



**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 Antwerpen**

**Dossiernummer: PLIMOB-15-KW**

In het kader van de opmaak van het **Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) voor de vervoerregio Antwerpen** 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 Antwerpen een mail verstuurd waarbij de NIA ter advies voorgelegd werd aan de adviesinstanties.

## 2. Aanpassing van de NIA en kwaliteitsbeoordeling door het Team Omgevingseffecten

### 2.1 Algemeen

In toepassing van artikel 6, §2, tweede lid heeft de erkende MER-coördinator de NIA na de raadpleging van de adviesinstanties aangepast en via een mail van 2 augustus 2023 een aangepaste versie van de NIA bezorgd aan het Team Omgevingseffecten.

Volgens de bepalingen van artikel 6 §2, derde lid van dat besluit moet het Team Omgevingseffecten 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 Omgevingseffecten heeft op verscheidene **officiële vooroverlegmomenten** aangaande de opmaak van deze en de andere NIA's, 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 officiële kwaliteitsbeoordeling van het Team Omgevingseffecten heeft gehad. Het betreft o.a. de opmerkingen die het Team Omgevingseffecten in een mail van 15 juni 2022 bezorgde aan de MER-coördinatoren van de verschillende RMP's. Die opmerkingen werden door het Team Omgevingseffecten ook toegelicht op een digitaal overleg van 22 juni 2022.

### 2.2. 'Nota verwerking adviezen'

Een 'nota verwerking adviezen' werd bezorgd aan het Team Omgevingseffecten. In die nota worden de adviezen van de **adviesverlenende instanties** opgelijst en besproken. Er wordt ook telkens aangegeven of een aanpassing van de NIA gebeurd is.

## 3. Methodologische elementen van de milieubeoordeling

### 3.1 Algemeen

De NIA bevat in hoofdstuk 2.2 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 Omgevingseffecten verklaart zich akkoord met deze bepalingen.

## 3.2 Alternatieven

In het MER wordt echter enkel het beleidsscenario beoordeeld. In hoofdstuk 3.5 van de NIA wordt toegelicht en gemotiveerd dat er geen alternatieven zijn op het niveau van het beleidsscenario. Er is in casu dus geen confrontatie van meerdere (extreme) scenario's. Het Team Omgevingseffecten vindt deze werkwijze in casu correct.

## 4. Referentiesituatie en doorrekeningen met het verkeersmodel

Voor het inschatten van de milieueffecten vertrekt het MER van doorrekeningen met het Regionaal Verkeersmodel Antwerpen (versie 4.2.2). Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen volgende drie scenario's: (1) Routeplan 2030 beleidsscenario, (2) Current Practice 2030 scenario en (3) Referentiescenario 2030.

## 5. Thema's en beoordelingskader

De beoordeling van het RMP van de vervoerregio Antwerpen is tweeledig en bestaat enerzijds uit een doelgerichte beoordeling en anderzijds een effectgerichte beoordeling.

Bij de doelgerichte beoordeling wordt per thema (ruimte, gezondheid, biodiversiteit en klimaat) beoordeeld in welke mate het vervoerregioplan bijdraagt tot realisatie van aan de betreffende thema's gerelateerde doelstellingen. Voor elk van de vier thema's worden in de NIA telkens de relevante beleidsdoelstellingen en het bijhorend toetsingskader gegeven.

Bij de effectgerichte beoordeling wordt per thema gebruik gemaakt van de resultaten van de verkeersmodellering, meer bepaald de wijzigingen in voertuig-aantallen per etmaal van de geplande scenario's t.o.v. de referentietoestand.

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 Omgevingseffecten.

## 6. Varia

In deze NIA werd geen 'quick scan' opgenomen, i.e. een eerste inschatting van de effecten op hoofdlijnen. De effectbeoordeling zal volledig gebeuren in het MER.

Een Passende Beoordeling op strategisch niveau zal opgemaakt worden. Dit dient te gebeuren volgens de meest actuele richtlijnen in dit verband.

## 7. Eindbeoordeling Team Omgevingseffecten

Alvorens de NIA ter advies verstuurd werd naar de adviesinstanties had het Team Omgevingseffecten reeds deelgenomen aan verschillende vooroverlegmomenten waarop de ontwerpversies van de NIA's van de andere vervoerregio's besproken werden. Talloze eerder suggesties van het Team Omgevingseffecten werden zo reeds verwerkt in deze NIA.

De adviezen van de adviesinstanties leiden er niet toe dat de essentie van de methodologie gewijzigd zou moeten worden. Het betreft eerder opmerkingen, suggesties en bezorgdheden. Deze worden in de 'nota verwerking adviezen' 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 Omgevingseffecten 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)