

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

vergadering van maandag 20 maart 2023

kenmerk

Aanwezig : Piet Buyse, burgemeester;
Leen Dierick, Dirk Abbeloos, Martine Van Hauwermeiren,
Els Verwaeren, Tomas Roggeman, schepenen;
Wouter Van der Vurst, algemeen directeur

Verontschuldigd : Marius Meremans, Lien Verwaeren, schepenen

Afwezig :

AGENDA

VVR Aalst - Strategisch MER regionaal mobiliteitsplan - nota inhoudsaanpassingen (NIA) dd. 15/02/2023 - opmerkingen

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) beoogt een strategische milieueffectenrapportage (s-MER) op te stellen voor het regionaal mobiliteitsplan (RMP) van de vervoerregio Aalst.

Volgens de bepalingen van artikel 6 § 2 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 20 november 2020 over de regionale mobiliteitsplannen met integratie van de milieueffectrapportage werd een voorstel van reikwijdte en detailleringsniveau van het s-MER (kort: Nota Inhoudsafbakening of NIA) opgemaakt. Deze 'NIA' is de eerste formele stap in deze m.e.r.-procedure (zie bijlage).

Deze NIA brengt de adviesinstanties – waaronder de stad Dendermonde – op de hoogte van het voornemen om een s-MER voor het RMP Vervoerregio Aalst op te stellen én vormt tegelijkertijd een uitnodiging om mee te denken over de gewenste inhoud van het milieueffectrapport, over de effecten die kunnen samenhangen met het plan, en over de manier waarop de effecten bestudeerd worden.

Het Departement MOW vraagt om een advies uit te brengen over de NIA, over te maken graag uiterlijk op 24/03/2023. Dit advies kan betrekking hebben op alle aspecten van de NIA. Op basis van het advies kan de NIA nog aangepast worden, vooraleer ze wordt voorgelegd aan het Team Mer van de Vlaamse overheid.



Er wordt verwezen naar de website <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid-en-de-mobiliteitsswitch/vervoerregios/vervoerregio-aalst> met het tot nu toe doorlopen traject binnen de vervoerregio en de officiële documenten.

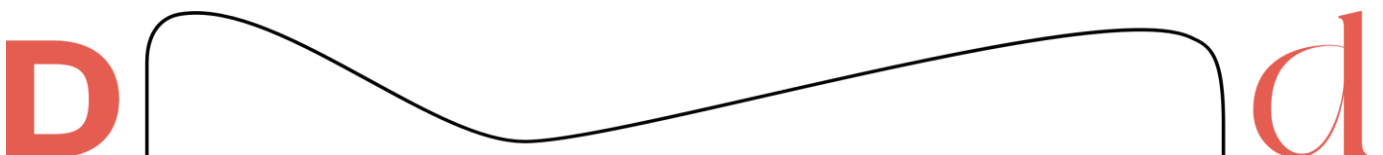
Volgende opmerkingen worden ambtelijk aangegeven

- P. 5: doorverwezen naar 'officiële documenten'. Bij het 'regionaal mobiliteitsplan' is enkel de 'oriëntatienota' uit 2020 terug te vinden. Er wordt gevraagd om de visienota + plan wegencategorisering + plan vrachtroutenetwerk te gaan be-MER-ren. Voor ondergaande opmerkingen wordt hiervan alvast uitgegaan.
- P. 11: Hier worden 'twaalf beleidsprioriteiten' naar voren geschoven die ondergebracht worden in vier complementaire beleidsthema's:
 - o *BELEIDSTHEMA 1: KNOOPPUNTEN EN NETWERKEN – 'GEÏNTEGREERDE EN GEKOPPELDE NETWERKEN VOOR EEN BETERE MOBILITEIT'*
 1. Ontwikkelen van een multimodaal en hiërarchisch mobiliteitssysteem voor optimale bereikbaarheid;
 2. Actief systeemmanagement toepassen;
 3. Een integrale gebruikersgedreven en omgevingsgerichte benadering.
 - o *BELEIDSTHEMA 2: DATASTRATEGIE EN DIGITALISERING– 'HET VERWELKOMEN VAN DATA EN VOORUITSTREVENDE DIGITALE TECHNOLOGIE VOOR EEN BETERE MOBILITEIT'*
 4. Delen kwaliteitsvolle data op een veilige, transparante en snelle manier;
 5. Sturen op maximale interconnectiviteit en interoperabiliteit;
 6. Een performant mobiliteitsdatasysteem en -aansturing.
 - o *BELEIDSTHEMA 3: AANBODZIJDE – 'GEZOND FUNCTIONEREN VAN DE AANBODZIJDE'*
 7. Komen tot een kwaliteitsvol vraaggedreven vervoersaanbod;
 8. Komen tot een gelijk speelveld tussen de modi;
 9. Verduurzamen van het vervoersaanbod en de netwerken.
 - o *BELEIDSTHEMA 4: VRAAGGEDRAG – 'EEN DUURZAAM, VEILIG, EN EFFICIËNT GEBRUIK VAN HET MOBILITEITSSYSTEEM'*
 10. Verhogen van de bereidheid om te veranderen;
 11. Belonen van gewenst gedrag en ontmoedigen ongewenst gedrag;
 12. Sturen op basis van een integrale afweging.

De uitwerking ervan dient in sterke mate samen met de VVR's te gebeuren

Bovenliggende tekst staat niet opgenomen in de uitgewerkte visienota. Het is belangrijk om deze 4 beleidsthema's + 12 beleidsprioriteiten van het Vlaams Mobiliteitsplan politiek af te stemmen inzake gedragenheid bij de lokale besturen in de Vervoerregio. Nu is dit beperkt tot de 8 strategische doelstellingen.

- P. 15-17: punt 3.1.2 Elementen van het plan en bijhorende mogelijke effecten
Vraag om de aangegeven elementen af te stemmen op de door de Vervoerregio 'gevalideerde' mobiliteitsvisie. Nu ontbreken sommige elementen in de opsomminglijst t.o.v. de aangegeven maatregelen in de mobiliteitsvisie.
- P.23-24: in de 'verkeersinfrastructuur' ontbreken bij de spoorinfrastructuur de belangrijke goederenspoorlijnen. Tevens ontbreken de bevaarbare waterlopen en hun maximaal vervoerstonnage.
- P.27: E wordt een overzicht aangegeven van infrastructuuraanpassingen en ruimtelijke projecten waarvan verwacht te zijn uitgevoerd tegen 2030 (business-as-usual scenario) en die



dus onderdeel zijn van de referentiesituatie 2030, wordt verwezen naar onderstaande website:
<https://analytics.omnitransnext.dat.nl/public/GX62RrXh2AQRZyTTbizlDey1>

Volgende projecten op grondgebied Dendermonde worden aangegeven:

- o Doortrekking N41
- o Verder worden projecten aangeduid in de omgeving (Den Briel, Hoogveld, omgeving Boonwijk) die allen een bijkomende tewerkstelling tussen 0-250 gaan genereren. Geen verdere info.

Volgende opmerkingen worden hierbij gegeven:

- o Het is alvast positief dat de 'doortrekking van de N41' tegen 2030 wordt aangegeven.
- o Wordt er met het project aan 'Briel' bedoeld op de ontwikkeling van het watergebonden bedrijventerrein? Graag duidelijkheid.
- o Welk project aan 'Hoogveld' wordt er bedoeld? Realisatie 'Hoogveld I'?
- o Welk project wordt er in de 'omgeving Boonwijk' bedoeld?

Inzake de mobiliteitsgerelateerde infrastructuurprojecten valt alvast op dat bepaalde projecten ontbreken:

- o Aantakking N17 op N41
- o Opwaardering Dender tussen Dendermonde en Aalst tot 1350 ton en nieuwe sluis te Denderbelle
- o Realisatie van diverse fietssnelwegen op ons grondgebied: F44, F43, F19, F221,
- o Realisatie diverse overwegprojecten (sluiting overwegen met al dan niet vervanging door conflictvrije kruising voor gewenste vervoerswijzen).

Is dit een vergetelheid/dient de kaart nog aangevuld te worden of een concrete inschatting?

Er ontbreken alvast heel wat projecten met een relevante mobiliteitsimpact die normaal tegen 2030 zullen gerealiseerd worden. Een oplossing hiervoor is dat we als lokaal bestuur input geven inzake de tegen 2030 normaal te verwachten gerealiseerde projecten inzake bijkomende tewerkstelling, woonontwikkelingen, significante handelsontwikkelingen, enz. . Graag hierover dan wel duidelijke richtlijnen en sjabloon zodat alle lokale besturen op dezelfde wijze evalueren of projecten moeten worden doorgegeven of niet.

- Thema Ruimte
 - o P. 30 – Voornaamste kenmerken van het thema binnen de vervoerregio:
Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk vormt binnen de VVR eveneens een fijnmazig netwerk. Er zijn vaak directe en 'leesbare' verbindingen. **De meeste fietssnelwegen zijn momenteel slechts in beperkte mate gerealiseerd en kennen nog tal van ontbrekende schakels.** ~~kennen momenteel wel nog een aantal ontbrekende schakels.~~
 - o P. 30-31 – Relevante beleidsdoelstellingen en bijhorend toetsingskader (thema Ruimte):
Het valt op dat er hier enkel de Vlaamse beleidscontext wordt vermeld, terwijl elk lokaal bestuur ook zelf een goedgekeurd gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, gemeentelijke mobiliteitsplan, enz. heeft die ook relevante beleidsdoelstellingen bevatten. Deze dienen ook opgesomd te worden want zijn relevant voor de Vervoerregio Aalst.
Voor Dendermonde zijn het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en het mobiliteitsplan/fietsbeleidsplan Dendermonde te vinden op www.dendermonde.be
 - o P.32: toetsingskader beleidsdoelstellingen.



- Voor het subthema 'Ruimtelijke samenhang' wordt als indicator aangegeven "Mate waarin bestaande en toekomstige ruimtelijke eenheden worden versterkt, verzwakt, versnipperd of ontsnipperd." Wat wordt er hiermee bedoeld?
- Voorstel om als indicatoren ook toe te voegen:
 - Verhoging van woondichtheid en tewerkstellingsdichtheid door bijkomende woon- en tewerkstellingsprojecten in omgevingen met hoge knooppuntwaarde.
 - Verlaging van woondichtheid en tewerkstellingsdichtheid in omgevingen met lage knooppuntwaarde.
- Thema Mens
 - P. 37-38 – Beoordeling – Beoordelingskader milieu-effecten:
Het subthema 'verkeersdoorstroming' ontbreekt. Via een digitaal verkeersmodel voor de vervoerregio kan duidelijk worden wat het effect is inzake de verkeersvolumes doorheen de dag rekening houdende met selectie van wegen als (tijdelijke) regionale wegen, interlokale wegen, toepassen boomstructuur binnen interlokale wegmazen, enz.
 - P. 37-38 – Beoordeling – Beoordelingskader milieu-effecten:
Bij 'fysiek, mentaal en sociaal welzijn' wordt gevraagd om als bijkomend criterium toe te voegen 'door onteigening getroffen woningen/gebouwen'.
Bij de selectie van 'regionale wegen' en 'interlokale wegen' in de Vervoerregio Aalst, zijn er inrichtingsprincipes uitgewerkt voor deze wegen. Deze inrichtingsprincipes stellen ingerichte weggabarieten voor met een aanzienlijke benodigde wegbreedte. Het is noodzakelijk om deze benodigde weggabarieten in te tekenen op de beschikbare GRB-basiskaarten en te kijken welke gebouwen/woningen en/of voortuinstraken hierdoor getroffen worden, omdat dit ook een aanzienlijke impact zal hebben op het 'fysiek, mentaal en sociaal welzijn' van de betreffende bewoners.
- Thema Klimaat
 - Stad Dendermonde heeft een goedgekeurd klimaatadaptatieplan en klimaatmitigatieplan. Ook deze dienen opgenomen te worden bij punt '5.4.2 Relevante beleidsdoelstellingen en bijhorend toetsingskader', enz.
 - P. 49-50 – Quick Scan:
"Wat betreft de bijkomende verharding gelden dezelfde aandachtspunten als geformuleerd voor het thema ruimte en het thema biodiversiteit. Het aandeel bijkomende verharding dient immers zo beperkt mogelijk gehouden te worden om de klimaatrobuustheid van het plan zo hoog mogelijk te houden. Eventueel kunnen momenteel reeds verharde zones onthard worden zodat er geen netto stijging is van het ruimtebeslag. De visienota haalt aan dat er verder zal ingezet worden op ontharding, zeker bij uitbouw van nieuwe infrastructuur."
Deze laatste zin lijkt een tegenstelling in zich te houden: als we nieuwe mobiliteitsinfrastructuur gaan realiseren, dan zal dit normaal leiden tot bijkomende verharding. Dan inzetten op ontharding is enkel mogelijk als hierbij ook bestaande infrastructuur wordt aangepast. Deze zin best aanpassen om duidelijkheid te scheppen wat bedoeld wordt.



BESLISSING

Artikel 1: Het college van burgemeester en schepenen verleent zijn goedkeuring aan het doorgeven van volgende formele opmerkingen vanwege de stad Dendermonde t.a.v. de Nota Inhoudsafbakening (NIA).

- Doorheen het document worden diverse fiscale maatregelen aangegeven. De stad Dendermonde neemt omtrent deze fiscale maatregelen geen standpunt in. Dit werd ook vroeger reeds formeel gecommuniceerd met de Vervoerregio. Aangezien over fiscale maatregelen (grotendeels) op het federaal beleidsniveau beslissingen worden genomen en de Vervoerregio Aalst hierover geen enkele impact heeft, wordt er gevraagd om deze ook niet aan te geven in dit document noch de milieueffecten ervan te onderzoeken.
- P. 5: doorverwezen naar 'officiële documenten'. Bij het 'regionaal mobiliteitsplan' is enkel de 'oriëntatienota' uit 2020 terug te vinden. Er wordt gevraagd om de visienota + plan wegcategorisering + plan vrachtrouten netwerk te gaan be-MER-ren. Voor ondergaande opmerkingen wordt hiervan alvast uitgegaan.
- P. 11: Hier worden 'twaalf beleidsprioriteiten' naar voren geschoven die ondergebracht worden in vier complementaire beleidsthema's:
 - o *BELEIDSTHEMA 1: KNOOPPUNTEN EN NETWERKEN – 'GEÏNTEGREERDE EN GEKOPPELDE NETWERKEN VOOR EEN BETERE MOBILITEIT'*
 1. *Ontwikkelen van een multimodaal en hiërarchisch mobiliteitssysteem voor optimale bereikbaarheid;*
 2. *Actief systeemmanagement toepassen;*
 3. *Een integrale gebruikersgedreven en omgevingsgerichte benadering.*
 - o *BELEIDSTHEMA 2: DATASTRATEGIE EN DIGITALISERING – 'HET VERWELKOMEN VAN DATA EN VOORUITSTREVENDE DIGITALE TECHNOLOGIE VOOR EEN BETERE MOBILITEIT'*
 4. *Delen kwaliteitsvolle data op een veilige, transparante en snelle manier;*
 5. *Sturen op maximale interconnectiviteit en interoperabiliteit;*
 6. *Een performant mobiliteitsdatasysteem en -aansturing.*
 - o *BELEIDSTHEMA 3: AANBODZIJDE – 'GEZOND FUNCTIONEREN VAN DE AANBODZIJDE'*
 7. *Komen tot een kwaliteitsvol vraaggedreven vervoersaanbod;*
 8. *Komen tot een gelijk speelveld tussen de modi;*
 9. *Verduurzamen van het vervoersaanbod en de netwerken.*
 - o *BELEIDSTHEMA 4: VRAAGGEDRAG – 'EEN DUURZAAM, VEILIG, EN EFFICIËNT GEBRUIK VAN HET MOBILITEITSSYSTEEM'*
 10. *Verhogen van de bereidheid om te veranderen;*
 11. *Belonen van gewenst gedrag en ontmoedigen ongewenst gedrag;*
 12. *Sturen op basis van een integrale afweging.*

De uitwerking ervan dient in sterke mate samen met de VVR's te gebeuren

Bovenliggende tekst staat niet opgenomen in de uitgewerkte visienota. Het is belangrijk om deze 4 beleidsthema's + 12 beleidsprioriteiten van het Vlaams Mobiliteitsplan politiek af te stemmen inzake gedragenheid bij de lokale besturen in de Vervoerregio. Nu is dit beperkt tot de 8 strategische doelstellingen.



- P. 15-17: punt 3.1.2 Elementen van het plan en bijhorende mogelijke effecten
Vraag om de aangegeven elementen af te stemmen op de door de Vervoerregio 'gevalideerde' mobiliteitsvisie. Nu ontbreken sommige elementen in de opsommingslijst t.o.v. de aangegeven maatregelen in de mobiliteitsvisie.
- P.23-24: in de 'verkeersinfrastructuur' ontbreken bij de spoorinfrastructuur de belangrijke goederenspoorlijnen. Tevens ontbreken de bevaarbare waterlopen en hun maximaal vervoerstonnage.
- P.27: E wordt een overzicht aangegeven van infrastructuraanpassingen en ruimtelijke projecten waarvan verwacht te zijn uitgevoerd tegen 2030 (business-as-usual scenario) en die dus onderdeel zijn van de referentiesituatie 2030, wordt verwezen naar onderstaande website:
<https://analytics.omnitransnext.dat.nl/public/GX62RrXh2AQRZyTTbizIDey1>
Volgende projecten op grondgebied Dendermonde worden aangegeven:
 - o Doortrekking N41
 - o Verder worden projecten aangeduid in de omgeving (Den Briel, Hoogveld, omgeving Boonwijk) die allen een bijkomende tewerkstelling tussen 0-250 gaan genereren. Geen verdere info.

Volgende opmerkingen worden hierbij gegeven:

- o Het is alvast positief dat de 'doortrekking van de N41' tegen 2030 wordt aangegeven.
- o Wordt er met het project aan 'Briel' bedoeld op de ontwikkeling van het watergebonden bedrijventerrein? Graag duidelijkheid.
- o Welk project aan 'Hoogveld' wordt er bedoeld? Realisatie 'Hoogveld I'?
- o Welk project wordt er in de 'omgeving Boonwijk' bedoeld?

Inzake de mobiliteitsgerelateerde infrastructuurprojecten valt alvast op dat bepaalde projecten ontbreken:

- o Aantakking N17 op N41
- o Opwaardering Dender tussen Dendermonde en Aalst tot 1350 ton en nieuwe sluis te Denderbelle
- o Realisatie van diverse fietssnelwegen op ons grondgebied: F44, F43, F19, F221,
- o Realisatie diverse overwegprojecten (sluiting overwegen met al dan niet vervanging door conflictvrije kruising voor gewenste vervoerswijzen).

Is dit een vergetelheid/dient de kaart nog aangevuld te worden of een concrete inschatting?

Er ontbreken alvast heel wat projecten met een relevante mobiliteitsimpact die normaal tegen 2030 zullen gerealiseerd worden. Een oplossing hiervoor is dat we als lokaal bestuur input geven inzake de tegen 2030 normaal te verwachten gerealiseerde projecten inzake bijkomende tewerkstelling, woonontwikkelingen, significante handelsontwikkelingen, enz. . Graag hierover dan wel duidelijke richtlijnen en sjabloon zodat alle lokale besturen op dezelfde wijze evalueren of projecten moeten worden doorgegeven of niet.



- Thema Ruimte
 - P. 30 – Voornaamste kenmerken van het thema binnen de vervoerregio:
Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk vormt binnen de VVR eveneens een fijnmazig netwerk. Er zijn vaak directe en 'leesbare' verbindingen. **De meeste fiets snelwegen zijn momenteel slechts in beperkte mate gerealiseerd en kennen nog tal van ontbrekende schakels.** ~~kennen momenteel wel nog een aantal ontbrekende schakels.~~
 - P. 30-31 – Relevante beleidsdoelstellingen en bijhorend toetsingskader (thema Ruimte):
Het valt op dat er hier enkel de Vlaamse beleidscontext wordt vermeld, terwijl elk lokaal bestuur ook zelf een goedgekeurd gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, gemeentelijke mobiliteitsplan, enz. heeft die ook relevante beleidsdoelstellingen bevatten. Deze dienen ook opgesomd te worden want zijn relevant voor de Vervoerregio Aalst.
Voor Dendermonde zijn het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en het mobiliteitsplan/fietsbeleidsplan Dendermonde te vinden op www.dendermonde.be
 - P.32: toetsingskader beleidsdoelstellingen.
 - Voor het subthema 'Ruimtelijke samenhang' wordt als indicator aangegeven "Mate waarin bestaande en toekomstige ruimtelijke eenheden worden versterkt, verzwakt, versnipperd of ontsnipperd." Wat wordt er hiermee bedoeld?
 - Voorstel om als indicatoren ook toe te voegen:
 - Verhoging van woondichtheid en tewerkstellingsdichtheid door bijkomende woon- en tewerkstellingsprojecten in omgevingen met hoge knooppuntwaarde.
 - Verlaging van woondichtheid en tewerkstellingsdichtheid in omgevingen met lage knooppuntwaarde.
- Thema Mens
 - P. 37-38 – Beoordeling – Beoordelingskader milieu-effecten:
Het subthema 'verkeersdoorstroming' ontbreekt. Via een digitaal verkeersmodel voor de vervoerregio kan duidelijk worden wat het effect is inzake de verkeersvolumes doorheen de dag rekening houdende met selectie van wegen als (tijdelijke) regionale wegen, interlokale wegen, toepassen boomstructuur binnen interlokale wegmazen, enz.
 - P. 37-38 – Beoordeling – Beoordelingskader milieu-effecten:
Bij 'fysiek, mentaal en sociaal welzijn' wordt gevraagd om als bijkomend criterium toe te voegen 'door onteigening getroffen woningen/gebouwen'.
Bij de selectie van 'regionale wegen' en 'interlokale wegen' in de Vervoerregio Aalst, zijn er inrichtingsprincipes uitgewerkt voor deze wegen. Deze inrichtingsprincipes stellen ingerichte weggabarieten voor met een aanzienlijke benodigde wegbreedte. Het is noodzakelijk om deze benodigde weggabarieten in te tekenen op de beschikbare GRB-basiskaarten en te kijken welke gebouwen/woningen en/of voortuinstroken hierdoor getroffen worden, omdat dit ook een aanzienlijke impact zal hebben op het 'fysiek, mentaal en sociaal welzijn' van de betreffende bewoners.



- Thema Klimaat
 - Stad Dendermonde heeft een goedgekeurd klimaatadaptatieplan en klimaatmitigatieplan. Ook deze dienen opgenomen te worden bij punt '5.4.2 Relevante beleidsdoelstellingen en bijhorend toetsingskader', enz.
 - P. 49-50 – Quick Scan:
“Wat betreft de bijkomende verharding gelden dezelfde aandachtspunten als geformuleerd voor het thema ruimte en het thema biodiversiteit. Het aandeel bijkomende verharding dient immers zo beperkt mogelijk gehouden te worden om de klimaatrobuustheid van het plan zo hoog mogelijk te houden. Eventueel kunnen momenteel reeds verharde zones onthard worden zodat er geen netto stijging is van het ruimtebeslag. De visienota haalt aan dat er verder zal ingezet worden op ontharding, zeker bij uitbouw van nieuwe infrastructuur.”
Deze laatste zin lijkt een tegenstelling in zich te houden: als we nieuwe mobiliteitsinfrastructuur gaan realiseren, dan zal dit normaal leiden tot bijkomende verharding. Dan inzetten op ontharding is enkel mogelijk als hierbij ook bestaande infrastructuur wordt aangepast. Deze zin best aanpassen om duidelijkheid te scheppen wat bedoeld wordt.

Artikel 2: Als bijlagen worden het klimaatmitigatieplan, klimaatbeleidsplan, mobiliteitsplan, fietsbeleidsplan en ruimtelijk structuurplan Dendermonde overgemaakt.

Namens het college van burgemeester en schepenen
In opdracht

w.g. Wouter Van der Vurst
algemeen directeur

w.g. Piet Buyse
burgemeester

Datum:

VOOR EENSLUIDEND AFSCHRIFT



Wouter Van der Vurst
algemeen directeur



Piet Buyse
burgemeester