

CODE	deel	Advies- verlenende instantie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
A3	Deel 1/1	Infrabel	Spoorwegen	NV Infrabel geeft een voorwaardelijk positief advies voor de omgevingsvergunning van Stad Leuven voor het adviesvraag Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan - Ontwerp Plan-MER Vervoerregio Leuven in de Stationsstraat , 3000 Leuven. De beschikbare capaciteit op de betrokken spoorlijnen en in de betrokken stations is mee in rekening te brengen bij verdere studie met betrekking tot eventuele uitbreiding van de dienstregeling en /of opening van nieuwe treinhaltes.	Ruimte	Dit zal toegevoegd worden aan het plan-mer in de aanbevelingen rond 'Ruimtelijke samenhang' binnen de effectgroep 'Ruimte'.	§4.2.5 en §4.2.9
A7	Deel 7/7	Vervoerregio Limburg	flankerend beleid	Gedragsverandering met betrekking tot mobiliteit omvat niet alleen de aanbodzijde zoals netwerken maar ook maatregelen en initiatieven gericht op het beïnvloeden van het gedrag van mensen. We vinden het jammer dat dit luik naar ons aanvoelen te weinig concreet is uitgewerkt. Gedragsmaatregelen zijn immers primordiaal om de gewenste mental shift te bereiken. "	Mens en klimaat	Er worden in het MER verschillende aanbevelingen gegeven m.b.t. het flankerend beleid. De aanbevelingen naar andere beleidsniveaus werden extra samengevat.	In §6.2 worden in Tabel 6-1 de aanbevelingen m.b.t. flankerend beleid samengevat. In §6.2.3 worden de aanbevelingen naar andere beleidsniveaus samengevat.
A9	Deel 1/3	agentschap Zorg	herhaling voorgaand advies	Wij hebben op 16 oktober 2023 een adviesvraag ontvangen voor het regionale mobiliteitsplan Antwerpen. In de loop van de voorbije maanden hadden we reeds van ander vervoerregio's adviesvragen ontvangen. We hebben	Ruimte	Er wordt akte genomen van de aanbevelingen en verwijzingen naar	Neen

CODE	deel	Advies- verlenende instantie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
				<p>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:</p> <p>Hieronder een copy/paste van het algemene advies van 1 augustus 2023:</p> <p>We verwijzen expliciet naar onze adviezen op de startnota's van alle vervoerregio's die we (toen nog "Agentschap Zorg en Gezondheid") het voorbije jaar geschreven hebben.</p> <p>We geven wel een kort overzicht mee van onze algemene visie op een gezonde publieke ruimte en wat de rol van mobiliteit daarbinnen is, en verwijzen naar een aantal interessante studies en tools.</p> <p>Kort overzicht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Actieve verplaatsingen steeds centraal zetten en inzetten om ook andere zaken zoals ontharding of groen te bekomen. • Alle steden, dorpen, wegenissen enz. zouden eigenlijk moeten aangelegd worden vanuit de mens en niet vanuit de auto. • Avond- en nachturen openbaar vervoer een probleem. • Niet enkel inzetten op verminderen auto-km maar vooral ook op verminderen autobezit (bv. via sterk 		<p>verschillende studies, instrumenten en richtlijnen om deze inzichten mee te nemen in de concrete projectmatige uitwerking van de acties en maatregelen. De meest actuele en geldende wetgeving en normen zijn gebruikt in de beoordeling.</p>	

CODE	deel	Advies- verlenende instantie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
				<p>stimuleren deelwagens).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Invloed elektrische wagens en deelwagens op de gezondheid: zie verder via onze rapporten. https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte • Het richtlijnenboek mens gezondheid van 2016 volstaat niet meer om gezondheid (brede definitie) te beoordelen volgens de voortschrijdende inzichten. • Momenteel loopt een studie van Departement Omgeving over de verdichtingsparadox: "Slimme verdichting: onderzoek naar slimme verdichtingsvoorwaarden via scenaridoorrekeningen en doorwerking in milieueffectenbeoordeling." Eens gepubliceerd is deze zeker ook nuttig voor dossiers rond gezonde publieke ruimte. <p>à Ondertussen is de publicatie een feit, vandaar dit aanvullend advies. (volgend punt)</p> <p>Algemene visie:</p> <p>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</p>			

CODE	deel	Advies- verlenende instantie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
				<p>rechtstreeks (zoals NO₂, PM_{2,5}, BC en geluid: zie richtlijnenboek mens-gezondheid) maar ook naar de invloed van bijvoorbeeld het klimaat, zoals de invloed van hitte en watertekorten/overstromingen op gezondheid of de invloed van ruimte en groen of net het tekort aan ruimte en groen op de gezondheid. In een gezonde publieke ruimte is er oog voor plaatsen waar we stilte, rust en verkoeling kunnen opzoeken, maar ook voor plaatsen waar er ruimte is voor ontmoeting, vrije tijd en sport.</p> <p>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.</p>			

CODE	deel	Advies- verlenende instantie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
				<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:</p> <p>Het Project Gezonde Publieke Ruimte: https://www.zorg-en-gezondheid.be/project-gezonde-publieke-ruimte</p> <p>Het handboek voor planning, inrichting en beheer “Groenblauwe ruimtes als bouwsteen van gezonde en veerkrachtige leefomgevingen. 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> <p>De rapporten “Hoe passen elektrische wagens in een</p>			

CODE	deel	Advies- verlenende instantie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
				<p>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: https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte</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). https://www.gezondleven.be/settings/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/walkability-tool</p> <p>"Ontwerpen van toekomstbestendige en gezonde woonomgevingen": https://researchportal.be/nl/publicatie/ontwerpen-van-</p>			

CODE	deel	Advies- verlenende instantie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
				<p>toekomstbestendige-en-gezonde-woonomgevingen Zeker de items: actieve verplaatsingen, bewegen en ontspannen, klimaatbestendig leefmilieu en efficiënt ruimtegebruik.</p> <p>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: https://nbsi.eu/the-3-30-300-rule/) ü 3 bomen zichtbaar vanuit elk huis ü 30% boomkroonbedekking rondom elk gebouw ü 300 meter vanaf het dichtstbijzijnde park of groene ruimte</p> <p>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.</p> <p>Luwte-oases zijn groene oases in een lawaaierige, fel beschenen, warme of sterk verharde of dicht bebouwde omgeving; ze bieden onzichtbare kwaliteiten die belangrijk zijn voor de gezondheid en het welzijn: zintuiglijke rust, geborgenheid, afzondering en beschutting, buurtgevoel. https://omgeving.vlaanderen.be/nl/programma-luwte-oases</p>			

CODE	deel	Advies- verlenende instantie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
				<p>“Praktische instrumenten rond gezondheid in ruimtelijk beleid”:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dashboard in functie van het opstellen ruimtelijke visie om zicht te krijgen op de huidige situatie, ofwel een ‘knipperlichtfunctie’; • Dashboard in functie van het toetsen van een ruimtelijke visie op gezondheidsaspecten; • Checklist om te screenen of en in hoeverre gezondheid wordt beschermd en bevorderd in bestaande situaties en/of in ruimtelijke plannen en projecten. <p>https://omgeving.vlaanderen.be/uitwerking-van-praktische-instrumenten-rond-gezondheid-in-ruimtelijk-beleid</p>			
				<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:</p> <p>https://www.zorg-en-gezondheid.be/aandachtsgebieden-en-humane-biomonitoring</p> <p>De nieuwe advieswaarden van de WHO (2021):</p> <ul style="list-style-type: none"> ü NO₂: jaargemiddelde concentratie 10 µg/m³ ü PM₁₀: jaargemiddelde concentratie 15 µg/m³ ü PM_{2,5}: jaargemiddelde concentratie 5 µg/m³ <p>à Gelieve voor deze parameters dan ook te toetsen aan de</p>			

CODE	deel	Advies- verlenende instantie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
				<p>nieuwe WHO-advieswaarden zolang de update van de GAW's nog niet is afgerond.</p> <p>De E-HIS-Infographic brengt de verwachte ziektelast en mortaliteit van luchtverontreiniging en wegverkeersgeluid in kaart. https://www.zorg-en-gezondheid.be/per-domein/preventie/gezonde-publieke-ruimte/hoe-gezond-is-onze-leefomgeving-ontdek-het-met-de-e-his-infographic</p> <p>Voor de relatie hitte en gezondheid in een bepaald gebied kunnen de hittekwaetsbaarheidkaarten opgevraagd en meegenomen worden. https://www.gezondleven.be/settings/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/hittekwaetsbaarheidskarten</p> <p>“De 10 kernkwaliteiten”, bieden een kader voor een kwaliteitsvolle inrichting en een optimaal beheer van de omgeving: https://omgeving.vlaanderen.be/nl/aan-de-slag-met-de-10-kernkwaliteiten</p>			

CODE	deel	Advies- verlenende instantie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
				<p>“Ruimtelijke strategieën voor gezonde omgevingen: case street canyons” https://archieff-algemeen.omgeving.vlaanderen.be/xmlui/handle/acd/229931 Het onderzoek heeft als doel om inzicht te krijgen in de strategieën om via ruimtelijk beleid en ruimtelijke inrichting de blootstelling van de bevolking aan omgevingslawaaï, luchtverontreiniging en hittestress en de invloed op gezondheid in street canyons te beperken.</p> <p>à Wat gezondheid betreft stellen we voor dat wordt nagegaan of al deze elementen zijn meegenomen in het voorliggend project/plan.</p> <p>Nathalie Hoef Stefan Acke Medisch milieudeskundige Milieugezondheidskundige</p>			
A9	Deel 2/3	agentschap Zorg	slimme verdichting	<p>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</p>	Ruimte	Er wordt akte genomen van de aanbevelingen en verwijzingen naar verschillende studies, instrumenten en richtlijnen om deze	Neen

CODE	deel	Advies- verlenende instantie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
				<p>aan bod te laten komen. Er werd o.a. een aangepast beoordelingskader uitgewerkt dat in milieueffectrapportages kan worden gebruikt bij de beoordeling van verdichtingsprojecten. 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. 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. Bij slimme verdichting is het verdichten geen doel op zich, maar een middel om tot verduurzaming te komen. Verdichtingsprojecten zouden dan ook benut moeten worden als transitieplekken waar verder gegaan wordt dan wat gangbaar is. In plaats van marktvolgend te zijn, kunnen verdichtingsprojecten net ingezet worden als</p>		<p>inzichten mee te nemen in de concrete projectmatige uitwerking van de acties en maatregelen. De meest actuele en geldende wetgeving en normen zijn gebruikt in de beoordeling.</p>	

CODE	deel	Advies- verlenende instantie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
				<p>hefbomen om sneller te gaan in het terugdringen van autobezit en -gebruik. We moeten vaststellen dat dit tot op heden niet of nauwelijks gebeurt in Vlaanderen. Zelfs ambitieuze duurzame stadsvernieuwingsprojecten kennen vaak een 'klassieke' mobiliteitsaanpak. Verdichtingsprojecten zijn unieke kansen om de autoafhankelijkheid te doorbreken, vooral door lagere parkeernormen. Parkeerbeleid en wagenbezit zijn immers erg sturend in functie van duurzaamheid. Hoe minder ruimte voor parkeren, hoe meer ruimte voor wonen, groen (voorzieningen), ontmoeten en ontspannen kan gecreëerd worden. Dit komt dan de globale duurzaamheid van het project ten goede (water, energie, mobiliteit, gezondheid, sociale cohesie). De hoeveelheid autoparkeerplaatsen bepaalt in grote mate het autogebruik. Om tot voldoende verkeersreductie te komen zijn lage autoparkeernormen nodig (0,3- 0,8 parkeerplaats per woning). Dit is mogelijk mits combinatie met extra fietsvoorzieningen, deelparkeerplaatsen en evt. afspraken rond parkeren op afstand. Een verdichtingsproject leent zich er ook toe om op wijkniveau het parkeerregime bij te stellen. De doorbraak van concepten als Mobility as a Service (Maas) met onder andere deelmobiliteit, micromobiliteit en het mobiliteitsbudget, maken de weg vrij voor een vernieuwend, toekomstgericht parkeerbeleid. We stellen voor dat steden en gemeenten hun parkeernormen bijstellen in functie van verdichtingsprojecten en steeds</p>			

CODE	deel	Advies- verlenende instantie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
				<p>met maximale in plaats van minimale parkeernormen werken. 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. 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 maaiveldniveau, maar krijgt een plaats op muren en daken. Een slim verdichte omgeving beperkt ook de emissie van broeikasgassen, door goede gebouwisolatie,</p>			

CODE	deel	Advies- verlenende instantie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
				<p>beperken van gemotoriseerd verkeer en het inzetten op (lokaal geproduceerde) hernieuwbare energie, energieopslag en collectieve warmtedistributie. 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. Voor dit onderzoek worden drie (gezondheidsbevorderende) aspecten onderzocht, die sterk beïnvloed worden door inrichting van de omgeving, zijnde 'actieve levensstijl' (waaronder actieve verplaatsingen), 'sociale samenhang' en 'ruimte voor rust, groen en koelte'. In grote lijnen bevat het voorstel voor een nieuw beoordelingskader de volgende wijzigingen: - In de discipline mobiliteit worden twee nieuwe effectgroepen toegevoegd: nabijheid en modal shift. - In de discipline gezondheid wordt de aandacht voor gezondheidsbevorderende aspecten toegevoegd aan de beoordeling door een nieuwe effectgroep 'gezonde leefomgeving' toe te voegen. Onderzoek naar slimme verdichtingsvoorwaarden via scenariodoorrekeningen en doorwerking in milieueffectbeoordeling FRIS onderzoeksportaal (researchportal.be)</p>			
A9	Deel 3/3	agentschap Zorg	slimme verdichting	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	Ruimte	Er wordt akte genomen van de aanbevelingen en	Neen

CODE	deel	Advies- verlenende instantie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
				ontwerptool voor slimme verdichting gebruikt worden, eerder dan als een louter toetsingsinstrument. 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.		verwijzingen naar verschillende studies, instrumenten en richtlijnen om deze inzichten mee te nemen in de concrete projectmatige uitwerking van de acties en maatregelen. De meest actuele en geldende wetgeving en normen zijn gebruikt in de beoordeling.	
A14	VMM lucht		modal shift	Voorliggend RMP betreft een strategisch plan met een strategische milieueffectbeoordeling. Acties en voorstellen zullen nog steeds op hun haalbaarheid moeten onderzocht worden (incl. vergunbaarheid) 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	synthese	Er werd een paragraaf aan de synthese toegevoegd met een overzicht van alle aanbevelingen en duiding of ze reeds vertaald zijn in het beleidsplan/actieplan of verder op te nemen zijn door de trekkers bij de betrokken acties, of gericht zijn aan andere beleidsniveaus. De	\$6.2 en \$6.2.3

CODE	deel	Advies- verlenende instantie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
				<p>schaalniveau. In het ontwerp regionaal mobiliteitsplan wordt een modal split 40/60 (aandeel van 40% duurzaam verkeer) vooropgesteld voor deze vervoerregio. Tegen 2050 wordt gestreefd naar een modal split 50/50. Om de doelstelling van modal shift uit het Luchtbeleidsplan te halen is het belangrijk dat zoveel mogelijk maatregelen die bijdragen aan een modal shift in het RMP verankerd worden, al dan niet via flankerend beleid. Ook het feit dat we nog ver van de doelstelling inzake voertuigkilometers staan is een belangrijk signaal. Modal shift en voertuigkilometers zijn gelijkwaardige doelstellingen. Het aantal voertuigkilometer bepaalt immers rechtstreeks de milieuimpact, de modal split niet. Het bereiken van een modal shift kan leiden tot, maar geeft niet noodzakelijk een daling van het aantal voertuigkilometer over de weg. Dit hangt immers ook af van de totale vervoersvraag. 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. Voor de globale resultaten van de doorrekeningen met het verkeersmodel voor het duurzaam scenario wordt aangegeven dat deze later toe te voegen zijn, zodra het voorkeursscenario doorgerekend is. Op het moment dat</p>		<p>aanbevelingen naar andere beleidsniveaus werden apart samengevat.</p>	

CODE	deel	Advies- verlenende instantie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
				<p>dit voorontwerp RMP voorligt, zouden alle resultaten gekend moeten zijn. Dit blijkt ook uit het bijgevoegde ontwerp-MER. Het is noodzakelijk om de nodige informatie ook toe te voegen aan het voorlopig ontwerp RMP en afstemming te voorzien met het ontwerp-MER. Conclusie: Volgende elementen moeten nog verder uitgewerkt worden in het MER en/of het RMP:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Duidelijk oplijsten van alle maatregelen die reeds vervat zijn in het duurzaam scenario 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. 			
A14	VMM lucht		doelstellingen luchtkwaliteit	In het ontwerp-MER wordt getoetst aan een doelstelling m.b.t. NOx-uitstoot. Het is niet duidelijk hoe deze doelstelling bepaald werd, vermits door VMM/Omgeving een doelstelling m.b.t. voertuigkilometers aangeleverd werd maar geen doorvertaling naar NOx-emissies. Ook moet verduidelijkt worden hoe de NOx-uitstoot precies berekend werd om te toetsen aan deze doelstelling. Op basis van bijlage 4 van het MER blijkt met andere emissiefactoren gerekend dan deze die door VMM aangeleverd werden. Het lijkt niet logisch dat de vooropgestelde doelstelling vlot gehaald wordt, hoewel de doelstelling rond daling van de voertuigkilometers nog veraf is.	Mens en klimaat	De specifieke doelstellingen voor NOx en CO2 die ontvangen werden bleken, na overleg met VMM, niet te kloppen. De toetsingen aan deze specifieke doelstellingen werden daarom uit het MER geschrapt. Er werd aan de synthese een	§4.3.4 en §4.5.2: schrappingen. §6.2.1: Aanbevelingen knelpuntzones

CODE	deel	Advies- verlenende instantie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
				<p>Zowel voor CO2-emissies bij klimaat als NO2-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> <p>Conclusie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Toepassen van de methodologie uit de NIA en de eerder gemaakte afspraken tijdens overlegmomenten tussen MOW, Omgeving en VMM: <ul style="list-style-type: none"> • Correctie inschatting van NO2- en CO2-emissies • Voor knelpuntzones onderzoek doen naar mogelijke milderende maatregelen 		overzicht toegevoegd met alle aanbevelingen mbt knelpuntzones.	
A14		VMM lucht	doelstellingen luchtkwaliteit	<p>Het is niet duidelijk hoe de doelstelling inzake reductie van CO2eq-emissies bepaald werd. Het lijkt niet logisch dat de vooropgestelde doelstelling vlot gehaald wordt, hoewel de doelstelling rond daling van de voertuigkilometers nog veraf is. Bijkomende verduidelijking is nodig op basis van een correcte berekening van de emissies.</p> <p>Conclusie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Toepassen van de methodologie uit de NIA en de eerder gemaakte afspraken tijdens overlegmomenten tussen MOW, Omgeving en VMM: <ul style="list-style-type: none"> • Correctie inschatting van NO2- en CO2-emissies • Voor knelpuntzones onderzoek doen naar mogelijke milderende maatregelen 	Mens en klimaat	idem vorige opmerking.	Neen

CODE	deel	Advies- verlenende instantie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
A14		VMM lucht	herhaling voorgaand advies	<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: • Verslag versie 7/3/2023 alg overleg (MER, MOW, dOMG, VMM) d.d. 9/2/2023 • Advies Nota inhoudsafbakening MER ifv Strategisch MER regionaal mobiliteitsplan (d.d. 28/09/2022) • Verslag versie 7/7/2022 alg. overleg (MER, MOW, dOMG, VMM) d.d. 22/06/2022 • Nota doelstellingen en indicatoren regionale mobiliteitsplannen.</p>	-	De voorgaande input werd verwerkt in het ontwerp plan-MER.	Neen
A14		VMM Lucht	doorwerking	<p>Overwegende dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 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 	synthese	Er werd een paragraaf aan de synthese toegevoegd met een overzicht van alle aanbevelingen en duiding of ze reeds vertaald zijn in het beleidsplan/actieplan of verder op te nemen zijn door de trekkers bij de betrokken acties, of gericht zijn aan andere beleidsniveaus.	§6.2

CODE	deel	Advies- verlenende instantie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
				Milieumaatschappij (VMM) geeft voor lucht een voorlopig ongunstig advies .			
A16	Deel 12/12	Provincie Vlaams- Brabant	scope MER	<ul style="list-style-type: none"> Wat betreft het planMER merkt de deputatie op dat het besliste beleid deel uitmaakt uit van het business as usual (BAU) scenario. D.w.z dat de bijkomende verharding en ruimtebeslag ten gevolge van eventuele nieuwe wegen en fietspaden, waarover reeds beslist is dat ze moeten worden aangelegd, buiten de scope van het MER vallen. De toekomstige veranderingen ten opzichte van de situatie vandaag hebben een ruimtelijke impact, maar ze behoren niet tot scope van de beoordeling. De deputatie zet daarom vraagtekens bij de zin van zo'n MER. 	synthese	Het plan-MER werd opgemaakt ter bemerring van de maatregelen opgenomen in het RMP. Het bemeppen van maatregelen beslist buiten het RMP vormt inderdaad niet de scope van dit MER. Er is data beschikbaar m.b.t. omgeving en leefomgevingskwaliteit (bv. ruimtebeslag door infrastructuur) bij het Departement Omgeving. Het Departement MOW nam reeds voorbereidende initiatieven in het kader van monitoring en oplisting van indicatoren. Het Departement MOW zal andere	§6.2.2

CODE	deel	Advies- verlenende instantie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
						overheidsinstanties betrekken in dit proces. Er werd een extra paragraaf 'aanbevelingen mbt monitoring' toegevoegd aan het MER.	
A18	Deel 3/15	Departement Omgeving	opmerkingen beleidsplan - doelstellingen	Evaluatie bijdrage plan aan vooropgestelde doelstellingen In voorgaand advies hebben wij het belang van inspanningen vanuit het regionale mobiliteitsbeleid reeds benadrukt en daarbij ook de link gemaakt met het hoger Vlaamse beleid. Het plan draagt positief bij aan de vooropgestelde doelstellingen, doch in het MER wordt aangegeven dat we voor alle receptoren (bv. inperken ruimtebeslag) nog ver van de doelstellingen zitten en dat er slechts een beperkte positieve bijdrage is aan de doelstellingen voor lucht en klimaat. De expliciete boodschap dat Vlaamse doelstellingen via de RMP's niet gehaald zullen worden (met enkel regionale maatregelen) is in het MER aangegeven. Gelieve dit ook in het plan te vermelden. Het is duidelijk dat voor het behalen van de doelstellingen een combinatie van lokale, regionale, Vlaamse en federale (flankerende) maatregelen noodzakelijk zijn en dat niet alleen vanuit het	synthese	Er werd een extra hoofdstuk toegevoegd aan de synthese m.b.t. "Aanbevelingen naar andere beleidsniveaus om doelstellingen te halen	§6.2.3

CODE	deel	Advies- verlenende instantie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
				<p>mobiliteitsbeleid maar ook vanuit het ruimtelijk beleid inspanningen moeten worden geleverd. Dit mag voldoende benadrukt worden in het plan. We vragen om voldoende info in het RMP toe te voegen, zodat duidelijk wordt welke maatregelen - eventueel op andere beleidsniveaus (lokaal, regionaal, Vlaams) - zeker nodig zijn en of er daarnaast nog bijkomende maatregelen noodzakelijk zijn om de vooropgestelde doelstellingen alsnog te halen. Maatregelen inzake gedrag, parkeerbeleid en fiscaliteit zijn meestal zeer doeltreffend en vaak ook kostenefficiënt. De doorrekeningen fase 2 (Vlaanderen-breed) zouden bijkomend insteek kunnen leveren. Het RMP neemt een aantal acties op rond vrachtverkeer (logistieke hubs, vrachtrouten netwerk, gecoördineerde visie vrachtwagenparkeren). Zaken waarvan wordt aangenomen dat die tot positieve evoluties inzake modal shift en voertuigkilometers zullen leiden, maar deze aannames zijn niet afgetoetst via het verkeersmodel. Als dit niet per regio wordt bekeken, wanneer en waar wordt het dan bekeken. Gelieve dit te verduidelijken.</p>			
A18	Deel 8/15	Departement Omgeving	ruimtebeslag	<p>Het Departement Omgeving wenst ook nog te verwijzen naar één van de uitgangspunten van de strategische visie van BRV, met name het ruimtelijk principe 'geen netto stijging van het ruimtebeslag en afnemende verhardingsgraad in de open ruimte'. Zo ondersteunt Departement Omgeving acties rond versterking van fietsnetwerken, maar kan niet ontkend worden dat deze</p>	Ruimte/kli maat	Voor de leesbaarheid en nadruk wordt de tekst m.b.t. onthardingspotentieel een apart subhoofdstuk onder §4.5.	§4.5.4

CODE	deel	Advies- verlenende instantie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
				<p>infrastructuur het bovenstaande principe onder druk zet. Dat blijkt ook uit het effectenonderzoek ten aanzien van het ruimtebeslag in de strategische MER. Een voorbeeld is de fietssnelweg Leuven-Waver, die belangrijke open ruimte gebieden doorsnijdt, zijnde de boscomplexen zuidelijk van Leuven en mogelijk de groene Dijlevallei-structuur. Verder zijn er een aantal in de tabel opgenomen acties die bijkomend ruimtebeslag impliceren: aanleg hoppinpunten, realisatie passeerhavens voor landbouwverkeer, uitbouw P+R's,... Daarom vragen we om voldoende kansen te benutten om bestaande verharding in te schakelen, te sturen naar efficiënter gebruik van bestaande wegenis en anderzijds te zoeken naar potenties voor ontharding om de negatieve effecten te compenseren. Deze aanbevelingen zijn ook expliciet opgenomen in het strategisch MER (p.79-80). Om die onthardingspotenties in beeld te brengen, zou een screening kunnen gebeuren. Hiertoe worden best één of meerdere acties opgenomen. Ter inspiratie voorstellen uit een andere regio:- "Leidraad ontharding door lokaal mobiliteitsbeleid - sturender parkeerbeleid, lokaal wegennet en aanleg Hoppinpunten. Via een sturend parkeerbeleid, (her)inrichting lokaal wegennet, aanleg Hoppinpunten kunnen gemeenten kwaliteit van openbare ruimte verhogen (bv. meervoudig gebruik, vergroening, ontharding, op maat van voetgangers, fietsers) ipv aanpak louter gericht op verkeerskundige inrichting." - "Potentiescan</p>			

CODE	deel	Advies- verlenende instantie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
				herwaardering trage wegen met oog op fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk en groen-blauwe dooradering. Tool toepassen om potenties voor ontharding en herwaardering trage wegen in beeld te brengen en kosten/ baten te berekenen.." Een bestaande tool is de RE-MOVE methodiek die kan toegepast worden met ondersteuning van Breekijzer VZW"			
A18	Deel 10/15	Departement Omgeving	actieplan- monitoring en evaluatie	Monitoring en evaluatie De opmaak van een regionaal mobiliteitsplan is een cyclisch planningsproces, dat tevens wordt gemonitord en geëvalueerd. Er zijn diverse data beschikbaar m.b.t. omgeving en leefomgevingskwaliteit (bv. ruimtebeslag door infrastructuur) die Departement Omgeving als indicatoren kan aanleveren. Onze suggestie is om hierrond nog verder af te stemmen.	synthese	Het Departement MOW nam reeds voorbereidende initiatieven in het kader van monitoring en dus oplisting van indicatoren. Het Departement MOW zal andere overheidsinstanties betrekken in dit proces. Er werd een extra paragraaf 'aanbevelingen mbt monitoring' toegevoegd aan het MER.	\$6.2.2

CODE	deel	Advies- verlenende instantie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
A18	Deel 11/15	Departement Omgeving	herhaling voorgaand advies	<p>Ontwerp Plan-MER</p> <p>We verwijzen 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"> - Verslag versie 7/3/2023 alg overleg (MER, MOW, dOMG, VMM) d.d. 9/2/2023 - Advies Nota inhoudsafbakening MER ifv Strategisch MER regionaal mobiliteitsplan (Versie 27.09.2022) - Verslag versie 7/7/2022 alg. overleg (MER, MOW, dOMG, VMM) d.d. 22/06/2022 - Nota doelstellingen en indicatoren regionale mobiliteitsplannen. <p>We zijn niet in detail door het MER gegaan om de inhoud aan voorgaande input en afspraken af te toetsen, maar we verwachten wel dat onze insteek wordt meegenomen.</p>	-	De voorgaande input werd verwerkt in het ontwerp plan-MER.	Neen
A18	Deel 12/15	Departement Omgeving	doorwerking	<p>Wisselwerking MER en plan</p> <p>Uit het overzicht blijkt dat heel wat aanbevelingen zich enkel 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.</p>	synthese	Er werd een overzicht van alle aanbevelingen toegevoegd, met aanduiding welke aanbevelingen verder op te nemen zijn door de trekkers bij de betrokken acties	§6.2

CODE	deel	Advies- verlenende instantie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
A18	Deel 13/15	Departement Omgeving	ruimtebeslag	<p>Ruimte</p> <p>Ten aanzien van het 'Ruimtebeslag' concludeert het strategisch MER dat we nog veraf staan van de doelstelling. Hierbij wordt met name het element aangehaald dat extra ruimtebeslag door aanleg nieuwe fietstracé's en wegtracé's vermeden kan worden mits een doordachte aanpak op projectniveau bvb. door het gebruiken van bestaande wegen en verhardingen. Dit element wordt ook aanbevolen ten aanzien van verschillende fietstracé's. Ten aanzien van deze tracé's worden per fietsverbinding in het MER alternatieven voorgesteld om het ruimtebeslag maximaal te beperken (p.80). Het sluit ook aan bij de opmerkingen omtrent ontharding en het terugdringen van bijkomend ruimtebeslag als één van de speerpunten van het ruimtelijk beleid. Het is wenselijk om dit ook expliciet als actiepoint op te nemen en als uitgangspunt te hanteren volgens het duurzaam scenario (zie hiervoor).</p>	Ruimte	Er werd een extra overzicht van de aanbevelingen m.b.t. knelpuntlocaties toegevoegd, onder meer m.b.t. de aanbevelingen voor het verminderen van het ruimtebeslag.	§6.2
A18	Deel 14/15	Departement Omgeving	gezondheid, geluid, lucht & klimaat	<p>Gezondheid, geluid, lucht & klimaat Deze thema's werden niet opnieuw specifiek bekeken. Hiervoor verwijzen we naar voorgaande adviezen en afspraken. Voor luchtkwaliteit moeten de regionale beleidsplannen afgestemd worden op het Vlaamse luchtbeleidsplan.</p>	Mens	Bij de opmaak van het MER werd rekening gehouden met voorgaande adviezen en afspraken. In het strategisch MER werd een beoordeling gemaakt t.o.v. de	neen

CODE	deel	Advies- verlenende instantie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
						doelstellingen uit het Vlaams luchtbeleidsplan binnen het thema Mens in §4.3.4 Luchtkwaliteit.	
A18	Deel 15/15	Departement Omgeving	Biodiversiteit	<p>Biodiversiteit</p> <p>Dit thema werd niet specifiek bekeken, omdat de expertise en de beslissingsbevoegdheid (bvb. over (voortoets) passende beoordeling) bij andere instanties zit. De algemene opmerkingen gelden uiteraard ook voor dit thema. Belangrijke aandachtspunt is de relatie met stikstof (N-depositie).</p> <p>Gelieve met bovenstaande zaken rekening te houden en de nodige aanpassingen te doen aan het ontwerp-plan en ontwerp-MER.</p>	Mens	De relatie met stikstofdepositie werd uitgewerkt in het thema Biodiversiteit in §4.4.4 Vermesting.	Neen

CODE	Deel	Middenveld-organisatie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
M1	Deel 2/5	TLV	vrachtvervoer	<p>Vrachtroutenetwerken</p> <p>Een eerste belangrijk bezwaar betreft de invoering van een vrachtroutenetwerk zoals voorzien op pagina 48 van het beleidsplan. 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 voorbijgestreefd. Het belang van de reductie van CO2 uitstoot 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 de stoten. Dit betekent dat elke extra kilometer, dus elke omweg, hoe klein ook, een negatieve impact heeft op deze verplichting. De assumptie uit</p>	Mens/klimaat	<p>Het klopt niet dat de mogelijke bijkomende uitstoot van CO2 door vrachtverkeer niet in kaart werd gebracht: de CO2-uitstoot van het beleidsplanscenario werd berekend in §4.5.2 voor auto en vrachtverkeer apart en vergeleken met de uitstoot in de referentiesituatie. De stimulering van het gebruik van het vrachtroutenetwerk wordt in het verkeersmodel gesimuleerd door weerstanden in te bouwen op het onderliggend wegennet (vnl. op doortochten door woonkernen). In de sMER werden de daaruit voortvloeiende wijzigingen voertuigkilometers op het hoofd-, resp. onderliggend wegennet berekend, en op basis daarvan ook de te verwachten wijziging in CO2-uitstoot. Dit betreft uiteraard de impact van het plan als geheel (of althans van haar modelleerbare onderdelen) en niet alleen van de maatregel "vrachtroutenetwerk". Uit deze berekening blijkt dat de uitstoot van het vrachtverkeer binnen de vervoersregio beperkt afneemt (-1%). Dit is inderdaad op zich niet voldoende om de genoemde doelstelling te bereiken.</p>	neen

CODE	Deel	Middenveld-organisatie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
				<p>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 vrachtrouten netwerk concreet 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.</p> <p>TLV vreest dat een vrachtrouten netwerk helaas ook impliceert dat bepaalde wegen niet meer voor vrachtwagens toegankelijk zouden worden. Dan hebben we het over het weren van het doorgaand vrachtverkeer in de kernen. TLV is ook vragende partij om het verkeer op lange afstand zoveel als mogelijk via de</p>			

CODE	Deel	Middenveld-organisatie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
				<p>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 goederenvervoer over de weg. TLV verwijst naar de impact op het niveau van klimaat, milieu en de economische welvarendheid van de regio. Daarnaast zijn er uiteraard ook de ongewenste aspecten van directe economische impact voor de transport onderneming, de invloed op rij- en rusttijden en het mogelijke</p>			

CODE	Deel	Middenveld-organisatie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
				<p>risico op het inzetten van meerdere voertuigen in plaats van één vrachtwagen. Al deze gevolgen moeten grondig tegen elkaar afgewogen worden. Slechts op basis van deze analyse kan een weloverwogen maatregel beslist worden.</p> <p>TLV is daarom van oordeel dat op de wegen waarop vandaag vrachtwagens toegelaten zijn, de regel moet zijn dat die ook in de toekomst openstaan voor vrachtwagens. Daarnaast wijst TLV op het mogelijke risico op discriminatie tussen enerzijds vrachtwagens en anderzijds landbouwtractoren. Ook met deze laatste categorie voertuigen wordt er goederenvervoer over de weg gedaan. Het zou onaanvaardbaar zijn mochten op bepaalde wegen wel nog landbouwtractoren en niet meer vrachtwagens toegelaten zijn, omdat ze net dezelfde kenmerken hebben en dezelfde capaciteit tot vervoer van goederen hebben qua volumes en gewicht.</p>			

CODE	Deel	Middenveld-organisatie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
				<p>Naast hierboven al beschreven argumentatie voegt TLV hier nog het volgende aan toe. Het is verkeerd om aan te nemen dat een vrachtwagen die volgeladen is doorgaans rijdt van één herkomstplaats naar één bestemmingsplaats. Het is in de goederenvervoersmarkt eerder regel geworden dat een vrachtwagen deelladingen heeft. Op die manier ontstaat een regionale rit, waarbij binnen de vervoersregio misschien wel vijf of meer losplaatsen en evenveel laadplaatsen zullen moeten aangedaan worden. In bepaalde gevallen zal de stop net buiten de vervoersregio gelegen zijn. Wie de logica van de aanrijroutes oplegt, houdt geen rekening met deze realiteit, en stuurt de vrachtwagen telkens weer naar het hoofdwegennet. Hierdoor ontstaan zeer belangrijk omwegen op deze dagelijkse route. De impact van een dergelijke invoering van het vrachtrouten netwerk is evenwel niet berekend. TLV concludeert dat de extra omwegen niet op hun klimaateffect zijn bestudeerd.</p>			

CODE	Deel	Middenveld-organisatie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
				<p>Op de kaart vrachtroutenetwerk staan heel wat wegen die vandaag ook door vrachtwagens gebruikt moeten worden, niet ingekleurd. Hierdoor wordt het statuut van deze wegen heel twijfelachtig. In veel gevallen gaat het over wegen die een belangrijke verbindende functie hebben, niet alleen binnen de vervoersregio maar ook om de vervoersregio te verbinden met andere bestemmingen. Indien deze gewestwegen in de toekomst verboden zouden worden voor alle vrachtverkeer behalve het bestemmingsverkeer, dan zou dit leiden tot zeer grote omwegen voor de fijnmazige distributie van goederen. Een vrachtwagen die zich in de regio voort beweegt, heeft heel vaak goederen aan boord voor meerdere bestemmingen in de regio. Op vandaag wordt er altijd gekozen voor de kortste en snelste weg van de ene bestemming naar de andere. Samen met een hoge beladingsgraad van het voertuig garandeert dit niet alleen een efficiënte logistieke operatie inzake de kostprijs van de goederen die ter bestemming</p>			

CODE	Deel	Middenveld-organisatie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
				<p>moeten aankomen. Het zorgt er bovendien ook voor dat er zo weinig mogelijk lege kilometers worden gereden. Mochten meerdere wegen verboden worden voor vrachtwagens, dan zou een voertuig telkens van een bepaalde bestemming moeten terugrijden naar het hoofdwegennet om van daaruit via een van de hoofdwegen weer een andere bestemming te kiezen, en zo telkens via een lus een belangrijke omweg moeten maken. Dit zorgt voor een zeer grote toename van de inefficiëntie, van de kosten, en ook van de uitstoot. Zelfs wanneer alle vrachtwagens ooit zero emissie voertuigen zullen zijn, dan nog zorgt dit voor een ongewenste extra verbruik van energie.</p> <p>TLV is bevreesd dat de niet-selectie van een weg binnen één van de netwerken de facto zal betekenen dat vracht er geweerd wordt. Tonnage beperkingen invoeren op bepaalde wegen, zelfs indien gecoördineerd op een regionaal vlak met andere gemeenten, lijkt te zullen leiden tot het weren van bepaalde</p>			

CODE	Deel	Middenveld-organisatie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
				<p>voertuigen op bepaalde plaatsen. Op die manier lijkt op het eerste gezicht de verkeersleefbaarheid toe te nemen op die locatie. Het is evenwel perfect mogelijk dat dit soort maatregelen, wanneer ze het bestemmingsverkeer treffen, net leiden tot meer bewegingen van vrachtvoertuigen. Het is namelijk niet uitgesloten dat de lading van één zwaar voertuig wordt herverdeeld over meerdere lichte voertuigen, voor wie geen tolheffing geldt. Het is niet aangetoond dat dit inzake verkeersveiligheid een betere oplossing is, wel integendeel. Met name bij de lichte vrachtvoertuigen is er in de statistieken inzake betrokkenheid bij verkeersongevallen een zeer duidelijke stijging vast te stellen, terwijl de trend voor vrachtwagens op lange termijn een duidelijk dalende trend laat zien.</p>			
M4	Deel 2/3	Natuurpunt Herent	Aanleg fietsnelweg	<p>Na het doornemen van de documenten wensen wij het volgende op te merken: Wat Herent betreft gaat onze aandacht uit naar enerzijds de aanleg</p>	Biodiversiteit	Het potentiële ruimtebeslag van de fietstracés (incl. de fietsring rond Leuven) in beschermde natuur werd onderzocht binnen het thema Biodiversiteit, §4.4.2. (habitatverlies en -	neen

CODE	Deel	Middenveld-organisatie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
				<p>van een extra fietssnelweg en anderzijds het zoeken van een locatie voor een regionaal logistiek knooppunt. 1. Wat de fietssnelweg betreft gaat het om de fietsring rond Leuven, een verbindende fietssnelweg tussen de fietssnelwegen Leuven-Brussel, Leuven- Mechelen e.a.; inclusief andere reeds goedgekeurde en al dan niet uitgebouwde en in gebruik zijnde corridors. Deze fietsring zal niet noodzakelijk de R23, de autoringweg rond de stad, volgen maar wel parallel lopen. (Beleidsplan, p. 17 & 38 + Actieplan, actie 4). Planning: tegen 2030 onderzoek naar haalbaarheid en tracé. Het is een bevoegdheid van de provincie met advies van de Vervoerregio Leuven. Volgens de betrokken plannen zou de Vlietstraat hier over haar ganse lengte voor in aanmerking kunnen komen. (Ontwerp MER, p. 23, 69-70 en 80). In het bijhorende Ontwerp plan MER wordt o.m.de impact van het voorgestelde tracé van de fietsring op de open ruimte beoordeeld. Nadelige gevolgen voor natuurgebieden, landschapsrelicten</p>		<p>creatie). De potentiële overlap werd bekeken voor: habitat- en vogelrichtlijnggebieden, VEN-gebieden en natuurreservaten/natuurbeheerplannen. Overlap met landschaprelicten werd bekeken binnen het thema Ruimte, §4.2.7 (structuur en relatiewijzigingen in het landschap), overlap met het HAG-gebied werd bekeken binnen het thema Ruimte, §4.2.2 (direct ruimtebeslag). In het afsluitende Synthese-hoofdstuk worden de aanbevelingen mbt ruimtebeslag voor de verschillende thema's samengevat. We verwijzen eveneens naar de passende beoordeling, die toegevoegd werd in bijlage bij het MER.</p>	

CODE	Deel	Middenveld-organisatie	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
				<p>(bv. steilranden met leemgroeven) en HAG-gebieden worden niet vermeld.</p> <p>Afrondend kan worden aangestipt worden dat dit mobiliteitsplan de intentie heeft een om zoveel mogelijk in te zetten op de nettodaling van het ruimtebeslag en afnemende verhardingsgraad in de open ruimte.</p> <p>Natuurpunt Herent is dan ook van oordeel dat maximaal moet worden ingezet op het gebruik en zo nodig het aanpassen van bestaande wegenis om de fietsring te realiseren zodat er geen nood is aan nieuwe bijkomende verharding in landschappelijk waardevolle gebieden. Een aanbeveling in die zin is al terug te vinden in het ontwerp MER-rapport (p.80) en verdient de nodige ondersteuning. De milieu-impact van mogelijke nieuwe tracés voor deze fietssnelweg moet grondig geëvalueerd worden</p>			

CODE	Deel	Inspraak- reactie burger	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
B108	-	-	geluid E314	<p>Ik hoop dat deze e-mail u in goede gezondheid bereikt. Ik heb het regionaal mobiliteitsplan grondig doorgenomen en ik sta volledig achter de voorgestelde visie voor onze regio. Het verheugt me dat er stappen worden ondernomen om de mobiliteit te verbeteren en onze leefomgeving te optimaliseren. Ik schrijf u vandaag met een bezorgdheid die ik wil delen met betrekking tot geluidsoverlast in onze buurt, met name langs de E314 tussen Bekkevoort en Tielt-Winge. Ondanks het feit dat wij ongeveer 1 km van de snelweg wonen, wij wonen op de Oude Tiensebaan 140 in Scherpenheuvel-Zichem, ervaren wij hier aanzienlijke hinder van geluidsoverlast. Ik geloof dat twee factoren hierbij een rol spelen: ten eerste is onze omgeving zeer landelijk, met weinig bebossing of bewoning om het geluid te absorberen. Ten tweede bevinden wij ons op een helling, wat de verplaatsing van geluid lijkt te versterken.</p>	Mens	<p>We verwijzen naar de Nota Inhoudsafbakening van 18 november 2022. Hierin werd meer duiding gegeven bij de geluidsactieplannen en bijhorende knelpuntenlijsten en nota 'stille wegverharding'.</p>	neen

CODE	Deel	Inspraak- reactie burger	onderwerp / trefwoord	inhoud (letterlijke passage)	Effectgroep plan-MER	antwoord / motivatie	verwerking in plan-MER
				<p>Ik vroeg mij of of jullie reeds geluidswerende maatregelen hebben overwogen voor dit stuk snelweg. Een optie zou kunnen zijn om bomen aan te planten om een bufferzone te creëren langs dit deel van de E314. Dit zou niet alleen de geluidsoverlast verminderen, maar ook positieve effecten hebben op het milieu, de biodiversiteit en de algemene levenskwaliteit in onze regio. Ik begrijp dat er prioriteiten moeten worden gesteld, maar ik hoop dat dit idee in overweging kan worden genomen, gezien de relatief beperkte investering in vergelijking met de voordelen die het zou opleveren.</p> <p>Ik kijk uit naar uw reactie en dank u bij voorbaat voor uw tijd en aandacht voor dit belangrijke onderwerp.</p>			
