



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 Antwerpen

Dossiernummer: PLIMOB-15-GK

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. Kwaliteitsbeoordeling van de NIA van 7 september 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. De NIA werd via e-mail ter advies voorgelegd 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 2 augustus 2023.

In toepassing van artikel 6, §2, derde lid van het bovengenoemde besluit beoordeelde het Team Omgevingseffecten op 7 september 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 7 september 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 openbaar onderzoek liep van 31 oktober tot en met 31 december 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 13 februari 2023 aan het Team Omgevingseffecten.

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 RMP 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 driedledige 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 7 september 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**.

De beoordeling in het kader van het plan-MER bij het RMP is een strategische effectbeoordeling. Dit houdt in dat ze gericht is op het beoordelen van strategische keuzes zoals die in het RMP naar voor komen. Dit betekent dat in het MER in de eerste plaats gebruik gemaakt wordt van bestaande gegevens en dat de effectbeschrijving en -beoordeling overwegend kwalitatief is. In hoofdstuk 3.1.2 van het MER wordt toegelicht waar deze kwalitatieve beoordelingen aangevuld worden met kwantitatieve gegevens op basis van de verkeersmodelleringen.

De modellering met het multimodaal verkeersmodel laat toe om een inschatting te maken van de impact die het plan zal hebben op effecten die direct toe te wijzen zijn aan de verkeersstromen, met name de emissies naar lucht en geluid. Omwille van het strategische karakter van het MER worden geen gebiedsdekkende lucht- en geluidsmodelleringen voor het volledig wegennetwerk van het plangebied voorzien. Een goede 'proxy' voor het inschatten van lucht- en geluidseffecten

is de wijziging in voertuigaantallen en voertuigkilometers tussen de referentiesituatie en het scenario Routeplan 2030. De enige uitzondering hierop is een modellering met het luchtmodel IMPACT voor de hoofdwegen.

Omwille van de aard van de te onderzoeken maatregelen wordt geopteerd voor een receptorgerichte benadering. De beoordeling van de effecten van een ingreep gebeurt op het niveau van de zogenaamde receptordisciplines: Ruimte, Biodiversiteit en Gezondheid. Ook Klimaat komt als thema aan bod.

Mobiliteit wordt niet als afzonderlijk thema opgenomen in het plan-MER. De mobiliteitsgerelateerde plandoelstellingen van het RMP zelf worden dus niet in het MER beoordeeld, maar aspecten als verkeersveiligheid en -leefbaarheid worden wel afgedekt in het thema gezondheid.

In het MER wordt enkel het beleidsscenario beoordeeld. Er worden geen alternatieven op het niveau van het beleidsscenario beschouwd. Aangezien echter een deel van het Routeplan 2030 niet realiseerbaar is tegen 2030, wordt wel een 'realistisch' tussenscenario onderzocht, het zogenaamd Current Practice 2030 scenario. In dit scenario zitten de projecten die onderdeel maken van het Routeplan 2030 en waarvan redelijkerwijze kan vanuit gegaan worden dat deze tegen 2030 zullen gerealiseerd zijn.

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.

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 (onderverdeeld in 10 hoofdstukken) bijdraagt tot realisatie van aan de betreffende thema's gerelateerde doelstellingen. Telkens worden ook aanbevelingen gedaan.
- Bij de **effectgerichte beoordeling** wordt per thema gebruik gemaakt van de resultaten van de verkeersmodellering, meer bepaald de wijzigingen in voertuigaantallen per etmaal van de geplande scenario's t.o.v. de referentietoestand.

In het plan-MER wordt ook de **indirecte impact van de wijziging in verkeersstromen t.h.v. SBZ- of VEN-gebied**, dit zowel t.a.v. stikstofdepositie als geluidsverstoring, bekeken. Deze impact wordt ingeschat op basis van de wijziging in voertuigkilometers binnen en nabij de natuurgebieden binnen het plangebied, en waar relevant ook o.b.v. de wijzigingen in verkeersintensiteit op individuele wegen.

In hoofdstuk 5.3.11 staat de '**voortoets passende beoordeling**'.

De aanbevelingen uit voorliggend MER gaven aanleiding tot een aantal bijstellingen van de (strategische) visie van het RMP, waardoor de milieueffectrapportage daadwerkelijk doorwerkte in de besluitvorming van het RMP. Voor elke aanbeveling uit het MER werd door de opstellers van het RMP aangegeven hoe er mee omgegaan werd bij de uitwerking van de definitieve versie van

het RMP. Een overzicht van alle maatregelen en van de bijhorende bijstellingen is te vinden in de tabel in hoofdstuk 6.2.

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

In hoofdstuk/bijlage 6.3 van het plan-MER worden in tabelvorm de adviezen en publieke inspraak die relevant kunnen zijn voor het MER opgelijst en verwerkt. Voor elk advies- of inspraakonderdeel wordt een antwoord/motivatie gegeven en aangegeven of een verwerking in het MER nodig is. Een aantal van de reacties en adviezen gaf aanleiding tot (beperkte) aanpassingen van het plan-MER. Deze aanpassingen worden met rode markering in voorliggend plan-MER weergegeven.

Deze verwerkingstabel werd grondig doorgenomen door 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

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)