



**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 Vlaamse Rand**

**Dossiernummer: PLIMOB-07-GK**

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. Kwaliteitsbeoordeling van de NIA van 6 oktober 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 27 juni 2022 werd vanuit de Vervoerregio Vlaamse Rand 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 28 september 2022.

In toepassing van artikel 6, §2, derde lid van het bovengenoemde besluit beoordeelde het Team Omgevingseffecten op 6 oktober 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 6 oktober 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 19 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 13 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 6 oktober 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. Het betreft o.a. het meenemen van BHG in het plangebied (zie verder).

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 het plan-MER werd gekozen om het **Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG)** mee op te nemen in het plangebied om te kijken of de modal split doelstelling binnen de vervoerregio gehaald wordt. Deze werkwijze was niet in overeenstemming met de NIA. Wat alternatieven betreft, werd in de NIA bovendien gemotiveerd dat enkel scenario 3 verder wordt meegenomen omdat enkel dit scenario voldoet aan de doelstelling (modal split). Door in het plan-MER rekening te houden met de modal split van BHG, wordt deze redenering wankel. De bezorgdheid is dat het derhalve onduidelijk is of de vervoerregio op zich (i.e. zonder BHG) de modal split doelstelling zou halen. Er kan m.a.w. sprake zijn van een vertekend beeld. Het Team Omgevingseffecten heeft deze bezorgdheid besproken met de MER-coördinator en in het plan-MER werden vervolgens voldoende verantwoording, duiding en nuancering rond dit onderwerp gegeven in hoofdstuk 6.8.2 van het plan-MER.

Het viel ons op dat er bij de conclusies van de effectbesprekingen vooral aandacht was voor de directe effecten, en dat **indirecte effecten** wat onderbelicht bleven. Een kritische eindbeschouwing hierover werd aan het plan-MER toegevoegd, dewelke o.i. voldoende nuance aanbrengt.

In het proces van de opmaak van het RMP is met cumulatieve pakketten van maatregelen gewerkt die elk een aantal maatregelen op het vlak van mobiliteit bevatten. Om uiteindelijk de doelstellingen te behalen is een ambitieus scenario noodzakelijk om zo veel mogelijk van de hoofddoelstelling te behalen (modal shift van 50%). Het plan-MER beoordeelt **geen alternatieven** of verschillende scenario's aangezien het meest ambitieuze scenario 3 nodig is waarin alle maatregelen vervat zitten. De uitgebreide motivatie hieromtrent in het plan-MER is o.i. afdoende.

Het plan-MER bevat in §8.4.11 een **voortoets passende beoordeling** waarin wordt beargumenteerd dat er geen betekenisvolle aantasting van relevante beschermde natuur verwacht wordt binnen de perimeter waarop dit RMP betrekking heeft.

Bij verscheidene adviesinstanties was er de verwachting dat een aantal mogelijk **lokaliserbare acties** op een diepgaander niveau besproken zouden worden. Als Team Omgevingseffecten zijn wij akkoord met de aanpak in het plan-MER van een bespreking van 'locatietypes' i.p.v. concreet lokaliserbare acties. Des te meer ook omdat in het plan-MER verduidelijkt wordt dat de tracés indicatief geïnterpreteerd moeten worden en dus niet locatiespecifiek. Het plan lijst een aantal lokaliserbare acties op, zonder deze echter in detail uit te werken. In het MER lezen wij dat 'er vanuit een helikopterniveau gekeken wordt naar de effecten', wat wij correct vinden in dit strategisch MER. De tiering is o.i. dus op een correcte manier gebeurd.

Vanuit de adviezen kwam de vraag om ook de effecten van de voorgestelde **flankerende maatregelen** (inzake o.a. gedrag, parkeerbeleid en rekeningrijden) door te rekenen. Als Team Omgevingseffecten zijn wij echter van mening dat een focus op de inhoud van het plan correct is en dat het modelleren van de flankerende maatregelen buiten de scope van het plan-MER valt. Dit wordt voldoende gemotiveerd in het MER.

In het plan-MER werd nog een verduidelijking toegevoegd m.b.t. de **prioritering** van de acties in hoofdstuk 6.2.

In hoofdstuk 8.4.8 van het plan-MER wordt toegelicht hoe de doorrekeningen met het verkeersmodel toelaten om een aantal semi-kwantitatieve conclusies te trekken in verband met de verwachte **stikstofdeposities** veroorzaakt door het plan.

### 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 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 januari 2023 werden zo reeds verwerkt in het ontwerp MER, zodat gesteld kan worden dat het ontwerp MER reeds een eerste officiële 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 bijsturingen 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)