

Beste,

Tot op heden hebben wij reeds 3 RMP-dossiers (Regionale MobiliteitsPlannen) zien passeren die voor advies verstuurd werden (Limburg, Mechelen en Gent) en 2 andere dossiers die al aan het Team Mer bezorgd werden maar die nog niet verstuurd werden voor advies (Waasland en Kortrijk). Er werd ons gevraagd om deze al eens te bekijken. Wij hebben deze 5 dossiers al eens op hoofdlijnen doorgenomen. Volgens de regelgeving dient het Team Mer pas na de verwerking van de adviezen op de NIA een 'kwaliteitsbeoordeling' te doen, maar het lijkt ons toch zinvol dat wij als Team Mer ook in deze 'voorfase' meedenken over deze nieuwe vorm van milieubeoordelingen uitvoeren. **Wij geven hier onder dan ook reeds enkele eerste impressies mee die meegenomen kunnen worden in het verdere verloop van de MER-procedure. Gelieve deze vooralsnog als 'onderwerpen voor discussie' te beschouwen en niet als definitief standpunt van het Team Mer.** Wij kiezen er als Team Mer voor om onze opmerkingen op de verschillende NIA zo veel mogelijk 'dossier overkoepelend' te geven. Deze mail is dan ook hoofdzakelijk gericht aan de MER-coördinatoren van de 5 reeds ontvangen dossiers, maar is ongetwijfeld ook relevant voor de overige RMP-dossiers.

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

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

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

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

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

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

De quickscan in het dossier van **Mechelen** wordt als volgt omschreven: 'een eerste inschatting van de mogelijk aanzienlijke effecten van de verschillende voorliggende alternatieven van het plan'. Dat lijkt ons correct. Een passage die in de andere richting wijst is echter 'de alternatieve scenario's worden getoetst in deze eerste stap van de milieubeoordeling, de quick scan... het uitgewerkte RMP, vertaald naar maatregelen, wordt meer in detail geëvalueerd in het finale MER.' De quickscan van Mechelen geeft een eerste indruk van de te verwachten effecten, maar heeft uiteraard niet de diepgang die vereist kan worden van een strategische milieubeoordeling. In het dossier Kortrijk wordt verduidelijkt dat de QS slechts een eerste inschatting op hoofdlijnen is die later uitgewerkt wordt... wat o.i. een correcte methodologie is.

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

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

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

Om de MER procedure voor een RMP met een NIA te kunnen opstarten, lijkt het ons wenselijk dat het RMP inhoudelijk toch al redelijk op punt staat (visie, doelstellingen, principes, acties, alternatieven...) en dat dit minstens op hoofdpunten samengevat wordt in de NIA. Het lijkt ons zo dat sommige RMP inhoudelijk reeds verder uitgewerkt zijn dan andere. Zo lijkt het RMP van Waasland ons nog minder uitgewerkt dan het RMP van Mechelen. **Ons standpunt hierover is: gelieve aan te geven in hoeverre**

het plan reeds inhoudelijk uitgewerkt is, i.e. is het nagenoeg volledig inhoudelijk uitgewerkt, dan wel is er nog veel werk op dat vlak nodig, zodat ook de adviesinstanties daarvan op de hoogte zijn.

Ook op het vlak van 'alternatieven' lijken er ons relatief grote verschillen te zijn tussen de RMP. Bij het RMP **Waasland** is de alternatievenafweging beperkt tot het al dan niet aanleggen van concrete ringwegen, terwijl in het RMP van **Mechelen** vrij gedetailleerde scenario's/alternatieven 1, 2A en 2B worden afgewogen. In het dossier van **Kortrijk** is er sprake van 3 onderzoeksscenario's. In het dossier Limburg is er sprake van een 'basisscenario' en 2 andere scenario's 'bereikbaar en betrouwbaar' en 'leefbaar en gezond'. Teneinde in orde te zijn met de juridische plicht om alle redelijke alternatieven in een MER te laten onderzoeken, **stellen wij voor om in elk MER toch een duidelijk en relatief uitgebreid hoofdstuk 'historiek van de alternatievenafweging' toe te voegen** zodat het voor iedereen duidelijk is waarom enkel bepaalde alternatieven overblijven en -nog belangrijk- waarom bepaalde alternatieven/scenario's in de loop van de tijd afgefallen zijn. Het is belangrijk om een zicht te krijgen op het 'waarom' van de overgebleven alternatieven, zodat adviesinstanties en burgers hier hun input over kunnen geven.

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

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

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

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

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

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

DEPARTEMENT OMGEVING

Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en –projecten

TEAM Mer

Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 Brussel

www.omgevingvlaanderen.be

