

AGENTSCHAP NATUUR & BOS

Vlaamse overheid

Adviezen en Vergunningen
Oost- en West-Vlaanderen
Koningin Maria Hendrikaplein 70 bus 73
9000 GENT

Aan de heer Erwin Sucaet
Beleidsmedewerker mobiliteit
Co-voorzitter Vervoerregio Waasland
Departement Mobiliteit en Openbare Werken

T 09 276 20 30

aves.ovl.anb@lne.vlaanderen.be

uw kenmerk

mail van 29 september 2022

vragen naar/e-mail

Steven Laureys

Aves.ovl.anb@lne.vlaanderen.be

ons kenmerk*

AVES/LS/MER/SNI/22-215434

telefoonnummer

02/553 10 17

bijlagen

datum

Betreft: adviesvraag bij nota inhoudsafbakening voor het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) voor de vervoerregio Waasland in voorbereiding van het s-MER

Geachte heer Sucaet

In lijn met de mobiliteitsvisie van Vlaanderen vormen zes ambities de kapstok van het Regionaal mobiliteitsplan (RMP). Vanuit deze ambities worden strategische doelstellingen geformuleerd die aansluiten op de identiteit van de regio, waarbij deze vervolgens geconcretiseerd worden in operationele doelstellingen.

Het Agentschap voor Natuur en Bos is verheugd dat het verminderen van de milieudruk onderdeel is van één van de strategische doelstellingen. Mobiliteit heeft nl. een niet te onderschatten druk op de biodiversiteit en de natuurlijke structuur.

Binnen een RMP kunnen ook infrastructurele aspecten aan bod komen. Dit houdt veelal bijkomende verharding in. De doelstelling tot het verminderen van verharding komt o.i. te weinig aan bod binnen het onderdeel milieudruk. Elke bijkomende verharding dient sterk afgewogen worden i.f.v. de absolute noodzaak en het plan zou er naar moeten streven om verharding uit te breken.

De waterbus wordt in het RMP sterk naar voor geschoven als duurzaam alternatief voor het vervoer naar Antwerpen en de haven. De toestand is evenwel niet zo rooskleurig. Dat waterbus zorgt momenteel voor zeer ernstige schade aan slikken en schorren van de Schelde. Dit komt door de snelheid die de waterbus moet aanhouden om te kunnen concurreren met andere vervoersmodi.

Slikken en schorren langs de Schelde zijn beschermde habitats binnen de Europese habitatrichtlijn. De golfslag veroorzaakt door de waterbus leidt tot een steilere overgangszone tussen riviergeul en dijk met hogere schorkliffen tot gevolg, waarbij vooral de pionierszone van het hoge slik en lage schor bedreigd wordt. De (dure) steenbestortingen die de Vlaamse waterweg moet uitvoeren aan geul- en schorranden leiden tot een verminderde dynamiek van de slikoevers, waardoor het habitat verdwijnt. Deze effecten moeten zeker onderzocht worden.

Verder is het Agentschap voor Natuur en Bos verbaasd dat geen alternatieve scenario's beoordeeld worden. De argumentatie hiervoor is dat het RMP tot stand is gekomen door een iteratief overlegproces waarbij stakeholders, ambtenaren en de leden van de vervoerregioraad hun insteek gaven op voorgestelde maatregelen in diverse werkdomeinen. Vraag is of tijdens dit iteratief overlegproces voldoende afwegingen zijn gebeurd vanuit de verschillende milieudisciplines. In hoeverre was dit meer dan een afweging vanuit louter historische beslissingen en mobiliteitsaspecten?

Hierbij een voorbeeld:

Ruimtelijk gezien liggen de fietssnelwegen in het Waasland dikwijls los van bestaande infrastructuur en/of kernen. De F4 loopt langs een spoorlijn maar de F411, F41 en F412 liggen zijn uitgetekend los van elke infrastructuur in buitengebied (deels habitatrichtlijngebieden en Vlaams ecologisch netwerk). Deze keuze blijkt fout te zijn. Niet alleen zorgt dit voor druk op biodiversiteit, maar ook worden ze niet optimaal gebruikt als het duister is. De eerste reflex is verlichting te voorzien wat zeer natuurverstorend is, en dus niet altijd kan toegelaten worden. Uit studies blijkt trouwens dat het gebrek aan sociale controle veel nefaster is voor het gebruik van de fietssnelwegen in het donker. Vanuit dit oogpunt zou het beter zijn terug te vallen op de ontwikkeling van fietssnelwegen langs bestaande wegen met veel sociale controle (zoals de geplande F43 langs de N41).

Het zou zeker een meerwaarde geven dat vanuit de studie van de disciplines alternatieven naar voor worden gebracht.

Hoogachtend,

Gert Van Hoydonck,
Adjunct-directeur Adviezen en Vergunningen Oost- en West-Vlaanderen