

# DEPARTEMENT LANDBOUW & VISSERIJ

## Vlaamse Overheid

ABCO - OMGEVING - OOST-VLAANDEREN

Koningin Maria Hendrikaplein 70 bus 101

9000 GENT

T 09 276 28 40

F 09 276 28 45

[www.vlaanderen.be](http://www.vlaanderen.be)

[adviesvraag.oostvlaanderen@lv.vlaanderen.be](mailto:adviesvraag.oostvlaanderen@lv.vlaanderen.be)

Vervoerregio Aalst

<b>uw bericht van</b>	<b>uw kenmerk</b>	<b>ons kenmerk</b>	<b>bijlagen</b>
17/02/2023	mail Departement MOW 17/02/23	2023_001200_v1	
<b>vragen naar/e-mail</b>		<b>telefoonnummer</b>	<b>datum</b>
Griet Baert		09 276 28 40	20/03/2023
<a href="mailto:Margriet.baert@lv.vlaanderen.be">Margriet.baert@lv.vlaanderen.be</a>			

Onderwerp: Advies vanuit landbouwkundig standpunt betreffende het project-MER 'Strategisch MER voor het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Aalst'

Geachte,

Het Departement Landbouw en Visserij heeft uw in het onderwerp vermelde adviesaanvraag vanuit landbouwkundig standpunt onderzocht en formuleert er om de volgende redenen een ... advies bij.

Op 20 november 2020 keurde de Vlaamse Regering het besluit goed dat de nadere regels vastlegt voor de procedure en inhoud betreffende de regionale mobiliteitsplannen.

Voorliggende aanvraag betreft een Visienota en een nota inhoudsafbakening (NIA) van het strategisch plan-MER dat zal opgesteld worden voor het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) voor de vervoerregio (VVR) Aalst. Deze inhoudsafbakening brengt de adviesinstanties op de hoogte van het voornemen om een strategisch plan-MER voor het RMP voor de VVR Aalst op te stellen, en vormt ook 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.

Wat vooraf ging:

- er is reeds een oriëntatienota opgemaakt en goedgekeurd in 2020 i.v.m. stand van zaken van de problemen en de gewenste oplossingsrichtingen voor het mobiliteitsbeleid (op basis van inventarisatie en onderzoek);
- De VVR Aalst heeft een visienota laten opmaken met gebruik van alle relevante thema's. De Visienota spreekt zich uit over het gewenste openbaar vervoernetwerk, het fietsroutenetwerk, het privaat gemotoriseerd verkeer, het logistieke netwerk, de infrastructuur over de diverse modi
- Er is een actieplan opgemaakt met de operationele doelstellingen, maatregelen, middelen, verantwoordelijkheden en timing.

Deze nota vormt de eerste stap in de milieubeoordeling van het Regionale Mobiliteitsplan en is gericht op het in beeld brengen van de te verwachten milieueffecten van het RMP en de eventuele alternatieve scenario's op basis van een quick scan.

De vervoerregio Aalst kent 4 stedelijke gebieden: het regionaalstedelijk gebied Aalst centraal in de VVR, de kleinstedelijke gebieden Dendermonde en Ninove, en het randstedelijk gebied Denderleeuw (zie Figuur 4-1). Naast deze 4 stedelijke gebieden bestaat de vervoerregio voornamelijk uit landelijke gemeenten.

## Ruimtebeslag

*Het aanpassen van de verkeersinfrastructuur aan de ontwerprichtlijnen horend bij de nieuwe wegencategorisering, het ontvlechten van verkeersinfrastructuur, het wegwerken van missing links binnen het fietsnetwerk, het aanleggen van nieuwe fietspaden, het verder uitbouwen van het fietssnelwegennet, het uitbreiden van fietsenstallingen aan de stations en het aanleggen/uitbreiden van parkings (randparkings, carpoolparkings, vrachtwagenparkings...) zal een impact hebben op zowel het ruimtebeslag als op de ruimtelijke kwaliteit. Het aanleggen van bijkomende verkeersinfrastructuur heeft een negatieve impact op de mate waarin het gemiddeld bijkomend dagelijks ruimtebeslag dient afgebouwd te worden. Daarnaast zullen deze infrastructuuringrepen zorgen voor bijkomende verharding en dus een negatieve impact hebben op de verhardingsgraad binnen de ruimte voor verkeers- en vervoersinfrastructuur. Het verbeteren van het comfort en de veiligheid van de bestaande fietsinfrastructuur heeft dan weer een positieve impact op de mate waarin binnen het bestaand ruimtebeslag er ruimte voorzien wordt voor duurzame vervoerssystemen. De VVR wil ook consequent inzetten op 'ontharding' waar mogelijk, vb pechstroken/parkeerstroken langs gewestwegen, of het hergebruik van een bestaande verharding als fietspad, enz... Reeds verharde zones kunnen onthard worden zodat er geen netto stijging (of zelfs een netto daling) is van de totale verharding binnen het bestaande ruimtebeslag. De visienota haalt aan dat er verder zal ingezet worden op ontharding of beperken van de nodige verharding, zeker bij uitbouw van nieuwe infrastructuur.*

Bij elke specifieke aanpassing van de verkeersinfrastructuur waarbij inname is van agrarisch gebied (en nog extra bij professioneel uitgebate landbouwpercelen) moet ook rekening rekening gehouden worden met de specifieke lokale situatie. Immers de inname van actief uitgebate landbouwpercelen of doorsnijding van landbouwpercelen met nieuwe wegeninfrastructuur hebben snel een negatieve impact op de landbouwstructuur door:

1. Inname van landbouwgrond,
2. het vormen van restpercelen die niet meer interessant zijn voor de professionele landbouw of 2 kleinere (moelijker bewerkbare) percelen die zich gevormd ,
3. het wijzigen van de ploegrichting;
4. Het niet meer (gemakkelijk) toegankelijk zijn van de landbouwpercelen met de huidige landbouwmachines.

Bij bepaalde grootte-orde van innames wordt hier best ook rekening gehouden in het toekomstige plan MER.

- Vb. een nieuwe wegenis (autoweg, fietssnelweg, ..) die volledig doorheen actief landbouwgebied wordt voorzien heeft een significante negatieve impact;
- Vb. Een bestaande smalle weg van 3/4m doorheen actief landbouwgebied die verbreed wordt met extra afgescheiden fietspaden, grachtensysteem, vergroening, en hierdoor meer dan verdubbelt in breedte heeft ook meer kans op een significante negatieve impact op landbouw.

# DEPARTEMENT LANDBOUW & VISSERIJ

Gelet ook op de doelstelling van Vlaanderen om tegen 2050 de verhardingsgraad in de bestemmingen landbouw, natuur en bos met minstens 1/5 t.o.v. 2015 terug te dringen, vraagt ook het departement Landbouw en visserij om waar mogelijk volledig te ontharden en zo beperkt mogelijk bij te verharden. Dus ook verharding en ontharden mag extra meegenomen worden bij impact ifv Ruimtebeslag.

## Veiligheid

Volgend puntje wordt opgesomd bij thema veiligheid:

- maximaal weren van vrachtverkeer inclusief landbouwvoertuigen uit de kernen van de gemeenten, steden en schoolomgevingen buiten afgesproken tijdsvensters;

Indien er veel bijkomende verbodstekens worden voorzien voor landbouwvoertuigen, dan vraagt het departement Landbouw en Visserij wel dat de vervoerregio Aalst een plan opmaakt waar landbouwvoertuigen wél nog mogen rijden en dat zij nagaat dat de omrijfactor nog aanvaardbaar is. En indien blijkt dat de omrijfactor te groot is, dat zij wel oplossingen zoekt om dit te verbeteren.

Dit zijn de elementen die vanuit landbouwkundig standpunt belangrijk zijn om verder in overweging genomen te worden.

Hoogachtend,

Griet Baert  
Beleidsondersteuner Ruimte  
Departement Landbouw en Visserij