



Verklaring over de milieueffectenrapportage: Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Antwerpen

Het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) voor de Vervoerregio Antwerpen werd op 15 april 2024 door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters goedgekeurd, nadat het in de Vervoerregioraad Antwerpen werd vastgesteld op 12 maart 2024. De mogelijke milieueffecten van dit plan zijn gedocumenteerd in een bijhorend plan-MER (met kenmerk PLIMOB-15-GK) dat op 26 februari 2024 een gunstige kwaliteitsbeoordeling kreeg van het Team Mer.

Conform artikel 9 §3 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 20 november 2020 betreffende de RMP's geeft voorliggende verklaring weer:

- de manier waarop de milieuoverwegingen in het regionale mobiliteitsplan zijn geïntegreerd;
- in voorkomend geval, de manier waarop rekening is gehouden met het plan-MER, de adviezen, de raadpleging van het publiek en het resultaat van de grensoverschrijdende raadpleging;
- de redenen waarom is gekozen voor het regionale mobiliteitsplan, zoals het is aangenomen, in het licht van de andere redelijke alternatieven die zijn behandeld;
- in voorkomend geval, de monitoringmaatregelen waartoe wordt besloten conform artikel 4.6.3bis van het decreet van 5 april 1995.

De opmaak van het regionaal mobiliteitsplan met bijhorende milieueffectrapportage gebeurt volgens een geïntegreerde procedure zoals vastgelegd in het Besluit van de Vlaamse Regering van 20 november 2020 over de regionale mobiliteitsplannen met integratie van milieueffectrapportage. Zo is er een doorwerking van de milieuoverwegingen in het tot stand komen van het RMP.

Na de onderzoeksfase die de stand van zaken van de mobiliteitsproblematiek weergeeft en inzicht brengt in gewenste oplossingsrichtingen van het mobiliteitsbeleid, wordt gestart met de opbouw van een strategische visie en doelstellingen. In die fase worden daarvoor de in aanmerking te nemen alternatieven onderzocht aan de hand van mogelijke beleidsscenario's waaruit dan een voorkeursscenario wordt gedefinieerd. In die fase start ook de milieueffectanalyse. De manier waarop deze zal doorwerken op de verdere ontwikkeling van het voorkeursscenario wordt vastgelegd in een "Nota Inhoudsafbakening" (NIA). De NIA geeft een voorstel van reikwijdte en detailleringniveau met een beschrijving van de te onderzoeken effecten inclusief de te gebruiken methodologie. De adviesperiode liep van 10/07/2023 tot 23/06/2023 Na verwerking van de ontvangen adviezen verleende het Team Mer een gunstige kwaliteitsbeoordeling op 07/09/2023.

Het advies van het Team Mer werd meegenomen in de opmaak van het voorlopig ontwerp plan-MER. De wijze waarop het voorkeursscenario tot stand kwam, wordt toegelicht in de bijlage "overzicht proces RP2030 participatie etc.xlsx". Er zijn geen uitgewerkte alternatieven op het niveau van het beleidsscenario, aangezien het beleidsscenario Routeplan 2030 tot stand is gekomen op basis van een zorgvuldig en participatief proces dat heeft geleid tot een weloverwogen antwoord op de uitdagingen die aan de basis liggen van voorliggend Routeplan 2030. Dit proces, waarbij gaandeweg keuzes werden vastgelegd, geschiedde in dialoog met verschillende stakeholders en in samenwerking met de nodige experts. Bij elke stap in het totstandkomingsproces zijn bijgevolg afwegingen gemaakt die samen hebben geleid tot het beleidsscenario. Er is niet vertrokken vanuit een confrontatie van meerdere scenario's.

Volgens de krijtlijnen uit de Nota Inhoudsafbakening werd vervolgens een ontwerp plan-MER opgesteld. Hierin werden niet alleen de opmerkingen uit de kwaliteitsbeoordeling van Team Mer op de Nota Inhoudsafbakening meegenomen maar werden tal van milieuoverwegingen in het regionale mobiliteitsplan geïntegreerd. Dit gebaseerd op de mogelijke milieugevolgen van de voorgestelde mobiliteitsmaatregelen.

Het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan en het ontwerp plan-MER gingen vervolgens samen in openbaar onderzoek van 31/10/2023 tot en met 31/12/2023 en werden tevens voorgelegd voor advies aan adviesinstanties (ook de grensoverschrijdende) die geselecteerd werden i.s.m. Team Mer. Deze adviesvraag liep van 18/10/2023 tot 17/01/2024.

De binnengekomen adviezen uit het openbaar onderzoek en de adviesvraag werden gebundeld en verwerkt, desgevallend werden het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan en het ontwerp plan-MER aangepast. De wijze waarop de ontvangen inspraak en de adviezen op het ontwerp plan-MER verwerkt werd, is te raadplegen op de website, zie bijlage 'verwerking adviezen en bezwaren' bij het RMP.

Vervolgens werd het definitieve plan-MER aan Team Mer bezorgd voor een kwaliteitsbeoordeling. Op 26/02/2024 gaf het Team Mer een positieve kwaliteitsbeoordeling op het plan-MER van de Vervoerregio Antwerpen. Team Mer is van oordeel dat de effecten van het RMP op een correcte wijze in beeld zijn gebracht, rekening houdend met het strategisch karakter van het plan.

In het plan-MER wordt een kwalitatieve doorkijk gemaakt naar mogelijke milieueffecten die gepaard kunnen gaan met de gewenste ingrepen van het Regionaal Mobiliteitsplan, gericht op het maken van strategische keuzes. Daarnaast is een verkeersmodel ingezet om het wensbeeld van het Regionaal Mobiliteitsplan door te rekenen en waar mogelijk de kwalitatieve beoordelingen te onderbouwen met kwantitatieve gegevens. Op basis hiervan worden mogelijke effecten op vlak van mobiliteit vastgesteld. De effectbeoordeling gebeurt binnen vier disciplines: Ruimte, Gezondheid (Mens), Biodiversiteit en Klimaat. De beoordeling over de milieueffecten hebben de beleidskeuzes en het actieplan in het regionaal mobiliteitsplan meebepaald. Daarnaast formuleert het plan-MER ook een aantal voorstellen om eventuele negatieve effecten te milderen en om positieve effecten te versterken. Het overzicht van de effectbeoordelingen en aanbevelingen is te raadplegen op de website.

Globaal kan worden gesteld dat de acties van het RMP :

- algemeen een beperkte tot positieve bijdrage hebben op de onderzochte disciplines;
- acties binnen het thema openbaar vervoer en wegennet een negatieve bijdrage hebben op habitatverlies en ver-/ontsnippering en op klimaatadaptatie
- de sterkste positieve bijdrage wordt geleverd inzake ruimtelijke samenhang

Naast de in het RMP opgenomen monitoringsmaatregelen (zie bijlage 'evaluatiekader' en de monitoring die wordt voorzien artikel 24 van het Decreet Basisbereikbaarheid en bijhorend Besluit van de Vlaamse Regering

van 13 mei 2022 betreffende de mobiliteitsmonitoring en voortgangsrapportage zijn er geen bijkomende monitoringsmaatregelen vereist.

Alle documenten zijn raadpleegbaar op de website van de Vervoerregio Antwerpen:
www.vervoerregioantwerpen.be .

Namens de initiatiefnemer,



Koen Kennis

Politiek voorzitter VVR Antwerpen

Schepen stad Antwerpen

Filip Boelaert

Ambtelijk voorzitter VVR Antwerpen

Dep. MOW