

CODE	Adviesverlenende instantie	inhoud (letterlijke passage)	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER nodig?
1b	Departement Zorg, Afdeling Preventief Gezondheidsbeleid	<p>Algemene visie:            Departement Zorg Afdeling Preventief Gezondheidsbeleid kijkt 'breed' en 'integraal' naar gezondheid; meer bepaald naar zowel gezondheidsbescherming als gezondheidsbevordering en dit op zowel fysiek als sociaal als mentaal vlak.</p> <p>We kijken niet enkel naar invloeden van pollutanten rechtstreeks (zoals NO<sub>2</sub>, PM<sub>2,5</sub>, 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.</p> <p>Ook kijken we naar de invloed van beweging 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.</p> <p>Bovendien komen de maatregelen die nodig zijn om tot een gezonde publieke ruimte te komen, naast gezondheid veelal ook milieu en klimaat ten goede.</p>	<p>Wij nemen akte van deze aanbevelingen. Het stimuleren van actieve verplaatsingen en toepassen van het STOP-principe vormt een basiselement van elk van de RMP.</p> <p>Om de gezondheidseffecten van een regionaal mobiliteitsplan te beoordelen op strategisch niveau, beperken we ons logischer- en noodzakelijkerwijs tot een proxy op basis van (wijziging in) voeruilkilometers.</p>	neen
1c	Departement Zorg, Afdeling Preventief Gezondheidsbeleid	<p>In verband met Gezonde Publieke Ruimte zijn al heel wat interessante studies en instrumenten opgeleverd, we halen er hier enkele aan maar er zijn er nog meer:</p> <p>De rapporten "Hoe passen elektrische wagens in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt?" en "Hoe passen deelwagens in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt?", deze gaan in op het grote belang van actieve verplaatsingen en de noodzaak van een modal shift naar deelmobiliteit.</p> <p>Deze en andere rapporten kunnen gedownload worden via:  <a href="https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte">https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte</a></p> <p>"Het Project Gezonde Publieke Ruimte:  <a href="https://www.zorg-en-gezondheid.be/project-gezonde-publieke-ruimte">https://www.zorg-en-gezondheid.be/project-gezonde-publieke-ruimte</a></p> <p>Het handboek voor planning, inrichting en beheer "Groenblauwe ruimtes als bouwsteen van gezonde en veerkrachtige leefomgevingen.</p> <p>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:  <a href="https://www.vlaanderen.be/publicaties/groenblauwe-ruimtes-als-bouwsteen-van-gezonde-en-veerkrachtige-leefomgevingen-handboek-voor-planning-inrichting-en-beheer">https://www.vlaanderen.be/publicaties/groenblauwe-ruimtes-als-bouwsteen-van-gezonde-en-veerkrachtige-leefomgevingen-handboek-voor-planning-inrichting-en-beheer</a></p> <p>"Praktische instrumenten rond gezondheid in ruimtelijk beleid":</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dashboard in functie van het opstellen ruimtelijke visie om zicht te krijgen op de huidige situatie, ofwel een 'knipperlichtfunctie';</li> <li>• Dashboard in functie van het toetsen van een ruimtelijke visie op gezondheidsaspecten;</li> <li>• Checklist om te screenen of en in hoeverre gezondheid wordt beschermd en bevorderd in bestaande situaties en/of in ruimtelijke plannen en projecten.</li> </ul>	<p>Wij nemen akte van deze aanbevelingen. Het stimuleren van actieve verplaatsingen en toepassen van het STOP-principe vormt een basiselement van elk van de RMP.</p> <p>Om de gezondheidseffecten van een regionaal mobiliteitsplan te beoordelen op strategisch niveau, beperken we ons logischer- en noodzakelijkerwijs tot een proxy op basis van (wijziging in) voeruilkilometers.</p>	neen
1d	Departement Zorg, Afdeling Preventief Gezondheidsbeleid	<p>De overzichtstabel van gezondheidskundige advieswaarden voor 20 parameters voor inhalatoire blootstelling in buitenlucht, voor gebruik in MER worden momenteel geüpdatet en kunnen hier geraadpleegd worden:  <a href="https://www.zorg-en-gezondheid.be/aandachtsgebieden-en-humane-biomonitoring">https://www.zorg-en-gezondheid.be/aandachtsgebieden-en-humane-biomonitoring</a></p> <p>De advieswaarden van de WHO (2021):        @NO<sub>2</sub>: jaargemiddelde concentratie 10 µg/m<sup>3</sup>        @PM<sub>10</sub>: jaargemiddelde concentratie 15 µg/m<sup>3</sup>        @PM<sub>2,5</sub>: jaargemiddelde concentratie 5 µg/m<sup>3</sup></p> <p>De E-HIS-infographic brengt de verwachte ziektebelasting en mortaliteit van luchtverontreiniging en wegverkeersgeluid in kaart.  <a href="https://www.zorg-en-gezondheid.be/per-domein/preventie/gezonde-publieke-ruimte/hoer-gezond-is-onze-leefomgeving-ontdek-het-met-de-e-his-infographic">https://www.zorg-en-gezondheid.be/per-domein/preventie/gezonde-publieke-ruimte/hoer-gezond-is-onze-leefomgeving-ontdek-het-met-de-e-his-infographic</a></p>	<p>Zoals in elk MER volgt de milieubeoordeling in de sMER's het richtlijnsysteem gezondheid, waarin deze nieuwe advieswaarden nog niet zijn opgenomen. Maar aangezien in de sMER's geen gebiedsdekkende luchtmodellering werd uitgevoerd van de toestand zonder en met regionale mobiliteitsplannen, wordt sowieso niet getoetst aan deze of andere GAW's. Er wordt enkel o.b.v. de wijziging in voertuigm in relatie tot bewoning ingeschat of er positieve of negatieve gezondheidseffecten tgv het plan te verwachten zijn.</p>	neen
1e	Departement Zorg, Afdeling Preventief Gezondheidsbeleid	<p>Voor de relatie hitte en gezondheid in een bepaald gebied kunnen de hittekwaalbaarheidkaarten opgevraagd en meegenomen worden.  <a href="https://www.gezondleven.be/settings/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/hittekwaalbaarheidkaarten">https://www.gezondleven.be/settings/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/hittekwaalbaarheidkaarten</a></p>	<p>Het aspect hitte wordt niet behandeld onder thema "gezondheid" maar onder thema "klimaat". Hitte wordt er gekaderd binnen het ruimere thema "klimaatveerbaarheid". Toename van de verharding kan hier een negatieve impact op hebben. Op de schaal van de vervoerregio zal de impact vermoedelijk klein zijn.</p>	neen

1f	Departement Zorg, Afdeling Preventief Gezondheidsbeleid	Voor een gezonde omgeving is er groen nodig op verschillende niveaus en afstanden zoals de Vlaamse groennorm aangeeft. Maar er is ook nog een andere regel die meer en meer gebruikt wordt nl. de 3-30-300 regel (oorspronkelijk: <a href="https://hbsi.eu/the-3-30-300-rule/">https://hbsi.eu/the-3-30-300-rule/</a> ) <ul style="list-style-type: none"> <li>☑3 bomen zichtbaar vanuit elk huis</li> <li>☑30% boomkroonbedekking rondom elk gebouw</li> <li>☑300 meter vanaf het dichtstbijzijnde park of groene ruimte</li> </ul> De Vlaamse groennormen staan vermeld in MER-richtlijnenboek mens – ruimtelijke aspecten op p25. Let wel: er loopt momenteel een studie om deze groennormen eventueel bij te stellen.	Toepassing van deze groennormen is enkel mogelijk op projectniveau, en is niet relevant voor de effectbeoordeling op strategisch niveau van de regionale mobiliteitsplannen. Het voorzien van bijkomend groen is een ruimtelijk vraagstuk dat geen deel uitmaakt van de regionale mobiliteitsplannen.	neen
1g	Departement Zorg, Afdeling Preventief Gezondheidsbeleid	Wat gezondheid betreft stellen we voor dat wordt nagegaan of al deze elementen zijn meegenomen in het voorliggend plan.	Deze aandachtspunten zijn grotendeels opgenomen onder het thema gezondheid in het MER, aangezien we niet enkel lucht, geluid en verkeersleefbaarheid beoordeeld hebben, maar ook het mentale en fysieke welzijn, waarbij heel wat van de genoemde aspecten meespelen. Met het standaardadvies van Departement Zorg werd rekening gehouden tijdens de brede scope van Mens-Gezondheid en de daaruitvolgende beoordeling. Focus van het MER blijft volgens het richtlijnenboek op gezondheidsbeschermende factoren (fysische en chemische stressoren), maar enkele gezondheidsbevorderende aspecten werden progressief opgenomen in de scope en beoordeling hoewel dit niet volgens het richtlijnenstelsel vereist is. Ook in het voorstel naar milderende maatregelen werd rekening gehouden met dit advies.	neen
2a	CBS Wortegem-Petegem	Een jaar geleden werd reeds advies gevraagd voor de strategische MER bij het Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan. In de ontwerpnota werden verschillende mobiliteitsmaatregelen uitgewerkt, waarbij de impact op de thema's mens (gezondheid), ruimte (incl. bodem, water en landschap), biodiversiteit en klimaat gesimuleerd wordt. Er werden drie scenario's of modelpakketten uitgewerkt. Scenario 3 is het meest uitgebreid. Een van de maatregelen in dit scenario is de aanleg van een omleidingsweg rond Anzegem (deze zou van het rond punt op de Heuntjesstraat langs de westkant van het centrum lopen en aansluiten op de N382 ten zuiden van het station in Gijzelbrechtegem). De simulatie geeft aan dat hierdoor een afname van verkeer op de N382 in Anzegem-centrum bereikt wordt, maar toont ook een mogelijke toename van verkeer op de Holstraat en, in het verlengde daarvan, op de Bosstraat. Dit kan mogelijke negatieve effecten hebben op de natuur (thema biodiversiteit), gezien de nabijheid van het Bouvelobos. Dit scenario werd behouden in de nu voorliggende versie. Het college adviseerde toen dat het mogelijke aanzuigeffect van bijkomend verkeer op de Bosstraat ongewenst is. Het is aangewezen om dit advies te herhalen.	Binnen het regionaal mobiliteitsplan wordt geen uitspraak gedaan over het specifieke project van de omleidingsweg rond Anzegem. Er wordt uitgegaan van maatregelen ter verbetering van de leefbaarheid in de kern Anzegem. De omleidingsweg is opgenomen in het scenario gezien het PRUP voor de omleidingsweg is vastgesteld. Voor de effecten van de omleidingsweg rond Anzegem wordt verwezen naar het eigen plan- en vergunningsprocedure van de omleidingsweg van Anzegem.  In het sMER wordt de impact van het RMP (inclusief omleidingsweg van Anzegem) op de verkeersstromen in en nabij het volledig SBZ van de Vlaamse Ardennen binnen het studiegebied beoordeeld, en geconcludeerd dat er, ondanks de beperkte toename op de Bosstraat, globaal een duidelijke verkeersafname is en er dus geen betekenisvolle aantasting van het SBZ te verwachten is.	neen
6d	Transport en Logistiek Vlaanderen	Vrachtroutenetwerken TLV heeft ook heel veel vragen bij de mogelijke gevolgen van de invoering van een vrachtroutenetwerk zoals voorzien op pagina 98. Het onderdeel vrachtroutenetwerk vertrekt vanuit de assumptie dat er slechts een beperkt aantal factoren de aanvaardbare omrijfactor moeten bepalen, namelijk afstand, tijd, kost en verkeersveiligheid. Deze elementen waren al in de oorspronkelijke studie van de Vlaamse overheid aanwezig. Maar ondertussen is deze meer dan 10 jaar oude studie voerbijgestreefd. Het belang van de <b>reductie van CO2 uitstoot</b> werd op het allerhoogste niveau (Europese Unie) als een topprioriteit naar voren geschoven via de Green Deal, de maatregelen van Fit for 55. Concreet krijgt de sector van het goederenvervoer over de weg de bindende doelstelling om tegen 2030 55% minder CO2 uit te stoten. Dit betekent dat elke extra kilometer, dus elke omweg, hoe klein ook, een negatieve impact heeft op deze verplichting. De assumptie uit de oorspronkelijke studie, dat omwegen tot 20 of 30% nog net gerechtvaardigd kunnen zijn, is voor de komende tijd absoluut geen automatisch correcte assumptie meer. Nochtans heeft de vervoersregio op geen enkele manier de mogelijk bijkomende uitstoot van CO2 als gevolg van het vrachtroutenetwerk in kaart gebracht. Op deze manier kan er dus op geen enkele manier een afweging gemaakt worden tussen de verschillende belangen, die tot een weliswaar tegen strijdige conclusie zouden kunnen leiden, en tot een andere beleidsmaatregel als beste oplossing dan de introductie van vrachtroute netwerken.  TLV vreest dat een vrachtroutenetwerk helaas ook impliceert dat <b>bepaalde wegen niet meer voor vrachtwagens toegankelijk zouden worden</b> . Dan hebben we het over het weren van het doorgaand vrachtverkeer in de dorpskernen. TLV is ook vragende partij om het verkeer op lange afstand zoveel als mogelijk via de hoofdwegen te laten verlopen. Eender welke maatregel moet evenwel gebaseerd zijn op de vaststelling van doorgaand verkeer dat de bestemming niet heeft op lokaal niveau. Voor een verplaatsing die de duidelijke kortste weg is van A naar B is het door de historische ruimtelijke ordening in combinatie met het wegennet vaak niet anders mogelijk dan hiervoor dwars door C te rijden. Indien de doortocht van C wordt vermeden door het aanleggen van een andere hoofdweg er vlak langs, dan juicht TLV dit toe. Indien er evenwel een omweg wordt aangegeven, dan speelt naast de belangrijke evolutie van de verkeersveiligheid binnen C, ook het aspect van de impact van deze maatregel voor het	Het regionaal mobiliteitsplan doet een uitspraak over vrachtverkeer op regionaal niveau. Een niet-selectie van een weg in het regionaal vervoersnet betekent niet dat alle vrachtverkeer hier geweerd wordt. Zoals de visie op pagina 96 ook stelt worden, analoog aan personenverkeer, ook lokale vrachtroutes aangeduid door de lokale besturen. Deze ontsluiten de lokale bedrijvigheid richting het hoofdwegennet en faciliteren lokaal vrachtverkeer. Herkomst- en bestemmingsverkeer binnen de maas alsook lokale ketenverplaatsingen zijn toegelaten, doorgaand vrachtverkeer wensen we te concentreren op het regionaal vrachtroutenet. Er wordt acte genomen van deze opmerking. Het is van belang om hierbij een balans te vinden tussen het verminderen van de negatieve impact op lokale gemeenschappen en het waarborgen van de efficiëntie van goederenvervoer.  Er werd in het MER geen luchtmodellering gedaan, maar om de CO2 uitstoot in te schatten werd gebruik gemaakt van een proxy met het aantal voertuigkilometers per scenario uit het verkeersmodel en het weggebiedstype (stedelijk, landelijk, autosnelweg) met bijbehorende snelheid (50, 70, 110 km/u). In absolute cijfers is er een afname bij personen- en vrachtwagens te merken van respectievelijk 24,27 kt/jaar en 29,42 kt/jaar. Om de maatregelen op lokale wegen te modelleren zijn in het model weerstanden ingebouwd die het vrachtverkeer verbieden of ontraden. In die zin werd de (beperkte) omrijfactor voor bepaalde vrachtverkeersstromen wel degelijk verrekend in het sMER. Merk daarbij op dat het totaal aantal vrachtkm binnen de regio licht afneemt (-0,7%), ondanks de omrijfactor en het feit dat de vrachtmatrix in het model niet gewijzigd wordt.  Ook omtrent de laatste opmerking kunnen we verwijzen naar wat hierboven vermeld werd. Vrachtroutes op lokaal niveau worden door de gemeenten (indien nodig in onderling overleg met naburige gemeenten) bepaald. Op deze manier kunnen gedragen oplossingen worden bekomen voor deze specifieke lokale stromen en is er afstemming met het lokaal ruimtelijk beleid. Het is eveneens belangrijk te benadrukken dat er vaak zal worden gewerkt met strategieën als signalisatie of het voorzien van vertragende weerstanden in het wegennet, deze zorgen in dit geval niet voor een verbod voor lokaal (vracht)verkeer, maar moeten doorgaand verkeer ontraden. Waar nodig kan een effectief verbod natuurlijk wel opportuun zijn	neen
6h	Transport en Logistiek Vlaanderen	Het document Plan-MER is zeer summier voor wat betreft het onderdeel klimaatimpact. Er wordt met betrekking tot de vrachtroutenetwerken geen enkele berekening voorgelegd. Er is geen enkele assumptie gebeurd met betrekking tot de impact van de omrijkilometers. Zonder die basis is het niet mogelijk om een positief globaal effect op het klimaat te garanderen. TLV concludeert dat die afweging niet cijfermatig werd onderbouwd.	Er werd in het MER geen luchtmodellering gedaan, maar om de CO2 uitstoot in te schatten werd gebruik gemaakt van een proxy met het aantal voertuigkilometers per scenario uit het verkeersmodel en het weggebiedstype (stedelijk, landelijk, autosnelweg) met bijbehorende snelheid (50, 70, 110 km/u). In absolute cijfers is er een afname bij personen- en vrachtwagens te merken van respectievelijk 24,27 kt/jaar en 29,42 kt/jaar. Om de maatregelen op lokale wegen te modelleren zijn in het model weerstanden ingebouwd die het vrachtverkeer verbieden of ontraden. In die zin werd de (beperkte) omrijfactor voor bepaalde vrachtverkeersstromen wel degelijk verrekend in het sMER. Merk daarbij op dat het totaal aantal vrachtkm binnen de regio licht afneemt (-0,7%), ondanks de omrijfactor en het feit dat de vrachtmatrix in het model niet gewijzigd wordt.	neen
9	Lendeled	Verleent gunstig advies op het voorlopig ontwerp regionaal mobiliteitsplan van de vervoersregio Kortrijk en het ontwerp plan-mer voor de vervoersregio Kortrijk	\	neen

10	Menen	De gemeenteraad adviseert het voorlopig ontwerp van het RMP en MER gunstig	\	neen
17	Harelbeke	De gemeenteraad geeft positief advies op het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan- regio Kortrijk.	\	neen
18a	Kortrijk	De raad beslist akkoord te gaan met het voorliggende voorlopig ontwerp van het Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Kortrijk.	\	neen
21	Wevelgem	Heeft geen opmerkingen op het voorgelegde ontwerp van regionaal mobiliteitsplan.	/	neen
22a	Departement Zorg, Afdeling Preventief Gezondheidsbeleid	Volgende adviezen werden reeds opgemaakt door Departement Zorg: <ul style="list-style-type: none"> <li>•In de loop van het voorjaar 2023 meerdere adviezen gegroepeerd per studiebureau dat een deel van de vervoerregio's behandeld heeft.</li> <li>•Op 1 augustus 2023 een algemeen samenvattend advies voor alle vervoerregio's.</li> </ul>	/	neen
22b	Departement Zorg, Afdeling Preventief Gezondheidsbeleid	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Op vandaag een aanvulling op het advies van 1 augustus naar aanleiding van de publicatie van de studie "Onderzoek naar slimme verdichtingsvoorwaarden via scenariodoorrekeningen en doorwerking in milieueffectbeoordeling". Wij hebben op 16 oktober 2023 een adviesvraag ontvangen voor het regionale mobiliteitsplan Antwerpen.</li> <li>In de loop van de voorbije maanden hadden we reeds van ander vervoerregio's adviesvragen ontvangen. We hebben daarop een algemeen advies geschreven op 1 augustus 2023 en verstuurd naar alle vervoerregio's. We verwijzen nogmaals expliciet naar dat advies maar willen op vandaag nog een aanvulling doen n.a.v. de publicatie van volgende studie: In september 2023 werd de studie 'verdichtingsparadox' of voluit "Onderzoek naar slimme verdichtingsvoorwaarden via scenariodoorrekeningen en doorwerking in milieueffectbeoordeling" gepubliceerd. Deze studie - voor Departement Omgeving, door Sweco/Buur/Kenter- tracht oplossingsrichtingen te bieden om zowel positieve als negatieve effecten van verdichting aan bod te laten komen. Er werd o.a. een aangepast beoordelingskader uitgewerkt dat in milieueffectrapportages kan worden gebruikt bij de beoordeling van verdichtingsprojecten.</li> <li>In het kader van een gezonde publieke ruimte vindt Departement Zorg deze studie zeer waardevol; ze onderschrijft/onderbouwt nogmaals de zaken waar wij vanuit gezondheid al een paar jaar op wijzen. We citeren hieronder enkel voor ons belangrijke alinea's, maar raden aan het volledig rapport door te nemen.</li> <li>Het fenomeen, waarbij er globaal en op grotere schaal bekeken positieve effecten worden gerealiseerd als gevolg van verdichting maar waarbij de lokale situatie op korte termijn minder gunstig wordt beïnvloed, wordt de 'verdichtingsparadox' genoemd. De specifieke rol van het MER is dan om een breder beeld te geven van effecten van verdichtingsprojecten. Hierbij wordt niet enkel ingezoomd op de op korte termijn en lokale schaal te verwachten negatieve effecten op mobiliteit en de daarmee samenhangende effecten op lucht, geluid en gezondheid maar ook op de aanzienlijke positieve effecten van verdichting en de positieve effecten op langere termijn en op grotere schaal.</li> </ul>	Deze studie is inderdaad zeer waardevol maar was nog niet beschikbaar bij de opmaak van het sMER. Bovendien heeft deze studie betrekking op de aanpak van de milieubeoordeling van concrete (stadsontwikkelings)projecten, en lijkt ze ons minder geschikt voor de beoordeling van een regionaal mobiliteitsplan op strategisch niveau.	neen
22e	Departement Zorg, Afdeling Preventief Gezondheidsbeleid	<p>Garanderen van een goede leefomgevingskwaliteit in een verdichte omgeving betekent het zoveel mogelijk vermijden van geluidshinder en bijkomende geluidsblootstelling, slechte luchtkwaliteit, lichthinder, hitte overdag en te hoge temperaturen 's nachts (gezondheidsbescherming). Autoverkeer in het woongebied wordt beperkt tot het strikt noodzakelijke. Het gebruik van de fiets wordt ondersteund via het aanbieden van geschikte (en veilige) infrastructuur, en de 'walkability' en doorwaadbaarheid van de plek wordt vergroot, zodat autonoom bewegen een evidentie wordt. Een goede leefomgevingskwaliteit houdt ook in dat mensen toegang hebben tot groen in hun directe omgeving, en betekent een goede fysieke en mentale gezondheid. Beweging, contact met groen en sociale interactie kunnen daar een bijdrage toe leveren (gezondheidsbevordering). De bebouwde omgeving is herkenbaar, leesbaar en aantrekkelijk.</p> <p>Een omgeving die slim verdicht is, is klimaatrobust; ze is weerbaar en bestand tegen droogte, hitte en wateroverlast. Ontharding, schaduw, natuurlijke ventilatie, dooradering met groen en water en voldoende ruimte (eventueel ondergronds) voor het bufferen van regenwater zijn daarbij essentieel. Groen blijft niet beperkt tot het maaipeilniveau, maar krijgt een plaats op muren en daken. Een slim verdichte omgeving beperkt ook de emissie van broeikasgassen, door goede gebouwisolatie, beperken van gemotoriseerd verkeer en het inzetten op (lokaal geproduceerde) hernieuwbare energie, energieopslag en collectieve warmtedistributie.</p> <p>Binnen de discipline gezondheid leidt de focus op het lucht- en geluidsklimaat tot een eenzijdig beeld van de effecten, terwijl ook (indirecte) gezondheidsbevorderende effecten (actief transport, beweging, sociale cohesie, mogelijkheden tot ontharding...) een niet te verwaarlozen impact op de menselijke gezondheid hebben.</p> <p>Voor dit onderzoek worden drie (gezondheidsbevorderende) aspecten onderzocht, die sterk beïnvloed</p>	Een goede afstemming tussen mobiliteit en ruimte is een van de drie pijlers van dit RMP. De visie hierop wordt gegeven in hoofdstuk 5.1 vanaf pagina 60.	neen
22f	Departement Zorg, Afdeling Preventief Gezondheidsbeleid	<p>Het is verder van belang om ambitieuze milderende maatregelen te gaan formuleren en dit kwantitatief goed te onderbouwen. Daarbij kan m.e.r./MER ook effectief als ontwerpvoorwaarden voor slimme verdichting gebruikt worden, eerder dan als een louter toetsingsinstrument.</p> <p>Het is ook aan te bevelen om, bij het voorstellen van milderende maatregelen, ambitieuzer te zijn dan het louter ombuigen van negatieve effecten (scores) naar neutrale scores.</p> <p>Onderzoek naar slimme verdichtingsvoorwaarden via scenariodoorrekeningen en doorwerking in milieueffectbeoordeling   FRIS onderzoeksportaal (researchportal.be)</p>	Het RMP is geen plan waarmee stedelijke verdichtingsprojecten worden vastgelegd/bestemd.	neen

22h	Departement Zorg, Afdeling Preventief Gezondheidsbeleid	<p>•Het richtlijnenboek mens gezondheid van 2016 volstaat niet meer om gezondheid (brede definitie) te beoordelen volgens de voortschrijdende inzichten.</p> <p>•Momenteel loopt een studie van Departement Omgeving over de verdichtingsparadox: "Slimme verdichting: onderzoek naar slimme verdichtingsvoorwaarden via scenariodoorrekeningen en doorwerking in milieueffectenbeoordeling." Eens gepubliceerd is deze zeker ook nuttig voor dossiers rond gezonde publieke ruimte.</p> <p>☒ Ondertussen is de publicatie een feit, vandaar dit aanvullend advies.</p>	<p>Tot nader order is het richtlijnsysteem gezondheid (dat sinds 2016 meermaals geactualiseerd werd) nog altijd het kader waaraan in een MER getoetst moet worden. De studie van Dept Omgeving is inderdaad zeer waardevol maar was nog niet beschikbaar bij de opmaak van het sMER. Bovendien heeft deze studie betrekking op de aanpak van de milieubeoordeling van concrete (stadsonwikkelings)projecten, en lijkt ze ons minder geschikt voor de beoordeling van een regionaal mobiliteitsplan op strategisch niveau.</p>	neen
22i	Departement Zorg, Afdeling Preventief Gezondheidsbeleid	<p>In verband met Gezonde publieke ruimte zijn al heel wat interessante studies en instrumenten opgeleverd, we halen er hier (nog) enkele aan maar er zijn er nog meer: Het Project Gezonde Publieke Ruimte: <a href="https://www.zorg-en-gezondheid.be/project-gezonde-publieke-ruimte">https://www.zorg-en-gezondheid.be/project-gezonde-publieke-ruimte</a></p> <p>Het handboek voor planning, inrichting en beheer "Groenblauwe ruimtes als bouwsteen van gezonde en veerkrachtige leefomgevingen.</p> <p>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: <a href="https://www.vlaanderen.be/publicaties/groenblauwe-ruimtes-als-bouwsteen-van-gezonde-en-veerkrachtige-leefomgevingen-handboek-voor-planning-inrichting-en-beheer">https://www.vlaanderen.be/publicaties/groenblauwe-ruimtes-als-bouwsteen-van-gezonde-en-veerkrachtige-leefomgevingen-handboek-voor-planning-inrichting-en-beheer</a></p> <p>De rapporten "Hoe passen elektrische wagens in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt?" en "Hoe passen deelwagens in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt?", deze gaan in op het grote belang van actieve verplaatsingen en de noodzaak van een modal shift naar deelmobiliteit en het afbouwen van autobezit. Deze en andere rapporten kunnen gedownload worden via: <a href="https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte">https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte</a></p> <p>De "Walkabilityscore-tool": Geeft weer hoe geschikt de publieke ruimte is voor verplaatsingen te voet, of met de fiets rekening houdend met de functiemix, de woondichtheid en de stratenconnectiviteit. Via de keuzeknop 'wandel- en fietsbereik' (rechts in beeld) kan je het gemiddeld bereik bij 15 minuten wandelen of fietsen van een specifieke doelgroep van op eender welke locatie visualiseren (de totaal mogelijk af te leggen afstand is uiteraard groter als je geen rekening houdt met die 15 min). <a href="https://www.gezondleven.be/settings/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/walkability-tool">https://www.gezondleven.be/settings/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/walkability-tool</a></p>	<p>Deze informatie is uiteraard zeer interessant maar niet direct toepasbaar bij de strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen.</p>	neen
22n	Departement Zorg, Afdeling Preventief Gezondheidsbeleid	<p>De overzichtstabel van gezondheidskundige advieswaarden voor 20 parameters voor inhalatoire blootstelling in buitenlucht, voor gebruik in MER worden momenteel geüpdatet en kunnen hier geraadpleegd worden: <a href="https://www.zorg-en-gezondheid.be/aandachtsgebieden-en-humane-biomonitoring">https://www.zorg-en-gezondheid.be/aandachtsgebieden-en-humane-biomonitoring</a></p> <p>De nieuwe advieswaarden van de WHO (2021):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>☒NO2: jaargemiddelde concentratie 10 µg/m<sup>3</sup></li> <li>☒PM10: jaargemiddelde concentratie 15 µg/m<sup>3</sup></li> <li>☒PM2,5: jaargemiddelde concentratie 5 µg/m<sup>3</sup></li> </ul> <p>☒Gelieve voor deze parameters dan ook te toetsen aan de nieuwe WHO-advieswaarden zolang de update van de GAW's nog niet is afgerond.</p> <p>De E-HIS-Infographic brengt de verwachte ziekte last en mortaliteit van luchtverontreiniging en wegverkeersgeluid in kaart. <a href="https://www.zorg-en-gezondheid.be/per-domein/preventie/gezonde-publieke-ruimte/hoe-gezond-is-onze-leefomgeving-ontdek-het-met-de-e-his-infographic">https://www.zorg-en-gezondheid.be/per-domein/preventie/gezonde-publieke-ruimte/hoe-gezond-is-onze-leefomgeving-ontdek-het-met-de-e-his-infographic</a></p> <p>Voor de relatie hitte en gezondheid in een bepaald gebied kunnen de hittewetsbaarheidkaarten opgevraagd en meegenomen worden. <a href="https://www.gezondleven.be/settings/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/hittewetsbaarheidkaarten">https://www.gezondleven.be/settings/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/hittewetsbaarheidkaarten</a></p> <p>"De 10 kernkwaliteiten", bieden een kader voor een kwaliteitsvolle inrichting en een optimaal beheer van de omgeving: <a href="https://omgeving.vlaanderen.be/nl/aan-de-slag-met-de-10-kernkwaliteiten">https://omgeving.vlaanderen.be/nl/aan-de-slag-met-de-10-kernkwaliteiten</a></p> <p>"Ruimtelijke strategieën voor gezonde omgevingen: case street canyons" <a href="https://archieff-algemeen.omgeving.vlaanderen.be/xmliu/handle/acd/229931">https://archieff-algemeen.omgeving.vlaanderen.be/xmliu/handle/acd/229931</a></p> <p>Het onderzoek heeft als doel om inzicht te krijgen in de strategieën om via ruimtelijk beleid en ruimtelijke inrichting de blootstelling van de bevolking aan omgevingslawaai, luchtverontreiniging en hittestress en de invloed op gezondheid in street canyons te beperken.</p>	<p>Zoals in elk MER volgt de milieubeoordeling in de sMER's het richtlijnsysteem gezondheid, waarin deze nieuwe advieswaarden nog niet zijn opgenomen. Maar aangezien in de sMER's geen gebiedsdekkende luchtmodellering werd uitgevoerd van de toestand zonder en met regionale mobiliteitsplannen, wordt sowieso niet getoetst aan deze of andere GAW's. Er wordt enkel o.b.v. de wijziging in voertuigkm in relatie tot bewoning ingeschat of er positieve of negatieve gezondheidseffecten tgv het plan te verwachten zijn.</p>	neen

24b	Departement Landbouw en Visserij	In het bijhorende MER wordt landbouw meegenomen binnen het thema Ruimte. De impact van het regionaal mobiliteitsplan op ruimte is te vertalen in drie aspecten. Ruimtelijke samenhang gaat over hoe de netwerken voor auto, fiets, trein en water de ruimte versnipperen of ontsnipperen. Het thema ruimtebeslag behandelt de oppervlakte die infrastructuur en andere functies innemen. Ruimtelijke kwaliteit kijkt naar de impact van het plan op hoe we ruimte gebruiken, beleven of vrijwaren voor de toekomst. In het buitengebied van de vervoerregio Kortrijk is landbouw een belangrijke landgebruiker en betekent dit dus per definitie een mogelijke impact op landbouw. Er wordt reeds een inschatting gemaakt van een mogelijke impact van enkele nieuwe weg- en fietsverbindingen die zijn meegenomen in het regionaal mobiliteitsplan, o.a. op landbouw en op het herbevestigd agrarisch gebied. Het Departement Landbouw en Visserij vraagt deze impact op landbouw steeds voldoende te onderzoeken, zeker bij een verdere uitwerking van de concrete acties dient dit expliciet beschreven te worden en waar nodig te worden gemilderd.	De beoordeling van de impact op landbouw gebeurt op strategisch niveau. Er wordt enkel aangegeven of een nieuw weg- of fietstracé doorheen HAG loopt of niet. De meer concrete effecten van nieuwe weg- of fietsinfrastructuur op landbouw moet en zal onderzocht ikv het eigen plan- of vergunningenprcces.	neen
24c	Departement Landbouw en Visserij	In het regionaal mobiliteitsplan wordt weinig of niet gesproken over landbouwverkeer. Het Departement Landbouw en Visserij wenst te benadrukken dat er steeds voldoende aandacht dient te blijven voor de oorspronkelijke functionaliteit van de landelijke wegen. Een gebruik door het landbouwverkeer (als toegang tot landbouwbedrijven of om bepaalde percelen te bereiken) mag niet uit het oog worden verloren. Een evenwichtige beoordeling dient steeds te worden gemaakt om conflicten tussen verschillende vervoersmodi zo veel als mogelijk te vermijden en veiligheid te garanderen. Er dient voldoende aandacht te gaan naar de breedte van landbouwwegen, alsook naar de inrichting van bochten en passeerstroken, zodat die voldoen voor moderne landbouwwerktuigen. Er dienen waar nodig maatregelen te worden genomen om sluipverkeer op landbouwwegen te verhinderen en de omrijfactor voor landbouwverkeer bij het knippen of aanleggen van wegen te beperken (bijv. tractorsluizen).	Er wordt akte genomen van deze opmerking. Landbouwverkeer behoort niet tot de scope van het RMP en dient op projectniveau te worden uitgewerkt. Onder actie WN3-3 wordt het 'opmaken van functietoekenningsplannen voor niet-regulier vrachtverkeer zoals landbouwvoertuigen' opgenomen. Waar conflicten zich voordoen op regionaal niveau kan dit een van de manieren zijn om in een gebiedscoalitie maatregelen te nemen.	neen
24d	Departement Landbouw en Visserij	Verder wenst het Departement Landbouw en Visserij een aantal algemene aandachtspunten te herhalen die reeds werden aangehaald in het advies op de nota inhoudsafbakening van het strategisch MER en die relevant zijn bij een verdere uitwerking van concrete acties: - De impact van het plan op landbouw moet voldoende onderzocht worden. Het Departement Landbouw en Visserij kan steeds op basis van een aangeleverde contour in de vorm van een shapefile (polygoon) een landbouwimpactstudie opmaken. <a href="https://v.vlaanderen.be/nl/voorlichting-info/publicaties-cijfers/landbouwimpactstudie">https://v.vlaanderen.be/nl/voorlichting-info/publicaties-cijfers/landbouwimpactstudie</a>	Aangezien in het sMER geen concrete tracés worden onderzocht, maar enkel een globale inschatting werd gemaakt van potentiële impact, had de opmaak van een LIS geen meerwaarde.	neen
24e	Departement Landbouw en Visserij	- Elke inname van herbevestigd agrarisch gebied (HAG) moet voldoende gemotiveerd en gecompenseerd worden conform omzendbrief RO/2010/01. - Er moeten milderende maatregelen voorzien worden voor de inname van professioneel uitgebate landbouwpercelen. - De opvang en infiltratie van hemelwater moet steeds binnen het plangebied zelf opgenomen worden en op zodanige wijze dat de waterhuishouding van omliggende landbouwgronden er geen nadelige effecten van ondervindt. - Alle nodige bufferzones moeten binnen het plangebied zelf aangelegd worden. - Milderende maatregelen met een ruimtelijke impact die uit de uitvoering van het plan voortvloeien, moeten binnen het plangebied zelf uitgevoerd worden of buiten het plangebied zonder de agrarische	Bij de realisatie van nieuwe verkeersinfrastructuur dient uiteraard voldaan worden aan de omzendbrief en dient een milieubeoordeling te gebeuren ikv het vergunningsproces, met waar nodig milderende maatregelen en compensaties.	neen
26c	Departement Omgeving	Voorliggend RMP betreft een strategisch plan met een strategische milieueffectbeoordeling. Acties en voorstellen zullen nog steeds op hun haalbaarheid moeten onderzocht worden (incl. vergunbaarheid) en concreet gemaakt worden in relatie tot verschillende (omgevings-)aspecten. Omwille van het strategisch karakter is er voor geopteerd om de effectbeoordeling van het plan (incl. acties) op een abstract niveau te houden en in de eerste plaats kwalitatief te beoordelen. Alternatieven op niveau van acties werden ook niet bekeken (zie bv. omleidingsweg Zwevegern, complex project PLAN B-K, ...). Dit betekent dat verschillende elementen opgenomen in dit plan, nog steeds alle noodzakelijke besluitvormingen moeten doorlopen en een (milieu)afweging noodzakelijk blijft op het gepaste schaalniveau.	De Milieubeoordeling gebeurt zoals wettelijk vastgelegd op het niveau van de beslissing, in deze een strategisch plan. Eventueel verdere uitwerkingen, zowel op plan- als projectniveau, zijn eveneens onderworpen aan de wettelijke bepalingen inzake milieubeoordelingen.	neen
26sa	Departement Omgeving	<b>Ontwerp Plan-MER</b> We verwijzen graag naar voorgaande input vanuit de VMM en dOMG, zo ook naar de afspraken die tijdens algemene overlegmomenten werden gemaakt. - Verslag versie 7/7/2022 alg. overleg (MER, MOW, dOMG, VMM) d.d. 22/06/2022 - Advies Nota inhoudsafbakening MER ifv Strategisch MER regionaal mobiliteitsplan (overgemaakt via e-mail dd. 19/08/2022) - Verslag versie 7/3/2023 alg overleg (MER, MOW, dOMG, VMM) d.d. 09/02/2023 - In het bijzonder de gebundelde bemerkingen vanuit de VMM en dOMG, overgemaakt via e-mail van 17/05/2023. De bemerkingen konden echter niet meer tijdig verwerkt worden in het plan- MER. Wij vragen dan ook dit alsnog te doen n.a.v. de formele advies- en inspraakperiode. Dit is ook van belang in functie van de juridische robuustheid van het dossier. - Nota doelstellingen en indicatoren regionale mobiliteitsplannen. Bij nazicht van het ontwerp-MER en het opmaken van dit advies werd dan ook bijzondere aandacht gegeven in welke mate de opmerkingen uit ons advies werden verwerkt. We verwijzen tevens naar het formele advies van de VMM op het ontwerp plan-MER. Team van deskundigen In het advies op de NIA werd gevraagd te motiveren waarom voor bepaalde aspecten wel beroep wordt gedaan op een erkend MER-deskundige en voor andere aspecten niet. O.b.v. de voorgestelde methodiek in de NIA (die zich baseert op Lden) werd verzocht het team uit te breiden met een deskundige geluid (bij voorkeur een erkend MER-deskundige). Gelieve te motiveren waarom dit niet nodig is.	Aangezien de potentiële geluidseffecten van het plan enkel bij benadering werden ingeschat obv de toe- of afname van voertuigkilometers, en geen geluidsmodellering of -metingen werden uitgevoerd, had het inschakelen van een deskundige geluid geen meerwaarde.	neen

26sb	Departement Omgeving	Wisselwerking MER en plan Uit het overzicht blijkt dat heel wat aanbevelingen zich situeren op uitvoeringsniveau. Het is- belangrijk dat deze een structurele vertaling krijgen in alle aspecten van het plan. In andere regio's wordt soms naar het opstellen van een checklist verwezen om met al deze uitvoeringsaspecten rekening te houden van start tot einde van een project/actie. We stellen voor om hiervoor een actie toe te voegen aan het actieplan	Het idee wordt ondersteund en wordt opgenomen binnen monitoring van het RMP.	neen
26sc	Departement Omgeving	Grensoverschrijdend §3.7 + §5.7. In alle scenario's zijn grensoverschrijdende effecten te verwachten, deze effecten komen aan bod binnen de thema's ruimte, biodiversiteit, klimaat en gezondheid. Waar mogelijk worden op kwalitatieve wijze inzichten gegeven, maar in feite kan (nog) niet aangegeven worden wat deze effecten zijn door een tekort aan data en nog op te nemen afstemming. Dit wijst op de nood aan een concrete aanpak ivf grensoverschrijdende afstemming en overleg. Indien er n.a.v. grensoverschrijdende afstemming aanpassingen aan het RMP (OV-lijnen, fietspaden, wegencategorisering, P+R-locaties, etc.) nodig zijn, wat betekent dit dan voor het MER?	Indien (eventueel) grensoverschrijdend overleg zou leiden tot een wezenlijke aanpassing van het plan, dient het plan-MER hier logischerwijs aan aangepast worden. Op heden is hier evenwel geen aanleiding toe.	neen
26sd	Departement Omgeving	Vracht De documenten vermelden: Indien er a.h.v. 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 verduubelt de totale doorlooptijd van de doorrekeningen (MER, p. 26). Het strategisch vrachtmodel is een verkeersmodel op Vlaamse schaal en niet geschikt om de verschuivingen van vrachtwagens te berekenen op deze regionale schaal (RMP, p. 41). De modale verschuiving van vracht naar andere modi van transport als binnenvaart en spoor wordt bijgevolg niet berekend. Zonder doorrekening voor vrachtwagens kan de daling in voertuigkilometers niet gekwantificeerd worden en ligt de focus op personenwagens. Als dit niet in de modellering per regio wordt opgepikt, wordt dit dan op Vlaams niveau bekeken? Gelieve te verduidelijken.  Verder in het MER (p. 118) wordt echter o.b.v. modelleringen aangegeven dat in het beleidsscenario de totale voertuigkilometers in de vervoerregio Kortrijk met ca. 5% dalen en dat de totale voertuigkilometers voor weg- en vrachtverkeer in bebouwde omgevingen met respectievelijk ca. 14 % en ca. 15,5% dalen. Hoe is men tot deze cijfer (voor vracht) gekomen?	Het sMER werkt met de beschikbare data, waarin de vrachtmatrix constant gehouden werd, waardoor geen modal shift van vrachtverkeer kon ingeschat worden.  In het model werden wel de verschuivingen van het vrachtverkeer binnen de regio tgv het plan doorgerekend, en dit leidde tot de vermelde toe- of afnames van voertuigkm, Maar de vrachtmatrix werd daarbij constant gehouden (er kon dus geen rekening gehouden worden met eventuele modal shift van het vrachtverkeer).	neen
26sf	Departement Omgeving	Noordelijke doortrekking R8 In het MER (p. 70, 78, 81, 84, 217) wordt vermeld dat de upgrade van de R8/NO volledig binnen de bestaande weginfrastructuur ligt, waardoor ze geen significante ruimtelijke impact heeft, ook niet op waardevol gebied of landbouwgebied. Uit het geïntegreerd onderzoek vanuit PLAN B-K blijkt echter dat bij de noordelijke doortrekking wel degelijk sprake is van een ruimtelijke impact. De effecten in de omgeving van de doorgetrokken R8 spelen niet alleen een rol spelen t.a.v. de omliggende bebouwing/bewoning, maar ook t.a.v. het natuurgebied langs de Leie (effecten op vlak van biodiversiteit). In het MER (p. 136, 137, 219) staat: "Rond het NO deel van de R8, waar de "upgrade" voor een verkeerssteename met 73% zorgt, is er maximaal een beperkt negatief lucht- en geluidseffect t.h.v. de	De beoordeling van de R8 in het sMER is louter gebaseerd op de netwerken en verkeerscijfers van het regionaal verkeersmodel, niet op concrete ontwerpplannen, en heeft bovendien betrekking op een ander deel van de R8 dan het deel dat zal heringericht worden ivk complex project "Plan B-K". Alhoewel deze herinrichting geen deel uitmaakt van het RMP, zullen de potentiële milieueffecten op ruimte, gezondheid en natuur beknopt toegevoegd worden in het sMER.	ja
26sg	Departement Omgeving	Ruimte Doorheen de beoordeling worden begrippen als ruimtebeslag, verharding en "verzegeling" door elkaar gebruikt. Deze laatste term is geen courante term in het omgevingsbeleid, gelieve dus enkel verharding te gebruiken. Hieronder nogmaals definities voor onderscheid ruimtebeslag en verharding: - 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, ...). - Ruimtebeslag: Ruimte ingenomen door nederzettingen, infrastructuur, recreatieve doeleinden, ... ook bv. parken en tuinen (niet verhard) en bv taluds langs weginfrastructuur maken hier deel van uit.	De term "verzegeling" wordt op 2 plaatsen vervangen door "verharding"	ja
26sh	Departement Omgeving	§5.1.2: Beleidsambities Ruimte, doorkijk na 2030. Ook de regionale ruimtelijke visie Zuid-West-Vlaanderen bekrachtigd door de steden en gemeenten in 2018 is te vermelden. Idem voor de regionale strategie bouwshift (in het najaar van 2022 voorgelegd aan de steden en gemeenten in de regio).	Dit zal toegevoegd worden.	ja
26si	Departement Omgeving	§5.1.3: Er kan gebruik worden gemaakt van de recentere data opgenomen in het rapport van de regionale onthardingstrategie (2021) en de rapporten 'ruimtemonitor wonen Zuid-West- Vlaanderen' (2022) en 'regionale strategie bouwshift Zuid-West-Vlaanderen' (2022).	Aanpassingen aan het MER en/of de tabel gebaseerd op deze data worden niet nodig geacht.	neen
26sj	Departement Omgeving	§5.1.6: Ondertussen is er een scopingnota voor het GRUP 'Optimalisatie N8 in het Schelde-Leie interfluvium'. Zie: <a href="https://grups.omgeving.vlaanderen.be/r/N8interfluvium">https://grups.omgeving.vlaanderen.be/r/N8interfluvium</a> .	Verwijzing naar scopingnota wordt toegevoegd in het sMER. Dit heeft evenwel geen invloed op de effectbeoordeling.	ja
26sk	Departement Omgeving	Gezondheid – lucht & geluid Hiervoor verwijzen we naar eerdere adviezen en naar het advies van VMM op het voorlopig ontwerp RMP. In het MER is te verduidelijken hoe er wordt omgegaan met luchtvaart binnen de vervoerregio. Hoe verhoudt het RMP zich tot de visie nota over de Vlaamse regionale luchthavens (VR 23/12/2022, <a href="https://www.vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/luchthavenbeleid">https://www.vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/luchthavenbeleid</a> ) en het in 2023 in opmaak zijnde masterplan voor de regionale luchthavens Kortrijk-Wevelgem? Van het Departement MOW – Maritieme Toegang werd hierover volgende info ontvangen. Er is te bekijken wat hiervan in het MER en RMP is mee te nemen: "De Luchthaven Kortrijk-Wevelgem kan zich verder ontwikkelen als zakenluchthaven. Het Vlaamse Gewest ijvert voor de implementatie van een gecontroleerd luchtruim middels één remote tower voor de 3 regionale luchthavens. Belangrijke aandacht gaat naar verduurzaming. Vlaanderen wil het voortouw nemen in de duurzame transitie naar een groenere luchtvaart. Er wordt o.a. onderzoek opgestart naar diversificatie van de luchthaventarieven (vb. o.b.v. emissies en geluid), SAF (Sustainable Aviation Fuel) en e-fuels, en de stimulatie van elektrisch vliegen."	Het RMP bevat geen acties of doelstellingen die betrekking hebben op luchtvaart (luchthaven van Wevelgem), dus werd hier logischerwijs ook niets over meegenomen in het sMER.	neen

26sl	Departement Omgeving	Gezondheid – geluid Op vlak van geluid verwijzen we naar de bemerkingen die in het eerdere advies op de NIA werden aangehaald (zie bijlage), waaronder: - Naast type voertuig, snelheid en voertuigintensiteit wordt emissie van wegverkeerslawaai ook bepaald door de wegverharding. De geluidsimmissie (die terecht komt bij de receptor) wordt daarnaast nog bepaald door heel wat andere factoren zoals o.a. de mate van afscherming bij de geluidsoverdracht, bodemadsorptie, afstand tot de bron. Dit moet ook aangepast/verduidelijkt worden in figuur 3.1 'Relatie tussen de vervoersmodi en maatregelen die aan bod komen in de milieubeoordeling, en de ermee corresponderende mogelijke impact'.	Aangezien in het sMER geen geluidsmodellering werd uitgevoerd, is de wegverharding niet relevant. Het RMP doet geen concrete uitspraken over (wijziging van) wegverharding van bestaande of nieuwe wegen; er wordt enkel gestreefd naar een beperking van de geluidseffecten van verkeer in het algemeen.	neen
26sm	Departement Omgeving	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.	Nee, de effecten op strategisch niveau werden enkel ingeschat obv voertuigkilometers per etmaal. Er wordt niet verwacht dat het plan tot significante wijzigingen leidt qua verdeling van het verkeer over de dag.	neen
26sn	Departement Omgeving	Ook de WGO richtwaarden die onder 'Beleidsambities 2030' worden vermeld, gaan uit van WGO richtwaarden (p. 85). Onder 'Beleidsambities 2030' worden de WGO richtwaarden voor wegverkeerslawaai en spoorverkeerslawaai vermeld (p. 86). Wat is juist de concrete beleidsambitie die hierover zal worden opgenomen in het RMP? Want deze WGO-richtwaarden zijn wel zeer ambitieus om tegen 2030 naar te streven voor alle wegen en spoorwegen binnen deze vervoersregio. Dit kan best worden verduidelijkt.	Nee, de effecten op strategisch niveau werden enkel ingeschat obv voertuigkilometers per etmaal. Er wordt niet verwacht dat het plan tot significante wijzigingen leidt qua verdeling van het verkeer over de dag.	neen
26so	Departement Omgeving	Bij de toetsing van alternatieven en varianten aan beleidsambities voor het subthema geluid wordt enkel rekening gehouden met wijzigingen/effecten in sterk bebouwde omgevingen. Wat is de definitie van 'een sterk bebouwde omgeving'. Op welke manier houdt dit rekening met bevolkingsdensiteit of andere gevoelige functies? Kan dit verduidelijkt worden in de nota en kan dit ook worden weergegeven op kaart? Significante toenames van weg- en spoorverkeer moeten ook in kaart worden gebracht voor niet sterk bebouwde omgevingen indien daar bewoning of andere geluidsgevoelige functies zijn gelegen, zodat deze eventuele negatieve effecten kunnen worden aangepakt door het nemen van milderende maatregelen.	Nee, de effecten op strategisch niveau werden enkel ingeschat obv voertuigkilometers per etmaal. Er wordt niet verwacht dat het plan tot significante wijzigingen leidt qua verdeling van het verkeer over de dag.	neen
26sp	Departement Omgeving	Gezondheid-lucht & klimaat Hiervoor verwijzen we naar eerdere adviezen en naar het advies van VMM op het voorlopig ontwerp RMP. Er wordt gewezen op de resultaten van de luchtkwaliteitsmetingen in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. De ontwerpresultaten zijn reeds beschikbaar, het eindrapport van deze meetcampagne zal door de VMM worden opgeleverd tegen 31 oktober 2023. De resultaten kunnen gebruikt worden in functie van de verdere uitwerking van het MER. Publicatie van de resultaten is voorzien rond 11 november 2023: <a href="https://omgeving.vlaanderen.be/nl/luchtkwaliteitsmetingen">https://omgeving.vlaanderen.be/nl/luchtkwaliteitsmetingen</a>	Nee, de effecten op strategisch niveau werden enkel ingeschat obv voertuigkilometers per etmaal. Er wordt niet verwacht dat het plan tot significante wijzigingen leidt qua verdeling van het verkeer over de dag.	neen
26sq	Departement Omgeving	Biodiversiteit Dit thema werd niet specifiek bekeken, omdat de expertise en de beslissingsbevoegdheid (bv. over (voortoets) passende beoordeling) bij andere instanties zit. Belangrijk aandachtspunt is de relatie met stikstof (N-depositie). Zie eerder overgemaakte bemerkingen: • Tabel 5-6: Bij het toetsingskader moeten ook de effecten van stikstofdepositie meegenomen worden. Het toetsingskader vermeldt enkel de nabijheid van SBZ's en VEN. De doelstelling uit het luchtbeleidsplan bevat alle natuur.	Op strategisch niveau werd de effectbeoordeling van het RMP beperkt tot haar impact op SBZ en VEN.	neen
26sr	Departement Omgeving	De volgende doelstelling wordt aangehaald: "Terugdringen hoeveelheid oppervlakte natuur waar vermessing en verzuring wordt overschreden." Men bedoelt hiermee de vermessing en verzuring in deze natuurgebieden laten dalen en niet de oppervlakte natuur verkleinen. Dit wordt best anders verwoord. Daarnaast is het niet duidelijk hoe het RMP op deze doelstelling zal inspelen.	Er wordt bedoeld "terugdringen oppervlakte natuur waar vermessing en verzuring wordt overschreden" ("hoeveelheid" wordt geschrapt). Het RMP kan hierop inspelen door het verminderen van autoverkeer (vtgkm) binnen en nabij natuurgebieden.	ja
26ss	Departement Omgeving	§5.3.3: Er kan gebruik worden gemaakt van de Groenmonitor Zuid-West-Vlaanderen (op te vragen bij Leiedal). De groenmonitor geeft - vertrekkend vanuit geografische data - een overzicht van betekenisvolle terreinen met groene functie zowel op recreatief, ecologisch, productief als landschappelijk vlak. De monitor wordt op geregelde tijdstippen bijgewerkt.	Op strategisch niveau werd de effectbeoordeling van het RMP beperkt tot haar impact op SBZ en VEN.	neen
26st	Departement Omgeving	Op p. 168 + 223 wordt verkeerdelijk de "regio Kempen" vermeld.	Dit wordt aangepast	ja

27a	Vlaamse Milieumaatschappij	<p>De Vlaamse Milieumaatschappij ontving uw adviesvraag voor het ontwerp regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Kortrijk, inclusief ontwerp-MER.</p> <p>1. Inleiding</p> <p>In oktober 2019 werd het luchtbeleidsplan 2030 voor Vlaanderen door de Vlaamse regering goedgekeurd. Uit dit plan blijkt dat vooral de pollutanten NO<sub>2</sub>, NH<sub>3</sub> en fijn stof moeten gesaneerd worden om tot een situatie te komen waarbij luchtverontreiniging geen negatieve impact meer heeft op mens en milieu. Verder blijkt ook dat de luchtkwaliteitsnorm voor NO<sub>2</sub> in gans Vlaanderen op vele, vooral verkeersdrukke, plaatsen overschreden wordt. De lokale concentraties in de omgeving van ring- en snelwegen en streetcanyons worden vooral veroorzaakt door wegverkeeremissies.</p> <p>2. Analyse voorliggend ontwerp regionaal mobiliteitsplan en ontwerp MER</p> <p>Ontwerp RMP</p> <p>Voorliggend RMP betreft een strategisch plan met een strategische milieueffectbeoordeling. Acties en voorstellen zullen nog steeds op hun haalbaarheid moeten onderzocht worden (incl. vergunbaarheid) en concreet gemaakt worden in relatie tot verschillende (omgevings-)aspecten. Omwille van het strategisch karakter is ervoor geopteerd om de effectbeoordeling van het plan (incl. acties) op een abstract niveau te houden en in de eerste plaats kwalitatief te beoordelen. Alternatieven op niveau van acties werden ook niet bekeken. Dit betekent dat verschillende elementen opgenomen in dit plan, nog steeds alle noodzakelijke besluitvormingen moeten doorlopen en een (milieu)afweging noodzakelijk blijft op het gepaste schaalniveau.</p>	De Milieubeoordeling gebeurt zoals wettelijk vastgelegd op het niveau van de beslissing, in deze een strategisch plan. Eventueel verdere uitwerkingen, zowel op plan- als projectniveau, zijn eveneens onderworpen aan de wettelijke bepalingen inzake milieubeoordelingen.	neen
27c	Vlaamse Milieumaatschappij	<p>Het ontwerp RMP zet evenwaardig in op volgende pijlers: actief ondersteunen van gedragsverandering, ruimte en mobiliteit onlosmakelijk verbinden en naar een beter en omgevingsvriendelijker mobiliteitsaanbod.</p> <p>In het ontwerp RMP worden ook maatregelen op Vlaams niveau voorgesteld. Het is niet duidelijk welke bijdrage aan de doelstellingen deze maatregelen hebben. Deze info moet nog concreter toegevoegd worden, zodat duidelijk wordt dat verdere actie noodzakelijk is. Hiertoe zouden de doorrekeningen fase 2 (Vlaanderen-breed) insteek kunnen leveren voor bijkomende maatregelen, ook al situeren deze zich op een ander beleidsniveau.</p>	Maatregelen op Vlaams niveau dienen over de vervoerregio's heen berekend te worden aangezien ze bij eventuele uitrol ook zullen gelden voor alle vervoerregio's. Aanbevelingen naar hogere overheid zijn opgenomen in de actietabellen.	neen
27d	Vlaamse Milieumaatschappij	<p>Actieplan</p> <p>Het actieplan vormt een handig overzicht om van daaruit proactief samenwerkingen te benoemen die een betrokkenheid vragen van verschillende bestuurslagen en impact hebben op uiteenlopende domeinen, zo ook luchtkwaliteit in de vervoerregio Kortrijk en in deze de mogelijke betrokkenheid van VMM. Wij steunen het principe, vermeld p. 129, om het regionaal mobiliteitsplan/actietabel jaarlijks te monitoren en waar nodig te actualiseren. We adviseren om hier later ook een planning op te enten en dit met betrokkenen en stakeholders te bespreken. Dit kan helpen om verschillende partijen mee te laten werken aan een meer geïntegreerde ontwikkeling van de vervoerregio Kortrijk. Bij de monitoring moet ook rekening gehouden worden met indicatoren voor lucht en klimaat. Het MER moet nu reeds zoveel mogelijk informatie aanlevering over hoe deze monitoring kan gebeuren.</p>	Het regionaal mobiliteitsplan maakt deel uit van een cyclisch planningsproces, RMP p129. Het actieplan vormt de basis voor de monitoring van het regionaal mobiliteitsplan. De stand van zaken van de acties wordt jaarlijks gemonitord obv KPI's en waar nodig geactualiseerd.	neen
27e	Vlaamse Milieumaatschappij	<p>Ontwerp-MER</p> <p>Wat het ontwerp-MER betreft, verwijzen we graag naar voorgaande input vanuit de VMM en het departement Omgeving, zo ook naar afspraken die tijdens algemene overlegmomenten werden gemaakt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verslag versie 7/3/2023 alg overleg (MER, MOW, dOMG, VMM) d.d. 9/2/2023</li> <li>• Advies Nota inhoudsafbakening MER lfv Strategisch MER regionaal mobiliteitsplan (email d.d. 19/08/2022)</li> <li>• Verslag versie 7/7/2022 alg. overleg (MER, MOW, dOMG, VMM) d.d. 22/06/2022</li> <li>• Nota doelstellingen en indicatoren regionale mobiliteitsplannen.</li> </ul> <p>In het ontwerp MER moeten ook de resultaten uit de quick scan opgenomen worden. Het volstaat niet om deze enkel in de NIA op te nemen vermits deze deel uitmaken van de milieubeoordeling.</p>	De "quick scan" betrof een eerste, zeer benaderende effectbeoordeling, waarvan de resultaten niet meer relevant zijn, aangezien ze vervangen werden door de resultaten van de effectgerichte beoordeling obv de verkeersmodellering. Bovendien had de "quick scan" ook betrekking op scenario's die niet weerhouden zijn in het beleidsplan.	neen
27f	Vlaamse Milieumaatschappij	<p>Mens/klimaat</p> <p>Het is belangrijk dat in het MER de methodologie uit de NIA toegepast wordt en eerder gemaakte afspraken toegepast worden. In de NIA was voorgesteld om voor lucht te beoordelen in sterk bebouwde omgevingen en street canyons. In het MER worden street canyons niet afzonderlijk beoordeeld. Voor "sterk bebouwde omgevingen" ontbreekt nog steeds een definitie van wat hieronder precies begrepen wordt.</p>	Zoals aangegeven in voetnoot p103 wordt uitgegaan van een "sterk bebouwde omgeving" vanaf een (gemiddelde) bevolkingsdichtheid van ca 800 inw/km <sup>2</sup> (op niveau van de kernen/statistische sectoren). "Street canyons" worden in een sMER van een volledige regio met duizenden straten uiteraard niet individueel beoordeeld. Maar er kan vanuit gegaan worden dat het aandeel "street canyon" in het totaal aan km weg ongeveer recht evenredig is met de bevolkingsdichtheid. Aangezien de "gewogen vtgpae" rekening houden met bevolkingsdichtheid, wegen "street canyons" dus de facto zwaarder door in de beoordeling.	neen
27g	Vlaamse Milieumaatschappij	<p>De modale verschuiving van vracht van de weg naar spoor en binnenvaart wordt niet berekend met het verkeersmodel. Het is niet duidelijk op welke manier de (daling in) voertuigkilometers voor vracht gekwantificeerd kunnen worden. Verdere verduidelijking in het MER is nodig.</p>	In het verkeersmodel wordt de vrachtmatrix constant gehouden, waardoor geen modal shift van vrachtverkeer in rekening wordt gebracht, maar uiteraard wel de verschuivingen van vrachtverkeer binnen de regio tgv het RMP, en de daaraan gekoppelde toe- of afnames van vtgkm.	neen
27h	Vlaamse Milieumaatschappij	<p>Tijdens overlegmomenten was afgesproken om emissies voor lucht te berekenen langs snelwegen, landelijke en stedelijke wegen. De toegepaste methodiek van de voertuigkilometers waarbij deze "gewogen" worden op basis van de bevolkingsdichtheid per statistische sector is niet duidelijk en was niet afgesproken. De methodologie moet bijgesteld worden. Bij de berekening van de broeikasgasemissies werd aan elk gebiedstype 1 gemeenschappelijk wegtype en snelheid toegekend, ook dit was niet afgesproken. VMM vraagt om zoals eerder afgesproken én vastgelegd in de tabel met verwerking van de adviezen, de voertuigkilometers uit het verkeersmodel te gebruiken om emissies voor klimaat en lucht te berekenen met behulp van de aangeleverde emissiefactoren waarbij onderscheid gemaakt worden tussen snelwegen, landelijke en stedelijke wegen. Zowel voor CO<sub>2</sub>-emissies bij klimaat als NO<sub>2</sub>-emissies voor lucht moet een berekening gebeuren conform de eerder gemaakte afspraken, zodat vervolgens nagegaan kan worden waar de knelpuntlocaties binnen de vervoerregio zich bevinden. Nadien kunnen hier de nodige milderende maatregelen aan gekoppeld worden.</p>	Zoals aangegeven in het sMER worden autowegen steeds apart beschouwd, en worden stedelijke wegen gelijkgesteld aan wegen binnen stedelijke kernen en bedrijventerreinen, en landelijke wegen aan wegen binnen landelijke kernen en buitengebied. Op het niveau van een sMER is deze vereenvoudiging meer dan nauwkeurig genoeg. Het is sowieso onhaalbaar om voor elk van de 1000'en individuele wegen binnen de regio te bepalen of het om een stedelijke of een landelijke weg gaat (voor zover dit überhaupt mogelijk is). De "gewogen paekm" is slechts één bijkomende indicator, die rekening houdt met het aantal blootgestelden, en dus een duidelijke meerwaarde biedt tov de "naakte" vtgkm (die ook gerapporteerd worden).	neen



27i	Vlaamse Milieumaatschappij	Er gebeurt enkel een luchtkwaliteitsmodellering van het autowegennetwerk (inclusief verkeerswisselaars en op- en afritten), de meerwaarde om enkel snelwegen te modelleren is niet duidelijk. Er wordt geargumenteed dat hier de grootste verkeersstoename gebeurt, maar in street canyons kunnen kleinere verkeersstoename tot een <b>grotere impact op luchtkwaliteit</b> leiden.	De impact op "street canyons" wordt indirect ingeschat obv de wijziging in vtgkm. Voor autowegen werd wel een luchtmodellering uitgevoerd, omdat hun luchtimpact veel verder reikt en wijziging in vtgkm op de weg zelf daarvoor geen goede indicator is.	neen
27j	Vlaamse Milieumaatschappij	In het MER staat dat verhoogd gebruik van het waterwegennet voor vrachttransport niet rechtstreeks bijdraagt aan de beleidsdoelstellingen. Eén van de doelstellingen van het Vlaams Luchtbeleidsplan is om een verschuiving te krijgen van goederentransport via de weg naar spoor en binnenvaart. Het MER moet <b>hieraan aangepast worden</b> .	De beleidsdoelstelling waaraan getoetst wordt is het verminderen van de blootstelling aan luchtverontreiniging (zie §5,2,2,1), niet modal shift. Het RMP draagt wel degelijk niet <i>rechtstreeks</i> bij aan deze doelstelling (omdat vrachtschepen ook pollutanten uitstoten), maar wel indirect (via het vermindering van het aantal vrachtwagens op de weg).	neen
27k	Vlaamse Milieumaatschappij	Volgens de eindnota vormt het actieplan de basis voor de monitoring van het regionaal mobiliteitsplan. Het wordt jaarlijks gemonitord en waar nodig geactualiseerd. In het MER is niet duidelijk op welke manier monitoring van luchtmissies aangepakt zal worden. Het is belangrijk dat het MER hiervoor de nodige informatie aanlevert zodat dit concreet verankerd kan worden in de besluitvorming van het RMP.	Luchtmissies worden niet gemonitord, maar luchtmissies/luchtkwaliteit wel. Dit gebeurt evenwel reeds standaard door de VMM zelf en moet dan ook niet voorzien worden in het RMP.	neen
27l	Vlaamse Milieumaatschappij	3. Conclusie Overwegende dat: ✓ het ontwerp RMP en vervolgens het advies gebaseerd is op de beoordeling van de effecten van het plan, inclusief de geformuleerde milderende maatregelen in het MER. Dit betekent m.a.w. dat de aannames, randvoorwaarden en milderende maatregelen ook effectief dienen geïmplementeerd te worden in het RMP of via flankerend beleid, zo niet is dit advies gebaseerd op een foutieve beoordeling en bijgevolg niet meer geldig. ✓ het momenteel niet altijd duidelijk is op welke manier de aannames, randvoorwaarden en milderende maatregelen uit het MER doorvertaald worden in de besluitvorming van het RMP. ✓ er bijgevolg zonder opname van bovenvermelde elementen in het RMP onvoldoende garanties zijn dat de milieueffecten aanvaardbaar zullen zijn. De Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) geeft voor lucht een voorlopig <b>ongunstig advies</b> .	Het sMER bevat op strategisch niveau geen "harde" milderende maatregelen, enkel aanbevelingen, die - voor zover dit op niveau van een beleidsplan überhaupt mogelijk is - werden doorvertaald in het RMP. De belangrijkste milderende maatregelen zullen uiteraard gekoppeld zijn aan de implementatie van de concrete acties, die sowieso hun eigen plannings- en/of vergunningsproces met milieubeoordeling zullen moeten doorlopen.	neen
27m	Vlaamse Milieumaatschappij	Volgende elementen moeten nog verder uitgewerkt worden in het MER en/of het RMP: • Duidelijk opstellen van alle maatregelen die reeds vervat zijn in het beleidsscenario en van de maatregelen die bijkomend nodig zijn: in eerste instantie maatregelen die op niveau van de vervoerregio zelf genomen kunnen worden, maar in tweede instantie ook maatregelen die door andere beleidsniveaus genomen moeten worden. Ook de bijdrage van deze maatregelen aan de doelstellingen moet duidelijk zijn.	De actielijst, die integraal deel uitmaakt van het RMP, houdt reeds in hoge mate rekening met de aanbevelingen uit het MER (zie § 5.6). Ook worden bijkomend nodige flankerende maatregelen opgesteld (zie § 5.8). Het is duidelijk dat invulling van de aanbevelingen en flankerende maatregelen (opgesteld in § 5.8 en bijlage 2: overzicht aanbevelingen en maatregelen) positief is. Het is echter niet mogelijk om dit positief effect ook te kwantificeren. De actielijst van het RMP geeft een overzicht van de acties in het beleidsscenario.	neen
27n	Vlaamse Milieumaatschappij	Maatregelen zoveel mogelijk verankeren in de visie en/of actieplan en pas in laatste instantie op uitvoeringsniveau	We hebben begrip voor dit standpunt en streven naar een zo vroeg mogelijke verankering van maatregelen, omdat dit zorgt voor een duidelijke richting en engagement op hoger niveau. We verduidelijken de aanpak.  De aanbevelingen uit voorliggend ontwerp-sMER werden grondig bestudeerd door de opstellers van het regionaal mobiliteitsplan. Dit gaf aanleiding tot een aantal bijstellingen aan de strategische visie en actieplan, waardoor de milieueffectrapportage doorwerkte in de besluitvorming met betrekking tot het regionaal mobiliteitsplan. Voor elke aanbeveling uit het ontwerp-MER (zie § 5.6 sMER) werd door de opstellers van het regionaal mobiliteitsplan (zie § 5.8 sMER) aangegeven hoe er mee zal omgegaan worden bij de uitwerking van de definitieve versie van het regionaal mobiliteitsplan (zie bijlage 6 van het regionale mobiliteitsplan).  We verdedigen de keuzes die gemaakt zijn in verwerking van aanbevelingen in visie/actieplan en tot slot het merendeel op uitvoeringsniveau. 1) Er zijn geen milderende maatregelen voorgesteld, er was dus geen strikte juridische noodzaak om het plan (visie en actieplan) bij te sturen, hoewel dat voor sommige aanbevelingen wel gebeurd is en beslist is door de vervoerregioraad (raad van 31/03/2023). 2) Het merendeel van de aanbevelingen uit het sMER zijn operationeel van aard, en relevant op projectniveau. Het opnemen van dergelijke gedetailleerde aanbevelingen in een strategische visie leidt af van de hoofddoelstellingen en -principes van het plan. 3) Monitoring en evaluatie: Er is een zeer duidelijk engagement om de aanbevelingen van het sMER als basis te gebruiken in de monitoring en evaluatie van projecten op uitvoeringsniveau. Dit zorgt ervoor dat de aanbevelingen daadwerkelijk worden geïmplementeerd en dat hun effectiviteit kan worden beoordeeld. We wijzen erop dat de vervoerregioraad formeel een eindbeslissing kan nemen in de projectstuurgroep voor projecten waarbij geen consensus wordt bereikt. 4) Het opnemen van alle aanbevelingen uit de sMER in de visie of het actieplan maakt het document onnodig complex en onoverzichtelijk maken. Het is belangrijk om een evenwicht te vinden tussen volledigheid en gebruiksvriendelijkheid. 5) Flexibiliteit: Door aanbevelingen op uitvoeringsniveau te plaatsen, behouden we de flexibiliteit om ze aan te passen aan de specifieke context en behoeften van elk project. Dit kan vooral belangrijk zijn als de aanbevelingen moeten worden afgestemd op lokale omstandigheden of als er nieuwe informatie beschikbaar is 6) Gerichte toepassing: Door aanbevelingen op projectniveau te plaatsen, zorgen we ervoor dat ze toegepast worden waar ze het meest relevant en effectief zijn. Niet alle aanbevelingen zijn van toepassing op elk project, en het opnemen ervan in een algemeen actieplan kan leiden tot <b>onnodige inspanningen of verwarring</b> .	neen
27o	Vlaamse Milieumaatschappij	Toepassen van de methodologie uit de NIA en de eerder gemaakte afspraken tijdens overlegmomenten tussen MOU, Omgeving en VMM: • Correctie inschatting van NO2- en CO2-emissies • Beoordeling in sterk bebouwde gebieden en street canyons • Voor knelpuntzones onderzoek doen naar mogelijke milderende maatregelen	Alle berekeningen werden uitgevoerd conform de NIA, op het gepaste detailniveau van een strategische milieubeoordeling. De knelpuntzones werden gesignaleerd, maar milderend van effecten zal pas mogelijk en nodig zijn bij de concrete implementatie van de acties die het knelpunt veroorzaken.	neen