

5.3 Alternatieven en scenario's

Voor infrastructurele plannen en projecten zoals nieuwe wegen, stadsontwikkelingsprojecten of gemengde projecten (wegen in combinatie met stadsontwikkeling, ...) worden vaak alternatieven of scenario's bepaald, die al dan niet een combinatie zijn van verschillende elementen zoals infrastructuur, sturingsmechanismen (bvb. tol), snelheidsverlaging, modal shift,....

Bij de bepaling van de te onderzoeken alternatieven en scenario's moet een afweging gebeuren van de zinvol te bespreken combinaties van de verschillende elementen. Het is belangrijk om luchtkwaliteit ook mee te nemen in deze afweging en niet enkel de focus te leggen op (verschillen in) mobiliteitsaspecten.

Weerhouden alternatieven en scenario's moeten vervolgens **zo concreet mogelijk** beschreven worden. Hierbij moet duidelijk aangegeven worden welke **randvoorwaarden** inherent zijn aan het voorgestelde alternatief of scenario en waar ze juridisch verankerd (kunnen) worden. Dit kan o.a. in de stedenbouwkundige voorschriften, in een vergunning of in het voorkeursbesluit.

De weerhouden alternatieven en scenario's die gemodelleerd worden in de discipline mens-mobiliteit moeten ook gemodelleerd worden met de luchtkwaliteitsmodellen. Wanneer het om een groot aantal scenario's gaat, kan **een selectie** gebeuren van de scenario's die al dan niet gedeeltelijk gemodelleerd moeten worden. Belangrijk is evenwel dat het scenario dat uiteindelijk vastgelegd /verankerd wordt in de besluitvorming wel volledig doorgerekend is met de luchtkwaliteitsmodellen.

Relatie met alternatieven en scenario's in andere disciplines

De alternatieven en scenario's moeten, indien relevant, ook binnen **andere disciplines** beoordeeld worden. Als alternatief voor de aanleg van weginfrastructuur wordt bijvoorbeeld vaak de mogelijkheid voor insluiting of overkapping onderzocht. De **locatie van de tunnelmonden** is ook relevant voor blootstelling in de discipline mens-gezondheid.

Omgekeerd moeten alternatieven en scenario's uit andere disciplines ook binnen de discipline lucht beoordeeld worden. **Snelheidsverlaging** op een autosnelweg kan bijvoorbeeld een scenario binnen de discipline mens-mobiliteit zijn. De impact van dit scenario op de luchtkwaliteit moet dan eveneens in beeld gebracht worden. Merk op dat met snelheidsverlaging hier een verlaging van de toegelaten snelheid bedoeld wordt en niet een verlaging van de effectieve snelheid door filevorming.

Aantal door te rekenen alternatieven en scenario's

In milieueffectrapporten voor infrastructuurprojecten met een groot aantal alternatieven, varianten en/of scenario's is het niet altijd nodig om alle alternatieven of scenario's door te rekenen in de luchtkwaliteitsmodellen. Voor alternatieven en/of scenario's die weinig van elkaar verschillen kan mogelijk een semi-kwantitatieve werkwijze volstaan, waarbij de beoordeling gebeurt op basis van de doorrekening van het gelijkaardig alternatief en/of scenario.

Specifiek voor **snelwegen** kan op basis van de volgende methodiek, waarbij gebruik gemaakt wordt van de emissiefactoren uit het model IMPACT, bepaald worden of een alternatief al dan niet gemodelleerd moet worden. De **referentiesituatie** en het **basisalternatief** moeten in ieder geval gemodelleerd worden. Ook het alternatief waarvoor uiteindelijk het RUP opgemaakt wordt of waarvoor de vergunning aangevraagd wordt of dat vastgelegd wordt in het voorkeursbesluit, moet gemodelleerd worden (als dit alternatief verschilt van het basisalternatief).

Voor de andere alternatieven kan op basis van het **verschil in verkeersintensiteiten** (absolute waarden, geen procentuele verschillen) per wegsegment nagegaan worden of (gedeeltelijke) modellering nodig is. Hiervoor moet – in tegenstelling tot de discipline mobiliteit waar gebruik gemaakt wordt van personenauto-equivalenten – een vrachtwagen gelijkgesteld worden aan een personenwagen (voor referentiejaar 2025 en 2030). Voor referentiejaar 2020 wordt een vrachtwagen gelijkgesteld aan 2 personenwagens. Merk op dat het om een indicatieve verhouding gaat, waarbij geen rekening gehouden wordt met individuele voertuigkenmerken. Ook geldt deze verhouding enkel op snelwegen, op andere wegen (landelijke en stedelijke wegen) is een andere verhouding van toepassing en kan deze methodiek dus niet toegepast worden. Mogelijk zal deze verhouding op termijn bijgesteld worden na het verkrijgen van nieuwe inzichten. Op basis van deze verhouding worden verschilkaarten voor verkeersintensiteiten opgemaakt voor de verschillende alternatieven en/of scenario's. De beoordeling of de waargenomen verschillen in verkeersintensiteiten (rekening houdend met het verschil in emissiefactoren) relevant genoeg zijn om een (gedeeltelijke) doorrekening in de luchtkwaliteitsmodellen te verantwoorden, gebeurt in samenspraak met de bevoegde adviesinstantie(s). Ook wanneer een specifieke onderzoeksmethode voor alternatieven voor het onderliggend wegennet bepaald wordt, gebeurt dit in samenspraak met de bevoegde adviesinstantie(s).