschreven toetsingskader voorgesteld. Het thema wordt hierbij opgesplitst in een aantal subthema's. Voor elk subthema worden een aantal indicatoren gedefinieerd, die de basis vormen van de beoordeling in het MER.

Tabel 5-3: Toetsingskader voor het receptorthema Mens (gezondheid)

Subthema	Indicatoren
Geluid	<ul style="list-style-type: none"> - Wijziging snelheid en verkeersvolume wegverkeer in sterk bebouwde omgevingen (onderscheid wegvakken met dominant rolgeluid (> 30 km/h) / wegvakken met dominant motorgeluid (≤ 30 km/h) - Wijziging snelheid en verkeersvolume vrachtverkeer in sterk bebouwde omgevingen (met aandacht voor onderscheid wegvakken met dominant rolgeluid (> 30 km/h) / wegvakken met dominant motorgeluid (≤ 30 km/h) en elektrificatieritme

 luchthaven en voor agglomeraties met meer dan 100.000 inwoners. Deze geluidsactieplannen bevatten een overzicht van de bestaande en voorziene maatregelen om het omgevingslawaai te beheersen en worden periodiek geëvalueerd en zo nodig aangepast. Deze geluidsactieplannen vertalen zich eveneens in een visie op korte en lange termijn.

	<ul style="list-style-type: none"> - Mate waarin spoorverkeer toe-/afneemt in sterk bebouwde omgevingen
Lucht	<ul style="list-style-type: none"> - Wijziging verkeersvolume wegverkeer in sterk bebouwde omgevingen en streetcanyons (rekening houdend met vermoedelijke ontwikkeling elektrificatiegraad) - Wijziging verkeersvolume vrachtverkeer in sterk bebouwde omgevingen (rekening houdend met vermoedelijke ontwikkeling elektrificatiegraad) - Mate waarin binnenvaart toe-/afneemt in sterk bebouwde omgevingen
Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> - Wijziging van kwaliteit verkeersinfrastructuur en kruisingen (conflictvrij / ongelijkvloers) - Mate waarin verkeersstromen worden gescheiden en ontvlecht - Wijziging snelheid en verkeersvolume weg en vrachtverkeer in omgevingen met groot aantal kwetsbare weggebruikers
Fysiek, sociaal en mentaal welzijn	<ul style="list-style-type: none"> - Mate waarin het plan een actieve levensstijl bevordert (verplaatsingen te voet of per fiets). - Sociale rechtvaardigheid - Sociale cohesie - Link met groen-blauwe netwerken - Toegankelijkheid

5.3.4 Mogelijke aanzienlijke effecten

De beschrijving van deze effecten zal kwalitatief en semi-kwantitatief op basis van de resultaten uit het verkeersmodel gebeuren. De kwantitatieve resultaten van het verkeersmodel zullen input geven om uitspraken te kunnen doen over geluidstoename of -afname op basis van toename of afname van verkeersintensiteiten, waarbij ook getracht wordt om een differentiatie te voorzien voor het vrachtverkeer en de shift naar nachtlogistiek. Een toename van het verkeer met 25% komt neer op een toename van 1 dB(A). Ook betreffende luchtkwaliteit kunnen de gewijzigde verkeersberekeningen aangewend worden om, samen met de evolutie van emissiefactoren, een uitspraak te doen over de effecten van het plan op luchtkwaliteit. De emissiefactoren worden verkregen van de VMM, gedifferentieerd per type weg. Indien er dicht bij receptoren (steden, VEN-gebieden, SBZ, ...) grote verschillen in emissie waargenomen worden, zal er een meer diepgaande evaluatie van deze zones uitgevoerd worden.

5.4 Thema biodiversiteit

5.4.1 Beleidsambities 2030

Volgende ambities kunnen vermeld worden:

- Realiseren van overige 60% (28.600 ha) groene bestemming waarvan 6.800 ha bosgebied (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen)

- Realiseren van 4.500 ha extra groene bestemming als alternatief voor aanduiding NVWG (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen)
- Afname met 30% van de oppervlakte ecosystemen waar draagkracht voor vermesting of verzuring wordt overschreden t.o.v. 2005 (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen)
- Binnen de natuurgebieden de het aandeel van de oppervlakte natuur (tot < 61%) waar vermesting wordt overschreden, terugdringen (Luchtbeleidsplan Vlaanderen)
- Binnen de natuurgebieden de het aandeel van de oppervlakte natuur (tot < 46%) waar verzuring wordt overschreden, terugdringen (Luchtbeleidsplan Vlaanderen)
- Onderling beter verbinden van natuurkernen (Luchtbeleidsplan Vlaanderen).

Tegen 2030 zijn de ecosystemen en hun diensten en biodiversiteit minstens behouden, is de aftakeling van de natuurlijke leefgebieden ingeperkt en zijn met uitsterven bedreigde soorten beschermd (Vlaams doelstellingenkader Vizier 2030).

De Kaderrichtlijn Water heeft als doel (1) de verbetering van de waterkwaliteit en het bekomen van goede ecologische toestand van de waterlichamen; (2) het veiligstellen van de watervoorraden; en (3) de effecten van droogte en overstromingen verminderen. De kaderrichtlijn Water beoogt 'goede toestand' van de aangeduide watersystemen (oppervlakte- en grondwateren) tegen 2027. Ter uitvoering van de kaderrichtlijn water maakt elke lidstaat om de zes jaar voor elk stroomgebiedsdistrict een stroomgebiedsbeheerplan op (Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG)).

De Overstromingsrichtlijn heeft tot doel "de risico's op overstromingen beter in te schatten en maatregelen te nemen om negatieve effecten van overstromingen op zowel de gezondheid van de mens, het milieu, het cultureel erfgoed en de economische bedrijvigheid te beperken" (Overstromingsrichtlijn (2007/60/EG)). Toetsingskader

De Europese biodiversiteitsstrategie 2020 voorziet de instandhouding en versterking van de Vlaamse natuur en ecosysteemdiensten. Hiertoe moet er in Vlaanderen meer ruimte worden voorzien voor natuur, moeten natuurkernen onderling beter verbonden worden, en moet de achteruitgang van de populaties rode lijstsoorten worden stopgezet.

Vanuit het Vlaams luchtkwaliteitsplan zijn er twee doelen die rechtstreeks aan biodiversiteit gerelateerd zijn:

- Tegen 2030 willen we de oppervlakte van ecosystemen waar de draagkracht voor vermesting of verzuring wordt overschreden met een derde terugdringen ten opzichte van 2005.
- In 2030 willen we de kritische last voor vermesting terugdringen zodat die in minder dan 61 % van de oppervlakte natuur in Vlaanderen nog overschreden wordt, de kritische last voor verzuring willen we terugdringen zodat die in minder dan 46 % van de oppervlakte natuur in Vlaanderen nog overschreden wordt.

In de ontwerp-programmatische aanpak stikstof (PAS) wordt gespecificeerd dat tegen 2030 voor elk A-habitatype in elke SBZ-H de gemiddelde overschrijding van de kritische depositiewaarde (KDW) met minstens 50 % moet gereduceerd zijn ten opzichte van de toestand in het referentiejaar 2015.

5.4.2 Beleidsambities 2040 en verdere doorkijk

Maximaal ingericht fijnmazig netwerk van groenblauwe aders dwars doorheen de open en bebouwde ruimte maximaal ingericht. Dit betekent een substantiële vermeerdering van het aandeel wateroppervlakte en groen in open ruimte en steden en t.o.v. 2015 (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen).

Terugdringen verhardingsgraad in de bestemmingen landbouw, natuur en bos met minstens 1/5 t.o.v. 2015 (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen).

De ruimte biedt in 2050 een palet van leefomgevingen in sterke steden en dorpen. Ruimtelijke ontwikkelingsprojecten realiseren een goede inrichting vanuit de kernkwaliteiten voor ruimtelijke ontwikkeling (gedeeld en meervoudig gebruik; robuustheid en aanpasbaarheid; herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving; waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap; biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit; klimaatbestendigheid; energetische aspecten; gezondheid; inclusief samenleven; economische vitaliteit) (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen).

Luchtvervuiling door antropogene bronnen, zoals industrie, landbouw en verkeer, drastisch terug. Het streven is dat luchtkwaliteit in Vlaanderen geen significante negatieve invloed heeft op de gezondheid van haar bewoners, zoals die door de WGO ingeschat wordt (Vlaams Luchtbeleidsplan).

Tegen 2050 wenst de Vlaamse overheid cfr. Richtlijn 2002/49/EG het omgevingslawaai drastisch terug te dringen.

5.4.3 Toetsingskader

Voor het thema Biodiversiteit wordt het in de onderstaande tabel beschreven toetsingskader voorgesteld. Het thema wordt hierbij opgesplitst in een aantal subthema's. Voor elk subthema worden een aantal indicatoren gedefinieerd, die de basis vormen van de beoordeling in het MER.

Tabel 5-4: Toetsingskader voor het receptorthema Biodiversiteit

Subthema	Indicatoren
Ecotoop- en habitatverlies/ -winst/-wijziging	<ul style="list-style-type: none"> - Mate van ecotoopverlies of het vermijden ervan - Mate van ecotooptoename
Versnippering en ontsnippering	<ul style="list-style-type: none"> - Wijzigingen aan de (barrièrewerking van) het infrastructuurnet (auto- en spoorwegen) - Toename/afname van randeffecten door versnippering (toename verstoring in vorm van licht- en geluidhinder) - Toename/afname van de connectiviteit van het natuurlijke netwerk
Licht- en geluidshinder tgv wegspoorverkeer ter hoogte van waardevolle habitats	<ul style="list-style-type: none"> - Wijzigingen in modal split of in gebruikintensiteit van de verkeersinfrastructuur nabij waardevolle habitats - Wijzigingen in ontwerpvisie op infrastructuur
Stikstof	<ul style="list-style-type: none"> - Mate waarin verkeersemisies wijzigen (door wijzigingen in verkeersstromen en snelheden) nabij Speciale Beschermingszones en VEN-gebieden - Mate waarin er zich een toename/afname in stikstofdepositie voordoet

5.4.4 Mogelijke aanzienlijke effecten

De evaluatie van de impact van het plan op strategisch niveau zal voornamelijk kwalitatief gebeuren omdat:

- de ruimte-inname of verlies aan habitat omwille van nieuwe infrastructuur moeilijk berekenbaar is op strategisch niveau;
- de mate van versnippering moeilijk te kwantificeren is;
- licht- en luchthinder moeilijk kwantificeerbaar is op strategisch niveau;
- N-depositie niet exact te kwantificeren is op strategisch niveau.

5.5 Thema Klimaat

5.5.1 Beleidsambities 2030

Minstens 55% netto reductie in totale broeikasgasemissies (CO₂e) t.o.v. 1990 (Europese Klimaatwet (Green deal)). Voor Vlaanderen zou zich dit vertalen in een reductie met 47% tegenover 2005 (cfr. voorstel voor aanpassing van de “Effort Sharing Regulation” in juli 2021 van de Europese Commissie).

Voortdurende vooruitgang boeken om het adaptatievermogen te vergroten, de veerkracht te vergroten en de kwetsbaarheid voor klimaatverandering te verminderen (Europese Klimaatwet (Green deal)).

Klimaatadaptatie slimmer, sneller en systemischer maken (EU Adaptatiet strategie (Green Deal)).

Netto 310 miljoen ton CO₂e aan broeikasgassen uit de atmosfeer verwijderen in de LULUCF-sector (sector landgebruik, verandering in landgebruik en bosbouw) voor de periode 2026-2030 (voorstel tot aanpassing van de LULUCF-verordening (Fit for 55)). Bijlage IIa bij het voorstel tot aanpassing van de LULUCF-verordening voorziet voor België een netto vastlegging van 1.352 kton CO₂e in 2030.

35% netto reductie in niet-ETS broeikasgasemissies (CO₂e) t.o.v. 2005 (Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030).⁸

Vlaams Adaptatieplan 2021-2030 in opmaak.

Geen netto afname van koolstofvoorraden vastgelegd in diverse vormen van landgebruik t.o.v. 2021 (i.e. “no-debit rule”) (Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030).⁹

Vlaams Energie- en Klimaatplan:

1. Terugdringen van bijkomend ruimtebeslag, ontharding en beheer van niet-verhard ruimtebeslag
 - a) Het terugdringen van bijkomend ruimtebeslag;
 - b) De verhardingsgraad binnen het bestaande en het bijkomende ruimtebeslag doen afnemen respectievelijk beperken;
 - c) Het inrichten en beheren van niet-verhard ruimtebeslag met oog op verhoogde koolstofopslag.
2. Verhoogde koolstofopslag in bos en natuur
 - a) Voorkomen van ontbossing en verlies van lang liggende graslanden
 - b) Verhoogde opslag door aanleg van bijkomend bos en natuur

⁸ 35% wordt aangescherpt naar 47% in het kader van de Green Deal, maar dit werd nog niet bekrachtigd in een document door de Vlaamse overheid.

⁹ “Geen netto afname van koolstofvoorraden” wordt aangescherpt naar netto 1.352 kton in het kader van Fit for 55, maar dit werd nog niet bekrachtigd in een document door de Vlaamse overheid.

- c) Bosbeheer
- d) Verhoogde opslag door integraal waterbeheer, inrichting en vernatting

5.5.2 Beleidsambities 2040 en verdere doorkijk

Klimaatneutraal zijn in 2050 (met engagement voor netto negatieve emissies na 2050) (Europese Klimaatwet (Green deal)).

Klimaatbestendig zijn in 2050 (EU Adaptatiestrategie (Green deal)).

Scope van de LULUCF-verordening uitbreiden zodat ook de broeikasgasemissies afkomstig van de landbouwsector erdoor gevat worden (waarbij alle broeikasgasemissies door landgebruik, bosbouw en landbouw samen tegen 2035 in evenwicht worden gebracht met verwijderingen uit deze drie sectoren) (voorstel tot aanpassing van de LULUCF-verordening (Fit for 55)).

85% netto reductie in niet-ETS broeikasgasemissies (CO₂e) t.o.v. 2005 (met ambitie om te evolueren naar volledige klimaatneutraliteit). In de transportsector wordt een volledig emissievrij personen- en goederenvervoer voorzien tegen 2050 (Vlaamse Klimaatstrategie 2050).

Een klimaatadaptieve ruimte, samenleving, gebouwen, (mobiliteits)infrastructuur, industrie en landbouw (Vlaamse Klimaatstrategie 2050).

Terugdringen verhardingsgraad in de bestemmingen landbouw, natuur en bos met minstens 1/5 t.o.v. 2015 (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen).

Tegen 2050 is het fijnmazig netwerk van groenblauwe aders dwars doorheen de open en bebouwde ruimte maximaal ingericht, zodat de ruimte klimaatbestendig en meer leefbaar is. Dit betekent een substantiële vermeerdering van het aandeel wateroppervlakte en groen in open ruimte en steden en dorpen ten opzichte van 2015 (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen).

Blijvende stijging of stabilisatie op een hoog niveau van het koolstofgehalte in landbouwbodems en maximalisatie van koolstofopslag in natuur- en bosgebieden rekening houdend met het gewenste natuurdoeltype (Vlaamse Klimaatstrategie 2050).

5.5.3 Toetsingskader

Voor het thema Klimaat wordt het in de onderstaande tabel beschreven toetsingskader voorgesteld. Het thema wordt hierbij opgesplitst in een aantal subthema's. Voor elk subthema worden een aantal indicatoren gedefinieerd, die de basis vormen van de beoordeling in het MER.

Tabel 5-5: Toetsingskader voor het receptorthema Klimaat

Subthema	Indicatoren
Klimaatmitigatie	- Mate waarin broeikasgasemissies afnemen als gevolg van het plan (kwalitatief)
Klimaatadaptatie	- Mate waarin het plan bijdraagt aan een vergroting van de weerbaarheid van de omgeving aan de gevolgen van klimaatverandering (hittestress, droogte, overstromingen vanuit waterlopen, overstromingen door zeespiegelstijging, wateroverlast door hevige regenval, ...).

5.5.4 Mogelijke aanzienlijke effecten

De effecten zullen kwalitatief beoordeeld worden op strategisch niveau.




Het verkeersmodel zal weliswaar kwantitatieve cijfers opleveren betreffende gereden km. Een vertaling naar CO₂-doelstellingen of een toe- of afname ervan zullen het resultaat zijn van aannames betreffende emissiefactoren en voertuigkenmerken. Dit biedt wel de mogelijkheid om op strategisch niveau uitspraken te doen over een beperkte, of matige bijdrage aan klimaatdoelstellingen betreffende mitigatie.

Adaptieve impact zal nog meer kwalitatief beoordeeld worden gezien het strategisch karakter van het plan en de ruimtelijke ingrepen ervan. De mate waarin het plan de weerbaarheid van de omgeving verandert tegen gevolgen van klimaatverandering als hittestress, droogte, overstromingen en wateroverlast, zullen op strategische niveau kwalitatief worden beoordeeld.

6. INSCHATTING OP HOOFDLIJNEN VAN DE MOGELIJKE EFFECTEN

Op de volgende bladzijden wordt in tabelvorm voor elk van de receptorthema's een eerste inschatting gemaakt op strategisch niveau van de positieve en negatieve effecten die het RMP Vlaamse Rand met zich mee zou kunnen brengen. De evaluatie gebeurt op het niveau van de subthema's en houdt daarbij rekening met de hoger beschreven impactindicatoren. Het biedt de mogelijkheid om alvorens het mobiliteitsplan te onderwerpen aan een volledige strategische MER – studie nog enkele verbeteringen of nuances aan te brengen. Het geeft eveneens al een beeld van de mogelijke beoordeling. Deze zal in het MER verder uitgewerkt en gemotiveerd worden. Deze toetsing heeft een zuiver indicatieve functie en heeft zijn plaats in het geïntegreerde onderzoek om in deze fase van synthesenota al een doorkijk naar de MER evaluatie te geven en suggesties van verbetering mee te geven. .









De gebruikte symbolen hebben volgende betekenis:

	positief effect op het bereiken van beleidsdoelstellingen
	kan versterkt worden door...
	potentieel negatieve neveneffecten






Merk op dat het hier om een vereenvoudigd scoresysteem gaat dat specifiek voor deze eerste beoordeling wordt gebruikt. Bij het eigenlijke milieueffectrapport zal gebruik gemaakt worden van de systematiek toegelicht onder hoofdstuk 3.

Subthema	Toetsing 5.2. OV Openbaar vervoer als ruggengraat van onze regio	
<p>RUIMTEBESLAG</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mate waarin de footprint van de transportinfrastructuur wijzigt - Mate waarin binnen bestaand ruimtebeslag ruimte wordt voorzien voor overslagmogelijkheden en voor verdere bundeling en consolidatie van goederenstromen - Mate waarin binnen bestaand ruimtebeslag ruimte voor duurzame vervoersystemen wordt voorzien 	✔	
	⚠	<ul style="list-style-type: none"> • De strategie m.b.t. openbaar vervoer spreekt over het opdrijven van de capaciteit van geselecteerde, bestaande openbaarvervoersassen, maar ook van het ontdubbelen van spoorinfrastructuur ter conflictvermijding tussen S-lijnen en IC-lijnen, of van de aanleg van extra HOV-assen. Waar mogelijk moet zoveel mogelijk gestreefd worden om nieuwe infrastructuur zo veel mogelijk te voorzien binnen het bestaande ruimtebeslag of compenserende maatregelen te treffen opdat het netto ruimtebeslag zo minimaal mogelijk blijft. Een voorbeeld van compenserende maatregel is de afbouw van niet-noodzakelijke wegenis of parkeergelegenheid.
	✘	
<p>RUIMTELIJKE SAMENHANG</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mate waarin ruimtelijke eenheden worden versnipperd of ontsnipperd 	✔	<ul style="list-style-type: none"> • De strategie m.b.t. openbaar vervoer spreekt over het opdrijven van de capaciteit van geselecteerde, bestaande openbaarvervoersassen, alsook van het ontdubbelen van spoorinfrastructuur en van de aanleg van extra HOV-assen. Deze capaciteitsverhoging zal bijgevolg maximaal plaatsvinden binnen de bestaande ontsluitingsinfrastructuur en daarom niet leiden tot (bijkomende) barrièrevorming (versnippering) tussen ruimtelijke eenheden zoals woonzones, groenzones, etc.
	⚠	
	✘	
<p>RUIMTELIJKE KWALITEIT</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wijziging van verhardingsgraad binnen ruimte voor verkeers- en vervoersinfrastructuur - Wijziging van ruimtelijke kernkwaliteiten 	✔	
	⚠	<ul style="list-style-type: none"> • De strategie m.b.t. openbaar vervoer erkent dat een uniforme uitstraling van een OV-netwerk de leesbaarheid voor gebruikers bevordert en ruimtelijke coherentie in de hand werkt. Om uniformiteit over verschillende schaalniveaus te verzekeren dienen echter nauwe afspraken gemaakt te worden met de hogere overheid (Vlaams niveau) en gemeentelijke overheden. • Bij aanleg van nieuwe OV-infrastructuur dient niet enkel rekening gehouden te worden dat geen netto ruimtebeslag gegenereerd mag worden, maar dient eveneens het aanleggen van waterdoorlatende verharding te bevorderen en/of in te zetten op plaatselijk infiltratie en vasthouden van hemelwater.
	✘	







Subthema	Toetsing 5.3 FIETS Uitbouw van een kwaliteitsvol fietsnetwerk	
RUIMTEBESLAG <ul style="list-style-type: none"> - Mate waarin de footprint van de transportinfrastructuur wijzigt - Mate waarin binnen bestaand ruimtebeslag ruimte wordt voorzien voor overslagmogelijkheden en voor verdere bundeling en consolidatie van goederenstromen - Mate waarin binnen bestaand ruimtebeslag ruimte voor duurzame vervoerssystemen wordt voorzien 	✔	
	!	<ul style="list-style-type: none"> • De strategie m.b.t. fietsverkeer spreekt van het ontkoppelen van (inter)regionale en bovenlokale fietsverbindingen van de autowegen ter bevordering van doorstroming en veiligheid. Ook wordt er gesteld dat extra onderzoek geleverd moet worden naar de noodzaak aan nieuwe verbindingen. Hierbij dient opgemerkt te worden dat nieuwe infrastructuur zo veel mogelijk voorzien moet worden binnen het bestaande ruimtebeslag. Indien dit niet mogelijk blijkt, dienen compenserende maatregelen getroffen te worden om het netto ruimtebeslag te herleiden tot nul.
	✘	
RUIMTELIJKE SAMENHANG <ul style="list-style-type: none"> - Mate waarin ruimtelijke eenheden worden versnipperd of ontsnipperd 	✔	<ul style="list-style-type: none"> • De visie m.b.t. het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk voorziet een geconnecteerd en goed uitgerust fietsnetwerk uit te bouwen op interregionaal, regionaal en interlokaal niveau. Zodoende wordt extra incentive gecreëerd om de fiets te gebruiken voor verdere verplaatsingen; verplaatsingen die tot op heden vaak enkel met de personenwagen en het OV worden gemaakt. De toevoeging van een extra vervoersmodus op deze schalen zou de algemene bereikbaarheid, en dus ruimtelijke samenhang, ten goede komen.
	!	
	✘	
RUIMTELIJKE KWALITEIT <ul style="list-style-type: none"> - Wijziging van verhardingsgraad binnen ruimte voor verkeers- en vervoersinfrastructuur - Wijziging van ruimtelijke kernkwaliteiten 	✔	<ul style="list-style-type: none"> • De visie m.b.t. fietsverkeer erkent dat het volledige netwerk (interregionaal t.e.m. lokaal) van uniforme bewegwijzering dient voorzien te worden ter bevordering van leesbaarheid en stilistische samenhang, wat de algemene ruimtelijke kwaliteit ten goede zal komen.
	!	<ul style="list-style-type: none"> • Het voorzien van bijkomende fietsinfrastructuur mag niet resulteren in netto bijkomende verzegeling. Waar mogelijk, dienen waterdoorlatende materialen gebruikt te worden of zijdelingse infiltratie in de bermzones (geen versnelde afvoer). • De visie m.b.t. fietsverkeer stelt dat voor lokaal en buurtniveau de gemeente verantwoordelijk is voor een kwalitatief en veilig netwerk als aanvulling op het bovenlokaal niveau. Om gemeentes hierbij te helpen, is er het vernieuwde fietsvademecum dat als handboek fungeert met ontwerpprincipes en kwaliteitsrichtlijnen over geschikte breedtes, verhardingen, kruisingen, snelheidsregimes en bewegwijzering. Het is echter aangewezen dat - om stilistische verrommeling en suboptimale implementatie te vermijden – in de ontwerpfase van dit fietsnetwerk op lokaal en buurtniveau een centrale adviespartner wordt aangesteld, zoals bijvoorbeeld de provincie of vervoerregio. Zodoende wordt een zekere mate van uniformiteit (samenhang) en ruimtelijke kwaliteit in de ontwerpen verzekerd.
	✘	

Subthema	Toetsing 5.4 AUTO Verkeersluwe mazen in een verbindend wegennet	
RUIMTEBESLAG <ul style="list-style-type: none"> - Mate waarin de footprint van de transportinfrastructuur wijzigt - Mate waarin binnen bestaand ruimtebeslag ruimte wordt voorzien voor overslagmogelijkheden en voor verdere bundeling en consolidatie van goederenstromen - Mate waarin binnen bestaand ruimtebeslag ruimte voor duurzame vervoersystemen wordt voorzien 		
		<ul style="list-style-type: none"> • De nota geeft aan dat de vervoerregio de hogere overheid advies verleent omtrent hoofdwegzaken. “Werken aan de Ring” is een dergelijk project dat onder meer als doel heeft de bereikbaarheid van het BHG te verhogen door de R0 te verbeteren en veiliger te maken, naast een betere en duurzamere bereikbaarheid van de centrumregio. Het doel is om doorgaand verkeer op het onderliggend wegennet en de woonwijken sterk te verminderen. Voorzichtigheid is echter wenselijk wanneer gesproken wordt over ‘verbeteringen’. Verbeteringen mogen namelijk niet herleid worden tot capaciteitsverhoging. Capaciteitsverhoging heeft namelijk de neiging op lange termijn meer gemotoriseerd verkeer te generen, waardoor de neiging tot aansnijding van steeds meer ruimte groot wordt.
		
RUIMTELIJKE SAMENHANG <ul style="list-style-type: none"> - Mate waarin ruimtelijke eenheden worden versnipperd of ontsnipperd 		
		<ul style="list-style-type: none"> • De visie m.b.t. autoverkeer definieert nieuwe wegcategorieën die de verschillende soorten autoverkeer (internationaal, interregionaal, regionaal, interlokaal) dient te bundelen op bovenlokaal niveau. De wegen die deze bundeling opvangen worden het dragend netwerk genoemd. De bedoeling is dat de mazen binnen dit dragend netwerk resulteren in autoluwe woonwijken en quasi-autoluwe openruimte kamers. Dit principe moet de ruimtelijke samenhang van de wijken en de open ruimte doen toenemen. De omvang van deze mazen zijn echter volledig afhankelijk van de hoeveelheid en welke wegen een dragende functie toegewezen krijgen. De vervoersregio heeft de bevoegdheid regionale en interlokale dragende wegen aan te duiden. Het is daarom belangrijk dat ze slim en spaarzaam omgaat met het aanduiden van deze wegen opdat autoluwe mazen van voldoende grootte ontstaan. Bij toewijzing van categorisering dient voldoende rekening gehouden te worden met daardoor wijzigende verkeersdrukte en eventuele hinder die daarmee kan gepaard gaan. Densere woonomgevingen zijn niet steeds gebaat met het toelaten van intens autoverkeer. Indien er toch gekozen wordt om regionale verbindingen te categoriseren dient deze keuze sterk beargumenteerd te worden waarbij aangetoond wordt dat de voordelen de nadelen overstijgen met voldoende transparantie betreffende de nadelen. • De visie m.b.t. autoverkeer haalt aan dat hoofdwegen in principe enkel een uitwisseling mogen voorzien naar verbindingswegen in het dragend netwerk. Vervolgens wordt echter gesteld dat, door de gegroeide diffuse structuur opbouw van het wegennet in de vervoerregio, dit echter in praktijk niet haalbaar is. Aansluitingen van lokale wegen op hoofdwegen verhogen echter het risico op sluipverkeer en bijgevolg sterke barrièrewerking binnen woonruimten, groenruimten, etc. Onderzoek naar de afbouw van dergelijke aansluitingen en uitvoeren van de nodige verkeersremmende maatregelen dient dus gevoerd te worden. • De verantwoordelijkheid voor de inrichting van lokale wegen ligt bij de gemeenten. De mate waarin zwaar verkeer geweerd wordt binnen woonwijken of openruimte kamers zal echter sterk afhangen van de wijze waarop dit geïmplementeerd zal worden. De vervoerregio dient een sterk ondersteunende rol in te nemen zodat de implementatie van deze maatregelen voldoende en op kwalitatieve wijze gebeurt.
		
RUIMTELIJKE KWALITEIT <ul style="list-style-type: none"> - Wijziging van verhardingsgraad binnen ruimte voor verkeers- en vervoersinfrastructuur - Wijziging van ruimtelijke kernkwaliteiten 		<ul style="list-style-type: none"> • De visie m.b.t. autoverkeer definieert een nieuwe wegategorisering die de verschillende soorten autoverkeer dient te bundelen op bovenlokaal niveau. Op lokaal niveau wordt autogebruik/autoaanwezigheid afgebouwd en is de auto te gast. Hierdoor wordt de blootstelling aan schadelijke uitlaatgassen beperkt en ontstaat meer plaats voor o.a. publieke ruimte en groenruimte, wat de ruimtelijke kwaliteit ten goede komt.
		<ul style="list-style-type: none"> • De visie m.b.t. autoverkeer haalt aan dat op Vlaams niveau inrichtingsprincipes opgemaakt werden voor de hoofdwegen en het dragend wegennet. Deze principes zijn echter algemene richtlijnen en maken geen onderdeel uit van vademeca of dienstorders. Op projectniveau kunnen de inrichtingsprincipes steeds ontwerpmatig aangepast worden. Er dient echter voorzichtig omgegaan te worden met deze ontwerpmatige vrijheid. Het is namelijk niet wenselijk dat hierdoor stilistische verrommeling en gebrek aan leesbaarheid ontstaat. • De visie ontbreekt nog in uitspraken over de transitie naar een wagenpark met schonere en duurzamere manieren van aandrijving (o.a. elektriciteit). Hoe zal dit gefaciliteerd worden? Schonere manieren van aandrijving zullen namelijk bijdragen aan betere luchtkwaliteit en de reductie van broeikasgassen waardoor de ruimtelijke kwaliteit van woonkernen erop vooruitgaat. Zo kan er bijvoorbeeld nagedacht worden over de ruimtelijke inpassing van een netwerk aan laadpalen, zoals op P&R locaties.

		
--	---	--







Subthema	Toetsing 5.5 HOPPINPUNTEN De hoekstenen voor combimobiliteit	
RUIMTEBESLAG <ul style="list-style-type: none"> - Mate waarin de footprint van de transportinfrastructuur wijzigt - Mate waarin binnen bestaand ruimtebeslag ruimte wordt voorzien voor overslagmogelijkheden en voor verdere bundeling en consolidatie van goederenstromen - Mate waarin binnen bestaand ruimtebeslag ruimte voor duurzame vervoersystemen wordt voorzien 		
		<ul style="list-style-type: none"> • De selectie en uitbouw van een Hoppinpunt hangt intrinsiek samen met de bestaande en toekomstige mobiliteitssituatie en ruimtelijke structuur van een bepaalde locatie en volgt bijgevolg het ruimtebeslag dat op deze plek reeds aanwezig is/zal zijn. Wanneer een locatie geschikt blijkt als uitbouw tot Hoppinpunt, vergt dit in veel gevallen weinig infrastructurele toevoegingen. Toevoegingen kunnen zijn: extra parkeerplaatsen voor deelwagens of extra stallingsvoorzieningen voor (deel)fietsen. Op hogere schaal kan in sommige gevallen wel capaciteitsverhoging plaatsvinden van bushaltes of treinperrons. Capaciteitsverhoging van parkeerplaatsen, fietsenstallingen, bushaltes of treinperrons dienen hierbij steeds binnen het bestaande ruimtebeslag te gebeuren (d.i. verdichting). Wanneer dit onmogelijk blijkt, zal compensatie nodig zijn door op een andere locatie te ontharden. Compensaties worden indien praktisch realiseerbaar zoveel mogelijk ter plaatse gerealiseerd. • Er dient rekening mee gehouden te worden dat het versterken/uitbouwen van een Hoppinpunt op lange termijn gepaard kan/zal gaan met een toename aan bouwontwikkelingen rond dit punt, zoals woon- en werkprojecten. Er zal door de vergunningverlenende overheden op toegezien moeten worden dat deze ontwikkelingen gebeuren volgens het principe van verdichting van het bestaande ruimtebeslag. Wanneer dit mogelijk blijkt, zal bebouwing op andere, minder goed gelegen locatie afgebouwd moeten worden om het netto ruimtebeslag naar nul te herleiden.
RUIMTELIJKE SAMENHANG <ul style="list-style-type: none"> - Mate waarin ruimtelijke eenheden worden versnipperd of ontsnipperd 		<ul style="list-style-type: none"> • De visie m.b.t. Hoppinpunten erkent de potentie van Park&Ride zones aan Hoppinpunten als belangrijke tool om autogebruik te verminderen en zo een autoluwere omgeving te creëren. Park&Ride zones zijn dusdanig ingeplant dat aansluiting op alternatieve vervoersmodi mogelijk wordt vooraleer ze in een congestiezone terecht komen. Het is echter belangrijk te beseffen dat het inplanten van een Park&Ride zone extra autoverkeer zal genereren naar deze puntlocatie. Een slim locatiebeleid en vlotte afwikkeling moeten vermijden dat autohinder ontstaat voor de omliggende werk- en woonomgeving. Per potentiële Park&Ride is de verkeersgeneratie en eventuele effect van aantrekking en aansluiting in kaart gebracht waardoor hier voldoende aandacht aan is geschonken.
		<ul style="list-style-type: none"> • De visie m.b.t. Hoppinpunten erkent dat om goede aansluiting te kunnen verzekeren tussen verschillende vervoersmodi aan Hoppinpunten op de rand van het BHG en Vlaanderen een goede samenwerking tussen beide gewesten noodzakelijk is. Specifiek aan de rand tussen het Vlaams Gewest en het BHG zullen de visies van de corresponderende mobiliteitsplannen goed op elkaar moeten afgestemd worden zodat logische overstappunten ontstaan. • Op korte termijn werden alle reeds gewenste hoppinpunten op alle schaalniveaus geselecteerd. Zo is voorzien om op lokale schaal per woonkern minstens één Hoppinpunt aan te duiden en uit te bouwen. Ook buiten de kernen worden lokale Hoppinpunten geselecteerd, bijvoorbeeld aan grote tewerkstellingsgebieden, attractiepolen, kleinere Park&Rides en enkele carpoolparkings. Dit zal de algemene bereikbaarheid van plekken met lokale attractie ten goede komen; voornamelijk voor diegene die niet in het bezit zijn van een persoonlijk vervoersmiddel (bijv. wagen of (elektrische) fiets). Het is echter belangrijk op te merken dat de selectie van lokale punten onderdeel is van lokale mobiliteitsplannen. Goede ondersteuning door de vervoerregio zal dus cruciaal blijken opdat een consistente visie en kwalitatieve executie gegarandeerd wordt binnen de volledige vervoersregio.
RUIMTELIJKE KWALITEIT <ul style="list-style-type: none"> - Wijziging van verhardingsgraad binnen ruimte voor verkeers- en vervoersinfrastructuur - Wijziging van ruimtelijke kernkwaliteiten 		<ul style="list-style-type: none"> • De visie m.b.t. Hoppinpunten erkent dat Hoppinpunten de transitie naar meer duurzame aandrijvingstechnieken (o.a. elektrische motoren) kan faciliteren door bijvoorbeeld oplaadinfrastructuur te voorzien op Park+Ride zones. Dit zal bijdragen tot de reductie van luchtvervuiling, wat de algemene ruimtelijke kwaliteit ten goede zal komen. • De visie m.b.t. Hoppinpunten zal gebruik maken van de Hoppinhuisstijl om visuele herkenbaarheid en leesbaarheid te garanderen. Dit zal eveneens stilistische verrommeling (over regiogrenzen heen) tegengaan, wat de ruimtelijke kwaliteit ten goede zal komen.
		<ul style="list-style-type: none"> • De visie m.b.t. Hoppinpunten erkent terecht dat deze intrinsiek het potentieel hebben om uit te groeien tot levendige plekken binnen hun omgeving. Deze uitspraak kan versterkt worden door voorbeelden aan te halen van stedelijke functies die kunnen aansluiten op het Hoppinpunt zoals de creatie van aangename publieke ruimte en diverse voorzieningen die hierop aansluiten zoals een supermarkt, horeca, etc.










		
--	---	--




Subthema	Toetsing 5.6 LOGISTIEK Efficiënte logistiek met minimale impact	
RUIMTEBESLAG <ul style="list-style-type: none"> - Mate waarin de footprint van de transportinfrastructuur wijzigt - Mate waarin binnen bestaand ruimtebeslag ruimte wordt voorzien voor overslagmogelijkheden en voor verdere bundeling en consolidatie van goederenstromen - Mate waarin binnen bestaand ruimtebeslag ruimte voor duurzame vervoersystemen wordt voorzien 		
		<ul style="list-style-type: none"> • De visie m.b.t. logistiek verkeer haalt de problematiek aan van de verzadiging van onze spoorwegen met personenvervoer, wat hinder voor bijkomend goederenvervoer veroorzaakt. De federale overheid heeft de ambitie om bijkomende capaciteit te voorzien. Dit mag idealiter niet gepaard gaan met extra netto ruimtebeslag. Wanneer dit niet anders kan, moet ervoor gezorgd worden dat op andere locaties ruimte wordt vrijgemaakt om dit netto ruimtebeslag terug naar nul te herleiden. • De visie m.b.t. vrachtverkeer haalt aan dat er een algemeen tekort heerst aan parkeermogelijkheden voor vrachtwagens. Om dit aan te pakken zou er gekozen kunnen worden om meer parkeerplaatsen te voorzien op bedrijventerreinen zelf of in de buurt van het bedrijventerrein ter ondersteuning van snelwegparkings. Alhoewel dit geen bevoegdheid is van de VVR is het toch aangewezen om een prioritering op te stellen naar noodzaak van deze parkings. Een andere wijze waarop de vervoerregio kan bijdragen is door een intermediaire rol te spelen door de lokale noodzaak aan bovenlokale vrachtwagenparking door te geven aan bevoegde diensten op Vlaams niveau. Eveneens is het bij de afweging tot creatie van nieuw parkeerterrein noodzakelijk om bijkomende ruimtebeslag zo veel mogelijk te vermijden.
RUIMTELIJKE SAMENHANG <ul style="list-style-type: none"> - Mate waarin ruimtelijke eenheden worden versnipperd of ontsnipperd 		<ul style="list-style-type: none"> • De visie m.b.t. logistiek verkeer erkent dat een goed locatiebeleid gebaseerd op multimodale ontsluiting en nabijheid bij de afzetmarkt cruciaal is om bereikbaarheid en hindermitigatie van goederenverkeer te optimaliseren. De visie maakt reeds de oefening om verschillende types logistieke hubs te identificeren die gerealiseerd kunnen worden op basis van het verzorgingsgebied en de functie binnen het netwerk. Dit is belangrijk om te weten welke bedrijven op welke locatie thuishoren.
		
RUIMTELIJKE KWALITEIT <ul style="list-style-type: none"> - Wijziging van verhardingsgraad binnen ruimte voor verkeers- en vervoersinfrastructuur - Wijziging van ruimtelijke kernkwaliteiten 		
		<ul style="list-style-type: none"> • De visie m.b.t. logistiek verkeer erkent dat verschoning van aandrijving nodig is ter bevordering van duurzaam transport. Het doet echter geen uitspraken over hoe deze door de vervoerregio gefaciliteerd kan worden. Het is aangewezen dat de vervoerregio rekening houdt met deze transitie, no-regret-plannen opmaakt en waar mogelijk deze overgang faciliteert ter bevordering van luchtkwaliteit en de ruimtelijke kwaliteitsverhoging die hiermee gepaard gaat. • Voor lokale bedrijvigheid zullen aanrijdroutes voor vrachtverkeer via lokale wegen georganiseerd worden. Het aanduiden van deze routes is de verantwoordelijkheid van lokale overheden. De vervoerregio dient deze overheden goed te begeleiden opdat dit op een zo kwalitatief mogelijke manier gebeurt die past binnen de ruimtelijke logica van het groter geheel. • De visie m.b.t. vrachtverkeer haalt aan dat er een algemeen tekort heerst aan parkeermogelijkheden voor vrachtwagens. Er zou kunnen geopteerd worden dit aan te pakken door o.a. meer parkeerplaatsen te voorzien. Parkeerterreinen vormen echter vaak grote oppervlaktes aan verzegeling. Wanneer extra parkeerplaatsen niet gestapeld (ondergronds) kunnen worden wat het totale ruimtebeslag beperkt, zullen deze in waterdoorlatend materiaal uitgevoerd moeten worden om verzegeling te minimaliseren.

		
--	---	--




Subthema	Toetsing 5.7 GEDRAG Inzetten op een nieuwe mobiliteitscultuur	
RUIMTEBESLAG <ul style="list-style-type: none"> - Mate waarin de footprint van de transportinfrastructuur wijzigt - Mate waarin binnen bestaand ruimtebeslag ruimte wordt voorzien voor overslagmogelijkheden en voor verdere bundeling en consolidatie van goederenstromen - Mate waarin binnen bestaand ruimtebeslag ruimte voor duurzame vervoersystemen wordt voorzien 	✔	
	!	<ul style="list-style-type: none"> • De visie m.b.t. gedrag haalt terecht aan dat een goed parkeerbeleid (zowel voor auto als fiets) een sterke tool is om het overstappen van auto naar openbaar vervoer te promoten, of parkeren nabij je bestemming te ontmoedigen. Voor auto's zullen vooral voldoende parkeergelegenheden aan Hoppinpunten voorzien moeten worden (Park&Rides); voor fietsen zowel aan Hoppinpunten als op bestemmingslocaties. Een opmerking hierbij is dat parkeergelegenheden berucht zijn om veel ruimte in te nemen, maar ze zullen toch maximaal binnen het bestaande ruimtebeslag moeten voorzien worden. Ondergrondse/gestapelde Park&Rides en fietsenstallingen zullen hier belangrijk blijken. Aangezien parkeren meestal een lokale aangelegenheid is zal de vervoerregio hier vooral een coördinerende/adviserende rol spelen.
	✘	
RUIMTELIJKE SAMENHANG <ul style="list-style-type: none"> - Mate waarin ruimtelijke eenheden worden versnipperd of ontsnipperd 	✔	<ul style="list-style-type: none"> • De visie m.b.t. gedrag ziet in dat externen zoals werkgevers belangrijke bondgenoten zullen blijken in de gedragsverandering m.b.t. verkeer. Aangezien het woon-werk- en zakelijk verkeer goed is voor 31% van de verplaatsingen in de regio en 74% hiervan met de wagen gebeurt, zullen initiatieven zoals het promoten van thuiswerk en het aanleveren van alternatieve mobiliteitsbudgetten de wagendruk op de ruimte aanzienlijk kunnen verminderen.
	!	<ul style="list-style-type: none"> • De visie m.b.t. gedrag haalt terecht aan dat verkeersmanagement en nieuwe technologieën (auto)verplaatsingsgedrag kunnen beïnvloeden. Zo wordt er aangehaald dat slimme verkeerslichten op kruispunten de doorstroming van het autoverkeer kunnen verbeteren, met minder verkeershinder en dus minder druk op de omliggende (woon)ruimte als gevolg. Er dient echter opgemerkt te worden dat dergelijke technologieën niet het averechtse effect genereert door het gebruik van de personenwagen aan te moedigen. Technologieën zoals deze horen om die reden steeds geïmplementeerd te worden in combinatie met andere auto-ontradende maatregelen.
	✘	
RUIMTELIJKE KWALITEIT <ul style="list-style-type: none"> - Wijziging van verhardingsgraad binnen ruimte voor verkeers- en vervoersinfrastructuur - Wijziging van ruimtelijke kernkwaliteiten 	✔	<ul style="list-style-type: none"> • De visie m.b.t. gedrag haalt terecht aan dat een goed parkeerbeleid (zowel voor auto als fiets) een sterke tool is om het overstappen van auto naar openbaar vervoer te promoten, of parkeren nabij je bestemming te ontmoedigen. Parkeerbeleid is en blijft een lokale bevoegdheid. De vervoerregio erkent echter dat ze een sterk coördinerende rol zal moeten innemen om regionale kennisdeling tussen gemeenten te faciliteren om zo grotere eenheid te bekomen en een uniforme ruimtelijke logica te garanderen.
	!	
	✘	










Subthema	Toetsing 5.8 RUIMTE Advies voor een geïntegreerd beleid	
RUIMTEBESLAG <ul style="list-style-type: none"> - Mate waarin de footprint van de transportinfrastructuur wijzigt - Mate waarin binnen bestaand ruimtebeslag ruimte wordt voorzien voor overslagmogelijkheden en voor verdere bundeling en consolidatie van goederenstromen - Mate waarin binnen bestaand ruimtebeslag ruimte voor duurzame vervoersystemen wordt voorzien 		
		<ul style="list-style-type: none"> • De visie m.b.t. ruimte erkent sterke onderlinge afhankelijkheid tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit. Ruimtelijke ordening moet ervoor zorgen dat verplaatsingsbehoeften worden geminimaliseerd. Dit wordt in de hand gewerkt door nabijheid van functies te creëren door verdichting en verweving. Voor de verplaatsingen die dan toch nog moeten plaatsvinden, dringt een verschuiving op van autogebruik naar een mix van verschillende vervoersmodi door bundeling en verdichting rond multimodaal ontsloten knooppunten. Hierbij dient opgemerkt te worden dat verdichting en verweving dient plaats te vinden binnen bestaande kernen van activiteit (wonen, werken, leren, recreëren, voorzieningen, logistiek, ...) en ruimtebeslag. Activiteit buiten deze kernen wordt op lange termijn afgebouwd. Op deze manier kunnen de doelstellingen m.b.t. het tot stilstand brengen/verlagen van het ruimtebeslag gehaald worden.
RUIMTELIJKE SAMENHANG <ul style="list-style-type: none"> - Mate waarin ruimtelijke eenheden worden versnipperd of ontsnipperd 		<ul style="list-style-type: none"> • De visie m.b.t. ruimte erkent dat verplaatsingsbehoeften geminimaliseerd worden door de creatie van nabijheid door het verdichten en het verweven van functies (wonen, werken, leren, recreëren, voorzieningen, logistiek, ...). Zowel locaties van bestaande voorzieningen als knooppunten van multimodale ontsluiting zijn bepalend voor de locatie waarop verdichting dient te gebeuren. Activiteit buiten deze kernen wordt op lange termijn afgebouwd. Dit principe van verdichting en afbouw leidt intrinsiek tot grotere bereikbaarheid, ruimtelijke samenhang en ontsnippering van de open ruimte.
RUIMTELIJKE KWALITEIT <ul style="list-style-type: none"> - Wijziging van verhardingsgraad binnen ruimte voor verkeers- en vervoersinfrastructuur - Wijziging van ruimtelijke kernkwaliteiten 		<ul style="list-style-type: none"> • De visie m.b.t. ruimte is er zich van bewust dat vestigingsmogelijkheden en verdichtingsprojecten niet louter van de knooppuntwaarde van een plek afhangt, maar ook van fysische en biotische omgeving, ecosysteemdiensten, voorzieningenaanbod, erfgoedwaarde, leegstand, sociale aspecten, ... Het in rekening brengen van al deze factoren bij de afweging voor verdichting draagt bij aan de instandhouding van bestaande/ en creatie van nieuwe ruimtelijke kwaliteiten. • De visie m.b.t. ruimte is er zich van bewust dat de attractiewaarde van een knooppunt, de draagkracht van ruimtelijke ontwikkeling bepaalt. Zo zal voor bovenlokale tewerkstelling een sterke knooppuntwaarde belangrijk zijn; voor lokale knooppunten worden daarentegen enkel dagelijkse voorzieningen gevestigd die de directe omgeving bedienen. Ook realiseert de visie zich dat niet elk soort ontsluitingsmodus gelijke ontwikkelingspotenties bevat. Zo zullen op regionale Hoppinpunten die (enkel) als P&R of combiparking worden geclassificeerd, en dus een minder multimodale rol opnemen, nationale of regionale attractoren niet wenselijk zijn. Deze realisatie zal de waarborging van ruimtelijke kwaliteit bij ontwikkeling ten goede komen.
		
		




Subthema	Toetsing 5.2. OV Openbaar vervoer als ruggengraat van onze regio	
<p>GELUID</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wijziging snelheid en verkeersvolume wegverkeer in sterk bebouwde omgevingen (onderscheid wegvakken met dominant rolgeluid (> 30 km/h) / wegvakken met dominant motorgeluid (≤ 30 km/h) - Wijziging snelheid en verkeersvolume vrachtverkeer in sterk bebouwde omgevingen (met aandacht voor onderscheid wegvakken met dominant rolgeluid (> 30 km/h) / wegvakken met dominant motorgeluid (≤ 30 km/h) en elektrificatieritme - Mate waarin spoorverkeer toe-/afneemt in sterk bebouwde omgevingen 		<ul style="list-style-type: none"> • Het stimuleren van de vermindering van het aantal autoverplaatsingen door meer gebruik van collectief vervoer kan leiden tot een afname van geluidsoverlast van auto's in woonkernen, waardoor de leefkwaliteit in de kernen verbetert.
		<ul style="list-style-type: none"> •
		<ul style="list-style-type: none"> • De optimalisatie van het treinaanbod door een verhoogde frequentie (al dan niet beperkt tot tijdens de spitsuren) leidt tot een mogelijke toename van geluidshinder voor de omwonenden in de directe nabijheid van het spoor. Het wordt aanbevolen waar nodig maximaal in te zetten op geluidsarme toestellen en de maximale demping van het geluid naar de omgeving toe. • Bij een verhoging van het OV-aanbod vormt de geluidshinder voor omwonenden in dichtbevolkte gebieden langs de OV-netwerken een aandachtspunt. Geluidshinder is een belangrijk gezondheidsaspect. Er wordt aanbevolen waar mogelijk maximaal in te zetten op geluidsarme toestellen en de maximale demping van het geluid naar de omgeving toe.
<p>LUCHT</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wijziging verkeersvolume wegverkeer in sterk bebouwde omgevingen en streetcanyons (rekening houdend met vermoedelijke ontwikkeling elektrificatiegraad) - Wijziging verkeersvolume vrachtverkeer in sterk bebouwde omgevingen (rekening houdend met vermoedelijke ontwikkeling elektrificatiegraad) - Mate waarin binnenvaart toe-/afneemt in sterk bebouwde omgevingen 		<ul style="list-style-type: none"> - De uitbouw van een volwaardig, gelaagd openbaar vervoernetwerk maakt de keuze voor OV in plaats van de auto gemakkelijker. Hierdoor worden de luchtmissies in de kern beperkt ten gevolge van lokaal verkeer dat zich naar het hoger wegennetwerk begeeft, wat de luchtkwaliteit in de kern verbetert.
		<ul style="list-style-type: none"> • Inzetten op openbaar vervoer is een grote stap richting het verlagen van emissies. In de beleidsambitie van de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 wordt echter gesteld dat er geen vervoeremissies meer mogen zijn in 2040. Om dit te halen zal elektrificatie van de vloot noodzakelijk zijn.
		
<p>VERKEERSVEILIGHEID</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wijziging van kwaliteit verkeersinfrastructuur en kruisingen (conflictvrij / ongelijkvloers) - Mate waarin verkeersstromen worden gescheiden en ontvlecht - Wijziging snelheid en verkeersvolume weg en vrachtverkeer in omgevingen met groot aantal kwetsbare weggebruikers 		<ul style="list-style-type: none"> - De uitbouw van een volwaardig openbaar vervoernetwerk kan het aantal autoverplaatsingen in de kern sterk doen dalen, wat het aantal conflicten doet dalen en de verkeersveiligheid ten goede komt. Ook de voorziene eigen busbaan langs enkele trajecten verbetert de verkeersveiligheid.
		
		

<p>FYSIEK, SOCIAAL EN MENTAAL WELZIJN</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mate waarin het plan een actieve levensstijl bevordert (verplaatsingen te voet of per fiets). - Sociale rechtvaardigheid - Sociale cohesie - Link met groen-blauwe netwerken - Toegankelijkheid 		<ul style="list-style-type: none"> • De uitbouw van een betrouwbaar openbaar vervoernetwerk (betrouwbaar, efficiënt, frequent...) verhoogt de gebruiksbereidheid van mensen. Een goedwerkend openbaar vervoerssysteem kan positief bijdragen tot de strijd tegen de vervoersarmoede van kwetsbare groepen in de samenleving.
		<ul style="list-style-type: none"> • De kwaliteitseisen voor de voorzieningen aan de halte voor (H)OV omvatten beperkte eisen m.b.t. tot de toegankelijkheid voor mindervaliden. Het wordt aanbevolen voldoende kwaliteitseisen voor fysieke toegankelijkheid van de haltes op te nemen, niet alleen voor de HOV-haltes, maar ook voor de lokale OV-haltes.
		




Subthema	Toetsing 5.3 FIETS Uitbouw van een kwaliteitsvol fietsnetwerk	
GELUID <ul style="list-style-type: none"> - Wijziging snelheid en verkeersvolume wegverkeer in sterk bebouwde omgevingen (onderscheid wegvakken met dominant rolgeluid (> 30 km/h) / wegvakken met dominant motorgeluid (≤ 30 km/h)) - Wijziging snelheid en verkeersvolume vrachtverkeer in sterk bebouwde omgevingen (met aandacht voor onderscheid wegvakken met dominant rolgeluid (> 30 km/h) / wegvakken met dominant motorgeluid (≤ 30 km/h) en elektrificatieritme) - Mate waarin spoorverkeer toe-/afneemt in sterk bebouwde omgevingen 	✓	<ul style="list-style-type: none"> - Een aantrekkelijker fietsnetwerk en infrastructuur vermindert het autogebruik op lokale wegen over korte afstanden. Dit, samen met het aangepast snelheidsregime op lokale wegen die dienst doen als fietsstraten, vermindert de geluidsbelasting.
	!	
	✗	
LUCHT <ul style="list-style-type: none"> - Wijziging verkeersvolume wegverkeer in sterk bebouwde omgevingen en streetcanyons (rekening houdend met vermoedelijke ontwikkeling elektrificatiegraad) - Wijziging verkeersvolume vrachtverkeer in sterk bebouwde omgevingen (rekening houdend met vermoedelijke ontwikkeling elektrificatiegraad) - Mate waarin binnenvaart toe-/afneemt in sterk bebouwde omgevingen 	✓	<ul style="list-style-type: none"> • Een aantrekkelijker fietsnetwerk en infrastructuur vermindert het autogebruik op lokale wegen over korte afstanden. Dit, samen met het aangepast snelheidsregime op lokale wegen die dienst doen als fietsstraten, verbetert de luchtkwaliteit.
	!	
	✗	
VERKEERSVEILIGHEID <ul style="list-style-type: none"> - Wijziging van kwaliteit verkeersinfrastructuur en kruisingen (conflictvrij / ongelijkvloers) - Mate waarin verkeersstromen worden gescheiden en ontvlecht - Wijziging snelheid en verkeersvolume weg en vrachtverkeer in omgevingen met groot aantal kwetsbare weggebruikers 	✓	<ul style="list-style-type: none"> • De (verdere) uitrol van fietssnelwegen, veilige fietsinfrastructuur langsheen verkeerassen draagt bij tot de verkeersveiligheid van de fietser. • Autoluwe fietsroutes zorgen niet voor de ontvlechting, maar de vertraging van het autoverkeer waardoor de verkeersveiligheid voor de fietser verhoogt. • Het beleidsplan geeft expliciet aandacht aan veilige fietsinfrastructuur.
	!	<ul style="list-style-type: none"> • Er dient opgelet te worden dat fietsstraten en landelijke wegen niet vaker tot gemengd fietsverkeer met gemotoriseerd verkeer leiden. In dat geval worden die twee verkeersstromen niet ontvlecht en kan dit tot een negatieve beoordeling leiden. Ook dient een gepaste zonering voor fietsers langsheen drukke verkeersassen voorzien te worden met minimale afstand voor veiligheid. • De opmars van speedpedelecs in het verkeer heeft als gevolg dat er grote snelheidsverschillen zijn tussen de gebruikers van de fietspaden en fietssnelwegen. Het belangrijk hiermee rekening te houden en voldoende ruimte te voorzien (bijv. voldoende brede fietspaden). Dit type fiets eist zijn plaats op in het mobiliteitslandschap.
	✗	







<p>FYSIEK, SOCIAAL EN MENTAAL WELZIJN</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mate waarin het plan een actieve levensstijl bevordert (verplaatsingen te voet of per fiets). - Sociale rechtvaardigheid - Sociale cohesie - Link met groen-blauwe netwerken - Toegankelijkheid 		<ul style="list-style-type: none"> • Het divers aanbod aan fietsroutes (directe verbindingen via fietssnelwegen, kortste verbindingen langsheen verkeersassen, aangename fietstrajecten langsheen landschappen via autoluwe kwaliteitsfietsroutes) stimuleert de burger om niet enkel recreatief, maar ook voor functionele verplaatsingen de fiets te kiezen. Deze efficiënte/aangename fietsomgeving draagt dan ook bij tot de actieve levensstijl van de bevolking. • De autoluwe kwaliteitsfietsroutes langsheen verschillende landschappen vormen een ontspanningsruimte waar mensen tot (mentale) rust kunnen komen. • De fiets is een meer inclusieve modus dan de auto. Door het fietsnetwerk uit te breiden worden de transportmogelijkheden van bevolkingsgroepen met minder kansen verhoogd. Ook door de uitrol van een net aan fietsvoorzieningen wordt de fiets als vervoersmiddel deels gecollectiviseerd. Dit is positief voor de sociale rechtvaardigheid.
		
		

Subthema	Toetsing 5.4 AUTO Verkeersluwe mazen in een verbindend wegennet	
GELUID <ul style="list-style-type: none"> - Wijziging snelheid en verkeersvolume wegverkeer in sterk bebouwde omgevingen (onderscheid wegvakken met dominant rolgeluid (> 30 km/h) / wegvakken met dominant motorgeluid (≤ 30 km/h)) - Wijziging snelheid en verkeersvolume vrachtverkeer in sterk bebouwde omgevingen (met aandacht voor onderscheid wegvakken met dominant rolgeluid (> 30 km/h) / wegvakken met dominant motorgeluid (≤ 30 km/h) en elektrificatieritme) - Mate waarin spoorverkeer toe-/afneemt in sterk bebouwde omgevingen 		<ul style="list-style-type: none"> • Het voorkomen van sluipverkeer op lokale wegen kan de geluidsoverlast in woonwijken sterk terugdringen, waardoor de leefkwaliteit verhoogt. • De beoogde vermindering van het doorgaand auto- en vrachtverkeer in de kernen en de intensiteitenverschuiving van het lokale/onderliggende wegennet naar het hoofdwegennet leidt tot een daling van geluidsoverlast in de kernen, waardoor de leefkwaliteit in de kernen verbetert. • De vertraging van gemotoriseerd verkeer in de woonomgeving en op lokale wegen is essentieel voor de afname van geluidshinder
		<ul style="list-style-type: none"> • Interlokale mazen als autoluwe zones zijn een zeer grote troef naar geluidsoverlast (en ook luchthinder en verkeersveiligheid). De intergemeentelijke aanpak kan door de VVR worden gefaciliteerd. Het wordt aanbevolen om vanuit de VVR-hulp te bieden bij de uitwerking van de interlokale mazen door bijvoorbeeld de opmaak van een handleiding, het aanreiken van voorbeelden... en eveneens een coachende/ondersteunende houding aan te nemen.
		
LUCHT <ul style="list-style-type: none"> - Wijziging verkeersvolume wegverkeer in sterk bebouwde omgevingen en streetcanyons (rekening houdend met vermoedelijke ontwikkeling elektrificatiegraad) - Wijziging verkeersvolume vrachtverkeer in sterk bebouwde omgevingen (rekening houdend met vermoedelijke ontwikkeling elektrificatiegraad) - Mate waarin binnenvaart toe-/afneemt in sterk bebouwde omgevingen 		<ul style="list-style-type: none"> • De vermindering van het doorgaand auto- en vrachtverkeer in de kernen leidt tot een lokale daling van luchtmissies in de kernen, waardoor de luchtkwaliteit in de woonomgeving verbetert. Ook wordt hierdoor de intensiteit langs wegen die ongeschikt zijn voor verkeer op vlak van inrichting vanuit het oogpunt luchtkwaliteit (zoals street canyons) teruggedrongen met positieve gevolgen voor de luchtkwaliteit en gezondheid.
		
		
VERKEERSVEILIGHEID <ul style="list-style-type: none"> - Wijziging van kwaliteit verkeersinfrastructuur en kruisingen (conflictvrij / ongelijkvloers) - Mate waarin verkeersstromen worden gescheiden en ontvlecht - Wijziging snelheid en verkeersvolume weg en vrachtverkeer in omgevingen met groot aantal kwetsbare weggebruikers 		
		<ul style="list-style-type: none"> • Het voorkomen van doorgaand verkeer in de interlokale mazen en op lokale wegen zorgt voor minder onnodig verkeer in de woonwijken, waardoor de kans op verkeersconflicten daalt en de verkeersveiligheid van de trage weggebruiker verhoogt. Dit effect wordt echter enkel bereikt bij (een kwalitatieve) uitwerking van de interlokale mazen (zie puntje bij 'Geluid' over rol van de gemeente) of met aangepaste, gedeelde snelheden met zwakke weggebruikers, die niet expliciet worden benoemd.
		

<p>FYSIEK, SOCIAAL EN MENTAAL WELZIJN</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mate waarin het plan een actieve levensstijl bevordert (verplaatsingen te voet of per fiets). - Sociale rechtvaardigheid - Sociale cohesie - Link met groen-blauwe netwerken - Toegankelijkheid 		<ul style="list-style-type: none"> • Door autoverplaatsingen voor korte afstanden minder aantrekkelijk te maken wordt de bewoner gestimuleerd om voor kortere afstanden actieve verplaatsingsmodi te kiezen.
		<ul style="list-style-type: none"> • Door interlokale mazen te ontwerpen op maat van de mens wordt een actieve levensstijl gestimuleerd. Dit effect wordt echter enkel bereikt bij (een kwalitatieve) uitwerking van de interlokale mazen (zie puntje bij 'Geluid' over rol van de gemeente).
		





Subthema	Toetsing 5.5 HOPPINPUNTEN De hoekstenen voor combimobiliteit	
GELUID <ul style="list-style-type: none"> - Wijziging snelheid en verkeersvolume wegverkeer in sterk bebouwde omgevingen (onderscheid wegvakken met dominant rolgeluid (> 30 km/h) / wegvakken met dominant motorgeluid (≤ 30 km/h)) - Wijziging snelheid en verkeersvolume vrachtverkeer in sterk bebouwde omgevingen (met aandacht voor onderscheid wegvakken met dominant rolgeluid (> 30 km/h) / wegvakken met dominant motorgeluid (≤ 30 km/h) en elektrificatieritme) - Mate waarin spoorverkeer toe-/afneemt in sterk bebouwde omgevingen 	✓	<ul style="list-style-type: none"> - Een uitgerold en kwalitatief netwerk van Hoppinpunten maakt het gebruik van collectieve transportmiddelen en/of deelfietsen eenvoudiger en toegankelijker. Dit maakt de auto-afhankelijkheid lager en heeft een positief effect op de geluidshinder in de kern.
	!	
	✗	
	LUCHT <ul style="list-style-type: none"> - Wijziging verkeersvolume wegverkeer in sterk bebouwde omgevingen en streetcanyons (rekening houdend met vermoedelijke ontwikkeling elektrificatiegraad) - Wijziging verkeersvolume vrachtverkeer in sterk bebouwde omgevingen (rekening houdend met vermoedelijke ontwikkeling elektrificatiegraad) - Mate waarin binnenvaart toe-/afneemt in sterk bebouwde omgevingen 	✓
	!	
	✗	
	VERKEERSVEILIGHEID <ul style="list-style-type: none"> - Wijziging van kwaliteit verkeersinfrastructuur en kruisingen (conflictvrij / ongelijkvloers) - Mate waarin verkeersstromen worden gescheiden en ontvlecht - Wijziging snelheid en verkeersvolume weg en vrachtverkeer in omgevingen met groot aantal kwetsbare weggebruikers 	✓
	!	
	✗	

<p>FYSIEK, SOCIAAL EN MENTAAL WELZIJN</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mate waarin het plan een actieve levensstijl bevordert (verplaatsingen te voet of per fiets). - Sociale rechtvaardigheid - Sociale cohesie - Link met groen-blauwe netwerken - Toegankelijkheid 		<ul style="list-style-type: none"> • Het voorzien van buurthoppinpunten, waar deelmobiliteit beschikbaar is, maakt deze vormen van modi (deelauto, deelfiets...) meer toegankelijk voor minderbedeelden, wat bijdraagt tot de sociale rechtvaardigheid. • Deelmobiliteit kan leiden tot een afname van het aantal privé-wagens in de buurt, waardoor er minder autoparkeerplaatsen nodig zijn en er meer ruimte gecreëerd kan worden voor de trage weggebruiker (bijv. de inrichting van een berm/groenperk tussen het voetpad en de straat). Wanneer de vrijgekomen ruimte groen ingevuld wordt, kan dit een positief effect hebben op o.a. het straatbeeld, de beleving van de straat en de (mentale) gezondheid.
		
		




Subthema	Toetsing 5.6 LOGISTIEK Efficiënte logistiek met minimale impact	
GELUID <ul style="list-style-type: none"> - Wijziging snelheid en verkeersvolume wegverkeer in sterk bebouwde omgevingen (onderscheid wegvakken met dominant rolgeluid (> 30 km/h) / wegvakken met dominant motorgeluid (≤ 30 km/h)) - Wijziging snelheid en verkeersvolume vrachtverkeer in sterk bebouwde omgevingen (met aandacht voor onderscheid wegvakken met dominant rolgeluid (> 30 km/h) / wegvakken met dominant motorgeluid (≤ 30 km/h) en elektrificatieritme) - Mate waarin spoorverkeer toe-/afneemt in sterk bebouwde omgevingen 		<ul style="list-style-type: none"> • Het vrachtgeleidingsnetwerk verzamelt en ontsluit vracht richting het hogere netwerk, waardoor doorgaand (vracht)verkeer gemeden wordt in de woonconcentraties. Dit zorgt voor een beperking van de geluidshinder t.g.v. vrachtverkeer in de kernen. • Het voorzien van voldoende, uitgeruste parkings voor vrachtwagens voorkomt dat deze in woonwijken parkeren, wat de geluidsoverlast in de kernen ten goede komt. Het zijn de lokale besturen die hiervoor bevoegd zijn, maar de VVR coördineert en zorgt voor uitwisseling van informatie. Op niveau van de hoofdwegen ligt de coördinatie op Vlaams niveau. • De clustering van logistieke functies en bedrijvigheid beperkt de afstand van voor- en natransport en biedt mogelijkheden naar modal shift en collectief transport, wat minder belastend is voor het geluidsklimaat en de blootstelling voor kwetsbare locaties. Het voorzien van stadsdistributie met een link naar Hoppinpunten door nabijheid of pakketautomaten voorziet ook in een beter geluidsklimaat door het beperken van het aantal verplaatsingen, indien de aanlevering collectief gebeurt weliswaar. De concrete invulling hiervan wordt doorgeschoven naar de lokale overheid. • Een verhoogd gebruik van bestaande binnenvaart en de uitbouw van de stadsdistributie helpt de modal shift voor logistiek transport realiseren met afname van de geluidshinder binnen de kern tot gevolg.
		<ul style="list-style-type: none"> • Het netto aantal blootgestelden aan verhoogde geluidsniveaus door vrachtverkeer zal dalen door een efficiënte ontsluiting via vrachtroutenetwerk en vermindering van dense woongebieden. Echter, door de toename van vrachtverkeer op het vrachtroutenetwerk, kan dit leiden tot een lokaal verhoogde blootstelling aan geluidsemisies voor bewoning langsheen het vrachtroutenetwerk. Bewoning dient langs deze wegen te worden uitgefaseerd of via technische en perceptieve geluidsbuffering te worden afgeschermd. Het inzetten op geluidsarm (elektrisch) vrachtverkeer blijft relevant.
LUCHT <ul style="list-style-type: none"> - Wijziging verkeersvolume wegverkeer in sterk bebouwde omgevingen en streetcanyons (rekening houdend met vermoedelijke ontwikkeling elektrificatiegraad) - Wijziging verkeersvolume vrachtverkeer in sterk bebouwde omgevingen (rekening houdend met vermoedelijke ontwikkeling elektrificatiegraad) - Mate waarin binnenvaart toe-/afneemt in sterk bebouwde omgevingen 		<ul style="list-style-type: none"> • Het vrachtgeleidingsnetwerk verzamelt en ontsluit vracht richting het hogere netwerk, waardoor doorgaand (vracht)verkeer gemeden wordt in de woonconcentraties en dichtbewoonde dorps- en stadskernen. Dit zorgt voor een beperking van de luchtpollutie t.g.v. vrachtverkeer in de kernen en bijgevolg minder blootstelling aan directe immissies voor omwonenden. • Het voorzien van voldoende, uitgeruste parkings voor vrachtverkeer voorkomt dat vrachtwagens in woonwijken parkeren, wat de luchtkwaliteit in de kernen ten goede komt. Het zijn de lokale besturen die hiervoor bevoegd zijn, maar de VVR coördineert en zorgt voor uitwisseling van informatie. Op niveau van de hoofdwegen ligt de coördinatie op Vlaams niveau. • De clustering van logistieke functies en bedrijvigheid beperkt de afstand van voor- en natransport en biedt mogelijkheden naar modal shift en collectief transport, wat minder belastend is voor de luchtkwaliteit en de blootstelling voor kwetsbare locaties. Het voorzien van stadsdistributie met een link naar Hoppinpunten door nabijheid of pakketautomaten voorziet ook in betere luchtkwaliteit door het beperken van het aantal verplaatsingen, indien de aanlevering collectief gebeurt weliswaar. De concrete invulling hiervan wordt doorgeschoven naar lokale overheid. • Een verhoogd gebruik van bestaande binnenvaart en uitbouw van de stadsdistributie helpt de modal shift voor logistiek transport realiseren met afname van emissies binnen de kern tot gevolg.
		<ul style="list-style-type: none"> • De toename van binnenvaartverkeer langsheen dichte bewoonde gebieden kan leiden tot een verhoogde blootstelling aan luchtpolluenten ten gevolge van de binnenvaart. • De toename van vrachtverkeer langsheen het vrachtroutenetwerk dat doorheen dichte bewoonde gebieden loopt, kan leiden tot een verhoogde blootstelling aan pollutienemissies. Het inzetten op emissiearm (elektrisch) vrachtverkeer blijft relevant.
VERKEERSVEILIGHEID <ul style="list-style-type: none"> - Wijziging van kwaliteit verkeersinfrastructuur en kruisingen (conflictvrij / ongelijkvloers) - Mate waarin verkeersstromen worden gescheiden en ontvlecht 		<ul style="list-style-type: none"> • De focus op ontvlechting van het vrachtroutenetwerk en op het regionaal netwerk draagt positief bij tot de verkeersveiligheid. • Het voorzien van voldoende, uitgeruste parkings voor vrachtverkeer voorkomt dat vrachtwagens foutief in woonwijken parkeren. Het vermijden van (geparkeerde) vrachtwagens in de woonwijken heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. Het zijn de lokale besturen die hiervoor bevoegd zijn, maar de VVR coördineert en zorgt voor uitwisseling van informatie. Op niveau van de hoofdwegen ligt de coördinatie op Vlaams niveau.
		<ul style="list-style-type: none"> • Er dient voldoende aandacht te worden besteed aan ontvlechting en/of gedeelde snelheden van verschillende verkeersmodi om de verkeersveiligheid te waarborgen.

<ul style="list-style-type: none"> - Wijziging snelheid en verkeersvolume weg en vrachtverkeer in omgevingen met groot aantal kwetsbare weggebruikers 		
<p>FYSIEK, SOCIAAL EN MENTAAL WELZIJN</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mate waarin het plan een actieve levensstijl bevordert (verplaatsingen te voet of per fiets). - Sociale rechtvaardigheid - Sociale cohesie - Link met groen-blauwe netwerken - Toegankelijkheid 	  	<ul style="list-style-type: none"> • Het voorzien van stadsdistributie met een link naar Hoppinpunten door nabijheid of pakketautomaten voorziet ook in meer actieve verplaatsingen indien de Hoppinpunten in de nabijheid van bewoning liggen met gepaste inrichting voor actief transport.

Subthema	Toetsing 5.7 GEDRAG Inzetten op een nieuwe mobiliteitscultuur	
GELUID <ul style="list-style-type: none"> - Wijziging snelheid en verkeersvolume wegverkeer in sterk bebouwde omgevingen (onderscheid wegvakken met dominant rolgeluid (> 30 km/h) / wegvakken met dominant motorgeluid (≤ 30 km/h) - Wijziging snelheid en verkeersvolume vrachtverkeer in sterk bebouwde omgevingen (met aandacht voor onderscheid wegvakken met dominant rolgeluid (> 30 km/h) / wegvakken met dominant motorgeluid (≤ 30 km/h) en elektrificatieritme - Mate waarin spoorverkeer toe-/afneemt in sterk bebouwde omgevingen 	✓	<ul style="list-style-type: none"> - Een transitiegericht parkeerbeleid draagt bij tot het ontmoedigen van autogebruik, wat bijdraagt tot een verminderde geluidsemisatie.
	!	
	✗	
LUCHT <ul style="list-style-type: none"> - Wijziging verkeersvolume wegverkeer in sterk bebouwde omgevingen en streetcanyons (rekening houdend met vermoedelijke ontwikkeling elektrificatiegraad) - Wijziging verkeersvolume vrachtverkeer in sterk bebouwde omgevingen (rekening houdend met vermoedelijke ontwikkeling elektrificatiegraad) - Mate waarin binnenvaart toe-/afneemt in sterk bebouwde omgevingen 	✓	<ul style="list-style-type: none"> • Een transitiegericht parkeerbeleid draagt bij tot het ontmoedigen van autogebruik, wat bijdraagt tot een verminderde uitstoot van luchtstoffen.
	!	
	✗	
VERKEERSVEILIGHEID <ul style="list-style-type: none"> - Wijziging van kwaliteit verkeersinfrastructuur en kruisingen (conflictfrij / ongelijkvloers) - Mate waarin verkeersstromen worden gescheiden en ontvlecht - Wijziging snelheid en verkeersvolume weg en vrachtverkeer in omgevingen 	✓	<ul style="list-style-type: none"> • Het stimuleren van combimobiliteit draagt bij tot een lager autobezit en dus een verminderde circulatie van auto's doorheen de woonwijken, wat de verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruiker verbetert. • Mobiliteitsmanagement draagt bij tot een verhoogde verkeersveiligheid door het ontraden van autoverplaatsingen tijdens de spits, stimuleren van telewerken, de keuze voor alternatieve vervoersmodi... • Verkeersmanagement onder de vorm van dynamische regelingen van verkeerslichten draagt bij tot de uitwerking van een meer conflictvrije en een veiligere verkeersomgeving.
	!	

met groot aantal kwetsbare weggebruikers		
FYSIEK, SOCIAAL EN MENTAAL WELZIJN - Mate waarin het plan een actieve levensstijl bevordert (verplaatsingen te voet of per fiets). - Sociale rechtvaardigheid - Sociale cohesie - Link met groen-blauwe netwerken - Toegankelijkheid		<ul style="list-style-type: none"> • Het stimuleren van combimobiliteit maakt de keuze voor duurzame vervoersmodi, waaronder de fiets, gemakkelijker en kan de bevolking aanzetten tot een meer actieve levensstijl. • Kwalitatieve fietsinfrastructuur draagt bij tot de motivatie om mensen te stimuleren tot actieve verplaatsingen (en bijgevolg een actievere levensstijl).
		<ul style="list-style-type: none"> • Het beleid dient ook uitgebreid aandacht te hebben voor vervoersarmoede en de toegankelijkheid van de vervoersnetwerken.
		


Subthema	Toetsing 5.8 RUIJTE Advies voor een geïntegreerd beleid	
GELUID <ul style="list-style-type: none"> - Wijziging snelheid en verkeersvolume wegverkeer in sterk bebouwde omgevingen (onderscheid wegvakken met dominant rolgeluid (> 30 km/h) / wegvakken met dominant motorgeluid (≤ 30 km/h)) - Wijziging snelheid en verkeersvolume vrachtverkeer in sterk bebouwde omgevingen (met aandacht voor onderscheid wegvakken met dominant rolgeluid (> 30 km/h) / wegvakken met dominant motorgeluid (≤ 30 km/h) en elektrificatieritme) - Mate waarin spoorverkeer toe-/afneemt in sterk bebouwde omgevingen 	✓	
	!	
	✗	<ul style="list-style-type: none"> • 'Wonen wordt aangemoedigd waar sterk openbaar vervoer en veel voorzieningen nabij zijn': op vlak van geluidsoverlast dient dit enigszins genuanceerd te worden. Nabijheid van openbaar vervoer betekent niet per se dat zoveel mogelijk huizen rond enkele trein- en bushaltes moeten komen. Openbaar vervoer veroorzaakt immers geluidsoverlast. Wijken kunnen zo ingevuld worden dat tussen zware transportinfrastructuur en woonwijken nog een buffer van groen en/of voorzieningen ligt om geluidsoverlast afkomstig van deze transportfuncties te beperken.
LUCHT <ul style="list-style-type: none"> - Wijziging verkeersvolume wegverkeer in sterk bebouwde omgevingen en streetcanyons (rekening houdend met vermoedelijke ontwikkeling elektrificatiegraad) - Wijziging verkeersvolume vrachtverkeer in sterk bebouwde omgevingen (rekening houdend met vermoedelijke ontwikkeling elektrificatiegraad) - Mate waarin binnenvaart toe-/afneemt in sterk bebouwde omgevingen 	✓	<ul style="list-style-type: none"> • Het locatiebeleid gericht op de vestiging van logistieke actoren die goederen verhandelen die via spoor of water vervoerd kunnen worden, draagt bij tot de verduurzaming van de transportketen, waardoor de uitstoot van luchtvervuiling zal dalen. • De keuze om logistieke actoren te vestigen op plaatsen waar ze geen bijkomend vrachtverkeer op kwetsbare locaties genereren draagt positief bij tot de luchtkwaliteit van de kernen.
	!	
	✗	<ul style="list-style-type: none"> • 'Wonen wordt aangemoedigd waar sterk openbaar vervoer en veel voorzieningen nabij zijn': op vlak van luchtvervuiling dient dit enigszins genuanceerd te worden. Bij de uitbouw van vervoersknooppunten in dichtbevolkte gebieden moet rekening gehouden worden met de mogelijke luchtvervuiling die hierbij geproduceerd wordt (ook wel gekend als de verdichtingsparadox). Echter, in het kader van de elektrificatie van het gemotoriseerd vervoer kan dit effect beperkt blijven.
VERKEERSVEILIGHEID <ul style="list-style-type: none"> - Wijziging van kwaliteit verkeersinfrastructuur en kruisingen (conflictvrij / ongelijkvloers) - Mate waarin verkeersstromen worden gescheiden en ontvlecht - Wijziging snelheid en verkeersvolume weg en vrachtverkeer in omgevingen met groot aantal kwetsbare weggebruikers 	✓	<ul style="list-style-type: none"> - De keuze om logistieke actoren te vestigen op plaatsen waar ze geen bijkomend vrachtverkeer op kwetsbare locaties genereren draagt positief bij tot de verkeersleefbaarheid van de kernen.
	!	
	✗	

<p>FYSIEK, SOCIAAL EN MENTAAL WELZIJN</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mate waarin het plan een actieve levensstijl bevordert (verplaatsingen te voet of per fiets). - Sociale rechtvaardigheid - Sociale cohesie - Link met groen-blauwe netwerken - Toegankelijkheid 		<ul style="list-style-type: none"> • Door verweving en verdichting nemen verplaatsingsafstanden af, waardoor enerzijds het aantal actieve verplaatsingen zal toenemen en anderzijds openbaar vervoer efficiënter georganiseerd kan worden. • Het consolideren van het woonaanbod in kernen met een laag voorzieningsniveau leidt op termijn tot de clustering van het woonaanbod in goed uitgeruste kernen, waarbij mensen dicht bij elkaar wonen. Dit verhoogt enerzijds de sociale cohesie en anderzijds de mogelijkheid om dagelijkse (korte) verplaatsingen meer met de fiets of het openbaar vervoer te doen. • De vestiging van attractoren op duurzaam ontsloten plaatsen verhoogt de bereikbaarheid van deze attractoren voor kwetsbare groepen in de samenleving (ouderen, minderbedeelden...).
		
		



Subthema	Toetsing 5.2. OV Openbaar vervoer als ruggengraat van onze regio	
<p>ECOTOOP- EN HABITATVERLIES/WINST/WIJZIGING</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mate van ecotoopverlies of het vermijden ervan - Mate van ecotooptoename 	✔	
	!	<ul style="list-style-type: none"> • Bij de uitbreiding van het S-netwerk of nieuwe infrastructuur dient er steeds te worden gestreefd naar een minimale inname van ecotopen en habitats.
	✘	
<p>VERSNIPPERING EN ONTSNIPPERING</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wijzigingen aan de (barrièrewerking van) het infrastructuurnet (auto- en spoorwegen) - Toename/afname van randeffecten door versnippering (toename verstoring in vorm van licht- en geluidhinder) - Toename/afname van de connectiviteit van het natuurlijke netwerk 	✔	
	!	<ul style="list-style-type: none"> • Bij uitbreiding van het (H)OV netwerk is het van groot belang de barrièrewerking nauwlettend in rekening te brengen bij alternatievenafwegingen. • Het belang van spoorwegbermen als ecologische verbinding mag niet onderschat worden. Zowel doorheen de open ruimte als stedelijk gebied vormen deze belangrijke corridors. Het opnieuw opwaarderen van oude spoorwegbermen voor spoorverkeer of als verbinding voor fietsers en traag verkeer kan een barrièrewerking teweegbrengen.
	✘	
<p>LICHT- EN GELUIDSHINDER TEN GEVOLGE VAN WEG- EN SPOORVERKEER TER HOOGTE VAN WAARDEVOLLE HABITATS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wijzigingen in modal split of in gebruikintensiteit van de verkeersinfrastructuur nabij waardevolle habitats - Wijzigingen in ontwerpvisie op infrastructuur 	✔	
	!	
	✘	
	✔	<ul style="list-style-type: none"> • De verdere uitbouw van een hoogwaardig openbaar vervoerssysteem met betrouwbare, snelle en comfortabele verbindingen zal ervoor zorgen dat men meer voor duurzame verplaatsingen zal kiezen in de toekomst. Dit zal voor een daling in de broeikasgasemissies zorgen en aldus een daling in stikstofdepositie.

STIKSTOF		
- Mate waarin verkeersemisies wijzigen (door wijzigingen in verkeersstromen en snelheden) nabij Speciale Beschermingszones en VEN-gebieden		


Subthema	Toetsing 5.3 FIETS Uitbouw van een kwaliteitsvol fietsnetwerk	
<p>ECOTOOP- EN HABITATVERLIES/WINST/WIJZIGING</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mate van ecotoopverlies of het vermijden ervan - Mate van ecotooptoename 	✔	
	!	
	✘	<ul style="list-style-type: none"> • Het ontkoppelen van fietssnelwegen van verkeersassen door deze aan te leggen langs landschaplijnen kan bijkomende verharding en habitatinname betekenen. Bijkomend ruimtebeslag in of nabij habitats dient te worden vermeden.
<p>VERSNIPPERING EN ONTSNIPPERING</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wijzigingen aan de (barrièrewerking van) het infrastructuurnet (auto- en spoorwegen) - Toename/afname van randeffecten door versnippering (toename verstoring in vorm van licht- en geluidhinder) - Toename/afname van de connectiviteit van het natuurlijke netwerk 	✔	
	!	<ul style="list-style-type: none"> • Het is aangeraden om bij de uitbouw van het fietsnetwerk maximaal gebruik te maken van de bestaande wegenis. Zo wordt bijkomende versnippering van habitats vermeden.
	✘	<ul style="list-style-type: none"> • Het ontkoppelen van de fietssnelwegen van verkeersassen door ze uit te bouwen langs landschaplijnen (spoorlijnen, waterwegen) kan het risico op versnippering verhogen. Zeker indien de uitbouw van de bestaande infrastructuur of het voorzien van een nieuwe fietsverbinding het bestaande groen-blauw netwerk doorkruist of ermee overlapt. Daarnaast kan fietsinfrastructuur barrières doen ontstaan of bestaande barrières versterken.
<p>LICHT- EN GELUIDSHINDER TEN GEVOLGE VAN WEG- EN SPOORVERKEER TER HOOGTE VAN WAARDEVOLLE HABITATS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wijzigingen in modal split of in gebruikintensiteit van de verkeersinfrastructuur nabij waardevolle habitats - Wijzigingen in ontwerpvisie op infrastructuur 	✔	
	!	<ul style="list-style-type: none"> • Fietssnelwegen zorgen voor snelle verbindingen tussen de grootste kernen van de regio. Het ontkoppelen van de fietssnelwegen van verkeersassen door ze uit te bouwen langs landschaplijnen (spoorlijnen, waterwegen) kan licht- en geluidshinder veroorzaken in de nabijgelegen habitats. De VVR spreekt zich niet uit over het vermijden van omgevingshinder. De vervoerregio kan hier echter wel een rol spelen door de nieuwe lichtvisie te promoten en zo de effecten van lichthinder te milderen.
	✘	
	✔	<ul style="list-style-type: none"> • De VVR wil zowel op lokale (korte) als op regionale schaal (middellange afstanden) inzetten op de groei van het fietsgebruik. De uitbouw van een fijnmazig en kwaliteitsvol fietsnetwerk kan de modal shift in de hand werken en voor een daling van emissies zorgen.

STIKSTOF		
- Mate waarin verkeersemisies wijzigen (door wijzigingen in verkeersstromen en snelheden) nabij Speciale Beschermingszones en VEN-gebieden		

Subthema	Toetsing 5.4 AUTO Verkeersluwe mazen in een verbindend wegennet	
<p>ECOTOOP- EN HABITATVERLIES/WINST/WIJZIGING</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mate van ecotoopverlies of het vermijden ervan - Mate van ecotooptoename 	✓	
	!	
	✗	
<p>VERSNIPPERING EN ONTSNIPPERING</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wijzigingen aan de (barrièrewerking van) het infrastructuurnet (auto- en spoorwegen) - Toename/afname van randeffecten door versnippering (toename verstoring in vorm van licht- en geluidhinder) - Toename/afname van de connectiviteit van het natuurlijke netwerk 	✓	<ul style="list-style-type: none"> • De visie omtrent het maximaal ontmoedigen van verkeer langs het lokaal wegennet zal een positief effect hebben op de versnippering en verstoringdruk op de open ruimte.
	!	<ul style="list-style-type: none"> • Verschillende interlokale en regionale wegen lopen binnen de vervoerregio Vlaamse Rand langs hoofdkernen van het ecologisch netwerk. Aandacht is nodig voor het milderen van de omgevingsdruk en het verzilveren van ontsnipperingskansen waar het wegennet overlapt met het ecologisch netwerk. • Op Vlaams niveau werd er een ontsnipperingsplan uitgewerkt dat als basis kan dienen: Vlaams Actieplan Ecologische Ontsnippering (VAPEO).
	✗	
<p>LICHT- EN GELUIDSHINDER TEN GEVOLGE VAN WEG- EN SPOORVERKEER TER HOOGTE VAN WAARDEVOLLE HABITATS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wijzigingen in modal split of in gebruiksintensiteit van de verkeersinfrastructuur nabij waardevolle habitats - Wijzigingen in ontwerpvisie op infrastructuur 	✓	<ul style="list-style-type: none"> • De visie omtrent het maximaal ontmoedigen van verkeer langs het lokaal wegennet zal een positief effect hebben op de versnippering en verstoringdruk op de open ruimte.
	!	
	✗	
	✓	<ul style="list-style-type: none"> • Door sluipverkeer doorheen de interlokale mazen te ontmoedigen, zullen de emissies in het open ruimtegebied dalen. Dit is positief voor de habitats gevoelig voor stikstofdepositie in dit gebied.

<p>STIKSTOF</p> <p>- Mate waarin verkeersemisssies wijzigen (door wijzigingen in verkeersstromen en snelheden) nabij Speciale Beschermingszones en VEN-gebieden</p>		<ul style="list-style-type: none"> Een aandachtspunt hier is om de uitbreiding en/of versterking van het OV-netwerk en het ontmoedigen van het gebruik van de interlokale mazen gelijktijdig door te voeren. Op deze manier is de kans op de realisatie van de modal shift het grootst en kan er een afname in verkeersemisssies verwacht worden.
		


Subthema	Toetsing 5.5 HOPPINPUNTEN De hoekstenen voor combimobiliteit	
<p>ECOTOOP- EN HABITATVERLIES/WINST/WIJZIGING</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mate van ecotoopverlies of het vermijden ervan - Mate van ecotooptoename 	✓	
	!	
	✗	
<p>VERSNIPPERING EN ONTSNIPPERING</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wijzigingen aan de (barrièrewerking van) het infrastructuurnet (auto- en spoorwegen) - Toename/afname van randeffecten door versnippering (toename verstoring in vorm van licht- en geluidhinder) - Toename/afname van de connectiviteit van het natuurlijke netwerk 	✓	
	!	
	✗	
<p>LICHT- EN GELUIDSHINDER TEN GEVOLGE VAN WEG- EN SPOORVERKEER TER HOOGTE VAN WAARDEVOLLE HABITATS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wijzigingen in modal split of in gebruiksintensiteit van de verkeersinfrastructuur nabij waardevolle habitats - Wijzigingen in ontwerpvisie op infrastructuur 	✓	<ul style="list-style-type: none"> • De uitbouw van Hoppinpunten draagt specifiek bij tot het bereiken van de beoogde modal shift. Door het stimuleren van het gebruik van duurzame modi of de combinatie ervan, kan dit een daling van licht- en geluidshinder teweegbrengen in de buurt van waardevolle habitats.
	!	
	✗	
	✓	<ul style="list-style-type: none"> • De uitbouw van Hoppinpunten draagt bij tot het bereiken van de beoogde modal shift. Door het stimuleren van het gebruik van duurzame modi of de combinatie ervan, kan dit een daling in stikstof(depositie) veroorzaken. Dit kan positief beoordeeld worden.











<p>STIKSTOF</p> <p>- Mate waarin verkeersemisies wijzigen (door wijzigingen in verkeersstromen en snelheden) nabij Speciale Beschermingszones en VEN-gebieden</p>		
		

Subthema	Toetsing 5.6 LOGISTIEK Efficiënte logistiek met minimale impact	
<p>ECOTOOP- EN HABITATVERLIES/WINST/WIJZIGING</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mate van ecotoopverlies of het vermijden ervan - Mate van ecotooptoename 	✓	
	!	<ul style="list-style-type: none"> • Door het bundelen van stromen in tijd en ruimte in multimodale logistieke knopen wordt de efficiëntie van het logistiek systeem verhoogd. Zo'n logistiek knooppunt wordt enkel uitgebouwd op een geschikte locatie waar een positieve wisselwerking met andere knooppunten binnen het netwerk kan worden gerealiseerd. Op deze strategische plaats lijkt de bijkomende ruimte inname beperkt. Dit kan verder worden versterkt door tijdens de inrichting aandacht te hebben voor de ecologische doorwaadbaarheid van zo'n knooppunt.
	✗	
<p>VERSNIPPERING EN ONTSNIPPERING</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wijzigingen aan de (barrièrewerking van) het infrastructuurnet (auto- en spoorwegen) - Toename/afname van randeffecten door versnippering (toename verstoring in vorm van licht- en geluidhinder) - Toename/afname van de connectiviteit van het natuurlijke netwerk 	✓	
	!	
	✗	
<p>LICHT- EN GELUIDSHINDER TEN GEVOLGE VAN WEG- EN SPOORVERKEER TER HOOGTE VAN WAARDEVOLLE HABITATS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wijzigingen in modal split of in gebruiksintensiteit van de verkeersinfrastructuur nabij waardevolle habitats - Wijzigingen in ontwerpvisie op infrastructuur 	✓	<ul style="list-style-type: none"> • De bundeling van vracht op multimodale logistieke knopen verhoogt de efficiëntie van het logistiek systeem en zal voor een daling in geluidshinder zorgen gezien door verhoogde efficiëntie minder vrachtverkeer nodig is.
	!	
	✗	
	✓	

STIKSTOF		
- Mate waarin verkeersemisies wijzigen (door wijzigingen in verkeersstromen en snelheden) nabij Speciale Beschermingszones en VEN-gebieden		






Subthema	Toetsing 5.7 GEDRAG Inzetten op een nieuwe mobiliteitscultuur	
<p>ECOTOOP- EN HABITATVERLIES/WINST/WIJZIGING</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mate van ecotoopverlies of het vermijden ervan - Mate van ecotooptoename 	✓	
	!	
	✗	
<p>VERSNIPPERING EN ONTSNIPPERING</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wijzigingen aan de (barrièrewerking van) het infrastructuurnet (auto- en spoorwegen) - Toename/afname van randeffecten door versnippering (toename verstoring in vorm van licht- en geluidhinder) - Toename/afname van de connectiviteit van het natuurlijke netwerk 	✓	
	!	
	✗	
<p>LICHT- EN GELUIDSHINDER TEN GEVOLGE VAN WEG- EN SPOORVERKEER TER HOOGTE VAN WAARDEVOLLE HABITATS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wijzigingen in modal split of in gebruiksintensiteit van de verkeersinfrastructuur nabij waardevolle habitats - Wijzigingen in ontwerpvisie op infrastructuur 	✓	<ul style="list-style-type: none"> • De vervoerregio wil minder autoverplaatsingen (modal en mental shift). Deze modal shift, elektrificatie en het verbeteren van de doorstroming hebben potentieel een verdere daling van verstoring vanuit verkeer tot gevolg.
	!	
	✗	
	✓	<ul style="list-style-type: none"> • Het verder uitbouwen van een kwaliteitsvol aanbod en het doelgroepenbeleid kan bijdragen tot een daling in verkeersemissies







<p>STIKSTOF</p> <p>- Mate waarin verkeersemisies wijzigen (door wijzigingen in verkeersstromen en snelheden) nabij Speciale Beschermingszones en VEN-gebieden</p>		
		







Subthema	Toetsing 5.8 RUIMTE Advies voor een geïntegreerd beleid	
<p>ECOTOOP- EN HABITATVERLIES/WINST/WIJZIGING</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mate van ecotoopverlies of het vermijden ervan - Mate van ecotooptoename 		
		<ul style="list-style-type: none"> • Bij slim ruimtegebruik moet niet alleen aandacht geschonken worden aan verdichting maar ook aan ruimte voor vegetatie en water.
		
<p>VERSNIPPERING EN ONTSNIPPERING</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wijzigingen aan de (barrièrewerking van) het infrastructuurnet (auto- en spoorwegen) - Toename/afname van randeffecten door versnippering (toename verstoring in vorm van licht- en geluidhinder) - Toename/afname van de connectiviteit van het natuurlijke netwerk 		<ul style="list-style-type: none"> • Slim ruimtegebruik door het uitbouwen van functies in de kern dicht bij multimodale knooppunten kan op termijn duurzame mobiliteit stimuleren. Dit is ook cruciaal om open ruimtes buiten de kernen te vrijwaren en innames en versnippering van habitats te vermijden.
		
		
<p>LICHT- EN GELUIDSHINDER TEN GEVOLGE VAN WEG- EN SPOORVERKEER TER HOOGTE VAN WAARDEVOLLE HABITATS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wijzigingen in modal split of in gebruiksintensiteit van de verkeersinfrastructuur nabij waardevolle habitats - Wijzigingen in ontwerpvisie op infrastructuur 		<ul style="list-style-type: none"> • Verdichting en slim ruimtegebruik zoals bijkomende bedrijvigheid concentreren op locaties met hoge knooppuntwaarde zou een positief effect moeten hebben op het licht- en geluidsklimaat in de open ruimte.
		
		
		







STIKSTOF		
- Mate waarin verkeersemisies wijzigen (door wijzigingen in verkeersstromen en snelheden) nabij Speciale Beschermingszones en VEN-gebieden		







Subthema	Toetsing 5.2 OPENBAAR VERVOER De ruggengraat van het systeem	
<p>KLIMAATMITIGATIE</p> <p>- Mate waarin broeikasgasemissies afnemen als gevolg van het plan.</p>	<p>✓</p>	<ul style="list-style-type: none"> De uitbouw en versterking van een hiërarchisch en samenhangend openbaar vervoerssysteem met snelle, betrouwbare en comfortabele verbindingen op verschillende schaalniveaus en met vlotte overstap via strategische vervoersknopen, zorgt ervoor dat het openbaar vervoer aantrekkelijker wordt en meer zal worden gebruikt. Dit heeft een sterk positief effect op de modal shift naar meer duurzame modi en bijhorende reductie van broeikasgasemissies van personenverplaatsingen.
	<p>!</p>	<ul style="list-style-type: none"> Door langsheen (H)OV-corridors volop prioriteit te geven aan de doorstroming van openbaar vervoer boven die van auto's, wordt openbaar vervoer aantrekkelijker dan de auto en zal dit meer gebruikt worden. Dat heeft een sterk positief effect op het inperken van de broeikasgasemissies van personenverplaatsingen. Het plan zou meer nadruk kunnen leggen op deze prioriteit in doorstroming van het openbaar vervoer boven die van auto's. Veel aandacht gaat naar diverse kwaliteitscriteria om de verschillende lagen van het openbaar vervoer zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Om echter een volledig emissievrij personenvervoer te hebben, zouden ook extra criteria kunnen worden toegevoegd over het vergroenen (met een nuluitstoot van broeikasgassen) van alle (toekomstige) OV-voertuigen (treinen, lightrail, trams, bussen, VoM-voertuigen, ...). Om de gewenste frequenties van 4x per uur voor het regionale voorstadsnet (S-net) te realiseren, zullen capaciteitsuitbreidingen van de spoorweginfrastructuur noodzakelijk zijn. Bij het aanleggen van zulke nieuwe infrastructuur dient voldoende aandacht te gaan naar een klimaatneutraal ontwerp, door materialen te gebruiken met een zo laag mogelijke koolstofvoetafdruk.
<p>KLIMAATADAPTATIE</p> <p>- Mate waarin het plan bijdraagt aan een vergroting van de weerbaarheid van de omgeving aan de gevolgen van klimaatverandering (hittestress, droogte, overstromingen vanuit waterlopen, overstromingen door zeespiegelstijging, wateroverlast door hevige regenval, ...).</p>	<p>✓</p>	
	<p>!</p>	<ul style="list-style-type: none"> Om de gewenste frequenties van 4x per uur voor het regionale voorstadsnet (S-net) te realiseren, zullen capaciteitsuitbreidingen van de spoorweginfrastructuur noodzakelijk zijn. Bij het aanleggen van zulke nieuwe infrastructuur dient voldoende aandacht te gaan naar een klimaatadaptief ontwerp, zodat de impact ervan op de weerbaarheid van de omgeving tegen de gevolgen van klimaatverandering kan worden ingeperkt. Ook bij de uitbouw van halte-infrastructuur is dit een belangrijk aandachtspunt.
	<p>✗</p>	







Subthema	Toetsing 5.3 FIETS Sprong in de uitbouw van een kwaliteitsvol fietsnetwerk	
KLIMAATMITIGATIE - Mate waarin broeikasgasemissies afnemen als gevolg van het plan.		<ul style="list-style-type: none"> De uitbouw en versterking van een fijnmazig en kwaliteitsvol regionaal fietsnetwerk dat is afgestemd op de behoeften van verschillende types fietsers, zorgt ervoor dat fietsen aantrekkelijker wordt en meer zal worden gedaan. Dit heeft een sterk positief effect op de modal shift naar meer duurzame modi en bijhorende reductie van broeikasgasemissies van personenverplaatsingen.
		<ul style="list-style-type: none"> Door op het lokale wegennet (o.a. langs autoluwe routes langs landelijke wegen in buitengebied, maar ook langs (fiets)straten binnenin het weefsel van een stad of kern of wijk) prioriteit te geven aan fietsers en auto's hier meer te weren, wordt fietsen aantrekkelijker dan de auto en zal er meer gefietst (en op wijkniveau ook meer gewandeld) worden. Dat heeft een sterk positief effect op de modal shift en op het inperken van de broeikasgasemissies van personenverplaatsingen. Zeker voor het afleggen van kortere afstanden tussen of binnen stadswijken en kernen is het potentieel voor een modal shift naar fietsen zeer groot, aangezien vandaag in de vervoerregio heel wat korte verplaatsingen nog steeds met de auto worden afgelegd. Het plan zou hier meer aandacht aan kunnen geven en meer duidelijke richtlijnen en kaders aan de lokale overheden kunnen meegeven.
KLIMAATADAPTATIE - Mate waarin het plan bijdraagt aan een vergroting van de weerbaarheid van de omgeving aan de gevolgen van klimaatverandering (hittestress, droogte, overstromingen vanuit waterlopen, overstromingen door zeespiegelstijging, wateroverlast door hevige regenval, ...).		
		<ul style="list-style-type: none"> Om het gewenste comfort van regionale fietsroutes te realiseren, zullen in het buitengebied langs bepaalde autoluwe routes hoogstwaarschijnlijk enkele kwaliteitsverbeteringen noodzakelijk zijn. Bij het aanleggen van zulke infrastructuur dient voldoende aandacht te gaan naar een klimaatadaptief ontwerp, zodat de impact ervan op de weerbaarheid van de omgeving tegen de gevolgen van klimaatverandering kan worden ingeperkt. Zo is het aangeraden om zoveel mogelijk bestaande wegenis te gebruiken (en waar nodig autolower te maken), en om bij de aanleg van nieuwe infrastructuur zo weinig mogelijk bodem af te dekken en te verharderen. Ook bij het aanleggen van nieuwe fietssnelweginfrastructuur is dit een belangrijk aandachtspunt. Dit zou eventueel kunnen meegenomen worden als extra ontwerpprincipes of kwaliteitsrichtlijn.
		

Subthema	Toetsing 5.4 AUTO Verkeersluwe mazen in een verbindend wegennet	
KLIMAATMITIGATIE - Mate waarin broeikasgasemissies afnemen als gevolg van het plan.		<ul style="list-style-type: none"> Door in interlokale mazen op het lokale wegennet minder auto's toe te laten en door op specifieke plaatsen (in autoluwe wijken, in centra van kernen, ...) auto's actief te weren met circulatie- of snelheidsmilderende maatregelen om meer ruimte vrij te maken voor duurzame modi en kwalitatieve en leefbare publieke ruimtes, wordt de auto minder aantrekkelijk en zal er meer worden gewandeld en gefietst (zeker voor het afleggen van kortere afstanden tussen of binnen wijken en kernen). Dat heeft een sterk positief effect op de modal shift en op het inperken van de broeikasgasemissies van personenverplaatsingen.
		<ul style="list-style-type: none"> Doorgaand autoverkeer wordt maximaal geweerd op lokale wegen in interlokale mazen, waardoor dit verkeer moet omrijden en een langere weg aflegt. Enerzijds maakt dit de auto minder aantrekkelijk als vervoersmiddel t.o.v. hun meer duurzame alternatieven (fiets, OV, ...), wat gunstig is voor de beoogde modal shift en het reduceren van broeikasgasemissies. Anderzijds doet dit ook het aantal gereden voertuigkilometers per verplaatsing met de auto potentieel stijgen, waardoor de uitstoot per verplaatsing stijgt. Vanuit klimaatmitigatie-oogpunt (volledig los dus van andere receptoren en leefbaarheidsaspecten) is het belangrijk om ervoor te zorgen dat het eerste effect (modal shift) sterker doorweegt dan het tweede effect (verlenging afgelegde weg per verplaatsing). Dit dient als aandachtspunt meegenomen te worden. Om een volledig emissievrij personenvervoer te hebben, zou het plan meer aandacht kunnen geven aan het mee helpen faciliteren van het vergroenen (met een nuluitstoot van broeikasgassen) van alle (toekomstige) voertuigen op het wegennet (deelwagens, personenauto's, ...) (door bijvoorbeeld te wijzen op het belang van de uitbouw van voldoende laadinfrastructuur) en de bevoegde overheden hier meer toe kunnen oproepen. Bij het aanleggen of herinrichten van wegeninfrastructuur dient voldoende aandacht te gaan naar een klimaatneutraal ontwerp, door materialen te gebruiken met een zo laag mogelijke koolstofvoetafdruk. Daarnaast kan ook gekeken worden hoe deze infrastructuur kan ingezet worden om het opwekken en/of opslaan van hernieuwbare energie te faciliteren.
		<ul style="list-style-type: none"> Het garanderen van een vlotte doorstroming voor auto's op de hoofdwegen in de eerste plaats en op de regionale wegen in de tweede plaats, maakt deze wegen extra aantrekkelijk. Dat kan er potentieel toe leiden dat er extra autoverkeer met bijhorende broeikasgasemissies wordt gegenereerd (denk maar aan de selectie van de N8 als regionale weg richting Brussel). Maatregelen die autogebruik (ook op hoofd- en dragende wegen) ontraden (zoals rekeningrijden, parkeertarieven, snelheidsmilderende maatregelen, ...) zullen nodig zijn om dit extra bijkomend verkeer te voorkomen en emissies van broeikasgassen in te perken. Zeker op het dragend wegennet zullen voldoende juiste maatregelen noodzakelijk zijn, zodat dit niet (ook niet tijdens structurele files) een aantrekkelijk alternatief vormt voor het hoofdwegennet. Dat zou de aantrekkelijkheid van de auto immers sterk doen verhogen tegenover die van meer duurzame modi, met een averechts effect op de beoogde modal shift en de reductie van broeikasgassen als gevolg.
KLIMAATADAPTATIE - Mate waarin het plan bijdraagt aan een vergroting van de weerbaarheid van de omgeving aan de gevolgen van klimaatverandering (hittestress, droogte, overstromingen vanuit waterlopen, overstromingen door zeespiegelstijging, wateroverlast door hevige regenval, ...).		
		<ul style="list-style-type: none"> Bij het aanleggen of herinrichten van wegeninfrastructuur dient voldoende aandacht te gaan naar een klimaatadaptief ontwerp, zodat de impact ervan op de weerbaarheid van de omgeving tegen de gevolgen van klimaatverandering kan worden ingeperkt. Zo is het aangeraden om zoveel mogelijk bestaande wegen en infrastructuur te gebruiken en om bij de aanleg van nieuwe infrastructuur zo weinig mogelijk bodem af te dekken en te verharderen.
		

Subthema	Toetsing 5.5 HOPPINPUNTEN De hoekstenen voor combimobiliteit	
KLIMAATMITIGATIE - Mate waarin broeikasgasemissies afnemen als gevolg van het plan.		<ul style="list-style-type: none"> De uitbouw van kwalitatieve Hoppinpunten tot schakelpunten binnen een meerlagig mobiliteitssysteem waar vlot van de ene vervoerswijze naar de andere kan worden overgestapt, zorgt ervoor dat het combineren van meerdere vervoersmiddelen voor het afleggen van één reis aantrekkelijker wordt en er meer duurzame vervoersmiddelen zullen worden gebruikt. Dit heeft een sterk positief effect op de modal shift naar meer duurzame modi en bijhorende reductie van broeikasgasemissies van personenverplaatsingen.
		<ul style="list-style-type: none"> P+R-locaties langsheen belangrijke OV-assen en nabij op- en afritten van hoofdwegen maken de reiscombinatie auto-OV aantrekkelijker dan de volledige reisweg met de auto, wat een positief effect heeft op het reduceren van het totaal aantal gereden autokilometers en bijhorende broeikasgasemissies. Evenwel kan deze combinatie auto-OV voor lange afstanden potentieel ook aantrekkelijker worden dan de volledige reisweg met de trein. Dat zou het aantal gereden autokilometers en bijhorende emissies doen stijgen. Het is daarom belangrijk dat de versterking van het interregionaal treinnetwerk niet mag achterblijven op de verdere uitbouw van het S- en HOV-net dat op strategische locaties verknoopt met aantrekkelijke P+R's. Een kwalitatief aanbod van deelwagens kan ervoor zorgen dat personen minder een eigen auto bezitten en daarom meer de neiging krijgen om meer duurzame (en vaak goedkopere) vervoersmiddelen voor hun verplaatsingen te gebruiken. Dat heeft een positief effect op de modal shift en de daarmee gepaard gaande reductie van broeikasgassen. Anderzijds kan het feit van steeds een deelwagen beschikbaar te hebben en niet meer gelimiteerd te zijn in een vast aantal privéwagens per huishouden, er ook voor zorgen dat personen vaker een wagen als verplaatsingsmiddel kiezen – ook voor verplaatsingen die ze anders met andere modi zouden maken. Dat heeft een averechts effect op de beoogde reductie van broeikasgasemissies. Dit is een belangrijk aandachtspunt wanneer een deelwagenaanbod t.h.v. een buurthoppin wordt uitgerold. Bij het aanleggen of herinrichten van hoppininfrastructuur dient voldoende aandacht te gaan naar een klimaatneutraal ontwerp, door materialen te gebruiken met een zo laag mogelijke koolstofvoetafdruk. Daarnaast kan ook gekeken worden hoe deze infrastructuur kan ingezet worden om het opwekken en/of opslaan van hernieuwbare energie te faciliteren.
		
KLIMAATADAPTATIE - Mate waarin het plan bijdraagt aan een vergroting van de weerbaarheid van de omgeving aan de gevolgen van klimaatverandering (hittestress, droogte, overstromingen vanuit waterlopen, overstromingen door zeespiegelstijging, wateroverlast door hevige regenval, ...).		
		<ul style="list-style-type: none"> Bij het aanleggen of herinrichten van hoppininfrastructuur dient voldoende aandacht te gaan naar een klimaatadaptief ontwerp, zodat de impact ervan op de weerbaarheid van de omgeving tegen de gevolgen van klimaatverandering kan worden ingeperkt. Zo is het aangeraden om zo weinig mogelijk bodem af te dekken en te verharderen en om voldoende schaduw en groen in het ontwerp te incorporeren. Zeker bij het uitmeten en inrichten van parkeerinfrastructuur horende bij een Hoppinpunt (pendelparking, combiparking, P+R, carpoolparking, ...) is dit een belangrijk aandachtspunt
		

Subthema	Toetsing 5.6 LOGISTIEK Efficiënte logistiek met minimale impact	
KLIMAATMITIGATIE - Mate waarin broeikasgasemissies afnemen als gevolg van het plan.		<ul style="list-style-type: none"> • Door bedrijvigheid dicht bij elkaar en dicht bij waterwegen, spoorwegaansluitingen en multimodale knopen te lokaliseren, kunnen goederen efficiënter worden gebundeld en overgeslagen naar meer duurzame modi (sporen, binnenvaart, ...). Dat heeft een sterk positief effect op de reductie van het aantal afgelegde vrachtwagenkilometers en bijhorende broeikasgasemissies. • De uitbouw en versterking van een logistiek multimodaal netwerk dat extra investeert in de vrachtnetten van sporen en binnenvaart en in logistieke hubs waar goederen kunnen worden geconsolideerd en gebundeld en kunnen worden overgeslagen naar meer duurzame modi, zorgt ervoor dat het aantal afgelegde vrachtwagenkilometers daalt. Dat heeft een sterk positief effect op de reductie van broeikasgasemissies van goederenverplaatsingen. • Door in interlokale mazen op het lokale wegennet minder vrachtwagens toe te laten en door op specifieke plaatsen (in kernen, wijken, ...) vrachtwagens actief te weren met circulatie- of snelheidsmilderende maatregelen, wordt meer ruimte vrijgemaakt voor duurzame modi en kwalitatieve en leefbare publieke ruimtes. Daardoor worden deze woonomgevingen aantrekkelijker om er te wandelen en te fietsen, wat positief is voor het inperken van broeikasgasemissies.
		<ul style="list-style-type: none"> • Werk maken van meer nabijheid tussen leveranciers en afnemers, tussen producenten en consumenten, en van meer autonomie van regio's in de voorziening van hun goederen (denk bijvoorbeeld aan stadsgerichte landbouw), kan het aantal afgelegde voertuigkilometers aanzienlijk doen dalen. Dat blijft de beste manier om goederenverplaatsingen tot een absoluut minimum te beperken en broeikasgasemissies te reduceren. Het plan zou meer aandacht kunnen geven aan deze link met het ruimtelijk beleid en de bevoegde overheden kunnen oproepen om hier meer werk van te maken. • Doorgaand vrachtverkeer wordt maximaal geweerd op lokale (en eventueel ook op interlokale) wegen, waardoor dit verkeer moet omrijden en een langere weg aflegt. Enerzijds maakt dit de vrachtwagen minder aantrekkelijk als vervoersmiddel t.o.v. hun meer duurzame alternatieven (sporen, binnenvaart ...) en worden woonomgevingen aantrekkelijker om er te wandelen en te fietsen, wat gunstig is voor de beoogde modal shift en het reduceren van broeikasgasemissies. Anderzijds doet dit ook het aantal gereden voertuigkilometers per verplaatsing met de vrachtwagen potentieel stijgen, waardoor de uitstoot per verplaatsing stijgt. Vanuit klimaatmitigatie-oogpunt (volledig los dus van andere receptoren en leefbaarheidsaspecten) is het belangrijk om ervoor te zorgen dat het eerste effect (modal shift) sterker doorweegt dan het tweede effect (verlenging afgelegde weg per verplaatsing). Dit dient als aandachtspunt meegenomen te worden. • Om een volledig emissievrij goederenvervoer te hebben, volstaan de beoogde doelstellingen voor gereden voertuigkilometers en modal shift niet. Daarvoor is ook een volledige vergroening (met een nuluitstoot van broeikasgassen) van alle (toekomstige) voertuigen (goederentreinen, vrachtschepen, vrachtwagens, bestelwagens, cargovertuigen, ...) nodig. Het plan zou hier extra aandacht aan kunnen geven om dit mee te helpen faciliteren en de bevoegde overheden hier meer toe kunnen oproepen. • Om de gewenste uitbouw en versterking van het logistiek multimodaal netwerk te realiseren, zullen heel wat extra infrastructuuruitbreidingen (spoorwegcapaciteit vergroten, capaciteit van kanalen vergroten, terminals en overslagpunten uitbouwen en uitbreiden, ...) noodzakelijk zijn. Bij het aanleggen van zulke nieuwe infrastructuur dient voldoende aandacht te gaan naar een klimaatneutraal ontwerp, door materialen te gebruiken met een zo laag mogelijke koolstofvoetafdruk. Daarnaast kan ook gekeken worden hoe deze infrastructuur kan ingezet worden om het opwekken en/of opslaan van hernieuwbare energie te faciliteren.
		<ul style="list-style-type: none"> • Het garanderen van een vlotte doorstroming voor vrachtwagens op de hoofdwegen maakt deze wegen extra aantrekkelijk en kan er zo potentieel toe leiden dat er extra vrachtverkeer met bijhorende broeikasgasemissies wordt gegenereerd. Maatregelen die vrachtwagengebruik (ook op hoofdwegen) ontraden (zoals rekeningrijden, ...) zullen nodig zijn om (overslag naar) meer duurzame alternatieven aantrekkelijker te maken, bijkomend vrachtverkeer te voorkomen en emissies van broeikasgassen in te perken. Ook op het dragend wegennet zijn vrachtwerende maatregelen (circulatiemaatregelen, snelheidsmilderende maatregelen, ...) noodzakelijk, zodat dit geen aantrekkelijk alternatief vormt voor het hoofdwegennet. Dat zou de aantrekkelijkheid van de vrachtwagen immers sterk doen verhogen tegenover die van (de overslag naar) meer duurzame modi, met een averechts effect op de beoogde modal shift en de reductie van broeikasgassen als gevolg.
KLIMAATADAPTATIE - Mate waarin het plan bijdraagt aan een vergroting van de weerbaarheid van de omgeving aan de gevolgen van klimaatverandering (hittestress, droogte, overstromingen vanuit waterlopen, overstromingen door zeespiegelstijging, wateroverlast door hevige regenval, ...).		
		<ul style="list-style-type: none"> • Om de gewenste uitbouw en versterking van het logistiek multimodaal netwerk te realiseren, zullen heel wat extra infrastructuuruitbreidingen (spoorwegcapaciteit vergroten, capaciteit kanalen vergroten, terminals en overslagpunten uitbouwen en uitbreiden, ...) noodzakelijk zijn. Bij het aanleggen van zulke nieuwe infrastructuur dient voldoende aandacht te gaan naar een klimaatadaptief ontwerp, zodat de impact ervan op de weerbaarheid van de omgeving tegen de gevolgen van klimaatverandering kan worden ingeperkt. Zo is het aangeraden om zo weinig mogelijk bodem af te dekken en te verhard en zoveel mogelijk infiltratie van hemelwater mogelijk te maken. Daarnaast kan ook gekeken worden hoe deze infrastructuur kan worden ingezet om extra ruimte te maken voor waterbuffering en vertraagde afvoer. Ook bij het uitmeten en inrichten van weg- en parkeerinfrastructuur voor vrachtwagens is klimaatadaptatie een belangrijk aandachtspunt.
		

Subthema	Toetsing 5.7 GEDRAG Inzetten op een nieuwe mobiliteitscultuur	
KLIMAATMITIGATIE - Mate waarin broeikasgasemissies afnemen als gevolg van het plan.		<ul style="list-style-type: none"> Inzetten op gedragsverandering en een mental shift, versterkt en versnelt de maatschappelijke transitie richting een mobiliteitscultuur waarin mensen en bedrijven minder afhankelijk zijn van auto- en vrachtwagenbezit en -gebruik. Dat heeft een sterk positief effect op het inperken van het aantal gereden auto- en vrachtwagenkilometers en bijhorende broeikasgasemissies van personen- en goederenvervoer. De evenwichtige aandacht voor enerzijds het sensibiliseren en stimuleren van duurzame modi via een kwaliteitssprong in aanbod, doelgroepenbeleid, informatiecampagnes, mobiliteitsmanagement, ... en voor anderzijds het gedrag beïnvloeden met parkeerbeleid, verkeersmanagement, regelgeving en fiscaliteit, ..., biedt de meeste kansen op een aanzienlijke verlaging van de broeikasgasemissies van zowel personen- als goederenvervoer. Een verbindende en adviserende rol met aandacht en voor regelgevende en fiscale maatregelen die auto- en vrachtwagenbezit en -gebruik ontraden (rekeningrijden, , parkeertarieven, milieuzonering, ...) is aangewezen. Deze aspecten zijn ter aanvulling van alle voorgestelde investeringen in duurzame modi absoluut noodzakelijk om ook daadwerkelijk een modal shift naar duurzame modi te realiseren en emissies van broeikasgassen in te perken.
		<ul style="list-style-type: none"> Een kwalitatief aanbod van deelwagens kan ervoor zorgen dat personen minder een eigen auto bezitten en daarom meer de neiging krijgen om meer duurzame (en vaak goedkopere) vervoersmiddelen voor hun verplaatsingen te gebruiken. Dat kan een positief effect hebben op de modal shift en de daarmee gepaard gaande reductie van broeikasgassen. Anderzijds kan het feit van steeds een deelwagen beschikbaar te hebben en niet meer gelimiteerd te zijn in een vast aantal privéwagens per huishouden, er ook voor zorgen dat personen vaker een wagen als verplaatsingsmiddel kiezen – ook voor verplaatsingen die ze anders met andere modi zouden maken. Dat heeft een averechts effect op de reductie van broeikasgasemissies. Dit is een belangrijk aandachtspunt dat verder onderzocht moet worden wanneer een deelwagenaanbod in de vervoerregio wordt uitgerold.
		
KLIMAATADAPTATIE - Mate waarin het plan bijdraagt aan een vergroting van de weerbaarheid van de omgeving aan de gevolgen van klimaatverandering (hittestress, droogte, overstromingen vanuit waterlopen, overstromingen door zeespiegelstijging, wateroverlast door hevige regenval, ...).		
		
		

Subthema	Toetsing 5.8 RUIMTE Advies voor een geïntegreerd beleid	
KLIMAATMITIGATIE - Mate waarin broeikasgasemissies afnemen als gevolg van het plan.		<ul style="list-style-type: none"> Inzetten op het vergroten van de nabijheid van diverse functies voor wonen, werken, winkelen, ontspannen, ... in kernen doet de verplaatsingsbehoeften (aantallen en afstanden) afnemen en maakt het aantrekkelijker om te wandelen of te fietsen. Dat heeft een sterk positief effect op de reductie van broeikasgasemissies van personenverplaatsingen. Ook de nodige investering in infrastructuur zal kleiner zijn, wat de emissies die gepaard gaan met bouw en constructie in zekere mate reduceert. Door de verwachte bevolkingsgroei maximaal op te vangen op duurzaam bereikbare locaties nabij sterk openbaar vervoer, zullen meer mensen het openbaar vervoer voor hun verplaatsingen gebruiken. Dat heeft een positief effect op de modal shift en bijhorende reductie van broeikasgasemissies. Door attractoren maximaal te vestigen op duurzaam bereikbare locaties nabij sterk openbaar vervoer, zullen meer mensen het openbaar vervoer gebruiken om naar deze attractoren te komen. Dat heeft een positief effect op de modal shift en bijhorende reductie van broeikasgasemissies.
		<ul style="list-style-type: none"> Het concentreren van ruimtelijke ontwikkelingen op locaties waar verschillende vervoersnetwerken in mobiliteitsknoten samenkomen, verhoogt het potentieel om het openbaar vervoer op deze plekken verder te versterken. Een aandachtspunt daarbij is dat de multimodale bereikbaarheid van zo'n locatie gelijktijdig met de clustering van activiteiten op die locatie gerealiseerd moet worden. Anders ontstaat het risico een bepaald gewoontegedrag aan te kweken als nog niet alle vervoersmodi de locatie kwaliteitsvol ontsluiten, wat een averechts effect zou hebben op de modal shift en het inperken van broeikasgasemissies. Het plan zou dit aandachtspunt voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kunnen vermelden. Verdichtingsprojecten kunnen op bepaalde locaties ook de beoogde modal shift en reductie van broeikasgasemissies in het gedrang brengen, doordat plaatselijk een sterke concentratieverhoging van de vervoersvraag ontstaat die moeilijk te beheersen kan zijn. Niet alleen het aantrekkelijk maken en stimuleren van duurzame vervoersmiddelen is hier belangrijk, maar ook het afraden en ontmoedigen van autogebruik en -bezit (met doordachte circulatiemaatregelen, financiële stimuli, parkeerbeleid, ...) is daarom nodig om mogelijke negatieve effecten van verdichtingsprojecten te vermijden. Verdere verdichtingen zullen dus steeds hand in hand moeten gaan met een lokale mobiliteitsstrategie om gemotoriseerd verkeer maximaal te beperken en de doorwaadbaarheid voor voetgangers en wandelaars te garanderen.
		
KLIMAATADAPTATIE - Mate waarin het plan bijdraagt aan een vergroting van de weerbaarheid van de omgeving aan de gevolgen van klimaatverandering (hittestress, droogte, overstromingen vanuit waterlopen, overstromingen door zeespiegelstijging, wateroverlast door hevige regenval, ...).		
		
		<ul style="list-style-type: none"> Verdichting draagt steeds het risico van bijkomende verharding op specifieke locaties met zich mee, wat lokaal problemen op het vlak van hittestress en wateroverlast kan veroorzaken. Ruimtelijk gediversifieerde aandacht voor het weerbaar maken van de omgeving van gebouwen en functies in verdichtingsprojecten tegen de gevolgen van klimaatverandering is nodig om dit te voorkomen.

7. BIJLAGEN

7.1 Adviezen

7.2 Behandeling adviezen

7.3 Kwaliteitsbeoordeling Team MER

7.1 Adviezen

Ontvangen adviezen

Nr.	Datum	Instantie	Documenttype	Documentnaam
1	8/07/2022	NMBS	brief	22.MER.11 vervoerregio Vlaamse Rand - advies NMBS
2	12/07/2022	Agentschap Zorg en Gezondheid	brief	202207012 advies nota vervoerregio Gent AZG
3	13/07/2022	Departement Omgeving + Vlaamse Milieumaatschappij Team Luchtbeleid	brief	Advies NIA Vlaamse rand_def
4	14/07/2022	Provincie Antwerpen	e-mail	Re: Plan-MER voor het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Vlaamse Rand
5	19/07/2022	Gemeente Zemst	e-mail	Re: Plan-MER voor het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Vlaamse Rand
6	25/07/2022	Provincie Vlaams-Brabant	brief	brief MER
7	25/07/2022	Gemeente Pepingen	uittreksel CBS	Uittreksel CBS 22 07 25 Plan-MER voor het Regionaal Mobiliteitsplan
8	27/07/2022	Infrabel	e-mail	Re: Plan-MER voor het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Vlaamse Rand
9	28/07/2022	Agentschap Onroerend Erfgoed	brief	MER_RUPadvies_gunstigww

Sam Haccour
District Manager

NMBS-Stations
Head of Exploitation & Constr. Area St. 90-26
B-ST.N
Koningin Fabiolalaan 190
9000 Gent

www.nmbs.be

Vervoerregio Vlaamse Rand
t.a.v. Jaak Boon

Diestsepoort 6 bus 82
3000 Leuven

Vervoerregio.vlaamserand@vlaanderen.be

Contact
gebouwen.terreinen@belgiantrain.be

Onze referentie
22.MER.11 Vervoerregio Vlaamse Rand
Uw referentie
Plan-MER voor het Regionaal Mobiliteitsplan
van de vervoerregio Vlaamse Rand

Brussel, 8/07/2022

Betreft: Bericht betreffende de adviesronde bij het het Plan-MER voor het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Vlaamse Rand.

Geachte,

De NMBS heeft kennis genomen van het bovengenoemd project en geeft hiervoor positief advies.

Met vriendelijke groeten,

Sam Haccour
Head of Exploitation & Constr. Area St.



Vervoerregio Gent

vervoerregio.gent@vlaanderen.be

t.a.v. Hannelore Deblaere

Contactpersoon

Nathalie Hoef

E-mail

nathalie.hoef@zorg-en-gezondheid.be

Telefoon

050 24 79 12

Ons kenmerk

Uw kenmerk

Datum

12.07.2022

Adviesvraag nota vervoerregio Gent

wij hebben op 13 juni 2022 via mail een adviesvraag gekregen omtrent het strategisch MER regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Gent.

We hebben helaas niet de mogelijkheid om elk dossier apart door te nemen. Gelieve dus deze feedback ook mee te nemen naar de adviezen voor andere vervoerregio's.

Algemeen:

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 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.

Feedback op nota:

P 11: De ambities klimaat, gezondheid en inclusiviteit zijn benoemd. → OK.

P 11: “We spreken de ambitie uit om het auto-aandeel tegen 2030 en 2040 terug te brengen volgens onderstaande schema’s.” → OK.

P 12: Geïntegreerde visie: Vervoerregio Gent wil MEER én MINDER → OK.

P 13: “Een gelaagd OV-netwerk wordt gekenmerkt door een aantal kwaliteitseisen per schaalniveau. Dit omvat: Snelheid (vlotte doorstroming), betrouwbaarheid, efficiëntie en hoge frequentie.”

→ Hoe zit het met de frequentie in de laatavonden en 's nachts?

P 15: “Buurthoppins. Zij vullen de hoppins van de hogere categorieën aan. Deelmobiliteit, zoals deelauto's en deelfietsen, vormt hier de basis van het mobiliteitsaanbod.”

→ Deelmobiliteit zien als manier om autobezit terug te dringen en zo weer meer vrije plaats te creëren in de publieke ruimte, idealiter worden die vrije plaatsen ook onthard en vergroend.

P 16: “Er is nood aan een nieuwe mobiliteitscultuur, een cultuur die mensen en bedrijven minder afhankelijk maakt van autobezit en -gebruik.”

→ AZG gaat hier volledig mee akkoord.

P 17: “Onder emissies verstaan we zowel lucht- als geluidsemissies. Deze emissies hebben op hun beurt een impact op de receptoren biodiversiteit, mens en klimaat.” → OK.

P 18: “Om gemakkelijk een overzicht te krijgen van het relatieve belang van de verschillende bestudeerde effecten zal de beoordeling voor elk alternatief en elk receptor-thema samengevat worden aan de hand van een icoon.”

→ Is idd een simpele maar goede visuele voorstelling. (Hoewel ik deze later in het document niet meer tegenkom?).

P 19: “De structuur van de meeste Mers' volgt de indeling per thema's of disciplines (bv. Lucht, Bodem, Biodiversiteit, ...) die ook de basis vormt voor het erkenningssysteem van MER-deskundigen in Vlaanderen. Dit betekent dat elke discipline in een MER een apart en op zichzelf staand geheel vormt (al dan niet verspreid over verschillende hoofdstukken), waarbij op hoofdlijnen telkens dezelfde onderdelen aan bod komen. De receptorbenadering stelt hier tegenover dat de beoordeling van de effecten van een ingreep slechts kan gebeuren op het niveau van de zogenaamde *receptordisciplines*. In dit geval beschouwen we de thema's Mens, Ruimte, Biodiversiteit en Klimaat als receptordisciplines.”

→ OK. Dit lijkt AZG trouwens een veel logischer benadering. Zelf hebben wij bij beoordelingen van Mer's ons nooit beperkt tot de discipline mens maar steeds gekeken naar alle disciplines en hun invloed op de mens.

P 24: “Hoewel 'open ruimte en landschap' niet zo zeer verplaatsingen genereert, is het hier wel een belangrijke onderlegger. De ecosysteemdiensten die geleverd worden door deze gebieden, zijn immers van onschatbare waarde en worden daarom best gevrijwaard van verdere ontwikkelingen.” → OK.

P 27: “Hoewel verplaatsingen op buurtniveau minder aan bod komen in een regionaal mobiliteitsplan, zijn ze niet onbelangrijk. **Volgens het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen is 40% van alle verplaatsingen korter dan 3 km. Net in deze korte**

verplaatsingen schuilt een belangrijk potentieel voor duurzame vervoerswijzen (te voet, met de fiets of step). In het regionaal mobiliteitsplan willen we handvaten meegeven om ook op dit niveau de modal shift te realiseren. In de verfijning en realisatie van maatregelen op buurtniveau is een belangrijke rol voor het lokaal (gemeentelijk) mobiliteitsbeleid weggelegd." → OK.

P 28: "Om het ruimtebeslag en de verhardingsgraad te beperken, hergebruiken we in eerste instantie bestaande infrastructuur op een andere manier, of voor een andere vervoerswijze, om onze mobiliteit duurzamer en efficiënter te organiseren". → OK.

P 32: "De wijze waarop mobiliteit zich ontwikkelt en de modal split worden deels beïnvloed door de kostprijs van de verschillende modi. Daarbij kan in eerste instantie gedacht worden aan evolutie van de energieprijzen. Daarnaast kan een beleid m.b.t. tolheffing voor vrachtverkeer of de invoering van rekeningrijden een invloed hebben op de resultaten van het plan-MER."

→ Wordt dit een bevoegdheid van de vervoerregio's? Vanuit gezondheid zijn wij voorstander van deze maatregel omdat deze een sterke stimulans kan zijn om minder vaak en minder ver te rijden met de wagen, meer actieve verplaatsingen te doen en vaker het openbaar vervoer te nemen, en op termijn misschien wel een springplank om de eigen wagen van de hand te doen.

P 33: "Scoping op hoofdlijnen : Het RMP Gent kan relevante impact hebben op de gezondheid in termen van enerzijds milieukwaliteit in de vorm van omgevingsvariabelen zoals luchtkwaliteit en geluidsklimaat, en anderzijds leefkwaliteit op en langs de transportassen in de vorm van verkeersveiligheid en fysiek, mentaal en sociaal welbevinden." → OK.

P 35: Toetsingskader ruimte lijkt ok.

P 35: Verdichtingsparadox → Hierover loopt een studie bij dienst Mer.

P 36: "Zo lang de WGO geen nieuwe advieswaarde voor de langdurige blootstelling aan NO₂ heeft bepaald, nemen we hierbij 20 µg/m³ als streefdoel aan."

→ In september 2021 zijn er wel al nieuwe gezondheidsrichtwaarden geformuleerd door de WGO. Deze worden in de loop van 2022 geëvalueerd in een nieuwe diepteanalyse voor gezondheidskundige advieswaarden (GAW's). Ondertussen hanteren we de huidige GAW van 20 µg/m³ voor NO₂.

P 37: Leefkwaliteit: "Er ontbreken echter concrete beleidsambities op het vlak van het bevorderen en het stimuleren van een actieve levensstijl waaraan de voortgang kan afgetoetst worden."

→ Sedentair gedrag en lichaamsbeweging koppelt team Gezonde publieke ruimte van AZG rechtstreeks aan een modal shift naar meer actieve verplaatsingen. Een automobilist vertoont Sedentair gedrag, terwijl een wandelaar of fietser aan lichaamsbeweging doet. De gezondheidsindicatoren rond beweging en sedentair gedrag worden gemonitord op <https://www.zorg-en-gezondheid.be/gezondheidsindicatoren-de-vlaming-leeft-gezonder-in-2025>.

P 38: Toetsingskader geluid lijkt ok.

P 39: Toetsingskader lucht lijkt ok; alleen 'Fysiek en mentaal welzijn' aanvullen tot 'Fysiek, sociaal en mentaal welzijn'.

P 34: Toetsingskader klimaat lijkt ok.

P 45: "INSCHATTING OP HOOFDLIJNEN VAN DE MOGELIJKE EFFECTEN: QUICK SCAN "

☞ Er werden vanuit de visie van AZG heel wat positieve zaken gelezen tijdens het overlopen van de quick scans. Het is echter onmogelijk deze allemaal aan te geven. We beperken ons hieronder dus tot de zaken waar we vragen bij hebben of die we echt nog eens extra willen benadrukken.

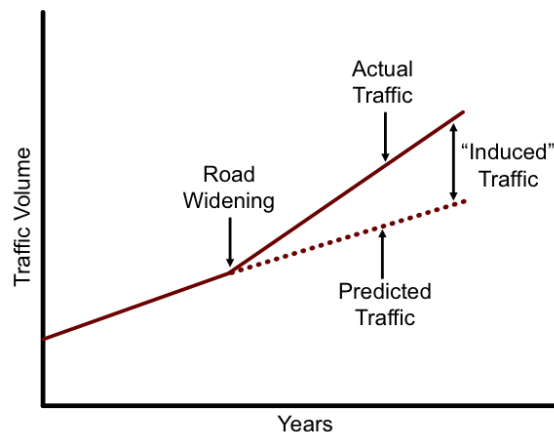
P 49: "De visie m.b.t. openbaar vervoer voorziet een kwaliteitssprong van het OV tot op lokaal niveau". → Houdt dit dan een verhoging in van de frequentie tijdens laatavonden en 's nachts?

P 53: "Een strategie die hierbij naar voren wordt geschoven is het minder aantrekkelijk maken van louter autoverkeer en het bevorderen van combi-mobiliteit. Park and Ride zones aan hoppinpunten zullen hier belangrijk blijken. Die zodanig gesitueerd zijn dat ze een aantrekkelijk alternatief vormen voor automobilisten vooraleer ze in een congestiezone terecht komen. Belangrijk voor de algemene bereikbaarheid zal zijn om voldoende, goed geplaatste Park and Ride zones te voorzien met voldoende grote capaciteit zodanig dat deze interessant worden om te gebruiken."

→ Houdt het aanleggen van 'te goede en grote' parkeerplaatsen geen gevaar in dat automobilisten niet snel geneigd gaan zijn om voor het gehele traject over te stappen op OV? Want dat is toch ook een doelstelling, dat de auto volledig thuis wordt gelaten...

P 53: "Een voorbeeld hiervan kan capaciteitsverhoging zijn. De visie geeft zelf reeds aan dat dit een riskante strategie is. De neiging om louter (de trendmatige) evolutie van het autoverkeer te volgen kan groot zijn, maar dit leidt op lange termijn tot meer autoverkeer. Dit zou de verkeersleefbaarheid er niet op verbeteren. Deze strategie van capaciteitsverhoging dient bijgevolg enkel toegepast te worden indien strikt noodzakelijk, mits voldoende onderzoek naar andere alternatieven."

→ Akkoord, idd. opletten voor het induced traffic-fenomeen.



P 55: "De visie ontbreekt nog in uitspraken over de transitie naar een wagenpark met schonere en duurzamere manieren van aandrijving (o.a. elektriciteit). Hoe zullen hoppinpunten deze transitie faciliteren?"

→ AZG wil wat elektrische wagens betreft en de laadinfrastructuur die daarvoor nodig is wijzen op de open brief van de Vlaamse Bouwmeester:

<https://vlaamsbouwmeester.be/nl/nieuws-opinie/elektrisch-rijden-hefboom-voor-ruimtelijke-transitie>

*“De gewoonte om ons individueel met de wagen te verplaatsen over soms relatief korte afstanden heeft enorme gevolgen voor ons woonmilieu. Het merendeel van onze publieke ruimte is voorbehouden voor mechanisch verkeer. **De transitie naar elektrisch rijden geeft ons een aanleiding om die ruimte opnieuw in te richten.** Die kans zouden we met z’n allen moeten grijpen, en wel onmiddellijk... vóór we vaststellen dat het weer eens te laat is.”*

“Ze biedt een kans om de deelwagen ingang te doen vinden”

Eenzijds moeten we er best voor zorgen dat er geen wildgroei ontstaat aan laadpalen die her en der worden ingeplant in de publieke ruimte, anderzijds biedt het massaal overschakelen van privé-conventionele-wagens naar privé-elektrische-wagens geen antwoord op de mobiliteitsproblematiek, die samenhangt met het versnipperde ruimtegebruik. Een ruimtelijke visie op de prioritaire inplanting van laadinfrastructuur zou een sterke stimulans kunnen zijn voor kernverdichting en deelwagengebruik.

P 59: Hier wordt 3 x deze zin vermeld “slim ruimtegebruik wil een locatiegericht beleid voeren gefocust op minder en/of kortere verplaatsingen.”

→ AZG zou daar graag bij vermeld zien dat deze verplaatsingen dan ook bij voorkeur via actieve verplaatsingen (te voet/fiets) worden gedaan en niet meer met de auto.

P 61: “In de visie m.b.t. gedragsverandering wordt een transitiegericht parkeerbeleid aangehaald als instrument. Deze kan aangewend worden om het gebruik van de wagen te ontmoedigen (bv parkeren betalend te maken of minder parkeerplaatsen te voorzien). Parkeerplaatsen nemen een groot deel van de ruimte in. Er wordt gesteld dat er naar de vraag moet gekeken worden om voldoende parkeerplaatsen te voorzien. Er wordt echter niet aangegeven hoe dit zal uitgevoerd worden en hoe de evaluatie of vertaling naar aantal parkeerplaatsen zal gebeuren. Het is niet duidelijk hoe een enquête naar de vraag het gedrag kan sturen. Eerder dan een vraag inzichtelijk maken lijkt het inzetten op alternatieve verplaatsingen en deelauto’s meer effectief richting minder parkeerplaatsen.”

→ Akkoord; maar we stellen wel vast dat er een grote weerstand is (zowel bij initiatiefnemers, als gemeentes als burgers) om minder parkeerplaatsen te voorzien bij nieuwe ontwikkelingen alsook voor het wegnemen van bestaande parkeerplaatsen. Hoe kan deze weerstand weggenomen worden?

P 61: “In de visie m.b.t. gedragsverandering wordt een gepaste regelgeving en fiscaliteit aangehaald als instrument. Een instrument waarover de vervoerregio ene uitspraak kan doen is een slimme kilometerheffing, met een hogere heffing in de spitsperioden worden gekeken om het verkeer beter te spreiden over de dag. Dit zal een gunstige impact hebben op de hoge pieken van luchtvervuiling in en rond woongebieden tijdens de spitsuren. “

→ AZG is voorstander van een (slimme) km-heffing voor personenwagens. Wordt dit een bevoegdheid van de vervoerregio’s? Vanuit gezondheid zijn wij voorstander van deze maatregel omdat deze een sterke stimulans kan zijn om minder vaak en minder ver te rijden met de wagen, meer actieve verplaatsingen te doen en vaker het openbaar vervoer te nemen, en op termijn misschien wel een springplank om de eigen wagen van de hand te doen.

P 66: “Bij het voorzien van een OV-aanbod (trein en tram) tijdens de nachtelijke uren (bijvoorbeeld tot 2u tijdens het weekend, tussen 4u00-6u00) vormt de geluidshinder voor omwonenden in dichtbevolkte gebieden een aandachtspunt. Slaapverstoring ten gevolge van geluidshinder is immers een belangrijk gezondheidsaspect. Het wordt aanbevolen

waar mogelijk maximaal in te zetten op geluidsarme toestellen en de maximale demping van het geluid naar de omgeving toe. “

→ Klopt. Het is zeker belangrijk dat de geluidsoverlast door OV beperkt wordt om slaapverstoring te beperken. Maar anderzijds is een te weinig frequent aanbod van OV tijdens de avonduren en 's nachts ook 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 AZG 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 mogelijks toch naar een hoger gebruikersaantal.

P 69: “De visienota behandelt de *speed pedelec* niet. Nochtans neemt het gebruik ervan, samen met de ongevallencijfers, sterk toe. De *speed pedelec* heeft nog geen plaats gekregen in ons mobiliteitslandschap. Kan het RMP de *speed pedelec* een plaats geven? (en tegelijk een plaats ontnemen?) “

→ AZG is van mening dat de speed pedelec inderdaad niet over dezelfde kam kan geschoren worden als de gewone fiets. De gewone fiets en de elektrische fiets tot 24km/h kunnen gerekend worden bij het traag verkeer, terwijl de speed pedelec kan gerekend worden bij het snel verkeer, deze moet dan ook anders benaderd worden.

P 73: “Deelmobiliteit kan leiden tot een afname van het aantal privé-wagens in de buurt, waardoor er minder autoparkeerplaatsen nodig zijn en er meer ruimte gecreëerd kan worden voor de trage weggebruiker (bv. inrichting van een berm/groenperk tussen het voetpad en de straat). Wanneer de vrijgekomen ruimte groen ingevuld wordt kan dit een positief effect hebben op o.a. het straatbeeld, de beleving van de straat en de (mentale) gezondheid. “

→ Heel goed! Ook op klimaat trouwens, ontharde parkeerplaatsen kunnen ook bv. regenwater opvangen.

P 80: Thema biodiversiteit: Hoewel biodiversiteit in verbinding staat met de gezondheid van de mens en AZG dit dus een belangrijk thema vindt, verwijzen we voor de feedback naar bv. ANB die hier meer in detail mee bezig zijn.

Wel verwijzen we graag naar het handboek voor planning, inrichting en beheer “Groenblauwe ruimtes als bouwsteen van gezonde en veerkrachtige leefomgevingen” dat werd uitgewerkt in opdracht van Agentschap Zorg en Gezondheid en Departement Omgeving.

Het handboek geeft wetenschappelijke en praktische inzichten over waarom, wat en hoe we gezondheidswinsten kunnen realiseren en gezondheidsrisico's kunnen beperken, door het inzetten van kwaliteitsvolle groene en blauwe ruimtes in en nabij leefomgevingen. De focus beperkt zich niet tot een strikte stedelijke omgeving, maar ook landelijke woonkernen worden hierbij betrokken

<https://www.vlaanderen.be/publicaties/groenblauwe-ruimtes-als-bouwsteen-van-gezonde-en-veerkrachtige-leefomgevingen-handboek-voor-planning-inrichting-en-beheer>

P 94: “Bij het aanleggen of herinrichten van hoppininfrastructuur dient voldoende aandacht te gaan naar een klimaatadaptief ontwerp, zodat de impact ervan op de weerbaarheid van de omgeving tegen de gevolgen van klimaatverandering kan worden ingeperkt. Zo is het aangeraden om zo weinig mogelijk bodem af te dekken en te verharden en om voldoende schaduw en groen in het ontwerp te incorporeren. Zeker bij

het uitmeten en inrichten van parkeerinfrastructuur horende bij een hoppin (pendelparking, P&R, carpoolparking, ...) is dit een belangrijk aandachtspunt.”
 → AZG is van mening dat dit overal zou moeten gelden, zelfs voor parkeerinfrastructuur op privéterrein zoals bv bij warenhuizen.

P 95: “Werk maken van meer nabijheid tussen leveranciers en afnemers, tussen producenten en consumenten, en van meer autonomie van regio’s in de voorziening van hun goederen (denk bijvoorbeeld aan stadsgerichte landbouw), kan het aantal afgelegde voertuigkilometers aanzienlijk doen dalen. Dat blijft de beste manier om goederenverplaatsingen tot een absoluut minimum te beperken en broeikasgasemissies te reduceren. Het plan zou hier meer aandacht aan kunnen geven” → Mooi.

P 96: “Verdere verdichtingen zullen dus steeds hand in hand moeten gaan met een lokale mobiliteitsstrategie om gemotoriseerd verkeer maximaal te beperken en de doorwaadbaarheid voor voetgangers en wandelaars te garanderen” → Mooi.

P 96: “Verdichting draagt steeds het risico van bijkomende verharding met zich mee, wat problemen op het vlak van hittestress en wateroverlast kan veroorzaken. Ruimtelijk gediversifieerde aandacht voor het weerbaar maken van de omgeving van gebouwen en functies in verdichtingsprojecten tegen de gevolgen van klimaatverandering is absoluut nodig om dit te voorkomen.” → Mooi.

P 97: “Voldoende aandacht voor regelgevende en fiscale maatregelen die auto- en vrachtwagenbezit en -gebruik ontraden (rekeningrijden, kilometerheffing, parkeertarieven, milieuzonering, ...) zijn ter aanvulling van alle voorgestelde investeringen in duurzame modi absoluut noodzakelijk om ook daadwerkelijk een modal shift naar duurzame modi te realiseren en emissies van broeikasgassen in te perken. “
 → We lezen dit graag, maar in de praktijk zien we vooralsnog enkel inzet op parkeertarieven en milieuzonering. Hoe en wie kan werk maken van de andere twee (rekeningrijden, kilometerheffing)?

Nathalie Hoef
 Medisch milieudeskundige

Stefan Acke
 Milieugezondheidskundige

DEPARTEMENT OMGEVING

VLAAMSE MILIEUMAATSCHAPPIJ

Vlaamse overheid

Aan Vervoerregio Vlaamse Rand

Departement Omgeving
www.omgevingvlaanderen.be

Vlaamse Milieumaatschappij
www.vmm.be

uw bericht van
27/06/2022

contactgegevens
gop.vbr.omgeving@vlaanderen.be

ons kenmerk
/

datum
zie digitale
handtekening

uw kenmerk
Versie 21 juni 2022

telefoon
/

bijlagen
Nota "doelstellingen en indicatoren"
Verslag versie 7/7/2022 alg. overleg
(MER, MOW, dOMG, VMM) d.d. 22/06/2022

Betreft: Voorstel Nota inhoudsafbakening MER ifv Strategisch MER regionaal mobiliteitsplan

Beste vervoerregio,

Wij ontvingen uw vraag tot advies over de nota inhoudsafbakening (hierna afgekort als NIA) van het strategisch MER in goede orde.

Dit advies bundelt inhoudelijke insteek van:

- Departement Omgeving:
 - o Afdeling GOP; contactpersoon Frédéric Rasier (frederic.rasier@vlaanderen.be)
 - o Afdeling BJO; contactpersoon Rob Ghyselen en Sandra Geerts (BJO.omgeving@vlaanderen.be)
- Vlaamse Milieumaatschappij:
 - o Team Luchtbeleid; contactpersoon Veronique Smeets (v.smeets@vmm.be)

We verwijzen voor dit advies graag naar het volgende:

- De nota inzake "doelstellingen en indicatoren voor het regionaal mobiliteitsplan" in bijlage die in een eerdere fase van het proces als input aan alle vervoerregio's is bezorgd.
- De inhoudelijke elementen die aan bod zijn gekomen op een algemeen overleg met de MER-coördinatoren, MOW, Departement Omgeving en VMM (d.d. 22/06/2022) en waarvan ook een verslag is gemaakt.

Gelieve hiermee bij de opmaak van het MER rekening te houden.

Verder brengen we graag volgende zaken nog specifiek onder de aandacht.

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 opgesteld is of nog opgesteld moet worden (bvb. een provinciaal beleidsplan). We merken dat deze nota en de synthesesnota 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 zo nodig te schrappen, omdat deze op verschillende manieren geïnterpreteerd kunnen worden:
 - o *“Om een samenhangende ruimtelijke ontwikkeling na te streven wordt een aanzet van ruimtelijk (locatie)beleid uitgewerkt.”* (Hoofdstuk 1.3 - p. 6).
 - o *“De vervoerregio streeft ernaar om samen met de bevoegde overheden naar een lange termijn locatiebeleid dat de nood aan transport beperkt en bundeling van stromen in de hand werkt.”* (Hoofdstuk 2.1.3.8 - p. 18).
 - o *“Daarbij komend zullen strategische keuzes in het RMP, invloed hebben op het locatiebeleid nabij huidige en toekomstige knooppunten van collectieve vervoersstromen en fietsinfrastructuur, aangezien de knooppuntwaarde ervan (samen met het voorzieningenniveau van de kernen) de mogelijkheden en ontwikkelingskansen bepalen voor wonen, werken en voorzieningen (dichtheid en afstand).”* (Hoofdstuk 5.1 - p. 36)
 - o *“Wijziging van ruimtelijke kernkwaliteiten (gedeeld en meervoudig gebruik; robuustheid en aanpasbaarheid; herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving; waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap.)”* (Hoofdstuk 5.2.3 - p. 38)
- 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.
- 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.

- Alternatieven: *“Vervoerregio Vlaamse Rand heeft een concept synthesesnota opgemaakt waarin één scenario met een getrapte uitwerking is beschreven. Doorheen het traject van de opmaak van de concept synthesesnota werden mogelijke alternatieven afgewogen in een geïntegreerd proces met de betrokken partijen en inschakeling van experts. Op basis van de voortschrijdende inzichten werd de globale visie verscherpt en werd er op het einde van het traject één toekomstscenario naar voor geschoven”*. (Hoofdstuk 3.5 - p24) Toch een aantal opmerkingen op de kaarten opgenomen in hoofdstuk 2.1.3:
 - o Figuur 2-3 Voorstel fietsnetwerk Vlaamse Rand: Het is van belang om deze kaart over Figuur 2-2 te kunnen leggen en te bekijken hoe dit samen gaat met de ambitie om de bovenlokale functionele fietsroutes af te stemmen met de bereikbaarheid van de hop-punten.
 - o Figuur 2-4 Voorstel wegennetwerk Vlaamse Rand: de ringstructuur, samengesteld uit een aantal regionale wegen heeft een onderbreking tussen de N45 en de N17. Duidelijk moet zijn wat de betekenis is van een ‘ringstructuur’ en welke ambitie daarmee beoogd wordt om die op een correcte manier te kunnen aftoetsen. Ook de ontbrekende verbinding in Halle vraagt om een duidelijk kader waarmee die verbinding kan worden afgetoetst. Algemeen merken we het ontbreken van een duiding of discours over de rol/effecten van de ‘Werken aan de Ring’ in deze NIA. Dit moet op z’n minst geduid worden om aan te tonen hoe er mee omgegaan wordt.
 - o Figuur 2-6 Voorstel vrachtnetwerk Vlaamse Rand: We merken dat de kaarten soms verschillen t.o.v. de synthesesnota. We veronderstellen dat de inhoud overeen zal komen. Opvallende verschillen zijn de intekening van het spoor en de aandacht voor de doortocht doorheen het Brussels Hoofdstedelijke Gewest. Ook het bedrijventerrein op de A12 verdient de nodige aandacht, cf. eerdere opmerking.

Beoordelingssystematiek en referentiesituatie

Verschillende aandachtspunten staan hierover in het verslag van het overleg d.d. 22/06/2022. We vragen om dit mee te nemen in de opmaak van het MER. Hieronder nog 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.
- 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.
- 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.
 - o Gelieve erover te waken dat er geen zaken in de referentiesituatie zijn opgenomen die ook deel uitmaken van het planvoornemen.

- Het lijkt goed om in die zin ook te duiden a.d.h.v. kaartmateriaal/schema's hoe de referentiesituatie zich toont zodat de verschillen meer duidelijk zouden zijn. De mobiliteitsomgeving in de rand is immers van dien aard dat er heel wat werken gepland staan, maar dat wil nog niet zeggen dat ze effectief als referentiesituatie zullen worden meegenomen.
- 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?
- Bij hoofdstuk 5.4 staan volgende doelstellingen opgenomen als onder deel van de strategische visie van het BRV:
 - 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.

De drie punten komen uit het luchtbeleidsplan. Graag verduidelijken in de tekst.

- Op welke manier wordt het effect van deelmobiliteit gemeten, aangezien het inzetten op deelmobiliteit niet kan gemodelleerd worden?
- Het is niet meteen duidelijk hoe de milieueffectenbeoordeling rekening houdt met grensoverschrijdende effecten vanuit het Waals Gewest. Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden daarentegen wel een aantal duidelijke aandachtspunten geformuleerd.
- In hoofdstuk 4.2.1 - Beleidsplannen op Europees, federaal en Vlaams niveau worden een aantal beslissingen en evoluties geschetst.
 - Bij de Europese emissienorm voor voertuigen wordt geduid dat er in 2025 waarschijnlijk een nieuwe norm komt, maar dat het nog niet duidelijk is hoe die norm er zal uitzien. Het lijkt van belang om aan te geven hoe hiermee wordt omgegaan.
 - Bij het spoorbeleid wordt gesteld dat het momenteel niet duidelijk is wat de krachtlijnen van het toekomstig spoorbeleid zijn en hoe die mobiliteitsontwikkeling in de regio's zullen beïnvloeden, zowel wat betreft personenvervoer als vracht. Hoe staat dit t.o.v. de ambitie geformuleerd om het S – netwerk uit te breiden naar vier treinen per uur op elke lijn. Hoe wordt hier mee omgegaan? Een gelijkaardige vraag stelt zich bij Figuur 2-6 waarbij een nieuw spoor wordt ingetekend die de Vilvoordselaan moet kruisen.

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.

Quick scan

Bij het thema ‘ruimte’ worden enkele ambities aangehaald:

- *“Inzetten op het terugdringen van het bijkomend gemiddeld dagelijks ruimtebeslag tot 0 ha/dag tegen 2040.”* 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.
- *“Woondichtheid op bewandelbare afstand rond strategische collectieve vervoersknoopen”* Het is niet altijd wenselijk om rond een strategisch vervoersknoop een woonverdichting te voorzien. Hoppinpunten/OV-knoopen 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 “transfeerium”. 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. Aansluitend hierbij dezelfde opmerking als bij het toetsingskader voor het thema Ruimte: ‘wijziging van ruimtelijke kernkwaliteiten’.
- Bij het toetsingskader, onder het subthema ruimtebeslag zou ook aandacht kunnen bestaan voor de mate waarbij de ambities van de verschillende OV-assen effectief gerealiseerd kunnen worden binnen de beschikbare ruimte. Dit sluit nauw aan bij de formulering *‘mate waarin binnen bestaand ruimtebeslag ruimte voor duurzame vervoerssystemen wordt voorzien’*, maar is toch net iets anders daar de indicator doelt op de mogelijkheid om voorgestelde ambities waar te kunnen maken binnen de beschikbare ruimte.
- Bestaat de mogelijkheid om indicatoren op te zetten die de het reizigerspotentieel per knooppunten evalueren t.o.v. de referentiesituatie, puur en alleen vanuit mobiliteit? De delta lijkt een boeiende manier om lokale besturen bewust te maken van het potentieel binnen elk hoppinpunt. Indirect geeft het ook inzichten ifv het ontwikkelingspotentieel.
- Bij het toetsingskader, onder het subthema ruimtelijke kwaliteit wordt volgende indicator opgenomen: *“wijziging van verhardingsgraad binnen ruimte voor verkeers- en vervoersinfrastructuur”*. Hoe worden de kansen daarvoor inzichtelijk gemaakt?

Receptorthema Mens (gezondheid)

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

- Op pagina 35 wordt de voertuigparksamenstelling vermeld. 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 (CPT visie).
- 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.
- Op pagina 39 en pagina 41 wordt verwezen naar het luchtbeleidsplan. De zin - *'Zo lang de WGO geen nieuwe advieswaarde voor de langdurige blootstelling aan NO2 heeft bepaald, nemen we hierbij 20 µg/m³ als streefdoel aan.'* - leidt tot verwarring vermits de WHO haar advieswaarden heeft bijgesteld (tot 10 voor NO2) in september 2021. Een actualisatie van het luchtbeleidsplan is lopende.
- 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 bevolkingsdichtheid of andere gevoelige functies? Kan dit verduidelijk worden in de nota en kan dit ook worden weergegeven op kaart? Significante toenames van wegen 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.
- 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'. 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.
 - o Emissies: CO2 en NOx (EF met onderscheid tussen urban, rural en highway kunnen door VMM aangeleverd worden)
 - LK: voor deze vervoerregio is modellering van NO2-concentraties noodzakelijk, zoals ook reeds opgenomen in de eerder bezorgde nota.
- 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.

- 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.
- Bij de toetsing van alternatieven en varianten aan beleidsambities voor het subthema 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 dag periode 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.
- 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 modeleren 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?
- Onder 5.3.1. '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 van de vervoersregio Vlaamse Rand Brussel? Want deze WGO-richtwaarden zijn wel zeer ambitieus om tegen 2030 naar te streven voor alle wegen en spoorwegen binnen deze vervoersregio. Dit kan best worden verduidelijkt.
 - o Er werden geen richtwaarden voor luchtverkeerslawaai vermeld onder beleidsambities 2030 maar luchtverkeerslawaai is in deze vervoersregio ook een belangrijke bron van geluidshinder waarbij zeker rekening moet worden gehouden bij het realiseren van de beleidsambitie RUIMTE die in de NIA wordt vermeld, namelijk: 'De woondichtheid op bewandelbare afstand rond het geheel van strategische collectieve vervoersknopen binnen de ruimtelijke ruggengraat neemt tegen 2020 met 50% toe ten opzichte van 2015 (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen)'. Op p 16 van de NIA wordt immers vermeld dat er vijf interregionale Hoppinpunten worden geselecteerd waaronder Brussels Airport Zaventem.

- Op p. 58 bij de toetsing van de beleidsambitie “5.2. OV/ Openbaar vervoer als ruggengraat van onze regio”, wordt onder het subthema geluid, bij ‘! – kan versterkt worden door ...’ het volgende vermeld:
 - o “De optimalisatie van het treinaanbod door een verhoogde frequentie (al dan niet beperkt tot tijdens de spitsuren) leidt tot een mogelijke toename van geluidshinder voor de omwonenden in de directe nabijheid van het spoor. Het wordt aanbevolen waar nodig maximaal in te zetten op geluidsarme toestellen en de maximale demping van het geluid naar de omgeving toe.”
 - o “Bij een verhoging van het OV-aanbod vormt de geluidshinder voor omwonenden in dichtbevolkte gebieden langs de OV-netwerken een aandachtspunt. Geluidshinder is een belangrijk gezondheidsaspect. Er wordt aanbevolen waar mogelijk maximaal in te zetten op geluidsarme toestellen en de maximale demping van het geluid naar de omgeving toe.”
 - o Waarom worden deze effecten onder ‘kan versterkt worden door ...’ vermeld en niet onder ‘potentieel negatieve effecten’?
 - o We nemen aan dat eventuele negatieve effecten van de verhoogde frequentie van het treinaanbod m.b.t. toename van spoorverkeerslawaai ter hoogte van bewoonde of geluidsgevoelige gebieden in het MER zal worden ingeschat. Er worden in deze NIA ook al aanbevelingen gedaan om o.a. maximaal in te zetten op “geluidsarme toestellen”. Valt het formuleren van deze milderende maatregel met betrekking tot het treinverkeer binnen de bevoegdheid van de Vervoersregio Vlaamse Rand Brussel? Gelieve dit te verduidelijken.

- Op p. 70, bij de toetsing van de beleidsambitie “5.8. RUIMTE/ Advies voor een geïntegreerd beleid” wordt onder het subthema geluid bij ‘potentieel negatieve effecten’ het volgende vermeld:
 - o “Wonen wordt aangemoedigd waar sterk openbaar vervoer en veel voorzieningen nabij zijn: op vlak van geluidsoverlast dient dit enigszins genuanceerd te worden. Nabijheid van openbaar vervoer betekent niet per se dat zoveel mogelijk huizen rond enkele trein- en bushaltes moeten komen. Openbaar vervoer veroorzaakt immers geluidsoverlast. Wijken kunnen zo ingevuld worden dat tussen zware transportinfrastructuur en woonwijken nog een buffer van groen en/of voorzieningen ligt om geluidsoverlast afkomstig van de transportfuncties te beperken.”
 - o Het is heel goed dat in dit NIA aandacht wordt besteed aan deze potentieel negatieve effecten, hierbij wel nog enkele aanvullingen/bemerkingen:
 - o Zoals hoger aangegeven is het geluid van de luchthaven Brussel-Nationaal ook een belangrijke bron van geluidshinder in deze vervoersregio, op p 16 van het NIA wordt aangegeven dat dit één van de vijf interregionale Hoppinpunten is. Voor luchtverkeerslawaai zijn afscherpende maatregelen zoals een afstandsbuffer van groen of afscherming door andere niet geluidsgevoelige functies uiteraard niet effectief.
 - o Eventuele inspiratie met betrekking tot het voorzien van milderende maatregelen langs spoorwegen en stationsomgevingen kan ook in deze recent gepubliceerde studie teruggevonden worden: [Akoestische kwaliteit langs spoorwegen en in stationsomgevingen | Departement Omgeving - Vlaamse overheid \(vlaanderen.be\)](https://www.vlaanderen.be/akoestische-kwaliteit-langs-spoorwegen-en-in-stationsomgevingen)

Inschatting op hoofdlijnen:

- We stellen voor een meer kwantitatieve beoordeling toe te voegen, o.a. wat daling van voertuigkilometers en emissies betreft. Op die manier kan inzicht gegeven worden in welke bouwstenen/ondersteunende maatregelen meer impact hebben dan andere.
- Bij toetsing van 5.6 logistiek is bij lucht sprake van een afname van de geluidshinder door verhoogd gebruik van bestaande binnenvaart en uitbouw van de stadsdistributie. Vermoedelijk wordt een afname van emissies bedoeld i.p.v. geluidshinder? Is uitbouw van stadsdistributie een bouwsteen binnen het RMP? Bij logistiek is het relevant om ook spoorverkeer te beoordelen, voornamelijk wanneer gebruik gemaakt wordt van dieseltreinen.
- In de NIA wordt gesteld dat aanmoedigen van wonen waar sterk openbaar vervoer en veel voorzieningen nabij zijn, enigszins genuanceerd moet worden. Het voorzien van woningen op locaties die bijdragen tot een modal shift kan wel degelijk positief zijn vermits dit leidt tot minder gereden voertuigkilometers en dus een positieve impact op emissies. Dit moet verder verduidelijkt worden in het MER.

Receptorthema biodiversiteit

- Bij het thema biodiversiteit wordt volgende ambitie vermeld (P42): "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.
- Het openruimtenetwerk vormt een kader om te werken aan groene corridors in de Vlaamse rand, die doorlopen tot in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het openruimtenetwerk vormt nog geen beleidsambitie, zoals opgenomen in hoofdstuk 5.4.1 en 5.4.2., maar vormt wel een duidelijke figuur waar verder op wordt ingezet. Het kan een bijdrage aan het toetsingskader bieden om het subthema 'versnippering en ontsnippering' tegen het licht te houden. [Openruimtenetwerk in en rond Brussel | Departement Omgeving - Vlaamse overheid \(vlaanderen.be\)](#)
- Bij het toetsingskader moeten ook de effecten van stikstopdepositie meegenomen worden.
- Het toetsingskader vermeldt enkel de nabijheid van SBZ's en VEN. De doelstelling uit het luchtbeleidsplan bevat alle natuur.

Receptorthema klimaat

- Bij het thema klimaat worden geen doelstellingen aangehaald i.v.m. ruimtebeslag en verharding. Dit lijkt een relevante indicator binnen het subthema klimaatadaptatie. Dit wordt wel opgenomen als indicator bij het thema ruimte.
- 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.
- In het MER moet verduidelijkt worden hoe jaarintensiteiten uit het verkeersmodel bekomen worden vermits deze gebruikt worden in de beoordeling van lucht en klimaat.

Inschatting op hoofdlijnen:

- We stellen een meer kwantitatieve beoordeling voor, o.a. wat daling van voertuigkilometers en emissies betreft. Op die manier kan inzicht gegeven worden in welke bouwstenen/ondersteunende maatregelen meer impact hebben dan andere.
- Bij logistiek is sprake van maatregelen zoals rekeningrijden die nodig zullen zijn om meer duurzame alternatieven aantrekkelijker te maken, bijkomend vrachtverkeer te voorkomen en emissies van broeikasgassen in te perken. In het MER moet voldoende duidelijk zijn welke maatregelen deel (kunnen) uitmaken van het RMP en welke maatregelen eerder vervoerregio-overschrijdend zijn.

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.
- Mocht blijken dat de reductie van de afgelegde kilometers beperkt is, dan komt de vraag ook naar boven hoe dit verder kan worden meegenomen en welke suggesties gemaakt kunnen worden richting flankerend (Vlaams) beleid.

Hoogachtend,

Voor het Departement Omgeving	Voor de Vlaamse Milieumaatschappij
-------------------------------	------------------------------------

DOELSTELLINGEN EN INDICATOREN REGIONALE MOBILITEITSPLANNEN

**RUIMTE, LEEFOMGEVINGSKWALITEIT (FOCUS GELUID) EN
KLIMAAT EN LUCHT**

1 ALGEMEEN

In functie van de regionale mobiliteitsplannen worden in de vervoerregio's momenteel verschillende voorstellen voor doelstellingen en indicatoren geformuleerd. Deze nota is bedoeld als feedback op de eerste voorstellen en omvat tevens concrete suggesties. Dit zou alvast meer inspiratie en houvast moeten geven.

INHOUD

1	Algemeen	2
2	Ruimte	3
2.1	Ruimtebeslag van transportinfrastructuur	3
2.1.1	Terminologie	3
2.1.2	Ruimtebeslag, verharding en transportinfrastructuur (enkele kerncijfers)	4
2.1.3	Aandachtspunten doelstellingen en indicatoren	5
2.2	Nabijheid in ruimte/TOD	6
2.2.1	terminologie	6
2.2.2	aandachtspunten doelstellingen en indicatoren	7
3	Leefomgevingskwaliteit (focus geluid)	7
3.1	Regio- en context specifieke indicatoren en targets	7
3.2	Voorstellen van indicatoren voor wegverkeerslawaaï	8
3.3	Aandachtspunt spoorverkeerslawaaï	11
3.4	Opnemen van algemene milieuprincipes in de beleidsplannen van de vervoerregio's	12
4	Klimaat en luchtkwaliteit	12
4.1	Inleiding	12
4.2	Overzicht indicatoren en doelstellingen	13
4.3	Klimaat - toelichting	15
4.3.1	Klimaatmitigatie	15
4.3.2	Klimaatadaptatie	17
4.4	Luchtkwaliteit - toelichting	18
4.4.1	Gezondheidsimpact	18
4.4.2	Impact op natuur	20
4.5	Achtergrondinformatie	21

2 RUIMTE

2.1 RUIMTEBESLAG VAN TRANSPORTINFRASTRUCTUUR

Contactpersoon: Rob Ghyselen BJO.omgeving@vlaanderen.be

2.1.1 Terminologie

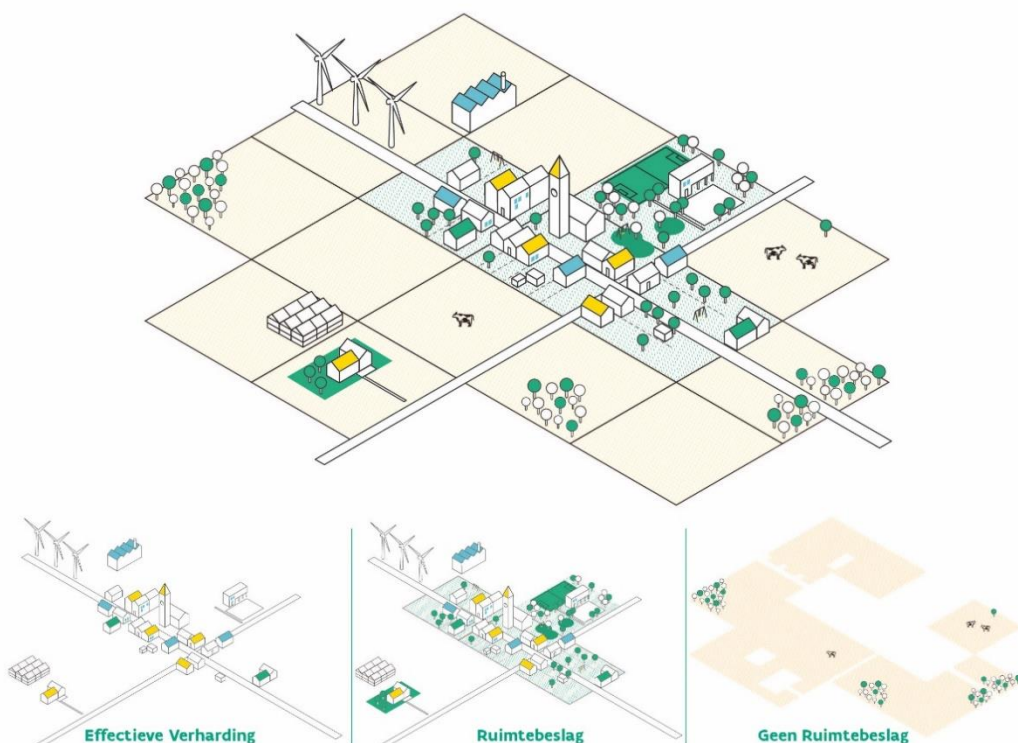
Gebruik van de juiste terminologie is belangrijk bij de formulering van indicatoren en doelstellingen. Begrippen als ruimtebeslag, ruimteinname en verharding worden soms door elkaar gehaald. Hieronder de begrippen zoals gedefinieerd in de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV)¹ en het RuimteRapport (RURA)². Bijkomend enkele kerncijfers die kunnen helpen bij het scherpstellen van doelstellingen en indicatoren.

Ruimtebeslag

Ruimte, ingenomen door onze nederzettingen, dus door huisvesting, industriële en commerciële doeleinden, transportinfrastructuur, recreatieve doeleinden, serres etc. Parken en tuinen maken hier ook deel van uit. Ecoducten over infrastructuur en sommige bermstroken en taluds langs (weg)infrastructuur behoren ook tot het ruimtebeslag.

Verharding

Oppervlakte waarvan de aard en/of toestand van het bodemoppervlak gewijzigd is door het aanbrengen van artificiële, (semi-) ondoorlaatbare materialen waardoor essentiële ecosysteemfuncties van de bodem verloren gaan (woningen, wegen, andere constructies, ...).

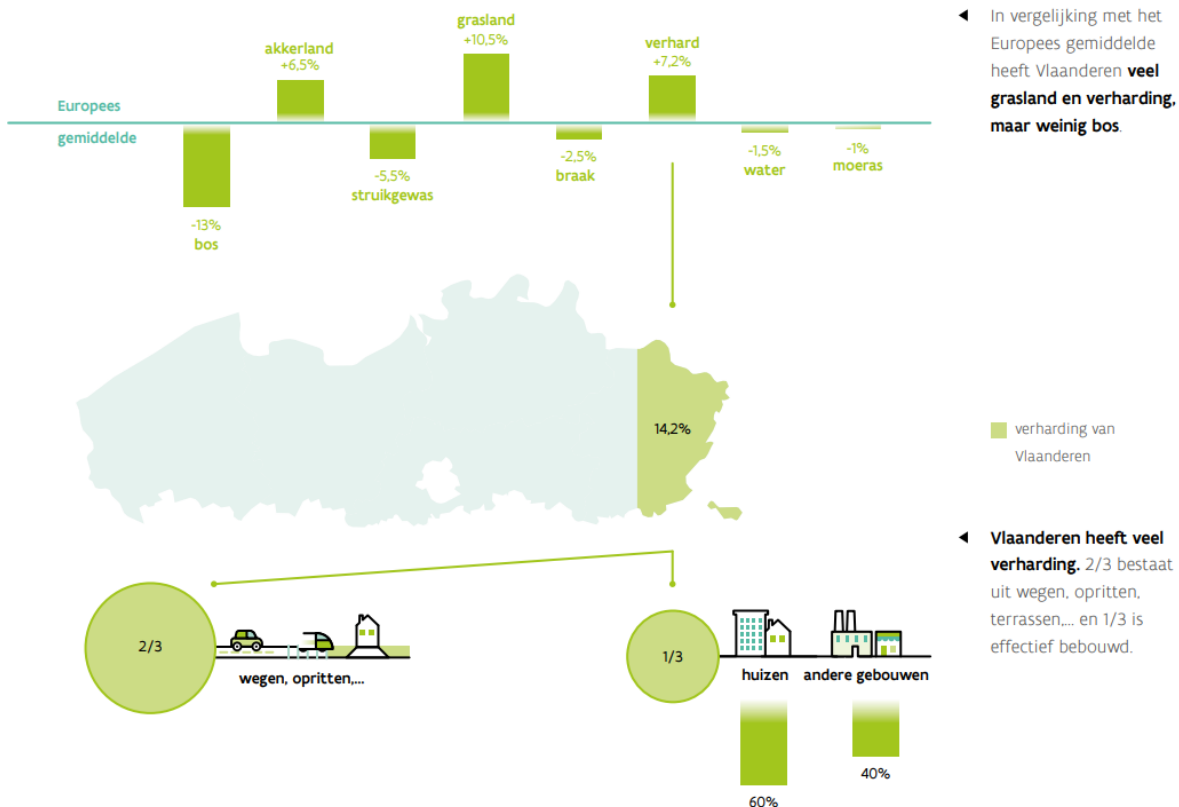


¹ <https://omgeving.vlaanderen.be/beleidsplan-ruimte-vlaanderen>

² <https://omgeving.vlaanderen.be/het-ruimterapport>

2.1.2 Ruimtebeslag, verharding en transportinfrastructuur (enkele kerncijfers)

Het ruimterapport hanteert het begrip **transportinfrastructuur** (i.p.v. transportsysteem). Het ruimterapport laat zien dat ruim 18% van het ruimtebeslag bestaat uit transportinfrastructuur. Over heel Vlaanderen gaat het over zo'n 80.000 ha. Ruim 90% van de transportinfrastructuur bestaat uit wegen. De overige 10% bestaat uit spoorwegen, vrije fietspaden en luchthaventerreinen. Het is belangrijk te beseffen dat de categorie wegen over **heel wat meer dan rijbanen voor autoverkeer** gaat. Het omvat ook rijbanen voor gemengd verkeer, stoepen, fietsstroken, pleinen, publieke ruimte en parkeerplaatsen. De vorige bouwmeester heeft ooit een schatting gemaakt dat de parkeerplaatsen alleen al een oppervlakte 24.000 ha voor hun rekening nemen. De landgebruikscategorie transportinfrastructuur heeft met 57% een relatief hoge verhardingsgraad en staat in voor ruim 46.000 hectare effectief afgedekt terrein. De meeste transportinfrastructuur is publiek eigendom. 2/3 is in handen van gemeentelijke overheden. Dat betekent dat de overheid hierop kan ingrijpen zonder aan het eigendom van private eigenaars te komen. Een niet onbelangrijk feit in een regio waar eigendomsrechten zeer bepalend zijn voor de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden." (uit mogelijkheden verkenning transformatie vervoersinfrastructuur, 2020)³



³ Meer informatie over de potentie van vervoersinfrastructuur op <https://omgeving.vlaanderen.be/transformatie-vervoersinfrastructuur>

2.1.3 Aandachtspunten doelstellingen en indicatoren

Algemeen is het positief dat het regionaal mobiliteitsplan mee wil bijdragen aan de doelstellingen BRV. Enkele aandachtspunten:

- Dezelfde terminologie hanteren (bv. ruimtebeslag i.p.v. ruimte-inname, transportinfrastructuur ...)
- Dezelfde streefdata overnemen (Oha-doel is 2040 in BRV)

Houdt er rekening mee dat het BRV niet de intentie had doelstellingen sectoraal expliciet verder door te vertalen en dat deze doelstellingen per regio kunnen differentiëren.

We zien twee grote invalshoeken voor operationele doelstellingen, doelstellingen gericht op:

- Bijkomend ruimtebeslag van transportinfrastructuur beperken en bestaand ruimtebeslag optimaal gebruiken/heroriënteren richting duurzame en ruimtezuinige modi.
- Verhardingsgraad van transportinfrastructuur verbeteren

Bij beide doelstellingen kunnen een subdoelstelling m.b.t. combimobiliteit toegevoegd worden.

Bijkomend ruimtebeslag van transportinfrastructuur beperken en optimaliseren van het bestaande

Context:

Het realiseren van de ambitieuze doelstellingen m.b.t. combimobiliteit zal ook ruimtebeslag vragen (fietspaden, mobipunten, vrije busbanen, ...). Door een koppeling met ruimtezuinige modi te maken worden deze doelstellingen niet gehypothekerd en wordt hergebruik en optimalisering van het bestaand ruimtebeslag van vervoersinfrastructuur gestimuleerd.

Operationele doelstelling:

Het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag van transportinfrastructuur kent een dalend verloop in 2030 en is herleid tot 0 in 2040 (of ambitieuzer). Bijkomend ruimtebeslag wordt hierbij maximaal voorbehouden voor duurzame en ruimtezuinige vervoersmodi.

Indicator:

Jaarlijks/dagelijks bijkomend ruimtebeslag door transportinfrastructuur (ha per jaar/dag). Tegen 2030 (of 2025) gehalveerd ten opzichte van 2015 (of ambitieuzer), tegen 2040 geen bijkomend of negatief ruimtebeslag (of ambitieuzer).

Data:

- Ruimtebeslag transportinfrastructuur is beschikbaar op 10x10m resolutie
- +/-3 jaarlijks update gepland
- Voorlopig geen data differentiatie ruimtebeslag naar type infra beschikbaar
 - In theorie mogelijk voor spoor-, weg- en water e.a.
- **Gebruik data moet verder doorgesproken met onze experts**

Maatregelen:

- Hergebruik door ruimtezuinige modi, bv.:
 - Verkeersluw maken van centra
 - Parkeers- en/of rijstrook wijzigen in fiets- of busstrook
 - Fietsstraten
 - Karresporen
 - ...

Verhardingsgraad van transportinfrastructuur beperken

Context:

De kerncijfers tonen aan dat er heel wat potentie zit in de landsgebruikscategorie transportinfrastructuur. Belangrijk hierbij op te merken is dat het gaat over heel wat meer dan rijbanen voor autoverkeer. Een groot deel van deze infrastructuur is bovendien in handen van gemeentelijke overheden. De klimaatswijziging met bijhorende droogtes en hittegolven zorgen voor een versterkte dynamiek rond ontharding en transformatie. Het thema leeft reeds bij verschillende lokale besturen. De Vlaamse Overheid voorziet veel middelen en initiatieven die dit verder ondersteunen (pilotprojecten, subsidies, blue deal, ...). Speel hier op in!

Operationele doelstelling:

De verhardingsgraad van het ruimtebeslag 'transportinfrastructuur' is in 2040 met 10% afgenomen (of ambitieuzer).

Of

Jaarlijkse onthardingsdoelstellingen (bv. 1ha/jaar/gemeente).

Indicatoren:

Verhardingsgraad van ruimtebeslag door 'transportinfrastructuur' (%).

Onthardingsprojecten m.b.t. transportinfrastructuur jaarlijks laten rapporteren door lokale besturen (in ha).

Data:

Verhardingsgraad in 10mx10m resolutie (per landsgebruikscategorie).

Maatregelen:

Potentiescan/analyse van (gemeentelijke) vervoersinfrastructuur laten opnemen als doelstelling. De analyse onderzoekt de mogelijkheden om aan de hand van transformaties van de vervoersinfrastructuur het ruimtelijk rendement te verhogen en/of de leefomgevingskwaliteit te verbeteren. De kartering betreft minstens de vervoersinfrastructuur die in eigendom is van de gemeente. De analyse geeft inzicht in de mogelijkheden om binnen de vervoersinfrastructuur:

- Vervoerscapaciteit te verhogen door hergebruik door ruimtezuinige modi (fiets, busbanen, ..), aanleg mobipunten, gedeelde mobiliteitsoplossingen,...
- Bouwprogrammatie (wonen, werken, voorzieningen, ...) te realiseren door onder andere herbestemming of meervoudig en/of ondergronds ruimtegebruik.
- Groen en ontharding te realiseren door onder andere natuur-inclusieve bouwmethoden en/of het wegnemen van voor de mobiliteitsfunctie te ruim bemeten bestrating.
- Ruimte te maken voor recreatie, sport, natuur, energiewinning of materiaalopslag door vormen van verweving en/of tijdelijk ruimtegebruik.

2.2 NABIJHEID IN RUIMTE/TOD

2.2.1 terminologie

BRV hanteert het begrip 'strategische vervoersknopen'. In de voorlopige operationalisering omvatten deze 'metropolitane hefboomplekken' en 'groeikernen', maar dit kan nog gewijzigd worden. Daarnaast omvat het BRV nog veel andere verwijzingen die het belang benadrukken van nabijheid in ruimte en tijd om zo de ruimtelijke voorwaarden te scheppen voor mobiliteitsbeheersing en basisbereikbaarheid.

2.2.2 aandachtspunten doelstellingen en indicatoren

De keuze voor ruimtezuinige mobiliteit genereert een hogere leefbaarheid en biedt grote kansen voor de ontwikkeling op collectieve vervoersknooppunten en rond voorzieningenconcentraties (= TOD, Transit Oriented Development). Een multimodaler vervoerssysteem is een belangrijke factor in het bekomen van meer ruimtelijk rendement. Het is belangrijk om plannen en investeringen op vlak van mobiliteit enerzijds en ruimte anderzijds goed af te stemmen en hierbij een goede koppeling te maken met de ontwikkeling van verschillende modi in het kader van combimobiliteit, binnen een transparant gelaagd vervoersmodel.

Departement Omgeving is geen vragende partij om specifieke doelstellingen rond verdichting rond bepaalde locaties in de regionale mobiliteitsplannen vast te leggen. Uiteraard moet het vastleggen en ontwikkelen van zulke locaties in nauw overleg gebeuren met de vervoerregio's. Dit onder meer met oog op impact en eventuele verbetering van de vervoerscapaciteit op deze locaties.

Voor BRV zijn er alvast beleidsindicatoren die inwonersdichtheden op alle goede locaties en op een aantal specifieke locaties zullen opvolgen en monitoren.

Data:

Inwonersdichtheden zijn beschikbaar in rasterformaat (100mx100m).

3 LEEFOMGEVINGSKWALITEIT (FOCUS GELUID)

Contactpersoon: Sandra Geerts BJO.omgeving@vlaanderen.be

3.1 REGIO- EN CONTEXT SPECIFIEKE INDICATOREN EN TARGETS

Vlaanderen moet, in uitvoering van artikel 1 van richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï, een gemeenschappelijke aanpak bepalen om op basis van prioriteiten de schadelijke gevolgen, hinder inbegrepen, van blootstelling aan omgevingslawaaï te vermijden, te voorkomen of te verminderen. Om deze doelstelling te bereiken worden diverse initiatieven genomen. Zo worden onder meer strategische geluidsbelastingkaarten opgemaakt voor belangrijke infrastructuren, en worden geluidsactieplannen opgemaakt voor belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen, belangrijke luchthavens en grote agglomeraties.

De vervoerregio's kunnen bijdragen aan de realisatie van deze doelstelling. Omdat de problematiek van geluidsoverlast sterk kan verschillen van regio tot regio en daarbij ook context gebonden is lijkt het evenwel niet aangewezen een generiek voorstel te formuleren van indicatoren en doelstellingen die voor alle vervoerregio's van toepassing gesteld kunnen worden. Het departement Omgeving kan wél methodieken voorstellen waarmee de vervoerregio's eigen indicatoren/targets kunnen uitwerken. Daarbij zullen dan de eigen specifieke behoeften en ambities van de vervoerregio en beschikbare middelen om het geluidsklimaat te monitoren de keuze van de indicatoren/targets mee bepalen.

3.2 VOORSTELLEN VAN INDICATOREN VOOR WEGVERKEERSLAWAAI

Hieronder worden enkele suggesties en overwegingen opgenomen voor het bepalen van indicatoren wegverkeerslawaa.

- **Aandacht voor rust en luwte in een stedelijke context** wordt steeds belangrijker. We steunen dan ook de voorstellen van indicatoren waarmee dit kwaliteitsaspect wordt opgevolgd. Dit kan via specifieke geluidsindicatoren (Lden en Lnight) of via eenvoudigere parameters. Hierna volgen wat reflecties daarbij.

Binnen de Vervoerregio Mechelen werden in eerste instantie specifieke geluidsindicatoren voor woon- en leefstraten voorgesteld: “Km rustige woon- en leefstraten met Lden < 53 dB en Lnight < 45 dB = WHO advieswaarden”- Target 2030: +25% t.o.v. 2020”.

Voor de opvolging van deze indicator hebben we vanuit de Vlaamse overheid momenteel geen data voorhanden waarmee deze indicator kan opgevolgd worden. Om deze indicator te kunnen opvolgen, is er een monitoringnetwerk nodig (eventueel via burgerwetenschapsprojecten te faciliteren), of zijn gedetailleerde berekeningen op basis van correcte gegevens over o.m. verkeersintensiteiten nodig. De strategische geluidsbelastingkaarten zijn hiervoor uiteraard niet van toepassing, omdat deze enkel betrekking hebben op de belangrijke wegen (intensiteiten > 3 miljoen passages op jaarbasis).

De opbouw van monitoringnetwerken kan uiteraard overwogen worden. Vanuit het departement kan hierbij ondersteuning worden gegeven. Er lopen momenteel onderzoeksprojecten rond opzetten van onderliggende databases en ontwikkelen van lowbudget geluidssensoren. **De vervoerregio kan inzetten op het stimuleren van citizen science/monitoringsprojecten bij de deelnemende gemeenten.**

In een nieuw voorstel vanuit Vervoerregio Mechelen werd aangegeven dat ze onder rustige woonstraten ‘indicatief < 3000 pae/dag’ bedoelen. Dergelijke indicator is uiteraard makkelijker op te volgen dan de Lden en Lnight indicatoren.

Nochtans lijkt ons de voorgestelde drempel van 3000 pae/dag hoog, ingeval men dit wil relateren aan de WHO advieswaarden. Een inschatting kan gemaakt worden met behulp van de [‘rekentool geluid en lucht’ beschikbaar op de website van departement Omgeving](#). Hiertoe zijn weliswaar uurintensiteiten nodig i.p.v. etmaalintensiteiten. En om helemaal de indicatoren Lden en Lnight goed te kunnen monitoren, is ook kennis van de wegverharding, afscherming door gebouwen of andere obstakels, bodemfactor, afstand tot de weg, impact van naburige wegen,... nodig. Indien deze voorgestelde indicator niet kan worden berekend op basis van een zorgvuldig samengesteld geluidsmodel (met de nodige inputdata) of langeduurmetingen dan lijkt het beter om geen specifieke target op te nemen wat betreft het halen van de WHO advieswaarden.

Een target wat betreft het aantal km rustige woon – en leefstraten, die kunnen worden gedefinieerd op basis van bij de vervoersregio beschikbare gegevens (zoals bijvoorbeeld het aantal pae per etmaal) lijkt ons alleszins wel zinvol.

- Binnen de vervoerregio kan aandacht gaan naar zgn. “**probleemzones omgevingslawaa**”. Deze probleemzones worden vastgesteld door middel van beschikbare geluidsbelastingkaarten. Hiervoor kunnen concrete doelstellingen worden geformuleerd (bv. afname aantal probleemzones). Op die manier draagt de Vervoerregio bij aan het behalen van de doelstellingen geformuleerd in de richtlijn omgevingslawaa (RL 2002/49/EG). De probleemzones omgevingslawaa zouden kunnen worden bepaald op basis van criteria die door de vervoerregio’s zelf worden gekozen (bijvoorbeeld op basis van een zelf gekozen

Hieronder een overzicht van de knelpuntgebieden onder het beheer van een lokale overheid.

Een overzicht van wegnummer (IDENT7), gemeente en lengte van deze knelpunten is ook opgenomen:

Ident7	infoknelpunt	Nr knelpunt	Lengte (m)	Gemeenten
N012000	actief - deel niet AWV	75	665	Antwerpen
N009000	niet AWV	73	1490	Brugge
N010000	niet AWV	58	1779	Lier
N014000	niet AWV	57	1767	Lier
N019000	niet AWV	59	1401	Geel
N019000	niet AWV	62	1736	Geel
N032000	niet AWV	53	1947	Torhout
N037000	niet AWV	29	2002	Roeselare
N043000	niet AWV	42 en 47	4107	Gent
N050000	niet AWV	69	1335	Brugge
N357000	niet AWV	21	1308	Waregem en Wielsbeke
N430000	niet AWV	49	4899	Gent
N444000	niet AWV	36	2142	Merelbeke en Gent
N445000	niet AWV	52	2843	Gent en Destelbergen
N002000	passief - deel niet AWV	16	1275	Bilzen
N008000	passief - deel niet AWV	13	1316	Ieper
N008000	passief - deel niet AWV	14	2199	Ieper
N008000	passief - deel niet AWV	6	1583	Brakel
N019000	passief - deel niet AWV	80	1529	Kasterlee
N422000	passief - deel niet AWV	46	1901	Gent
N422902	passief - deel niet AWV	46	116	Gent

Concrete opmerking bij de indicator die werd voorgesteld bij de Vervoersregio Waasland:
Indicator “Aantal bewoners in gebied met sterke geluidshinder en/of sterke milieuhinder”

Opmerkingen:

Het is niet duidelijk wat er juist wordt bedoeld met “een gebied met sterke geluidshinder”. Als bron wordt o.a. verwezen naar de GES-geluidskaart (<https://www.ruimtemonitor.be/lagen/ruimte-voor-mobiliteit/GES-kaart%20geluidsbelasting>) Bij het gebruik van deze GES-kaart wordt best rekening gehouden met volgende kanttekeningen:

- GES geluidskaart is gebaseerd op de strategische geluidsbelastingskaarten (referentiejaar 2016) voor belangrijke wegen, spoorwegen, luchthaven en agglomeraties. Zie bovenvermelde opmerkingen.
- Deze GES-kaart steunt nog op oude dosis/effectrelaties, de nieuwe dosis/effectrelaties op basis van WHO 2018 werden hierin nog niet in rekening gebracht.

Voorgaande voorstellen hadden betrekking op de blootstelling aan geluid, die objectief kan gemeten of berekend worden. Maar ook de subjectieve component is belangrijk en kan opgevolgd worden. Zo kan als indicator/target worden opgenomen dat de hinder vanwege straatverkeer/wegverkeer moet afnemen met een bepaald percentage. Het ambitieniveau waarmee de hinder vanwege verkeerslawaaï moet afnemen kan door de vervoersregio bepaald worden op basis van de specifieke hindersituatie. De gegevens die hiervoor kunnen worden gehanteerd zijn:

- De resultaten van het schriftelijk leefomgevingsonderzoek (SLO) (zie <https://omgeving.vlaanderen.be/schriftelijk-leefomgevingsonderzoek-slo-4-2018>). In deze bevraging wordt o.a. gepeild naar de geluidshinder vanwege straatverkeer. Het SLO-onderzoek wordt om de 5 jaar uitgevoerd, de steekproef bedraagt meer dan 5000 burgers. De vraagstelling is bij elke enquête vrijwel identiek, zodat het mogelijk is de ervaren hinder te vergelijken met voorgaande enquêtes en eventuele tendensen op te sporen. Erg opvallend uit de laatste peiling van 2018, is de belangrijke toename, ten opzichte van de peiling uit 2013, van de geluidshinder die wordt ondervonden van straatverkeer (stijgt van 22,4% in 2013 naar 27,6% in 2018), en dit na vele jaren van afname (van 29,9% in 2001 over 27,3% in 2004 tot 25,1% in 2008).
- De resultaten van de gemeentemonitor (deze heeft BJO zelf niet ter beschikking, zie <https://gemeente-en-stadsmonitor.vlaanderen.be/>). De vorige peiling dateert van 2017. Momenteel loopt een nieuwe peiling, de resultaten van deze nieuwe peiling worden verwacht tegen zomer 2021. In de gemeentemonitor gebeurt er een bevraging over o.a. hinder vanwege lawaai door verkeer en hinder vanwege sluipverkeer. De steekproef die wordt gehanteerd voor de gemeentemonitor is veel groter dan de steekproef die wordt gehanteerd voor SLO.
- Tot slot verwijzen we ook naar burgerprojecten zoals straatvinken. Ze kunnen bijvoorbeeld met de vervoersregio deelname stimuleren en zo data verzamelen.

3.3 AANDACHTSPUNT SPOORVERKEERSLAWAAI

Het departement Omgeving wijst op het belang van opvolging van de toename van intensiteiten op het spoorverkeersnet als gevolg van de modal shift ambities en de gevolgen ervan op een mogelijke toename van de knelpunten spoorverkeerslawaaï (zie ook <https://www.vlaanderen.be/publicaties/geluidsactieplan-2019-2023-voor-belangrijke-spoorwegen>). Dit aandachtspunt wordt best ook meegenomen in de regionale mobiliteitsplannen.

3.4 OPNEMEN VAN ALGEMENE MILIEUPRINCIPES IN DE BELEIDSPLANNEN VAN DE VERVOERREGIO'S

Naast concrete indicatoren kunnen er ook best algemene principes worden opgenomen die rekening houden met de ambities van het huidige geluidsbeleid, namelijk:

- Er mag geen achteruitgang zijn van het geluidsklimaat in de vervoerregio.
- Op lange termijn (2050) is het de ambitie om het omgevingslawaaï drastisch terug te dringen. Daarbij wordt ernaar gestreefd dat er geen significante negatieve invloed heeft op de gezondheid van haar bewoners. Meer nog, de ambitie is er om een leefomgeving te creëren die een positieve invloed heeft op de gezondheid en die gezond gedrag stimuleert. De aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie van oktober 2018 zijn daarbij richtinggevend.
- Er moet uitgegaan worden van het principe '*de vervuiler betaalt*'. Zodat degene die zorgen voor (een toename van) het verkeerslawaaï ook de kosten voor het nemen van geluidsmilderende maatregelen zullen dragen.

4 KLIMAAT EN LUCHTKWALITEIT

Contactpersoon: Tania.vanmierlo@vlaanderen.be (vanaf januari 2021: t.vanmierlo@vmm.be)

4.1 INLEIDING

Transport, in het bijzonder wegverkeer, draagt voor een belangrijk deel bij aan de luchtverontreinigende emissies en broeikasgassen. Luchtverontreinigende emissies hebben een impact op onze gezondheid en op onze ecosystemen (natuur). Broeikasgasemissies dragen bij tot de opwarming van de aarde.

Door de grote bijdrage van onze mobiliteit aan deze milieuproblemen is het cruciaal dat de regionale mobiliteitsplannen die binnen de 15 vervoerregio's worden uitgewerkt mee een antwoord bieden op de klimaat- en luchtkwaliteitsuitdagingen. Daartoe is de aandacht voor luchtverontreiniging en klimaat verankerd in het decreet basisbereikbaarheid, dat de werking van de vervoerregio's regelt (zie artikel 4, 11 en 13). De 15 regionale vervoerplannen moeten volgens dit decreet "concrete doelstellingen en maatregelen voorstellen om de vergroening en verduurzaming in de mobiliteit en de verbetering van de luchtkwaliteit ten gevolge van het transport te realiseren". Ook moeten de regionale mobiliteitsplannen worden afgestemd op de "beleidsplannen die zijn opgemaakt in het kader van het milieubeleid".

Hiertoe werd aan de vervoerregio's informatie bezorgd hoe binnen de regionale mobiliteitsplannen met lucht en klimaat kon worden omgegaan. In de praktijk merkt het departement Omgeving dat elke vervoerregio op een andere manier omgaat met de beschikbare informatie bij het uitwerken van doelstellingen en een monitoringskader.

Dit hoofdstuk geeft beknopt weer hoe de doelstellingen en indicatoren rond klimaat en luchtkwaliteit uit de Vlaamse beleidsplannen het best worden vertaald naar de vervoerregio's zodat dit op een uniforme manier binnen de vervoerregio's kan worden mee genomen. Dit hoofdstuk bouwt verder op de informatie die eerder ter beschikking werd gesteld en de doelstellingen en indicatoren die in een aantal vervoerregio's reeds ter discussie lagen. Deze nota vormt dan ook een aanvulling op de nota 'Begeleidende tekst bij informatie lucht en klimaat binnen de vervoerregio's' die samen met de excel in het najaar 2019 aan de vervoerregio's werd bezorgd. De nota 'Begeleidende tekst bij informatie lucht

en klimaat binnen de vervoerregio's' blijft eveneens een belangrijke bron bij de totstandkoming van de regionale mobiliteitsplannen.

4.2 OVERZICHT INDICATOREN EN DOELSTELLINGEN

DS1: aantal afgelegde km over de weg

In 2030 bedraagt het aantal gereden voertuigkilometers over de weg door licht en zwaar vervoer niet meer dan:

Vervoerregio	doelstelling aantal gereden voertuigkilometers (in miljard) door		
	licht vervoer	zwaar vervoer	totaal
Aalst	1,8	0,3	2,1
Antwerpen	7,3	1,2	8,6
Brugge	1,5	0,3	1,8
Gent	4,7	1,0	5,7
Kempen	3,3	0,8	4,1
Kortrijk	2,1	0,4	2,5
Leuven	4,3	0,5	4,8
Limburg	5,7	0,8	6,5
Mechelen	1,9	0,2	2,1
Oostende	0,9	0,1	1,0
Roeselare	1,5	0,2	1,7
Vlaamse Ardennen	1,3	0,2	1,5
Vlaamse rand rond Brussel	6,4	0,6	7,0
Sint-Niklaas	1,6	0,4	2,0
Westhoek	1,0	0,2	1,2

Indicator:

Aantal afgelegde kilometer binnen de vervoerregio

Bron:

- Bij opstellen regionale mobiliteitsplannen
 - Strategische vervoersmodel waarmee regionaal mobiliteitsplan wordt doorgerekend (dMOW)
- Monitoring
 - Het aantal afgelegde kilometer is jaarlijks beschikbaar (jaar x-1) op Vlaams niveau via PROMOVIA (dMOW). Hieruit kunnen de kilometers per vervoerregio opgevolgd worden.

DS2: blootstelling aan NO₂ concentraties

In 2030 is de gezondheidsimpact door luchtvervuiling afkomstig van het wegverkeer in elke gemeente gehalveerd ten opzichte van 2016.

In concreto: Het aantal adreslocaties waar de jaargemiddelde NO₂-concentratie hoger is 20 µg/m³ moet in elke gemeente binnen de vervoerregio gehalveerd zijn in 2030 ten opzichte van 2016

Indicator:

Het aantal adreslocaties waar de jaargemiddelde NO₂-concentratie hoger is 20 µg/m³ (Dit aantal moet in elke gemeente binnen de vervoerregio in 2030 gehalveerd zijn ten opzichte van 2016.)

Bron:

- Bij opstellen regionale mobiliteitsplannen
 - Voor de meeste vervoerregio's volstaat het om deze indicator jaarlijks op te volgen via de monitoring en om na te gaan of deze indicator in de juiste richting evolueert. Voor minstens onderstaande vervoerregio's is het bij de opmaak van het regionale mobiliteitsplan noodzakelijk om ook de NO₂-concentraties in 2030 te modelleren aan de hand van de resultaten van één of meerdere mobiliteitsscenario's. Indien de resultaten uit de strategische vervoersmodellen van meerdere vervoerregio's samen beschikbaar zijn, kunnen deze samen worden doorgerekend met een luchtkwaliteitsmodel.

Vervoerregio
Antwerpen
Gent
Mechelen
Vlaamse rand rond Brussel

- Monitoring:
 - De NO₂-concentraties zijn jaarlijks beschikbaar in de vorm van een Atmosstreetkaart die kan aangeleverd worden door de VMM (voor jaar x – 1).
 - De adreslocaties zijn in shapefile beschikbaar via de CRAB-adreslijst.

DS3: parksamenstelling

Voor alle vervoerregio's gelden dezelfde doelstellingen.

- *In 2030 bedraagt het aandeel zero-emissiewagens (batterij-elektrische voertuigen of voertuigen op waterstof) bij de nieuwe inschrijvingen minstens:*
 - 50% zero-emissie voor personenwagens;
 - 30% zero-emissie bij bestelwagens;
 - 5% zero-emissie voor vrachtwagens;
 - 10% zero-emissie voor reibussen;
 - 100% zero-emissie voor bussen van De Lijn
- *Vanaf 2025 gebeurt de exploitatie in stedelijke omgevingen enkel nog met hybride, elektrische of waterstofbussen, waarbij in de stadskernen louter emissieloos gereden wordt;*
- *Vanaf 2025 gebeurt de distributie in de stadscentra enkel nog met hybride, elektrische en waterstofvoertuigen, waarbij in de stadskernen louter emissieloos gereden wordt;*
- Het gebruik van voertuigen op klassieke brandstoffen in de stedelijke centra halveren tegen 2030;
- *In 2030 bedraagt het aandeel diesel bij de nieuwe inschrijvingen maximaal:*
 - 0% diesel voor personenwagens;
 - 21,6% diesel bij bestelwagens;
 - 65% diesel voor vrachtwagens;
 - 0% diesel, 50% dieselhybride en 20% diesel PHEV voor reibussen;
 - 0% diesel, 0% dieselhybride en 0% diesel PHEV voor bussen van De Lijn

Deze doelstellingen zijn dezelfde als de Vlaamse doelstellingen en zijn dus niet regiospecifiek. De vergroening van het wagenpark zal voornamelijk door Vlaamse maatregelen moeten worden aangestuurd. Het is wel belangrijk om op te volgen hoe de vergroening van het wagenpark in de vervoerregio's evolueert en of een lokale bijsturing nodig is als deze evolutie in de eigen vervoerregio niet de gewenste richting uitgaat.

Indicatoren:

- aandeel zero-emissiewagens bij de nieuwe inschrijvingen per voertuigtype in de vervoerregio

- aandeel diesel, dieselhybride en/of diesel PHEV bij de nieuwe inschrijvingen per voertuigtype binnen de vervoerregio
- aandeel hybride, elektrische of waterstofvoertuigen (personenwagens, brom- en motorfietsen, bestelwagens en vrachtwagens) en bussen dat effectief in de centra rondrijdt

Bron:

- Bij opstellen regionale mobiliteitsplannen
 - Via de maatregelen:
 - nagaan of alle kansen benut zijn binnen de werking van de vervoerregio om het park (lokaal) te vergroenen
 - maatregelen concreet opnemen die bijdragen aan deze doelstelling (bv maatregelen rond stedelijke distributie, LEZ) en hiervoor operationele doelstellingen formuleren (bv tegen 2025 is de distributie in het stadscentrum emissievrij, tegen 2030 zijn er x aantal laadpalen in de vervoerregio)
- Monitoring aandeel bij de nieuwe inschrijvingen
 - Kruispuntbank Voertuigen (DIV) en via De Lijn
 - De gegevens voor de personenwagens en op termijn mogelijk ook de bestelwagens kunnen ook worden aangeleverd door VMM (uit de ecoscoredatabank).
- Monitoring aandeel in centra:
 - Exploitatiegegevens De Lijn
 - Via ANPR gegevens van de gemeenten (brandstoftype van het gedetecteerde goederenverkeer) – indien beschikbaar
 - Alternatief: voertuigregistraties (beschikbaar via de Kruispuntbank Voertuigen of VMM) voor het totale voertuigenpark in de vervoerregio in combinatie met gegevens over het voertuigenpark van leveranciers waarmee een convenant is afgesloten,

DS4: Klimaatadaptieve mobiliteitsinfrastructuur

- *Mobiliteitsinfrastructuur weerbaar maken tegen de impact van klimaatverandering (hitte, extreme neerslag, droogte).*
- *Groenblauwe netwerken maximaliseren door ruimte voor groenaanleg langs mobiliteitsinfrastructuur.*

Mogelijke indicatoren:

- Aantal onderbrekingen in kritische transportnetwerken als gevolg van overstromingen, wateroverlast, hitte, droogte of extreme weersomstandigheden.
- Aantal km groenaanleg langs mobiliteitsinfrastructuur.
- Ontharde oppervlakte in aanwezige mobiliteitsinfrastructuur.

4.3 KLIMAAT - TOELICHTING

Voor klimaat moeten de regionale mobiliteitsplannen afgestemd worden op het Vlaamse Klimaat- en energiebeleidsplan en het Vlaamse klimaatadaptatieplan.

4.3.1 Klimaatmitigatie

Het Vlaamse Klimaat- en Energiebeleidsplan (VEKP) streeft een vermindering van het aantal broeikasgassen na met 35% in 2030 t.o.v. 2005. Voor de transportsector betekent dit een daling van de totale broeikasgasuitstoot met 23% tot **maximaal 12,2 Mton CO₂-eq in 2030** (waarvan 5,2 Mton CO₂-eq door het personenwegverkeer en 6 Mton CO₂-eq door het goederenwegverkeer). Onder broeikasgassen verstaan we alle emissies die bijdragen aan de opwarming van de aarde: CO₂ (koolstofdioxide), N₂O



(lachgas) en CH₄ (methaan). De transportsector draagt vooral bij aan de CO₂ emissies (en roet¹). Hierbij telt elke gram CO₂, waar die ook wordt uitgestoten.

Om de klimaatdoelstelling voor de transportsector te kunnen halen zet Vlaanderen in op een verdere afvlakking van de groei van het gemotoriseerde vrachtverkeer en een daling van het gemotoriseerde personenverkeer en streeft ze een ambitieuze modal shift na, zowel qua personenvervoer als logistiek. Tenslotte wordt ingezet op een verdere vergroening van het bestaande wagenpark.

Dit vertaalt zich in volgende concrete sectorale doelstellingen voor Vlaanderen:

- Het aantal voertuigkilometers over de weg daalt tot 51,6 miljard in 2030, door
 - een daling van de voertuigkilometers met 15% t.o.v. 2015 voor personenwagens en bestelwagens;
 - een beperking van de toename van de voertuigkilometers tot maximaal 14% t.o.v. 2015 voor vrachtwagens.
- Een vergroening van het voertuigenpark: bij de nieuwe inschrijvingen bedraagt het **aandeel zero-emissiewagens** (batterij-elektrische voertuigen of voertuigen op waterstof) in 2030:
 - 50% voor personenwagens;
 - 30% bij bestelwagens;
 - 5% voor vrachtwagens;
 - 10% voor reisbussen;
 - 100% voor bussen van De Lijn.

De Vlaamse doelstellingen inzake het aantal voertuigkilometers voor personenvervoer en goederenvervoer werden verder verfijnd tot op niveau van de vervoerregio's (op basis van de spreiding van het verkeer volgens de strategische verkeersmodellen – versie 4). Dit is niet gebeurd voor de doelstelling met betrekking tot de vergroening van het wagenpark. De handvaten voor de vervoerregio's zijn op dat vlak immers beperkter waardoor we verwachten dat de regionale verschillen eerder klein zullen zijn. Toch kunnen bepaalde lokale maatregelen, zoals het plaatsen van laadpalen, het instellen van zero-emissiezones voor stedelijke logistiek, ... de Vlaamse maatregelen versterken.

Dit levert volgende doelstellingen op voor de vervoerregio's:

- In 2030 mag het aantal gereden voertuigkilometers over de weg door licht en zwaar vervoer niet meer bedragen dan:

Vervoerregio	doelstelling aantal gereden voertuigkilometers (in miljard) door		
	licht vervoer	zwaar vervoer	totaal
Aalst	1,8	0,3	2,1
Antwerpen	7,3	1,2	8,6
Brugge	1,5	0,3	1,8
Gent	4,7	1,0	5,7
Kempen	3,3	0,8	4,1
Kortrijk	2,1	0,4	2,5
Leuven	4,3	0,5	4,8
Limburg	5,7	0,8	6,5
Mechelen	1,9	0,2	2,1
Oostende	0,9	0,1	1,0
Roeselare	1,5	0,2	1,7
Vlaamse Ardennen	1,3	0,2	1,5
Vlaamse rand rond Brussel	6,4	0,6	7,0
Sint-Niklaas	1,6	0,4	2,0
Westhoek	1,0	0,2	1,2

De indicator voor deze doelstelling is het **aantal gereden voertuigkilometers over de weg door personenwagens en bestelwagens (licht vervoer) en door vrachtwagens en bussen (zwaar vervoer)**. Deze cijfers zijn **beschikbaar via de regionale verkeersmodellen**.

Merk op dat de doelstelling voor de vervoerregio's enkel in absolute cijfers is weergegeven terwijl voor de Vlaamse doelstelling ook wordt geadviseerd hoe de vooropgestelde cijfers voor 2030 zich verhouden tot de cijfers voor 2015 (bv. het aantal gereden voertuigkilometers bij licht vervoer moet in 2030 met 15% zijn gedaald t.o.v. 2015). De reden waarom enkel nog absolute cijfers worden gebruikt, is dat na goedkeuring van het VEKP de methodiek van de strategische vervoersmodellen is gewijzigd waardoor de cijfers uit de gewijzigde vervoersmodellen niet zomaar kunnen worden vergeleken met cijfers die afkomstig zijn uit oudere vervoersmodellen. Bovendien zijn voor het halen van de klimaatambities in 2030 enkel de absolute cijfers van belang omdat het op basis van deze cijfers (in combinatie met de parksamenstelling) is dat de emissiedoelstellingen uit het VEKP zijn bepaald.

Om communicatieve redenen kan het een optie zijn om deze doelstelling ook te vertalen naar een doelstelling rond de broeikasgasuitstoot van het personen- en goederenvervoer over de weg. Daartoe volstaat het om, per voertuigtype (licht en zwaar vervoer) de doelstelling m.b.t. het aantal gereden voertuigkilometers te vermenigvuldigen met een emissiefactor (voor licht vervoer en voor zwaar vervoer). Dit heeft wel als nadeel dat voor de opvolging van deze indicator jaarlijks de emissiefactoren voor licht en zwaar vervoer moeten worden opgevraagd bij VMM.

- **In 2030 bedraagt het aandeel zero-emissiewagens (batterij-elektrische voertuigen of voertuigen op waterstof) bij de nieuwe inschrijvingen:**
 - **50% voor personenwagens;**
 - **30% bij bestelwagens;**
 - **5% voor vrachtwagens;**
 - **10% voor reisbussen;**
 - **100% voor bussen van De Lijn.**

De indicator voor deze doelstelling is het **aandeel zero-emissiewagens bij de nieuwe inschrijvingen per voertuigtype** in de vervoerregio. Deze cijfers zijn beschikbaar **via de Kruispuntbank Voertuigen (DIV) en via De Lijn**. De gegevens voor de personenwagens en op termijn mogelijk ook de bestelwagens kunnen ook worden aangeleverd door VMM (uit de ecoscoredatabank).

Deze doelstelling is dezelfde als de Vlaamse doelstelling en is dus niet regiospecifiek. De vergroening van het wagenpark zal voornamelijk door Vlaamse maatregelen moeten worden aangestuurd. Het is wel belangrijk om op te volgen hoe de vergroening van het wagenpark in de vervoerregio's evolueert en of een lokale bijsturing nodig is als deze evolutie in de eigen vervoerregio niet de gewenste richting uitgaat.

4.3.2 Klimaatadaptatie

Naast klimaatmitigatie, het verminderen van de emissies, is ook klimaatadaptatie, het aanpassen van de omgeving aan de klimaatverandering, belangrijk. Klimaatportaal Vlaanderen² biedt een beeld van de mogelijke klimaatverandering in de komende decennia, en geeft ook inzage in de mogelijke effecten (hitte, droogte, wateroverlast & overstroming, zeespiegelstijging) en impact die daarmee gepaard kan gaan.

Klimaatadaptieve mobiliteitsinfrastructuur uitbouwen

Om te voorkomen dat onze mobiliteit extra hinder ondervindt van de effecten van klimaatverandering, moeten we ze aanpassen aan de vaker voorkomende hoge temperaturen (bv. uitzetten van sporen of verzachten van wegbedekking), korte intense onweersbuien tijdens de zomer en de hogere neerslag tijdens de winter (bv. onderlopen van tunnels en wateroverlast op wegenis), en anticiperen op mogelijke droogte-effecten (bv. te lage waterstand voor binnenscheepvaart, of verzakking van infrastructuur boven uitgedroogde kleilagen). Om problemen te vermijden, moeten we de nodige maatregelen nemen om maximaal in te zetten op gebruik van aangepaste materialen, een



aangepast infrastructuurontwerp en inplanting, natuurgebaseerde oplossingen voor bestrijden van hitte en wateroverlast. Aandacht voor de impact van klimaatverandering is belangrijk bij ontwerp, aanleg en onderhoud van de infrastructuur.

Omdat het altijd mogelijk is dat door extreme weersomstandigheden toch één of meerdere belangrijke transportroutes van één of meerdere modi tijdelijk niet bruikbaar zijn, moeten we voldoende inzetten op alternatieve routes en modi.

Tegelijkertijd moeten we zuinig omspringen met de aanleg van nieuwe infrastructuur. We moeten zoveel mogelijk gebruik maken van reeds bestaande verharding. Niet-functionele verharding moeten we verwijderen.

Groenblauwe dooradering van steden en dorpen

De realisering van een fijnmazige groenblauwe dooradering is een belangrijke ontwerpogave bij ruimtelijke ontwikkelingen in dorpskernen en stadswijken. Stedelijk groen helpt om de stedelijke hitte te milderen, de watervoorraden op peil te houden en schade door wateroverlast te vermijden. Ontharden, bebossen, ventileren, afschermen, warmteopname beheersen en ruimte voor water creëren³, helpen om de klimaateffecten in stedelijke omgevingen te milderen. Door maximaal in te zetten op groenaanleg langs infrastructuurnetwerken wordt niet alleen deze infrastructuur weerbaarder tegen de effecten van klimaatverandering maar draagt het ook bij aan klimaatadaptatie van de omgeving en een verhoging van de leefkwaliteit.

4.4 LUCHTKWALITEIT - TOELICHTING

4.4.1 Gezondheidsimpact

Voor luchtkwaliteit moeten de regionale beleidsplannen afgestemd worden op het Vlaamse luchtbeleidsplan. Dit plan streeft er naar zo snel mogelijk altijd en overal aan de luchtkwaliteitsnormen te voldoen (momenteel wordt de jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂ op bepaalde verkeersdrukke plaatsen nog overschreden). Op middellange termijn (2030) streeft het Luchtbeleidsplan er naar om in 2030 **de gezondheidsimpact door luchtvervuiling**, zoals die ingeschat wordt door de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO), **te halveren ten opzichte van 2005** en de oppervlakte van ecosystemen waar de draagkracht voor vermisting of verzuring wordt overschreden met een derde terug te dringen ten opzichte van 2005.

Voor de gezondheidsdoelstelling gebruiken we in het Vlaamse luchtbeleidsplan, net als in de Europese luchtkwaliteitsrapporten, o.a. het aantal vroegtijdige sterfgevallen door langdurige blootstelling aan PM_{2.5} als indicator. Aangezien de PM_{2.5}-concentraties in Vlaanderen vrij homogeen verdeeld zijn, deze concentraties niet kenmerkend hoger zijn langs wegen en de impact van (lokaal) verkeer op de PM_{2.5}-concentraties eerder beperkt is, is het weinig zinvol om in de regionale mobiliteitsplannen deze indicator te hanteren voor de gezondheidsdoelstelling uit het Luchtbeleidsplan. In het Vlaamse luchtbeleidsplan wordt echter nog een andere indicator gebruikt die de verkeersgerelateerde gezondheidseffecten in rekening brengt. Dat er verhoogde gezondheidseffecten in de nabijheid van wegen voorkomen blijkt immers uit onderzoek van de WGO (REVIHAAP⁴). Als indicator voor de verkeersgerelateerde gezondheidseffecten hanteert het Luchtbeleidsplan het **aantal mensen dat woont op een locatie waar de jaargemiddelde NO₂-concentratie hoger is dan de advieswaarde van de WGO**. We focussen hierbij op het niveau van de gemeente omdat de verkeersintensiteiten en luchtkwaliteitsproblematiek zelf ook zeer locatie specifiek zijn.

De huidige advieswaarde van de WGO voor de langetermijnblootstelling aan NO₂ bedraagt momenteel 40 µg/m³. De WGO erkent echter dat ook onder deze waarde belangrijke gezondheidseffecten optreden en laat de huidige advieswaarden daarom actualiseren. Zolang geen nieuwe WGO-advieswaarde voor NO₂ bepaald is, nemen we **20 µg/m³** als streefdoel aan. Het HRAPIE-onderzoek⁵ van de WGO schuift die waarde naar voor als de drempel vanaf wanneer het risico op vroegtijdige sterfte door een langdurige blootstelling aan NO₂ in rekening moet worden gebracht bij kostenbatenanalyses.

Vervoerregio
Antwerpen
Gent
Mechelen
Vlaamse rand rond Brussel

Daarnaast geldt voor luchtkwaliteit dezelfde doelstelling m.b.t. het aantal gereden voertuigkilometers als voor klimaat (zie hoger). Voor de vergroening van het wagenpark geldt bijkomend een doelstelling met betrekking tot het dieselaandeel.

- In 2030 bedraagt het aandeel diesel, dieselhybride en/of diesel PHEV bij de nieuwe inschrijvingen:
- 0% diesel voor personenwagens;
- 21,6% diesel bij bestelwagens;
- 65% diesel voor vrachtwagens;
- 0% diesel, 50% dieselhybride en 20% diesel PHEV voor reisbussen;
- 0% diesel, 0% dieselhybride en 0% diesel PHEV voor bussen van De Lijn.

De indicator voor deze doelstelling is het aandeel diesel, dieselhybride en/of diesel PHEV bij de nieuwe inschrijvingen per voertuigtype binnen de vervoerregio. Deze cijfers zijn beschikbaar via de Kruispuntbank Voertuigen (DIV) en via De Lijn. De gegevens voor de personenwagens en op termijn mogelijk ook de bestelwagens kunnen ook worden aangeleverd door VMM (uit de ecoscoredatabank). Aangezien het voor luchtkwaliteit ook belangrijk is waar deze voertuigen rijden geldt in de stadscentra volgende doelstellingen:

- vanaf 2025 gebeurt de exploitatie van het openbaar vervoer in stedelijke omgevingen en de distributie in de stadscentra enkel nog met hybride, elektrische of waterstofvoertuigen, waarbij in de stadskernen louter emissieloos gereden wordt;
- we halveren het gebruik van voertuigen op klassieke brandstoffen in de stedelijke centra tegen 2030.

De beste indicatoren voor deze doelstelling zijn het aandeel hybride, elektrische of waterstofvoertuigen dat effectief in de centra rondrijdt en exploitatiegegevens van De Lijn. De eerste indicator vereist echter het gebruik van ANPR-camera's om het brandstoftype van het gedetecteerde goederenverkeer te kunnen achterhalen. Deze gegevens zullen niet altijd voor handen zijn. Als dit niet het geval is kan een alternatief zijn om gebruik te maken van de voertuigregistraties (beschikbaar via de Kruispuntbank Voertuigen of VMM) en dan niet louter naar de nieuwe inschrijvingen maar naar het totale wagenpark te kijken in de vervoerregio te kijken. Aangezien de voertuigen die de stadscentra beleveren niet per definitie in de vervoerregio zullen zijn ingeschreven geeft dit nog steeds geen volledig beeld van het halen van doelstelling. Die gegevens worden dan ook best gecombineerd met andere bronnen, zoals gegevens over het vracht- en bestelwagenpark van leveranciers waarmee een convenant is afgesloten,

4.4.2 Impact op natuur

Transport heeft door de uitstoot van NOx ook een bijdrage aan de stikstofdepositie in natuurgebieden in Vlaanderen. Dit veroorzaakt verzuring en vermesting waardoor de bodemkwaliteit achteruit gaat, ecologische processen worden verstoord en soorten verdwijnen. Om de doelstellingen van het luchtbeleidsplan te halen inzake verzuring en vermesting is het belangrijk dat de voorziene emissiereducties van NOx van het luchtplan worden gerealiseerd. Voor de vervoerregio's zit dit reeds vervat in het luik rond gezondheid.

Daarnaast wil Vlaanderen natuur van Europees belang alle kansen geven om zich te ontwikkelen in gebieden met een bijzondere bescherming. Het gaat om bepaalde habitats en soorten (en hun leefgebieden) in de Vogelrichtlijngebieden en Habitatrichtlijngebieden, ook wel Speciale



Beschermingszones (SBZ) of Natura 2000-gebieden genoemd. Dat is nodig om de Europese natuurdoelen te realiseren. Hier gaan we in deze nota niet verder op in. Via een passende beoordeling zal nagegaan worden of er een negatieve impact kan zijn op die habitats en (leefgebieden van) soorten.

4.5 ACHTERGRONDINFORMATIE

De nota 'Begeleidende tekst bij informatie lucht en klimaat binnen de vervoerregio's' gaat dieper in op hoe omgegaan kan worden met lucht en klimaat bij de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen.

Nuttige links:

- www.mimolo.be
- Impact lokale maatregelen op inputparameters modellen: TNO-studie "[onderzoek naar de effectiviteit van lokale maatregelen bij de aanpak van luchtverontreiniging](#)"
- Informatie rond effectiviteit ruimtelijke maatregelen: brochure "[Duurzame ruimtelijke planning: maatregelen om de impact van verkeer op de luchtkwaliteit te verminderen](#)"
- Aanbevelingen voor wegbeheerders: [studie "Aanbevelingen voor wegbeheerders" en "aanbevelingen en richtlijnen rond milieuvriendelijke weginrichting"](#)
- [Praktijkvoorbeelden voor aanpak van luchtverontreiniging door verkeer](#)
- [Schone lucht: groen en de luchtkwaliteit in de stad](#)

Een aantal **vuistregels** rond maatregelen die positief kunnen bijdragen aan minder emissies:

- Locatiebeleid (Door bepaalde keuzes te maken, kan de autogerichte mobiliteit verminderd worden, wat een positieve impact heeft op de emissies. Het is dan ook belangrijk om rekening te houden met het STOP -principe bij de locatiekeuze.)
 - Keuze voor multimodale locatie
 - Keuze van (kwetsbare) functies t.o.v. drukke wegen
- Functieverweving (Een verweving van functies zoals wonen, werken en voorzieningen kan zorgen voor een daling van het aantal afgelegde voertuigkilometers en zo de uitstoot door het wegverkeer)
 - Beperken afstand tussen wonen, werken en voorzieningen (Verweven waar kan, scheiden waar moet)
 - Combineren van functies om autoverkeer te beperken
- Selectieve bereikbaarheid en toegankelijkheid
 - Bevorderen omschakeling naar andere modi dan wagen/vrachtwagen
 - Opleggen van venstertijden ivm laden en lossen
 - Locatie van laden/lossen op terrein zo ver mogelijk van bewoning
 - Invoeren van een vrachtverbod/vrachtwagensluis
 - Sturingsmaatregelen (bvb. tonnagebeperking, tolheffing)
- Parkeeraanbod en parkeernormering
 - Ruimte voorzien voor de fiets
 - Parkeeraanbod laag houden om autoverkeer te beperken en autobezit te ontmoedigen
 - Geclusterde parkeervoorzieningen
- Snelheidsverlaging
 - Snelheidsverlaging i.f.v. daling emissies (vooral op autosnelwegen)
- (bouw)programma
 - Juiste dimensionering van straten voor gemotoriseerd verkeer
 - Inplanting van groenstructuren
- Weginfrastructuur
 - Technische inrichtingsmaatregelen ivf beperken blootstelling langs drukke wegen:
 - Overkapping
 - Ondertunneling/ongelijkvloerse kruising: nodige aandacht is vereist voor een beperking van de hellingsgraad voor vrachtverkeer

- Historisch en inhoudelijk zijn er sterke banden tussen OMG en MOW. Er is bijgevolg veel samenwerking. Er is ook decretaal vastgelegd dat in de RMP's doelstellingen van OMG meegenomen worden. Toch blijven het regionale mobiliteitsplannen, geen regionale omgevingsplannen.
- Het uiteindelijk doel is om samen te evolueren naar een duurzamere maatschappij in 2030. De RMP's zijn daar slechts een middel voor. Op het Vlaamse niveau is samenwerken met OMG en andere entiteiten dan ook cruciaal wil er naar meer duurzaamheid kunnen gestreefd worden.

Aanpak van dit overleg

- Peter Beusen zal de 'impressies' overlopen die Team MER rondmailde nav het doorlezen van 6 NIA's (nota's inhoudsafbakening). → Zie punten 1 tot en met 10 (tekst in kaders = tekst uit de mail van Team Mer).
- Aansluitend zullen we de punten behandelen nav het advies dat al binnenkwam vanuit OMG over de NIA in Mechelen. Koen Couderé van KENTER heeft daaruit een tiental punten gedestilleerd (nvdr: uiteindelijk worden deze niet meer overlopen in deze vergadering, want veel is beantwoord bij het overlopen van de impressies van Team MER (punten 1 tot en met 10). Op vraag van OMG worden wel nog 2 extra punten toegelicht → zie punten 11 en 12).
- Bedoeling is om zoveel mogelijk punten uit te klaren en afspraken hierover te maken.

Punt 1: samenstelling team MER-deskundigen

Wij stellen vast dat de bezetting van het 'team van MER-deskundigen' nogal verschilt van dossier tot dossier. Zo maakt er soms wel en soms niet een Mer-deskundige geluid, lucht, klimaat en mobiliteit deel uit van het team. Hoewel dat niet expliciet vermeld wordt, durven wij er van uitgaan dat er steeds een MER-deskundige mobiliteit betrokken is. Wij stellen voor dat in elk dossier een uitgebreide motivatie gegeven wordt m.b.t. het gekozen team. Daarbij dient ook gemotiveerd te worden waarom bepaalde deskundigen niet toegevoegd werden. Het gaat om een strategische milieubeoordeling volgens thema's -en dus niet volgens disciplines- met een voornamelijk kwalitatieve -en dus niet kwantitatieve- beoordeling, wat mogelijk een element kan zijn in de samenstelling van het team. Het is zinvol om de eventuele verschillen op dit vlak tussen RMP-dossiers te duiden, maar zoveel mogelijk eenvormigheid lijkt ons op dit vlak wenselijk.

- Volgens de regelgeving volstaat een MER-coördinator. Deze moet zijn team zelf samenstellen. In de regelgeving is niet nader omschreven welke andere deskundigen in het team moeten zitten.
- Team MER vraagt om beter te motiveren waarom het team is samengesteld zoals het is samengesteld. Nu wordt dat enkel opgelijst, dit volstaat niet. Motiveer de keuzes: waarom bepaalde specialisten niet en anderen wel in het team zitten.
- Mer-coördinatoren: vaak werken er meer mensen mee achter de schermen, maar zijn ze niet in de lijst opgenomen omdat de discipline mobiliteit niet als een discipline wordt beschouwd.

- MOW: Contractueel/budgettair is het niet mogelijk om in elke regio de samenstelling van het team van Mer-deskundigen nog te wijzigen om overal tot eenzelfde samenstelling te komen.

Punt 2: actualiteit van de beleidsdoelstellingen

Er wordt in het MER getoetst aan bepaalde beleidsdoelstellingen. Er zijn geregeld meldingen (in de pers) dat het beleid verandert. We denken maar recent aan het spoorbeleid, aan beleidsplannen ruimte, het beleid rond stikstof, de afbouw van diesel -en benzinewagens enzovoort. Er dient over gewaakt te worden dat in het eindrapport van het MER getoetst wordt aan de op dat moment meest recente beleidsdoelstellingen. De vinger moet op dat vlak aan de pols gehouden worden.

- Er is eensgezindheid dat het MER steeds naar de meest actuele beleidsdoelstellingen moet verwijzen. Omdat we op kwalitatief niveau werken, is het ook mogelijk om last-minute wijzigen mee te verwerken.
- MOW: Belangrijk dat het steeds gaat om “beslist beleid”. Wat in de pers staat, is vaak nog niet definitief bekrachtigd met een formeel goedgekeurd beleidsplan.
- Team MER: De pers kan wel een motivator zijn om na te gaan of de regelgeving recent is aangepast.
- OMG: Distance to target tov beleidsdoelstellingen: OMG adviseert om onder de regio’s hierover af te stemmen zodat dit eenvormig ingeschat kan worden.

Punt 3: geen discipline/thema ‘mobiliteit’ in het MER

Het RMP is een beleidsplan rond mobiliteit. Er is geen discipline/thema ‘mobiliteit’ voorzien in het MER. De beleidsvoornemens van het RMP worden wel kwantitatief doorgerekend met een verkeersmodel, waaruit conclusies getrokken kunnen worden op het vlak van mobiliteit (verzadiging, leefbaarheid e.a.) op basis waarvan de beleidsdoelstellingen nog aangepast kunnen worden en keuzes gemaakt kunnen worden tussen de voorliggende alternatieven. Zoiets zou ook i.h.k.v. de milieubeoordeling kunnen gebeuren uiteraard als een ‘toetsing van het doelbereik’ binnen een thema mobiliteit. Maar we stellen dus vast (en lezen dat o.a. op pagina 48 van de NIA van Kortrijk) dat het thema mobiliteit niet als een thema aan sich beschouwd wordt... gezien het anders om een doelstellingsbeoordeling zou gaan. Dat zou ook anders gekund hebben... maar lijkt ons verdedigbaar. Nog wat extra duiding daaromtrent kan wenselijk zijn.

Louter ter illustratie... een passage in dit verband vinden we in het dossier Mechelen waarin wordt gesteld dat ‘de effectiviteit (doelmatigheid) van het plan geëvalueerd wordt a.d.h.v. kernindicatoren’. Dat gebeurt o.i. dus niet in het MER maar binnen het plan zelf. Nog wordt gesteld dat ‘de effectiviteit van het plan niet beoordeeld wordt binnen het MER’. Er wordt gesteld dat er wel een (logische) overlap is wat leefomgevingskwaliteit betreft tussen de ‘kernindicatoren’ van het plan en de ‘beoordelingsindicatoren’ van het MER.

- Na een korte verduidelijking is Team MER akkoord dat de discipline mobiliteit niet in het MER afgetoetst wordt, zoals ook al eerder afgesproken werd. → OMG: de vraag is dit plan ambitieus genoeg wordt eigenlijk niet gesteld/beantwoord. → MOW: Die toetsing gebeurt wel buiten het MER: de evaluatie van de resultaten van het RMP gebeurt in het

plan zelf. → Mer-coördinatoren: veel doelstellingen kunnen ook pas achteraf en na monitoring geëvalueerd worden.

- MOW: de RMP's worden in een politieke context goedgekeurd door alle lokale besturen via een consensus. Vlaamse ambities worden hierdoor van onderuit regelmatig ingekort en bijgestuurd. Dat is ook logisch vermits de ambities op Vlaams niveau zijn afgeklopt, niet lokaal. Het is belangrijk om tijdens dat proces vanuit Vlaanderen voldoende tegengas te geven in deze debatten en te argumenteren waarom bepaalde ambities er zijn, dus met voldoende Vlaamse vertegenwoordiging rond de tafel te zitten (sensibiliseren).
- De regio's zijn deels ook afhankelijk van de maatregelen in andere regio's. Uiteindelijk zal alles uit de 15 regio's samengelegd moeten worden.
- MOW: RMP bundelt visie en acties/maatregelen van 3 beleidsniveaus: lokaal, provinciaal, Vlaams. De vervoerregio zelf heeft geen uitvoerende bevoegdheid, biedt enkel een overlegforum. Het zullen de gemeentes, provincies en Vlaams Gewest zijn die uitvoeringsgerichte maatregelen uitvoeren. Er zijn momenteel 2 doelstellingen vastgelegd op Vlaams niveau: modal shift + daling voertuigkilometers.
- Doelstelling klimaat: afname voertuigkilometers met 15%. Het is nu al duidelijk dat dit niet zal gehaald worden in de RMP's (max. 5%). → Er is bijgevolg een duidelijk oordeel nodig als besluit van de MER dat de doelstellingen via de RMP's niet gehaald zullen worden op regionaal niveau + aangeven welke bijkomende acties er genomen kunnen worden op Vlaamse/federaal vlak- (ook in andere MERs worden flankerende maatregelen benoemd). → De expliciete boodschap dat doelstellingen niet gehaald zullen worden moet / mag dus in het MER gegeven worden. Zo duidelijk mogelijk aangeven dat extra maatregelen van andere actoren/beleidsniveaus nodig zijn.
- Team MER: De discipline mobiliteit wordt niet beoordeeld in het MER, hoe wordt die doelstelling van 15% minder voertuigkilometers dan beoordeeld? → MER-coördinatoren: de doelstelling van 15% minder voertuigen is een doelstelling uit het klimaatplan, dat wordt wel getoetst.
- Rol van pedagogische taak van het MER: ministers + parlementsleden een spiegel voorhouden met de boodschap dat doelstellingen niet gehaald worden.
- Voordeel van een MER is dat het niet politiek gebonden is (RMP is dat wel). MER kan dus kritisch zijn en zo een hulpmiddel worden om het educatief proces dat gevoerd wordt binnen de vervoerregio te voeden.
- Team MER: een MER over een beleidsplan is nog relatief nieuw, nog maar weinig ervaring hiermee.

Punt 4: kwantitatieve beoordeling lucht en geluid

Gezien er vanuit het verkeersmodel kwantitatieve mobiliteitsgegevens zullen komen, lijkt het mogelijk om ook de milieubeoordeling binnen de disciplines lucht en geluid kwantitatief te doen. Gelieve te verduidelijken hoe jullie (i.e. de MER-deskundigen) dat zien. Het lijkt ons dat er in de quickscan van het dossier van Kortrijk reeds zoiets dergelijks gebeurt.

- VMM: kwantitatieve inschatting hoeft niet perse een modellering te zijn: wel werken met emissiefactoren (= semi-kwantitatieve analyse), met onderscheid tussen hoofdwegen, landelijke wegen en stad/buitengebied). Enkel in specifieke regio's waar er nog knelpunten zijn, wordt gevraagd om te modelleren. Zie ook nota 'Doelstelling en indicatoren' van DOMG.

- Voor klimaat speelt het minder een rol waar emissies verspreid worden. Voor lucht speelt de locatie wel een rol (street canyons).
- Emissiefactoren kunnen door VMM-Lucht aangeleverd worden (per snelheid en per gebied). Deze factoren blijven wel steeds een benadering van de realiteit (wagenpark evolueert). *Aanvulling na de vergadering: Veronique Smeets (VMM) mailde de tabel met de emissiefactoren door op 1 juli. [Deze staat ook op de sharepoint.](#)*
- OMG geeft aan dat het momenteel niet duidelijk is hoe de beoordeling over geluid zal gebeuren. Er is in het advies op de NIA niet perse een modellering gevraagd, maar wel een inschatting die rekening houdt met de kwantitatieve gegevens uit het verkeersmodel. Daarnaast is het ook voor geluid belangrijk waar toenames/afnames zich situeren om het effect te beoordelen. Bijvoorbeeld zones veel of weinig potentieel gehinderden (bevolkingsdensiteit) of geluidsgevoelige functies → Mer-coördinatoren: exacte berekening is zeer tijdsintensief en niet nodig want er is een één op één relatie tussen de evolutie van het geluidsniveau versus de evolutie van de voertuigaantallen. Een toename van 25% resulteert in een toename van 1% dBA. → OMG vraagt aansluitend of er rekening gehouden wordt met toenames tijdens de nacht en evolutie vrachtverkeer? Voor geluid kan het lokaal effect ook van belang zijn. Shift naar spoorverkeer heeft ook impact naar geluid. → Semi-kwantitatief in beeld brengen is ok, maar in bepaalde zones moet indien nodig wel meer gefocust kunnen worden, bijvoorbeeld in zones met een sterke toename/natuurgebieden/belangrijke vrachtassen tijdens de nacht,...
- MOW: RMP's zijn strategische plannen en doen dus geen uitspraken op microniveau! Modellerings zijn gebaseerd op héél wat aannames die niet op microniveau/straatniveau kunnen geïnterpreteerd worden, of aanleiding kunnen geven tot verkeerde interpretaties/conclusies. Toch zijn bepaalde concrete uitspraken nodig, bijvoorbeeld naar natuurgebieden toe.

Punt 5: Quick scan

In de NIA's wordt meestal een zogenaamde 'quickscan' (QS) opgenomen. De aard en het doel van die quickscan is niet helemaal duidelijk. Het lijkt ons een goede manier om zo aan 'scoping' te doen, i.e. op basis van de quickscan kan bepaald en gemotiveerd worden welke effecten wel al dan niet verwacht kunnen worden, waarna deze later in het MER onderzocht worden. Het geeft de adviesinstanties ook reeds een idee van hoe de milieubeoordeling in het MER er kan uitzien. Het lijkt ons echter dat die quickscan ook gebruikt wordt om reeds bepaalde redelijke alternatieven (of scenario's) definitief af te wijzen. Dat laatste kan o.i. niet de bedoeling zijn. De redelijke alternatieven dienen in het MER in principe gelijkwaardig onderzocht te worden. In het MER voor Mechelen lijkt het ons dat de alternatieven (2 à 3) volwaardig onderzocht worden terwijl in het MER voor de VVR Waasland na de quickscan (van de alternatieve scenario's) enkel nog het overblijvende/gekozen scenario (i.e. het beleidsscenario) bemerd wordt. Dit dient doorheen de verschillende MERs voor de RMP op een meer eenvormige manier te gebeuren.

De quickscan in het dossier van Mechelen wordt als volgt omschreven: 'een eerste inschatting van de mogelijk aanzienlijke effecten van de verschillende voorliggende alternatieven van het plan'. Dat lijkt ons correct. Een passage die in de andere richting wijst is echter 'de alternatieve scenario's worden getoetst in deze eerste stap van de milieubeoordeling, de quick scan... het uitgewerkte RMP, vertaald naar maatregelen, wordt meer in detail geëvalueerd in het finale MER.' De quickscan van Mechelen geeft een eerste indruk van de te verwachten effecten, maar heeft uiteraard niet de diepgang die

vereist kan worden van een strategische milieubeoordeling. In het dossier Kortrijk wordt verduidelijkt dat de QS slechts een eerste inschatting op hoofdlijnen is die later uitgewerkt wordt... wat o.i. een correcte methodologie is.

Op pagina 19 van de NIA van Kortrijk wordt gesteld wat in de QS en wat in het definitief MER wordt beoordeeld. Zulke passages laten o.i. nog te veel ruimte voor onduidelijkheid. Na de adviesronde dient o.i. duidelijk afgesproken te worden dat alle redelijke alternatieven evenwaardig bemerkt moeten worden. Het dient alleszins verduidelijkt te worden. Op pagina 48 wordt expliciet gesteld dat de QS geen officieel statuut heeft.

De uitwerking van de QS in de NIA verschilt ook sterk tussen de dossiers. Deze is bvb. vrij uitgebreid voor Kortrijk.

De voorgestelde methodologie voor de QS van Limburg lijkt ook vrij degelijk maar de effectieve uitwerking is dan weer eerder summier en vooral gericht op de positieve effecten. Een voorbeeld: "p. 73 Parkeerbeleid: overal en laag tarief: Een parkeerbeleid waar het parkeren van voertuigen overal gestimuleerd wordt, levert geen specifieke bijdrage aan geen enkel van de vier thema's." Nochtans vereist dit duidelijk meer ruimtebeslag/ verharding wat (negatieve) effecten heeft voor de thema's ruimte, klimaat en biodiversiteit. Bovendien stimuleert dit autoverkeer, wat dan weer effecten heeft naar emissies, minder aanzet naar actieve verplaatsing,

- Team MER geeft aan dat de quick scan niet mag gebruikt worden om alternatieven te schrappen. Alle alternatieven moeten immers nog in het MER uitgewerkt worden. Een Quick Scan volstaat niet om te schrappen, is enkel nuttig voor een oppervlakkige beoordeling, een eerste indruk, en helpt bij de scoping.
- Het woord 'alternatieven' blijkt verschillend geïnterpreteerd te worden.
- MOW: Er zijn eigenlijk geen alternatieven in de zin van 'alternatieve set van keuzes'. De verschillende scenario's/alternatieven zijn eerder bouwstenen. De Quick Scan moet de vervoerregio helpen om een beleidsscenario samen te stellen/te distilleren uit die bouwstenen. De quick scan is in de vervoerregio zelf een interessant instrument om al aan te voelen waar er nog tekortkomingen in de visie zitten. Zo wordt uiteindelijk 1 scenario samengesteld dat ook als enige beMERd zal worden. De invulling van die scenario's/alternatieven is ook verschillend. In sommige regio's gaat het bijvoorbeeld over verschillende scenario's doorheen de tijd (fasering).
- Team MER: in sommige andere MERs wordt de quick scan ook gebruikt als hulpmiddel, maar dan achter de schermen. In dit proces is de quick scan wel openbaar gemaakt. De onderbouwing van de keuze van het voorkeursalternatief dat beMERd zal worden is iets dat goed gemotiveerd zal moeten worden in het plan. De aard van de quick scan moet goed beschreven worden (Waarvoor dient het? Waarvoor niet? Waarom is er een quick scan?), die omschrijving is nu niet duidelijk. Quick scan mag volgens de regelgeving geen selectieproces zijn.
- MOW: in bepaalde vervoerregio's geven de scenario's extreme uitersten weer. → Team MER: Hoe extreem zijn de scenario's? → MOW: In het Verkeersmodel zijn 'extreme' scenario's gestoken (bv. doorgedreven OV-scenario) om de effecten duidelijk te maken. In de visienota wordt een consensusmodel gevolgd na afstemming tussen alle beleidslagen.
- MOW: Er wordt dus binnen de vervoerregio's zelf al een geïntegreerd planproces gevolgd, de inspanning/oefening moet ook al bij tot stand komen plan gebeuren. Niet alleen in het advies achteraf. De goedkeuring van het voorkeursscenario na afwerken van het MER

is een inhoudelijk, iteratief maar bij uitstek politiek proces, geen rationeel proces. Elke burgemeester rond de tafel moet met dit plan uiteindelijk naar zijn gemeenteraad kunnen, en ook de minister moet met de plannen naar het Vlaamse Parlement kunnen voor goedkeuring. Vandaar het belang van deze aanpak. Het beslissingsproces gebeurt dus op 3 manieren: resultaten quick scan + resultaten verkeersmodel + haalbaarheid volgens vervoerregioleden.

- MOW: onze regelgeving gaat uit van een volledig geïntegreerd proces met als doel dat milieueffectbeoordeling kan bijdragen tot een duurzaam scenario. De regelgeving voorziet niet in een integraal MER-rapport achteraf die nog andere mobiliteitsscenario's zou bekijken. Finaliteit is één visie op een gewenste mobiliteit gedragen door de regio.
- Het beleidsscenario wordt normaliter niet meer afzonderlijk doorgerekend. → OMG: voegen we zo geen extra foutenmarge toe? → MER-coördinatoren: het voorkeursscenario kan gerelateerd worden aan reeds doorgerekende scenario's. Het verkeersmodel heeft zelf ook beperkingen. Budget is niet oneindig. → MOW: Als het voorkeursscenario sterk afwijkt van reeds doorgerekende scenario's zal in het najaar een nieuwe doorrekening van het voorkeursscenario gebeuren (bv. regio Leuven). Via het coördinatieoverleg met de administratieve voorzitters (COVO) is de vraag gesteld om tegen half augustus te laten weten of er nog een doorrekening van het voorkeursscenario gewenst is.
- MOW: Momenteel gebeurt er ook een doorrekening op Vlaams niveau met maatregelen die zich vooral op niveau van Vlaanderen situeren (bv. ruimtelijke maatregelen, gedragswijzigingen cfr. telewerken, aantrekkelijker maken van fiets cfr. toename gebruik e-bike en steps, financiële stimuli ten nadele van autogebruik). (zie ook punt 8)

Punt 6: finaliteit RMP's

Om de MER procedure voor een RMP met een NIA te kunnen opstarten, lijkt het ons wenselijk dat het RMP inhoudelijk toch al redelijk op punt staat (visie, doelstellingen, principes, acties, alternatieven...) en dat dit minstens op hoofdpunten samengevat wordt in de NIA. Het lijkt ons zo dat sommige RMP inhoudelijk reeds verder uitgewerkt zijn dan andere. Zo lijkt het RMP van Waasland ons nog minder uitgewerkt dan het RMP van Mechelen. Ons standpunt hierover is: gelieve aan te geven in hoeverre het plan reeds inhoudelijk uitgewerkt is, i.e. is het nagenoeg volledig inhoudelijk uitgewerkt, dan wel is er nog veel werk op dat vlak nodig, zodat ook de adviesinstanties daarvan op de hoogte zijn.

- MOW: Er wordt geen RMP afgeklopt vooraleer de resultaten van de MER beschikbaar zijn.
- Mer-coördinatoren: Er is wel een uitgewerkt voorkeursscenario nodig om te kunnen be-mer-en.
- Team MER: akkoord dat het uitgewerkt ontwerp wordt beMERd en het definitieve plan pas erna wordt opgesteld.

Punt 7: verschil in alternatieven

Ook op het vlak van 'alternatieven' lijken er ons relatief grote verschillen te zijn tussen de RMP. Bij het RMP Waasland is de alternatievenafweging beperkt tot het al dan niet aanleggen van concrete ringwegen, terwijl in het RMP van Mechelen vrij gedetailleerde scenario's/alternatieven 1, 2A en 2B worden afgewogen. In het dossier van Kortrijk is er sprake van 3 onderzoeksscenario's. In het dossier

Limburg is er sprake van een 'basisscenario' en 2 andere scenario's 'bereikbaar en betrouwbaar' en 'leefbaar en gezond'. Teneinde in orde te zijn met de juridische plicht om alle redelijke alternatieven in een MER te laten onderzoeken, stellen wij voor om in elk MER toch een duidelijk en relatief uitgebreid hoofdstuk 'historiek van de alternatievenafweging' toe te voegen zodat het voor iedereen duidelijk is waarom enkel bepaalde alternatieven overblijven en -nog belangrijk- waarom bepaalde alternatieven/scenario's in de loop van de tijd afgefallen zijn. Het is belangrijk om een zicht te krijgen op het 'waarom' van de overgebleven alternatieven, zodat adviesinstanties en burgers hier hun input over kunnen geven.

In de NIA van Limburg is er sprake van een 'basisscenario' (p. 17 "Het basisscenario is een pakket aan maatregelen die met relatief weinig inspanning het gebied bereikbaar, veilig, duurzaam, leefbaar en gezond houden. Het gaat om maatregelen die reeds in planvorming zijn en waarvan aannemelijk is dat deze binnen afzienbare tijd beslist beleid worden. Het basispakket omvat de situatie voor de komende 10 jaar op basis van voortzetting van huidig (mobiliteits-)beleid.". Zaken die aannemelijk zijn dat ze binnen afzienbare tijd gerealiseerd zullen zijn maken vormen dus het basisscenario. Is dit dan te zien als een soort nulalternatief, waarbij er geen mobiliteitsplan wordt opgesteld?

- OMG pleit – ondanks het verschil in aanpak in de regio's - voor goede en eenvormige terminologie. Wanneer er geen alternatieven zijn beschreven, dan is een beschrijving van hoe er tot het voorstel is gekomen belangrijk + kan het MER nog mee bijsturing geven. Zijn er wel alternatieven: vooral een exploratie van de effectiviteit en doelbereik van bouwstenen/ingrepen in bepaalde modi aftoetsen? Vooral een theoretische oefening dus die het debat moet voeden. In andere MERS wordt een alternatief gezien als een alternatief plan B voor het plan A. → Dus goed afspreken hoe te verwoorden in de MER.
- Ook Team MER geeft aan dat een juiste verwoording/context belangrijk is! Kan bijvoorbeeld door een goede historiek te schetsen. Goed aangeven in de inleiding van het MER hoe je ertoe gekomen bent en wat de rol was van de Quick Scan. Ook het feit dat er een iteratief planproces aan voorafging is belangrijk om mee te nemen.
- In de chat doet Ellen Thibo een voorstel voor tekst alternatievenonderzoek:

Het onderzoek van alternatieven en scenario's is een vast onderdeel van de MER-procedure en vaak een onderdeel met gevolgen op het planproces. Het is belangrijk om deze alternatieven en scenario's correct te beschouwen. Een zorgvuldig en interactief proces zal leiden tot een weloverwogen antwoord op de uitdagingen die aan de basis lagen van dit plan. Dit wil zeggen dat alternatieven of scenario's eerder in het proces meegenomen werden om te komen tot het duurzaam ontwikkelingsscenario. We verwijzen hiervoor onder andere naar de quickscan. We zetten een proces op, waarbij ontwerpend onderzoek centraal staat en waarbij we gaandeweg keuzes vastleggen, in dialoog met alle stakeholders en in samenwerking met de nodige experts. Het Plan-MER zal een beknopte samenvatting meegeven van het gevoerde onderzoek. Per definitie kunnen er tot laat in het traject wel nog suggesties tot verbetering aangereikt worden, ook door het Plan-MER proces. Deze kunnen meegenomen worden bij de afwerking van het mobiliteitsplan.

Punt 8: Term ontwikkelingsscenario

De term 'ontwikkelingsscenario' wordt o.i. soms wat ongelukkig gebruikt in de NIA. Meestal wordt als referentiejaar 2030 genomen en voor het bepalen van de referentiesituatie in 2030 wordt dan rekening gehouden met bepaalde autonome en gestuurde ontwikkelingen waarvan men met een relatief grote mate van zekerheid verwacht dat die tegen 2030 gebeurd/gerealiseerd zullen zijn. Wij hebben begrepen dat in de verkeersmodellen bepaalde autonome en gestuurde ontwikkelingen opgenomen zijn. Bij het bepalen van die referentiesituatie komt de term 'ontwikkelingsscenario' niet tussen. Onder de term 'ontwikkelingsscenario' verstaan wij eerder een 'alternatieve invulling van de referentiesituatie 2030 o.w.v. mogelijke maar minder vanzelfsprekende ontwikkelingen', een alternatieve referentiesituatie 2030 dus. Het lijkt ons dat er geen (tweede) ontwikkelingsscenario meegenomen wordt in de MERs.

Op pagina 25 van het dossier Mechelen wordt dit gedefinieerd. Misschien best verduidelijken dat in dat hoofdstuk 4.2 onder 'ontwikkelingsscenario' die zaken worden verstaan die in het MER deel zullen uitmaken van de beschrijving van refsit 2030.

Op pagina 39 van het dossier Limburg staan verschillende toekomstige projecten opgesomd die meegenomen zijn in het verkeersmodel 2030. Men gaat ervanuit dat deze alle gerealiseerd zullen zijn in 2030. Hoe concreet zijn deze projecten momenteel? Is er al een vergunning, RUP, ..? Kan gemotiveerd worden dat deze toekomstige projecten voldoende aannemelijk zijn? Of gaat het eerder over een wensbeeld voor 2030?

- Team MER: een ontwikkelingsscenario wordt in een MER normaal gebruikt om een andere evolutie te schetsen. Klopt het dat er hier geen ontwikkelingsscenario's zijn?
- Mer-coördinator: ja, tenzij we de doorrekening op Vlaams niveau als dusdanig beschouwen? → MOW: Sommige van die maatregelen staan echter nog politiek ter discussie, dus zeker geen beslist beleid. Deze doorrekening kan de vervoerregio's wel bijkomende info geven, bijvoorbeeld over het effect van financiële maatregelen. Elke vervoerregio kan zelf beslissen of ze deze doorrekening op Vlaamse niveau wel of niet meeneemt (vraag is gesteld in COVO van 6 juni) . De resultaten van deze Vlaamse doorrekening zullen in de tweede helft van augustus beschikbaar zijn. Alle vervoerregio's zullen deze resultaten krijgen. De maatregelen uit de RMP's zitten hier niet in. → Kan de uitkomst van deze nieuwe Vlaamse doorrekening dan gezien worden als een tweede referentiescenario? → Onduidelijk want het is niet allemaal beslist beleid. Eerder doorkijkscenario? → Volgens Team MER kan dit wel als 'ontwikkelingsscenario' genoemd worden *Aanvulling door Team Verkeersmodellen na de vergadering: de doorrekening van maatregelen op Vlaams niveau resulteert niet in een bijkomend referentiescenario maar heeft tot doel om inzicht te krijgen in mogelijke effecten van maatregelen die genomen kunnen worden op Vlaams niveau (en die tot doel hebben om te zorgen voor een modal shift naar meer duurzame modi).*
- De nieuwe Vlaamse doorrekening is niet meegenomen in de reeds verstuurde NIA's. Er wordt afgesproken om dit gelijkvormig ook niet te doen in de NIA's die nog verstuurd moeten worden. We wachten eerst de resultaten af en bekijken vervolgens hoe we dit meenemen (ook gezien de politieke gevoeligheid - niet afgeklopte maatregelen).

Punt 9: goederentransport

In hoeverre wordt goederentransport meegenomen in het mobiliteitsplan? De focus lijkt eerder te liggen bij het personenvervoer. Hoe wordt omgegaan met transport door binnenvaart en spoor? Dit zit niet in het verkeersmodel maar kan hier dan op een meer kwalitatieve wijze een bespreking gebeuren?

- Als er in het plan maatregelen rond goederentransport zitten, zullen deze kwalitatief be-MER-d worden.
- De modal split voor goederenvervoer zit niet mee in het verkeersmodel.
 - *Opmerking OMG/VMM (na de vergadering): dit is relatief kort besproken tijdens dit overleg, hier zijn wel nog vragen/bedenkingen rond.*
 - *Opmerking Team Verkeersmodellen (na de vergadering): Het verkeersmodel berekent een modale verdeling en is dus wel opgenomen in het verkeersmodel. Correcter is het om te stellen: het Verkeersmodel is conservatief op het vlak van het inschatten van de modale shift voor vrachtverkeer over de weg naar meer duurzame alternatieven.*

Punt 10: methodologie

In het voorstel van methodologie wordt gesteld dat er een receptorgerichte benadering wordt toegepast. Er zijn 4 thema's geïdentificeerd nl. ruimte, biodiversiteit, mens en klimaat. Op p. 26 van de NIA van Limburg staat echter ook Landschap vermeld als een receptordiscipline. Hoe zullen deze elementen meegenomen worden? Elementen rond water komen terug doorheen de verschillende thema's. Het zou duidelijker zijn als er vooraf geduid wordt in welk thema de relevante onderdelen van water aan bod komen.

- Landschap zit mee onder een andere receptor ('ruimte'), maar wordt niet altijd benoemd.
- Relevante onderdelen van thema water zitten mee onder klimaat en biodiversiteit.

Aansluitend worden op vraag van OMG nog 2 aanvullende punten behandeld nav het advies dat OMG gaf op de NIA van VVR Mechelen: zie punten 11 en 12.

Punt 11: Doorkijk naar 2050

- OMG merkt op dat het niet duidelijk is wat deze doorkijk zal inhouden.
- MOW: dit zal per regio verschillend zijn. De focus van deze plannen ligt op 2030. Vanuit Vlaanderen is de enige vastgelegde doelstelling naar 2050 die van vision zero (verkeersveiligheid).
- In actieprogramma zal er wel een doorkijk gebeuren om inzicht te geven in welke maatregelen/acties zich veeleer op tijdspanne van 2030 versus 2050 situeren.
- MER-coördinator: Effectinschatting richting 2050 zal niet gebeuren aangezien dit met te veel onzekerheden omgeven is (bv. evolutie vloot edm)
- In het pakket zitten ook al maatregelen die tegen 2030 nooit gerealiseerd kunnen worden en dus automatisch doorschuiven naar de toekomst. Bij toetsing van bijdrage van planvoornemen aan beleidsdoelstellingen wordt ook een onderscheid gemaakt tussen de doelstellingen 2030 versus 2050.

- 2030 is niet op te vatten als een concreet jaar, eerder als een doeljaar voor het plan. In realiteit is dit geen harde tijdsgrens. Ook in het actieplan zal gefaseerd worden. Opmerking: het actieplan zit wel nog niet mee in het voorkeurscenario dat beMERd wordt.
- OMG vraagt om dit duidelijker te omschrijven in de nog komende NIA's.

Punt 12: relatie tot beleidsdomein Ruimte

- OMG: er zijn veel afspraken met domein Ruimte, hoe worden die best meegenomen in de RMP's? Een 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. Concreet vraagt OMG om volgende passage in de NIA (Mechelen) te schrappen: "Om een samenhangende ruimtelijke ontwikkeling na te streven wordt een aanzet van ruimtelijk (locatie)beleid uitgewerkt"
- MOW: in het bestek is aangegeven dat dit moet vermeld worden.
- Ervaringen regio West-Vlaanderen: toewerken naar samenwerking tussen ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid. Provincie West-Vlaanderen heeft visietekst RMP gelezen vanuit het oogpunt: "hoe kan het mobiliteitsbeleid het ruimtelijk beleid helpen om de doelstellingen van het BRV te realiseren?"
- OMG: het is beter om te verwijzen naar de principes, niet op kaart dingen vergroten/verkleinen.
- MOW: De maatregelen moeten altijd nog vertaald worden naar een ruimtelijk plan. RMP is geen juridische basis om een vergunning voor een omleidingsweg aan te vragen. Aangezien hiervoor een ruimtelijke basis nodig blijft, moet die opgemaakt worden.
- OMG gaat akkoord met het idee dat er achter schuilt (en met de verduidelijking dat dit geen aanzet is tot ruimtelijk plan), maar wijst erop dat het belangrijk is om dit juist te formuleren want bij mensen die de context niet meehebben, kan dit helemaal anders geïnterpreteerd worden.
- MOW wijst op het belang dat dit vermeld wordt in het RMP, want dat betekent dat er draagvlak voor is, en dat er ingezien wordt dat dit noodzakelijk is.

Conclusies

- Alle neuzen staan in dezelfde 'duurzame' richting. Wel is het belangrijk om hier en daar nog zaken meer te duiden en bepaalde dingen zorgvuldiger te omschrijven, anders/eenvormiger te formuleren en/of meer te kaderen.
- De nog te versturen NIA's kunnen dit - gezien de krappe tijd - niet meer allemaal opvangen, maar in de vervolgstappen zullen bovenstaande punten meegenomen worden.
- Het wordt aangemoedigd om voor bepaalde formuleringen onderling af te toetsen en/of met team MER af te toetsen.
- Nieuwe vergadering in te plannen in september om verder onderling af te spreken.

Samenvatting van de afspraken/actiepunten hierboven

- Samenstelling van het Team van MER-deskundigen beter motiveren.
- Steeds toetsen aan meest actuele beleidsplannen (enkel beslist beleid) en indien mogelijk distance-to-target afstemmen over de regio's heen

- Discipline 'mobiliteit' wordt niet mee opgenomen in het MER. Er wordt geïdentificeerd waar elementen rond water, landschap,... terug te vinden zijn.
- De expliciete boodschap dat Vlaamse doelstellingen via de RMP's niet gehaald zullen worden (met enkel regionale maatregelen) moet / mag in het MER gegeven worden.
- Semi-kwantitatieve analyse geluid via 1 op 1 relatie tussen verkeersintensiteit en geluidstoename/afname. Focus op bepaalde gebieden moet mogelijk zijn.
- Semi-kwantitatieve analyse lucht en klimaat gebeurt dmv emissiefactoren (VMM levert aan). Ook hier moet focus op bepaalde gebieden mogelijk zijn. Enkel voor regio's waar nog knelpunten zijn vraagt VMM om te modelleren.
- Bedoeling en aard van de quick scan moet goed verduidelijkt worden in het MER. Waarvoor dient het? Waarvoor niet? Waarom is er een quick scan?
- In inleiding MER/historiek duidelijk aangeven dat dit plan al het resultaat is van een geïntegreerd proces.
- Niet elk voorkeursscenario wordt nog doorgerekend. Afhankelijk van hoeveel het afwijkt van het reeds doorgerekende scenario.
- Het plan dat beMERd wordt is een uitgewerkt ontwerp, het definitieve plan wordt pas erna opgesteld. De RMP's worden niet afgeklopt vooraleer de resultaten MER beschikbaar zijn.
- Eenvormige terminologie is aangewezen, onder meer rond 'alternatieven', 'ontwikkelingsscenario' en 'beleidsscenario'
- De nieuwe Vlaamse doorrekening (resultaten verwacht 2de helft augustus) hebben als doel om de effecten na te gaan van een aantal maatregelen die op Vlaams niveau genomen kunnen worden. Volgens Team MER kan dit wel genoemd worden als 'ontwikkelingsscenario'.
- De nieuwe Vlaamse doorrekening wordt niet meegenomen in de NIA's die nog verstuurd moeten worden.
- Doorkijk naar 2050 gebeurt eerder in de actieplannen/door toetsing aan beleidsplannen. De doorkijk naar 2050 moet duidelijker omschreven worden. Geen effecteninschatting richting 2050 wegens te onzeker.
- Ruimtelijk locatiebeleid: juist formuleren, want bij mensen die de context niet meehebben, kan dit helemaal anders geïnterpreteerd worden

From: Vervoerregio_Vlaamse_Rand <vervoerregio.vlaamserand@vlaanderen.be>
Sent: vrijdag 22 juli 2022 15:56
To: Laurysen, Filip; Vinckx, Ria
Cc: Boon Jaak; Proost, Kim
Subject: FW: Plan-MER voor het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Vlaamse Rand – adviesvraag bij de nota inhoudsafbakening

Mvg,

Anita Jaspers
Inhoudelijk medewerker Vlaamse Rand

Vlaamse overheid
DEPARTEMENT MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN
Beleid, regionaal aanspreekpunt Vlaamse Rand
M 0496 53 25 86
anita.jaspers@mow.vlaanderen.be
Diestsepoort 6 bus 82, 6000 Leuven
vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken



Experten in beweging



Van: Ruimte Provincie Antwerpen <Ruimte@provincieantwerpen.be>
Verzonden: donderdag 14 juli 2022 11:51
Aan: Vervoerregio_Vlaamse_Rand <vervoerregio.vlaamserand@vlaanderen.be>
Onderwerp: RE: Plan-MER voor het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Vlaamse Rand – adviesvraag bij de nota inhoudsafbakening

Geachte

De deputatie van de provincie Antwerpen brengt geen opmerkingen uit op het Plan-MER voor het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Vlaamse Rand.

Met vriendelijke groeten

Caly De Waele

Van: Vervoerregio_Vlaamse_Rand <vervoerregio.vlaamserand@vlaanderen.be>
Verzonden: maandag 27 juni 2022 15:53
Aan: ruimtelijkeplanning@vlaamsbrabant.be; ANB, AVES Vlaams-Brabant <aves.vbr.anb@vlaanderen.be>; adviezen@onroenderfgoed.be; adviesvraag.vlaamsbrabant@lv.vlaanderen.be; PMOost@vlm.be; ruimtelijke.planning@oost-vlaanderen.be; Ruimte Provincie Antwerpen <ruimte@provincieantwerpen.be>; Omgeving GOP - Directie Omgevingsplanning <omgevingsplanning@vlaanderen.be>; Omgeving, GOP Vlaams-Brabant <GOP.VBR.omgeving@vlaanderen.be>; Omgeving, afdeling BJO <BJO.omgeving@vlaanderen.be>; VMM watertoets <watertoets@vmm.be>; VMM advisering lucht <advisering_lucht@vmm.be>; ZG Aandachtsgebieden <aandachtsgebieden@vlaanderen.be>; VLAIO Ruimtelijke Economie <ruimtelijke.economie@vlaanderen.be>; energie <energie@vlaanderen.be>; IAM.NW.Advieszen@infrabel.be; 51no.bureauderdenar@infrabel.be; 51ce05.bureaub@infrabel.be; gebouwen.terreinen@belgiantrain.be
CC: Verlinden Stien <stien.verlinden@mow.vlaanderen.be>; Jaspers Anita <anita.jaspers@mow.vlaanderen.be>; Proost, Kim <kim.proost@swecobelgium.be>; Laurysen, Filip <filip.laurysen@swecobelgium.be>
Onderwerp: Plan-MER voor het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Vlaamse Rand – adviesvraag bij de nota inhoudsafbakening

Geachte heer, mevrouw,
Federale, Vlaamse en provinciale overheden

Het Vlaamse departement Mobiliteit en Openbare Werken (afdeling Beleid) is gestart met de procedure om het bovenvermelde

strategische plan-MER op te stellen.

Volgens de bepalingen van artikel 6 § 2 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 20 november 2020 over de regionale mobiliteitsplannen met integratie van de milieueffectrapportage werd een voorstel van reikwijdte en detailleringsniveau van het plan-MER (kort: Nota Inhoudsafbakening of NIA) opgemaakt. U vindt dit document in bijlage. Naast de inhoudsafbakening s.s. bevat dit document ook een 'quicksan', die een eerste beeld geeft van de mogelijke milieueffecten van het regionaal mobiliteitsplan. Uw advies kan betrekking hebben op alle aspecten van de NIA.

We ontvangen graag uw opmerkingen uiterlijk op 28/07/2022, bij voorkeur per email naar vervoerregio.vlaamserand@vlaanderen.be

Op basis van uw advies kan de nota inhoudsafbakening nog aangepast worden, vooraleer ze wordt voorgelegd aan het Team Mer van de Vlaamse Overheid. Het Team Mer zal vervolgens de kwaliteit van het voorstel tot inhoudsafbakening en de wijze waarop is omgegaan met de adviezen beoordelen. Het plan-MER zal opgesteld worden in overeenstemming met deze kwaliteitsbeoordeling. De kwaliteitsbeoordeling wordt bezorgd aan de vervoerregioraad en samen met de verleende adviezen bekendgemaakt.

Wij danken u bij voorbaat voor uw medewerking.

Met vriendelijke groeten ,

Jaak Boon namens
Vervoerregio Vlaamse Rand

=====

Jaak Boon

DEPARTEMENT MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN
Waarnemend ambtelijk voorzitter Vervoerregio Vlaamse Rand
Beleid Regionaal aanspreekpunt Vervoerregio Vlaamse Rand
T. 016 665845 M. 0492 347192

jaak.boon@mow.vlaanderen.be
Diestsepoort 6 - bus 82 - 3000 Leuven

Disclaimer: Op deze e-mail is de wet van 13 juni 2005 over het vertrouwelijke karakter van elektronische communicatie van toepassing. De tekst van het relevante artikel 124 kun je op onze website consulteren. <http://www.provincieantwerpen.be/over-deze-website.html>

From: Vervoerregio_Vlaamse_Rand <vervoerregio.vlaamserand@vlaanderen.be>
Sent: vrijdag 22 juli 2022 15:58
To: Lauryssen, Filip; Vinckx, Ria
Cc: Boon Jaak; Proost, Kim
Subject: FW: Plan-MER voor het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Vlaamse Rand – adviesvraag bij de nota inhoudsafbakening

Mvg,

Anita Jaspers
Inhoudelijk medewerker Vlaamse Rand

Vlaamse overheid
DEPARTEMENT MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN
Beleid, regionaal aanspreekpunt Vlaamse Rand
M 0496 53 25 86
anita.jaspers@mow.vlaanderen.be
Diestsepoort 6 bus 82, 6000 Leuven
vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken



Experten in beweging

Van: Katleen Delbeke <katleen.delbeke@zemst.be>
Verzonden: dinsdag 19 juli 2022 11:17
Aan: Vervoerregio_Vlaamse_Rand <vervoerregio.vlaamserand@vlaanderen.be>
CC: Dirk Van Roey <dirk.vanroey@zemst.be>
Onderwerp: RE: Plan-MER voor het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Vlaamse Rand – adviesvraag bij de nota inhoudsafbakening

Geachte,

Het schepencollege van Zemst gaat akkoord met de nota inhoudsafbakening van Plan-MER voor het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Vlaamse Rand. We hebben hier geen bemerkingen bij.

Vriendelijke groeten,
Katleen

Met vriendelijke groet

Katleen Delbeke | mobiliteitsambtenaar

T 015 62 71 43 | katleen.delbeke@zemst.be

De Griet 1, 1980 Zemst




e-maildisclaimer
www.zemst.be

Van: Vervoerregio_Vlaamse_Rand <vervoerregio.vlaamserand@vlaanderen.be>
Verzonden: maandag 27 juni 2022 16:00
CC: Jaspers Anita <anita.jaspers@mow.vlaanderen.be>; Verlinden Stien <stien.verlinden@mow.vlaanderen.be>; Proost, Kim <kim.proost@swecobelgium.be>; De Beukelaer, Kathleen <Kathleen.DeBeukelaer@swecobelgium.be>; Lauryssen, Filip <filip.lauryssen@swecobelgium.be>

Onderwerp: Plan-MER voor het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Vlaamse Rand – adviesvraag bij de nota inhoudsafbakening

Geachte heer, mevrouw,
Lokale besturen dienst Omgeving en MER

Het Vlaamse departement Mobiliteit en Openbare Werken (afdeling Beleid) is gestart met de procedure om het bovenvermelde strategische plan-MER op te stellen.

Volgens de bepalingen van artikel 6 § 2 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 20 november 2020 over de regionale mobiliteitsplannen met integratie van de milieueffectrapportage werd een voorstel van reikwijdte en detailleringsniveau van het plan-MER (kort: Nota Inhoudsafbakening of NIA) opgemaakt. U vindt dit document in bijlage. Naast de inhoudsafbakening s.s. bevat dit document ook een 'quickscan', die een eerste beeld geeft van de mogelijke milieueffecten van het regionaal mobiliteitsplan. Uw advies kan betrekking hebben op alle aspecten van de NIA.

We ontvangen graag uw opmerkingen uiterlijk op 28/07/2022, bij voorkeur per email naar vervoerregio.vlaamserand@vlaanderen.be

Op basis van uw advies kan de nota inhoudsafbakening nog aangepast worden, vooraleer ze wordt voorgelegd aan het Team Mer van de Vlaamse Overheid. Het Team Mer zal vervolgens de kwaliteit van het voorstel tot inhoudsafbakening en de wijze waarop is omgegaan met de adviezen beoordelen. Het plan-MER zal opgesteld worden in overeenstemming met deze kwaliteitsbeoordeling. De kwaliteitsbeoordeling wordt bezorgd aan de vervoerregioraad en samen met de verleende adviezen bekendgemaakt.

Wij danken u bij voorbaat voor uw medewerking.

Met vriendelijke groeten ,

Jaak Boon namens
Vervoerregio Vlaamse Rand

=====

DEPARTEMENT MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN
Waarnemend ambtelijk voorzitter Vervoerregio Vlaamse Rand
Beleid Regionaal aanspreekpunt Vervoerregio Vlaamse Rand
T. 016 665845 M. 0492 347192

jaak.boon@mow.vlaanderen.be
Diestsepoort 6 - bus 82 - 3000 Leuven

Inhoudelijk medewerker: Linde Smits
016 26 76 04
Administratief medewerker: Hans Janssens
016 26 75 59
ruimtelijkeplanning@vlaamsbrabant.be

Uw kenmerk:
Ons kenmerk:
Dossierkenmerk: RMT-RUBY-MER-2022-00018

PROVINCIE VLAAMS-BRABANT - PROVINCIEPLEIN 1 - 3010 LEUVEN



**VLAAMS-
BRABANT**

AANGETEKEND

Departement MOW
Vervoerregio Vlaamse Rand
Diestsepoort 6 bus 82
3000 Leuven

Geachte,

Betreft: Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Vlaamse Rand – plan-MER – advies
Nota Inhoudsafbakening

Op 27 juni 2022 heeft de deputatie een verzoek tot raadpleging ontvangen bij een onderzoek tot milieueffectrapportage. Het Vlaamse departement Mobiliteit en Openbare Werken (afdeling Beleid) heeft hiervoor een Nota Inhoudsafbakening opgesteld. De deputatie dient uiterlijk op 28 juli 2022 een advies uit te brengen, anders kan aan de adviesvereiste voorbijgegaan worden.

De Nota Inhoudsafbakening van het strategisch plan-MER dat zal opgesteld worden voor het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) voor de vervoerregio Vlaamse Rand is de eerste formele stap in de MER-procedure. De Nota beschrijft kort de opzet en ambities van het Regionaal Mobiliteitsplan en de verschillende alternatieven voor dat plan.

Het regionaal mobiliteitsplan legt de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn vast voor de vervoerregio, en dat voor alle vervoersmodi. Het richtjaar voor het plan is 2030, met een doorkijk naar 2050. Het plan doet onder andere uitspraken over de belangrijke mobiliteitsuitdagingen van de regio, tekent het openbaar vervoersnetwerk uit, stelt maatregelen voor en geeft prioriteiten aan de verbetering van de doorstroming, de verkeersveiligheid, het fietsbeleid, infrastructuraanpassingen, flankerende maatregelen en goederenstromen.

De vervoerregio Vlaamse Rand werkt vanuit vijf strategische doelstellingen:

1. **Duurzame regio:** het gebruik van duurzame modaliteiten stimuleren. Onder duurzame modaliteiten wordt verstaan: te voet, per step of (elektrische) fiets, alle vormen van openbaar en collectief vervoer of een combinatie van modaliteiten.
2. **Multimodaal bereikbare regio:** robuuste en performante netwerken creëren die combimobiliteit faciliteren
3. **Welvarende regio:** economische en sociale welvarendheid versterken
4. **Leefbare regio:** leefbare (woon)gebieden creëren
5. **Veilige regio:** een veilige regio creëren

De basisprincipes hierbij luiden om integraal en overkoepelend over de gemeenten van Vlaamse Rand heen te werk te gaan. Er wordt gestreefd naar een gebiedsgerichte aanpak waarbij het mobiliteitsaanbod versterkt wordt, er gewerkt wordt aan het gedrag van mensen, en waarbij de mobiliteitssystemen en de ruimtelijke structuur sterk samenhangen.

www.vlaamsbrabant.be



In het kader van de vervulling van onze taak van openbaar belang nemen we je relevante persoonlijke gegevens op in onze bestanden. De provincie Vlaams-Brabant verwerkt de persoonsgegevens enkel voor het doeleinde waarvoor ze worden ingezameld en enkel zolang dit hiervoor nodig is. Overeenkomstig de Algemene Verordening Gegevensverwerking (AVG) heb je het recht van inzage, verbetering of verwijderen van de door jou verstrekte persoonsgegevens of beperking ervan tot de door jou bedoelde verwerking. Alsmede heb je het recht om tegen de verwerking bezwaar te maken en heb je het recht op gegevensoverdraagbaarheid. Alle informatie hierover vind je op www.vlaamsbrabant.be/privacy | Ondernemingsnummer: 0253-973-219

Een belangrijk aspect in het kader voor de milieubeoordeling (cf. de definitie van de referentiesituatie) zijn plannen die betrekking hebben op ruimtelijke ontwikkelingen. Hoewel de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen reeds is gekend, heeft dit BRV nog geen enkele stap uit de wettelijk vastgelegde planprocedure voor de opmaak ervan doorlopen.

Er wordt aangegeven dat de principes van het BRV gebruikt zullen worden om keuzes binnen het RMP af te toetsen. Het Beleidsplan Ruimte van de Provincie Vlaams-Brabant heeft wel reeds meerdere stappen doorlopen binnen de wettelijke validatieprocedure. De provinciale beleidsplannen staan daarmee verder in het planproces om te komen tot wettelijk verankerde beleidsdocumenten voor het ruimtelijk beleid dan het BRV.

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 te gebruiken in plaats van het BRV om de keuzes binnen het RMP af te toetsen.

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.

Hierna volgen nog enkele suggesties of opmerkingen bij de inhoud van hoofdstuk 6 van voorliggende Nota Inhoudsafbakening van het strategisch plan-MER. Hoofdstuk 6 biedt een inschatting op hoofdlijnen van de mogelijke effecten die het RMP met zich zou kunnen meebrengen.

Thema Ruimte

- Openbaar vervoer als ruggengraat van onze regio
 - o Ruimtebeslag: Naast de afbouw van niet-noodzakelijke wegenis, wordt er gesuggereerd om ook de afbouw van autoparkeergelegenheid als compenserende maatregel op te nemen.
- Auto | Verkeersluwe mazen in een verbindend wegennet
 - o Ruimtebeslag: Het project Werken aan de Ring heeft niet alleen als doel de bereikbaarheid van het BHG te verhogen, maar om een betere en duurzamere bereikbaarheid van de hele centrumregio (inclusief Brussel) te realiseren.
- Hoppinpunten | De hoekstenen voor combimobiliteit
 - o Ruimtebeslag: Het is aannemelijk dat veel hoppinpunten gerealiseerd zullen worden op locaties waar al (veel) verharding aanwezig is, al lijkt in het algemeen de nood aan infrastructurele aanpassingen om tot kwaliteitsvolle hoppinpunten te komen wat te worden onderschat. Het verdient aanbeveling om de compenserende maatregelen zoveel als mogelijk ter plaatse te realiseren, bijvoorbeeld kaderend in het creëren van een aangename verblijfsruimte.
- Gedrag | Inzetten op een nieuwe mobiliteitscultuur
 - o Ruimtelijke samenhang: De impact op de wagendruk door thuiswerken en de impact van mobiliteitsbudgetten lijkt overschat te worden. Ook andere (fiscale) maatregelen zullen noodzakelijk zijn om de wagendruk aanzienlijk te verminderen.

Thema Mens

- Openbaar vervoer als ruggengraat van onze regio
 - o Fysiek en mentaal welzijn: De provincie ondersteunt nadrukkelijk de aanbeveling met betrekking tot de kwaliteitseisen voor toegankelijkheid van de OV-haltes. Die kwaliteitseisen komen alle gebruikers ten goede en dragen bij aan de hoogwaardigheid van het aanbod.
- Fiets | Uitbouw van een kwaliteitsvol fietsnetwerk
 - o Verkeersveiligheid: Het wordt aangeraden om de fietsstraten niet langer dan noodzakelijk voor plaatselijke voorzieningen te maken, aangezien te lange fietsstraten kunnen leiden tot frustratie bij autogebruikers en net de verkeersveiligheid in het gedrang brengen. Daarnaast wordt ook het inrichten van conflictvrije kruispunten aangeraden om de verkeersveiligheid fundamenteel te verbeteren. Men dient zich ervan bewust te zijn dat dergelijke



maatregelen wel een impact hebben op de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer.

Ten slotte worden er graag nog twee detailopmerkingen meegegeven:

- Eerste alinea op p. 31: “De diabolotaks (...) is een rem op het gebruik voor woon-werkverkeer”. Dit is een verwarrende zin aangezien de diabolotoelage niet van toepassing is op abonnementen woon-werkverkeer. Deze toelage is eerder een rem op zakelijke verplaatsingen met het openbaar vervoer van en naar de luchthaven.
- Eerste paragraaf onder 4.2.1 (p.33): er staat “beleidsdomeinen” waar “beleidsniveaus” wordt bedoeld.

Met vriendelijke groeten
Namens de deputatie,



Katrien PUTZEYS
diensthoofd ruimtelijke planning





UITTREKSEL
COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN
MAANDAG 25 JULI 2022

Aanwezig: Eddy Timmermans, Burgemeester
Greta Cochez, Rudi Seghers, Schepenen
Leen Deneyer, Algemeen directeur

Verontschuldigd: Saskia Beeckmans, Tweede schepen

Afwezig: /

Betreft: Plan-MER voor het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Vlaamse Rand – adviesvraag bij de nota inhoudsafbakening. Beslissing.

Aanleiding

Mail van de Vervoerregio Vlaamse_Rand van 27 juni 2022.

Regelgeving

Het Lokaal Decreet.

Feiten en context

Het Vlaamse departement Mobiliteit en Openbare Werken (afdeling Beleid) is gestart met de procedure om het bovenvermelde strategische plan-MER op te stellen.

Volgens de bepalingen van artikel 6 § 2 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 20 november 2020 over de regionale mobiliteitsplannen met integratie van de milieueffectrapportage werd een voorstel van reikwijdte en detailleringsniveau van het plan-MER (kort: Nota Inhoudsafbakening of NIA) opgemaakt. Naast de inhoudsafbakening s.s. bevat dit document ook een 'quickscan', die een eerste beeld geeft van de mogelijke milieueffecten van het regionaal mobiliteitsplan. Uw advies kan betrekking hebben op alle aspecten van de NIA.

Opmerkingen kunnen uiterlijk op 28/07/2022 overgemaakt worden, **bij voorkeur per email naar vervoerregio.vlaamserand@vlaanderen.be**

Op basis van de ontvangen adviezen kan de nota inhoudsafbakening nog aangepast worden, vooraleer ze wordt voorgelegd aan het Team Mer van de Vlaamse Overheid. Het Team Mer zal vervolgens de kwaliteit van het voorstel tot inhoudsafbakening en de wijze waarop is omgegaan met de adviezen beoordelen. Het plan-MER zal opgesteld worden in overeenstemming met deze kwaliteitsbeoordeling. De kwaliteitsbeoordeling wordt bezorgd aan de vervoerregioraad en samen met de verleende adviezen bekendgemaakt.

BESLUIT

Enig artikel: Er worden geen opmerkingen geformuleerd met betrekking tot het voorstel van reikwijdte en detailleringsniveau van het plan-MER over de regionale mobiliteitsplannen met integratie van de milieueffectrapportage. Naast de inhoudsafbakening s.s. bevat dit document ook een 'quickscan', die een eerste beeld geeft van de mogelijke milieueffecten van het regionaal mobiliteitsplan.

(g) Leen Deneyer
Algemeen directeur

Namens het schepencollege,

(g) Eddy Timmermans
Burgemeester

Leen Deneyer
Algemeen directeur

Voor eensluidend afschrift,

Eddy Timmermans
Burgemeester

From: Vervoerregio_Vlaamse_Rand <vervoerregio.vlaamserand@vlaanderen.be>
Sent: donderdag 28 juli 2022 7:51
To: Lauryssen, Filip; Vinckx, Ria
Cc: Boon Jaak; Proost, Kim
Subject: FW: Plan-MER voor het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Vlaamse Rand – adviesvraag bij de nota inhoudsafbakening

Mvg,

Anita Jaspers
Inhoudelijk medewerker Vlaamse Rand

Vlaamse overheid
DEPARTEMENT MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN
Beleid, regionaal aanspreekpunt Vlaamse Rand
M 0496 53 25 86
anita.jaspers@mow.vlaanderen.be
Diestsepoort 6 bus 82, 6000 Leuven
vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken



Experten in beweging

Van: Lecocq Christopher <christopher.lecocq@infrabel.be> Namens 51.CE.05:FMB Bureau B
Verzonden: woensdag 27 juli 2022 15:37
Aan: Vervoerregio_Vlaamse_Rand <vervoerregio.vlaamserand@vlaanderen.be>
CC: Van Den Berge Xander <xander.vandenberge@infrabel.be>
Onderwerp: RE: Plan-MER voor het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Vlaamse Rand – adviesvraag bij de nota inhoudsafbakening

Beste,

We hebben geen opmerkingen.

Cordialement,
Met vriendelijke groeten,

INFRABEL
Right On Track

CHRISTOPHER LECOQ
INFRABEL
Civil Engineering & Real Estate
Bureau Domain - Assistant Technico-Administratif Area Centre
I-AM.A1 Local/ Lokaal F 2.04
Rue de France 85/ 85 Frankrijkstraat
B-1060 BRUXELLES/ B-1060 BRUSSEL

Infrabel demande à tous ses partenaires et fournisseurs d'utiliser la plateforme Infrabel File Transfer (<https://transfer.infrabel.be>) pour échanger des fichiers avec Infrabel. Les autres plateformes d'échange de fichiers (Dropbox, WeTransfer, Google Drive, etc.) seront bloquées au niveau d'Infrabel pour des raisons de cybersécurité. Cela fait partie des mesures de cybersécurité qu'Infrabel doit prendre afin de se conformer à ses obligations légales en matière de cybersécurité.

Infrabel vraagt al zijn partners en leveranciers om het Infrabel File Transfer platform (<https://transfer.infrabel.be>) te gebruiken om bestanden met Infrabel uit te wisselen. Andere platformen voor de uitwisseling van bestanden (Dropbox, WeTransfer, Google Drive, ...) worden om redenen van cybersecurity op niveau van Infrabel geblokkeerd. Dit kadert in de cybersecurity maatregelen die Infrabel moet nemen om aan zijn wettelijke verplichtingen aangaande cybersecurity te voldoen. ("de NIS wet").

Van: Vervoerregio_Vlaamse_Rand <vervoerregio.vlaamserand@vlaanderen.be>

Verzonden: Monday 27 June 2022 15:53

Aan: ruimtelijkeplanning@vlaamsbrabant.be; ANB, AVES Vlaams-Brabant <aves.vbr.anb@vlaanderen.be>; adviezen@onroerendergoed.be; adviesvraag.vlaamsbrabant@lv.vlaanderen.be; PMOost@vlm.be; ruimtelijke.planning@oost-vlaanderen.be; ruimte@provincieantwerpen.be; Omgeving GOP - Directie Omgevingsplanning <omgevingsplanning@vlaanderen.be>; Omgeving, GOP Vlaams-Brabant <GOP.VBR.omgeving@vlaanderen.be>; Omgeving, afdeling BJO <BJO.omgeving@vlaanderen.be>; VMM watertoets <watertoets@vmm.be>; VMM advisering lucht <advisering_lucht@vmm.be>; ZG Aandachtsgebieden <aandachtsgebieden@vlaanderen.be>; VLAIO Ruimtelijke Economie <ruimtelijke.economie@vlaanderen.be>; energie <energie@vlaanderen.be>; 51.NW05:FMB adviesaanvragen Infrabel Area Noordwest <51NW05.adviesaanvragenInfrabelAreaNoordwest@infrabel.be>; 51.NO.05:FMB BUREAU DERDEN AR . <51no.bureauderdenar@INFRABEL.BE>; 51.CE.05:FMB Bureau B <51ce05.bureaub@INFRABEL.BE>; gebouwen.terreinen@belgiantrain.be

CC: Verlinden Stien <stien.verlinden@mow.vlaanderen.be>; Jaspers Anita <anita.jaspers@mow.vlaanderen.be>; Proost, Kim <kim.proost@swecobelgium.be>; Lauryssen, Filip <filip.lauryssen@swecobelgium.be>

Onderwerp: Plan-MER voor het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Vlaamse Rand – adviesvraag bij de nota inhoudsafbakening

Geachte heer, mevrouw,
Federale, Vlaamse en provinciale overheden

Het Vlaamse departement Mobiliteit en Openbare Werken (afdeling Beleid) is gestart met de procedure om het bovenvermelde strategische plan-MER op te stellen.

Volgens de bepalingen van artikel 6 § 2 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 20 november 2020 over de regionale mobiliteitsplannen met integratie van de milieueffectrapportage werd een voorstel van reikwijdte en detailleringniveau van het plan-MER (kort: Nota Inhoudsafbakening of NIA) opgemaakt. U vindt dit document in bijlage. Naast de inhoudsafbakening s.s. bevat dit document ook een 'quickscan', die een eerste beeld geeft van de mogelijke milieueffecten van het regionaal mobiliteitsplan. Uw advies kan betrekking hebben op alle aspecten van de NIA.

We ontvangen graag uw opmerkingen uiterlijk op 28/07/2022, bij voorkeur per email naar vervoerregio.vlaamserand@vlaanderen.be

Op basis van uw advies kan de nota inhoudsafbakening nog aangepast worden, vooraleer ze wordt voorgelegd aan het Team Mer van de Vlaamse Overheid. Het Team Mer zal vervolgens de kwaliteit van het voorstel tot inhoudsafbakening en de wijze waarop is omgegaan met de adviezen beoordelen. Het plan-MER zal opgesteld worden in overeenstemming met deze kwaliteitsbeoordeling. De kwaliteitsbeoordeling wordt bezorgd aan de vervoerregioraad en samen met de verleende adviezen bekendgemaakt.

Wij danken u bij voorbaat voor uw medewerking.

Met vriendelijke groeten ,

Jaak Boon namens
Vervoerregio Vlaamse Rand

=====

Jaak Boon

DEPARTEMENT MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN
Waarnemend ambtelijk voorzitter Vervoerregio Vlaamse Rand
Beleid Regionaal aanspreekpunt Vervoerregio Vlaamse Rand
T. 016 665845 M. 0492 347192

jaak.boon@mow.vlaanderen.be
Diestsepoort 6 - bus 82 - 3000 Leuven

EXTERNAL MAIL: Ne cliquez pas sur les liens ou n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne connaissez pas l'expéditeur et ne lui faites pas confiance. En cas de doute, envoyez cet email en pièce jointe à abuse@infrabel.be.

EXTERNAL MAIL: Indien je de afzender van deze e-mail niet kent en deze niet vertrouwt, klik niet op een link of open geen bijlages. Bij twijfel, stuur deze e-mail als bijlage naar abuse@infrabel.be.

Vlaamse overheid
Diestsepoort 6 bus 94
3000 LEUVEN
T 016 66 59 00
www.onroenderfgoed.be

DEPARTEMENT MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN
t.a.v. Jaak Boon
Diestsepoort 6 bus 82
3000 LEUVEN

Via e-mail aan:
vervoerregio.vlaamserand@vlaanderen.be

uw bericht van 27/06/2022	uw kenmerk .	ons kenmerk 4.002/20000/999.140	bijlagen /
vragen naar/e-mail Eline Buyle eline.buyle@vlaanderen.be		telefoonnummer 016 66 59 20	datum

Betreft: advies op nota inhoudsafbakening strategisch plan-MER Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Vlaamse Rand.

Geachte heer
Geachte mevrouw

Het agentschap Onroerend Erfgoed ontving de adviesaanvraag op de nota inhoudsafbakening van het Strategisch plan-MER Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Vlaamse Rand op 27 juni 2022.

Onroerend Erfgoed wenst volgende aandachtspunten naar voren te schuiven:

In hoofdstuk '5.2.3 Toetsingskader' worden in tabel 5-2 de indicatoren opgesomd van de verschillende subthema's. Bij het subthema Ruimtelijke kwaliteit wordt 'de waardering van het erfgoed en de karakteristieken van het landschap' vermeld. Het is evenwel onduidelijk op welke manier dit ingevuld zal worden en welke elementen meegenomen zullen worden in de afweging.

Aangezien er gesteld wordt (p.36) dat de strategische keuzes in het RMP invloed hebben op de knooppuntwaarde van een locatie en daardoor ook op de mogelijkheden en ontwikkelingskansen voor wonen, werken en voorzieningen, wenst Onroerend Erfgoed te benadrukken dat een generieke afweging wat betreft de erfgoedwaarde in het MER niet zinvol is. In bepaalde dorpsgezichten is verdichting allicht mogelijk, in andere niet. Erfgoedkenmerken zijn site-specifiek en de impact op de erfgoedwaarde moet dan ook afgewogen worden per site.

Volgende aspecten kunnen een onderdeel van deze afweging vormen: schaal van de bestaande bebouwing, aantal bouwlagen, kroonlijsthoogte, ritmiek,... Bovendien vormt de aanwezigheid van onbebouwde ruimte in een dorpskern in bepaalde gevallen een te behouden kenmerk dat expliciet

vermeld staat in het beschermingsbesluit. Op deze sites zou verdichting de direct werkende norm van de erfgoedwetgeving schaden.

Conclusie

De erfgoedwaarde en de karakteristieken van het landschap worden in de voorliggende nota benoemd als indicatoren voor het subthema Ruimtelijke Kwaliteit. Het agentschap Onroerend Erfgoed heeft geen bezwaar bij de principes en visie die in de nota geformuleerd worden maar vraagt wel dat de manier waarop de impact op de erfgoedwaarde gemeten gaat worden verder verduidelijkt wordt.

Met vriendelijke groeten

Els Verbert
Directeur Beheer regio Oost

7.2 Behandeling adviezen

VERWERKING VAN DE ADVIEZEN ONTVANGEN OP DE NOTA INHOUDSAFBAKENING VERVOERREGIO VLAAMSE RAND

Opm: Agentschap Zorg en Gezondheid (AZG) bezorgde een kopie van het advies op de NIA van vervoerregio Gent. We hebben de relevante elementen voor Vlaamse Rand er naar best vermogen uit gefilterd.

Nr.	Instantie	Thema	Advies	sMER of RMP?	Reactie
1	NMBS	Algemeen	Geen opmerkingen	sMER	Geen reactie vereist.
2	Agentschap Zorg en Gezondheid (AZG)	Gezondheid	Frequentie van OV in de late avond en nacht kan invloed hebben op gezondheid omwonenden. Maar AZG is toch voorstander om voldoende frequent OV te voorzien in deze daluren omdat anders mensen voor de auto blijven kiezen, en achter het stuur kruipen onder invloed van alcohol of drugs.	RMP	Geen reactie vereist.
3	AZG	Algemeen	Deelmobiliteit zien als manier om autobezit terug te dringen en zo weer meer vrije plaats te creëren in de publieke ruimte, idealiter worden die vrije plaatsen ook onthard en vergroend.	sMER	Dit werd opgenomen in de eerste toetsing op pag. 70 - subthema fysiek, sociaal en mentaal welzijn onder thema mens mbt Hoppinpunten. Het RMP heeft niet als doelstelling te ontharden, maar dit kan wel een secundair effect zijn en er aan meewerken.
4	AZG	Algemeen	Pag. 21: "Onder emissies verstaan we zowel lucht- als geluidsemissies. Deze emissies hebben op hun beurt een impact op de receptoren biodiversiteit, mens en klimaat." => Akkoord	sMER	Geen reactie vereist.
5	AZG	Algemeen	Pag. 22: "Om gemakkelijk een overzicht te krijgen van het relatieve belang van de verschillende bestudeerde effecten zal de beoordeling voor elk alternatief en elk receptorthema samengevat worden aan de hand van een icoon" => Dit is inderdaad een simpele maar goede visuele voorstelling. (Hoewel ik deze later in het document niet meer tegenkom?)	sMER	Dit is een voorstel tot methodiek voor de uitvoering van het plan-MER. De iconen zullen dan ook gebruikt worden bij de opmaak van het strategische plan-MER.
6	AZG	Algemeen	Akkoord met de receptorgerichte benadering.	sMER	Geen reactie vereist.
7	AZG	Algemeen	Pag. 38 "De wijze waarop mobiliteit en de modal split zich ontwikkelen wordt deels beïnvloed door de kostprijs van de verschillende modi. Daarbij kan in eerste instantie gedacht worden aan evolutie van de energieprijzen. Daarnaast kan een beleid m.b.t. tolheffing voor vrachtverkeer of de invoering van rekeningrijden een invloed hebben op de resultaten van het plan-MER." => Wordt dit een bevoegdheid van de vervoerregio's? Vanuit gezondheid zijn wij voorstander van deze maatregel omdat deze een sterke stimulans kan zijn om minder vaak en minder ver te rijden met de wagen, meer actieve verplaatsingen te doen en vaker het openbaar vervoer te nemen, en op termijn misschien wel een springplank om de eigen wagen van de hand te doen.	sMER	De vervoerregio's zijn niet bevoegd voor financiële incentives zoals rekeningrijden of tolheffing. Daarom valt het ook onder de onzekerheden.
8	AZG	Algemeen	Pag. 37: Het RMP Vlaamse Rand kan aanzienlijke impact hebben op de gezondheid / milieukwaliteit via omgevingsvariabelen zoals luchtkwaliteit en geluidsklimaat, en anderzijds leefkwaliteit op en langs de transportassen uitgedrukt als verkeersveiligheid en fysiek, mentaal en sociaal welbevinden. => Akkoord	sMER	Geen reactie vereist.

9	AZG	Algemeen	Pag. 42: <i>Verdichtingsparadox.</i> => Hierover loopt een studie bij dienst MER	SMER	Geen reactie vereist.
10	AZG	Mens	Pag. 43: <i>"Zo lang de WGO geen nieuwe advieswaarde voor de langdurige blootstelling aan NO2 heeft bepaald, nemen we hierbij 20µg/m³ als streefdoel aan"</i> => In september 2021 zijn er wel al nieuwe gezondheidsrichtwaarden geformuleerd door de WGO. Deze worden in de loop van 2022 geëvalueerd in een nieuwe diepteanalyse voor gezondheidskundige advieswaarden (GAW's). Ondertussen hanteren we de huidige GAW van 20 µg/m³ voor NO2.	sMER	Tekstueel aangepast in de NIA.
11	AZG	Mens	Pag. 45: <i>Toetsingskader Mens</i> => Onder subthema lucht 'fysiek en mentaal welzijn' aanvullen tot 'fysiek, sociaal en mentaal welzijn'	sMER	Tekstueel aangepast in de NIA.
12	AZG	Mens	Pag. 61: <i>De visie m.b.t. gedrag haalt terecht aan dat een goed parkeerbeleid (zowel voor auto als fiets) een sterke tool is om het overstappen van auto naar openbaar vervoer te promoten, of parkeren nabij je bestemming te ontmoedigen.</i> => Akkoord, maar we stellen wel vast dat er een grote weerstand is (zowel bij initiatiefnemers, als gemeentes als burgers) om minder parkeerplaatsen te voorzien bij nieuwe ontwikkelingen alsook voor het wegnemen van bestaande parkeerplaatsen. Hoe kan deze weerstand weggenomen worden?	SMER	Zoals ook op pag. 61 wordt aangehaald is het parkeerbeleid een lokale bevoegdheid, waarbij de Vervoerregio een coördinerende of faciliterende rol kan opnemen zoals kennisopbouw of ondersteuning bij bewustwordingscampagnes.
13	AZG	Mens	AZG is van mening dat de speed pedelec niet over dezelfde kam kan geschoren worden als de gewone fiets. De gewone fiets en de elektrische fiets tot 24 km/h kunnen gerekend worden bij het traag verkeer, terwijl de speed pedelec kan gerekend worden bij het snel verkeer. Deze moet dan ook anders benaderd worden.	RMP	Dit werd opgenomen in de eerste toetsing op pag. 65 - subthema verkeersveiligheid onder thema mens mbt fietsnetwerken.
14	AZG	Algemeen	Houden goede en grote P+R's aan de stadsrand niet het gevaar in dat mensen niet kiezen voor het OV voor hun hele traject?	RMP	De Vervoerregio Vlaamse Rand heeft bij de keuze van de P+R gezocht naar de best mogelijke locaties om de overstap te faciliteren. Elke P+R maakt een tijds winst mogelijk. Dit is niet per definitie aan de stadsrand. De keuze is om de mensen zo dicht mogelijk bij hun woonplaats op te pikken.

15	AZG	Klimaat	<p>Pag. 94: "Bij het aanleggen of herinrichten van hoppininfrastructuur dient voldoende aandacht te gaan naar een klimaatadaptief ontwerp, zodat de impact ervan op de weerbaarheid van de omgeving tegen de gevolgen van klimaatverandering kan worden ingeperkt. Zo is het aangeraden om zo weinig mogelijk bodem af te dekken en te verharden en om voldoende schaduw en groen in het ontwerp te incorporeren. Zeker bij het uitmeten en inrichten van parkeerinfrastructuur horende bij een Hoppinpunt (pendelparking, combiparking, P+R, carpoolparking, ...) is dit een belangrijk aandachtspunt"</p> <p>=> AZG is van mening dat dit overal zou moeten gelden, zelfs voor parkeerinfrastructuur op privéterrein zoals bijv. bij warenhuizen.</p>	sMER	Geen reactie vereist.
16	AZG	Klimaat	<p>Pag. 95: "Werk maken van meer nabijheid tussen leveranciers en afnemers, tussen producenten en consumenten, en van meer autonomie van regio's in de voorziening van hun goederen (denk bijvoorbeeld aan stadsgerichte landbouw), kan het aantal afgelegde voertuigkilometers aanzienlijk doen dalen. Dat blijft de beste manier om goederenverplaatsingen tot een absoluut minimum te beperken en broeikasgasemissies te reduceren."</p> <p>=> Akkoord</p>	sMER	Geen reactie vereist.
17	AZG	Klimaat	<p>Pag. 96: "Een verbindende en adviserende rol met aandacht voor regelgevende en fiscale maatregelen die auto- en vrachtwagenbezit en -gebruik ontraden (rekeningrijden, , parkeertarieven, milieuzonering, ...) is aangewezen. Deze aspecten zijn ter aanvulling van alle voorgestelde investeringen in duurzame modi absoluut noodzakelijk om ook daadwerkelijk een modal shift naar duurzame modi te realiseren en emissies van broeikasgassen in te perken."</p> <p>=> We lezen dit graag, maar in de praktijk zien we vooralsnog enkel inzet op parkeertarieven en milieuzonering. Hoe en wie kan werk maken van de andere twee (rekeningrijden en kilometerheffing)?</p>	sMER	De eventuele invoering van rekeningrijden en kilometerheffing zijn niet de bevoegdheid van de vervoersregio's.
18	AZG	Klimaat	<p>Pag. 97: "Verdere verdichtingen zullen dus steeds hand in hand moeten gaan met een lokale mobiliteitsstrategie om gemotoriseerd verkeer maximaal te beperken en de doorwaadbaarheid voor voetgangers en wandelaars te garanderen."</p> <p>=> Akkoord</p>	sMER	Geen reactie vereist.
19	AZG	Klimaat	<p>Pag. 97: "Verdichting draagt steeds het risico van bijkomende verharding op specifieke locaties met zich mee, wat lokaal problemen op het vlak van hittestress en wateroverlast kan veroorzaken. Ruimtelijk gediversifieerde aandacht voor het weerbaar maken van de omgeving van gebouwen en functies in verdichtingsprojecten tegen de gevolgen van klimaatverandering is nodig om dit te voorkomen."</p> <p>=> Akkoord</p>	sMER	Geen reactie vereist.
20	Gemeente Zemst	Algemeen	Geen opmerkingen	sMER	Geen reactie vereist.
21	Prov Antwerpen	Algemeen	Geen opmerkingen	sMER	Geen reactie vereist.
22	VMM / dep Omgeving	Ruimte	<p>Tekst of kaarten mogen niet de indruk wekken dat ze 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. Nota en synthesenota gaan daar op een goede manier mee om. Vraag om enkele zinnen beter te duiden of zo nodig te schrappen omdat deze op verschillende manieren kunnen geïnterpreteerd worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Om een samenhangende ruimtelijke ontwikkeling na te streven wordt een aanzet van ruimtelijk locatiebeleid uitgewerkt (hoofdstuk 1.3) - De vervoerregio streeft ernaar om samen met de bevoegde overheden naar een lange termijn locatiebeleid dat de nood aan transport beperkt en bundeling van stromen in de hand werkt (hoofdstuk 2.1.3.8) - Daarbij komende zullen strategische keuzes in het RMP invloed hebben op het locatiebeleid nabij huidige en toekomstige knooppunten van collectieve vervoersstromen en fietsinfrastructuur, aangezien de knooppuntwaarde ervan (samen met het voorzieningenniveau van de kernen) de mogelijkheden en ontwikkelingskansen bepalen voor wonen, werken en voorzieningen (hoofdstuk 5.1) - Wijziging van ruimtelijke kernkwaliteiten (gedeeld en meervoudig gebruik; robuustheid en aanpasbaarheid; herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving; waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap (hoofdstuk 5.2.3) 	sMER/RMP	Het betreft geen ruimtelijk beleid wel een mobiliteitsbeleid. Uiteraard is zoeken naar synergiën een opportuniteit.
23	VMM/dep Omgeving	Ruimte	Wanneer in NIA en RMP termen worden gebruikt die een beleidsmatige invulling hebben/krijgen via het ruimtelijk beleid 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.	sMER/RMP	We nemen deze suggestie mee in het verdere proces door aandacht te besteden aan verwijzingen naar beleidsplannen.

24	VMM/dep Omgeving	Ruimte	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 aspect zou zowel in het RMP als in het MER meer mogen aan bod komen.	sMER/RMP	Het RMP is in eerste instantie een mobiliteitsplan en wil in die zin de toekomstige mobiliteit gunstig beïnvloeden. Het RMP zal niet het Ruimtelijk beleid beleid bepalen. We kunnen wel, zoals aangegeven in de NIA, evalueren in hoeverre het RMP bijdraagt aan de ruimtelijke beleidsplannen. Het is dan ook eerder een evaluatiepunt en niet een doelstelling van het RMP an sich.
25	VMM/dep Omgeving	Ruimte	<i>Figuur 2-3 Voorstel fietsnetwerk.</i> => Het is van belang om deze kaart over figuur 2-2 (voorstel OV-netwerk) te kunnen leggen en te bekijken hoe dit samen gaat met de ambitie om de bovenlokale functionele fietsroutes af te stemmen met de bereikbaarheid van de hoppinpunten.	RMP	Hoppinpunten zijn de interactiepunten tussen de verschillende netwerken, en deze worden dan ook bekeken op hun afstemming met OV en fietsnetwerken.
26	VMM/dep Omgeving	Ruimte	<i>Figuur 2-4 Voorstel wegennetwerk.</i> => De ringstructuur heeft een onderbreking tussen N45 en N17. Duidelijk moet zijn wat de betekenis is van een ringstructuur en welke ambitie daarmee beoogd wordt om die op een correcte manier te kunnen aftoetsen. Ook de ontbrekende verbinding in Halle vraagt om een duidelijk kader waarmee die verbinding kan worden afgetoetst. Algemeen merken we het ontbreken van een duiding of discours over de rol/effecten van de "Werken aan de Ring" in deze NIA. Dit moet op zijn minst geïdentificeerd worden om aan te tonen hoe er mee omgegaan wordt.	sMER/RMP	De optimalisatie van de R0 zit vervat in het toekomstscenario 2030 van het verkeersmodel.
27	VMM/dep Omgeving	Ruimte	<i>Figuur 2-6 Voorstel vrachtnetwerk.</i> => We merken dat de kaarten soms verschillen tov de synthesesnota. We veronderstellen dat de inhoud overeen zal komen. Opvallende verschillen zijn de intekening van het spoor en de aandacht voor de doortocht doorheen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ook het bedrijventerrein op de A12 verdient de nodige aandacht.	sMER/RMP	Waar nodig werden kaarten vervangen door kaarten uit de meest recente versie van de synthesesnota.
28	VMM/dep Omgeving	Algemeen	<i>Pag. 21: Methodiek</i> 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.	sMER/RMP	Het is niet de intentie om de doelstellingen van het RMP te beoordelen, wel de invloed op de receptordisciplines. De opmerkingen/adviezen uit het plan-MER worden meegenomen naar de volgende fase in het RMP, met name de opmaak van het beleidsplan en het actieplan.
29	VMM/dep Omgeving	Algemeen	<i>Pag. 21 Scoping</i> De definiëring van en de onderlinge verschillen tussen de uitdrukkingen afbakenen van het plan, afbakenen van het studiegebied, afbakenen van het studiebereik (scoping) mogen wat meer verduidelijkend omschreven worden.	sMER	Onder § 3.1 wordt dit verduidelijkt.
30	VMM/dep Omgeving	Algemeen	Als referentiesituatie wordt de situatie in 2030 genomen. Gelieve erover te waken dat er geen zaken in de referentiesituatie zijn opgenomen die ook deel uitmaken van het planvoornemen. Het lijkt ook goed om in de zin aan te duiden adhv kaartmateriaal/schema's hoe de referentiesituatie zich toont zodat de verschillen meer duidelijk zouden zijn. De mobiliteitsomgeving in de rand is immers van dien aard dat er heel wat werken gepland staan, maar dat wil nog niet zeggen dat ze effectief als referentiesituatie zullen worden meegenomen.	sMER	Op de website https://analytics.omnitransnext.dat.nl/public/jPemXRONkMFU6rDvqEOSwAqA worden de projecten die deel uitmaken van de referentiesituatie 2030 geïdentificeerd, gebaseerd op beleidsbeslissingen.
31	VMM/dep Omgeving	Algemeen	Vrachtwagens zitten vervat in het verkeersmodel maar er wordt voor de verschillende scenario's geen 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. Als dit niet in de modellering per regio wordt opgepikt, wordt dit dan op Vlaams niveau bekeken?	sMER	De vervoerregio Vlaamse Rand heeft de ambitie om het aandeel duurzaam goederentransport te doen stijgen van 20% naar 30%. Voor goederenvervoer wil het RMP vooral sturen op de rijroutes. De modal shift naar ander goederentransport dan de weg is afhankelijk van het aanbod en de ruimtelijke ligging van deze modi (spoor en binnenvaart). Daarnaast is goederentransport bij uitstek bovenregionaal. op regionale schaal zal vooral gestuurd worden via het RMP op rijroutes.
32	VMM/dep Omgeving	Biodiversiteit	Bij hoofdstuk 5.4 staan 3 doelstellingen opgenomen als onderdeel van de strategische visie van het BRV. Deze komen uit het luchtbeleidsplan. Graag verduidelijken in de tekst.	sMER	Tekstueel aangepast in de NIA.

33	VMM/dep Omgeving	Algemeen	Op welke manier wordt het effect van deelmobiliteit gemeten, aangezien het inzetten op deelmobiliteit niet kan gemodelleerd worden?	RMP	Effect van deelmobiliteit zal niet worden gemeten. Dit zal geen invloed hebben op voertuigkm. Deelmobiliteit zal wel effect hebben op het aantal auto's bv. en dus onrechtstreeks minder ruimtebeslag. Deelmobiliteit is slechts een onderdeel van de mobiliteit van de toekomst. Dit zal momenteel slechts benoemd worden als dusdanig. Het effect ervan kan niet gemeten worden en zal dus slechts een invloed hebben op een lagere ruimteclaim van bv de auto in termen van parkeeroppervlakte in de straat.
34	VMM/dep Omgeving	Algemeen	<i>Pag. 37 - § 4.2.1</i> => Bij de Europese emissienorm voor voertuigen wordt geadviseerd dat er in 2025 waarschijnlijk een nieuwe norm komt, maar dat het nog niet duidelijk is hoe die er zal uitzien. Het lijkt van belang om aan te geven hoe hiermee wordt omgegaan.	sMER	Wij hanteren de emissiefactoren zoals aangeleverd door de VMM.
35	VMM/dep Omgeving	Algemeen	<i>Pag. 37 - § 4.2.1</i> => Bij het spoorbeleid wordt gesteld dat het momenteel niet duidelijk is wat de krachtlijnen van het toekomstig spoorbeleid zijn en hoe die mobiliteitsontwikkeling in de regio's zullen beïnvloeden, zowel wat betreft personenvervoer als vracht. Hoe staat dit tegenover de ambitie geformuleerd om het S-netwerk uit te breiden naar 4 treinen per uur op elke lijn. Hoe wordt hiermee omgegaan? Een gelijkaardige vraag stelt zich bij figuur 2-6 waarbij een nieuw spoor wordt ingetekend die de Vilvoordselaan moet kruisen.	sMER/RMP	De Vervoerregio Vlaamse Rand en de NMBS werken in synergie verder samen. De principes werden in wederzijds overleg besproken. De verdere uitrol wordt in synergie tussen de Vlaamse en Federale overheden verder uitgewerkt Het is niet mogelijk voor het RMP om te wachten op de nieuwe beheersovereenkomsten met NMBS en Infrabel. Indien later blijkt dat deze een grote impact hebben op de ambities, dan zal een bijsturing van het RMP nodig zijn met eventueel een nieuwe MER-procedure. Treinen zijn een sleutel in het OV van de toekomst.
36	VMM/dep Omgeving	Ruimte	<i>Pag. 42 - § 5.2.3 Toetsingskader Ruimte</i> => 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.	sMER	Wordt toegevoegd in het toetsingskader Ruimte onder § 5.2.3 onder subthema ruimtebeslag
37	VMM/dep Omgeving	Ruimte	<i>Pag. 41: Ambities Ruimte: Inzetten op het terugdringen van het bijkomend gemiddeld dagelijks ruimtebeslag tot 0 ha/dag tegen 2040.</i> => Het is niet duidelijk welke acties in het RMP hiertoe zullen bijdragen. In de meeste gevallen hebben ze het omgekeerde effect, zoals bijv. bijkomende omleidingswegen/leefbaarheidsgordels, aanleg bijkomende fietspaden en/of missing links.	sMER	De s-MER evaluatie voorziet een Gap analyse en evalueert de bijdrag van het RMP aan andere beleidsplannen. Het terugdringen van bijkomende verharding is geen doel van het RMP, maar kan er wel aan bijdragen en zal dit als actiepoint meenemen in de uitwerking van de plannen.
38	VMM/dep Omgeving	Ruimte	<i>Pag. 41: Ambitie: Woondichtheid op bewandelbare afstand rond strategische collectieve vervoersknopen.</i> => Het is niet altijd wenselijk om rond een strategische 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. 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.	sMER	Dit is een ambitie uit het BRV. Op pag. 58 (discipline ruimte - thema ruimte) wordt in de eerste toetsing onder het subthema "ruimtelijke kwaliteit" vermeld dat "vestigingsmogelijkheden en verdichtingsprojecten niet louter van de knooppuntwaarde van een plek afhangt, maar ook van fysische en biotische omgeving, ecosysteemdiensten, voorzieningenaanbod, erfgoedwaarde, leegstand, sociale aspecten, ... Het in rekening brengen van al deze factoren bij de afweging voor verdichting draagt bij aan de instandhouding van bestaande/ en creatie van nieuwe ruimtelijke kwaliteiten."

39	VMM/dep Omgeving	Ruimte	<i>Pag. 42: Toetsingskader Ruimte</i> => Onder het subthema ruimtebeslag zou ook aandacht kunnen bestaan voor de mate waarbij de ambities van de verschillende OV-assen effectief gerealiseerd kunnen worden binnen de beschikbare ruimte.	SMER	Dit aspect maakt geen onderdeel uit van een s-MER, maar van ontwerpend onderzoek. Een aanbeveling kan het wel zijn om de toekomstige ontwikkelingen van de OV-assen zo maximaal mogelijk binnen bestaande beschikbare ruimte uit te voeren.
40	VMM/dep Omgeving	Ruimte	Bestaat de mogelijkheid om indicatoren op te zetten die het reizigerspotentieel per knooppunt evalueren tov de referentiesituatie, puur en alleen vanuit mobiliteit?	RMP	Neen. Er zal een zekere vorm van opvolging zijn van het functioneren van de knooppunten.
41	VMM/dep Omgeving	Ruimte	<i>Pag. 42: Toetsingskader Ruimte</i> => Onder het subthema ruimtelijke kwaliteit wordt volgende indicator opgenomen: wijziging van verhardingsgraad binnen ruimte voor verkeers- en vervoersinfrastructuur". Hoe worden de kansen daarvoor inzichtelijk gemaakt?	sMER	Dit wordt op kwalitatieve wijze beoordeeld, op basis van de beschreven plannen.
42	VMM/dep Omgeving	Gezondheid	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.	SMER	Het aantal voertuigkm voor en na invoering van het RMP zijn een output van het model. De daling van het aantal voertuigkm is o.a. een doelstelling voor het RMP zelf en wordt niet beoordeeld in het s-MER. Onrechtstreeks werkt de daling (in de mate dat ze zich realiseert) wel door in de beoordeling voor bv. de disciplines Mens en Klimaat. Vanuit wijziging voertuigkm en EF van de VMM kan geduid worden of het RMP bijdraagt aan de beleidsplannen voor lucht en klimaat. het zal dan ook op dat niveau kunnen meegenomen worden als indicator.
43	VMM/dep Omgeving	Gezondheid	<i>Pag 28 - § 3.6 (verkeersmodellen)</i> => In de MER moet verduidelijkt worden hoe jaarintensiteiten uit het verkeersmodel bekomen worden vermits deze gebruikt worden in de beoordeling van lucht en klimaat.	sMER	Vanuit het verkeersmodel (referentie en na invoer RMP) voertuigkm en via de emissiefactoren verder naar emissies > input voor lucht en klimaat. Blijft semi-kwantitatief: er zal geen emissie/immissie/depositie berekening gebeuren. Wel kwantitatief in termen van minder emissie (kg CO2, kg NOx per jaar) vanuit de wijziging voertuigkm.
44	VMM/dep Omgeving	Mens	<i>Tabel pag. 39 Voertuigparksamenstelling</i> => 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.	sMER	De tabel werd aangepast.
45	VMM/dep Omgeving	Mens	<i>Pag.43 - § 5.3.1 (geluid)</i> => Naast type voertuig, snelheid en voertuigintensiteiten wordt emissie van wegverkeerslawaaï ook bepaald door wegverharding. De geluidsimmissie wordt daarnaast nog bepaald door heel wat andere factoren zoals de mate van afscherming bij de geluidsoverdracht, bodemadsorptie, afstand tot de bron.	sMER	Dit klopt, maar deze elementen worden op een diepgaander niveau behandeld in een project-MER waar er lokaal gekeken wordt. In een strategische plan-MER wordt er vanuit een helikopterniveau gekeken naar mogelijke effecten.
46	VMM/dep Omgeving	Mens	<i>Pag. 43: "Zo lang de WGO geen nieuwe advieswaarde voor de langdurige blootstelling aan NO2 heeft bepaald, nemen we hierbij 20µg/m³ als streefdoel aan".</i> => Deze zin leidt tot verwarring vermits de WHO haar advieswaarden heeft bijgesteld (tot 10 voor NO2) in september 2021. Een actualisatie van het luchtbeleidsplan is lopende.	sMER	Tekstueel aangepast in de NIA onder § 5.3.1 (Lucht).
47	VMM/dep Omgeving	Mens	<i>Pag. 45: Bij de toetsing van alternatieven en varianten aan beleidsambities voor het subthema geluid wordt enkel rekening gehouden met wijzigingen/effecten in sterk bebouwde omgevingen.</i> => 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 weergegeven worden 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.	SMER	Voor beperkte toe- of afnames wordt enkel naar stadsomgevingen gekeken. Voor significante toe- of afnames kunnen ook in het buitengebied op kwetsbare locaties (woongebied) worden afgetoetst. Op pagina 27 van de synthesesnota staan de gebiedstypologieën op kaart.

48	VMM/dep Omgeving	Mens	<p><i>Pag. 46: Toetsingskader Mens</i> => 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. Een kwantitatieve analyse is nodig.</p> <p>- Voertuigkilometers LV en ZV met onderscheid tussen urban, rural en highway. Absolute analyse. Eventueel kan VMM een % daling aanleveren in functie van een relatieve analyse.</p> <p>- Emissies CO2 en NOX (EF met onderscheid tussen urban, rural en highway kunnen door VMM aangeleverd worden). Voor deze vervoerregio is modellering van NO2-concentraties noodzakelijk.</p>	sMER	Er wordt een semi-kwantitatieve inschatting gemaakt op basis van emissiefactoren die aangeleverd worden door VMM, zoals overeengekomen tijdens het overleg d.d. 22/06/2022. Er wordt geen depositieberekening gemaakt. Eerder in termen van afname en de relatieve bijdrage aan lucht en klimaatdoelstellingen.
49	VMM/dep Omgeving	Mens	<p><i>Pag. 46: Toetsingskader Mens</i> => Voor lucht is het niet enkel relevant om binnenvaart te onderzoeken, ook spoorverkeer kan relevant zijn (voornamelijk wanneer gebruik wordt gemaakt van dieseltreinen). Hierbij moet de focus niet enkel liggen op sterk bebouwde omgevingen, vermits niet duidelijk is wat hiermee precies bedoeld wordt.</p>	sMER	Personenvervoer in Vlaams-Brabant is volledig elektrisch aangedreven. Vrachtovervoer is nog vaak met diesellokomotieven maar het RMP grijpt niet in op vrachtovervoer per spoor. Wel vracht via de weg en dan voornamelijk op vlak van voorkeurstrajecten zodat 'gevoelige receptorlocaties' worden vermeden. dit zijn dan de dichtbevolkte gebieden. Gebiéstypologiën zijn op p. 27 van de synthesesnota beschreven.
50	VMM/dep Omgeving	Mens	<p><i>Pag. 45: Toetsingskader Mens</i> => In het MER moet ook verduidelijkt worden hoe precies omgegaan wordt met luchtvaart binnen deze regio.</p>	sMER	Luchtvaart valt buiten de scope van het RMP, en dus ook van het strategische plan-MER dat opgemaakt zal worden.
51	VMM/dep Omgeving	Mens	<p><i>Pag. 21: "Binnen een RMP kunnen ook infrastructurele aspecten aan bod komen (bijv. de aanleg van een ringweg). 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 inschatting gemaakt worden op zowel mens, biodiversiteit, klimaat als landschap."</i></p> <p>=> De aanleg van nieuwe infrastructuur kan uiteraard ook een grote impact hebben op het geluidsklimaat. Gelieve hierbij rekening te houden in een MER van een RMP.</p>	sMER	Geluid wordt aanzien als een sub-thema van het thema "mens", en wordt als dusdanig niet apart mee opgesomd. De aanlegfase is zelfs op het niveau van een projectMER nog vaak een uitdaging. Op strategisch vlak wordt de aanlegfase niet mee beoordeeld.
52	VMM/dep Omgeving	Mens	<p><i>Pag. 45: Toetsingskader Mens: Bij de toetsing van alternatieven en varianten aan beleidsambities voor het subthema geluid wordt o.a. vermeld dat er rekening wordt gehouden met de wijziging van snelheid en verkeersvolume van wegverkeer en anderzijds vrachtoverkeer.</i></p> <p>=> Wordt er hierbij ook rekening gehouden met eventuele relevante verschuivingen van verkeer, snelheid of aandeel vrachtoverkeer van de dagperiode naar de nacht- of avondperiode?</p>	sMER	Onder paragraaf 5.3.4 wordt aangegeven dat er inderdaad rekening wordt gehouden met een verschuiving naar nachtovervoer. Een verschuiving van meer dan 25 % pae op de weg heeft een wijziging van verkeersgeluid van 1 dB (vuistregel). Wanneer dus de verschuiving naar de nacht daaronder blijft worden er geen significante effecten verwacht. ook hier is een semi-kwantitatieve beoordeling wel mogelijk
53	VMM/dep Omgeving	Algemeen	<p><i>Pag. 29: "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 modeleren van een te beperkte capaciteit."</i></p> <p>=> Wat met frequentieverhogingen op enkele spoorassen, zoals in deze NIA worden vermeld. Zullen de eventuele negatieve effecten op het geluidsklimaat hierbij wel worden ingeschat?</p>	sMER	Het gaat hier nog steeds over een 'beperkt' aantal treinen per uur. bv van 2 per uur over een traject naar 4 per uur. Het milieueffect zal met een geluidskundige worden geëvalueerd.

54	VMM/dep Omgeving	Mens	<p><i>Pag. 43 Beleidsambities 2030</i></p> <p>=> Onder 5.3.1 worden de WGO-richtwaarden voor wegverkeerslawaai en spoorverkeerslawaai vermeld. Wat is juist de concrete beleidsambitie die hierover zal worden opgenomen in het RMP van de vervoerregio Vlaamse Rand Brussel? Want deze richtwaarden zijn wel zeer ambitieus om tegen 2030 naar te streven voor alle wegen en spoorwegen. Dit kan best verduidelijkt worden.</p>	SMER	<p>Als eerste aandachtspunt: Brussel behoort niet tot de Vervoerregio Vlaamse Rand, dit is een apart gewest met eigen wetgeving.</p> <p>Voor spoorverkeerslawaai wordt geen ambitie opgenomen in het RMP, vermits de vervoerregio daar geen invloed op kan uitoefenen. Voor het wegverkeerslawaai is de ambitie om het aantal km rustige woon- en leefstraten (Lden < 53dB en Lnight < 45 dB) te laten toenemen, in tegenstelling tot de huidige dalende trend. Daarnaast is het de ambitie om het aantal km belangrijke wegen met Lden > 70 dB te laten dalen naar nul. De richtwaarden zijn een ijkpunt. Hoe verhouden de normen zich tot het huidige geluidsklimaat en hoe zal dat evolueren met het RMP... GAP analyse...</p>
55	VMM/dep Omgeving	Mens	<p><i>Pag. 43 Beleidsambities 2030</i></p> <p>=> Er werden geen richtwaarden voor luchtverkeerslawaai vermeld onder de beleidsambities 2030, maar dit is voor deze vervoerregio ook een belangrijke bron van geluidshinder waar bij zeker rekening moet worden gehouden bij het realiseren van de beleidsambitie Ruimte die in de NIA wordt vermeld, namelijk "<i>De woondichtheid op bewandelbare afstand rond het geheel van strategische collectieve vervoersknopen binnen de ruimtelijke ruggengraat neemt tegen 2020 met 50% toe tov 2015 (BRV)</i>" Op pag. 16 van de NIA wordt immers vermeld dat er 5 interregionale Hoppinpunten worden geselecteerd waaronder Brussels Airport Zaventem.</p>	SMER	<p>Luchtvaart valt buiten de scope van het RMP, en dus ook van het strategische plan-MER dat opgemaakt zal worden.</p>
56	VMM/dep Omgeving	Mens	<p><i>Pag. 63 Toetsing thema mens - Openbaar vervoer:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> •<i>De optimalisatie van het treinaanbod door een verhoogde frequentie (al dan niet beperkt tot tijdens de spitsuren) leidt tot een mogelijke toename van geluidshinder voor de omwonenden in de directe nabijheid van het spoor. Het wordt aanbevolen waar nodig maximaal in te zetten op geluidsarme toestellen en de maximale demping van het geluid naar de omgeving toe.</i> •<i>Bij een verhoging van het OV-aanbod vormt de geluidshinder voor omwonenden in dichtbevolkte gebieden langs de OV-netwerken een aandachtspunt. Geluidshinder is een belangrijk gezondheidsaspect. Er wordt aanbevolen waar mogelijk maximaal in te zetten op geluidsarme toestellen en de maximale demping van het geluid naar de omgeving toe.</i> <p>=> Waarom worden deze effecten onder "kan versterkt worden door" vermeld en niet onder potentieel negatieve effecten?</p>	SMER	<p>Tekstueel aangepast in de NIA.</p>
57	VMM/dep Omgeving	Mens	<p><i>Pag. 63 Toetsing thema mens - Openbaar vervoer: Aanbevelingen gedaan om o.a. maximaal in te zetten op geluidsarme toestellen.</i></p> <p>=> Valt het formuleren van deze milderende maatregel mbt het treinverkeer binnen de bevoegdheid van de vervoerregio Vlaamse Rand. Gelieve dit te verduidelijken.</p>	SMER	<p>Neen, dit valt niet onder de bevoegdheid van de vervoerregio. Dat neemt niet weg dat we een aanbeveling kunnen doen naar andere stakeholders binnen het mobiliteitsbeleid, in dit geval de NMBS.</p>
58	VMM/dep Omgeving	Mens	<p><i>Pag 75. Onder potentieel negatieve neveneffecten geluid: "Wonen wordt aangemoedigd waar sterk openbaar vervoer en veel voorzieningen nabij zijn": op vlak van geluidsoverlast dient dit enigszins genuanceerd te worden. Nabijheid van openbaar vervoer betekent niet per se dat zoveel mogelijk huizen rond enkele trein- en bushaltes moeten komen. Openbaar vervoer veroorzaakt immers geluidsoverlast. Wijken kunnen zo ingevuld worden dat tussen zware transportinfrastructuur en woonwijken nog een buffer van groen en/of voorzieningen ligt om geluidsoverlast afkomstig van deze transportfuncties te beperken."</i></p> <p>=> Het is heel goed dat in de NIA aandacht wordt besteed aan deze potentieel negatieve effecten. Zoals hoger aangegeven is de luchthaven ook een belangrijke bron van geluidshinder. De vernoemde afscherpende maatregelen zijn hiervoor uiteraard niet effectief.</p>	SMER	<p>Luchtvaart valt buiten de scope van het RMP, en dus ook van het strategische plan-MER dat opgemaakt zal worden.</p>

59	VMM/dep Omgeving	Mens	<i>Pag. 43</i> We stellen voor een meer kwantitatieve beoordeling toe te voegen o.a. wat daling van voertuigkilometers en emissies betreft. Op die manier kan inzicht gegeven worden in welke bouwstenen/ondersteunende maatregelen meer impact hebben dan andere.	SMER	Onder paragraaf 5.3.4 wordt aangegeven hoe in het plan-MER wordt omgegaan met een kwalitatieve en kwantitatieve beoordeling. Er wordt een semi-kwantitatieve inschatting gemaakt op basis van emissiefactoren die aangeleverd worden door VMM, zoals overeengekomen tijdens het overleg d.d. 22/06/2022.
60	VMM/dep Omgeving	Mens	<i>Pag. 71: Bij toetsing van 5.6 Logistiek is bij lucht sprake van een afname van de geluidshinder door verhoogd gebruik van bestaande binnenvaart en uitbouw van stadsdistributie.</i> => Vermoedelijk wordt een afname van emissies bedoeld ipv geluidshinder?	SMER	Tekstueel aangepast in de NIA.
61	VMM/dep Omgeving	Mens	<i>Pag 75: Lucht en geluid: In de NIA wordt gesteld dat aanmoedigen van wonen waar sterk openbaar vervoer en veel voorzieningen nabij zijn, enigszins genuanceerd moet worden.</i> => Het voorzien van woningen op locaties die bijdragen tot een modal shift kan wel degelijk positief zijn vermits dit leidt tot minder gereden voertuigkilometers en dus een positieve impact op emissies. Dit moet verder verduidelijkt worden in het MER.	SMER	Deze positieve effecten worden ook aangehaald in de NIA onder andere sub-thema's van de toetsing binnen het thema Mens.
62	VMM/dep Omgeving	Biodiversiteit	<i>Pag 47 Ambitie: Terugdringen hoeveelheid oppervlakte natuur waar vermessing/verzuring wordt overschreden.</i> => 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.	SMER	Tekstueel aangepast in de NIA. Het RMP heeft niet als doelstelling de vermessing of verzuring terug te dringen. Het kan wel zo zijn dat de mobiliteitsdoelstellingen (bv minder voertuigkm) een positieve bijdrage hebben aan de luchtmissies en daarmee aan vermindering van vermessing en verzuring
63	VMM/dep Omgeving	Biodiversiteit	<i>Pag. 46 :</i> Het openruimtenetwerk vormt een kader om te werken aan groene corridors in de Vlaamse rand die doorlopen tot in het BHG. Het openruimtenetwerk vormt nog geen beleidsambitie zoals opgenomen in 5.4.1 en 5.4.2, maar vormt wel een duidelijke figuur waar verder op wordt ingezet. Het kan een bijdrage aan het toetsingskader bieden om het subthema "versnippering en ontsnippering" tegen het licht te houden.	SMER	Binnen de Vervoerregio Vlaamse Rand is er de ambitie om door de uitrol van nieuwe mobiliteitsinfra, de open ruimte en de groen corridors minstens te vrijwaren, en geenszins te beperken naar ruimte en impact.
64	VMM/dep Omgeving	Biodiversiteit	<i>Pag. 48: Toetsingskader biodiversiteit</i> => Bij het toetsingskader moeten ook de effecten van stikstofdepositie meegenomen worden.	SMER	Dit werd wel opgenomen in tabel 5.1. Het werd ook toegevoegd aan het toetsingskader biodiversiteit. Geen N depositieberekening, wel semi kwantitatief op basis van voertuigkm en emissiefactoren
65	VMM/dep Omgeving	Biodiversiteit	<i>Pag. 48: Toetsingskader biodiversiteit</i> => Het toetsingskader vermeldt enkel de nabijheid van SBZ's en VEN. De doelstelling uit het luchtbeleidsplan bevat alle natuur.	SMER	Klopt. De meest gevoelige habitats liggen hoofdzakelijk in deze beschermde natuurgebieden. Hier wordt dan ook op gefocust. Verder zijn deze gebieden duidelijk afgebakend waardoor ze makkelijker aangeduid kunnen worden.
66	VMM/dep Omgeving	Klimaat	<i>Pag. 49: Beleidsambities</i> => Bij het thema klimaat worden geen doelstellingen aangehaald ivm ruimtebeslag en verharding. Dit lijkt een relevante indicator binnen het subthema klimaatadaptatie. Dit wordt wel opgenomen bij het thema ruimte.	SMER	Tekstueel aangepast in de NIA.
67	VMM/dep Omgeving	Klimaat	<i>Pag. 43 - § 5.3.1 (lucht)</i> => 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.	RMP	Dit is een doelstelling voor het RMP zelf en wordt niet beoordeeld in het MER. Onrechtstreeks werkt de daling (in de mate dat ze zich realiseert) wel door in de beoordeling voor bv. de disciplines Mens en Klimaat. Kan meegenomen worden als indicator. Een beoordeling is dan nog steeds niet noodzakelijk. Maar geeft wel een beeld! Uiteraard is een beoordeling te zien in het totale plaatje van alle milieu-effecten. Daling voertuig km is geen milieueffect, de gevolgen ervan voor lucht en geluid etc. uiteraard wel

68	VMM/dep Omgeving	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.	SMER	zie opmerking 43.
69	VMM/dep Omgeving	Klimaat	We stellen voor een meer kwantitatieve beoordeling toe te voegen o.a. wat daling van voertuigkilometers en emissies betreft. Op die manier kan inzicht gegeven worden in welke bouwstenen/ondersteunende maatregelen meer impact hebben dan andere.	SMER	Er wordt een semi-kwantitatieve inschatting gemaakt op basis van emissiefactoren die aangeleverd worden door VMM, zoals overeengekomen tijdens het overleg d.d. 22/06/2022.
70	VMM/dep Omgeving	Klimaat	<i>Pag. 95</i> => Bij logistiek is sprake van maatregelen zoals rekeningrijden die nodig zullen zijn om meer duurzame alternatieven aantrekkelijker te maken, bijkomend vrachtverkeer te voorkomen en emissies van broeikasgassen in te perken. In het MER moet voldoende duidelijk zijn welke maatregelen deel (kunnen) uitmaken van het RMP en welke maatregelen eerder vervoerregio-overschrijdend zijn.	SMER/RMP	Financiële incentives (zoals rekeningrijden of tolheffing) zijn geen bevoegdheid van de vervoerregio's maar van de Vlaamse Regering. Dit neemt niet weg dat we wel de aandacht kunnen vestigen op het belang van dergelijke maatregelen om bepaalde ambities te realiseren.
71	VMM/dep Omgeving	Algemeen	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 kan hebben.	RMP	Geen reactie vereist.
72	VMM/dep Omgeving	Algemeen	Er is nood aan een coherent verhaal rond doelen, targets en indicatoren voor een RMP en hoe die zich verhouden tov indicatoren en targets die geëvalueerd worden in een MER. Dit kan beter eens overkoepelend voor alle vervoerregio's bekeken worden.	SMER	Geen reactie vereist.
73	VMM/dep Omgeving	Algemeen	Verschillende bouwstenen van het RMP kunnen zorgen voor een bijkomende druk op open ruimte en ruimtebeslag/verhardingsgraad. 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 bijv. compensatie van ruimtebeslag kan beter eens overkoepelend voor alle vervoerregio's bekeken worden.	SMER	Geen reactie vereist.
74	VMM/dep Omgeving	Algemeen	Mocht blijken dat de reductie van de afgelegde kilometers beperkt is, dan komt de vraag ook naar boven hoe dit verder kan worden meegenomen en welke suggesties gemaakt kunnen worden richting flankerend beleid in Vlaanderen.	RMP	Geen reactie vereist.
75	Gemeente Pepingen	Algemeen	Geen opmerkingen.	SMER	Geen reactie vereist.
76	Prov Vlaams-Brabant	Algemeen	<i>Pag. 40:</i> Een belangrijk aspect in het kader voor de milieubeoordeling (cf. de definitie van de referentiesituatie) zijn plannen die betrekking hebben op ruimtelijke ontwikkelingen. Hoewel de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen reeds is gekend, heeft dit BRV nog geen enkele stap uit de wettelijk vastgelegde planprocedure voor de opmaak ervan doorlopen. Er wordt aangegeven dat de principes van het BRV gebruikt zullen worden om keuzes binnen het RMP af te toetsen. Het Beleidsplan Ruimte van de Provincie Antwerpen én het Beleidsplan Ruimte van de Provincie Vlaams-Brabant hebben wel reeds meerdere stappen doorlopen binnen de wettelijke validatieprocedure. De provinciale beleidsplannen staan daarmee verder in het planproces om te komen tot wettelijk verankerde beleidsdocumenten voor het ruimtelijk beleid dan het BRV. 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 te gebruiken in plaats van het BRV om de keuzes binnen het RMP af te toetsen. Daarnaast wordt er 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.		Het ruimtelijk beleidsplan provincie heeft geen juridisch bindende bevoegdheid behalve voor de provincie zelf. De beoordeling richt zich op het Vlaams beleid.
77	Prov Vlaams-Brabant	Ruimte	<i>Pag. 53: Openbaar vervoer - Ruimtebeslag</i> => Naast de afbouw van niet-noodzakelijke wegenis wordt er gesuggereerd om ook de afbouw van parkeergelegenheid als compenserende maatregel op te nemen.	SMER	Tekstueel aangepast in de NIA.
78	Prov Vlaams-Brabant	Ruimte	<i>Pag. 55: Auto - Ruimtebeslag</i> => Het project "Werken aan de Ring" heeft niet alleen als doel de bereikbaarheid van het BHG te verhogen, maar om een betere en duurzamere bereikbaarheid van de hele centrumregio (inclusief Brussel) te realiseren.	SMER	Tekstueel aangepast in de NIA.

79	Prov Vlaams-Brabant	Ruimte	<i>Pag.57: Hoppinpunten - Ruimtebeslag</i> => Het is aannemelijk dat veel Hoppinpunten gerealiseerd zullen worden op locaties waar al (veel) verharding aanwezig is, al lijkt in het algemeen de nood aan infrastructurele aanpassingen om tot kwaliteitsvolle Hoppinpunten te komen wat te worden onderschat. Het verdient aanbeveling om de compenserende maatregelen zoveel als mogelijk ter plaatse te realiseren, bijv. kaderend in het creëren van een aangename verblijfsruimte.	sMER	Mee op te nemen in aanbevelingen, waar praktisch realiseerbaar.
80	Prov Vlaams-Brabant	Ruimte	<i>Pag. 61: Gedrag - Ruimtelijke samenhang</i> => De impact op de wagendruk door thuiswerken en de impact van mobiliteitsbudgetten lijkt overschat te worden. Ook andere (fiscale) maatregelen zullen noodzakelijk zijn om de wagendruk aanzienlijk te verminderen.	sMER/RMP	Flankerend beleid.
81	Prov Vlaams-Brabant	Mens	<i>Pag 64: Openbaar vervoer - Fysiek en mentaal welzijn</i> => De provincie ondersteunt nadrukkelijk de aanbeveling met betrekking tot de kwaliteitseisen voor toegankelijkheid van de OV-haltes. Die kwaliteitseisen komen alle gebruikers ten goede en dragen bij aan de hoogwaardigheid van het aanbod.	sMER/RMP	Geen reactie vereist.
82	Prov Vlaams-Brabant	Mens	<i>Pag. 65: Fietsnetwerk - Verkeersveiligheid</i> => Het wordt aangeraden om fietsstraten niet langer dan noodzakelijk voor plaatselijke voorzieningen te maken, aangezien te lange fietsstraten kunnen leiden tot frustratie bij autogebruikers en net de verkeersveiligheid in het gedrang brengen. Daarnaast wordt ook het inrichten van conflictvrije kruispunten aangeraden om de verkeersveiligheid fundamenteel te verbeteren. Men dient zich ervan bewust te zijn dat dergelijke maatregelen wel een impact hebben op de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer.	sMER/RMP	Geen reactie vereist.
83	Prov Vlaams-Brabant	Algemeen	<i>Pag. 35: De diabolotaks die betaald moet worden voor een rit naar Brussel-Airport Zaventem is een rem op het gebruik voor woon-werkverkeer.</i> => Dit is een verwarrende zin aangezien de diabolotoelage niet van toepassing is op abonnementen woon-werkverkeer. Deze toelage is eerder een rem op zakelijke verplaatsingen met het openbaar vervoer van en naar de luchthaven.	sMER/RMP	Tekstueel aangepast in de NIA.
84	Prov Vlaams-Brabant	Algemeen	<i>Pag. 37: Elk van deze beleidsdomeinen is immers bevoegd voor aspecten van het omgevingsbeleid</i> => er staat "beleidsdomeinen" waar "beleidsniveaus" wordt bedoeld	sMER	Tekstueel aangepast in de NIA.
85	Infrabel	Algemeen	Geen opmerkingen	sMER	Geen reactie vereist.
86	Agentschap Onroerend Erfgoed (AOE)	Ruimte	<i>Tabel 5-2 Toetsingskader Ruimte - Subthema ruimtelijke kwaliteit</i> In de tabel 5-2 worden de indicatoren opgesomd van de verschillende subthema's. Bij het subthema ruimtelijke kwaliteit wordt de 'waardering van het erfgoed en de karakteristieken van het landschap' vermeld. Het is onduidelijk op welke manier dit ingevuld zal worden en welke elementen meegenomen zullen worden in de afweging. Een generieke afweging wat betreft de erfgoedwaarde in het MER is niet zinvol. Volgende aspecten kunnen een onderdeel van deze afweging vormen: schaal van de bestaande bebouwing, aantal bouwlagen, kroonlijsthoogte, ritmiek, ... Het agentschap Onroerend Erfgoed heeft geen bezwaar bij de principes en visie die in de nota geformuleerd worden maar vraagt wel dat de manier waarop de impact op de erfgoedwaarde gemeten gaat worden verder verduidelijkt wordt.	sMER	Vermits het een strategisch plan-MER betreft, beoordelen we elk thema vanuit een helikopterzicht. Het aspect erfgoed zal dan ook eerder over landschappen gaan dan over monumenten in relatie tot eventuele nieuwe infrastructuur.

7.3 Kwaliteitsbeoordeling Team MER



Vlaanderen
is omgeving

Vlaamse Overheid, Departement Omgeving
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en –projecten
Milieueffectrapportage
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 Brussel
T 02/553 80 79
mer@vlaanderen.be
www.omgevingvlaanderen.be

Kwaliteitsbeoordeling van het ‘voorstel tot inhoudsafbakening van het plan-MER en de wijze waarop is omgegaan met de adviezen die daarop zijn verleend’ in het kader van opmaak van het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) voor de vervoerregio Vlaamse Rand

Dossiernummer: PLIMOB-07-KW

In het kader van de opmaak van het **Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) voor de vervoerregio Vlaamse Rand** wordt een **plan-MER** opgemaakt krachtens het ‘Besluit van de Vlaamse Regering van 20 november 2020 over de regionale mobiliteitsplannen met integratie van de milieueffectrapportage’.

1. Opmaak NIA en raadpleging adviesinstanties

Volgens de bepalingen van artikel 6, §2, eerste lid van het bovengenoemde besluit heeft de erkende MER-coördinator een **voorstel van reikwijdte en detailleringsniveau van het plan-MER** (hierna: Nota Inhoudsafbakening of NIA) opgemaakt i.h.k.v. dit RMP.

*Art. 6. § 2. Als er een plan-MER wordt opgemaakt, maakt de erkende MER-coördinator uiterlijk bij de aanvang van de opmaak van het ontwerp-MER tijdens de tweede fase, vermeld in artikel 3, § 2, 3°, b), een **voorstel van reikwijdte en detailleringsniveau van het plan-MER** en met een beschrijving van de te onderzoeken effecten en van de inhoudelijke aanpak van het plan-MER, met inbegrip van de methodologie.*

*De actoren en de adviesinstanties, vermeld in artikel 5, § 2, 2° en 3°, en § 3, worden geraadpleegd over het voorstel tot inhoudsafbakening van het plan-MER, vermeld in het eerste lid. Als dat nodig is, **past de erkende MER-coördinator het voorstel aan na de voormelde raadpleging.***

*De administratie, bevoegd voor milieueffectrapportage, **beoordeelt de kwaliteit van het voorstel tot inhoudsafbakening van het plan-MER en de wijze waarop is omgegaan met de adviezen die zijn verleend. Het plan-MER wordt opgesteld in overeenstemming met de voormelde kwaliteitsbeoordeling.***

In toepassing van artikel 6, §2, tweede lid werd vanuit de Vervoerregio Vlaamse Rand op 27 juni 2022 een mail verstuurd waarbij de NIA ter advies voorgelegd werd aan de adviesinstanties.

2. Aanpassing van de NIA en kwaliteitsbeoordeling door het Team Mer

2.1 Algemeen

In toepassing van artikel 6, §2, tweede lid heeft de erkende MER-coördinator na de raadpleging van de adviesinstanties een voorstel opgemaakt hoe omgegaan is met de adviezen (mail van 2 augustus 2022) en een aangepaste versie van de NIA (mail van 6 september 2022) bezorgd aan het Team Mer. Het Team Mer heeft daarna nog om een verduidelijking gevraagd omtrent de alternatievenafweging en een definitieve versie van de NIA ontvangen op 28 september 2022.

Volgens de bepalingen van artikel 6 §2, derde lid van dat besluit moet het Team Mer een 'kwaliteitsbeoordeling' doen. Deze kwaliteitsbeoordeling betreft niet enkel de **inhoud van de NIA** maar tevens **de wijze waarop is omgegaan met de adviezen**.

Het Team Mer heeft op verscheidene **officieuze vooroverlegmomenten** aangaande de opmaak van de NIA, haar input en opmerkingen reeds gegeven. Deze werden reeds grotendeels verwerkt in de NIA die ter advies werd voorgelegd, zodat redelijkerwijze gesteld kan worden dat deze NIA reeds een eerste officieuze kwaliteitsbeoordeling van het Team Mer heeft gehad.

2.2. Verwerking adviezen

De adviezen van de **adviesverlenende instanties** werden in een tabel 'Overzicht adviezen NIA' opgesomd. Per opmerking wordt verduidelijkt of deze relevant is voor het RMP dan wel voor het plan-MER. Voor alle opmerkingen wordt gemotiveerd hoe men met de reacties zal omgaan en of een aanpassing aan de NIA gebeurd is.

3. Methodologische elementen van de milieubeoordeling

3.1 Algemeen

De NIA bevat in hoofdstuk 2 een uitgebreide beschrijving van de inhoud van het RMP.

In hoofdstuk 3 van de NIA worden de methodologische elementen van de milieubeoordeling toegelicht. Het betreft o.a. het afbakenen van het studiegebied (scoping), de diepgang van de milieubeoordeling, een toelichting over de receptorgerichte benadering en een definitie van de referentiesituatie. Het Team Mer verklaart zich akkoord met deze bepalingen.

Om inzicht te verwerven in de wijze waarop de maatregelen in het RMP de mobiliteit op hoofdlijnen beïnvloeden, wordt gebruik gemaakt van een multimodaal verkeersmodel. In dit plan-MER wordt hiervoor gesteund op het Regionaal Verkeersmodel Vlaamse Rand (versie 4.2.2 – RMP).

3.2 Alternatieven

De quick scan, opgenomen in hoofdstuk 6 van de NIA, geeft een eerste inschatting van de impact op hoofdlijnen van de concept synthesesnota. Vervoerregio Vlaamse Rand heeft een concept synthesesnota opgemaakt waarin één alternatief is beschreven. Doorheen het traject van de

opmaak van de concept synthesesnota voor het RMP werden scenario's opgebouwd door er telkens een pakket aan maatregelen aan toe te voegen. Na doorrekening werd vastgesteld dat de doelstelling¹ slechts bereikt kon worden door de inzet van het meest maximale pakket (zijnde scenario 3). Ook dan dient dit scenario 3 nog gecombineerd te worden met extra flankerende maatregelen op het gebied van gedrag, parkeerbeleid, fiscaliteit, etc.

Gezien de duidelijke winsten voor elke modus in scenario 3 en het feit dat dit het enige scenario is waarin de ambitie kan bereikt worden, wordt dit het scenario waarmee verder gewerkt wordt in de synthesesnota en het beleidsplan. **In het nog op te stellen plan-MER zal enkel het eigenlijke RMP (i.e. het gekozen beleidsscenario/beleidsalternatief) onderworpen worden aan een gedetailleerde milieubeoordeling.** Het Team Mer gaat akkoord met deze werkwijze m.b.t. alternatieven.

4. Beschrijving van de referentiesituatie

In hoofdstuk 4 van de NIA wordt de referentiesituatie beschreven. Vooreerst wordt de actuele toestand beschreven en vervolgens de autonome en gestuurde ontwikkelingen. De autonome en gestuurde ontwikkelingen betreffen de veronderstelde gezamenlijke evolutie (autonoom en gestuurd) van een set omgevingsvariabelen binnen het studiegebied en vormen samen een toekomstscenario. Zo een toekomstscenario geeft dus aan hoe de plan- of planomgeving evolueert los van de invloed van het plan. In het op te stellen plan-MER zullen de effecten van het RMP afgetoetst worden t.o.v. een referentiesituatie/toekomstscenario in het jaar 2030 met een doorkijk naar de lange termijn. Het jaar 2030 is evenzeer het zichtjaar van het verkeersmodel.

5. Thema's en beoordelingskader

Voor elk van de vier thema's (ruimte, gezondheid, biodiversiteit en klimaat) die in het MER behandeld zullen worden, worden in de NIA telkens de relevante beleidsdoelstellingen, zowel richting 2030 als 2040 en verdere doorkijk, en het bijhorend toetsingskader gegeven.

Mobiliteit wordt niet als afzonderlijk thema opgenomen in het plan-MER. De mobiliteitsgerelateerde plandoelstellingen van het RMP zelf zullen dus niet in het MER beoordeeld worden. Dit wordt voldoende gemotiveerd in de NIA en is in orde voor het Team Mer.

6. Inschatting op hoofdlijnen van de mogelijke effecten

Hoofdstuk 6 van de NIA bevat een eerste inschatting van de positieve en negatieve effecten die het RMP Vlaamse Rand met zich mee zou kunnen brengen en dit voor de vier receptorthema's (Ruimte,

¹ De hoofddoelstelling van het regionale mobiliteitsplan is om te komen tot een aandeel van 50% duurzaam verkeer.

Mens (gezondheid), biodiversiteit en klimaat). Hierbij worden volgende principes van het RMP beoordeeld:

- Toetsing 5.2. OV | Openbaar vervoer als ruggengraat van onze regio
- Toetsing 5.3 FIETS | Uitbouw van een kwaliteitsvol fietsnetwerk
- Toetsing 5.4 AUTO | Verkeersluwe mazen in een verbindend wegennet
- Toetsing 5.5 HOPPUNTPUNTEN | De hoekstenen voor combimobiliteit
- Toetsing 5.6 LOGISTIEK | Efficiënte logistiek met minimale impact
- Toetsing 5.7 GEDRAG | Inzetten op een nieuwe mobiliteitscultuur
- Toetsing 5.8 RUIMTE | Advies voor een geïntegreerd beleid

Door de inschatting op hoofdlijnen in deze fase van het onderzoek uit te voeren (nl. bij de ontwerp-synthesenota) kan men op basis van de verkregen inzichten al een doorkijk naar de uiteindelijke milieubeoordeling (in het nog op te stellen plan-MER) geven en suggesties voor verbetering van het plan aangeven.

7. Eindbeoordeling Team Mer

Alvorens de NIA ter advies verstuurd werd naar de adviesinstanties had het Team Mer reeds deelgenomen aan verschillende vooroverlegmomenten waarop ontwerpversies van de NIA besproken werden. Talloze suggesties van het Team Mer werden zo reeds verwerkt in de NIA, zodat gesteld kan worden dat de NIA destijds reeds een officiële kwaliteitsbeoordeling van het Team Mer had gekregen.

De adviezen van de adviesinstanties leidden er niet toe dat de essentie van de methodologie gewijzigd zou moeten worden. Het betreft eerder opmerkingen, suggesties en bezorgdheden. Deze worden in de tabel 'Overzicht adviezen NIA' terdege besproken en wanneer relevant geacht, wordt tevens een aanpassing gedaan in de NIA zelf. Zodoende ligt er nu een aangepaste versie van de NIA voor. Deze versie wordt door het Team Mer beschouwd als zijnde van een goede kwaliteit en een goede richtlijn voor het uitvoeren van het MER zelf.

In toepassing van artikel 6, §2, derde lid van het bovengenoemde besluit van 20 november 2020 beoordeelt het Team Mer de kwaliteit van het voorstel tot inhoudsafbakening van het plan-MER en de wijze waarop is omgegaan met de adviezen die zijn verleend, als correct en volledig. Het plan-MER kan worden opgesteld zoals voorgesteld in de NIA en in overeenstemming met deze kwaliteitsbeoordeling.

Isabel Jacobs

Afdelingshoofd

Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en –projecten (GOP)