

VLAIO

Koning Albert II laan 35 bus 12
1030 Brussel
T 0800 20 555
info@vlaio.be
www.vlaio.be

Vervoerregio Aalst
Koningin Maria Hendrikaplein 70, bus 80
9000 Gent

Uw bericht van 17/02/2023	uw kenmerk x	ons kenmerk x	bijlagen
vragen naar/e-mail michiel.vandamme@vlaio.be		telefoonnummer 02 553 51 45	datum 10/03/2023

Betreft: Strategisch MER – Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Aalst

Geachte,

Via deze weg wenst VLAIO zijn advies uit te brengen over de Nota Inhoudsafbakening (NIA) van het Strategisch MER-advies omtrent Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) Vervoerregio Aalst.

Deze NIA bevat de eerste stap van de milieubeoordeling zelf, namelijk een quick scan met betrekking tot een aantal thema's en een mogelijke eerste vergelijking van alternatieve scenario's. In een volgende fase wordt het eigenlijke RMP (strategische visie + actieplan) onderworpen aan een meer gedetailleerde milieubeoordeling. Voor VLAIO is het thema 'Ruimte' het meest relevant.

Advies VLAIO:

Het strategisch MER voor het RMP Vervoerregio Aalst kan meer inspanningen leveren door aanvullende informatie omtrent **niet-verweefbare bedrijfshuisvestiging** te integreren. Wegen richting bedrijfssites kunnen overbelast geraken. Voornamelijk Aalst en de verkeersassen E40, N41, N406, N28, N45 en N46 beschikken over de belangrijkste bedrijventerreinen (5.1 – Thema Ruimte). Dit heeft een directe impact op het klimaat, het milieu, én de gezondheid van burgers.

Het strategisch MER kan opteren om in een eerste fase de huidige gevolgen van mobiliteit richting bedrijventerreinen op het milieu te capteren, om in een tweede fase het toekomstig bedrijfshuisvestigingsbeleid af te stemmen op het Regionaal Mobiliteitsplan in deze vervoerregio. Zo kan de regio anticiperen op bedrijfshuisvestigingsontwikkelingen door mobiliteit naar deze knooppunten te faciliteren met het oog op het minimaliseren van milieueffecten.



Vlaanderen
is ondernemen

Functionele bedrijventerreinen blijven in de toekomst een belangrijke toegevoegde waarde hebben. Het Beleidsplan Ruimte van de Provincie Oost-Vlaanderen heeft daarom strategische plekken voor niet-verweefbare activiteiten in kaart gebracht. Bij de identificatie van de (lage, beperkte, matige, hoge of zeer hoge) potentie van een bedrijventerrein is ook het mobiliteitsprofiel geïntegreerd. In kader van mobiliteit werd de potentiekaart onder andere gebaseerd op de bereikbaarheid, de ligging ten opzichte van een waterweg, de ligging in een economische cluster of stedelijk gebied, etc. De bedrijventerreinen met een lage potentie dienen te worden uitgedoofd. Alsook heeft de Provincie bij het plan een potentiekaart voor zoekzones. Deze zoekzones tonen de gebieden met een hoge potentie om een specifieke economische HUB te realiseren op locaties waar op heden nog geen plannen zijn om een economische inplanting te realiseren.

Volgens De NIA zal het deel van de Dender tussen Dendermonde en Aalst opgewaardeerd worden tot CEMT-klasse IV (voor schepen tot 1350 ton). Het NIA kondigt op heden nog niet aan wat de impact is op het milieu wanneer het strategisch MER de Dender kadert in de modal shift. Langs de Dender liggen in de vervoerregio Aalst namelijk diverse bedrijventerreinen die de duurzame logistieke opportuniteiten van de Dender kunnen benutten en de milieu-impact kunnen verlagen.

Volgens VLAIO is de link met het Beleidsplan op heden te beperkt verwerkt in het strategisch MER. VLAIO raadt aan om de potentiekaarten van het Beleidsplan te integreren in de visie van het Mobiliteitsplan, en de daarbij horende analyse van het strategisch MER. Door te begrijpen waar bedrijventerreinen zich al dan niet vestigen op basis van het toekomstig potentieel, kan het mobiliteitsplan nagaan waar knooppuntwaarde voorzien dient te worden, waar hogere of lagere mobiliteitshinder zal plaatsvinden (i.e. auto's, vrachtwagens, etc.), en waar overige duurzame transportmodi geïntegreerd kunnen worden (i.e. Dender, fietssnelwegen, etc.). De effecten van deze mobiliteitskeuzes op het milieu dienen in het strategisch MER besproken te worden.

Ten slotte wijst VLAIO op de gevolgen van verwevingsbeleid. Door **verweefbare bedrijfsactiviteiten** naar de kernen te verhuizen, komt er open ruimte vrij waar de mobiliteitsdruk wordt verlaagd, en (normaliter) de positieve impact op biodiversiteit en klimaat verhoogt. Het NIA heeft op het heden niet de intentie om de positieve milieu-effecten van open ruimte beleid in kaart te brengen.

Er zijn ook onvoldoende linken met kernafbakening van het Beleidsplan Ruimte van de Provincie Oost-Vlaanderen. Via kernversterking via onder andere bedrijvige kernen zal ongetwijfeld een shift plaatsvinden in de wijze waarop burgers zich verplaatsen naar verweefbare economische activiteiten (detailhandelszaken, werk, etc.). Deze activiteiten verkrijgen een plek in of aan de rand van de kern en leiden tot een lagere woon-werkafstand. Het NIA kan dus bij de milieubeoordeling ook rekening houden met de lagere afstanden die burgers afleggen, en onderzoeken in hoeverre welke kern de potentie heeft om een hoge knooppuntwaarde te voorzien om dat woon-werkverkeer te ondersteunen. De milieu-impact van bedrijvige kernen met een lage potentie tegenover bedrijvige kernen met een hoge potentie kunnen namelijk een andere impact op het milieu genereren.

Conclusie

VLAIO raadt aan om het mobiliteitsplan en het strategisch MER simultaan te ontwikkelen met- en regelmatig af te toetsen aan het Beleidsplan Ruimte van de Provincie Oost-Vlaanderen.

Michiel Van Damme
Projectadviseur Ruimtelijke Economie
Agentschap Innoveren & Ondernemen