



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 de opmaak van het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) voor de vervoerregio Vlaamse Ardennen

Dossiernummer: PLIMOB-11-GK

In het kader van de opmaak van het **Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) voor de vervoerregio Vlaamse Ardennen** 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 april 2023

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. Vanuit de Vervoerregio Vlaamse Ardennen werd op 30 januari 2023 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 een definitieve versie van de NIA ontvangen op 24 maart 2023.

In toepassing van artikel 6, §2, derde lid van het bovengenoemde besluit beoordeelde het Team Omgevingseffecten op 6 april 2023 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 april 2023**.

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 liep van 18 september tot en met 16 november 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 12 januari 2023 aan het Team Omgevingseffecten **voor een officiële kwaliteitsbeoordeling**.

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 april 2023. 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**.

Via modellering werden de wijzigingen in voertuigkilometers ingeschat per type gebied en per vervoerswijze. Dit is een model opgebouwd op het strategisch niveau van de mobiliteitsplannen. Het gaat niet om concreet, kwantificeerbare plannen en bijgevolg niet om een modelresultaat dat exact en kwantitatief is. Wel gaat het om een strategisch te interpreteren modelresultaat dat kwalitatief te interpreteren en te beoordelen is.

Bij de verwerking van de modelgegevens werd voor de VVR Vlaamse Ardennen een opsplitsing gemaakt tussen **vijf typegebieden**: kwetsbare gebieden, stedelijke gebieden, kernen, bedrijventerreinen en open ruimtegebieden.

De milieueffectbespreking is grotendeels gebaseerd op de verkeersmodelgegevens die gehanteerd zijn bij de opmaak van het plan. De beschikbare doorrekening van het regionale vervoersmodel bestaat uit een cumulatief model dat enkele best cases integreert. Het is dus een '**best case scenario**', i.e. een scenario dat er van uitgaat dat de voorgenomen visie integraal wordt gerealiseerd. Bij de interpretatie van deze gegevens werd rekening gehouden met het 'best case' karakter van de modelgegevens.

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 worden de effecten van de verschillende **bouwstenen** van de visie onderzocht en beoordeeld. Het plan bevat ook reeds een aantal **concrete acties en maatregelen** die de vervoersregio zelf gaat nemen om de visie op terrein te realiseren. De effecten van deze maatregelen worden besproken, maar niet beoordeeld omdat ze deel uitmaken van het overkoepelend geheel van de visie en zijn bouwstenen, waarbij individuele effecten in dit kader samen moeten beoordeeld worden met de andere maatregelen en acties, alsook met maatregelen en acties die (nog) geen deel uitmaken van de actietabel omdat ze op een ander beleidsniveau genomen moeten worden of pas in de toekomst kunnen genomen worden.

In de NIA werd gesteld dat het RMP tot stand gekomen is door een iteratief overlegproces waarbij stakeholders en de leden van de vervoerregioraad hun insteek gaven op voorgestelde maatregelen in diverse werkdomeinen. Binnen deze methodiek werden 2 scenario's onderzocht vertrekkende vanuit een alternatieve visie op mobiliteit, i.e. toekomstscenario's gebaseerd op het concentratiemodel en het rastermodel. In de synthesesnota is een concrete uitwerking van de modellen en de resultaten van het onderzoek gebeurd waarin beide modellen met elkaar vergeleken werden. Uit die resultaten blijkt dat de gewenste doelstellingen het best bereikt worden met het concentratiemodel. In de NIA werd geargumenteed dat het rastermodel niet als een redelijk alternatief beschouwd wordt. Enkel het eigenlijke RMP gebaseerd op het concentratiemodel werd derhalve verder aan een uitgebreide milieueffectenbeoordeling onderworpen worden. Door een wisselwerking tussen het plan-MER en de opmaak van het RMP werden vanuit de milieubeoordeling suggesties gedaan voor een verfijning van het RMP.

We stellen vast dat er binnen elke receptordiscipline (mens-gezondheid, ruimte, biodiversiteit en klimaat) steeds eerst naar de effecten van de bouwstenen gekeken wordt, dan naar de effecten van de acties en er tenslotte aan aftoetsing aan de beleidsdoelstellingen gebeurt. Dat lijkt **methodologisch** correct en zoals afgesproken. De quickscan die uitgevoerd werd in de NIA betrof enkel een eerste beknopte inschatting van de mogelijk aanzienlijke effecten voor elk van de 4 thema's.

In **hoofdstuk 4.4.10 van het plan-MER** werd een **voortoets op de passende beoordeling** opgenomen. Deze komt tot het besluit dat -rekening houdend met de kenmerken en het abstractieniveau van het plan, en met de randvoorwaarde dat de verdere uitwerking van de maatregelen telkens afgetoetst worden aan de ruimtelijk-ecologische draagkracht waarbij de impact van een ruimte-inname, de impact op barriërewerking, de eventuele verstorende impact en de impact op de

hydrologische standplaatskenmerken afgetoetst worden aan de instandhoudingsdoelstellingen- er besloten kan worden dat het plan geen risico inhoudt op het veroorzaken van significant negatieve effecten op de aanwezige Habitat- en Vogelrichtlijngebieden of Bijlage III soorten van het Natuurdecreet, en dat er dus voor het voorliggend plan geen passende beoordeling dient te worden opgemaakt. Tevens wordt besloten dat voor het voorliggend plan geen passende beoordeling dient te worden opgemaakt ten opzichte van de SBZ in Wallonië.

Na de opmaak van het MER zijn er nog verdere fijnstellingen en wijzigingen doorgevoerd aan het RMP en het actieplan. Dit op basis van verder overleg met de actoren, inspraakreacties of aanbevelingen uit het MER. Dit wordt toegelicht in hoofdstuk 6.1.

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 en inspraak in tabelvorm inhoudelijk opgelijst en per adviesonderdeel uitgesplitst werden. Telkens werd elk adviesonderdeel ook besproken, i.e. er werd een 'antwoord/motivatie' gegeven op het deeladvies. Die bespreking leidde tot enkele verduidelijkingen en aanpassingen aan het plan-MER.

Deze verwerkingstabel werd grondig doorgenomen door het Team Omgevingseffecten. Deze bevat o.i. een degelijke en kwaliteitsvolle verwerking van de adviezen en inspraak.

De tijdens het openbaar onderzoek geformuleerde adviezen en bezwaren hebben dus tot een aantal aanpassingen en wijzigingen geleid in de milieueffectenbeoordeling en het plan. Daarnaast zijn er ook een aantal vormelijke wijzigingen doorgevoerd, die geen impact hebben op de effectbespreking. Dit wordt ook nog eens toegelicht in hoofdstuk 6.2 van het MER.

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 juni 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.

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)