



Vlaanderen
is omgeving

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

Kwaliteitsbeoordeling van het plan-MER in het kader van opmaak van het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) voor de vervoerregio Limburg

Dossiernummer: PLIMOB-02-GK

In het kader van de opmaak van het **Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) voor de vervoerregio Limburg** 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. Kwaliteitsbeoordeling van de NIA van 21 september 2022

Volgens de bepalingen 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. Op 25 mei 2022 werd vanuit de Vervoerregio Limburg een mail verstuurd waarbij de NIA ter advies voorgelegd werd aan de adviesinstanties. Na de raadpleging van de adviesinstanties heeft de erkende MER-coördinator een voorstel opgemaakt hoe omgegaan is met de adviezen en een aangepaste versie van de NIA bezorgd aan het Team Omgevingseffecten. Het Team Omgevingseffecten heeft daarna nog om verduidelijkingen gevraagd en een definitieve versie van de NIA ontvangen op 5 augustus 2022.

In toepassing van artikel 6, §2, derde lid van het bovengenoemde besluit beoordeelde het Team Omgevingseffecten op 21 september 2022 de kwaliteit van de NIA en de wijze waarop werd omgegaan met de adviezen die zijn verleend, als correct en volledig. Het plan-MER kon dus worden opgesteld zoals voorgesteld werd in de **NIA** en in overeenstemming met de **kwaliteitsbeoordeling van 21 september 2022**.

2. Van ontwerp plan-MER naar plan-MER

Vervolgens werd het **ontwerp plan-MER** opgesteld onder leiding van de erkende MER-coördinator. Bij de opmaak van het ontwerp MER werd tussentijds geregeld overleg gepleegd tussen enerzijds de initiatiefnemer en de MER-coördinator en anderzijds het Team Omgevingseffecten.

In toepassing van artikel 7 § 3 van het bovengenoemde besluit bezorgde het departement het door de minister goedgekeurde voorlopige ontwerp van regionaal mobiliteitsplan aan de betrokken actoren en de **adviesinstanties**, te samen met het ontwerp van plan-MER.

Krachtens artikel 7 §4 van het bovengenoemde besluit werd een **openbaar onderzoek** georganiseerd over het ontwerp RMP en het ontwerp plan-MER. Dat openbaar onderzoek liep van 31 mei tot en met 29 juli 2023.

De initiatiefnemer bezorgde de ontvangen opmerkingen en adviezen, een verwerking van de opmerkingen en adviezen, en een hieraan aangepaste versie van het plan-MER op 29 september 2023 aan het Team Omgevingseffecten. Op vraag van het Team Omgevingseffecten en na informeel overleg werd het plan-MER op een aantal punten nog bijkomend verduidelijkt. **Het aangevulde finale plan-MER werd door ons ontvangen op 21 november 2023.**

3. Kwaliteitsbeoordeling van het plan-MER

Krachtens artikel 8 §2 van het bovengenoemde besluit beoordeelt het Team Omgevingseffecten de kwaliteit van het plan-MER vóór het ontwerp van regionaal mobiliteitsplan wordt vastgesteld. Ze toetst daarvoor aan de kwaliteitsbeoordeling van de NIA én aan de gegevens die vereist zijn conform artikel 4.2.8, § 1bis, van het decreet van 5 april 1995 (i.e. de minimale inhoud van een plan-MER). Ze houdt daarbij rekening met de adviezen, opmerkingen en bezwaren die tijdens het advies verlenen, conform artikel 7, § 5 en het openbaar onderzoek zijn gemaakt. Het Team Omgevingseffecten dient dus een driedelige toetsing te doen.

3.1. Toetsing aan de kwaliteitsbeoordeling van de NIA

Er dient een toetsing te gebeuren aan de **kwaliteitsbeoordeling van de NIA** van 21 september 2022. Die kwaliteitsbeoordeling van de NIA bestond in casu voornamelijk uit **een gemotiveerde bevestiging van de methodologie zoals die voorgesteld werd in de NIA** en een gemotiveerde bevestiging dat er een correcte verwerking van de adviezen gebeurd is in de NIA.

Het Team Omgevingseffecten is van mening dat de **methodologie zoals voorgesteld in de NIA op een voldoende wijze ook zo werd toegepast bij de opmaak van het plan-MER**. Het is logisch dat er in een langlopend proces voor een strategisch plan en strategisch plan-MER enkele wijzigingen aan de inhoud van het plan en de methodologie van het plan-MER gebeuren. Zulke wijzigingen werden -in overleg met het Team Omgevingseffecten- op voldoende wijze toegelicht en gemotiveerd in het plan-MER.

Via een **verkeersmodellering** worden de mobiliteitseffecten van het plan begroot en de resultaten van deze verkeersmodellering dienen als basis voor de milieueffectbespreking binnen de thema's en subthema's in het plan-MER. Een aantal effecten werd semi-kwantitatief ingeschat, maar de meeste effecten werden op een kwalitatieve wijze beoordeeld, i.e. op basis van het **expert judgement** van de opstellers van het plan-MER.

In de synthesenota van het RMP Limburg werden **3 onderzoeksscenario's** weerhouden die verder onderzocht werden op hun impact. Het betrof een 'basisscenario', het scenario 'bereikbaar en betrouwbaar' en het scenario 'leefbaar en gezond'. Deze drie scenario's werden getoetst in de eerste stap van de milieubeoordeling die in de NIA aan bod kwam, i.e. de 'quick scan'. Deze scenario's moesten niet beschouwd worden als '**alternatieven**', maar eerder als combinaties van bouwstenen in functie van het samenstellen van het uiteindelijk beleidsscenario. Het betreft een basispakket en twee 'extreme' of kansrijke scenario's om zo inzicht te krijgen in de effectiviteit van multimodale en integrale mobiliteitsstrategieën. In het MER zelf wordt enkel **het beleidsscenario** (i.e. het uitgewerkte RMP, vertaald naar maatregelen) beoordeeld.

In hoofdstuk 5.3.11 van het plan-MER staat een **voortoets op de passende beoordeling**. Hierin komt men tot de conclusie dat het RMP Limburg geen expliciete ingrepen voorziet, rechtstreeks te linken aan de natuurlijke kenmerken van de SBZ's binnen de vervoerregio, zodat er op dit strategisch niveau geen uitspraken gedaan kunnen worden over de potentiële impact van het RMP op het (bereiken van) de lokale instandhoudingsdoelstellingen van de diverse SBZ gebieden. Het al dan niet voorkomen van effecten op SBZ moet binnen plan- en projectprocessen die eventueel volgen uit het RMP worden nagegaan. Dit wordt bevestigd in het advies van ANB.

Naast een beschrijving van de directe effecten, wordt er in het plan-MER duidelijk ook aandacht besteed aan de inschatting van de **indirecte effecten**. Zo wordt bijvoorbeeld het ruimtebeslag voor nieuwe fietsinfrastructuur op korte termijn en lokaal wel als negatief ingeschat, maar tegelijk wordt de nuance gemaakt dat dit op langere termijn wel elders tot een afbouw van de auto-infrastructuur kan leiden.

De nieuwe weg- en fietsverbindingen werden louter indicatief ingetekend in het verkeersmodel. Het gaat dus niet om concrete tracés, maar evenmin is de bandbreedte waarbinnen die verbindingen in de praktijk gerealiseerd kunnen worden uiteraard ook niet eindeloos groot. Indicatieve tracés werden wel doorgerekend om de effecten van de maatregelen te kunnen duiden. De indicatieve tracés werden ook op themakaarten weergegeven om een eerste thematisch effectinschatting te kunnen doen.

Het plan-MER bevat o.a. een uitgebreide beschrijving van **de impact van de wijziging in voertuigkilometers op de stikstofdepositie t.h.v. SBZ- en VEN-gebied**. Deze impact wordt ingeschat op basis van de wijziging in voertuigkilometers binnen en nabij (binnen een buffer van 500m) de natuurgebieden binnen het plangebied, en waar relevant ook o.b.v. de wijzigingen in verkeersintensiteit op individuele wegen.

3.2. Toetsing aan de gegevens die vereist zijn conform artikel 4.2.8, §1bis van het decreet

In bovengenoemd artikel wordt opgelijst welke gegevens een plan-MER ten minste moet bevatten. Het artikel lijst 11 punten op. Het Team Omgevingseffecten stelt vast dat al deze elementen terug te vinden en voldoende uitgewerkt zijn in het voorliggende plan-MER. Het plan-MER bevat een niet-technische samenvatting (NTS).

3.3. Toetsing of voldoende rekening gehouden werd met de adviezen uit de adviesronde, en de opmerkingen en bezwaren uit het openbaar onderzoek

Het Team Omgevingseffecten ontving een document waarin alle adviezen in tabelvorm inhoudelijk opgelijst en per adviesonderdeel uitgesplitst werden. Telkens werd elk adviesonderdeel ook besproken, i.e. er werd aangegeven of het betrekking had op het plan-MER, er werd een 'antwoord' gegeven op het deeladvies en ten slotte werd ook aangegeven of en hoe het verwerkt werd in het plan-MER.

Deze verwerkingstabel werd grondig doorgenomen door het Team Omgevingseffecten. Een aantal antwoorden en verwerkingsvoorstellen werden informeel besproken met de MER-coördinator en een aantal aanpassingen en bijstellingen aan de tabel werden gedaan op verzoek van het Team Omgevingseffecten. De finale versie van de verwerkingstabel bevat o.i. een degelijke en kwaliteitsvolle verwerking van de adviezen.

4. Eindbeoordeling door het Team Omgevingseffecten

Alvorens het ontwerp plan-MER ter advies verstuurd werd naar de adviesinstanties, werd het ontwerp MER voor een informeel nazicht reeds bezorgd aan het Team Omgevingseffecten. Deze informele eerste beoordeling had tot doel om te garanderen dat er een voldoende kwaliteitsvol uitgewerkt ontwerp MER aan de adviesinstanties voorgelegd kon worden. Enkele suggesties van het Team Omgevingseffecten in april 2023 werden zo reeds verwerkt in het ontwerp MER, zodat gesteld kan worden dat het ontwerp MER reeds een eerste officieuze kwaliteitsbeoordeling van het Team Omgevingseffecten had gekregen.

De adviezen van de adviesinstanties leidden er niet toe dat de essentie van de uitwerking en conclusies van het plan-MER gewijzigd werden. De adviezen werden in de verwerkingstabel correct en voldoende kwaliteitsvol verwerkt. Ook die verwerkingstabel was het voorwerp van informele communicatie tussen het Team Omgevingseffecten en de MER-coördinator, wat tevens leidde tot enkele aanpassingen en bijstellingen aan de tabel.

In toepassing van artikel 8 §2 van het besluit oordeelt het Team Omgevingseffecten dat het plan-MER voldoende kwaliteitsvol uitgewerkt werd op een detailniveau dat past bij de inhoud van het voorliggende strategische plan. Het plan-MER voldoet aan de verwachtingen van het Team omgevingseffecten.

Isabel Jacobs

Afdelingshoofd

Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning- en projecten (GOP)