



Vlaanderen
is omgeving

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

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

Dossiernummer: PLIMOB-07-KW

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

1. Opmaak NIA en raadpleging adviesinstanties

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

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

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

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

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

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

2.1 Algemeen

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

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

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

2.2. Verwerking adviezen

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

3. Methodologische elementen van de milieubeoordeling

3.1 Algemeen

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

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

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

3.2 Alternatieven

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

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

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

4. Beschrijving van de referentiesituatie

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

5. Thema's en beoordelingskader

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

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

6. Inschatting op hoofdlijnen van de mogelijke effecten

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

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

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

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

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

7. Eindbeoordeling Team Mer

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

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

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

Isabel Jacobs

Afdelingshoofd

Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP)