
Regionaal mobiliteitsplan Midwest

Ontwerp-MER

Departement Mobiliteit en Openbare Werken

14 juni 2023



DOCUMENTGESCHIEDENIS (BOVENSTE RIJ IS HUIDIGE VERSIE)

Versie	Datum	Opmerkingen
3	14/06/2023	Definitieve versie
2	20/04/2023	Verwerking opm. opdrachtgever
1	14/04/2023	Eerste versie

DOCUMENTVERANTWOORDELIJKHEID

Titel	Ontwerp MER Regionaal mobiliteitsplan Midwest	
Projectnummer	P.020037 – DO7	
Opdrachtgever	MOW	
Contactpersoon opdrachtgever	Lieven Van Eenoo	
Auteur(s)	Bieke Cloet, Wim Duyols, Michiel Smet, Hanne Colpaert, Rebecca Devlaeminck, Stefan Helsen, Chris Neuteleers, Johan Versieren	
Projectleider	Naam	Handtekening
	Bieke Cloet	
Document screener(s)	Naam	Handtekening
	Stefan Helsen	

REGIONAAL MOBILITEITSPLAN MIDWEST ONTWERP-MER

HANDTEKENINGENLIJST

<p>Bieke Cloet</p> <p>MER-coördinator GOP/ERK/MERCO/2019/00034 MER-deskundige Mens-Ruimtelijke aspecten AMV/ERK/MER/EDA-700/V1</p>	<p>Digitally signed by Bieke Cloet (Signature) Date: 16/06/2023 08:58:50</p>
<p>Stefan Helsen MER-deskundige Bodem & Grondwater AMV/LNE/ERK/MER/EDA-539/V3</p>	<p>digitally signed by CONNECTIVE NV - Connective eSignatures on behalf of Stefan Helsen date: 16/06/2023 07:42:01 Signed with one time SMS password: 267609</p>
<p>Chris Neuteleers MER-deskundige Geluid en Trillingen MB/MER/EDA/556/V-3</p>	<p>Digitally signed by Neuteleers Chris Julia A Date: 16/06/2023 09:15:31</p>
<p>Johan Versieren MER-deskundige Lucht MER-deskundige Oppervlaktewater AMV/LNE/ERK/MER/EDA-059/V5</p>	
<p>Rebecca Devlaeminck</p> <p>MER-deskundige Biodiversiteit MER-deskundige Landschap, Bouwkundig erfgoed en archeologie MB/MER/EDA-6694/2</p>	<p>digitally signed by CONNECTIVE NV - Connective eSignatures on behalf of Rebecca Devlaeminck date: 16/06/2023 09:11:00 Signed with one time SMS password: 532012</p>

INHOUDSTAFEL

1. INLEIDING	7
1.1. Milieueffectenrapport	7
1.2. Beknopte voorstelling van het Regionaal MobiliteitsPlan Midwest	9
1.3. Algemene inlichtingen	11
1.3.1. Initiatiefnemer	11
1.3.2. Samenstelling van het team van deskundigen	11
2. ALGEMENE METHODOLOGISCHE ASPECTEN	13
2.1. Afbakenen van het studiebereik (scoping)	13
2.1.1. Diepgang van de milieubeoordeling	13
2.1.2. Receptorgerichte aanpak	14
2.2. Referentiesituaties en ontwikkelingsscenario's	14
2.2.1. Plannen en projecten	14
2.3. Milieubeoordeling en aftoetsen beleidsdoelstelling	17
2.3.1. Milieubeoordeling	17
2.3.2. Aftoetsen beleidsdoelstellingen	18
2.4. Alternatieven	19
2.5. Aandachtspunten, aanbevelingen en monitoring	19
2.6. Leemtes in de kennis	19
2.7. (Gewest)grensoverschrijdende effecten	19
3. PLANBESCHRIJVING	20

3.1.	Situering	20
3.2.	Planbeschrijving	21
	3.2.1. Procesvoering visienota	21
	3.2.2. Visienota 21	
	3.2.3. Actieplan 27	
4.	MILIEUEFFECTEN VAN HET PLAN	46
4.1.	Basisdata	46
	4.1.1. Verkeer 46	
	4.1.2. Lucht 50	
	4.1.3. Geluid 55	
	4.1.4. Bodem 56	
	4.1.5. Water 56	
4.2.	Receptor Mens-gezondheid	57
	4.2.1. Afbakening van het studiegebied	57
	4.2.2. Referentiesituatie	57
	4.2.3. Beleidsdoelstellingen	60
	4.2.4. Beoordelingskader	62
	4.2.5. Beschrijving en beoordeling milieueffecten	64
	4.2.6. Aftoetsing beleidsdoelstellingen	89
	4.2.7. Aanbeveling en monitoring	92
	4.2.8. Leemten in de kennis	92
4.3.	Receptor Ruimte	93
	4.3.1. Afbakening van het studiegebied	93
	4.3.2. Referentiesituatie	93
	4.3.3. Beleidsdoelstellingen	97
	4.3.4. Beoordelingskader	99
	4.3.5. Beschrijving en beoordeling milieueffecten	100
	4.3.6. Aftoetsing beleidsdoelstellingen	125
	4.3.7. Aanbevelingen en monitoring	126
	4.3.8. Leemten in de kennis	127
4.4.	Receptor Biodiversiteit	128
	4.4.1. Afbakening van het studiegebied	128
	4.4.2. Referentiesituatie	128
	4.4.3. Beleidsdoelstellingen	130
	4.4.4. Beoordelingskader	133
	4.4.5. Beschrijving en beoordeling milieueffecten	135
	4.4.6. Aftoetsing beleidsdoelstellingen	163
	4.4.7. Aanbevelingen en monitoring	167
	4.4.8. Leemten in de kennis	168
	4.4.9. Voortoets passende beoordeling	169

4.5.	Receptor Klimaat	180
4.5.1.	Afbakening van het studiegebied	180
4.5.2.	Referentiesituatie	180
4.5.3.	Beleidsdoelstellingen	183
4.5.4.	Beoordelingskader	185
4.5.5.	Beschrijving en beoordeling milieueffecten	186
4.5.6.	Aftoetsing beleidsdoelstellingen	210
4.5.7.	Aanbevelingen en monitoring	211
4.5.8.	Leemten in de kennis	212
5.	EINDSYNTHESE	213
5.1.	Besluit verwachte effecten	213
5.2.	Besluit voortoets passende beoordeling	214
5.3.	Overzicht aanbevelingen en voorstellen tot monitoring	215
5.4.	Leemten in de kennis	217
6.	WIJZIGINGEN PLANVOORNEMEN	218
6.1.	Wijzigingen RMP n.a.v. aanbevelingen uit het MER	218
6.2.	Wijzigingen visienota na verder overleg	222
6.3.	Wijzigingen actietabel na verder overleg	224
6.4.	Wijzigingen van de onderzochte effecten	227

1. INLEIDING

1.1. Milieueffectenrapport

De Milieueffectrapportage (het m.e.r.-proces)¹ is een instrument om de doelstellingen en beginselen van het milieubeleid te helpen realiseren, nl. het voorzorgsbeginsel en het beginsel van preventief handelen. Milieueffectrapportage is een juridisch-administratieve procedure waarbij, vóórdat een activiteit of ingreep (projecten of beleidsvoornemens en plannen) plaatsvindt, de milieugevolgen ervan op een wetenschappelijk verantwoorde wijze worden bestudeerd, besproken en geëvalueerd. De achterliggende grondgedachte suggereert dat het beter is om de voor het milieu schadelijke activiteiten (plannen en projecten) vanaf een vroeg stadium in de besluitvorming te ondervangen en bij te sturen.

Milieueffectrapportage dwingt de overheid mogelijke milieueffecten grondig in overweging te nemen vooraleer zij over de uitvoering van het plan of het project een besluit neemt. De overheid zal aan de hand van het milieueffectrapport haar uiteindelijke beslissing tot uitvoering van het project motiveren. Ook de burger kan het MER gebruiken voor het formuleren van opmerkingen tijdens het openbaar onderzoek in het kader van de vergunningsprocedure. De milieueffectrapportage is dus niet alleen van belang voor de overheid, maar ook voor de initiatiefnemer van een m.e.r.-plichtig plan of project, waarbij de erkende deskundigen de belangrijke taak hebben zowel de initiatiefnemer als de overheid objectief en op een wetenschappelijk verantwoorde wijze te duiden op de gevolgen op het milieu van het geplande plan of project.

Een MER is een informatief instrument en geen beslissingsinstrument. De beslissing, die genomen wordt door de bevoegde overheid betreffende het al dan niet toelaten of vergunnen van een m.e.r.-plichtig plan of project, houdt ook rekening met andere sectoren (sociale, economische en technische belangen) en met openbare inspraak. Het principe is eigenlijk eenvoudig: eerst denken en dan doen. Zo laat de milieueffectrapportage toe daadwerkelijk een preventief milieubeleid te voeren.

Voorliggend document is een plan-milieueffectenrapport (plan-MER) dat hoort bij het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) van de vervoerregio Midwest. Deze regio omvat de gemeentes Ardoioie, Dentergem, Hooglede, Ingelmunster, Izegem, Ledegem, Lichtervelde, Meulebeke, Moorslede, Oostrozebeke, Pittem, Roeselare, Ruiselede, Staden, Tielt, Torhout, Wielsbeke en Wingene.

Het Vlaams decreet basisbereikbaarheid stelt dat een Regionaal mobiliteitsplan het resultaat is van een geïntegreerd proces waarbij de effectbeoordelingen procedureel en inhoudelijk geïntegreerd worden in het proces. Die integratie houdt in dat de effectbeoordelingen plaatsvinden tijdens het proces voor de opmaak van het Regionaal MobiliteitsPlan. De effectbeoordelingen leveren gegevens over de mogelijke effecten van het voorgenomen plan. Die gegevens worden verwerkt in het proces voor het voorgenomen Regionaal MobiliteitsPlan.

Het procedureel verloop van de opmaak en de inhoud van een RMP en de bijhorende milieubeoordeling is wettelijk bepaald. Het procesverloop van voorliggende procedure is vastgelegd in een uitvoeringsbesluit dd 20 november 2020.

¹ Milieueffectrapportage (m.e.r.) wordt gedefinieerd als "alle handelingen die nodig zijn voor opstellen en beoordelen van een Milieueffectrapport (MER)". Milieueffectrapportage is m.a.w. een proces (bron: www.mervlaanderen.be).

Het geïntegreerde planningsproces bestaat uit 3 fasen:

- Fase 1: inventarisatie en onderzoek: In de eerste fase wordt een inventaris en een synthese gemaakt van de planningscontext (bestaande toestand, verplaatsingsstromen, attractiepolen, plannen en studies, en visies van stakeholders) en worden eventuele verdere onderzoeken uitgevoerd. Er wordt een analyse gemaakt van de ervaren of te verwachten mobiliteitsproblemen en -kansen. In een eerste fase wordt een omgevingsanalyse, een onderzoek naar de maatschappelijke ontwikkelingen en een inschatting van de mobiliteitsbehoeften opgemaakt. De omgevingsanalyse heeft o.m. betrekking op de huidige infrastructuur en de aangeboden mobiliteitsdiensten. Het resultaat is **een oriëntatienota** die een stand van zaken weergeeft van de problemen en de gewenste oplossingsrichtingen voor het mobiliteitsbeleid.
- Fase 2: opbouw strategische visie en operationele doelstellingen: Het onderzoek in vorige fase heeft geleid tot verschillende bouwstenen. Deze moeten nog worden geïntegreerd in één samenhangende strategische visie. In de tweede fase worden vooreerst de operationele doelstellingen betreffende de mobiliteitsontwikkeling geformuleerd. Vervolgens wordt in één of meerdere ontwikkelingsscenario's de gewenste mobiliteitsontwikkeling omschreven, te beschouwen als een verkenning van de redelijkerwijs in aanmerking te nemen alternatieven, die t.o.v. mekaar worden afgewogen, en waarbij een voorkeurscenario wordt bepaald². Tenslotte wordt aangegeven in hoeverre de gewenste mobiliteitsontwikkeling is afgestemd op andere beleidsplannen. Het resultaat is **een strategische langetermijnvisie** voor de gewenste mobiliteitsontwikkeling. Het mobiliteitsplan heeft een tijdshorizon van tien jaar en kan een doorkijkperiode van dertig jaar omvatten. De operationele beleidsdoelstellingen omschrijven hoe de gewenste mobiliteitsontwikkeling wordt gerealiseerd en wie daarvoor verantwoordelijk is.
- Fase 3: actieplan: In de derde fase wordt het eerder gekozen ontwikkelingsscenario voor de mobiliteit verder uitgewerkt tot een beleidsscenario. Het actieplan spreekt zich uit over het gewenste openbaar vervoernetwerk, het fietsroutenetwerk, het privaat gemotoriseerd verkeer, het logistieke netwerk, de infrastructuur over de diverse modi heen,... én over de diverse onderlinge verknopingsvormen. Tevens komt het flankerend beleid aan bod, waarbij wordt ingezet op initiatieven om het verplaatsingsgedrag te beïnvloeden, innoveren om nog effectiever te zijn, of (beter) samenwerken om (nog) meer te bereiken. Verder worden eventuele voorstellen tot wijziging van andere beleidsplannen, en voorstellen tot monitoring en evaluatie in het mobiliteitsplan opgenomen. Relevante elementen uit het participatietraject worden meegenomen en/of verwerkt. Het resultaat is een actieplan met de operationele doelstellingen, maatregelen, middelen, verantwoordelijkheden en timing.

Op dit ogenblik bevinden we ons in de fase 3, van het voorontwerp RMP en ontwerp plan-MER.

²

In de Vervoersregio Midwest werd één relevant ontwikkelingsscenario beschouwd.

1.2. Beknopte voorstelling van het Regionaal MobiliteitsPlan Midwest

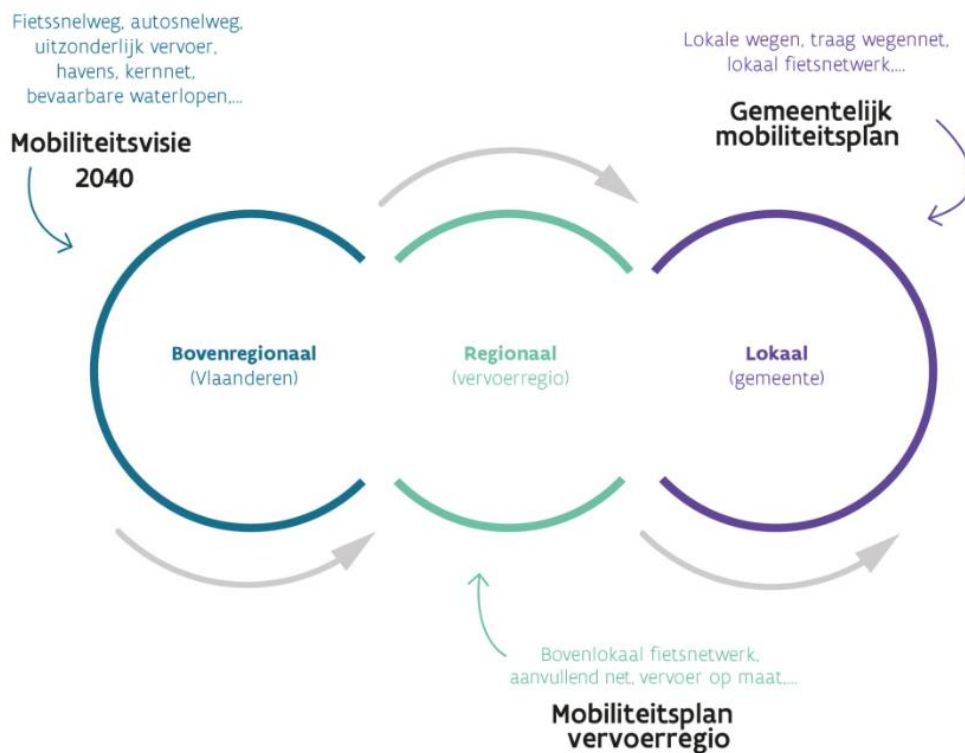
In 2018 besliste de Vlaamse overheid dat gemeentebesturen meer zelf kunnen beslissen hoe ze 'hun' mobiliteit organiseren. Maar omdat verkeer niet stopt aan de grens van een gemeente, is Vlaanderen sinds 1 januari 2019 hiertoe opgedeeld in 15 zogenaamde vervoerregio's. Met de inrichting van vervoerregio's en vervoerregioraden hebben de gemeenten nu een kader waarbinnen ze kunnen samenwerken en werken de verschillende gemeenten samen een geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan uit, specifiek voor hun regio. Vervoerregio Midwest is één van die regio's.

De uitwerking van de mobiliteitsvisie voor de vervoerregio gebeurt in twee stappen. Enerzijds is er de opmaak van een openbaar vervoerplan (OV-plan) dat zich richt op de organisatie van het openbaar vervoer op korte termijn.

Parallel en aansluitend op het OV-plan wordt werk gemaakt van het overkoepelende regionale mobiliteitsplan (RMP). Het regionaal mobiliteitsplan legt de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn vast voor de vervoerregio, en dat voor alle vervoersmodi. Vanzelfsprekend is de tijdshorizon hier ruimer en wordt in het mobiliteitsplan ook verder nagedacht over de organisatie van het openbaar vervoer na 2023.

De mobiliteitsvisie geeft aan hoe de regio de verandering van de modaliteitskeuze (modal shift) in de hand werkt met als doel de mobiliteit en leefbaarheid in de regio op een duurzame manier te waarborgen. Zowel het regionaal mobiliteitsplan als het openbaar vervoerplan maken deel uit van de uitrol van het decreet basisbereikbaarheid.

Het mobiliteitsbeleid is hierbij gericht op het garanderen van de bereikbaarheid van onze samenleving. Daarbij wordt geïnvesteerd in een mobiliteitssysteem waarmee de economie en de maatschappij ondersteund wordt. Het mobiliteitssysteem is duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal. De verschillende vervoersmodi zijn niet elkaars concurrent, integendeel, ze moeten elkaar aanvullen en slim op elkaar inspelen. Het wordt uitgebouwd en geëxploiteerd met aandacht voor toegankelijkheid en leefbaarheid. Een modusafhankelijke regie moet het geheel coördineren. Naast de regio zijn er nog twee relevante beleidsniveaus voor mobiliteit. Boven het regionale mobiliteitsplan staat de Vlaamse mobiliteitsvisie 2040, die richting geeft voor het hele Vlaamse gewest. Onder het regionale mobiliteitsplan staat het lokaal mobiliteitsplan, wat op niveau van één of meer gemeenten het mobiliteitskader invult.



FIGUUR 1-1: MOBILITEIT OP 3 NIVEAUS: BOVENREGIONAAL, REGIONAAL EN LOKAAL

Voor de krijtlijnen wordt vertrokken van de huidige ruimtelijke structuur en de huidige vervoersvraag.

In de oriëntatiefase werd in dialoog met verschillende belanghebbenden een analyse van de bestaande toestand uitgevoerd. Hiertoe werden onderstaande knelpunten binnen het mobiliteitssysteem van de Midwest gedetecteerd.

- Hoge autoafhankelijkheid;
- Verblijfskwaliteit onder druk;
- Hoge congestie en parkeerdruk;
- Fietspotentieel vs. fietskwaliteit;
- Beperkingen openbaar vervoer.

1.3. Algemene inlichtingen

1.3.1. Initiatiefnemer

De initiatiefnemer van het plan is het openbare bestuur dat opdracht gegeven heeft voor het plan MER. Dit is:

Vlaamse Overheid

Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Koning Albert II-laan 20 bus 2

1000 Brussel

1.3.2. Samenstelling van het team van deskundigen

Volgens het Vlaams decreet op de milieueffectrapportage moeten de onderzoeken die nodig zijn om een milieueffectrapport op te stellen, gecoördineerd worden door een erkende MER-coördinator. Deze MER-coördinator stelt een team van deskundige medewerkers aan, die deelonderzoeken uitvoeren volgens een aantal onderzoeksdisciplines.

Voor het op te maken plan-MER wordt voor elke relevante onderzoeksdiscipline een erkend MER-deskundige opgegeven die het deelonderzoek zal uitvoeren en op zijn kwaliteit zal controleren. De MER-coördinator zal van de deelonderzoeken en de eindconclusies in samenspraak met de andere MER-deskundigen een coherent geheel maken.

Het team van erkende MER-deskundigen en medewerkers dat zal ingezet worden voor de opmaak van het plan-MER Regionaal Mobiliteitsplan Midwest wordt in Tabel 1-1 voorgesteld. De taak van MER-coördinator wordt opgenomen door Bieke Cloet. Naast het team van MER-deskundigen wordt er ook input aangeleverd door de mobiliteitsdeskundigen die instaan voor de opmaak van het regiovervoersplan, met name Dimitri De Backer.

Zoals beschreven in de Nota InhoudsAfbakening (NIA) is er gezien het strategisch karakter en de aard van het plan geopteerd voor een receptorgerichte aanpak. Binnen de receptoren Mens, Biodiversiteit, Ruimte en Klimaat worden de verschillende disciplines geïntegreerd. Daar het een mobiliteitsplan betreft, worden de effecten op mobiliteit niet beschouwd; het is immers de doelstelling van het plan.

TABEL 1-1 OVERZICHT VAN HET TEAM VAN DESKUNDIGEN

	Ruimte	Mens	Biodiversiteit	Klimaat
Bieke Cloet				
MER-coördinator	x	x	x	x
MER-deskundige Mens-ruimte	x	x		x
Stefan Helsen				
MER-deskundige Bodem en grondwater	x			
Chris Neuteleers				
MER-deskundige Geluid en trillingen		x	x	
Johan Versieren				
MER-deskundige Lucht		x	x	x
MER-deskundige Oppervlaktewater				x
Rebecca Devlaeminck				
MER-deskundige Biodiversiteit			x	
MER-deskundige Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	x			
Wim Duyols				
Ondersteuning MER-Coördinator	x	x	x	x
Ondersteuning Mens-ruimte en Mens-gezondheid	x	x		
Michiel Smet				
Ondersteuning MER-Coördinator	x	x	x	x
Ondersteuning Biodiversiteit			x	
Hanne Colpaert				
Ondersteuning Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	x			
Ondersteuning Klimaat				x

2. ALGEMENE METHODOLOGISCHE ASPECTEN

2.1. Afbakenen van het studiebereik (scoping)

2.1.1. Diepgang van de milieubeoordeling

De beoordeling die in het kader van het plan-MER bij het RMP voor de VVR Midwest zal gemaakt worden, is een strategische effectbeoordeling. Dit houdt in dat ze gericht is op het onderbouwen van de besluitvorming zoals die in de verschillende regionale mobiliteitsplannen naar voor komt.

Het strategisch niveau van het plan vraagt een aangepaste benadering in het MER. De methodiek betreft een beoordeling in grote lijnen die de effecten van de visie en de concrete acties aan het licht brengt. Daarbij wordt de visie als een geheel beoordeeld, daar kan aangenomen worden dat naast de voorgestelde acties in dit plan ook op andere beleidsniveaus en bij verdere onderzoeken nog acties zullen volgen die uitwerking geven aan de visie. Het concreter uitwerken van de acties en projecten die volgen uit de strategische visie is geen onderdeel van het RMP op zich. Bij bv infrastructuurprojecten zal al dan niet eerst een tracé-onderzoek uitgevoerd worden, voor alle infrastructuurprojecten wordt gevraagd om alternatieven te onderzoeken in de vorm van een startnota (PSG), er zullen schetsontwerpen, voorontwerpen... worden opgemaakt voor er concrete ontwerpen worden opgemaakt... Bij deze stappen zal waar nodig op het afgestemde schaal- en detailniveau ook onderzoek naar de milieueffecten plaatsvinden.

Dit houdt ook in dat in het voorliggend MER in de eerste plaats gebruik gemaakt zal worden van bestaande gegevens, en dat de effectbeschrijving en -beoordeling overwegend kwalitatief zal zijn. Waar mogelijk zullen deze kwalitatieve beoordelingen aangevuld worden met kwantitatieve gegevens.

Daarbij zal gebruik gemaakt worden van de beschikbare verkeersmodelgegevens die gehanteerd zijn bij de opmaak van het plan. De beschikbare doorrekening van het regionale vervoersmodel bestaat uit een cumulatief model dat enkele best cases integreert. Het is een “best case” scenario, en daardoor per definitie te optimistisch.

Een nieuwe doorrekening is echter niet zinvol om de volgende redenen:

- In een strategisch plan en het bijhorend MER worden de maatregelen op strategisch niveau – dus op hoofdlijnen – benoemd. Om deze in een verkeersmodel te gieten, moeten deze hoofdlijnen vertaald worden naar meer concrete inputs. Deze informatie is moeilijk 1 op 1 door te vertalen. Op basis van aannames zou dit eventueel kunnen, maar deze aannames kunnen onderwerp zijn van discussie.
- De doorslag maken van de maatregelen op strategisch niveau naar meer concrete inputs, is ook om een tweede reden af te raden. Hierdoor worden de mogelijkheden om de strategische visie te implementeren in andere plannen of projecten, op hogere en lagere beleidsniveaus, beknot. Met andere woorden: als binnen het MER een strategisch principe op een bepaalde manier wordt geconcretiseerd, louter en alleen om dit in het model te kunnen verwerken, is het MER mogelijks niet meer voldoende voor een andere manier van concretiseren.

Er zal dan ook bij de interpretatie van de data rekening gehouden worden met het best case karakter van de modelgegevens, alsook met het strategisch karakter van het plan en het MER.

2.1.2. Receptorgerichte aanpak

Via modellering zullen wijzigingen in voertuigkilometers ingeschat worden per type gebied en per vervoerswijze. Dit model is een model dat opgebouwd is op het strategisch niveau van de mobiliteitsplannen. Het gaat niet om concreet, kwantificeerbare plannen en bijgevolg niet om een modelresultaat dat exact en kwantitatief is. Wel gaat het om een strategisch te interpreteren modelresultaat dat kwalitatief te interpreteren en te beoordelen is.

Gezien het strategisch karakter en de aard van het plan, is geopteerd om niet te werken volgens de indeling van de MER-disciplines, maar voor een receptorgerichte aanpak. De beschrijving en beoordeling van milieueffecten gebeurt binnen 4 receptoren, namelijk de receptoren Mens, Biodiversiteit, Ruimte en Klimaat, die de disciplines en effectengroepen die relevant zijn voor het detailniveau van een strategische milieubeoordeling, in zich verenigen.

Deze receptoren zijn geen absoluut afgebakende entiteiten. Er zijn namelijk tal van relaties tussen de verschillende receptoren. Bij de beoordeling zal voldoende rekening gehouden worden met deze verbanden. De integratie en eindsynthese vormt een synthese over de receptoren heen en zal ervoor zorgen dat het grote geheel niet uit het oog verloren wordt.

2.2. Referentiesituaties en ontwikkelingsscenario's

In kader van de milieubeoordeling worden de effecten van het RMP getoetst ten opzichte van de relevante referentiesituaties.

De referentiesituatie is de situatie in het jaar 2030 (het zichtjaar van het verkeersmodel) alsook een doorkijk naar de lange termijn (scenario 2050). De referentiesituatie is de toestand in het referentiejaar zonder uitvoering van het RMP, en rekening houdend met een Business As Usual (BAU) scenario en autonome en gestuurde ontwikkelingen. Autonome ontwikkelingen zijn bv. klimaatverandering of demografie. Gestuurde ontwikkelingen zijn bv. veranderingen in de mobiliteitsnetwerken die buiten de RMP's worden beslist (bv. op Vlaams niveau) of belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen die een grote mate van zekerheid kennen (bv. een goedgekeurd RUP, reeds vergunde projecten, ...). De autonome en gestuurde ontwikkelingen die in rekening worden gebracht, maken deel uit van de referentiesituatie.

Daarnaast worden ook de principes van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) gebruikt om keuzes binnen het RMP af te toetsen. Deze zijn receptorspecifiek en worden bij de desbetreffende receptoren beschreven.

Voor de concrete plannen en projecten wordt een onderscheid gemaakt tussen plannen en projecten die met zekerheid zullen gerealiseerd zijn in het referentiejaar 2030, en plannen en projecten die als tijdsperspectief 2050 hebben.

De plannen en projecten die nog niet beslist of zeker zijn, maar die, als er wel beslist zou worden deze plannen uit te voeren, mogelijk een interactie zullen hebben met de effecten van voorliggend plan betreffen ontwikkelingsscenario's, waarvoor per plan of project afzonderlijk wordt nagegaan of er interferenties (eventuele cumulaties van effecten) verwacht kunnen worden.

2.2.1. Plannen en projecten

Voor een overzicht van alle gestuurde ontwikkelingen (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/GX62RrXh2AQRzYTTbizIDey1>

Europese emissienormen voor voertuigen

De euronorm van een auto (of euro emissieklasse of euroklasse) bepaalt de uitstootklasse van voertuigen die zich in landen binnen de Europese Unie op de weg begeven. De waarden worden weergegeven in g/km. Bij de euronorm wordt ook onderscheid gemaakt tussen een personenwagen en vrachtwagens, alsook tussen diesel en benzine. Op basis van de datum van de eerste inschrijving van een wagen wordt de norm bepaald. De emissienormen zullen in de komende jaren verder worden verstrengd. Waarschijnlijk komt er een nieuwe norm in 2025. Momenteel is niet duidelijk hoe die norm er uit zal zien, waardoor deze als ontwikkelingsscenario beschouwd wordt.

Spoorbeleid

De laatste beheerscontracten tussen de Belgische Staat en Infrabel enerzijds en tussen de Belgische Staat en de NMBS anderzijds werden in 2008 afgesloten voor een periode van vijf jaar. Deze werden verlengd en gewijzigd door vier bijvoegsels aan elk contract en vervolgens, op basis van artikel 5, §3, derde lid, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, verlengd bij in Ministerraad overlegd koninklijk besluit tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract gelden.

Het regeerakkoord van de huidige federale regering voorziet in het afsluiten van nieuwe beheerscontracten met Infrabel en met de NMBS voor een periode van tien jaar. In 2022 heeft de federale regering de Spoorvisie 2040 goedgekeurd. De Spoorvisie is bedoeld als kader voor het spoorwegbeleid van de komende twintig jaar.

Voordat over toekomstige contracten wordt onderhandeld, is het aan de Staat om de hoofdlijnen van de komende onderhandelingen te bepalen³. Hiervoor werden voorafgaande specificaties van de doelstellingen, het voorwerp en de reikwijdte van het contract met resp. NMBS en Infrabel opgesteld. Het is momenteel dus niet duidelijk wat de krachtlijnen van het toekomstige spoorbeleid zijn en hoe die de mobiliteitsontwikkeling in de regio's zullen beïnvloeden, zowel wat betreft personenvervoer als vracht. Hierdoor worden deze als ontwikkelingsscenario's gezien.

Projecten De Vlaamse Waterweg

De Vlaamse Waterweg werkt aan een aantal grote projecten om de binnenvaart te versterken. Er wordt ingezet op het verhogen van de capaciteit op belangrijke verbindingen. Zo moet onder meer het project Seine Schelde Vlaanderen uitmonden in een vlotte binnenvaartverbinding voor grote schepen tussen de bekkens van de Seine en de Schelde. Ook voor het kanaal Roeselare-Leie staan ingrepen voor een betere bevaarbaarheid op de agenda. Op die manier zullen grotere schepen gebruik kunnen maken van deze binnenwateren. De realisatie van de projecten van de Vlaamse Waterweg, kan de shift naar binnenvaart in deze regio's bevorderen. Doordat het nog niet zeker is welke projecten allemaal nog gerealiseerd zullen worden, en in welke mate deze een effect zullen hebben op de vervoerregio, worden deze als ontwikkelingsscenario's beschouwd.

Vergroeningsplan De Lijn

De Lijn heeft een gefaseerd implementatieplan klaar dat voorziet in de optimale emissievrije bediening van stedelijke gebieden tegen 2025 en volledig emissievrij openbaar vervoer tegen 2035. Dat plan omhelst zowel de volledige vergroening van de busvloot als de ombouw van de stelplaatsen, met inbegrip van de nodige laadinfrastructuur. Momenteel is niet duidelijk of deze doelstellingen behaald zullen worden waardoor deze als ontwikkelingsscenario worden meegenomen.





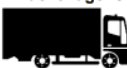

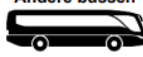

³ Tijdens de opmaak van het MER, op 15/12/2022, werd een nieuwe beheersovereenkomst afgesloten (<https://mobiliteit.belgium.be/nl/publications/beheerscontract-nmbs>)

Prijsniveau

De wijze waarop mobiliteit zich ontwikkelt en de modal split worden deels beïnvloed door de kostprijs van de verschillende modi. Daarbij kan in eerste instantie gedacht worden aan evolutie van de energieprijzen. Daarnaast kan een beleid m.b.t. tolheffing voor vrachtverkeer of de invoering van rekeningrijden een invloed hebben op de resultaten van het plan-MER. Als uitgangspunt wordt aangenomen dat er geen verschuivingen inzake prijsniveaus plaats vinden tussen de verschillende modi. Dit wordt meegenomen als ontwikkelingsscenario.

Vergroening voertuigvloot

Vanuit het beleid op Europees en Vlaams niveau wordt ingezet op een algemene vergroening van de voertuigvloot. De richtlijn *Clean Power for Transport* zet op Europees niveau de lijnen uit. De Visienota CPT van de Vlaamse regering voorziet volgende evolutie van het voertuigenpark.

		Marktaandeel				Totale vloot
		2020	2025	2030	2035 (2038 voor bestelwagens)	2030
Personenwagens 	Zero-emissie	4,1%	20%	50%	100%	14% / 500.000
	PHEV	8,6%	10%	20%	0%	8% / 280.000
	CNG	0,7%	10%	10%	0%	6% / 210.000
Bromfietsen 	Zero-emissie	~12%	100%	100%	100%	79%
Motorfietsen 	Zero-emissie	~2%	10%	20%	?	11%
Bestelwagens 	Zero-emissie	~0,6%	11%	30%	100%	10%
	PHEV	~0,5%	7%	14%	0%	5%
	CNG	~1,0%	10%	20%	0%	9%
Vrachtwagens 	Zero-emissie	< 0,1%	0%	5% (~30% voor vrachtwagens zonder oplegger)	?	~1%
	LNG/CNG	~5%	5%	15%	?	6%
Openbare bussen 	Zero-emissie	?	50%	?	100%	?
	PHEV	?	20%	?	0%	?
Andere bussen 	Zero-emissie	?	5%	?	10%	3%
	PHEV	?	10%	?	20%	7%
	CNG	?	10%	?	20%	7%
Binnenvaart 	Zero-emissie	?	?	?	?	?
	LNG	?	?	?	?	?

* De 30% voor vrachtwagens zonder oplegger geldt enkel tot 20 ton, niet voor zwaardere vrachtwagens.

** Voor openbare bussen geldt in 2030 een marktaandeel van 100% volgens het luchtbeleidsplan

2.3. Milieubeoordeling en aftoetsen beleidsdoelstelling

2.3.1. Milieubeoordeling

Voor de milieubeoordeling wordt er per receptor een overzicht gegeven van de te verwachten milieueffecten die in het referentiejaar potentieel kunnen optreden ten gevolge van de verschuivingen in verkeersstromen zichtbaar in het verkeersmodel (gereden kilometers, verdeling, modal split, ...). Zoals hierboven reeds aangegeven, zal voor de beoordeling van deze effecten gebruik gemaakt worden van een zevendelige schaal waarbij het volgende geldt:

- -3/+3: aanzienlijk negatief/positief effect
- -2/+2: negatief/positief effect
- -1/+1: beperkt negatief/positief effect
- 0: verwaarloosbaar of geen effect

Bij het bepalen van de significantie wordt rekening gehouden met de grootte van de impact en het schaalniveau waarop deze zich voordoet, zoals weergegeven in onderstaande tabel.

	Zeer lokaal (straat, halte, kruispunt)	Lokaal (wijk, kern, binnen stadsring)	Bovenlokaal (buiten woonkern)	(Boven)regionaal (niveau VVR en ruimer)
Geen/verwaarloosbare impact	0	0	0	0
Beperkte impact	0	+1/-1	+2/-2	+2/-2
Belangrijke impact	+1/-1	+2/-2	+2/-2	+3/-3
Aanzienlijke impact	+2/-2	+2/-2	+3/-3	+3/-3

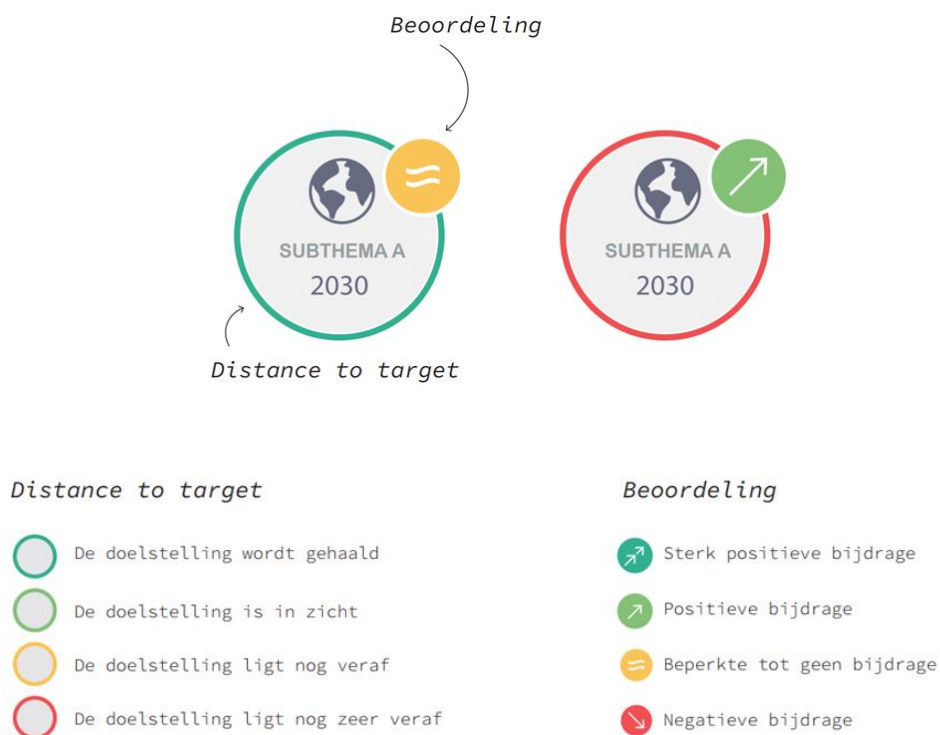
Gezien het strategisch niveau van het RMP zal de beoordeling voornamelijk gebeuren op kwalitatieve wijze en zal het inschatten van de impact van de effecten (score -3 tot +3) voornamelijk gebeuren op basis van een expertenoordeel. Indien zinvol en indien de nodige gegevens beschikbaar zijn, kan ook een kwantitatieve beoordeling gebeuren. Daarbij wordt rekening gehouden met het juridisch-beleidsmatig kader, zoals opgenomen in Bijlage B.

In dit MER worden in de eerste plaats de effecten van het strategisch plan, met name de verschillende bouwstenen van de visie onderzocht en beoordeeld.

Daarnaast worden in het plan ook reeds een aantal concrete acties en maatregelen die de vervoersregio binnen de eerstvolgende termijn zelf gaat nemen om de visie op terrein te realiseren. In een tweede hoofdstuk worden ook de effecten van deze maatregelen besproken. Deze worden niet beoordeeld: ze maken immers deel uit van het overkoepelend geheel van de visie en zijn bouwstenen, waarbij individuele effecten in dit kader samen moeten beoordeeld worden met de andere maatregelen en acties, alsook met maatregelen en acties die (nog) geen deel uitmaken van de actietabel omdat ze op een ander beleidsniveau genomen moeten worden, pas in de toekomst kunnen genomen worden, etc.

2.3.2. Aftoetsen beleidsdoelstellingen

Naast de milieueffectenbeoordeling waarbij de impact van het plan wordt onderzocht ten opzichte van de referentiesituaties 2030 en 2050, zal eveneens een aftoetsing gebeuren van de planingrepen aan de beleidsdoelstellingen. Hiervoor wordt een generiek toetsingskader voorgesteld. De beoordeling wordt voor elk van de combinaties beleidskader/(sub)thema samengevat met een icoon, zoals weergegeven in Figuur 2-1. De kleur van de grote ring geeft daarbij de nog af te leggen weg (*distance to target*) voor de beleidsdoelstellingen van het subthema weer. Het gaat hierbij om de nog af te leggen weg zonder rekening te houden met de impact van het RMP. De kleur en het symbool van de kleine bol geven een indicatie van het belang van het effect van het beleidskader op het thema. Deze combinatie laat toe enerzijds aan te geven op welke punten het RMP goed of minder goed scoort, maar zet tegelijk deze score af tegen de nog af te leggen weg (via acties op verschillende bestuursniveaus) vooraleer de doelstellingen bereikt zijn.



FIGUUR 2-1 VOORSTELLING GENERIEK BEOORDELINGSKADER

In Bijlage C Beleidsdoelstellingen worden voor de verschillende relevante beleidsdoelstellingen de huidige *distance to target* nader toegelicht

2.4. Alternatieven

Het onderzoek van alternatieven en varianten is een vast onderdeel van de m.e.r procedure en wordt voorgeschreven in de regelgeving. Hierbij wordt een “basisplan of project” voorgedragen waarvoor alternatieven worden ontwikkelend en beoordeeld. De handleiding alternatieven definieert een alternatief als “een andere manier om de doelstelling(en) van het basisplan of het -project te bereiken”. Belangrijk hierbij is dat een alternatief eenzelfde doelstelling moet hebben als het basisplan of -project.

Voor VVR Midwest worden geen alternatieve scenario's beoordeeld. Enkel het eigenlijke RMP met hogervermelde planingrepen zal aan een milieueffectenbeoordeling onderworpen worden.

Alternatieven voor het RMP worden niet behandeld omdat het RMP tot stand gekomen is door een iteratief overlegproces waarbij alternatieven zijn verkend. De alternatieven die door overleg met stakeholders (ambtelijk en middenveld) en de leden van de vervoerregioraad als niet-redelijk beschouwd werden, zijn niet verder uitgewerkt. Het voorliggend plan is daarbij uiteindelijk verkozen.

Wel is het zo dat door de wisselwerking tussen het plan-MER en de opmaak van het RMP nog impliciet vanuit de milieubeoordeling suggesties voor verfijning van het RMP naar voor kunnen komen, die kunnen meegenomen worden bij de afwerking van het RMP.

2.5. Aandachtspunten, aanbevelingen en monitoring

Indien er mogelijkheden zijn om de potentieel positieve effecten van het RMP op een receptor te versterken of potentieel negatieve effecten ervan te beperken of te voorkomen, zal dit in dit MER als aandachtspunt of aanbeveling geformuleerd worden. Het zijn dus suggesties voor mogelijke verbetering. De beoordeling zoals opgenomen in het MER heeft betrekking op het RMP zoals het gepubliceerd is, dus zonder eventuele implementatie van de aanbevelingen.

In het MER zal aangegeven worden of verdere opvolging van een milieueffect wenselijk is onder de vorm van postmonitoring en postevaluatie. Indien dit nodig blijkt, zullen hiervoor concrete voorstellen geformuleerd worden.

2.6. Leemtes in de kennis

Omdat het RMP een strategisch document is, vormt de abstractiegraad ervan een mogelijke leemte in de kennis. Andere mogelijke leemten in de kennis kunnen betrekking hebben op de inventarisatie of beschikbaarheid van gegevens (bijvoorbeeld omgevingskenmerken) of de methode (bijvoorbeeld niet-kwantificeerbare effecten). Deze worden bij elke receptor besproken.

2.7. (Gewest)grensoverschrijdende effecten

In overeenstemming met het verdrag van Espoo (Finland, 25 februari 1991, B.S. 21 december 1999) en de EG Richtlijn 97/11/EG van 3 maart 1997 moeten de (gewest)grensoverschrijdende milieueffecten van het plan geëvalueerd worden.

De VVR Midwest grenst niet aan een ander land of gewest. (Gewest)grensoverschrijdende effecten zijn bijgevolg niet te verwachten voor de vervoerregio Midwest.

3. PLANBESCHRIJVING

3.1. Situering

Het voorgenoemen plan situeert zich in het gebied rond Roeselare, genaamd de Midwest en omvat het grondgebied van de gemeentes Ardoois, Dentergem, Hoogede, Ingelmunster, Izegem, Ledegem, Lichtervele, Meulebeke, Moorslede, Oostrozebeke, Pittem, Roeselare, Ruiselede, Staden, Tielt, Torhout, Wielsbeke en Wingene

De VVR Midwest grenst in het noordoosten aan de VVR Oostende, in het noorden aan de VVR Brugge, in het oosten aan de VVR Gent, in het zuiden aan de VVR Kortrijk en in het westen aan de VVR Westhoek. Mogelijke interactie met de aangrenzende gemeentes uit deze VVR's zal dus ook mee onderzocht worden bij de effectbeoordeling. Voor VVR Oostende betreft dit de gemeente Ichtegem; voor de VVR Brugge zijn dit Zedelgem, Oostkamp en Beernem; voor de VVR Gent betreft dit Aalter, Deinze en Zulte; voor de VVR Kortrijk zijn dit Waregem, Harelbeke, Lendelede, Kortrijk, Wevelgem en Wervik; en ten slotte voor de VVR Westhoek zijn dit de gemeentes Zonnebeke, Langemark-Poelkapelle, Houthulst, Kortemark, Diksmuide, Koekelare, Gistel en Oudenburg.



FIGUUR 3-1 SITUERING PLANGEBIED

3.2. Planbeschrijving

3.2.1. Procesvoering visienota

Het regionaal mobiliteitsplan (RMP) legt de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn vast voor de vervoerregio en dat voor alle vervoersmodi. De opmaak van het regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Midwest is een proces in drie fasen.

In de eerste fase – de oriëntatiefase – werden in de oriëntatienota beleidscontexten geïnventariseerd en kansen en knelpunten gebundeld. Vervoerregioraad Midwest heeft op 29 april 2020 de oriëntatienota goedgekeurd. De oriëntatienota beschrijft hoe onze mobiliteit georganiseerd is, hoe de bestaande netwerken gebruikt worden, hoe we ons verplaatsen, welke verplaatsingsrelaties er zijn, ... Ook sterktes en knelpunten komen aan bod. Deze nota kan geraadpleegd worden via de algemene website van de Vervoerregio Midwest onder 'Regionaal mobiliteitsplan' bij 'Officiële documenten': [Vervoerregio Midwest | Vlaanderen.be](https://www.vervoerregio-midwest.be)

In de tweede fase – de synthesefase – werd de visienota met de globale doelstellingen en de visie van het gewenste toekomstscenario opgemaakt en goedgekeurd door de vervoerregioraad op 27 september 2022. De visienota formuleert de visie op de toekomstige mobiliteit in Vervoerregio Midwest en zet de strategische lijnen uit die de basis vormen voor het uitwerken van mobiliteitsnetwerken. De visienota is het resultaat van een intensieve samenwerking en proces met de gemeenten en de regionale beleidsactoren, met input van burgers en stakeholders.

In Tabel 3-1 worden de globale doelstellingen geformuleerd voor VVR Midwest zoals vastgelegd in de visienota. De strategische doelstellingen op Vlaams niveau worden hierin doorvertaald naar strategische doelstellingen op het niveau van de VVR. Conform de mobiliteitsvisie van Vlaanderen vormen acht ambities de kapstok van het RMP. Voor een uitgebreide beschrijving van de verschillende ambities/doelstellingen en hun relatie tot elkaar, wordt verwezen naar de Visienota die geraadpleegd kan worden via de algemene website van de Vervoerregio Midwest onder 'Regionaal mobiliteitsplan' bij 'Officiële documenten': [Vervoerregio Midwest | Vlaanderen.be](https://www.vervoerregio-midwest.be)

In een derde fase is een actietabel opgemaakt. Deze omvat de acties die de vervoerregioraad neemt om de vooropgestelde visie te helpen realiseren.

Onderstaande beschrijving en de milieubeoordeling is gebaseerd op de versie februari 2023. Latere wijzigingen aan deze nota's, door verder overleg, bijstellingen op basis van het milieuonderzoek, adviezen, inspraak... worden geduid in hoofdstuk 6.

3.2.2. Visienota

De vervoerregio Midwest heeft de ambitie om in 2030 de mobiliteit anders, vlot, veilig, groen, sociaal en slim te organiseren. Daarnaast stelt de vervoerregio voorop om ook de nabijheid en leefbaarheid te verbeteren.

Om dit te realiseren, zet de vervoerregio in op de volgende bouwstenen:

Veiligheid

- Wegwerken van de gevaarlijke punten, met prioriteit voor zwarte punten voor fietsers;
- Schoolomgevingen gelegen aan zowel gewestwegen als lokale wegen veiliger inrichten;
- Waar geen afgescheiden fietspaden aanwezig zijn, overwegen we, waar dit zinvol is, een snelheidsbeperking van maximum 30 km/u;

- Ontvlechten van verkeersinfrastructuren en netwerken die een belangrijke functie hebben voor gemotoriseerd verkeer met prioriteit voor langzame vervoerswijzen;
- Weginrichting ondersteunt maximaal de toegelaten snelheid, op wegen zonder belangrijke functie voor gemotoriseerd verkeer nemen we maatregelen om gemengd fiets- en gemotoriseerd verkeer op een veilige manier mogelijk te maken;
- Ontwikkelen van vergevingsgezinde fietsinfrastructuur en wegen om letsels bij ongevallen te beperken;
- Toepassen van informatietechnologie om verkeersgeleiding zo veilig mogelijk te maken, o.a. slimme adaptieve verkeerslichten, groene golven, groen licht voor openbaar vervoer;
- Veiligheid van actieve weggebruikers verhogen door te werken met conflictvrije regelingen bij gelijkgrondse kruisingen;
- Inzetten op afgestemde handhaving van onveilig en asociaal gedrag in het verkeer (o.a. tonnagebeperkingen, snelheid, alcohol, ...) over de politiezones heen;
- Maximaal weren van vrachtverkeer inclusief landbouwvoertuigen uit de kernen van de gemeenten en schoolomgevingen tijdens spitsuren, o.a. via aangepaste GPS-geleiding;
- Sensibilisering en educatie van alle verkeersdeelnemers;
- Meer uniforme en heldere reglementering rond vormen van nieuwe mobiliteit.

Ruimte

- Betere afstemming tussen het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid;
- Maximaal inzetten op nabijheid voor nieuwe ontwikkelingen: rond strategische collectieve vervoerknooppunten, op plaatsen met aanvaardbare wandel- en fietsafstand van een voldoende pakket van basisvoorzieningen;
- Jaarlijks bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem daalt vanaf heden en wordt herleid tot 0 in 2030;
- Verhogen van de dichtheid van (nieuwe) woonontwikkelingen op plaatsen met voldoende gunstige OV- en fietsbereikbaarheid en een voldoende basisvoorzieningenniveau;
- Maximaal inzetten op de fiets en OV als verplaatsingsmiddelen voor het woon-werkverkeer door het creëren van nabijheid, een mentaliteitsverandering en sensibilisering;
- Minimum een modal split halen met een aandeel van 40% duurzame verplaatsingen tegen 2024;
- Maximaal ontwikkelen en verdichten van tewerkstellingspolen op locaties die zowel worden gekenmerkt door een mix aan functies als een goede bereikbaarheid met duurzame modi;
- Maximaal inzetten op verknoping van de tewerkstellingspolen en het fietsnetwerk;
- Maximaal inzetten op stationsomgevingen met een sterke knooppuntwaarde voor de ontwikkeling en verdichting van de tewerkstellingspolen;
- Zonevreemde bedrijven in het buitengebied moeten uitdoven en krijgen plaats op een nieuwe, meer strategisch gelegen locatie. Op die manier wordt de autoafhankelijkheid voor woon-werkverplaatsingen verder teruggedrongen;
- Voor bestaande bedrijventerreinen dient er maximaal ingezet te worden op het voorzien van nieuwe infrastructuur om goederenvervoer via het water en via het spoor te faciliteren. Waar niet mogelijk, wordt aanbevolen dat nieuwe bedrijvenszones zich alleen langs het vrachtroutenetwerk ontwikkelen.

Fietsverkeer

- Bijstellen BFF op basis van regionale behoeften;
- Uitbouwen van een gebiedsdekkend volledig, vlot en veilig bovenlokaal fietsnetwerk inclusief fietssnelwegen dat de kernen in de regio met elkaar verbindt door de missing links en oncomfortabele schakels weg te werken;

- Streven naar verknoping van alle regionale bedrijventerreinen met een mobiliteitsvraag met het fietsnetwerk;
- Uitwerken kader voor interferentie met watergebonden bedrijvigheid langsheen en kanaal Roeselare-Leie en fietsroutes,
- Wegwerken van de missing links en oncomfortabele schakels met prioriteit voor schoolomgevingen;
- Fix the mix concept toepassen binnen kernen van steden en gemeenten
- Nagaan of landbouwwegen kunnen ingezet worden als autoluwe, alternatieve fietsroutes mits de nodige maatregelen;
- Verhogen van de veiligheid op landelijke wegen door voorzien van tractorsluizen, uitwijkzones, weren landbouwverkeer indien er geen landbouwfunctie meer is.
- Fietsverplaatsingen binnen stedelijke gebieden moeten concurrentieel zijn met verplaatsingen met de auto;
- Inzetten op verkeersveiligheid door o.a. schoolomgevingen verkeersveilig te maken, vergevingsgezinde fietspaden te ontwerpen, sociale veiligheid te verhogen etc.
- Sociaal veilig maken door verlichting of, waar niet wenselijk, voorzien in alternatieve routes (vb groene 62 in Torhout)

Openbaar vervoer

- Versterken van het openbaar vervoer door toekomstige ruimtelijke ordening hier op te richten;
- Verschillende lagen lijnen van het OV-netwerk sluiten op elkaar aan in hiërarchische knooppunten waar de overstap naar andere vervoersmodi kan plaatsvinden;
- Verbeteren van aanbod (frequentie, amplitude) en kwaliteit (commerciële snelheid, betrouwbaarheid) creëert assen met Hoogwaardig Openbaar vervoer;
- Creëren van een aantrekkelijk alternatief voor de auto met een focus op lange afstanden (tussen stedelijke kernen en tewerkstellingspolen, meer dan een kwartier fietsen) en de link met omliggende vervoerregio's;
- Aanbieden van regulier openbaar vervoer op plekken en momenten dat er voldoende mensen gebruik van willen en kunnen maken. Relaties met een beperkte vraag vangen we op binnen het vervoer op maat met een gepast aanbod aan flexvervoer.

Autoverkeer

- Terugdringen aantal gereden autokilometers door o.a. verplaatsingen te vermijden of maximaal in te korten en door het aantrekkelijker maken van duurzame modi;
- Bevorderen van verkeersveiligheid in kernen door het 'fix the mix' principe toe te passen;
- Inzetten op het aantrekkelijker maken van duurzame modi o.a. door de autogebruiker bewuster te maken van de verborgen kosten of door duurzame vervoersmodi selectief voorrang te geven of door een sturend prijsverschil (door de hogere overheden);
- Uitfasering voertuigen op klassieke brandstoffen, reeds een halvering in de stadcentra tegen 2025;
- De vervoerregio ondersteunt de Vlaamse plannen voor het weren van vervuilende wagens tegen 2029 op het hele Vlaamse grondgebied.

Parkeren

- Aantrekkelijker maken van carpoolen door aanleg van goed bereikbare randparkings rond kernen en carpoolparkings langs belangrijke verkeersassen en -knooppunten;
- Tarieven van stationsparkings regionaal beter op elkaar afstemmen;
- Vrachtwagenparkeren maximaal opvangen op het private terrein van het betreffende bedrijf;

- Aanleggen van extra vrachtwagenparkings met de nodige beveiliging, enerzijds langsheen de autostrades en anderzijds nabij bedrijven;
- De vervoerregio werkt een richtinggevend kader uit om binnen de gemeentes gedifferentieerde minimum- en maximumparkeernormen te hanteren;
- Inzetten op een uniform (digitaal) betalingssysteem voor straatparkeren.

Wegencategorisering

- Invoeren van de nieuwe wegencategorisering om een robuust wegennet te realiseren (= betere afwikkeling van de verschillende vervoersstromen, verbeteren doorstroming en verhogen verkeersveiligheid);
- Duidelijker onderscheid tussen verbindingswegen (bestaande uit het hoofdwegennet en het dragende netwerk) en wegen met louter een ontsluitings- en erftoegangsfunctie (het lokale wegennet);
- Betere afscherming van het lokale wegennet voor doorgaand verkeer door behoud van de boomstructuur in functie van verkeersleefbaarheid en -veiligheid.

Logistiek

- Inzetten op alternatieven voor goederentransport over de weg (via het water- of spoornetwerk);
- Het gebruik van binnenvaart en spoor moet toenemen door infrastructuurwerken en verbeterde doorstroming, door de ontwikkeling en ontsluiting van logistieke knooppunten met goede overslagmogelijkheden en het stimuleren van synchromodaliteit dankzij technologische ontwikkelingen die de informatiestromen en samenwerking tussen verschillende modi vergemakkelijken;
- Betere ontsluiting via het water: zowel voor bedrijven en bedrijventerreinen langs het kanaal Roeselare-Leie als wat betreft overslagmogelijkheden voor verder gelegen bedrijven, (uit)bouw terminal in Roeselare en Wielsbeke;
- Verkennen van technologische innovaties zoals onbemande vaart, logistiek transport via de lucht en pijpleidingen.

Vrachtroutenetwerk

- Invoeren van een nieuw regionaal vrachtroutenetwerk dat bedrijventerreinen verbindt en ontsluit, vrachtverkeer kanaliseert en kwetsbare gebieden vrijwaart van hinder door vrachtverkeer;
- Voorkomen van uitwijkgedrag van vrachtverkeer door sturende elementen die de verkeersveiligheid en -leefbaarheid van de kernen ten goede komen: een sturende kilometerheffing en regionaal afgestemde tonnagebeperkingen.

Toegankelijkheid

- Openbaar vervoer toegankelijk maken voor iedereen (jongeren, ouderen, mensen met een functionele beperking, inkomenszwakke groepen) met focus op de nabijheid van het aanbod, de halte-infrastructuur als het rollend materieel.





De bouwstenen uit deze visie zijn ook verder uitgewerkt in netwerkkaarten voor de verschillende thema's:

- Netwerkaart openbaar vervoer, in samenhang met netwerkaart mobipunten;
- Netwerkaart wegcategorisering;
- Netwerkaart vrachtvervoer.

Deze netwerkkaarten zijn opgenomen in een afzonderlijk document bij de visienota.

TABEL 3-1 STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN PER AMBITIE

Ambitie	Strategisch doel op Vlaams niveau	Strategisch doel toegepast op VVR Midwest ⁴
 <p>anders</p>	<p>We laten meer en meer de wagen en de vrachtwagen aan de kant.</p>	<p>Tegen 2024 doen we 40% van onze verplaatsingen met een duurzaam vervoersmiddel. In de grote steden gaan we zelfs naar 50%. Ook ons goederenvervoer moet anders. We willen graag zien dat 30% ervan wordt verzorgd door het spoor en de binnenvaart. Ook zeehavens spelen een cruciale rol in de evolutie naar duurzame mobiliteit, waarbij er tegen 2030 een toename is van duurzame modi met 5% tot 10%.</p>
 <p>veilig</p>	<p>We aanvaarden geen dodelijke verkeersslachtoffers meer.</p>	<p>Actief ondersteunen van het Vlaamse streven naar Vision Zero in 2050. Ook het aantal gewonden neemt sterk af. We zoeken actief naar de onveilige plaatsen voor fietsers en werken die stelselmatig weg. De schoolomgevingen en zwarte punten pakken we bij voorrang aan.</p>
 <p>groen</p>	<p>We verminderen de druk op het milieu en we verbruiken minder energie.</p>	<p>Het aantal kilometers dat auto's afleggen op onze wegen daalt met min. 15% tegen 2030 (t.o.v. 2017). Het aantal vrachtwagenkilometers moet minder snel stijgen. Tegen 2050 stoot de transportsector helemaal niets meer uit. We schakelen massaal over op elektrische aandrijving en waterstof. Hiervoor worden overal laadpalen en tankpunten voorzien. De overheden geven nu al het goede voorbeeld, onder meer door alleen nog zero-emissiebussen aan te kopen.</p>
 <p>vlot</p>	<p>We houden onze steden, dorpen en economische knooppunten vlot bereikbaar.</p>	<p>We investeren volgens het STOP-principe in goed uitgeruste en herkenbare overstappunten tussen de verschillende vervoeropties, maar ook in goede fietsinfrastructuur. Dit betekent meer en betere fietspaden en -snelwegen en het wegwerken van missing links in het fietsnetwerk.</p>

Ambitie	Strategisch doel op Vlaams niveau	Strategisch doel toegepast op VVR Midwest ⁴
		In de stad lopen de reistijden met fiets, bus en tram stilaan in op die met de wagen.
	<p>We weren het drukke verkeer uit onze steden en dorpskernen.</p>	<p>Het aantal mensen dat hinder ondervindt van het verkeer, daalt sterk. In 2030 zijn reeds vier op vijf inwoners tevreden over hun straten en pleinen. Ze zijn aantrekkelijk en praktisch. In de steden gaan we voor een halvering van het gebruik van voertuigen op klassieke brandstoffen. Goederen worden in de stad op termijn alleen nog vervoerd als dit gebeurt zonder uitstoot. Dat wil zeggen dat we overschakelen op elektrisch aangedreven transport, op fietskoeriers,...</p>
	<p>We dragen bij tot een duurzame mobiliteit met een goeie ruimtelijke ordening.</p>	<p>We bouwen en ondernemen bij voorkeur vlakbij knooppunten van openbaar vervoer of op wandel- en fietsafstand van winkels en voorzieningen in het centrum. Logisch. Want hoe dichter je woont, hoe minder je moet verplaatsen. We sparen daarmee de open ruimte en beperken de nood aan verplaatsingen. Ook de verkeersinfrastructuur zelf neemt minder ruimte in.</p>
	<p>We garanderen iedereen de mogelijkheid om zich te verplaatsen.</p>	<p>Tegen 2030 moet het aantal mensen dat problemen ondervindt om zich te verplaatsen sterk gedaald zijn. Mobiliteit blijft bovendien betaalbaar voor iedereen. We maken de haltes voor het openbaar vervoer versneld toegankelijk voor iedereen. Mensen met een handicap die geen gebruik kunnen maken van een eigen wagen of het openbaar vervoer krijgen aan een sociaal tarief aangepast vervoer.</p>
	<p>We zijn koploper op vlak van slimme systemen voor onze mobiliteit.</p>	<p>We bezorgen informatie over mobiliteit aangepast aan ieders behoefte. Slimme mobiliteit betekent ook dat GPS-operatoren ons zoveel mogelijk bannen uit de buurt van scholen. Informatie uit slimme wagens helpt ons om onveilige locaties te vinden. Slimme verkeerslichten en verkeersborden bevorderen een goede doorstroming. Op lange termijn kijken we uit naar de zelfrijdende auto's en drones.</p>

3.2.3. Actieplan

Het actieplan concretiseert de regionale mobiliteitsvisie die is uitschreven in de visienota naar acties. Hierbij geven de (deel)acties aan hoe we de visie te realiseren en welke initiatiefnemer daarvoor verantwoordelijk is. De acties zijn gekoppeld aan de verschillende thema's in de visienota.

Voor de effectbeoordeling opgenomen in hoofdstuk 4 hebben we ons gebaseerd op de actietabel van februari 2023. De latere wijzigingen worden besproken in hoofdstuk 6.

Actie	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer
1.1	Veiligheid: Infrastructuur en technologie	We werken de gevaarlijke punten voor fietsers weg aan de hand van een dynamische prioriteitenlijst, met prioriteit voor zwarte punten voor fietsers (https://wegenenverkeer.be/veilig-op-weg/gevaarlijke-punten). De 'grijze punten' (locaties van bijna-ongevallen en/of locaties die omwille van de veiligheid worden gemeden door de gebruikers) in kaart brengen met gegevens uit o.a. rijveiligheidssystemen en remsystemen in geconnecteerde wagens en deze grijze punten nadien proactief aanpakken		Veilig, Slim	AWV & Lokale besturen Vlaanderen kan coördinerend optreden
1.2	Veiligheid: Infrastructuur en technologie	Onveilige schakels in het fietsnetwerk (fietsnelwegen, BFF, lokaal fietsnetwerk) wegwerken, inclusief onveilige oversteekplaatsen (zie thema 'fiets'). Het (nieuwe) Vademecum fietsvoorzieningen geldt als leidraad voor het bepalen van de (graad van) onveiligheid.		Veilig	AWV & Lokale besturen
1.3	Veiligheid: Infrastructuur en technologie	Schoolomgevingen, zowel aan drukke gewestwegen als langsheen lokale wegen, verkeersveilig inrichten.		Veilig, Leefbaar	AWV & Lokale besturen
1.4	Veiligheid: Infrastructuur en technologie	Doorgaand (vracht)verkeer maximaal weren door het 'fix the mix'-principe toe te passen in de kernen van onze steden en gemeenten, in de schoolomgevingen en woonwijken en – waar nodig en mogelijk - op wegen die deel uit maken van bovenlokale en lokale fietsnetwerken (bv. door het nemen van circulatiemaatregelen en het verlagen van de maximumsnelheid).		Anders, Vlot, Veilig, Leefbaar	AWV en Lokale besturen
1.5	Veiligheid: Infrastructuur en technologie	Invoeren van zones 30 in de kernen en schoolomgevingen.		Veilig, Leefbaar	AWV en Lokale besturen
1.6	Veiligheid: Infrastructuur en technologie	Waar geen afgescheiden of verhoogd aanliggende fietspaden aanwezig zijn, snelheidsremmende maatregelen nemen.	<ul style="list-style-type: none"> - de maximumsnelheid waar nuttig verlagen naar 50 km/u of 30 km/u - waar nuttig fietsstraten inrichten - de weginrichting waar nodig aanpassen aan gemengd gebruik door fietsers en gemotoriseerd verkeer. - ... 	Veilig, Leefbaar	AWV en Lokale besturen

Actie	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer
1.7	Veiligheid: Infrastructuur en technologie	We zetten sterk in op het ontvlechten van verkeersinfrastructuren en netwerken met prioriteit voor actieve vervoerswijzen.	<ul style="list-style-type: none"> - We halen de fietser en de automobilist waar mogelijk en nodig uit elkaar, inzonderheid in schoolomgevingen. De nieuwe wegencategorisering en de daaraan gekoppelde functies vormen hiervoor de basis. - Waar fietsers mengen met gemotoriseerd verkeer houden we de snelheid laag. 	Veilig, Leefbaar	AWV en Lokale besturen
1.8	Veiligheid: Infrastructuur en technologie	Voor landelijke wegen de oefening maken op welke van deze wegen fietsverkeer en landbouwverkeer kunnen samengaan.	Op basis van een te ontwikkelen kader, maatregelen nemen om gemengd fiets- en gemotoriseerd verkeer op een veilige manier mogelijk te maken op wegen buiten de bebouwde kom zonder belangrijke functie voor gemotoriseerd verkeer, zoals landelijke wegen (bijvoorbeeld via snelheidsverlagingen, uitwijkzones, tractorsluizen of filters, ...).	Veilig	Lokale besturen Provincie kan coördinerende rol opnemen
1.9	Veiligheid: Infrastructuur en technologie	Vergevingsgezinde wegen inrichten om wagens bij ongevallen op een veiligere manier tot stilstand te laten komen en om letsels bij eenzijdige fietsongevallen maximaal te beperken (cfr. https://wegenenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprijlijnen/vergevingsgezinde-wegen).	<ul style="list-style-type: none"> - Proactief op zoek gaan naar locaties met veel eenzijdige fietsongevallen. - Deze knelpunten aanpakken door weginrichting te herzien. 	Veilig, Slim	AWV en Lokale besturen
1.10	Veiligheid: Infrastructuur en technologie	Lichtenregelingen op kruispunten conflictvrij maken, afhankelijk van de intensiteit en de netwerkfunctie voor gemotoriseerd verkeer en fietsers in respectievelijk de wegencategorisering en het fietsnetwerk.	<ul style="list-style-type: none"> - In kaart brengen van lichtengeregelde kruispunten met conflicten tussen autoverkeer en fietsers. - Afwegingskader creëren om te bepalen waar en wanneer conflictvrije lichtengeregelde kruispunten gewenst zijn. - Investeren in slimme verkeerslichtenregelingen. - Waar nuttig en veilig toepassen van 'Vierkant groen voor fietsers' en 'Rechts af door rood voor fietsers'. - Voorzieningen treffen voor mensen met visuele beperking. 	Veilig, Slim	AWV en Lokale besturen (i.s.m. De Lijn)
1.11	Veiligheid: Infrastructuur en technologie	Toepassen van informatietechnologie om verkeersgeleiding zo veilig mogelijk te maken: slimme adaptieve verkeerslichten, groene golven, groen licht voor openbaar vervoer.		Veilig, Slim	Vlaanderen
1.12	Veiligheid: Infrastructuur en technologie	Technologie in individuele voertuigen stimuleren om de veiligheid te verhogen: waarschuwingssystemen, systemen voor veilige afstand, adaptieve cruise control, automatisch remmen in gevaarsituaties, ...		Veilig, Slim	Vlaanderen en Europa
1.13	Veiligheid: Infrastructuur en technologie	De infrastructuur proactief voorbereiden op de komst van zelfrijdende voertuigen.		Veilig, Slim	Vlaanderen
1.14	Veiligheid: Infrastructuur en technologie	Onderzoeken hoe het steeds groter en zwaarder worden van landbouwvoertuigen tegengegaan kan worden.		Veilig	Vlaanderen

Actie	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer
1.15	Veiligheid: Regulering en handhaving	Actievere handhaving voor snelheid, alcohol, afleiding, roekeloos rijgedrag, controle staat van het voertuig en/of de fiets, naleving fietsstraten, net als actievere handhaving van tonnagebeperkingen. Afstemming tussen politiezones is wenselijk. De capaciteit om boetes te verwerken (via de GVC's), wordt afgestemd op de toename van de politiecontroles.		Veilig	Vlaanderen en politie
1.16	Veiligheid: Regulering en handhaving	Drempel verlagen voor inbeslagname van het rijbewijs voor overtredingen m.b.t. snelheid, alcohol, afleiding en roekeloos rijgedrag.		Veilig	Federale overheid
1.17	Veiligheid: Regulering en handhaving	Boetes voor snelheidsovertredingen en alcoholgebruik verhogen en exponentieel laten toenemen bij herhaling.		Veilig	Federale overheid
1.18	Veiligheid: Regulering en handhaving	De handhaving van zowel tonnagebeperkingen als snelheidsbeperkingen over de politiezones heen afstemmen.		Veilig	Vervoerregio i.s.m. politie Vlaanderen kan coördinerend en financieel optreden (bv. kostendeling ANPR-camera's)
1.19	Veiligheid: Regulering en handhaving	Toegelaten snelheden afstemmen tussen gemeenten en over vervoerregio's heen. De inrichtingsprincipes van de wegencategorisering gelden hierbij als leidraad.		Veilig	Lokale besturen Vervoerregio kan coördinerend optreden
1.20	Veiligheid: Regulering en handhaving	Een slimme snelheidsbegrenzer in elke wagen verplichten.		Veilig	Europa
1.21	Veiligheid: Regulering en handhaving	Een alcoholslot verplichten bij recidive.		Veilig	Federale overheid
1.22	Veiligheid: Regulering en handhaving	(Fiets)ongevallen systematisch registreren en de ongevalldata analyseren. Deze analyse vormt een leidraad bij het kritisch evalueren van de bestaande infrastructuur en indien nodig de aanpassing ervan.		Veilig	Politie

Actie	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer
1.23	Veiligheid: Regulering en handhaving	In uitvoering van het GAS-decreet kunnen GAS-ambtenaren worden ingezet voor de handhaving van beperkte snelheidsovertredingen.		Veilig	Lokale besturen (al dan niet intergemeentelijk)
1.24	Veiligheid: Regulering en handhaving	BOB-campagnes behouden en versterken.		Veilig	Vlaanderen i.s.m. politie
1.25	Veiligheid: Gedrag, beleid en monitoring	Bestaande verkeerseducatie in scholen versterken. Een goede samenwerking tussen scholen en lokale overheden, met overdracht van kennis en materiaal, is hierbij belangrijk. Voor de leerlingen van de derde graad lager onderwijs een fietsexamen organiseren. Op jongere leeftijd kan het voetgangersexamen worden georganiseerd.		Veilig, Sociaal	Lokale besturen i.s.m. scholen en politie
1.26	Veiligheid: Gedrag, beleid en monitoring	Verplichte (herhaalde) opleidingen vrachtwagenchauffeurs benutten voor stimuleren verkeersveilig rijgedrag.		Veilig, Sociaal	Vlaanderen i.s.m. sectorfederaties
1.27	Veiligheid: Gedrag, beleid en monitoring	De kennis van verkeersregels en -vaardigheden, risicoperceptie en bewuste aandacht voor kwetsbare weggebruikers (ook buiten en na de rijopleiding) versterken bij alle weggebruikers via o.a. sensibiliseringscampagnes en oprisingscursussen.		Veilig, Sociaal	Vlaanderen
1.28	Veiligheid: Gedrag, beleid en monitoring	Sensibilisering en educatie ook verder uitbouwen via bedrijven en horeca. Een groot deel van de bevolking kan op deze manier bereikt worden. Daarom ondersteuning bieden aan, onder andere, preventieadviseurs om hier voldoende aandacht aan te schenken.		Veilig, Sociaal	Lokale besturen i.s.m. bedrijven en horeca
1.29	Veiligheid: Gedrag, beleid en monitoring	Werk maken van een meer uniforme en heldere reglementering (als plaats op de weg, snelheid en aangepaste verkeersborden) inzake speed pedelecs, elektrische steps en andere vormen van nieuwe mobiliteit, met het oog op maximaliseren van de verkeersveiligheid.		Veilig, Sociaal	Federale overheid
1.30	Veiligheid: Gedrag, beleid en monitoring	Monitoring van de evoluties op vlak van verkeersveiligheid uitvoeren en versterken.		Veilig	Federale overheid, Vlaanderen, lokale besturen
1.31	Veiligheid: Gedrag, beleid en monitoring	Gebruik maken van de kennisdeling van de Coalitie van 30 en indien gewenst (gemeentelijke autonomie) de intentieverklaring ondertekenen.		Veilig, Leefbaar	Lokale besturen

Actie	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer
1.32	Veiligheid: Gedrag, beleid en monitoring	Tonnagebeperkingen invoeren die over gemeentegrenzen en vervoerregio's heen op elkaar worden afgestemd en up-to-date gehouden via intergemeentelijk overleg.		Veilig, Leefbaar	Lokale besturen & AWV Vervoerregio kan coördinerend optreden
1.33	Veiligheid: Gedrag, beleid en monitoring	Het bestaande traject van de vzw Verkeersveilig West-Vlaanderen gebruiken als inspiratie om het lokale verkeersveiligheidsbeleid te versterken en een actieplan op te stellen met als doel 'nul doden of zwaargewonden in en door het verkeer'.	Op maat van de gemeente kunnen acties worden ondernomen zoals: <ul style="list-style-type: none"> - Ondertekening van het SAVE-charter. - Opstellen actieplan aan de hand van een zelfevaluatie van het verkeersveiligheidsbeleid. - Het Charter Werftransport gebruiken om zwaar verkeer op ongewenste tijdstippen uit schoolomgevingen te weren (aangevuld met handhaving). Het opleggen van venstertijden in omgevingsvergunningen.	Veilig, Sociaal	Lokale besturen Provincie kan coördinerend optreden
2.1	Fiets: Netwerk	Masterplan Fietsnetwerk Midwest opmaken, waarin het bestaande BFF als vertrekpunt geldt, maar op basis van behoeften op regionaal niveau zal worden bijgesteld.	Bij de opmaak van het Masterplan Fiets gaat specifieke aandacht naar o.a. de gewenste prioritering zoals beschreven in de visienota van het RMP, de multimodaliteit met bus, tram en/of trein, het veilig verbinden van deelgemeenten met elkaar, het voorzien van ongelijkgrondse kruisingen waar nodig, het veilig inrichten van fietssnelwegen op landelijke wegen en/of voorzien van alternatieve routes, de plaats van de speed pedelecs op de fietsroutes. Effectieve criteria bepalen wanneer een BFF wenselijk of noodzakelijk is, om te voorkomen dat dit een gevoelsmatige discussie wordt.	Anders, Vlot, Veilig	Provincie
2.2	Fiets: Netwerk	Opmaak lokaal fietsnetwerk (gemeentelijk niveau)		Anders, Vlot, Veilig	Lokale besturen
2.2	Fiets: Netwerk	Realiseren van een volledig BFF inclusief fietssnelwegennet en volledige lokale fietsnetwerken. <i>Voor het bepalen van de meest prioritaire segmenten zijn volgende (combinatie van) bronnen relevant: rapport staat van de fietspaden langs gewestwegen (AWV), conformiteitskaart BFF en fietssnelwegen (provincie), het vrachtroutennetwerk en de wegencategorisering.</i>	Bij de realisatie wordt de oefening gemaakt waar het mogelijk is het BFF te realiseren zonder nieuwe (dure) infrastructuur aan te leggen, maar door de ruimte voor het autoverkeer terug te dringen ten voordele van de ruimte voor de fietser met aandacht voor de groeiende diversiteit van fietsers (e-bike, speed pedelec, bakfiets,...) (bv autorijstrook vervangen door fietspad). Bij realisatie van fietsverbindingen door natuurgebied gaat prioriteit naar het creëren van verkeersveiligheid. Bij werken aan de rijbaan of het fietspad (bv. rioleringswerken) steeds nagaan of dit de aanleiding kan zijn voor een quick win voor de fietsinfrastructuur, en deze quick wins mee uitvoeren.	Anders, Vlot, Veilig	Coördinerende rol: Provincie (Her)aanleg: AWV, Lokale besturen, DVW

Actie	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer
2.3	Fiets: Netwerk	Bestaande fietsverbindingen worden structureel onderhouden via onderhoudsplannen en aangepast onderhoudsmateriaal.		Anders, Veilig	AWV, Lokale besturen
2.4	Fiets: Netwerk	<p>Om zicht te hebben op de staat van het fietsnetwerk is het van belang te beschikken over de nodige en meest actuele informatie.</p> <ul style="list-style-type: none"> - De provincie beschikt over een overzichtskaart die een beeld geeft van de staat van het BFF (conformiteit) en de fietssnelwegen. Deze overzichtskaart wordt continu bijgewerkt en up to date gehouden, waarbij afstemming gebeurt met het tweejaarlijkse rapport 'Staat en inrichting van de fietspaden langs gewestwegen' (AWV). <p>Conformiteitskaart BFF: https://www.geoloket.be/gwserver/apps/webappviewer/index.html?id=25aeeb730453465c84950bd1a669ec80</p> <p>Rapport 'Staat en inrichting van de fietspaden langs gewestwegen': https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/2022-12-12%20Rapport%20meetjaar%202021%20v3.pdf</p> <p>De staat van het lokale fietsnetwerk, schoolroutes etc. wordt in kaart gebracht door de lokale besturen.</p>		Anders, Vlot, Veilig	<p>- Provincie</p> <p>- Lokale besturen</p>
2.5	Fiets: Netwerk	Alle regionale bedrijventerreinen aansluiten op het fietssnelwegennet of het BFF.		Anders, Vlot, Veilig,	Provincie
2.6	Fiets: Netwerk	Alle lokale bedrijventerreinen aansluiten op ten minste het lokaal fietsroutenetwerk.	<ul style="list-style-type: none"> - In kaart brengen van de lokale fietsnetwerken - In kaart brengen van de lokale mobiliteitsvraag van de bedrijventerreinen. - In kaart brengen van de bestaande en gewenste fietsroutes met de bijhorende knelpunten en opportuniteiten. 	Anders, Vlot, Veilig,	<p>Lokale besturen</p> <p>Provincie kan coördinerende rol opnemen</p>
2.7	Fiets: Netwerk	Alle scholen aansluiten op ten minste het lokaal fietsroutenetwerk. Voor secundaire scholen ook veilige aanrijroutes selecteren naar het BFF.	<ul style="list-style-type: none"> - In kaart brengen van bestaande en gewenste fietsroutes voor kinderen naar lagere scholen en middelbare scholen. - Een kader opstellen om te bepalen aan welke voorwaarden schoolroutes moeten voldoen. - De staat en veiligheid van de bestaande verbindingen nagaan. 	Anders, Vlot, Veilig,	<p>Lokale besturen</p> <p>Provincie kan coördinerende rol opnemen</p>

Actie	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer
			- Zoeken naar intergemeentelijke samenwerkingen voor de verdere uitrol van de schoolroutes.		
2.8	Fiets: Prioriteiten	De doorlooptijd om verbindingen in het BFF te realiseren is soms erg lang. De Vlaamse overheid herbekijkt het proces, waardoor de doorlooptijd voor de realisatie van fietsverbindingen verkort kan worden. Daarnaast stimuleren we - met het oog op een snellere realisatie van fietsverbindingen - het gebruik van de nieuwe onteigeningsprocedure (= maximum termijn minnelijke schikking waarna sneller kan overgegaan tot gerechtelijke onteigening). De Vlaamse overheid neemt onteigeningskosten maximaal mee op in de subsidiabele kosten bij de (her)aanleg van fietspaden.		Anders, Veilig, Vlot	Vlaanderen
2.9	Fiets: Prioriteiten	In het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) jaarlijks meer geld toewijzen aan de modus fiets, die sterk moet groeien, dan naar de modus auto, waarvan het gebruik moet afnemen.		Anders	Vlaanderen
2.10	Fiets: Game changers.	De oefening maken welke wegen overgedimensioneerd zijn voor (de functie die ze moeten vervullen voor) het gemotoriseerd verkeer en een interessante fietsverbinding binnen de fietsnetwerken zouden kunnen vormen en/of kunnen ingezet voor ontharding in het kader van klimaatadaptatie.		Anders, Veilig, vlot	AWV, lokale besturen Provincie kan een coördinerende rol opnemen
2.11	Fiets: Game changers.	Afhankelijk van de ligging en het (functionele of recreatieve) karakter van fietsverbindingen is het niet altijd gewenst om verbindingen te verharderen. Er wordt een kader geschept waarin wordt opgenomen in welke situaties verharding van het (recreatieve) fietsnetwerk uitzonderlijk niet nodig is. Een maximaal comfort van de fietser blijft daarbij evenwel centraal staan.		Groen	Vlaanderen (MOW+ANB) en provincie
2.12	Fiets: Game changers	De uitbreiding van (bestaande) fietsdeelsystemen – na de uitrol van het vervoer op maat - onderzoeken. Eenzelfde deelsysteem binnen de regio creëert gebruiksgemak. Diensten van onderhoud en pechverhelping maken hiervan deel uit.		Anders, Veilig	Vlaanderen, lokale besturen Vervoerregio kan coördinerende rol opnemen
2.13	Fiets:	Fietspaden slim verlichten om de sociale veiligheid te verhogen en fietsgebruik ook 's avonds of in de winter		Anders, Veilig	AWV en Lokale besturen

Actie	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer
	Omkaderende maatregelen en fietsveiligheid	te stimuleren (met specifieke aandacht voor de impact van verlichting in natuurgebieden).			
2.14	Fiets: Omkaderende maatregelen en fietsveiligheid	Meer inzicht verwerven in de fietsstromen in de regio.	<ul style="list-style-type: none"> - Fietstellingen uitvoeren. - Een tool ontwikkelen om fietsstromen in de vervoerregio te monitoren. - De tellingen analyseren en de inzichten gebruiken als input voor het verdere fietsbeleid 	Anders	Lokale besturen & AWV Provincie kan coördinerende rol opnemen
2.15	Fiets: Omkaderende maatregelen en fietsveiligheid	Zinvolle campagnes opzetten om fietsgebruik te stimuleren en mensen te overtuigen van het belang en gemak van de fiets (inclusief aandacht voor het belang van een veilige fiets).		Anders	Provincie
2.16	Fiets: Omkaderende maatregelen en fietsveiligheid	Bestaande fietsopleidingen uitbreiden en verruimen, met aandacht voor specifieke doelgroepen (fietseducatie op school, nieuwkomers, elektrische fietsen en speed pedelecs,...)		Veilig, Sociaal	Vlaanderen i.s.m. lokale besturen, scholen en politie
2.17	Fiets: Omkaderende maatregelen en fietsveiligheid	Quick Scan Fietsbeleid (zelfevaluatie-instrument van Fietsberaad Vlaanderen, VSV en partners: https://fietsberaad.be/documenten/quick-scan-fietsbeleid/) gebruiken als tool om lokale besturen zicht te geven op hun fietsbeleid met het oog op het versterken en uitdiepen ervan. Overkoepelend stellen de lokale besturen gewenste doelstellingen op.		Anders, Veilig	Lokale besturen
3.1	Openbaar vervoer op lange termijn	Hoppinpunten en andere openbaar vervoer-knooppunten uitbouwen met kwalitatieve stallingen voor zowel particuliere fietsen als deelfietsen .		Anders, Vlot	AWV, Lokale besturen
3.2	Openbaar vervoer op lange termijn	Het netwerk uit het Openbaar Vervoerplan Korte Termijn monitoren, evalueren en bijsturen .		Anders, Vlot	Vervoerregio, De Lijn
3.3	Openbaar vervoer op lange termijn	De kwaliteit van het volledige openbaar vervoersysteem verbeteren: doorstroming, snelheid, toegankelijkheid, betrouwbaarheid,...	Verhogen frequentie en amplitude van het kernnet en aanvullend net.	Anders, Vlot, Sociaal	NMBS, De Lijn, AWV, lokale besturen
3.4	Openbaar vervoer op lange termijn	Onderzoeken of het opportuun en haalbaar is om een avond- en nachtnet te voorzien en/of uit te breiden in de vervoerregio (o.a. in het kader van ploegensysteem bedrijven).	Waar een treinstation aanwezig is, wordt aansluiting van de bus op de laatste trein gegarandeerd.	Anders, Vlot, Sociaal	NMBS, De Lijn
3.5	Openbaar vervoer op lange termijn	De kwaliteit van de stations en stationsomgevingen verbeteren.		Sociaal, Leefbaar	NMBS, Vlaanderen (AWV & De Lijn)

Actie	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer
					(i.s.m. lokale besturen)
3.6	Openbaar vervoer op lange termijn	Opwaardering van de treinverbinding De Panne – Gent richting Gent en Brussel onderzoeken.		Anders, Vlot	NMBS
3.7	Openbaar vervoer op lange termijn	Mogelijkheden onderzoeken voor een betere en/of directe verbinding tussen Roeselare, Brussel en Antwerpen via Gent.		Anders, Vlot	NMBS, Infrabel
3.8	Openbaar vervoer op lange termijn	Opwaardering van de treinverbinding Brugge – Kortrijk onderzoeken.	<ul style="list-style-type: none"> - Opsplitsing IC-lijn en L-lijn. - Capaciteit in verhouding tot de (reële en potentiële) vraag - Hogere frequentie en amplitude. - Heropening van lokale stations. 	Anders, Vlot	NMBS
3.9	Openbaar vervoer op lange termijn	Verbetering van de bediening van het station Aarsele richting Gent en Brussel onderzoeken. Heropening van lokale stations op treinverbinding De Panne – Gent onderzoeken.		Anders, Vlot	NMBS
3.10	Openbaar vervoer op lange termijn	Verdere versterking van het openbaar vervoeraanbod in stedelijk gebied (Roeselare, Torhout, Tielt) onderzoeken.		Anders, Vlot	De Lijn, NMBS
3.11	Openbaar vervoer op lange termijn	Opwaardering van de busverbinding Wielsbeke – Oostrozebeke – Kortrijk onderzoeken en afstemmen met vervoerregio Kortrijk.		Anders, Vlot	De Lijn
3.12	Openbaar vervoer op lange termijn	Frequentieverhoging van de functionele buslijn Roeselare – Menen via enerzijds Moorslede en anderzijds via Sint-Eloois-Winkel/Ledegem onderzoeken.		Anders, Vlot	De Lijn
3.13	Openbaar vervoer op lange termijn	Bijkomende verbinding naar Lichtervelde op de vaste VOM-lijn Beernem – Wingene onderzoeken.		Anders, Vlot	De Lijn
4.1	Autoverkeer: Minder autokilometers	De autogebruiker bewuster maken van de verborgen kosten van autogebruik: de kost van milieuschade, van files, van ongevallen, ... via campagnes.		Anders, Veilig, Groen	Provincie
4.2	Autoverkeer: Minder autokilometers	We willen de burgers informeren over hun mobiliteitsgedrag en oproepen tot actie. Lokale besturen laten de inwoners stilstaan bij hun autobezit en autogebruik en reiken ook duurzame alternatieven aan (via bvb. een toolkit als het 'Delende Buurten'-project, het aanbod van een testkaravaan, het		Vlot, Leefbaar, Groen, Anders, Slim	Lokale besturen

Actie	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer
		organiseren van evenementen rond duurzame verplaatsingen,...).			
4.3	Autoverkeer: Minder autokilometers	Duurzame modi selectief voorrang geven zodat ze minder last hebben van files en vertragingen, bijvoorbeeld bij (her)inrichting van weginfrastructuur (vrije busbanen in relatie tot frequentie busaanbod, slimme verkeerslichten, kruispuntontwerp,...). De multimodale hiërarchische wegindeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk dient hiervoor, samen met het STOP-principe, als afwegingskader.		Anders, Vlot	AWV, Lokale besturen
4.4	Autoverkeer: Minder autokilometers	Het aanbod aan (groene) deelwagens blijven uitbreiden in aantal, dekingsgebied en toegankelijkheid.	<ul style="list-style-type: none"> - Per gemeente of intergemeentelijk een autodeelactieplan opstellen dat als houvast dient om autodelen te ondersteunen. - Vervolgens een geschikt autodeelsysteem aanbieden en/of burgers ondersteunen bij het opzetten van particuliere autodeelsystemen. - Met gerichte communicatieacties de autodeelsystemen kenbaar maken aan de bewoners - Autodelen versneld uitvoeren i.k.v. VOM 	Groen, Vlot, Sociaal	Lokale besturen Vervoerregio kan coördinerende rol opnemen
4.5	Autoverkeer: Minder autokilometers	Inzetten op een sturend prijsverschil tussen duurzame en niet-duurzame vervoerswijzen (waarbij we specifieke aandacht hebben voor het vermijden van vervoersarmoede).	<p>Volgende oplossingsrichtingen worden verder onderzocht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Slim en gebiedsdekkend rekeningrijden - De rol die accijnzen (kunnen) hebben als alternatief voor rekeningrijden - (Verder) uitrollen van het mobiliteitsbudget - Afbouwen van salariswagens 	Anders, Groen	Vlaanderen en federale overheid
4.6	Autoverkeer: Minder autokilometers	Via apps en nieuwe deelplatformen carpoolen naar bedrijven(terreinen) stimuleren. Bedrijven collectief benaderen om het grootste resultaat te bekomen.		Anders, Groen	Lokale besturen i.s.m. bedrijven
4.7	Autoverkeer: Minder autokilometers	Uitwerken van extra bedrijfsvervoerplannen (inclusief scholen m.b.t. personeel) om woon-werkverkeer te verduurzamen, in te zetten op een betere selectieve bereikbaarheid, meer verkeersveiligheid en - leefbaarheid en minder autokilometers.		Anders, Vlot, Leefbaar, Veilig, Groen	Provincie
4.8	Autoverkeer: Groenere autokilometers	Een kader scheppen om het gebruik van voertuigen op klassieke brandstoffen te verminderen en voertuigen op basis van uitstoot te belasten.		Anders, Groen, Leefbaar	Vlaanderen
4.9	Autoverkeer: Groenere autokilometers	Maatregelen treffen om het aandeel van wagens op fossiele brandstoffen verder/versneld af te bouwen (binnen het kader van het op termijn voorziene verbod).		Groen, Leefbaar	Vlaanderen en federale overheid

Actie	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer
4.10	Autoverkeer: Groenere autokilometers	Een gebiedsdekkend systeem van laadpalen voor elektrische wagens uitwerken, waarbij we voornamelijk inzetten op (semi-) publieke laadpalen in steden en gemeenten en op (semi-) publieke snelladers langs het hoofdwegennet. Hierbij wordt rekening gehouden met verschillende locaties en functies (bedrijven, appartementen, woningen, parkeergarages ...) zodat elektrisch laden minstens even efficiënt kan als het tanken van fossiele brandstoffen.		Groen, Leefbaar	Vlaanderen Vervoerregio kan coördinerende rol opnemen t.a.v. lokale besturen
4.11	Autoverkeer: Groenere autokilometers	Faciliteren extra tankstations voor (groene) waterstof		Groen, Vlot	Vlaanderen
4.12	Autoverkeer: Groenere autokilometers	Investeren in groenere voertuigen voor het openbaar vervoer. Dit geldt ook voor voertuigen die worden ingezet via het vervoer op maat.		Groen, Leefbaar	Vlaanderen
4.13	Autoverkeer: Groenere autokilometers	Investeren in groenere voertuigen voor het eigen wagenpark, inzonderheid bij de aankoop van nieuwe voertuigen. Subsidiëring vanuit de hogere overheden kan het prijsverschil tussen elektrische wagens en wagens op fossiele brandstoffen compenseren		Groen, Leefbaar	Lokale besturen Vlaanderen
4.14	Autoverkeer: Groenere autokilometers	Zich engageren en/of deelnemen aan bovenlokale initiatieven rond kennisuitwisseling of experimenten rond groenere mobiliteit, bijvoorbeeld deelname aan een tweede iteratie van het Clean Power for Transport (CPT)-initiatief.		Anders, Groen	Vlaanderen i.s.m. lokale besturen
4.15	Autoverkeer: Groenere autokilometers	Onderzoek naar mogelijke regelgeving om het steeds groter (en zwaarder) worden van auto's te stoppen en/of terug te dringen.		Groen, veilig, Leefbaar	Vlaanderen
4.16	Autoverkeer: Groenere autokilometers	Faciliteren/Stimuleren om elektrische laadpalen van bedrijven publiek ter beschikking te stellen.		Groen, Vlot, Anders	Lokale besturen Vlaanderen of vervoerregio kan coördinerende rol opnemen
5.1	Parkeren:	Onderzoeken waar randparkings, carpoolparkings en P&R-/P&B-parkings aangelegd of uitgebreid moeten	Bekijken of er een update van de studie rond carpoolparkings nodig is.	Anders, Vlot	Vlaanderen i.s.m. lokale besturen

Actie	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer
	Regionale parkings	worden, met aandacht voor de goede ontsluiting en bereikbaarheid van deze parkings zowel met de fiets als met het openbaar vervoer. Afstemming met het lokale parkeerbeleid (gemeentelijke autonomie) en aandacht voor de (sociale) veiligheid zijn daarbij essentieel. De mate van verharding/ontharding wordt afgewogen tegenover het gebruikscomfort.			
5.2	Parkeren: Regionale parkings	Een haalbaarheidsonderzoek gaat na in welke mate bestaande parkings (in industriezones, aan supermarkten en horecazaken, in de buurt van onderwijsinstellingen dicht bij het station etc.) meervoudig gebruikt kunnen worden en welke randvoorwaarden hieraan verbonden zijn. Zo kan er meer ruimte op straat gecreëerd worden voor andere functionaliteiten en doelstellingen (bvb extra ruimte voor voetgangers, extra ontharding,...).		Vlot, Leefbaar	Lokale besturen Vervoerregio kan coördinerende rol opnemen
5.3	Parkeren: Regionale parkings	Samen een tarifieringsplan voor stationsparkings uitwerken dat het gewenste mobiliteitsgedrag faciliteert.	<ul style="list-style-type: none"> - Tarieven van de stationsparkings regionaal op elkaar afstemmen zodat gemotoriseerd verkeer naar de gewenste stationsparking wordt geleid (in relatie tot het aanbod aan treinverbindingen/-aansluitingen). - Waar de parkings van de treinstations gratis zijn voor de pendelaars, deze gratis houden. Waar deze parkings betalend zijn voor de pendelaars, de haalbaarheid en/of wenselijkheid van gratis of lager tarief onderzoeken. Daarbij rekening houden met ruimtelijke differentiatie. - Aandacht voor afstemming van de tarieven van de stationsparkings en het lokale parkeerbeleid. 	Anders, Vlot	NMBS i.s.m. lokale besturen
5.4	Parkeren: Regionale parkings	Het gewenst aantal fietsenstallingen en autoparkeerplaatsen in stationsparkings onderzoeken en monitoren in functie van een vooropgestelde modal split per treinstation.		Anders, Vlot	NMBS i.s.m. lokale besturen
5.5	Parkeren: Vrachtwagenparkeren	Opmaak van een overkoepelende visie rond vrachtwagenparkeren zodat vrachtwagens alternatieven hebben voor parkeren langs wegen of andere plaatsen die daartoe niet bestemd zijn.	<ul style="list-style-type: none"> - De oefening maken waar vrachtwagenparkeren opgevangen kan worden op het (private) terrein van bedrijven door bestaande infrastructuur en faciliteiten hiervoor geschikt te maken. - Onderzoeken of en waar vrachtwagenparkeren op eigen terrein gestuurd kan worden, eventueel a.d.h.v. vergunningsvoorwaarden. - Onderzoeken waar bijkomende bovenlokale vrachtwagenparkings langsheen het vrachtroutenetwerk noodzakelijk zijn. 	Leefbaar, Veilig, Vlot	Vlaanderen en lokale besturen

Actie	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer
5.6	Parkeren: Vrachtwagenparkeren	Bestaande en eventuele nieuwe vrachtwagenparkings voldoende beveiligen en waar nuttig uitrusten met een kwalitatieve fietsenstalling.		Leefbaar, Veilig	Vlaanderen en lokale besturen
5.7	Parkeren: Vrachtwagenparkeren	Haalbaarheidsonderzoek uitvoeren naar locaties voor vrachtwagenparkings langs of nabij de hoofdwegen voor (trans)nationaal vrachtverkeer.	- Maatregelen opstellen voor vrachtwagenparkings langs hoofdwegen die kampen met problemen rond transmigranten.	Leefbaar, Vlot	Vlaanderen
5.8	Parkeren: Regionale afstemming voor het lokale parkeerbeleid	Bij de beoordeling van bouwaanvragen voor nieuwbouwprojecten – op maat van de gemeente - volgende voorwaarden hanteren: <ul style="list-style-type: none"> - Voor nieuwe meergezinswoningen moet een fietsenberging met laadvoorzieningen en met oog voor beveiliging steeds vlotter bereikbaar zijn dan de geparkeerde wagen. - Bij grotere woonprojecten - en dus groter potentieel aan gebruikers - moeten deelwagens aangeboden worden (vervangratio deelwagens-privéwagens) en moet collectief parkeren (meervoudig gebruik) worden nagestreefd zodat er meer ruimte ontstaat, de parkeerdruk vermindert en het verplaatsingsgedrag van bewoners verandert. 		Anders, Vlot	Lokale besturen
5.9	Parkeren: Regionale afstemming voor het lokale parkeerbeleid	Bij publieke projecten - afhankelijk van grootte en aard van het project - ruimte voorzien voor kwalitatieve fietsparkings en parkeerplaatsen voor deelwagens.		Anders, Vlot	Lokale besturen Vervoerregio kan coördinerende rol opnemen
5.10	Parkeren: Regionale afstemming voor het lokale parkeerbeleid	Een richtinggevend regionaal kader uitwerken voor het hanteren van gedifferentieerde minimum- en maximumparkeernormen, dat lokale besturen binnen hun gemeentelijke autonomie kunnen gebruiken om zelf parkeernormen vast te leggen in stedenbouwkundige verordeningen.		Anders, Vlot, Leefbaar	Vervoerregio
5.11	Parkeren: Regionale afstemming voor het lokale parkeerbeleid	Lokale visies uitwerken rond publiek laden voor elektrische wagens, gekoppeld aan de strategische locaties voor laden binnen het Vlaamse Laadplan.		Vlot, Groen	Lokale besturen
5.12	Parkeren: Regionale afstemming voor het lokale parkeerbeleid	Fietsenstallingen aan regionale aantrekkingspolen comfortabel, diefstalveilig en 'vandaalongevoelig' inrichten, door bijvoorbeeld:		Vlot, Veilig, Leefbaar	Lokale besturen, NMBS

Actie	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer
		<ul style="list-style-type: none"> - overkapping waar fietsen een hele dag staan (zoals aan stations, scholen, werklocaties). - het voorzien van een fietspomp en oplaadpunten voor elektrische fietsen bij grotere fietsstallingen. 			
6.1	Wegencategorisering: Hoofdwegen	Het hoofdwegennet (E403 – A17) inrichten conform de inrichtingsprincipes van het robuust wegennet.		Vlot, Veilig	AWV
6.2	Wegencategorisering: Dragend netwerk	Het dragend netwerk van regionale en interlokale wegen maximaal inrichten conform de inrichtingsprincipes van het robuust wegennet en rekening houdend met de hiërarchische wegindeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk.		Vlot, Veilig	AWV, lokale besturen
6.3	Wegencategorisering: Dragend netwerk	Haalbaarheidsonderzoek uitvoeren voor de zuidwestelijke tangent van Tielt, als missing link in de regionale weg Tielt – Kortrijk (N399-N50) en in het regionaal vrachtroutennetwerk, ter verbetering van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid in het centrum van Tielt.		Vlot, Veilig, Leefbaar	AWV
6.4	Wegencategorisering: Dragend netwerk	In afwachting van de realisatie van de zuidwestelijke tangent Tielt een aangepaste categorisering van wegen- en vrachtroutennetwerk hanteren dat de centra van Tielt en Meulebeke ontziet, waarbij proactief knelpunten inzake verkeersveiligheid worden weggewerkt		Vlot, Veilig, Leefbaar	AWV
6.5	Wegencategorisering: Dragend netwerk	Inrichtingsstudie uitvoeren voor de regionale weg N37 van Ardohie tot en met Tielt. Deze studie zal de toekomstige inrichting van de N37 schetsen en oplossingen voorstellen (bvb. slimme verkeerslichten, ongelijkgrondse kruisingen, ...) voor de bestaande knelpunten langsheen het traject. Ook de inpassing van de fietsnelweg en de integratie van de kruisende infrastructuur voor auto-, vracht- en fietsverkeer komen aan bod.		Vlot, Veilig	AWV
6.6	Wegencategorisering: Lokale wegennet	De wegen die geen onderdeel vormen van het hoofdwegennet of het dragend netwerk verder categoriseren in lokale ontsluitingswegen en erftoegangswegen. De lokale besturen werken een voorstel uit waarop de vervoerregio advies kan geven.		Vlot, Veilig, Leefbaar	Lokale besturen

Actie	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer
6.7	Wegencategorisering: Lokale wegennet	Het lokaal wegennet van lokale ontsluitingswegen en erftoegangswegen maximaal inrichten conform de inrichtingsprincipes voor lokale wegen (nog in opmaak) en rekening houdend met de hiërarchische wegindeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk.	- Het principe van interlokale mazen toepassen door de nodige maatregelen te nemen om doorgaand verkeer (= verkeer zonder herkomst of bestemming binnen de interlokale maas) op lokale wegen te ontmoedigen. Voor de mazen: zie kaart wegencategorisering.	Vlot, Veilig, Leefbaar, Anders	Lokale besturen
7.1	Logistiek en vrachtroutenetwerk: Goederenvervoer over water	Maximaal benutten van het potentieel van de rivierterminal in Roeselare, met aandacht voor de draagkracht van het omliggende wegennet en de leefbaarheid voor de inwoners.		Anders, Leefbaar	De Vlaamse Waterweg i.s.m. POM West-Vlaanderen
7.2	Logistiek en vrachtroutenetwerk: Goederenvervoer over water	Verder uitbouwen van de capaciteit van de rivierterminal in Wielsbeke, met aandacht voor de draagkracht van het omliggende wegennet en de leefbaarheid voor de inwoners.		Anders, Leefbaar	De Vlaamse Waterweg (i.s.m. exploitanten)
7.3	Logistiek en vrachtroutenetwerk: Goederenvervoer over water	Verder uitvoeren van het opwaarderingsproject voor het kanaal Roeselare-Leie.		Vlot, Anders	De Vlaamse Waterweg
7.4	Logistiek en vrachtroutenetwerk: Goederenvervoer over water	Betere afspraken maken tussen verladers en logistieke dienstverleners door meer in te zetten op (digitaal en data-gestuurde) platformen die deze samenwerking kunnen bewerkstelligen en waardoor de info-uitwisseling gedigitaliseerd wordt om de efficiëntie van de binnenvaart te verbeteren.		Slim, Anders	De Vlaamse Waterweg
7.5	Logistiek en vrachtroutenetwerk: Goederenvervoer over water	Verder uitbouwen en evalueren van proefprojecten met onbemande vaartuigen ('watertrucks').		Slim, Anders, Vlot	De Vlaamse Waterweg
7.6	Logistiek en vrachtroutenetwerk: Goederenvervoer over spoor	De vraag naar en volumes van goederenvervoer over het spoor beter in kaart brengen, om gerichtere keuzes te kunnen maken voor (onderzoek naar) nieuwe spoor- en/of overslaginfrastructuur inclusief rechtstreekse toegang tot bedrijven.		Slim, Anders, Vlot	Infrabel
7.7	Logistiek en vrachtroutenetwerk: Goederenvervoer over spoor	Capaciteit voor goederenverkeer op het spoornetwerk verhogen door uitwijksporen aan te leggen, met name op het traject van Kortrijk doorheen vervoerregio Midwest naar de havens in het noorden van Vlaanderen.		Anders, Vlot	Infrabel
7.8	Logistiek en vrachtroutenetwerk:	Onderzoek naar de mogelijkheden om logistiek transport op lokaal niveau te faciliteren, verduurzamen en veiliger te maken (bijvoorbeeld stadsdistributie met		Anders, Vlot, Leefbaar, veilig	Lokale besturen

Actie	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer
	Overige innovaties en trends	cargobikes vanuit hubs aan de randen van de centra, kleinschalige (pakjes)leveringen aan Hoppinpunten, venstertijden voor leveringen in schoolomgevingen, ...).			
7.9	Logistiek en vrachtroutenetwerk: Overige innovaties en trends	Onderzoek naar haalbaarheid en potentieel van nieuwe innovatieve systemen, zoals de Volodrone.		Slim, Anders	Vlaanderen
7.10	Logistiek en vrachtroutenetwerk: Overige innovaties en trends	Onderzoek naar haalbaarheid en potentieel van de aanleg van pijpleidingen voor grote logistieke stromen.		Slim, Anders	Vlaanderen
7.11	Logistiek en vrachtroutenetwerk: Overige innovaties en trends	De verborgen kosten van vrachtvervoer over de weg tegenover die van vrachtvervoer over water en spoor duidelijker in beeld brengen: de kost van milieuschade, van files, van ongevallen, ... via campagnes gericht aan bedrijven en verladers.		Anders	Vlaanderen
7.12	Logistiek en vrachtroutenetwerk: Vrachtroutenetwerk	<p>Waar nodig tonnagebepalingen – voor niet-bestemmingsverkeer - instellen of andere vrachtwagenwerende maatregelen nemen op wegen die geen onderdeel zijn van het vrachtroutenetwerk, afgestemd over de gemeentegrenzen heen en in overleg tussen de naburige gemeenten.</p> <p>Deze tonnagebepalingen worden in kaart gebracht voor de volledige vervoerregio.</p> <p>Tonnagebepalingen kunnen niet worden ingevoerd op de routes van het Vrachtroutenetwerk zoals goedgekeurd door de Vervoerregioraad</p>		Leefbaar, Veilig	Vervoerregio & lokale besturen
7.13	Logistiek en vrachtroutenetwerk: Vrachtroutenetwerk	Het correcte gebruik van het vrachtroutenetwerk en de naleving van tonnagebepalingen worden gestimuleerd door verplichte opname van het netwerk en de tonnagebepalingen in GPS-systemen		Veilig, Leefbaar	Vlaanderen
7.14	Logistiek en vrachtroutenetwerk: Vrachtroutenetwerk	Waar nodig het vrachtroutenetwerk van hoofdvrachtroutes, regionale vrachtroutes en aanrijroutes verder verfijnen met lokale vrachtroutes.		Leefbaar, Veilig	Lokale besturen
7.15	Logistiek en vrachtroutenetwerk: Vrachtroutenetwerk	De kilometerheffing voor vrachtwagens sturend in plaats van volgend maken, als een instrument om samen met bijvoorbeeld tonnagebepalingen het correct gebruik van het vrachtroutenetwerk af te dwingen:		Leefbaar, Veilig	Vlaanderen

Actie	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer
		<ul style="list-style-type: none"> - De laagste tarieven op de hoofdvrachtroutes. - Gemiddelde tarieven op de overige vrachtroutes. - De hoogste tarieven op wegen die niet als vrachtroute geselecteerd zijn. 			
8.1	Toegankelijkheid: Openbaar vervoer	Bushalte-infrastructuur maximaal toegankelijk inrichten voor personen met een motorische of visuele beperking, conform het Vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW, de doelstellingen van het Masterplan Toegankelijkheid (Departement MOW) en volgens de prioritering zoals beschreven in de visienota. Nieuwe bushaltes steeds toegankelijk inrichten.	<ul style="list-style-type: none"> - Haltes toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking - Informatiesystemen aangepast aan personen met een visuele beperking voorzien. - Maximaal inzetten op visuele signalisatie. - Overstaphaltes zo leesbaar mogelijk inrichten. 	Sociaal	Vlaanderen en lokale besturen
8.2	Toegankelijkheid: Openbaar vervoer	Treinstations toegankelijk inrichten.	<ul style="list-style-type: none"> - Stations toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking (o.a. personenlift naar de perrons) - Informatiesystemen aangepast aan personen met een visuele beperking voorzien. - Maximaal inzetten op visuele signalisatie. - Stations zo leesbaar mogelijk inrichten. 	Sociaal	NMBS
8.3	Toegankelijkheid: Openbaar vervoer	Sterker inzetten op de toegankelijkheid van bussen voor personen met een motorische of visuele beperking. Nieuwe bussen moeten hier steeds op voorzien zijn.		Sociaal	De Lijn
8.4	Toegankelijkheid: Openbaar vervoer	Sterker inzetten op de toegankelijkheid van de treinen voor personen met een motorische of visuele beperking. Nieuwe treinen moeten hier steeds op voorzien zijn.		Sociaal	NMBS
8.5	Toegankelijkheid: Openbaar vervoer	Een laagdrempelige, eenvoudige en geïntegreerde manier van aankopen van abonnementen en tickets voorzien, ook voor wie digitaal minder vaardig is.		Sociaal, Slim	Vlaanderen, NMBS, De Lijn
8.6	Toegankelijkheid: Openbaar vervoer	Een eenvoudig en transparant sociaal of derde betalerssysteem voorzien voor inkomenszwakke groepen, zowel voor het reguliere openbaar vervoer als voor het Vervoer op Maat, inclusief deelwagens en deelfietsen. Dergelijke maatregelen moeten een betaalbare mobiliteit en openbaar vervoer garanderen voor iedereen.		Sociaal, Slim	Vlaanderen, NMBS, De Lijn
8.7	Toegankelijkheid: Openbaar domein	De toegankelijkheid van het openbaar domein verbeteren: bereikbaarheid van haltes (looproutes, oversteekplaatsen) en in het algemeen (voetpaden).		Sociaal, Veilig	AWV, lokale besturen

Actie	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer
8.8	Toegankelijkheid: Openbaar domein	Verkeerslichtengeregelde kruispunten waar de groentijd voor voetgangers onvoldoende is in kaart brengen en onderzoeken of een langere groentijd mogelijk is.		Sociaal, Veilig	AWV

4. MILIEUEFFECTEN VAN HET PLAN

In dit hoofdstuk worden de milieueffecten van het plan besproken. Zoals reeds beschreven, gebeurt dit aan de hand van receptoren, waarbij verschillende disciplines een impact hebben op een bepaalde receptor. Om herhaling te vermijden, zijn in het eerste hoofdstuk 'Basisdata' alle data opgenomen die gebruikt worden als onderbouwing van de beoordeling bij meerdere receptoren, zoals bijvoorbeeld berekeningen van luchtemissies.

4.1. Basisdata

4.1.1. Verkeer

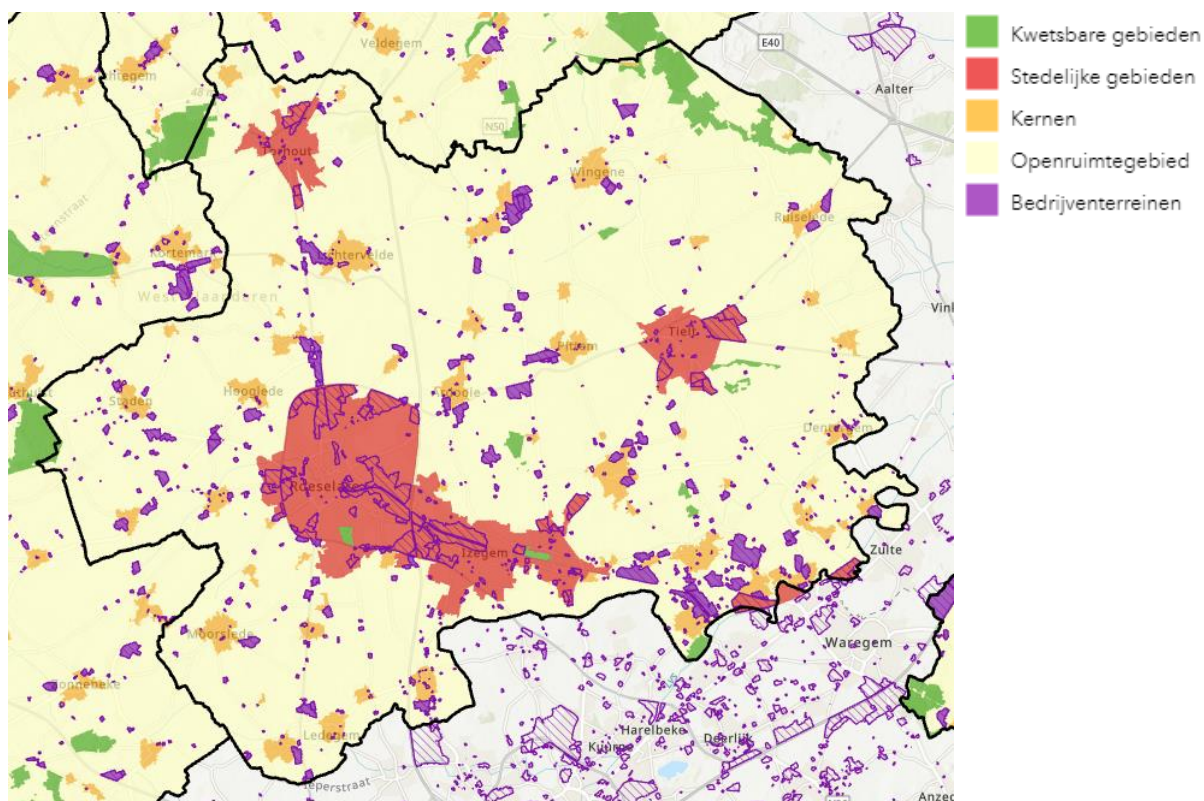
Bij de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan werden verschillende modelscenario's gemodelleerd. Een modelscenario is een ideaal scenario binnen een bepaald thema (vb. fiets, OV, kosten, ruimte...) en is bijgevolg geen afgeklopt consensusscenario. Bedoeling is om via deze scenario's inzicht te krijgen in de effecten van een verregaande uitrol van een bepaald mobiliteitsthema en om onderlinge vergelijking tussen deze thema's mogelijk te maken.

De uiteindelijke doorrekening van het regionale vervoersmodel bestaat uit een cumulatief model dat de verschillende modelscenario's combineert. Het is bijgevolg een best case scenario en per definitie te optimistisch. Er zal dus bij de interpretatie van de data rekening gehouden worden met het beste case karakter van de modelgegevens.

Bij de verwerking van de modelgegevens werd voor de VVR Midwest een opsplitsing gemaakt tussen 5 typegebieden (zie Figuur 4-1), dewelke als volgt gedefinieerd worden:

- **Kwetsbare gebieden:** Alle Natuur met beschermingsstatus op Europees of Vlaams niveau: Habitatrichtlijngebieden, Vogelrichtlijngebieden, Ramsargebieden en VEN-gebieden.
- **Stedelijke gebieden:** gebieden die afgebakend zijn op Gewestelijk of Provinciaal niveau als stedelijk gebied. Dit betreffen in deze regio de afbakeningslijnen van het regionaal stedelijk gebied Roeselare, inclusief Izegem en Ingelmunster, en de kleinstedelijke gebieden Tielt en Torhout.
- **Kernen:** de woonkernen zoals weergegeven op de ruimtemonitor.
- **Bedrijventerreinen:** alle bedrijventerreinen.
- **Open ruimtegebieden:** de resterende gebieden.

Kwetsbare gebieden in stedelijke gebieden zijn als kwetsbare gebieden aangeduid, bedrijfsterreinen in stedelijk gebied als stedelijk gebied.



FIGUUR 4-1 TYPEGEBIEDEN

Uit de verkeersmodellering werden vervolgens per typegebied volgende resultaten bekomen:

- Voor de referentiesituatie: intensiteit personenwagens binnen deze gebieden per dagdeel, voor de hele dag en voor het hele jaar (Tabel 4-2);
- Voor de referentiesituatie: intensiteit vrachtwagens binnen deze gebieden per dagdeel, voor de hele dag en voor het hele jaar (Tabel 4-3);
- Voor de geplande situatie: intensiteit personenwagens binnen deze gebieden per dagdeel, voor de hele dag en voor het hele jaar (Tabel 4-4);
- Voor de geplande situatie: intensiteit vrachtwagens binnen deze gebieden per dagdeel, voor de hele dag en voor het hele jaar (Tabel 4-5);
- Het verschil tussen de geplande situatie en de referentiesituatie voor intensiteit personenwagens (Tabel 4-6);
- Het verschil tussen de geplande situatie en de referentiesituatie voor intensiteit vrachtwagens (Tabel 4-7);
- Overzicht jaarintensiteiten (referentiesituatie, geplande situatie en verschil) voor personenwagens en vrachtwagens (Tabel 4-8);
- Overzicht voertuigkilometers (referentiesituatie, geplande situatie en verschil) voor personenwagens en vrachtwagens (Tabel 4-9).

Onderstaande tabel geeft duiding bij de afkortingen die verder gebruikt worden.

TABEL 4-1 UITLEG AFKORTINGEN IN DE TABELLEN MET VERKEERSDATA

Attribuut	Betekenis
ref	Referentiesituatie
2030	Geplande situatie
2030_ref	Geplande situatie - referentiesituatie
PW	Personenwagens
VR	Vrachtwagens
PW_ETM	intensiteit PW van het hele etmaal
PW_OSP	intensiteit PW voor dagdeel Ochtendspits (uren 7-8-9)
PW_ASP	intensiteit PW voor dagdeel Avondspits (uren 16-17-18)
PW_EVE	intensiteit PW voor dagdeel Avond (uren 19-20-21-22)
PW_NCH	intensiteit PW voor dagdeel Nacht (uren 23-0-1-2-3-4-5-6)
PW_RST	intensiteit PW voor dagdeel Rest (overige uren)
PW_JAAR	Intensiteit personenwagens voor het volledige jaar (PW_ETM * 325)
VR_ETM	intensiteit VR van het hele etmaal
VR_OSP	intensiteit VR voor dagdeel Ochtendspits (uren 7-8-9)
VR_ASP	intensiteit VR voor dagdeel Avondspits (uren 16-17-18)
VR_EVE	intensiteit VR voor dagdeel Avond (uren 19-20-21-22)
VR_NCH	intensiteit VR voor dagdeel Nacht (uren 23-0-1-2-3-4-5-6)
VR_RST	intensiteit VR voor dagdeel Rest (overige uren)
VR_JAAR	Intensiteit vracht voor het volledige jaar (VR_ETM * 287)
PW km	kilometers door personenwagens
VR km	kilometers door vrachtwagens

TABEL 4-2 INTENSITEIT PERSONENWAGENS PER GEBIEDSTYPE (REFERENTIESITUATIE)

Row Labels	Sum of PW_OSP_ref	Sum of PW_ASP_ref	Sum of PW_EVE_ref	Sum of PW_NCH_ref	Sum of PW_RST_ref	Sum of PW_ETM_ref	Sum of PW_JAAR_ref
Midwest	4089827	4492411	2213066	1907674	5906084	18609080	6047939609
Bedrijventerreinen	132155	144458	69865	59502	186485	592447	192547338
Kernen	570763	616768	297424	237885	820084	2542920	826452215
Kwetsbare gebieden	29006	31516	15048	11920	40671	128161	41650999
Openruimtegebied	1600762	1763164	869954	770023	2282164	7286102	2367977610
Stedelijke gebieden	1757141	1936505	960775	828344	2576680	8059450	2619311447

TABEL 4-3 INTENSITEIT VRACHTWAGENS PER GEBIEDSTYPE (REFERENTIESITUATIE)

Row Labels	Sum of VR_OSP_ref	Sum of VR_ASP_ref	Sum of VR_EVE_ref	Sum of VR_NCH_ref	Sum of VR_RST_ref	Sum of VR_ETM_ref	Sum of VR_JAAR_ref
Midwest	453595	363157	193836	431389	928014	2370393	680302410
Bedrijventerreinen	18083	14546	8165	17643	37193	95638	27449596
Kernen	56278	47452	22639	50953	114617	292038	83813987
Kwetsbare gebieden	3376	3044	1377	3040	7008	17874	5127928
Openruimtegebied	199553	159245	86660	191330	408066	1045021	299917272
Stedelijke gebieden	176305	138870	74995	168423	361130	919822	263993627

TABEL 4-4 INTENSITEIT PERSONENWAGENS PER GEBIEDSTYPE (GEPLANDE SITUATIE)

Row Labels	Sum of PW_OSP_2030	Sum of PW_ASP_2030	Sum of PW_EVE_2030	Sum of PW_NCH_2030	Sum of PW_RST_2030	Sum of PW_ETM_2030	Sum of PW_JAAR_2030
Midwest	3722328	4125678	2035763	1786089	5399262	17069133	5547477677
Bedrijventerreinen	120774	131771	65076	56188	171499	545302	177222659
Kernen	512227	561376	267289	217091	737120	2295111	745917422
Kwetsbare gebieden	27322	28798	13747	11193	37320	118387	38475181
Openruimtegebied	1490176	1650884	820352	733986	2133366	6828817	2219367490
Stedelijke gebieden	1571829	1752849	869299	767631	2319957	7281516	2366494925

TABEL 4-5 INTENSITEIT VRACHTWAGENS PER GEBIEDSTYPE (GEPLANDE SITUATIE)

Row Labels	Sum of VR_OSP_2030	Sum of VR_ASP_2030	Sum of VR_EVE_2030	Sum of VR_NCH_2030	Sum of VR_RST_2030	Sum of VR_ETM_2030	Sum of VR_JAAR_2030
Midwest	464878	369078	199791	441324	952322	2427705	696754870
Bedrijventerreinen	18525	15007	8417	18058	38474	98472	28260995
Kernen	56602	47680	22838	50932	116380	294500	84516828
Kwetsbare gebieden	3349	3111	1375	2975	7056	17878	5132384
Openruimtegebied	203575	161304	89425	196066	417962	1068534	306669767
Stedelijke gebieden	182827	141976	77736	173293	372450	948321	272174896

TABEL 4-6 VERSCHIL GEPLANDE SITUATIE EN REFERENTIESITUATIE INTENSITEIT PERSONENWAGENS

Row Labels	Sum of PW_OSP_2030_re	Sum of PW_ASP_2030_ref	Sum of PW_EVE_2030_re	Sum of PW_NCH_2030_re	Sum of PW_RST_2030_re	Sum of PW_ETM_2030_ref	Sum of PW_JAAR_2030_ref
Midwest	-367499	-366733	-177303	-121585	-506822	-1539947	-500461932
Bedrijventerreinen	-11381	-12687	-4789	-3314	-14986	-47145	-15324679
Kernen	-58536	-55392	-30135	-20794	-82964	-247809	-80534793
Kwetsbare gebieden	-1684	-2718	-1301	-727	-3351	-9774	-3175818
Openruimtegebied	-110586	-112280	-49602	-36037	-148798	-457285	-148610120
Stedelijke gebieden	-185312	-183656	-91476	-60713	-256723	-777934	-252816522

TABEL 4-7 VERSCHIL GEPLANDE SITUATIE EN REFERENTIESITUATIE INTENSITEIT VRACHTWAGENS

Row Labels	Sum of VR_OSP_2030_ref	Sum of VR_ASP_2030_ref	Sum of VR_EVE_2030_ref	Sum of VR_NCH_2030_ref	Sum of VR_RST_2030_ref	Sum of VR_ETM_2030_ref	Sum of VR_JAAR_2030_ref
Midwest	11283	5921	5955	9935	24308	57312	16452460
Bedrijventerreinen	442	461	252	415	1281	2834	811399
Kernen	324	228	199	-21	1763	2462	702841
Kwetsbare gebieden	-27	67	-2	-65	48	4	4456
Openruimtegebied	4022	2059	2765	4736	9896	23513	6752495
Stedelijke gebieden	6522	3106	2741	4870	11320	28499	8181269

TABEL 4-8 OVERZICHT JAARINTENSITEITEN (REFERENTIESITUATIE, GEPLANDE SITUATIE EN VERSCHIL) VOOR PERSONENWAGENS EN VRACHTWAGENS

Row Labels	Sum of PW_JAAR_ref	Sum of PW_JAAR_2030	Sum of PW_JAAR_2030_ref	Sum of VR_JAAR_ref	Sum of VR_JAAR_2030	Sum of VR_JAAR_2030_ref
Midwest	6047939609	5547477677	-500461932	680302410	696754870	16452460
Bedrijventerreinen	192547338	177222659	-15324679	27449596	28260995	811399
Kernen	826452215	745917422	-80534793	83813987	84516828	702841
Kwetsbare gebieden	41650999	38475181	-3175818	5127928	5132384	4456
Openruimtegebied	2367977610	2219367490	-148610120	299917272	306669767	6752495
Stedelijke gebieden	2619311447	2366494925	-252816522	263993627	272174896	8181269

TABEL 4-9 OVERZICHT VOERTUIGKILOMETERS (REFERENTIESITUATIE, GEPLANDE SITUATIE EN VERSCHIL) VOOR PERSONENWAGENS EN VRACHTWAGENS

Row Labels	Sum of PW km_JAAR_ref	Sum of PW km_JAAR_2030	Sum of PW km_JAAR_2030_ref	Sum of VR km_JAAR_ref	Sum of VR km_JAAR_2030	Sum of VR km_JAAR_2030_ref
Midwest	1876887217	1746880041	-130007176	231733537	235393485	3659948
Bedrijventerreinen	33172584	30835548	-2337036	4916333	5081622	165289
Kernen	146217766	131582537	-14635229	14821822	14944689	122866
Kwetsbare gebieden	4023116	3687234	-335882	455978	446644	-9335
Openruimtegebied	1180027761	1114339299	-65688462	156725566	158759900	2034334
Stedelijke gebieden	513445991	466435424	-47010566	54813837	56160630	1346793

Uit Tabel 4-6 blijkt dat in de geplande situatie de intensiteit wat betreft personenwagens lager is in alle typegebieden en dit voor elk deel van de dag. Uit Tabel 4-7 blijkt dit niet het geval te zijn voor vrachtwagens. De intensiteit in alle typegebieden en voor elk deel van de dag is hoger dan in de referentiesituatie. In de kwetsbare gebieden wordt er tijdens de ochtendspits, avond en nacht een lagere intensiteit van vrachtwagens verwacht in tegenstelling tot de andere dagdelen waarin een hogere intensiteit verwacht wordt. Ook in kernen wordt in de geplande situatie tijdens de nacht een lagere intensiteit aan vrachtwagens verwacht.

In Tabel 4-8 wordt een overzicht gegeven van de jaarintensiteiten voor personenwagens en vrachtwagens. Voor personenwagens blijken de jaarintensiteiten voor alle typegebieden lager in de geplande situatie, voor vrachtwagens blijken deze dan weer hoger dan in de referentiesituatie.

In Tabel 4-9 worden deze jaarintensiteiten gelinkt aan de afstand van de wegsegmenten waarop deze zich voordoen. Op deze manier worden de effectieve voertuigkilometers bekomen binnen de verschillende typegebieden. Voor personenwagens blijkt er een afname van voertuigkilometers in de geplande situatie, voor vrachtwagens eveneens in kwetsbare gebieden. Ter hoogte van de bedrijventerreinen, kernen, openruimtegebieden en stedelijke gebieden is er in de geplande situatie een toename van vrachtwagenkilometers.

4.1.2. Lucht

De impact van het plan wordt bepaald door de wijzigingen te wijten aan verkeer, zowel naar wijzigingen in aantal voertuigkilometers als naar de locaties waar deze wijzigingen zich voordoen. Het plan kan er namelijk ook voor zorgen dat bepaalde vervoerstromen andere routes kiezen. Dit komt er dan ook op neer dat zelfs bij een globale afname van vervoerskilometers, en eventuele afname van emissies, er niet alleen locaties kunnen zijn waar de impact van het verkeer op de luchtkwaliteit zal verbeteren, maar dat ook op andere locaties de impact kan toenemen. Gezien dit MER een strategisch MER is, zal evenwel niet in detail ingegaan (kunnen) worden op de zeer lokale wijzigingen.

Wijzigingen van de voertuigkilometers kunnen sterk bepalend zijn voor de wijziging van de emissies. De maat voor wijziging van voertuigkilometers kan dan ook een eerste indicatie opleveren van de te verwachten wijziging van de emissies en impact op de luchtkwaliteit.

TABEL 4-10 : OVERZICHT VOERTUIGKILOMETERS PW EN VW

	Ref 2030	Plan 2030	Vershil	Relatief verschil
	PW, km	PW, km	PW, km	PW, %
Midwest	1 876 887 217	1 746 880 041	-130 007 176	-6,9
BT	33 172 584	30 835 547	-2 337 036	-7,0
Kernen	146 217 765	131 582 537	-14 635 228	-10,0
Kwetsbaar	4 023 115	3 687 233	-335 882	-8,3
Open ruimte	1 180 027 761	1 114 339 299	-65 688 462	-5,6
Stedelijk	513 445 990	466 435 424	-47 010 566	-9,2
	VW, km	VW, km	VW, km	VW, %
Midwest	231 733 537	235 393 484	3 659 947	1,6
BT	4 916 333	5 081 622	165 288	3,4
Kernen	14 821 822	14 944 688	122 866	0,8
Kwetsbaar	455 978	446 643	-9 334	-2,0
Open ruimte	156 725 566	158 759 900	2 034 334	1,3
Stedelijk	54 813 837	56 160 629	1 346 792	2,5

Conclusies m.b.t. voertuigkilometers:

- Inzake PW, grootste relatie afname voertuigkilometers voor de kernen, stedelijke gebieden en kwetsbare gebieden.
- Inzake PW leidt het plan zelfs bij de “te optimistische berekeningen” niet tot het invullen van de doelstellingen inzake vermindering van voertuigkilometers.
- Inzake VW, enkel afname voertuigkilometers in de kwetsbare gebieden.
- Inzake VW wordt ook niet direct voldaan aan de doelstelling tot beperken van de toename van voertuigkilometers.

Gezien de relatieve emissies wel verschillend zijn naargelang het voertuigtype, type wegsegment en de gemiddelde snelheid op die wegsegmenten, wordt geopteerd om een meer gedetailleerde berekening van de emissies door te voeren, rekening houdend met de voertuigkilometers per type weg en snelheid. Hierbij worden berekeningen voorzien inzake NO_x (meest bepalende parameter voor de impact van wegverkeer op de luchtkwaliteit), en voor CO₂ (als bepalend voor impact op klimaat).

Voor de berekening van de luchtmissies (NO_x en CO₂) worden de voertuigkilometers per wegsegment vermenigvuldigd met de overeenkomstige emissiefactoren. De gebruikte emissiefactoren 2030 zijn gebaseerd op de data van Vito en afhankelijk van het wegtype, het voertuigtype, de pollutant en de gemiddelde snelheid op het wegsegment. De emissiefactoren zijn gebaseerd op de vlootsamenstelling vastgelegd in het voorjaar van 2016, in het kader van de studie "IMMI 3: Analyse van de concentratie van NO₂ en fijn stof in 2015 en toekomstige jaren" die Vito heeft uitgevoerd in opdracht van LNE. Deze zijn opgenomen in Bijlage D Emissiefactoren.

NO_x

In onderstaande tabellen worden de jaarlijkse NO_x-emissies van personenwagens en vrachtwagens weergegeven per typegebied. Wat betreft personenwagens is in alle typegebieden de NO_x-uitstoot in de geplande situatie beduidend lager dan in de referentiesituatie. Globaal is er voor personenwagens een afname van ca. 6,7%.

Voor vrachtwagens is er enkel een verbetering in de kwetsbare gebieden. Ter hoogte van de kernen zijn de wijzigingen verwaarloosbaar (<1%). In de bedrijventerreinen, openruimtegebieden en stedelijke gebieden is er een toename van emissies ten opzichte van de referentiesituatie. In de openruimtegebieden en de stedelijke gebieden is deze toename beperkt (< 3%). Globaal gezien is in de VVR Midwest de wijziging van de NO_x-uitstoot door vrachtwagens ten gevolge van het plan beperkt (+1,6%).

De verschuiving van verkeer kan er wel voor zorgen dat bepaalde locaties een (beperkt) positieve impact ondervinden en andere dan weer een (beperkt) negatieve.

TABEL 4-11 JAAREMISSIE NO_x (REFERENTIESITUATIE, GEPLANDE SITUATIE EN VERSCHIL) VOOR PERSONENWAGENS (IN TON)

Row Labels	Sum of Nox	Sum of Nox	Sum of Nox	
	PW_JAAR_ref	PW_JAAR_2030	PW_JAAR_2030_ref	% tov ref
Midwest	656,8	612,7	-44,1	-6,7%
Bedrijventerreinen	10,2	9,5	-0,7	-7,0%
Kernen	50,7	45,5	-5,2	-10,2%
Kwetsbare gebieden	1,3	1,2	-0,1	-9,1%
Openruimtegebied	416,8	395,0	-21,8	-5,2%
Stedelijke gebieden	177,9	161,6	-16,3	-9,1%

TABEL 4-12 JAAREMISSIE NOX (REFERENTIESITUATIE, GEPLANDE SITUATIE EN VERSCHIL) VOOR VRACHTWAGENS (IN TON)

Row Labels	Sum of Nox	Sum of Nox	Sum of Nox	% tov ref
	VR_JAAR_ref	VR_JAAR_2030	VR_JAAR_2030_ref	
Midwest	49,7	50,5	0,8	1,6%
Bedrijventerreinen	1,0	1,1	0,0	4,2%
Kernen	4,1	4,1	0,0	0,9%
Kwetsbare gebieden	0,1	0,1	0,0	-1,9%
Openruimtegebied	31,7	32,1	0,4	1,3%
Stedelijke gebieden	12,7	13,0	0,3	2,4%

Om een indicatie te krijgen van de te verwachten wijziging qua globale luchtkwaliteit wordt de NOx uitgestoten door personenwagens en door vrachtwagens gecombineerd. In Tabel 4-13 is duidelijk te zien dat per typegebied, maar ook globaal in de VVR, er in de geplande situatie minder NOx-emissies te verwachten zijn ten gevolge van wegverkeer in het algemeen (globale afname met ongeveer 6,1%) .

De meest relevante positieve impact doet zich hierbij voor t.h.v de kernen, de kwetsbare gebieden en de stedelijke gebieden, wat uiteraard een positieve impact heeft op de bewoners in deze gebieden. Het is ook voornamelijk in de stedelijke gebieden en de kernen dat bewoners de grootste impact ondervinden van het wegverkeer gezien de woningen veel dicht bij de wegen staan, vaak aaneengesloten, waardoor de impact van wegverkeer nog sterker toeneemt. De impact neemt ook zeer snel af met de afstand tot de wegas.

Globaal neemt de NOx-emissie met ongeveer 6% af. Afhankelijk van de specifieke locaties waar de (grootste) afnames zich situeren kan dit er zeker toe leiden dat het plan er mee voor kan zorgen dat in 2030 op alle locaties voldaan kan worden aan de actuele grenswaarden. Lokale detailbeoordelingen worden in dit strategisch MER evenwel niet uitgevoerd zodat hieromtrent geen éénduidige uitspraak mogelijk is.

Er kan echter wel aangegeven worden dat het realiseren van de lange termijn doelstellingen qua luchtkwaliteit weliswaar ondersteund wordt door dit plan, maar dat voor het halen van de lange termijn doelstellingen in meer relevante mate zal bepaald worden door de snelheid waarmee de relatieve emissies van de voertuigen zullen afnemen.

TABEL 4-13 GLOBALE NOX-UITSTOOT WEGVERKEER (IN TON)

Row Labels	Sum of	Sum of	Sum of	% tov ref
	Nox_JAAR_ref	Nox_JAAR_2030	Nox_JAAR_2030_ref	
Midwest	706,5	663,3	-43,3	-6,1%
Bedrijventerreinen	11,2	10,6	-0,7	-5,9%
Kernen	54,8	49,6	-5,1	-9,4%
Kwetsbare gebieden	1,4	1,3	-0,1	-8,5%
Openruimtegebied	448,5	427,2	-21,4	-4,8%
Stedelijke gebieden	190,6	174,6	-16,0	-8,4%

Er dient hierbij wel opgemerkt te worden dat de doorrekening een best case benadering is, en de resultaten bijgevolg minder expliciet zullen zijn.

Daarnaast dient opgemerkt te worden dat bepaalde elementen in het plan er kunnen toe leiden dat bepaalde emissies kunnen toenemen. Zo leiden alle elementen van het plan die inzetten op meer transport via binnenvaart (i.p.v. via de weg) ertoe dat de globale transportemissies van NOx,

maar ook van PM, UFP, roet, SO₂,... , zullen toenemen (de relatieve transportemissies van scheepvaart liggen hoger dan deze voor wegtransport). Enkel inzake CO₂ kan een afname verwacht worden⁵.

Inzetten op meer binnenvaart leidt er wel toe dat de locaties waar de emissies optreden zullen wijzigen. In die zin leidt dit planelement tot een verschuiving van de impact, nl. afname van de impact langs wegen, meer relevante toename van de impact langs vaarwegen. Hierdoor treedt er ook een verschuiving op qua blootstelling van omwonenden.

Inzetten op meer transport via het spoor leidt hierbij ook enkel tot een positieve impact inzake uitlaatgassen voor zover dit extra transport gebeurt via elektrische tractie. Dieseltractie bij spoor leidt ook tot relatief hogere emissies dan via wegtransport. Maar ook hier kan gewezen worden op de verschuiving qua locaties waar de wijzigingen zich voordoen.

CO₂

Gezien de impact van CO₂ in feite een globale impact op wereldschaal betreft is een opsplitsing per typegebied in feite niet relevant. Om alsnog mogelijke verschillen met de impact op de luchtkwaliteit te kunnen duiden worden de resultaten van de berekeningen alsnog ook opgesplitst per typegebied.

In Tabel 4-14 en Tabel 4-15 worden de jaarlijkse CO₂-emissies van personenwagens en vrachtwagens weergegeven per typegebied.

Wat betreft personenwagens is in alle typegebieden de CO₂-uitstoot in de geplande situatie beduidend lager dan in de referentiesituatie. Er wordt hierbij een globale afname van ca. 7% berekend.

Voor vrachtwagens is er een verbetering in de kwetsbare gebieden te verwachten. In de openruimtegebieden, kernen en stedelijke gebieden is er een verwaarloosbare (< 1%) tot beperkte (< 3%) toename van emissies ten opzichte van de referentiesituatie. Ter hoogte van de bedrijventerreinen is er een toename van emissies te verwachten (3,5%). Globaal gezien is in de VVR Midwest de wijziging van de CO₂-uitstoot door vrachtwagens ten gevolge van het plan beperkt negatief (+1,6%).

Ook hier dient de kanttekening gemaakt te worden dat de afname van de CO₂-emissies van vrachtwagens deels (of mogelijk zelfs volledig of meer) kunnen teniet gedaan worden door een toename bij binnenvaart en spoor. De modal shift naar meer goederenvervoer via water en spoor is niet meegenomen in deze berekening. De relatieve CO₂ emissie (per ton.km) bij transport door binnenvaart en spoor ligt wel lager dan deze bij wegverkeer.

TABEL 4-14 JAAREMISSIE CO₂ (REFERENTIESITUATIE, GEPLANDE SITUATIE EN VERSCHIL) VOOR PERSONENWAGENS (IN TON)

Row Labels	Sum of CO ₂	Sum of CO ₂	Sum of CO ₂	% tov ref
	PW_JAAR_ref	PW_JAAR_2030	PW_JAAR_2030_ref	
Midwest	276065,3	256706,8	-19358,5	-7,0%
Bedrijventerreinen	4618,5	4295,4	-323,1	-7,0%
Kernen	22781,0	20462,5	-2318,5	-10,2%
Kwetsbare gebieden	591,4	538,4	-53,0	-9,0%
Openruimtegebied	171383,9	161930,0	-9453,9	-5,5%
Stedelijke gebieden	76690,4	69480,5	-7210,0	-9,4%

⁵ Op basis van de emissies van de huidige scheepvaartvloot

TABEL 4-15 JAAREMISSIE CO₂ (REFERENTIESITUATIE, GEPLANDE SITUATIE EN VERSCHIL) VOOR VRACHTWAGENS (IN TON)

Row Labels	Sum of CO2 VR_JAAR_ref	Sum of CO2 VR_JAAR_2030	Sum of CO2 VR_JAAR_2030_ref	% tov ref
Midwest	157111,5	159597,8	2486,4	1,6%
Bedrijventerreinen	3319,2	3436,8	117,6	3,5%
Kernen	10701,7	10791,6	89,9	0,8%
Kwetsbare gebieden	312,9	306,7	-6,2	-2,0%
Openruimtegebied	104916,0	106279,6	1363,6	1,3%
Stedelijke gebieden	37861,7	38783,2	921,5	2,4%

In Tabel 4-16 is duidelijk te zien dat per typegebied, maar ook globaal in de VVR, er in de geplande situatie globaal minder CO₂-emissies te verwachten zijn ten gevolge van wegverkeer in het algemeen (afname met ca. 3,9%).

TABEL 4-16 GLOBALE CO₂-UITSTOOT WEGVERKEER (IN TON)

Row Labels	Sum of CO2_JAAR_ref	Sum of CO2_JAAR_2030	Sum of CO2_JAAR_2030_ref	% tov ref
Midwest	433176,8	416304,7	-16872,1	-3,9%
Bedrijventerreinen	7937,7	7732,2	-205,4	-2,6%
Kernen	33482,8	31254,1	-2228,7	-6,7%
Kwetsbare gebieden	904,4	845,1	-59,2	-6,5%
Openruimtegebied	276299,9	268209,6	-8090,3	-2,9%
Stedelijke gebieden	114552,1	108263,6	-6288,5	-5,5%

Er dient hierbij ook weer opgemerkt te worden dat de doorrekening een best case benadering is en de resultaten bijgevolg minder expliciet zullen zijn. Ook mogelijke toenames door verschuivingen van transporten naar binnenvaart en spoor zitten hierin niet vervat.

Conclusies

De impact van het plan zorgt globaal gezien voor verlaagde emissies langsheen de wegen. Globaal is er dan ook sprake van een (beperkt) positieve impact.

Zeer lokaal kan de impact zeker positief zijn, maar kunnen ook negatieve effecten niet uitgesloten worden. Zeer lokaal is er dan ook geen uitspraak mogelijk.

Rekening houdend met het feit dat er vanuit mobiliteit sprake is van een “te optimistische benadering”, en van het feit dat bij de in kaart gebrachte emissies geen rekening werd gehouden met verschuivingen van vrachtwagenemissies naar spooremisies en naar de meer relevante emissies van binnenvaart, kunnen de wijzigingen op bovenlokaal en bovenregionaal niveau hooguit als beperkt positief beoordeeld worden (impactscore +1).

Gezien de verschuiving van de emissies van transport naar vnl. binnenvaart hooguit slechts een verwaarloosbare impact zal hebben op de binnenstedelijke luchtkwaliteit, maar een relevantere positieve impact door wegtransport, kan voor deze locatie uitgegaan worden van een positieve impact (impactscore +2).

TABEL 4-17 : OVERZICHT IMPACTSCORES LUCHT

Zeer lokaal (straat, halte, kruispunt)	Lokaal (wijk, kern, binnen stadsring)	Bovenlokaal (buiten woonkern)	(Boven)regionaal (niveau VVR en ruimer)
Geen uitspraak mogelijk	+2	+1	+1

4.1.3. Geluid

Voor wat betreft geluid, werd voor elk wegsegment in de VVR Midwest het verschil in geluidsemissie bepaald tussen de referentiesituatie en de geplande situatie. Deze verschilwaarde werd vermenigvuldigd met de lengte van zijn wegsegment. Binnen elk gebiedstype werden deze waarden gesommeerd voor alle segmenten en gedeeld door de totale lengte van de wegsegmenten. Er werd bijgevolg per gebiedstype een gewogen gemiddelde berekend voor dat gebiedstype. Deze waarden (in dB-wijziging/lengte eenheid) worden hieronder weergegeven.

TABEL 4-18: ÉÉNGETALSWAARDE (IN DB-WIJZIGING/LENGTE EENHEID) PER GEBIEDSTYPE

	Bedrijven- terreinen	Kernen	Kwetsbare gebieden	Openruimte- gebied	Stedelijke gebieden
VVR Midwest	-0.2	-0.3	-0.3	-0.3	-0.3

Uit Tabel 4-18 blijkt dat het doorgerekende modelscenario een verwaarloosbare geluidsafname berekent (gewogen gemiddelde) voor alle gebiedstypes in de VVR. Wijzigingen worden pas auditief waarneembaar bij toe- of afnames vanaf 1dB(A).

Hierbij dient opgemerkt te worden dat de doorrekening een best case benadering is en de globale resultaten bijgevolg nog minder expliciet zullen zijn. Binnen een bepaald gebiedstype zullen er wel altijd plaatsen zijn met auditief waarneembare toenames en afnames van geluidsemissies, de ééngetalswaarde is een uitgewogen gemiddelde voor het gebiedstype. Echter, een algemene vaststelling is een positieve trend (= auditief waarneembare afname) in alle stedelijke kernen.

Conclusie

De impact van het plan zorgt voor elk gebiedstype globaal gezien voor een verwaarloosbare geluidsafname t.a.v. de geluidsemissie langsheen de wegen. Globaal is er dan ook sprake van een verwaarloosbare impact (score 0).

Zeer lokaal kan de impact zeker positief zijn, maar kunnen ook negatieve effecten niet uitgesloten worden. Een beoordeling op zeer lokaal niveau is niet mogelijk, er kan dan ook geen uitspraak over gedaan worden.

De wijzigingen in geluidsemissies op lokaal, bovenlokaal en bovenregionaal niveau worden als verwaarloosbaar ingeschat (impactscore 0).

TABEL 4-19: OVERZICHT IMPACTSCORES GELUID NAARGELANG DE LOCATIE

Zeer lokaal (straat, halte, kruispunt)	Lokaal (wijk, kern, binnen stadsring)	Bovenlokaal (buiten woonkern)	(Boven)regionaal (niveau VVR en ruimer)
Geen uitspraak mogelijk	0	0	0

4.1.4. Bodem

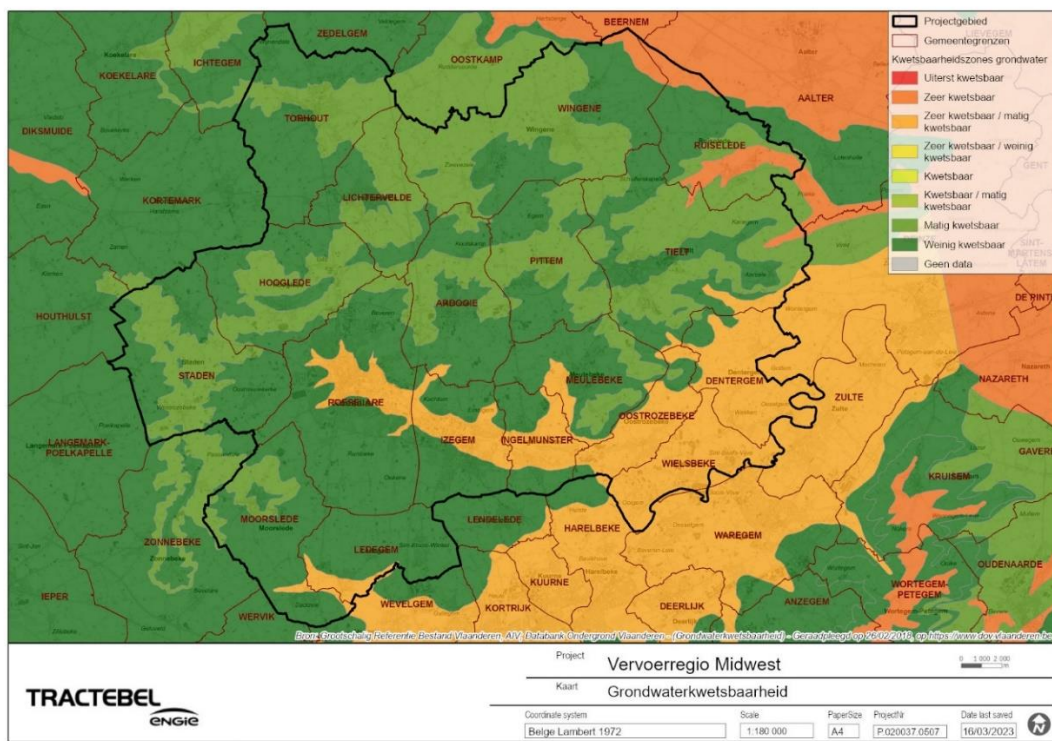
De bouwstenen en acties hebben een effect op de verharding van de bodem: naast opnieuw aan te leggen infrastructures (conform de weg categorisering, vergevingsgezind maken indien dit gepaard gaat met bijkomende verharding) die een bijkomende verharding van de bodem kunnen inhouden, zijn er ook een beperkt aantal nieuwe infrastructures, zoals vb. bijkomende parkings. Daar de plannen op dit ogenblik nog niet uitgewerkt zijn, en ook de exacte locaties niet gekend zijn, kan deze bijkomende verharding nog niet geraamd worden.

Daarnaast zijn er ook een beperkt aantal bouwstenen en acties die leiden tot ontharding: downgraden van wegen, maximum aantal parkeerplaatsen, ... Ook deze kunnen in dit stadium nog niet becijferd worden.

4.1.5. Water

De bouwstenen en acties die een effect hebben op de verharding van de bodem hebben ook een effect op het volume opvangen hemelwater en de afname van infiltratiecapaciteit van de bodem. Daar deze op dit ogenblik nog niet gekend zijn kan de exacte invloed niet berekend worden.

Onderstaande figuur illustreert de grondwatergevoeligheid van het plangebied.



FIGUUR 4-2: GRONDWATERKWETSBAARHEID PLANGEBIED VVR MIDWEST

4.2. Receptor Mens-gezondheid

4.2.1. Afbakening van het studiegebied

Het onderzoek focust zich op de elementen van het RMP Midwest die een impact kunnen hebben op vlak van gezondheid voor de mens. De subthema's waarbinnen mogelijke effecten verwacht worden van het plan zijn geluid, lucht, verkeersveiligheid en fysiek, mentaal en sociaal welzijn.

Zoals hoger beschreven heeft het RMP een strategisch karakter. Dit betekent dat de milieubeoordeling eveneens een strategisch niveau heeft. Er zijn geen concrete plannen of projecten uitgewerkt, en er kunnen dan ook geen concrete impacts beschreven worden.

De impacts op de receptor Mens-gezondheid zullen voornamelijk in het plangebied en dus binnen de grenzen van de vervoersregio plaatsvinden. In beperkte mate kunnen er ook gezondheidseffecten ervaren worden in de onmiddellijke omgeving van de vervoerregio.

4.2.2. Referentiesituatie

De VVR Midwest bestaat uit 18 steden en gemeentes, nl. Ardoonie, Dentergem, Hooglede, Ingelmunster, Izegem, Ledegem, Lichtervelde Meulebeke, Moorslede, Oostrozebeke, Pittem, Roeselare, Ruiselede, Staden, Tielt, Torhout, Wielsbeke en Wingene. De belangrijkste kern is het regionaalstedelijk gebied Roeselare dat centraal gelegen is binnen de VVR en ook Izegem omvat. Daarnaast zijn er nog de kleinstedelijke gebieden Torhout en Tielt. Ardoonie, Hooglede, Meulebeke, Staden, Wielsbeke en Wingene zijn specifieke economisch knooppunten. Verder zijn er in de VVR ook een aantal hoofddorpen en woonkernen aanwezig.

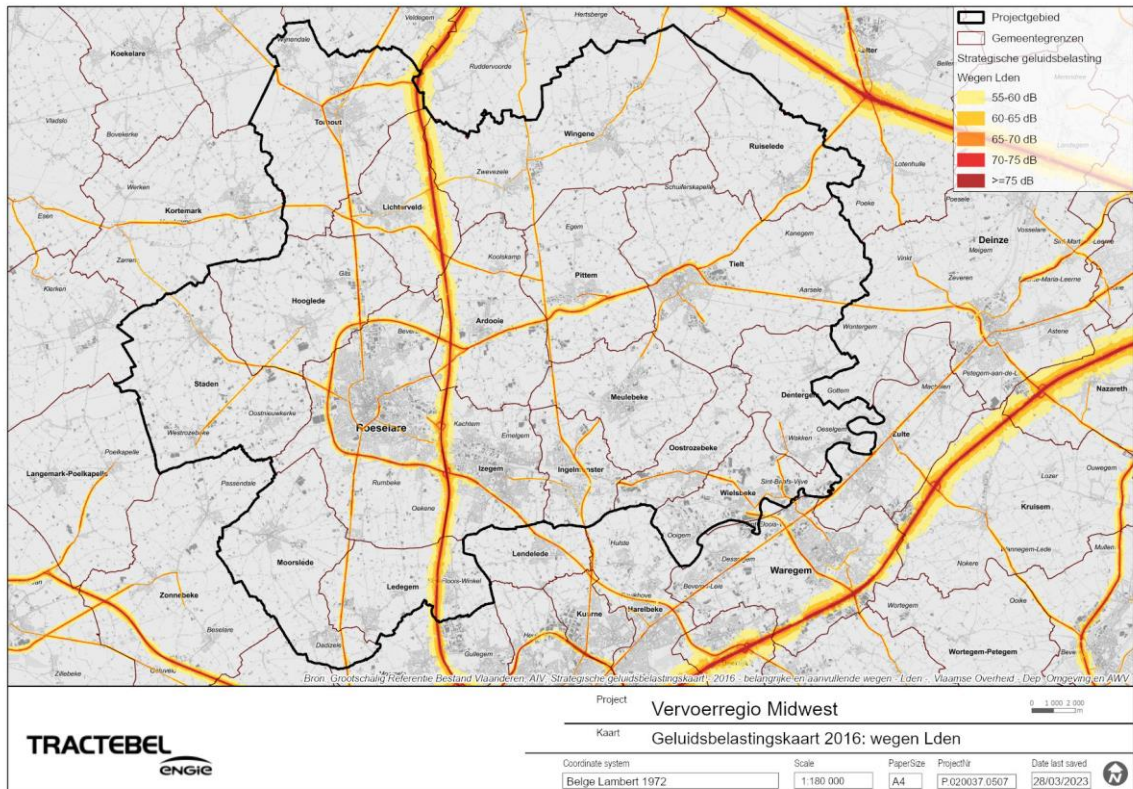
In de helft van de gemeentes schommelt het bevolkingsaantal tussen de 9000 en 11.500 inwoners. De 4 stedelijke gebieden tellen elk meer dan 20.000 inwoners. De grootste stad, Roeselare, telt meer dan dubbel zo veel inwoners (63.067) als de tweede grootste stad, Izegem (28.060). Enkel in Izegem, Roeselare en Ingelmunster is de bevolkingsdichtheid hoger dan het Vlaams gemiddelde (488 inwoners/km²). In totaal telt de VVR ongeveer 270.000 inwoners.

De VVR telt ongeveer 133.000 arbeidsplaatsen dewelke geconcentreerd zijn in het regionaalstedelijk gebied Roeselare en langsheen het kanaal Roeselare – Leie. Verspreid liggen nog enkele kleinere tewerkstellingspolen en verspreide bedrijvigheid.

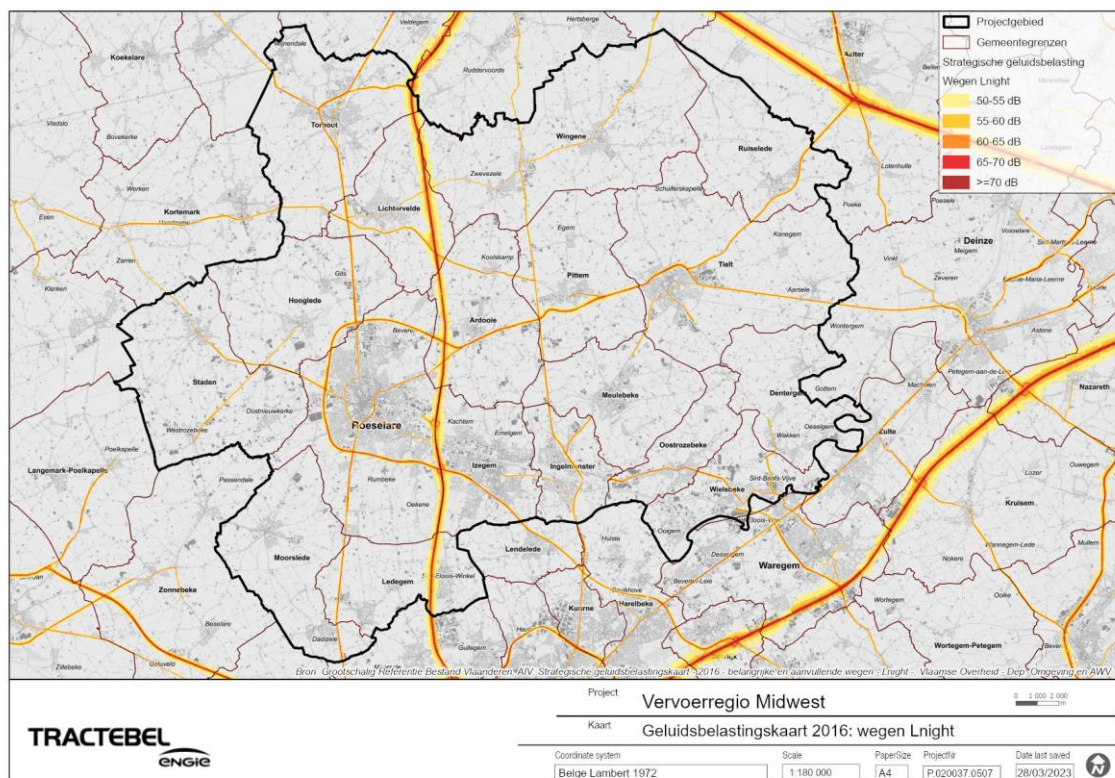
De grootste concentraties aan culturele attractiepolen en sportaccommodaties liggen in de stedelijke gebieden Roeselare (inclusief Izegem), Tielt en Torhout. Hier zijn ook campussen van hogescholen aanwezig, hoewel deze echter meer geconcentreerd zijn in de aangrenzende vervoerregio's. De belangrijkste secundaire onderwijsinstellingen bevinden zich ook in deze regionaal- en kleinstedelijke gebieden. In de omgeving liggen nog verschillende kleinere middelbare scholen. In de VVR ligt eveneens het AZ Delta, waarvan de zes campussen verspreid liggen over het regionaalstedelijk gebied Roeselare inclusief Izegem en de kleinstedelijke gebieden Tielt en Torhout. De belangrijkste campus bevindt zich te Roeselare, nabij het op- en afrittencomplex Roeselare-Rumbeke van de E403. Ook net buiten de vervoerregio bevinden zich nog enkele ziekenhuizen. De recreatieve attractiepolen (provinciale domeinen en natuurgebieden met bezoekerscentrum) liggen verspreid over de vervoerregio.

Voor de gezondheidskenmerken gerelateerd aan mobiliteit worden voornamelijk lucht- en geluidseffecten beschouwd. Wat betreft geluid zijn de snelweg (E403) en gewestwegen (o.a. R32, N32, N33, N35, N36, N37 en N50) het meest relevant. Op onderstaande kaarten wordt de geluidsbelasting weergegeven voor het wegverkeer. Ook de spoorwegen die de VVR doorkruisen (lijn 66 (Brugge – Kortrijk) en lijn 73 (De Panne – Deinze)) zijn een belangrijke bron van geluidsemissies. Voor wat betreft luchtverontreiniging - en meer specifiek NO₂-emissies - worden voornamelijk verhoogde concentraties waargenomen rond de grote verkeersassen (E403 en gewestwegen) en in de stedelijke gebieden (Roeselare, Izegem, Torhout en Tielt). De Europese

grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt enkel langs een zeer beperkt aantal wegsegmenten overschreden. De WHO-advieswaarde van $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt enkel gehaald ter hoogte van de deelgemeente Egem.

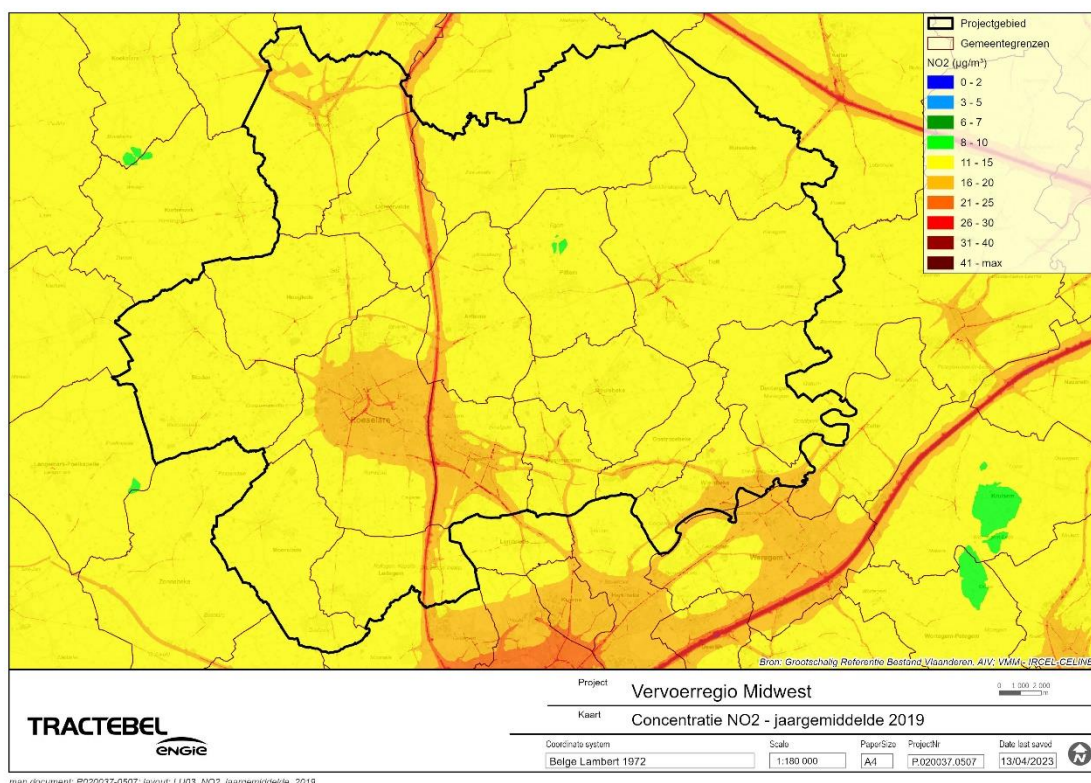


map document: P020037-0507; layout: GL01_Geluidsbelasting_weg_Lden



map document: P020037-0507; layout: GL02_Geluidsbelasting_weg_Lnight

FIGUUR 4-3 GELUIDSBELASTINGKAART WEGENIS 2016 Lden (BOVEN) EN Lnight (ONDER)



FIGUUR 4-4: CONCENTRATIE NO2 JAARGEMIDDELDE 2019

Met behulp van de E-HIS-infographic (zorg-en-gezondheid.be/e-his) kan het aantal gevallen van ziekte en mortaliteit door lokale blootstelling aan luchtvervuiling (t.g.v. alle mogelijke bronnen) en geluid (t.g.v. wegverkeer) ingeschat worden. In onderstaande tabel worden de cijfers weergegeven die verwacht worden voor de VVR Midwest ten opzichte van de mediaan van Vlaanderen (per 100.000 inwoners van die leeftijdsgroep). We zien duidelijk dat de mediaan voor de VVR Midwest voor elk gezondheidseffect onder de mediaan ligt voor Vlaanderen.

TABEL 4-20 VERWACHTE GEVALLEN VAN ZIEKTE EN MORTALITEIT PER 100.000 INWONERS (LEEFTIJDGROEP)

Bootstelling - gezondheidseffect	VVR Midwest	Vlaanderen
Geluid – Ischemische hartziekten – vanaf 20 jaar	332	338
Geluid – Slaapverstoring – vanaf 20 jaar	3.726	4.542
Geluid – Sterke geluidshinder – vanaf 20 jaar	13.767	15.827
NO2 – Astma – 0-19 jaar	122	143
NO2 – Astma – 30-74 jaar	167	190
NO2 – Chronische obstructieve longziekte (COPD) – vanaf 20 jaar	7	9
NO2 – Diabetes type 2 – vanaf 30 jaar	193	222
NO2 – Hartfalen – 40-90 jaar	23	27
NO2 – Laag geboortegewicht bij terme geboorte - Borelingen	217	206
NO2 – Mortaliteit – COMEAP – vanaf 30 jaar	27	32

Wat betreft verkeersveiligheid ligt volgens statistiek Vlaanderen en Statbel (2016) het gemiddeld aantal verkeersongevallen in de vervoerregio Midwest (3,45 ongevallen per 1000 inwoners) lager dan het Vlaamse gemiddelde (3,83 ongevallen per 1000 inwoners). De ongevallen die plaatsvinden, concentreren zich voornamelijk in het regionaalstedelijk gebied Roeselare, de kleinstedelijke gebieden Torhout en Tielt en in Izegem alsook langs de kruispunten van de belangrijkste gewestwegen (N32, N33, N36, N37, N50,...). Specifiek voor fietsers brengen zwaar verkeer en suboptimale fietsinfrastructuur een verhoogde subjectieve- en objectieve verkeersonveiligheid met zich mee. Ook zorgen gewestwegen voor barrières in de routes en oversteekbaarheid voor fietsers. Zeker als de gewestwegen sluiproutes betreffen die door de combinatie van hoge verzadingsgraad en onaangepaste weginfrastructuur de nodige veiligheidsproblemen veroorzaken.

Wat betreft fysiek, mentaal en sociaal welzijn blijkt het aandeel personen met een handicap in de VVR Midwest met 8,57% net onder het West-Vlaamse gemiddelde te liggen van 8,67%. Deze percentages liggen wel ver boven het Vlaams gemiddelde van 6,5%. In Moorslede gaat het zelfs om 1 op 9 inwoners.

4.2.3. Beleidsdoelstellingen

4.2.3.1. BELEIDSAMBITIES 2030

Geluid

De WGO-richtlijn geluid bevat aanbevolen advieswaarden die bepaald zijn op basis van het geluidniveau waarbij 10% van de mensen 'ernstig gehinderd' is. Omdat de hindergevoeligheid voor weg- en spoorverkeer niet hetzelfde is, zijn voor beide afzonderlijke richtwaarden opgesteld:

WGO-normen geluid (2018)	Lden	Lnight
Weglawaaai	53 dB(A)	45 dB(A)
Spoorlawaaai	54 dB(A)	44 dB(A)

Lucht

Tegen 2030 willen de Vlaamse overheid de gezondheidsimpact van luchtverontreiniging halveren ten opzichte van 2005. Op korte termijn (zo snel mogelijk) is het doel van dit luchtbeleidsplan om nergens in Vlaanderen de Europese luchtkwaliteitsnormen en/of streefwaarden te overschrijden en er voor te zorgen dat de emissieplafonds voor 2020 behaald worden.

De focus van het actieplan 2030 ligt op het verder verminderen van de concentraties van NO₂ en PM_{2,5} en van de vermestende depositie.

Onderstaand wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste streefdoelen:

- Halvering van de gezondheidsimpact ten gevolge van luchtverontreinigingen: Aantal vroegtijdige sterfgevallen door langdurige blootstelling aan fijn stof (PM_{2,5}) als indicator. In 2005 waren er in Vlaanderen 6.040 vroegtijdige sterfgevallen toe te schrijven aan de blootstelling aan PM_{2,5} ->Doelstelling: 50% t.o.v. 2005.
- Het aantal mensen dat woont op een locatie waar de jaargemiddelde NO₂-concentratie hoger is dan 10 µg/m³ in elke gemeente te halveren ten opzichte van 2016.

Verkeersveiligheid

Er wordt een afname vooropgesteld van 50% t.o.v. 2019 inzake verkeersdoden, verkeersongevallen met zwaargewonden, letselongevallen, dode en zwaargewonde fietsers, dode en zwaargewonde voetgangers, doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge autobestuurders (Vlaams Verkeersveiligheidsplan).

Een geïntegreerd Vlaams netwerk van hoogkwalitatieve, brede en verkeersveilige fietspaden en -snelwegen verbindt woonkernen, scholen en belangrijke tewerkstellingspolen en speelt zo optimaal in op het hoog potentieel aan fietsgebruik voor woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen.

Fysiek, mentaal en sociaal welzijn

Zowel fysiek, mentaal als sociaal welzijn zijn relevante subthema's binnen dit onderzoek. Meer stappen, recreatief wandelen of fietsen is één van de eenvoudigste veranderingen in levensstijl om het fysiek welzijn te verbeteren. Als dit kan gebeuren in een rustige en groene omgeving, zal het daarenboven een positieve impact hebben op het mentaal welzijn.

Om de mate van beweging in te schatten of te voorspellen, werd een *walkability-score tool* opgemaakt. Deze tool bundelt drie aspecten: de functiemix, de woondichtheid en de stratenconnectiviteit. Hoe hoger deze aspecten, hoe hoger de *walkability* en hoe meer mensen geneigd zijn zich te voet of met de fiets te verplaatsen.

4.2.3.2. BELEIDSDOELSTELLINGEN 2050

Geluid

De Europese richtlijn omgevingslawaai (2002/49/EG) heeft tot doel in Europa een gemeenschappelijke aanpak in te voeren om schadelijke effecten van blootstelling aan omgevingslawaai te vermijden, te voorkomen of te verminderen. In uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaai zijn op Vlaams niveau strategische geluidsbelastingkaarten opgemaakt en daarnaast geluidsactieplannen voor belangrijke wegen en spoorwegen, voor de omgeving van de nationale luchthaven en voor agglomeraties met meer dan 100.000 inwoners. De richtlijn omgevingslawaai bepaalt dat de maatregelen die worden opgenomen in het geluidsactieplan, in de eerste plaats gericht moeten zijn op de prioritaire problemen. Dit zijn problemen die worden vastgesteld door middel van de strategische geluidsbelastingkaarten op grond van een overschrijding van een relevante 'grenswaarde' of andere door de lidstaten gekozen criteria. In de geluidsactieplannen is deze eis doorvertaald als een 'plandrempel'.

Het uiteindelijke doel van het huidige beleid rond geluidshinder is dat de leefbaarheid van de bevolking verhoogt, de hinderbeleving verbetert en dat gezondheidseffecten als gevolg van blootstelling aan hoge geluidsniveaus dalen en daarmee ook de maatschappelijke kosten ervan. De geluidsactieplannen bevatten en verduidelijken de verantwoordelijkheden en engagementen van de verschillende betrokken instanties. De maatregelen hebben de afgelopen jaren op de prioritaire plaatsen voor een verbetering gezorgd maar de geluidbelasting kan in de komende jaren blijven toenemen, vooral samenhangend met een toenemende mobiliteit en drukker wordende steden. Uitbreiding van het vliegverkeer en een toename van het goederentreinverkeer zullen eveneens zorgen voor meer geluidshinder. Het bestaande beleid zet in op verbetering en het oplossen van knelpunten maar specifiek in en rond de steden kan de geluidsdruk verder toenemen.

Tegen 2050 wenst de Vlaamse overheid cf. Richtlijn 2002/49/EG het omgevingslawaaï⁶ drastisch terug te dringen. Daarbij wordt ernaar gestreefd dat de geluidskwaliteit in Vlaanderen geen significante negatieve invloed heeft op de gezondheid van haar bewoners. Meer nog, de ambitie is er om een leefomgeving te creëren die een positieve invloed heeft op de gezondheid en die gezond gedrag stimuleert. Het beleid rond omgevingslawaaï moet zich richten op drie sporen, met name:

- Het oplossen van bestaande knelpunten;
- Het voorkomen van nieuwe knelpunten;
- Het vrijwaren van zones met een goede geluidskwaliteit.

Lucht

Op 25 oktober 2019 heeft de Vlaamse Regering het luchtbeleidsplan 2030 definitief goedgekeurd. Dit plan bevat maatregelen om de luchtverontreiniging in Vlaanderen aan te pakken en zo de impact van luchtverontreiniging op onze gezondheid en het leefmilieu verder te verminderen. Het plan is opgesteld in uitvoering van artikel 23 van de Europese richtlijn 2008/50/EG en in uitvoering van de Europese richtlijn 2016/2284.

Luchtvervuiling door antropogene bronnen, zoals industrie, landbouw en verkeer wordt tegen 2050 drastisch terug gedrongen. Het streven is dat luchtkwaliteit in Vlaanderen geen significante negatieve invloed heeft op de gezondheid van haar bewoners, zoals die door de WGO ingeschat wordt (Vlaams Luchtbeleidsplan).

Tegen 2050 zijn er geen vervoersemissies meer (Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040).

Verkeersveiligheid

Tegen 2040 wordt gestreefd naar 0 verkeersdoden of verkeersongevallen met zwaargewonden over alle modi (i.e. het zogenaamde *vision zero*). Het aantal letselongevallen moet tegen 2050 met 87,5% dalen t.o.v. 2019 (Vlaams Verkeersveiligheidsplan).

Fysiek, mentaal en sociaal welzijn

Naar de toekomst toe wordt steeds meer ingezet op een 'brede' en 'integrale' visie op gezondheid, zowel gezondheidsbescherming als gezondheidsbevordering en dit op zowel fysiek, sociaal als mentaal vlak.

4.2.4. Beoordelingskader

4.2.4.1. **BEOORDELINGSKADER MILIEUEFFECTEN**

Voor het thema Mens-gezondheid wordt het in onderstaande tabel beschreven beoordelingskader voor de milieueffecten voorgesteld. Het thema wordt hierbij opgesplitst in een aantal subthema's. Voor elk subthema worden een aantal te onderzoeken effecten gedefinieerd en de manier waarop ze onderzocht zullen worden, deze vormen de basis van de beoordeling in het MER. De wijzigingen ten gevolge van het plan zullen onderzocht worden ten opzichte van de referentiesituaties.

6

In uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaaï zijn op Vlaams niveau strategische geluidsbelastingkaarten opgemaakt en daarnaast geluidsactieplannen voor belangrijke wegen- en spoorwegen, voor de omgeving van de nationale luchthaven en voor agglomeraties met meer dan 100.000 inwoners. Deze geluidsactieplannen bevatten een overzicht van de bestaande en voorziene maatregelen om het omgevingslawaaï te beheersen en worden periodiek geëvalueerd en zo nodig aangepast. Deze geluidsactieplannen vertalen zich eveneens in een visie op korte en lange termijn.

Subthema	Criterium	Methode effectbeoordeling
Geluid	<ul style="list-style-type: none"> Bepaling geïmpacteerde wegen: relatieve wijziging emissies met 1 dB of meer. Relatieve wijziging geluidsbelasting aan verkeersgeluid op basis van combinatie relatieve wijziging emissies en de locaties van de geïmpacteerde zones. 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatieve beoordeling op basis van relatieve wijziging emissies door de verwachten wijzigingen verkeerstromen.
Lucht	<ul style="list-style-type: none"> Relatieve wijziging emissies door de verwachten wijzigingen verkeerstromen en relatieve emissieniveaus Relatieve wijziging luchtkwaliteit op basis van combinatie relatieve wijziging emissies en locaties waar de emissies wijzigen 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatieve beoordeling op basis van experten-oordeel
Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> Conflictpunten tussen verschillende verkeerstromen (zowel tussen dezelfde modi als verschillende modi) 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatieve beoordeling op basis van experten-oordeel
Fysiek, mentaal en sociaal welzijn	<ul style="list-style-type: none"> Mate van bevorderen actieve levensstijl Ervaring van omgeving/hinder Sociale rechtvaardigheid Toegankelijkheid 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatieve beoordeling op basis van experten-oordeel

4.2.4.2. TOETSINGSKADER BELEIDSDOELSTELLINGEN

Voor het thema Mens-gezondheid wordt het in onderstaande tabel beschreven toetsingskader beleidsdoelstellingen voorgesteld. Het thema wordt hierbij opgesplitst in een aantal subthema's. Voor elk subthema worden een aantal indicatoren gedefinieerd, die de basis vormen van de beoordeling in het MER. De bijdrage van het plan aan de verschillende beleidsdoelstellingen zal op deze manier onderzocht worden.

Subthema	Indicatoren
Geluid	<ul style="list-style-type: none"> Wijziging snelheid en verkeersvolume licht wegverkeer (personenwagens, bestelwagens) wegverkeer in sterk bebouwde omgevingen (onderscheid wegvakken met dominant rolgeluid (> 30 km/u) / wegvakken met dominant motorgeluid (\leq 30 km/u) Wijziging snelheid en verkeersvolume zwaar wegverkeer (vrachtverkeer vrachtwagens) in sterk bebouwde omgevingen (met aandacht voor onderscheid wegvakken met dominant rolgeluid (> 30 km/u) / wegvakken met dominant motorgeluid (\leq 30 km/u) en elektrificatieritme Wijziging toplaag wegverharding. Mate waarin spoorverkeer toe-/afneemt in sterk bebouwde omgevingen
Lucht	<ul style="list-style-type: none"> Wijziging verkeersvolume wegverkeer in sterk bebouwde omgevingen en <i>street canyons</i> (rekening houdend met vermoedelijke ontwikkeling elektrificatiegraad) Wijziging verkeersvolume vrachtverkeer in sterk bebouwde omgevingen (rekening houdend met vermoedelijke ontwikkeling elektrificatiegraad) Mate waarin binnenvaart toe-/afneemt in omgeving van sterk bebouwde omgevingen

Subthema	Indicatoren
Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> • Wijziging van kwaliteit verkeersinfrastructuur en kruisingen (conflictvrij / ongelijkvloers) • Mate waarin verkeersstromen worden gescheiden en ontvlecht • Wijziging snelheid en verkeersvolume weg en vrachtverkeer in omgevingen met groot aantal kwetsbare weggebruikers
Fysiek, mentaal en sociaal welzijn	<ul style="list-style-type: none"> • Mate waarin het plan een actieve levensstijl bevordert door meer verplaatsingen te voet of per fiets (<i>walkability</i>). • Sociale rechtvaardigheid • Toegankelijkheid

4.2.5. Beschrijving en beoordeling milieueffecten

Zoals reeds beschreven in de methodologie worden in dit MER in de eerste plaats de effecten van het strategisch plan, met name de verschillende bouwstenen van de visie, onderzocht en beoordeeld.

Daarnaast worden in het plan ook reeds een aantal concrete acties en maatregelen opgenomen om de visie op het terrein te realiseren. In een tweede hoofdstuk worden ook de effecten van deze maatregelen besproken. Deze worden niet beoordeeld: ze maken immers deel uit van het overkoepelend geheel van de visie en zijn bouwstenen, waarbij individuele effecten in dit kader samen moeten beoordeeld worden met de andere maatregelen en acties, alsook met maatregelen en acties die (nog) geen deel uitmaken van de actietabel omdat ze op een ander beleidsniveau genomen moeten worden, pas in de toekomst kunnen genomen worden, etc.

4.2.5.1. MILIEUEFFECTEN EN BEOORDELING VAN DE VISIE

De visie omvat naast de ambities een aantal concrete bouwstenen waarmee men de visie wenst te realiseren. Hierna is een overzicht opgenomen van alle bouwstenen, met per effect een eerste scoping van de impact, positief of negatief, of geen impact.

Na de tabel wordt per effectgroep besproken welke effecten we juist verwachten van deze bouwstenen.

Bouwsteen	Geluid	Lucht	Verkeers- veiligheid	Fysiek, mentaal en sociaal welzijn
<u>Veiligheid</u> <ul style="list-style-type: none"> · Wegwerken van de gevaarlijke punten, met prioriteit voor zwarte punten voor fietsers · Schoolomgevingen gelegen aan zowel gewestwegen als lokale wegen veiliger inrichten · Waar geen afgescheiden fietspaden aanwezig zijn, overwegen we een snelheidsbeperking van maximum 30 km/u (fix the mix principe) · Ontvlechten van verkeersinfrastructuur met belangrijke functie voor gemotoriseerd verkeer en netwerken met prioriteit voor langzame vervoerswijzen; - Toekennen van functies aan landelijke wegen en gebruik van landbouwkamers · Weginrichting ondersteunt maximaal de toegelaten snelheid, op wegen zonder belangrijke functie voor gemotoriseerd verkeer nemen we maatregelen om gemengd fiets- en gemotoriseerd verkeer op een veilige manier mogelijk te maken; · Ontwikkelen van vergevingsgezinde fietsinfrastructuur en wegen om letsels bij ongevallen te beperken; · Toepassen van informatietechnologie om verkeersgeleiding zo veilig mogelijk te maken, o.a. slimme adaptieve verkeerslichten, groene golven, groen licht voor openbaar vervoer; · Veiligheid van actieve weggebruikers verhogen door maximaal te werken met conflictvrije regelingen bij gelijkgrondse kruisingen; · Inzetten op politiecontroles ter afgestemde handhaving van onveilig en asociaal gedrag in het verkeer (o.a. ook tonnagebeperkingen, als snelheidsbeperkingen, alcohol, ...) over de politiezones heen · Maximaal weren van vrachtverkeer inclusief landbouwvoertuigen uit de kernen van de gemeenten en schoolomgevingen tijdens spitsuren, o.a. via aangepaste GPS-geleiding; · Sensibilisering en educatie van alle verkeersdeelnemers. · Meer uniforme en heldere reglementering rond vormen van nieuwe mobiliteit. 				
<u>Ruimte</u> <ul style="list-style-type: none"> · Betere afstemming tussen het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid; · Maximaal inzetten op nabijheid voor nieuwe ontwikkelingen: rond strategische collectieve vervoerknooppunten, op plaatsen met aanvaardbare wandel- en fietsafstand van een voldoende pakket van basisvoorzieningen; · Terugdringen van het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem; 				

Bouwsteen	Geluid	Lucht	Verkeers- veiligheid	Fysiek, mentaal en sociaal welzijn
<ul style="list-style-type: none"> · Verhogen van de dichtheid van (nieuwe) woonontwikkelingen op plaatsen met voldoende gunstige OV- en fietsbereikbaarheid en een voldoende basisvoorzieningsniveau; · Maximaal inzetten op de fiets en OV als verplaatsingsmiddelen voor het woon-werkverkeer door het creëren van nabijheid, een mentaliteitsverandering en sensibilisering; · Minimum een modal split halen met een aandeel van 40% duurzame verplaatsingen tegen 2024; · Maximaal ontwikkelen en verdichten van tewerkstellingspolen op locaties die zowel worden gekenmerkt door een mix aan functies als een goede bereikbaarheid met duurzame modi; · Maximaal inzetten op directe en veilige fietsverbindingen tussen tewerkstellingspolen en de dichtstbijzijnde woonkernen; · Maximaal inzetten op stationsomgevingen met een sterke knooppuntwaarde voor de ontwikkeling en verdichting van de tewerkstellingspolen; · Zonevremde bedrijven in het buitengebied moeten uitdoven en krijgen plaats op een nieuwe, meer strategisch gelegen locatie. Op die manier wordt de autoafhankelijkheid voor woon-werkverplaatsingen verder teruggedrongen; · Voor bestaande bedrijventerreinen dient er maximaal ingezet te worden op het voorzien van nieuwe infrastructuur om goederenvervoer via het water en via het spoor te faciliteren; 	<div style="background-color: #92d050; width: 100%; height: 100%;"></div>	<div style="background-color: #92d050; width: 100%; height: 100%;"></div>	<div style="background-color: #92d050; width: 100%; height: 100%;"></div>	<div style="background-color: #92d050; width: 100%; height: 100%;"></div>
<p><u>Fietsverkeer</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Bijstellen BFF op basis van regionale behoeften - Realisatie volledig, vlot en veilig bovenlokaal fietsnetwerk inclusief fietssnelwegen - Streven naar verknoping van alle regionale bedrijventerreinen met een mobiliteitsvraag met het fietsnetwerk; - Uitwerken kader voor interferentie met watergebonden bedrijvigheid langsheen en kanaal Roeselare-Leie en fietsroutes · Wegwerken van de missing links en oncomfortabele schakels met prioriteit voor schoolomgevingen; · Fix the mix concept toepassen binnen kernen van steden en gemeenten; - Nagaan of landbouwwegen ingezet kunnen worden als autoluwe, alternatieve fietsroutes mits de nodige maatregelen; · Alternatieve routes op bestaande landelijke wegen voor fietsverbindingen langs gewestwegen; · Verhogen van de veiligheid op landelijke wegen door voorzien van tractorsluizen, uitwijkzones, weren landbouwverkeer indien er geen landbouwfunctie meer is. · Fietsverplaatsingen binnen stedelijke gebieden moeten minstens concurrentieel zijn met verplaatsingen met de auto; · Inzetten op verkeersveiligheid door schoolomgevingen verkeersveilig te maken, vergevingsgezinde fietspaden te ontwerpen etc. - Sociaal veilig maken door verlichting of, waar niet wenselijk, voorzien in alternatieve routes (vb groene 62 in Torhout) 				

Bouwsteen	Geluid	Lucht	Verkeers- veiligheid	Fysiek, mentaal en sociaal welzijn
<p><u>Openbaar vervoer op lange termijn</u></p> <ul style="list-style-type: none"> · Verschillende lagen lijnen van het OV-netwerk sluiten op elkaar aan in hiërarchische knooppunten waar de overstap naar andere vervoersmodi kan plaatsvinden; knopen en hoppinpunten als poorten tot het netwerk en focusplaatsen van combimobiliteit · Aanbieden van regulier openbaar vervoer op plekken en momenten dat er voldoende mensen gebruik van willen en kunnen maken. Relaties met een beperkte vraag vangen we op binnen het vervoer op maat met een gepast aanbod aan flexvervoer. · Creëren van een aantrekkelijk alternatief voor de auto met een focus op (middel)lange afstanden (tussen stedelijke kernen en tewerkstellingspolen, meer dan een kwartier fietsen) en de link met omliggende vervoerregio's; · Verbeteren van aanbod (frequentie, amplitude) en kwaliteit (comm. snelheid, betrouwbaarheid) creëert assen met Hoogwaardig Openbaar vervoer; · Versterken van het openbaar vervoer door toekomstige ruimtelijke ordening hier op te richten; 				
<p><u>Autoverkeer</u></p> <ul style="list-style-type: none"> · Terugdringen aantal gereden autokilometers door o.a. verplaatsingen te vermijden of maximaal in te korten en door het aantrekkelijker maken van duurzame modi; · Bevorderen van verkeersveiligheid in kernen door het 'fix the mix' principe toe te passen · Inzetten op het aantrekkelijker maken van duurzame modi o.a. door de autogebruiker bewuster te maken van de verborgen kosten of door meer aanbod aan duurzame vervoersmodi te stimuleren; · Uitfasering voertuigen op klassieke brandstoffen, reeds een halvering in de stadcentra tegen 2025; · De vervoerregio ondersteunt de Vlaamse plannen voor het weren van vervuilende wagens tegen 2029 op het hele Vlaamse grondgebied. 				
<p><u>Parkeren</u></p> <ul style="list-style-type: none"> · Aantrekkelijker maken combinaties met alternatieve modi (en carpoolen) door aanleg van, randparkings, carpoolparkings en K+R parkings; · Tarieven van stationsparkings regionaal beter op elkaar af stemmen; · Geparkeerde vrachtwagens maximaal opvangen op privaat terrein van betreffende bedrijven; · Aanleggen van extra vrachtwagenparkings met de nodige beveiliging, enerzijds langs de autostrades en anderzijds nabij bedrijven. · De vervoerregio werkt een richtinggevend kader uit om binnen de gemeentes gedifferentieerde minimum- en maximumparkeernormen te hanteren; · Inzetten op een uniform (digitaal) betalingssysteem voor straatparkeren. 				
<p><u>Wegencategorisering</u></p>				

Bouwsteen	Geluid	Lucht	Verkeers- veiligheid	Fysiek, mentaal en sociaal welzijn
<ul style="list-style-type: none"> · Invoeren van de nieuwe wegcategorisering om een robuust wegennet te realiseren (= betere afwikkeling van de verschillende vervoersstromen, verbeteren doorstroming en verhogen verkeersveiligheid) · Duidelijker onderscheid tussen verbindingswegen (bestaande uit het hoofdwegennet en het dragende netwerk) en wegen met louter een ontsluitings- en erftoegangsfunctie (het lokale wegennet). · Betere afscherming van het lokale wegennet voor doorgaand verkeer door behoud van de boomstructuur in functie van verkeersleefbaarheid en -veiligheid. 				
<p><u>Logistiek en vrachtverkeer</u></p> <ul style="list-style-type: none"> · Inzetten op alternatieven voor goederentransport over de weg (via het water- of spoor netwerk) · Het gebruik van binnenvaart en spoor moet toenemen door infrastructuurwerken en verbeterde doorstroming, door de ontwikkeling en ontsluiting van logistieke knooppunten met goede overslagmogelijkheden en het stimuleren van synchromodaliteit dankzij technologische ontwikkelingen die de informatiestromen en samenwerking tussen verschillende modi vergemakkelijken. · Betere ontsluiting via het water: zowel voor bedrijven en bedrijventerreinen langs het kanaal Roeselare-Leie als wat betreft overslagmogelijkheden voor verder gelegen bedrijven, (uit)bouw terminal in Roeselare en Wielsbeke; <ul style="list-style-type: none"> - De staat en bevaarbaarheid kanaal Roeselare-Leie opwaarderen - Capaciteitsverhoging spoor door aanleg uitwijksporen voor goederentreinen tussen Kortrijk naar de havens - In beeld brengen vraag en volumes ikv onderzoek haalbaarheid spoorterminal in de regio · Verkennen van technologische innovaties zoals onbemande vaart, logistiek transport via de lucht en pijpleidingen. <ul style="list-style-type: none"> - Optimalisaties in de aangrenzende regio's: waternetwerk, spooroverslagterminal LAR, bottleneck treinverkeer in Gent Sint-Pieters, binnenvaartontsluiting Antwerpen. 	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%; background-color: #ffcdd2; height: 100%;"></div> <div style="width: 55%; background-color: #c8e6c9; height: 100%;"></div> </div>			
<p><u>Vrachtroutenetwerk</u></p> <ul style="list-style-type: none"> · Invoeren van een nieuw regionaal vrachtroutenetwerk dat bedrijventerreinen verbindt en ontsluit, vrachtverkeer kanaliseert en kwetsbare gebieden vrijwaren van hinder door vrachtverkeer. · Voorkomen van uitwijkgedrag van vrachtverkeer door sturende elementen die de verkeersveiligheid en -leefbaarheid van de kernen ten goede komen: een sturende kilometerheffing, regionaal afgestemde tonnagebeperkingen, toepassen van venstertijden in kernen en schoolomgevingen. 	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%; background-color: #ffcdd2; height: 100%;"></div> <div style="width: 55%; background-color: #c8e6c9; height: 100%;"></div> </div>			
<p><u>Toegankelijkheid</u></p> <ul style="list-style-type: none"> · Openbaar vervoer toegankelijk maken voor iedereen (jongeren, ouderen, mensen met een functionele beperking, inkomenszwakke groepen) met focus op de nabijheid van het aanbod, de halte-infrastructuur als het rollend materieel. 				

4.2.5.1.1. Geluid

De meeste bouwstenen hebben rechtstreeks of onrechtstreeks een positief effect op de omgeving (groene vakjes in de tabel). Het zijn dan voornamelijk de bouwstenen die zorgen voor een modal shift naar meer duurzame vervoersmodi. De wagen wordt ingeruild voor de fiets, het OV, verplaatsingen te voet... waardoor er minder geluidsemissies optreden en de impact naar de omgeving vermindert. Uit hoofdstuk 4.1.3 Geluid, blijkt dat door wijzigingen in verkeersstromen de gemiddelde geluidsafname (de ééngetalswaarde) van het doorgerekende scenario voor alle gebiedstypes verwaarloosbaar is. De verschillen in geluidsemissies t.o.v. de referentiesituatie zijn kleiner dan 1 dB(A). Hierbij dient opgemerkt te worden dat er binnen een bepaald gebiedstype er wel altijd plaatsen zullen zijn met auditief waarneembare toenames en afnames van geluidsemissies. Hoewel de reducties beperkt zijn, is de impact, rekening houdend met het belang van geluidsverstoring voor de gezondheid, **beperkt positief (score +1)**.

Daarnaast zijn er nog enkele bouwstenen die zowel positieve als negatieve effecten hebben (oranje vakjes). Het gaat dan voornamelijk om bouwstenen gericht op de modal shift van goederentransport over de weg naar goederentransport via het spoor. Het verminderen van vrachtwagens op de weg heeft een positief effect op de geluidsemissies. Door een intensiever gebruik van het spoorverkeer kunnen er lokaal wel negatieve effecten optreden. Ook door het invoeren van een nieuw regionaal vrachtroutenetwerk en het uitbreiden van het OV-aanbod zullen er zich wijzigingen voordoen in verkeersstromen die lokaal zowel positieve als negatieve effecten met zich meebrengen. Er van uitgaande dat de positieve effecten zwaarder doorwegen, omwille van het groter aantal geïmpacteerden, worden deze effecten als **beperkt positief (score +1)** beoordeeld.

Het globale effect met betrekking tot geluid wordt als **beperkt positief (score +1)** beoordeeld.

4.2.5.1.2. Lucht

Ook wat betreft luchtverontreiniging hebben de meeste bouwstenen rechtstreeks of onrechtstreeks een positief effect op de omgeving (groene vakjes in de tabel). Het gaat dan ook voornamelijk om de bouwstenen die zorgen voor een modal shift naar meer duurzame vervoersmodi. De wagen wordt ingeruild voor de fiets, het OV, verplaatsingen te voet... waardoor er minder luchtmissies optreden en de impact naar de omgeving vermindert. Uit hoofdstuk 4.1.2 Lucht, blijkt dat in het doorgerekende scenario per typegebied, maar ook globaal in de VVR, er in de geplande situatie minder NO_x-emissies te verwachten zijn ten gevolge van wegverkeer in het algemeen (globale afname met ongeveer 6,1%). De meest relevante positieve impact doet zich hierbij voor t.h.v. de kernen (-9,4%) gevolgd door de kwetsbare gebieden (-8,5%) en de stedelijke gebieden (-8,4%). In de stedelijke gebieden en de kernen ondervinden de bewoners de grootste impact van het wegverkeer gezien de woningen veel dicht bij de wegen staan, vaak aaneengesloten. De impact neemt ook zeer snel af met de afstand tot de weg. Op basis van het doorgerekende scenario wordt de impact als **positief (score +2)** beoordeeld.

Daarnaast zijn er nog enkele bouwstenen die zowel positieve als negatieve effecten hebben (oranje vakjes). Het gaat dan voornamelijk om bouwstenen gericht op de modal shift van goederentransport over de weg naar goederentransport via water of spoor. Zo leiden alle elementen van het plan die inzetten op meer transport via binnenvaart (ipv via de weg) ertoe dat de globale transportemissies van NO_x, maar ook van PM, UFP, roet, SO₂,... , zullen toenemen (de relatieve transportemissies van scheepvaart liggen hoger dan deze voor wegtransport). Inzetten op meer binnenvaart leidt er wel toe dat de locaties waar de emissies optreden zullen wijzigen. In die zin leidt dit planelement tot een verschuiving van de impact, nl afname van de impact langs wegen, en toename van de impact langs vaarwegen. Hierdoor treedt er ook een verschuiving op qua blootstelling van omwonenden. Inzetten op meer transport via het spoor leidt hierbij ook enkel tot een positieve impact inzake uitlaatgassen voor zover dit extra transport gebeurt via elektrische tractie. Dieseltractie bij spoor leidt ook tot relatief hogere emissies dan via wegtransport. Ook hier kan gewezen worden op de verschuiving qua locaties waar de wijzigingen zich voordoen. Ook door het invoeren van een nieuw regionaal vrachtroutenetwerk, het uitbreiden

van het OV-aanbod en het opleggen van snelheidsbeperkingen in kernen zullen er zich wijzigingen voordoen in verkeersstromen die lokaal positieve en negatieve effecten met zich meebrengen. Globaal gezien wordt de impact van deze planingrepen als **verwaarloosbaar (score 0)** beoordeeld gezien er zich zowel positieve als negatieve effecten (kunnen) voordoen.

Het globale effect met betrekking tot luchtmissies wordt als **beperkt positief tot positief (score +1/+2)** beoordeeld. Hierbij wordt rekening gehouden met het feit dat het doorgerekende scenario een 'te optimistische benadering' is en de effecten bijgevolg minder expliciet zullen zijn. Daarnaast zullen wijzigingen in verkeersstromen lokaal zeker een positieve impact hebben, maar zijn op andere locaties ook negatieve effecten niet uitgesloten.

4.2.5.1.3. Verkeersveiligheid

Wat betreft verkeersveiligheid scoren praktisch alle bouwstenen positief (of neutraal). Het gaat dan voornamelijk om de bouwstenen die zorgen voor een modal shift naar meer duurzame vervoersmodi. De wagen wordt ingeruild voor de fiets, het OV, verplaatsingen te voet... wat een positieve impact heeft op de verkeersveiligheid. Daarnaast zorgt de nieuwe wegcategorisering en het nieuw regionaal vrachtrouten netwerk door bijvoorbeeld afscherming van het lokale wegennet, voor een verschuiving van de verkeersstromen naar minder drukke of minder dichtbevolkte locaties. Globaal gezien worden deze bouwstenen als **positief (score +2)** beoordeeld.

Daarnaast zijn er ook maatregelen opgenomen specifiek gericht op het verhogen van de verkeersveiligheid zoals bijvoorbeeld het verkeersveilig maken van schoolomgevingen, het wegwerken van gevaarlijke punten (zwarte punten voor fietsers), vergevingsgezinde fietspaden/wegen, fix the mix-principe, het ontvlechten van verkeersinfrastructuren... Deze bouwstenen worden als **zeer positief (score +3)** beoordeeld voor wat betreft verkeersveiligheid.

Enkel het uitfaseren van voertuigen op klassieke brandstoffen wordt als **beperkt negatief (score -1)** beoordeeld. Bij snelheden onder 30 km/u primeert immers het motorgeluid over het rolgeluid van de wagen. Elektrische voertuigen zijn bij lage snelheden minder hoorbaar wat een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid.

Globaal gezien wordt de impact met betrekking tot verkeersveiligheid als **positief tot zeer positief (score +2/+3)** beoordeeld. Hierbij wordt rekening gehouden met het feit dat wijzigingen in verkeersstromen lokaal zeker een positieve impact zullen hebben, maar dat op andere (minder relevante) locaties ook negatieve effecten kunnen optreden.

4.2.5.1.4. Fysiek, mentaal en sociaal welzijn

Ook wat betreft fysiek, mentaal en sociaal welzijn scoren praktisch alle bouwstenen positief (of neutraal). De bouwstenen die zorgen voor een modal shift naar meer duurzame vervoersmodi, zorgen voor een meer actieve levensstijl met een positieve impact op het fysiek, mentaal en sociaal welzijn. Het weren van (vracht)verkeer uit de kernen zal ook op die locaties de leefbaarheid verhogen en een positieve impact hebben op dit subthema. Daarnaast zijn er ook de maatregelen die specifiek bedoeld zijn om de verkeersveiligheid te verhogen en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te verbeteren zowel naar jongeren, ouderen, mensen met een functionele beperking als naar inkomenszwakke groepen. Ook deze maatregelen hebben een positieve impact op het fysiek, mentaal en sociaal welzijn.

De bouwstenen die bijkomende verharding met zich meebrengen, kunnen dan weer een (beperkt) negatief effect veroorzaken vermits het overstromingsgevaar en hittestress in de hand werkt. Deze effecten zijn afhankelijk van de locatie en bijvoorbeeld groter in stedelijke gebieden dan in openruimtegebied.

Over het algemeen wordt de impact als **positief (score +2)** beoordeeld, rekening houdend met het feit dat wijzigingen in verkeersstromen lokaal een positieve impact kunnen hebben, maar op andere (minder relevante) locaties een negatieve impact kunnen veroorzaken.

4.2.5.2. MILIEUEFFECTEN VAN DE ACTIES

Om de visie te realiseren, zijn een aantal concrete acties geformuleerd. Dit betreffen acties uit te voeren door de vervoerregio's, de gemeentes, of betreffen suggesties voor andere overheden en instanties die door de vervoerregio voorgesteld worden.

De acties betreffen concrete infrastructuuraanpassingen, lokaal beleid, studies (verdere uitdieping van specifieke of lokale problemen, evaluatiestudies ..) of operationele wijzigingen, flankerend beleid... Daar studies en verder onderzoek op dit ogenblik nog niet leiden tot concrete uitvoeringen wordt er pas een effect verwacht na het formuleren van bijkomende maatregelen. De studies zelf hebben geen effecten op mens-gezondheid.

Actie-nr.	Actie	Deelacties					Duiding en eventuele aanbevelingen
			Geluid	Lucht	Verkeers-veiligheid	Fysiek, mentaal en sociaal welzijn	
	Veiligheid <u>Infrastructuur en technologie</u>						
1.1	We werken de gevaarlijke punten weg aan de hand van een dynamische prioriteitenlijst, met prioriteit voor zwarte punten voor fietsers (https://wegenenverkeer.be/veilig-op-weg/gevaarlijke-punten). De 'grijze punten' (locaties van bijna-ongevallen en/of locaties die omwille van de veiligheid worden gemeden door de gebruikers) in kaart brengen met gegevens uit o.a. rijveiligheidssystemen en remsystemen in geconnecteerde wagens en deze grijze punten nadien proactief aanpakken.					Zie hoger: algemene beoordeling	
1.2	Onveilige schakels in het fietsnetwerk (fietsssnelwegen, BFF, lokaal fietsnetwerk) wegwerken, inclusief onveilige oversteekplaatsen (zie thema 'fiets'). Het (nieuwe) Vademecum fietsvoorzieningen geldt als leidraad voor het bepalen van de (graad van) onveiligheid.					Zie hoger: algemene beoordeling	
1.3	Schoolomgevingen, zowel aan drukke gewestwegen als langsheen lokale wegen, verkeersveilig inrichten. Doorgaand (vracht)verkeer maximaal weren door het 'fix the mix'-principe toe te passen in de kernen van onze steden en gemeenten, in de schoolomgevingen en woonwijken en – waar nodig en mogelijk - op wegen die deel uit maken van bovenlokale en lokale fietsnetwerken (bv. door het nemen van circulatiemaatregelen en het verlagen van de maximumsnelheid).					Zie hoger: algemene beoordeling	

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Fysiek, mentaal en sociaal welzijn				Duiding en eventuele aanbevelingen
			Geluid	Lucht	Verkeers-veiligheid		
1.4	Invoeren van zones 30 in de kernen en schoolomgevingen.						Zie hoger: algemene beoordeling
1.5	Waar geen afgescheiden of verhoogd aanliggende fietspaden aanwezig zijn, snelheidsremmende maatregelen nemen zoals de maximumsnelheid waar nuttig verlagen naar 50 km/u of 30 km/u, waar nuttig fietsstraten inrichten en de weginrichting waar nodig aanpassen aan gemengd gebruik door fietsers en gemotoriseerd verkeer.						Zie hoger: algemene beoordeling
1.6	We zetten sterk in op het ontvlechten van verkeersinfrastructuren en netwerken met prioriteit voor actieve vervoerswijzen. We halen de fietser en de automobilist waar mogelijk en nodig uit elkaar, inzonderheid in schoolomgevingen. De nieuwe wegcategorisering en de daaraan gekoppelde functies vormen hiervoor de basis. Waar fietsers mengen met gemotoriseerd verkeer houden we de snelheid laag.						Een eventuele ruimte-inname kan leiden tot een negatief effect op fysiek, mentaal en sociaal welzijn.
1.7	Voor landelijke wegen de oefening maken op welke van deze wegen fietsverkeer en landbouwverkeer kunnen samengaan. Op basis van een te ontwikkelen kader, maatregelen nemen om gemengd fiets- en gemotoriseerd verkeer op een veilige manier mogelijk te maken op wegen buiten de bebouwde kom zonder belangrijke functie voor gemotoriseerd verkeer, zoals landelijke wegen (bijvoorbeeld via snelheidsverlagingen, uitwijkzones, tractorsluizen of filters, ...).						Zie hoger: algemene beoordeling
1.8	Vergevingsgezinde wegen inrichten om wagens bij ongevallen op een veiligere manier tot stilstand te laten komen en om letsels bij eenzijdige fietsongevallen maximaal te beperken (cfr. https://wegenenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen/vergevingsgezinde-wegen).	Pro-actief op zoek gaan naar locaties met veel eenzijdige fietsongevallen.					Een eventuele ruimte-inname kan leiden tot een negatief effect op fysiek, mentaal en sociaal welzijn.
1.9	Lichtenregelingen op kruispunten conflictvrij maken, afhankelijk van de intensiteit en de netwerkfunctie voor gemotoriseerd verkeer en fietsers in respectievelijk de wegcategorisering en het fietsnetwerk.	In kaart brengen van lichtengeregelde kruispunten met conflicten tussen autoverkeer en fietsers. Afwegingskader creëren om te bepalen waar en wanneer conflictvrije lichtengeregelde kruispunten gewenst zijn.					

Actie-nr.	Actie	Deelacties				Fysiek, mentaal en sociaal welzijn	Duiding en eventuele aanbevelingen
			Geluid	Lucht	Verkeers-veiligheid		
1.10	Toepassen van informatietechnologie om verkeersgeleiding zo veilig mogelijk te maken: slimme adaptieve verkeerslichten, groene golven, groen licht voor openbaar vervoer.	Investeren in slimme verkeerslichtenregelingen. Waar nuttig en veilig toepassen van 'Vierkant groen voor fietsers' en 'Rechts af door rood voor fietsers'. Voorzieningen treffen voor mensen met visuele beperking					Zie hoger: algemene beoordeling
1.11	Technologie in individuele voertuigen stimuleren om de veiligheid te verhogen: waarschuwingssystemen, systemen voor veilige afstand, adaptieve cruise control, automatisch remmen in gevaarsituaties, ...						Zie hoger: algemene beoordeling
1.12	De infrastructuur proactief voorbereiden op de komst van zelfrijdende voertuigen.						Zie hoger: algemene beoordeling
1.13	Onderzoeken hoe het steeds groter en zwaarder worden van landbouwvoertuigen tegengegaan kan worden.						Zie hoger: algemene beoordeling
Regulering en handhaving							
2.1	Actievere handhaving voor snelheid, alcohol, afleiding, roekeloos rijgedrag, controle staat van het voertuig en/of de fiets, naleving fietsstraten, net als actievere handhaving van tonnagebeperkingen. Afstemming tussen politiezones is wenselijk. De capaciteit om boetes te verwerken (via de GVC's) wordt afgestemd op de toename van de politiecontroles.						
2.2	Drempel verlagen voor inbeslagname van het rijbewijs voor overtredingen m.b.t. snelheid, alcohol, afleiding en roekeloos rijgedrag.						
2.3	Boetes voor snelheidsovertredingen en alcoholgebruik verhogen en exponentieel laten toenemen bij herhaling.						
2.4	De handhaving van zowel tonnagebeperkingen als snelheidsbeperkingen over de politiezones heen afstemmen.						
2.5	Toegelaten snelheden afstemmen tussen gemeenten en over vervoerregio's heen. De inrichtingsprincipes van de wegencategorisering gelden hierbij als leidraad.						
2.6	Een slimme snelheidsbegrenzer in elke wagen verplichten.						
2.7	Een alcoholslot verplichten bij recidive.						
2.8	(Fiets)ongevallen systematisch registreren en de ongevalldata analyseren. Deze analyse vormt een leidraad bij het kritisch evalueren van de bestaande infrastructuur en indien nodig de aanpassing ervan.						

Actie-nr.	Actie	Deelacties				Fysiek, mentaal en sociaal welzijn	Duiding en eventuele aanbevelingen
			Geluid	Lucht	Verkeers-veiligheid		
2.9	In uitvoering van het GAS-decreet kunnen GAS-ambtenaren worden ingezet voor de handhaving van beperkte snelheidsovertredingen.						
2.10	BOB-campagnes behouden en versterken.						
	<u>Gedrag, beleid en monitoring</u>						
3.1	Bestaande verkeerseducatie in scholen versterken. Een goede samenwerking tussen scholen en lokale overheden, met overdracht van kennis en materiaal, is hierbij belangrijk. Voor de leerlingen van de derde graad lager onderwijs een fietsexamen organiseren. Op jongere leeftijd kan het voetgangersexamen worden georganiseerd.						
3.2	Verplichte (herhaalde) opleidingen vrachtwagenchauffeurs benutten voor stimuleren verkeersveilig rijgedrag.						
3.3	De kennis van verkeersregels en -vaardigheden, risicoperceptie en bewuste aandacht voor kwetsbare weggebruikers (ook buiten en na de rijopleiding) versterken bij alle weggebruikers via o.a. sensibiliseringscampagnes en opfrissingscursussen.						
3.4	Sensibilisering en educatie ook verder uitbouwen via bedrijven en horeca. Een groot deel van de bevolking kan op deze manier bereikt worden. Daarom ondersteuning bieden aan, onder andere, preventie-adviseurs om hier voldoende aandacht aan te schenken.						
3.5	Werk maken van een meer uniforme en heldere reglementering (als plaats op de weg, snelheid en aangepaste verkeersborden) inzake speed pedelecs, elektrische steps en andere vormen van nieuwe mobiliteit, met het oog op maximaliseren van de verkeersveiligheid.						
3.6	Monitoring van de evoluties op vlak van verkeersveiligheid uitvoeren en versterken.						
3.7	Gebruik maken van de kennisdeling van de Coalitie van 30 en indien gewenst (gemeentelijke autonomie) de intentieverklaring ondertekenen.						
3.8	Tonnagebeperkingen invoeren die over gemeentegrenzen en vervoerregio's heen op elkaar worden afgestemd en uptodate gehouden via intergemeentelijk overleg.						De tonnagebeperkingen leiden tot een betere verkeersveiligheid en het vrijwaren van zones met hoge aantallen kwetsbare receptoren.
3.9	Het bestaande traject van de vzw Verkeersveilig West-Vlaanderen gebruiken als inspiratie om het lokale verkeersveiligheidsbeleid te versterken en een actieplan op te stellen met als doel 'nul doden of zwaargewonden in en door het verkeer'. Op maat van de gemeente kunnen acties worden ondernomen zoals	Ondertekening van het SAVE-charter. Opstellen actieplan aan de hand van een zelfevaluatie van het verkeersveiligheidsbeleid. Het Charter Werftransport gebruiken om zwaar verkeer op ongewenste					

Actie-nr.	Actie	Deelacties				Fysiek, mentaal en sociaal welzijn	Duiding en eventuele aanbevelingen
			Geluid	Lucht	Verkeersveiligheid		
		<p>tijdstippen uit schoolomgevingen te weren (aangevuld met handhaving)</p> <p>Het opleggen van venstertijden in omgevingsvergunningen.</p>					Kwetsbare locaties worden hierdoor gevrijwaard.
	Fiets Netwerk						
4.1	<p>Masterplan Fietsnetwerk Midwest opmaken, waarin het bestaande BFF als vertrekpunt geldt, maar op basis van behoeften op regionaal niveau zal worden bijgesteld.</p> <p>Bij de opmaak van het Masterplan Fiets gaat specifieke aandacht naar o.a. de gewenste prioritering zoals beschreven in de visienota van het RMP, de multimodaliteit met bus, tram en/of trein, het veilig verbinden van deelgemeenten met elkaar, het voorzien van ongelijkgrondse kruisingen waar nodig, het veilig inrichten van fietssnelwegen op landelijke wegen en/of voorzien van alternatieve routes, de plaats van de speed pedelecs op de fietsroutes.</p> <p>Effectieve criteria bepalen wanneer een BFF wenselijk of noodzakelijk is, om te voorkomen dat dit een gevoelsmatige discussie wordt.</p>						
4.2	<p>Opmaak lokaal fietsnetwerk (gemeentelijk niveau)</p> <p>Realiseren van een volledig BFF inclusief fietssnelwegennet en volledige lokale fietsnetwerken.</p> <p>Voor het bepalen van de meest prioritaire segmenten zijn volgende (combinatie van) bronnen relevant: rapport staat van de fietspaden langs gewestwegen (AWV), conformiteitskaart BFF en fietssnelwegen (provincie), het vrachtroutennetwerk en de wegencategorisering.</p> <p>Bij de realisatie wordt de oefening gemaakt waar het mogelijk is het BFF te realiseren zonder nieuwe (dure) infrastructuur aan te leggen, maar door de ruimte voor het autoverkeer terug te dringen ten voordele van de ruimte voor de fietser met aandacht voor de groeiende diversiteit van fietsers (e-bike, speed pedelec, bakfiets,...) (bvb autorijstrook vervangen door fietspad).</p> <p>Bij realisatie van fietsverbindingen door natuurgebied gaat prioriteit naar het creëren van verkeersveiligheid.</p> <p>Bij werken aan de rijbaan of het fietspad (bv. rioleringswerken) steeds nagaan of dit de aanleiding kan zijn voor een quick win voor de fietsinfrastructuur, en deze quick wins mee uitvoeren.</p>						<p>Een eventuele ruimte-inname kan leiden tot een negatief effect op fysiek, mentaal en sociaal welzijn. Deze maatregel maakt echter ook de oefening om ruimte te maken in bestaande verhardingen die minder door autoverkeer gebruikt wordt. Voor de overige effectengroepen is de impact neutraal tot positief.</p> <p>Zie hoger: algemene beoordeling</p>
4.3							
4.4	<p>Bestaande fietsverbindingen worden structureel onderhouden via onderhoudsplannen en aangepast onderhoudsmateriaal.</p>						

Actie-nr.	Actie	Deelacties				Fysiek, mentaal en sociaal welzijn	Duiding en eventuele aanbevelingen
			Geluid	Lucht	Verkeers-veiligheid		
4.5	<p>Om zicht te hebben op de staat van het fietsnetwerk is het van belang te beschikken over de nodige en meest actuele informatie.</p> <p>- De provincie beschikt over een overzichtskaart die een beeld geeft van de staat van het BFF (conformiteit) en de fietssnelwegen. Deze overzichtskaart wordt continu bijgewerkt en up to date gehouden, waarbij afstemming gebeurt met het tweejaarlijkse rapport 'Staat en inrichting van de fietspaden langs gewestwegen' (AWV).</p> <p><i>Conformiteitskaart BFF:</i> https://www.geoloket.be/gwserver/apps/webappviewer/index.html?id=25aeeb730453465c84950bd1a669ec80</p> <p><i>Rapport 'Staat en inrichting van de fietspaden langs gewestwegen':</i> https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/2022-12-12%20Rapport%20meetjaar%202021%20v3.pdf</p> <p>De staat van het lokale fietsnetwerk, schoolroutes etc. wordt in kaart gebracht door de lokale besturen.</p>						
4.6	Alle regionale bedrijventerreinen aansluiten op het fietssnelwegennet of het BFF.						Zie hoger: algemene beoordeling
4.7	Alle lokale bedrijventerreinen aansluiten op ten minste het lokaal fietsroutennetwerk.	<p>In kaart brengen van de lokale fietsnetwerken</p> <p>In kaart brengen van de lokale mobiliteitsvraag van de bedrijventerreinen.</p> <p>In kaart brengen van de bestaande en gewenste fietsroutes met de bijhorende knelpunten en opportuniteiten.</p> <p>In kaart brengen van bestaande en gewenste fietsroutes voor kinderen naar lagere scholen en middelbare scholen.</p>					
4.8	Alle scholen aansluiten op ten minste het lokaal fietsroutennetwerk. Voor secundaire scholen ook veilige aanrijroutes selecteren naar het BFF.	<p>Een kader opstellen om te bepalen aan welke voorwaarden schoolroutes moeten voldoen.</p> <p>De staat en veiligheid van de bestaande verbindingen nagaan.</p> <p>Zoeken naar intergemeentelijke samenwerkingen voor de verdere uitrol van de schoolroutes.</p>					
<u>Prioriteiten</u>							

Actie-nr.	Actie	Deelacties				Fysiek, mentaal en sociaal welzijn	Duiding en eventuele aanbevelingen
			Geluid	Lucht	Verkeersveiligheid		
5.1	De doorlooptijd om verbindingen in het BFF te realiseren is soms erg lang. De Vlaamse overheid herbekijkt het proces, waardoor de doorlooptijd voor de realisatie van fietsverbindingen verkort kan worden. Daarnaast stimuleren we - met het oog op een snellere realisatie van fietsverbindingen - het gebruik van de nieuwe onteigeningsprocedure (= maximum termijn minnelijke schikking waarna sneller kan overgegaan tot gerechtelijke onteigening).	De Vlaamse overheid neemt onteigeningskosten maximaal mee op in de subsidiabele kosten bij de (her)aanleg van fietspaden.					
5.2	In het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) jaarlijks meer geld toewijzen aan de modus fiets, die sterk moet groeien, dan naar de modus auto, waarvan het gebruik moet afnemen.						
<u>Game changers</u>							
6.1	De oefening maken welke wegen overgedimensioneerd zijn voor (de functie die ze moeten vervullen voor) het gemotoriseerd verkeer en een interessante fietsverbinding binnen de fietsnetwerken zouden kunnen vormen en/of kunnen ingezet voor ontharding in het kader van klimaatadaptatie.						
6.2	Afhankelijk van de ligging en het (functionele of recreatieve) karakter van fietsverbindingen is het niet altijd gewenst om verbindingen te verharderen. Er wordt een kader geschept waarin wordt opgenomen in welke situaties verharding van het (recreatieve) fietsnetwerk uitzonderlijk niet nodig is. Een maximaal comfort van de fietser blijft daarbij evenwel centraal staan.						
6.3	De uitbreiding van (bestaande) fietsdeelsystemen – na de uitrol van het vervoer op maat - onderzoeken. Eenzelfde deelsysteem binnen de regio creëert gebruiksgemak. Diensten van onderhoud en pechverhelping maken hiervan deel uit.						
<u>Omkaderende maatregelen en fietsveiligheid</u>							
7.1	Fietspaden slim verlichten om de sociale veiligheid te verhogen en fietsgebruik ook 's avonds of in de winter te stimuleren (met specifieke aandacht voor de impact van verlichting in natuurgebieden).						De verlichting kan leiden tot een subjectief veiligheidsgevoel, wat positieve effecten genereert. Echter zijn ook andere mogelijke ingrepen voor sociaal veiligheidsgevoel (meer) gewenst, omdat verlichting ook een negatieve impact kan hebben

Actie-nr.	Actie	Deelacties				Fysiek, mentaal en sociaal welzijn	Duiding en eventuele aanbevelingen
			Geluid	Lucht	Verkeersveiligheid		
7.2	Meer inzicht verwerven in de fietsstromen in de regio	Fietstellingen uitvoeren. Een tool ontwikkelen om fietsstromen in de vervoerregio te monitoren. De tellingen analyseren en de inzichten gebruiken als input voor het verdere fietsbeleid					via lichthinder en negatieve impact op het biologische slaappatroon. De beoordeling is worst-case
7.3	Zinvolle campagnes opzetten om fietsgebruik te stimuleren en mensen te overtuigen van het belang en gemak van de fiets (inclusief aandacht voor het belang van een veilige fiets).						
7.4	Bestaande fietsopleidingen uitbreiden en verruimen, met aandacht voor specifieke doelgroepen (fietseducatie op school, nieuwkomers, elektrische fietsen en speed pedelecs,...)						
7.5	Quick Scan Fietsbeleid (zelfevaluatie-instrument van Fietsberaad Vlaanderen, VSV en partners: https://fietsberaad.be/documenten/quick-scan-fietsbeleid/) gebruiken als tool om lokale besturen zicht te geven op hun fietsbeleid met het oog op het versterken en uitdiepen ervan. Overkoepelend stellen de lokale besturen gewenste doelstellingen op.						
Openbaar vervoer op lange termijn							
8.1	Hoppinpunten en andere openbaar vervoer-knooppunten uitbouwen met kwalitatieve stallingen voor zowel particuliere fietsen als deelfietsen					Zie hoger: algemene beoordeling. Meer gebruik openbaar vervoer en fiets	
8.2	Het netwerk uit het Openbaar Vervoerplan Korte Termijn monitoren, evalueren en bijsturen						
8.3	De kwaliteit van het volledige openbaar vervoersysteem verbeteren: doorstroming, snelheid, toegankelijkheid, betrouwbaarheid,... Verhogen frequentie en amplitude van het kernnet en aanvullend net.						
8.4	Onderzoeken of het opportuun en haalbaar is om een avond- en nachtnet te voorzien en/of uit te breiden in de vervoerregio (o.a. in het kader van ploegensysteem bedrijven). Waar een treinstation aanwezig is, wordt aansluiting van de bus op de laatste trein gegarandeerd.						

Actie-nr.	Actie	Deelacties				Fysiek, mentaal en sociaal welzijn	Duiding en eventuele aanbevelingen
			Geluid	Lucht	Verkeers-veiligheid		
8.5	De kwaliteit van de stations en stationsomgevingen verbeteren.						Zie hoger: algemene beoordeling. Meer gebruik openbaar vervoer.
8.6	Opwaardering van de treinverbinding De Panne – Gent richting Gent en Brussel onderzoeken.						
8.7	Mogelijkheden onderzoeken voor een betere en/of directe verbinding tussen Roeselare, Brussel en Antwerpen via Gent.						
8.8	Opwaardering van de treinverbinding Brugge – Kortrijk onderzoeken:	Opsplitsing IC-lijn en L-lijn. Capaciteit in verhouding tot de (reële en potentiële) vraag Hogere frequentie en amplitude. Heropening van lokale stations.					
8.9	Verbetering van de bediening van het station Aarsele richting Gent en Brussel onderzoeken. Heropening van lokale stations op treinverbinding De Panne – Gent onderzoeken.						
8.10	Verdere versterking van het openbaar vervoeraanbod in stedelijk gebied (Roeselare, Torhout, Tielt) onderzoeken.						
8.11	Opwaardering van de busverbinding Wielsbeke – Oostrozebeke – Kortrijk onderzoeken en afstemmen met vervoerregio Kortrijk.						
8.12	Frequentieverhoging van de functionele buslijn Roeselare – Mene via enerzijds Moorslede en anderzijds via Sint-Eloois-Winkel/Ledegem onderzoeken.						
8.13	Bijkomende verbinding naar Lichtervelde op de vaste VOM-lijn Beernem – Wingene onderzoeken.						
Autoverkeer <u>Minder autokilometers</u>							
9.1	De autogebruiker bewuster maken van de verborgen kosten van autogebruik: de kost van milieuschade, van files, van ongevallen, ... via campagnes.						
9.2	We willen de burgers informeren over hun mobiliteitsgedrag en oproepen tot actie. Lokale besturen laten de inwoners stilstaan bij hun autobezit en autogebruik en reiken ook duurzame alternatieven aan (via bvb. een toolkit als het 'Delende Buurten'-project, het aanbod van een testkaravaan, het organiseren van evenementen rond duurzame verplaatsingen,...).						

Actie-nr.	Actie	Deelacties				Fysiek, mentaal en sociaal welzijn	Duiding en eventuele aanbevelingen
			Geluid	Lucht	Verkeersveiligheid		
9.3	Duurzame modi selectief voorrang geven zodat ze minder last hebben van files en vertragingen, bijvoorbeeld bij (her)inrichting van weginfrastructuur (vrije busbanen in relatie tot frequentie busaanbod, slimme verkeerslichten, kruispuntontwerp,...). De multimodale hiërarchische wegingdeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk dient hiervoor, samen met het STOP-principe, als afwegingskader.						Zie hoger: algemene beoordeling. Meer gebruik duurzame modi.
9.4	Het aanbod aan (groene) deelwagens blijven uitbreiden in aantal, dekkingsgebied en toegankelijkheid;	Per gemeente of intergemeentelijk een autodeelactieplan opstellen dat als houvast dient om autodelen te ondersteunen. Vervolgens een geschikt autodeelsysteem aanbieden en/of burgers ondersteunen bij het opzetten van particuliere autodeelsystemen Met gerichte communicatieacties de autodeelsystemen kenbaar maken aan de bewoners Autodelen versneld uitvoeren i.k.v. VOM Slim en gebiedsdekkend rekeningrijden					Zie hoger: algemene beoordeling.
9.5	Inzetten op een sturend prijsverschil tussen duurzame en niet-duurzame vervoerswijzen (waarbij we specifieke aandacht hebben voor het vermijden van vervoersarmoede), door volgende oplossingsrichtingen verder te onderzoeken:	De rol die accijnzen (kunnen) hebben als alternatief voor rekeningrijden (Verder) uitrollen van het mobiliteitsbudget Afbouwen van salariswagens					Zie hoger: algemene beoordeling.
9.6	Via apps en nieuwe deelplatformen carpoolen naar bedrijven(terreinen) stimuleren. Bedrijven collectief benaderen om het grootste resultaat te bekomen.						
9.7	Uitwerken van extra bedrijfsvervoerplannen (inclusief scholen m.b.t. personeel) om woon-werkverkeer te verduurzamen, in te zetten op een betere selectieve bereikbaarheid, meer verkeersveiligheid en -leefbaarheid en minder autokilometers.						
<u>Groenere autokilometers</u>							

Actie-nr.	Actie	Deelacties				Duiding en eventuele aanbevelingen
			Geluid	Lucht	Verkeers-veiligheid	
10.1	Een kader scheppen om het gebruik van voertuigen op klassieke brandstoffen te verminderen en voertuigen op basis van uitstoot te belasten.					
10.2	Maatregelen treffen om het aandeel van wagens op fossiele brandstoffen verder/versneld af te bouwen (binnen het kader van het op termijn voorziene verbod).					Positieve impact via luchtkwaliteit op gezondheidseffecten en welzijn. Elektrische wagens zijn veel stiller. Dat kan evenwel een veiligheidsrisico inhouden.
10.3	Een gebiedsdekkend systeem van laadpalen voor elektrische wagens uitwerken, waarbij we voornamelijk inzetten op (semi-) publieke laadpalen in steden en gemeenten en op (semi-) publieke snelladers langs het hoofdwegennet. Hierbij wordt rekening gehouden met verschillende locaties en functies (bedrijven, appartementen, woningen, parkeergarages ...) zodat elektrisch laden minstens even efficiënt kan als het tanken van fossiele brandstoffen.					Zie hoger: algemene beoordeling.
10.4	Faciliteren extra tankstations voor (groene) waterstof					Zie hoger: algemene beoordeling.
10.5	Investeren in groenere voertuigen voor het openbaar vervoer. Dit geldt ook voor voertuigen die worden ingezet via het vervoer op maat.					Positieve impact via luchtkwaliteit op gezondheidseffecten en welzijn. Elektrische wagens zijn veel stiller. Dat kan evenwel een veiligheidsrisico inhouden.
10.6	Investeren in groenere voertuigen voor het eigen wagenpark, inzonderheid bij de aankoop van nieuwe voertuigen. Subsidiëring vanuit de hogere overheden kan het prijsverschil tussen elektrische wagens en wagens op fossiele brandstoffen compenseren.					Positieve impact via luchtkwaliteit op gezondheidseffecten en welzijn. Elektrische wagens zijn veel stiller. Dat kan evenwel een veiligheidsrisico inhouden.
10.7	Zich engageren en/of deelnemen aan bovenlokale initiatieven rond kennisuitwisseling of experimenten rond groenere mobiliteit, bijvoorbeeld deelname aan een tweede iteratie van het het Clean Power for Transport (CPT)-initiatief.					

Actie-nr.	Actie	Deelacties				Fysiek, mentaal en sociaal welzijn	Duiding en eventuele aanbevelingen
			Geluid	Lucht	Verkeers-veiligheid		
10.8	Onderzoek naar mogelijke regelgeving om het steeds groter (en zwaarder) worden van auto's te stoppen en/of terug te dringen.						
10.9	Faciliteren/Stimuleren om elektrische laadpalen van bedrijven publiek ter beschikking te stellen.						
Parkeren							
<u>Regionale parkings</u>							
11.1	Onderzoeken waar randparkings, carpoolparkings en P&R-/P&B-parkings aangelegd of uitgebreid moeten worden, met aandacht voor de goede ontsluiting en bereikbaarheid van deze parkings zowel met de fiets als met het openbaar vervoer. Afstemming met het lokale parkeerbeleid (gemeentelijke autonomie) en aandacht voor de (sociale) veiligheid zijn daarbij essentieel. De mate van verharding/ontharding wordt afgewogen tegenover het gebruikskomfort.	Bekijken of er een update van de studie rond carpoolparkings nodig is.					
11.2	Een haalbaarheidsonderzoek gaat na in welke mate <i>bestaande</i> parkings (in industriezones, aan supermarkten en horecazaken, in de buurt van onderwijsinstellingen dicht bij het station etc.) meervoudig gebruikt kunnen worden en welke randvoorwaarden hieraan verbonden zijn. Zo kan er meer ruimte op straat gecreëerd worden voor andere functionaliteiten en doelstellingen (bvb extra ruimte voor voetgangers, extra ontharding,...).	Tarieven van de stationsparkings regionaal op elkaar afstemmen zodat gemotoriseerd verkeer naar de gewenste stationsparking wordt geleid (in relatie tot het aanbod aan treinverbindingen/-aansluitingen). Waar de parkings van de treinstations gratis zijn voor de pendelaars, deze gratis houden. Waar deze parkings betalend zijn voor de pendelaars, de haalbaarheid en/of wenselijkheid van gratis of lager tarief onderzoeken. Daarbij rekening houden met ruimtelijke differentiatie. Aandacht voor afstemming van de tarieven van de stationsparkings en het lokale parkeerbeleid.					
11.3	Samen een tarifieringsplan voor stationsparkings uitwerken dat het gewenste mobiliteitsgedrag faciliteert:						
11.4	Het gewenste aantal fietsenstallingen en autoparkeerplaatsen in stationsparkings onderzoeken en monitoren in functie van een vooropgestelde modal split per treinstation.						
<u>Vrachtwagenparkeren</u>							

Actie-nr.	Actie	Deelacties				Fysiek, mentaal en sociaal welzijn	Duiding en eventuele aanbevelingen
			Geluid	Lucht	Verkeersveiligheid		
12.1	Opmaak van een overkoepelende visie rond vrachtwagenparkeren zodat vrachtwagens alternatieven hebben voor parkeren langs wegen of andere plaatsen die daartoe niet bestemd zijn.	De oefening maken waar vrachtwagenparkeren opgevangen kan worden op het (private) terrein van bedrijven door bestaande infrastructuur en faciliteiten hiervoor geschikt te maken. Onderzoeken of en waar vrachtwagenparkeren op eigen terrein gestuurd kan worden, eventueel a.d.h.v. vergunningsvoorwaarden. Onderzoeken waar bijkomende bovenlokale vrachtwagenparkings langsheen het vrachtrouten netwerk noodzakelijk zijn.					De veiligheid neemt toe. Voor de vrachtwagenchauffeur is de beschikbaarheid van goed uitgeruste vrachtwagenparkings zeer belangrijk.
12.2	Bestaande en eventuele nieuwe vrachtwagenparkings voldoende beveiligen en waar nuttig uitrusten met een kwalitatieve fietsenstalling.						
12.3	Haalbaarheidsonderzoek uitvoeren naar locaties voor vrachtwagenparkings langs of nabij de hoofdwegen voor (trans)nationaal vrachtverkeer.	Maatregelen opstellen voor vrachtwagenparkings langs hoofdwegen die kampen met problemen rond transmigranten.					
<u>Regionale afstemming voor het lokale parkeerbeleid</u>							
13.1	Bij de beoordeling van bouwaanvragen voor nieuwbouwprojecten – op maat van de gemeente - volgende voorwaarden hanteren:	Voor nieuwe meergezinswoningen moet een fietsenberging met laadvoorzieningen en met oog voor beveiliging steeds vlotter bereikbaar zijn dan de geparkeerde wagen. Bij grotere woonprojecten - en dus groter potentieel aan gebruikers - moeten deelwagens aangeboden worden (vervangratio deelwagens-privéwagens) en moet collectief parkeren (meervoudig gebruik) worden nagestreefd zodat er meer ruimte ontstaat, de parkeerdruk vermindert en het verplaatsingsgedrag van bewoners verandert.					Zie hoger: algemene beoordeling. Stimuleren fiets.
13.2	Bij publieke projecten - afhankelijk van grootte en aard van het project - ruimte voorzien voor kwalitatieve fietsparkings en parkeerplaatsen voor deelwagens.						Zie hoger: algemene beoordeling.

Actie-nr.	Actie	Deelacties				Fysiek, mentaal en sociaal welzijn	Duiding en eventuele aanbevelingen
			Geluid	Lucht	Verkeersveiligheid		
13.3	Een richtinggevend regionaal kader uitwerken voor het hanteren van gedifferentieerde minimum- en maximumparkeernormen, dat lokale besturen binnen hun gemeentelijke autonomie kunnen gebruiken om zelf parkeernormen vast te leggen in stedenbouwkundige verordeningen.						
13.4	Lokale visies uitwerken rond publiek laden voor elektrische wagens, gekoppeld aan de strategische locaties voor laden binnen het Vlaamse Laadplan.						
13.5	Fietsenstallingen aan regionale aantrekkingspolen comfortabel, diefstalveilig en 'vandalongevoelig' inrichten, door bijvoorbeeld:	overkapping waar fietsen een hele dag staan (zoals aan stations, scholen, werklocaties). het voorzien van een fietspomp en oplaadpunten voor elektrische fietsen bij grotere fietsstallingen.					Zie hoger: algemene beoordeling. Stimuleren fiets. Zie hoger: algemene beoordeling. Stimuleren fiets.
Wegencategorisering Hoofdwegen							
14.1	Het hoofdwegennet (E403 – A17) inrichten conform de inrichtingsprincipes van het robuust wegennet.						Zie hoger: algemene beoordeling.
Dragend netwerk							
15.1	Het dragend netwerk van regionale en interlokale wegen maximaal inrichten conform de inrichtingsprincipes van het robuust wegennet en rekening houdend met de hiërarchische wegindeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk.						Zie hoger: algemene beoordeling.
15.2	Haalbaarheidsonderzoek uitvoeren voor de zuidwestelijke tangente van Tielt, als missing link in de regionale weg Tielt – Kortrijk (N399-N50) en in het regionaal vrachtroutennetwerk, ter verbetering van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid in het centrum van Tielt.						
15.3	In afwachting van de realisatie van de zuidwestelijke tangente Tielt een aangepaste categorisering van wegen- en vrachtroutennetwerk hanteren dat de centra van Tielt en Meulebeke ontziet, waarbij proactief knelpunten inzake verkeersveiligheid worden weggewerkt.						Zie hoger: algemene beoordeling. Vrijwaren van woonzones en kwetsbare locaties in Tielt en Meulebeke.
15.4	Inrichtingsstudie uitvoeren voor de regionale weg N37 van Ardoorie tot en met Tielt. Deze studie zal de toekomstige inrichting van de N37 schetsen en oplossingen voorstellen (bvb. slimme verkeerslichten, ongelijkgrondse kruisingen,...) voor de bestaande knelpunten langs het traject. Ook de inpassing van de fietssnelweg en de integratie van de kruisende infrastructuur voor auto-, vracht- en fietsverkeer komen aan bod.						

Actie-nr.	Actie	Deelacties				Fysiek, mentaal en sociaal welzijn	Duiding en eventuele aanbevelingen
			Geluid	Lucht	Verkeersveiligheid		
<u>Lokaal wegennet</u>							
16.1	De wegen die geen onderdeel vormen van het hoofdwegennet of het dragend netwerk verder categoriseren in lokale ontsluitingswegen en erftoegangswegen. De lokale besturen werken een voorstel uit waarop de vervoerregio advies kan geven.						
16.2	Het lokaal wegennet van lokale ontsluitingswegen en erftoegangswegen maximaal inrichten conform de inrichtingsprincipes voor lokale wegen (nog in opmaak) en rekening houdend met de hiërarchische wegindeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk.	Het principe van interlokale mazen toepassen door de nodige maatregelen te nemen om doorgaand verkeer (= verkeer zonder herkomst of bestemming binnen de interlokale maas) op lokale wegen te ontmoedigen. Voor de mazen: zie kaart wegcategorisering.					Zie hoger: algemene beoordeling.
<u>Logistiek en vrachtroutenetwerk</u> <u>Goederenvervoer over water</u>							
17.1	Maximaal benutten van het potentieel van de rivierterminal in Roeselare, met aandacht voor de draagkracht van het omliggende wegennet en de leefbaarheid voor de inwoners.						Zie hoger: de impact van vervoer via de waterweg is minder gunstig voor luchtkwaliteit. Anderzijds is minder vrachtverkeer door meer vervoer via de waterweg gunstig voor verkeersveiligheid.
17.2	Verder uitbouwen van de capaciteit van de rivierterminal in Wielsbeke, met aandacht voor de draagkracht van het omliggende wegennet en de leefbaarheid voor de inwoners.						Zie hoger: de impact van vervoer via de waterweg is minder gunstig voor luchtkwaliteit. De omgeving van de terminal is een groenzone voor de omwonenden en belangrijk voor het fysiek, mentaal en sociaal welzijn.
17.3	Verder uitvoeren van het opwaarderingsproject voor het kanaal Roeselare-Leie.						
17.4	Betere afspraken maken tussen verladers en logistieke dienstverleners door meer in te zetten op (digitaal en data-gestuurde) platformen die deze samenwerking kunnen bewerkstelligen en waardoor de info-uitwisseling gedigitaliseerd wordt om de efficiëntie van de binnenvaart te verbeteren.						Zie bestaand MER

Actie-nr.	Actie	Deelacties				Fysiek, mentaal en sociaal welzijn	Duiding en eventuele aanbevelingen
			Geluid	Lucht	Verkeers-veiligheid		
17.5	Verder uitbouwen en evalueren van proefprojecten met onbemande vaartuigen ('watertrucks').						
	<u>Goederenvervoer over het spoor</u>						
18.1	De vraag naar en volumes van goederenvervoer over het spoor beter in kaart brengen, om gerichtere keuzes te kunnen maken voor (onderzoek naar) nieuwe spoor- en/of overslaginfrastructuur inclusief rechtstreekse toegang tot bedrijven.						Voor de omwonenden langs deze spoorweg neemt de geluidsbelasting toe bij toename van vrachtvervoer via het spoor. Dit kan impact hebben via onder meer slaapverstoring, trillingshinder in de woning.
18.2	Capaciteit voor goederenverkeer op het spoornetwerk verhogen door uitwijksporen aan te leggen, met name op het traject van Kortrijk doorheen vervoerregio Midwest naar de havens in het noorden van Vlaanderen.						
	<u>Overige innovaties en trends</u>						
19.1	Onderzoek naar de mogelijkheden om logistiek transport op lokaal niveau te faciliteren, verduurzamen en veiliger te maken (bijvoorbeeld stadsdistributie met cargobikes vanuit hubs aan de randen van de centra, kleinschalige (pakjes)leveringen aan Hoppinpunten, venstertijden voor leveringen in schoolomgevingen, ...).						
19.2	Onderzoek naar haalbaarheid en potentieel van nieuwe innovatieve systemen, zoals de Volodrone.						
19.3	Onderzoek naar haalbaarheid en potentieel van de aanleg van pijpleidingen voor grote logistieke stromen.						
19.4	De verborgen kosten van vrachtvervoer over de weg tegenover die van vrachtvervoer over water en spoor duidelijker in beeld brengen: de kost van milieuschade, van files, van ongevallen, ... via campagnes gericht aan bedrijven en verladers.						
	<u>Vrachtroutenetwerk</u>						

Actie-nr.	Actie	Deelacties				Fysiek, mentaal en sociaal welzijn	Duiding en eventuele aanbevelingen
			Geluid	Lucht	Verkeers-veiligheid		
20.1	Waar nodig tonnagebeperkingen – voor niet-bestemmingsverkeer - instellen of andere vrachtwagenwerende maatregelen nemen op wegen die geen onderdeel zijn van het vrachtrouten netwerk, afgestemd over de gemeentegrenzen heen en in overleg tussen de naburige gemeenten. Deze tonnagebeperkingen worden in kaart gebracht voor de volledige vervoerregio. Tonnagebeperkingen kunnen niet worden ingevoerd op de routes van het Vrachtrouten netwerk zoals goedgekeurd door de Vervoerregioraad.						Zie hoger: algemene beoordeling. Vrijwaren van woonzones en kwetsbare locaties.
20.2	Het correcte gebruik van het vrachtrouten netwerk en de naleving van tonnagebeperkingen worden gestimuleerd door verplichte opname van het netwerk en de tonnagebeperkingen in GPS-systemen						
20.3	Waar nodig het vrachtrouten netwerk van hoofdvrachtroutes, regionale vrachtroutes en aanrijroutes verder verfijnen met lokale vrachtroutes.						
20.4	De kilometerheffing voor vrachtwagens sturend in plaats van volgend maken, als een instrument om samen met bijvoorbeeld tonnagebeperkingen het correct gebruik van het vrachtrouten netwerk af te dwingen:	De laagste tarieven op de hoofdvrachtroutes. Gemiddelde tarieven op de overige vrachtroutes. De hoogste tarieven op wegen die niet als vrachtroute geselecteerd zijn.					
Toegankelijkheid <u>Openbaar vervoer</u>							
21.1	Bushalte-infrastructuur maximaal toegankelijk inrichten voor personen met een motorische of visuele beperking, conform het Vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWV, de doelstellingen van het Masterplan Toegankelijkheid (Departement MOW) en volgens de prioritering zoals beschreven in de visienota. Nieuwe bushaltes steeds toegankelijk inrichten.	Haltes toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking Informatiesystemen aangepast aan personen met een visuele beperking voorzien. Maximaal inzetten op visuele signalisatie. Overstaphaltes zo leesbaar mogelijk inrichten Stations toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking (o.a. personenlift naar de perrons) Informatiesystemen aangepast aan personen met een visuele beperking voorzien.					Zie hoger: algemene beoordeling via stimuleren OV Zie hoger: algemene beoordeling via stimuleren OV Zie hoger: algemene beoordeling via stimuleren OV Zie hoger: algemene beoordeling via stimuleren OV
21.2	Treinstations toegankelijk inrichten.						Zie hoger: algemene beoordeling via stimuleren OV

Actie-nr.	Actie	Deelacties				Fysiek, mentaal en sociaal welzijn	Duiding en eventuele aanbevelingen
			Geluid	Lucht	Verkeers-veiligheid		
21.3	Sterker inzetten op de toegankelijkheid van bussen voor personen met een motorische of visuele beperking. Nieuwe bussen moeten hier steeds op voorzien zijn.	<p>Maximaal inzetten op visuele signalisatie.</p> <p>Stations zo leesbaar mogelijk inrichten.</p>					<p>Zie hoger: algemene beoordeling via stimuleren OV</p> <p>Zie hoger: algemene beoordeling via stimuleren OV</p> <p>Zie hoger: algemene beoordeling via stimuleren OV</p> <p>Zie hoger: algemene beoordeling via stimuleren OV</p> <p>Zie hoger: algemene beoordeling via stimuleren OV</p>
21.4	Sterker inzetten op de toegankelijkheid van de treinen voor personen met een motorische of visuele beperking. Nieuwe treinen moeten hier steeds op voorzien zijn.						
21.5	Een laagdrempelige, eenvoudige en geïntegreerde manier van aankopen van abonnementen en tickets voorzien, ook voor wie digitaal minder vaardig is.						
21.6	Een eenvoudig en transparant sociaal of derdebetalerssysteem voorzien voor inkomenszwakke groepen, zowel voor het reguliere openbaar vervoer als voor het Vervoer op Maat, inclusief deelwagens en deelfietsen. Dergelijke maatregelen moeten een betaalbare mobiliteit en openbaar vervoer garanderen voor iedereen.						
	<u>Openbaar domein</u>						
22.1	De toegankelijkheid van het openbaar domein verbeteren: bereikbaarheid van haltes (looproutes, oversteekplaatsen) en in het algemeen (voetpaden).						<p>Gunstige impact via bereikbaarheid en veiligheid en modal shift naar meer actieve levensstijl.</p>
22.2	Verkeerslichtengeregelde kruispunten waar de groentijd voor voetgangers onvoldoende is in kaart brengen en onderzoeken of een langere groentijd mogelijk is.						

4.2.5.3. CUMULATIEVE EFFECTEN

Voor de discipline mens-gezondheid zijn de ontwikkelingen die leiden tot verdere reductie van emissies door verkeer relevant, onder meer de Europese emissienormen voor voertuigen, het vergroeningsplan van de lijn en de algemene vergroening van de voertuigvloot. Naarmate het aandeel groene vervoersmiddelen stijgt, zal de positieve bijdrage van het plan afnemen.

4.2.5.4. OVERZICHT VAN DE MILIEUEFFECTEN

De milieueffecten voor de receptor mens-gezondheid zijn overwegend positief. Dit is vooral te danken aan de bouwstenen en acties die de modal shift van personenwagens naar meer duurzame vervoersmodi (stappen, trappen en openbaar vervoer) in de hand werken. Minder wagens op de weg betekent minder lucht- en geluidsemissies, verhoging van de verkeersveiligheid en van het fysiek, mentaal en sociaal welzijn.

Wijzigingen in verkeersstromen zullen lokaal zowel positieve als negatieve effecten met zich meebrengen. Globaal gezien zullen ook deze effecten positief zijn vermits er een verschuiving optreedt van de impact naar locaties waar de impact minder relevant wordt.

Een beperkt aantal bouwstenen of acties kan als negatief beoordeeld worden, zoals de ingrepen die bijkomende verharding vragen voor het fysiek, mentaal en sociaal welzijn.

Globaal gezien worden de effecten op de verschillende subthema's als volgt beoordeeld:

TABEL 4-21 BEOORDELING RECEPTOR MENS-GEZONDHEID

Effect	Beoordeling
Geluid	+1
Lucht	+1/+2
Verkeersveiligheid	+2/+3
Fysiek, mentaal en sociaal welzijn	+2

4.2.6. Aftoetsing beleidsdoelstellingen

4.2.6.1. DOELSTELLING GELUID

Het doel van het beleid rond geluidshinder is dat de leefbaarheid van de bevolking verhoogt, de hinderbeleving verbetert en dat gezondheidseffecten als gevolg van blootstelling aan hoge geluidsniveaus dalen en daarmee ook de maatschappelijke kosten ervan. Tegen 2050 wenst de Vlaamse overheid cfr. Richtlijn 2002/49/EG het omgevingslawaai drastisch terug te dringen. Momenteel blijkt deze doelstelling nog **veraf** te liggen.

Het plan voorziet heel wat acties om de geluidsemissies te reduceren. Het gaat dan voornamelijk om acties die de modal shift van personenwagens naar meer duurzame vervoersmodi (stappen, fietsen, OV) faciliteren. Ook maatregelen die de kernen en stedelijke gebieden ontlasten van doorgaand (vracht)verkeer dragen bij tot het reduceren van geluidshinder op de meer relevante locaties. Daarnaast zorgt ook meer goederentransport via binnenvaart ipv via de weg voor een afname van geluidsemissies.

Het plan zorgt voor een **positieve bijdrage** aan de doelstelling, maar zorgt op zich niet voor het bereiken ervan.



Distance to target

- De doelstelling wordt gehaald
- De doelstelling is in zicht
- De doelstelling ligt nog veraf
- De doelstelling ligt nog zeer veraf

Beoordeling

- ↗ Sterk positieve bijdrage
- ↗ Positieve bijdrage
- ↔ Beperkte tot geen bijdrage
- ↘ Negatieve bijdrage

4.2.6.2. DOELSTELLING LUCHT

Op korte termijn (zo snel mogelijk) is het doel van het Luchtbeleidsplan (2019) om nergens in Vlaanderen de Europese luchtkwaliteitsnormen en/of streefwaarden te overschrijden. Tegen 2030 wilt de Vlaamse overheid de gezondheidsimpact van luchtverontreiniging halveren ten opzichte van 2005. Concreet betekent dit voor NO₂ een halvering ten opzichte van 2016 van het aantal mensen dat woont op een locatie waar de jaargemiddelde NO₂-concentratie de WHO-advieswaarde overschrijdt. Deze advieswaarde voor NO₂ werd in 2021 door de WHO bijgesteld tot 10 µg/m³. Tegen 2050 zou luchtverontreiniging door antropogene bronnen, zoals industrie, landbouw en verkeer drastisch teruggedrongen moeten worden en zou deze geen significant negatieve invloed op de gezondheid van de Vlaamse bevolking meer mogen hebben, zoals die door de WGO ingeschat wordt (m.a.w. geen overschrijding meer van de gezondheidskundige advieswaarde). Op basis van de nieuwe WGO-advieswaarde voor NO₂ blijkt deze doelstelling nog **veraf** te liggen.

Net zoals bij geluid, voorziet het plan heel wat acties om de luchtemissies te reduceren. Het gaat dan voornamelijk om acties die de modal shift van personenwagens naar meer duurzame vervoersmodi (stappen, fietsen, OV) faciliteren. Ook maatregelen die de kernen en stedelijke gebieden ontlasten van doorgaand (vracht)verkeer dragen bij tot het reduceren van luchtemissies op de meer relevante locaties. Daarnaast zorgt ook meer goederentransport via spoor (op basis van elektrische tractie) ipv via de weg voor een afname van luchtemissies.

Het plan zorgt voor een **positieve bijdrage** aan de doelstelling maar zorgt op zich niet voor het bereiken ervan.



Distance to target

- De doelstelling wordt gehaald
- De doelstelling is in zicht
- De doelstelling ligt nog veraf
- De doelstelling ligt nog zeer veraf

Beoordeling

- ↗ Sterk positieve bijdrage
- ↗ Positieve bijdrage
- ↔ Beperkte tot geen bijdrage
- ↘ Negatieve bijdrage

4.2.6.3. DOELSTELLING VERKEERSVEILIGHEID

Een eerste doelstelling van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 is om tegen 2030 een afname te behalen van 50% t.o.v. 2019 inzake verkeersdoden, verkeersongevallen met zwaargewonden, letselongevallen, dode en zwaargewonde fietsers, dode en zwaargewonde voetgangers, doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge autobestuurders. Tegen 2050 wordt gestreefd naar 0 verkeersdoden of verkeersongevallen met zwaargewonden over alle modi (i.e. het zogenaamde vision zero). Het aantal letselongevallen moet tegen 2050 met 87,5% dalen t.o.v. 2019.

Tweede doelstelling op vlak van verkeersveiligheid is te komen tot een geïntegreerd Vlaams netwerk van hoogkwalitatieve, brede en verkeersveilige fietspaden en -snelwegen dat woonkernen, scholen en belangrijke tewerkstellingspolen verbindt en zo optimaal inspeelt op het hoog potentieel aan fietsgebruik voor woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen. Beide doelstellingen blijken nog **veraf** te liggen.

Het plan voorziet voornamelijk in acties die de verkeersveiligheid sterk verhogen. Het gaat dan bijvoorbeeld over acties die de modal shift van personenwagens naar meer duurzame vervoersmodi (stappen, fietsen, OV) faciliteren, het verschuiven van de verkeersstromen naar minder drukke of minder dichtbevolkte locaties, het verkeersveilig maken van schoolomgevingen, het wegwerken van gevaarlijke punten (zwarte punten voor fietsers), vergevingsgezinde fietspaden/wegen, fix the mix-principe, het ontvlechten van verkeersinfrastructuren...

Globaal gezien zorgt het plan voor een **sterk positieve bijdrage** aan de doelstellingen maar zorgt op zich niet voor het bereiken ervan.



Distance to target

- De doelstelling wordt gehaald
- De doelstelling is in zicht
- De doelstelling ligt nog veraf
- De doelstelling ligt nog zeer veraf

Beoordeling

- ↗ Sterk positieve bijdrage
- ↗ Positieve bijdrage
- ↔ Beperkte tot geen bijdrage
- ↘ Negatieve bijdrage

4.2.6.4. DOELSTELLING FYSIEK, MENTAAL EN SOCIAAL WELZIJN

Voor het thema fysiek, mentaal en sociaal welzijn, werden er nergens specifieke beleidsdoelstellingen geformuleerd. Wel wordt er naar de toekomst toe steeds meer ingezet op een 'brede' en 'integrale' visie op gezondheid, zowel gezondheidsbescherming als gezondheidsbevordering en dit op zowel fysiek, sociaal als mentaal vlak. Meer stappen, wandelen of fietsen is één van de eenvoudigste veranderingen in levensstijl om het fysiek welzijn te verbeteren. Als dit kan gebeuren in een veilige, rustige en groene omgeving, zal het daarenboven een positieve impact hebben op het mentaal welzijn. Hoewel er geen exacte beleidsdoelstellingen zijn, blijkt dit thema toch relevant en blijkt er nog veel mogelijkheid tot verbetering. We kunnen dus stellen dat de 'gewenste toestand' nog **veraf** ligt.

Het plan voorziet in een aantal acties om de modal shift van personenwagens naar meer duurzame vervoersmodi (stappen, fietsen, OV) te faciliteren. Dit zijn acties die zorgen voor een meer actieve levensstijl met een positieve impact op het fysiek, mentaal en sociaal welzijn. Het weren van (vracht)verkeer uit de kernen zal ook op die locaties de leefbaarheid verhogen en het gevoel van hinder (geluid, lucht, veiligheid) verbeteren. Daarnaast zijn er nog een aantal acties specifiek gericht op het verhogen van de veiligheid en op het toegankelijk maken van het OV voor iedereen (jongeren, ouderen, mensen met een functionele beperking, inkomenszwakke groepen).

Globaal gezien zorgt het plan voor een **positieve bijdrage** aan de 'gewenste toestand' maar zorgt op zich niet voor het bereiken ervan.



Distance to target

- De doelstelling wordt gehaald
- De doelstelling is in zicht
- De doelstelling ligt nog veraf
- De doelstelling ligt nog zeer veraf

Beoordeling

- ▲ Sterk positieve bijdrage
- ↗ Positieve bijdrage
- ⇄ Beperkte tot geen bijdrage
- ▼ Negatieve bijdrage

4.2.7. Aanbeveling en monitoring

Bij de receptordiscipline Mens-gezondheid is de beoordeling van de visie positief. Wel kunnen er nog een aantal aanbevelingen geformuleerd worden aan andere beleidsniveaus:

- Bijkomende maatregelen om een nog sterkere modal shift te realiseren, zoals:
 - o Voldoende ruim aanbod openbaar vervoer;
 - o Invoeren slimme kilometerheffing;
 - o Afschaffen van salariswagens en het extralegaal voordeel van bedrijfswagens;
 - o Afschaffen van de tankkaart als looncompensatie;
 - o Hervormen van de Vlaamse autofiscaliteit, zodat veel sterker gedifferentieerd wordt tussen de echte zero-emissievoertuigen en de rest.
- Meer inzetten op goederenvervoer via spoor (voornamelijk via elektrische tractie) en water (waarbij ook vergroening van de schepen belangrijk is).
- Treinspooroverwegen veiliger maken.
- Maximaal ontharden, volop gaan voor halfverharding en integreren van voldoende groen naast verharde oppervlakten.

4.2.8. Leemten in de kennis

De beoordeling gebeurt op planniveau en op basis van de mate van detail waarin de planintenties beschreven zijn.

4.3. Receptor Ruimte

4.3.1. Afbakening van het studiegebied

De receptor ruimte omvat alle ruimtelijke effecten die behandeld worden in de discipline mens-ruimtelijke aspecten aangevuld met de relevante ruimtelijke effecten uit de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie. Daarnaast komen ook effecten van bodem en oppervlakte aan bod (verharding). Effecten met betrekking tot de gezondheid van de mens worden behandeld bij de receptor mens. Er worden geen effecten verwacht op archeologie.

Zoals hoger beschreven heeft het Regionaal Mobiliteitsplan een strategisch karakter. Dit betekent dat de milieubeoordeling eveneens een strategisch niveau heeft. Er zijn geen concrete plannen of projecten uitgewerkt, en er kunnen dan ook geen concrete impacts zoals bv. aantal m² bijkomend ruimtebeslag beschreven worden.

De impacts op de receptor ruimte zullen voornamelijk in het plangebied, de grenzen van de vervoersregio plaatsvinden. In beperkte mate kunnen er ook ruimtelijke effecten ervaren worden in de onmiddellijke omgeving van de vervoersregio.

4.3.2. Referentiesituatie

4.3.2.1. RUIMTELIJKE STRUCTUUR EN RUIMTELIJKE CONTEXT

In de vervoerregio Mid West ligt één regionaalstedelijk gebied, Roeselare, twee kleinstedelijke gebieden, nl. Torhout en Tielt en twee randstedelijke gebieden, nl. Izegem en Ingelmunster. Verder zijn er in de VVR meerdere hoofddorpen en woonkernen aanwezig. De vervoerregio wordt voornamelijk gekenmerkt door een landelijk karakter met veel verspreide bebouwing. Er is een duidelijke ruimtelijke hiërarchie aanwezig, waarbij het stedelijk gebied Roeselare de belangrijkste voorzieningen en economische activiteiten herbergt. De open ruimte wordt gekenmerkt door agrarische functies, waarbij veel intensieve agrarische activiteiten zoals groenteteelt. De aanwezige natuur is versnipperd en verweven met de agrarische activiteiten.

De concentratie van voorzieningen in de stedelijke gebieden komt duidelijk naar voor in de aanwezigheid van scholen: te Roeselare en Tielt en Kortemark zijn vestigingen van hoger onderwijs met specifieke opleidingen aanwezig. Naast deze steden zijn ook te Kortemark en Izegem middelbare scholen aanwezig. Idem voor ziekenhuizen en verzorgingsinstellingen: er is een ruim aanbod in de regio, met concentratie in de steden, maar specifieke voorzieningen op andere locaties (Dominiek Savio te Gits, de open instelling te Pittem, ...). De handels- en horecavoorzieningen zijn eveneens sterk verweven in alle stedelijke gebieden, hoofddorpen en kernen, maar met eenzelfde duidelijke hiërarchie waarbij Roeselare over het meest uitgebreide en diverse handelsapparaat beschikt, maar in alle hoofddorpen de dagdagelijkse voeding te verkrijgen is. Naast de handel in de kernen zijn er ook een aantal handelslinten langs invalssassen gelegen.

De bedrijventerreinen concentreren zich grenzend aan de stedelijke gebieden, met een belangrijke as tussen Roeselare en Izegem, langs het kanaal Roeselare Leie. Ook op andere locaties in de rand van de stedelijke gebieden komen diverse bedrijventerreinen voor. Over de ganse regio verspreid komen heel wat kleiner bedrijventerreinen voor. Kenmerkend voor de regio is dat er heel wat niche bedrijven gelegen zijn, gaande van agrarisch verwerkende of toeleverende bedrijven (Reo veiling, groenteverwerking, vleesverwerking, pastaproductent, veevoerders, agrarisch onderzoekcentrum...) tot verwerken van basisgrondstoffen (meerdere baksteen en betonproducenten), naast kleine innovatieve bedrijven met een grote uitstraling.

De vervoerregio Midwest is geen uitgesproken toeristische regio. Toerisme is er verweven in de stadskernen. Er zijn een aantal specifieke toeristisch recreatieve voorzieningen zoals lokale musea, naast bossen en sportvoorzieningen.

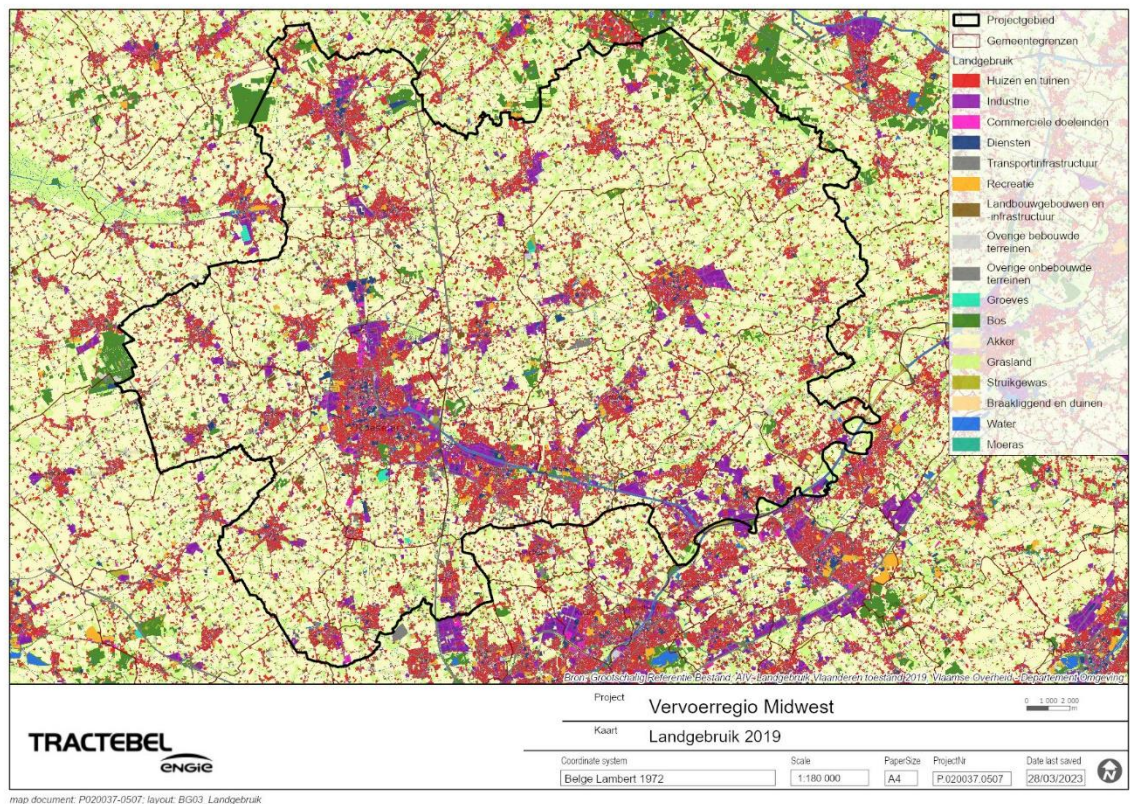
In de ruimtelijke structuur van de wegenis is er een duidelijke noord-zuid as met de hoofdweg E304, geflankeerd door de N50, de N32 en de spoorverbinding Roeselare – Torhout – Brugge. Daarnaast is er ook een duidelijke as tussen Roeselare – Izegem die verder loopt richting Waregem, met het kanaal Roeselare – Leie, de spoorverbinding Roeselare – Izegem – Ingelmunster – Kortrijk, deels geflankeerd door de N36. Roeselare en de ring R32 rond Roeselare vormen hierbij het scharnierpunt van deze structuren.

Onderliggend is het stervormig wegenpatroon, zoals aangelegd in de Oostenrijkse tijd, van kerk naar kerk, nog steeds sterk herkenbaar rond de steden en hoofddorpen. Deze structuur creëert in een aantal kernen doortochten, in sommige wordt het doorgaand verkeer reeds opgevangen door nieuwe infrastructuur in de rand. Ook bevindt zich langs deze structuren veel lintbebouwing.

Op de kaart met de knooppuntwaardes is de concentratie in de stedelijke gebieden duidelijk afleesbaar. De combinatie van de aanwezige voorzieningen en bereikbaarheid met openbaar vervoer toont de grootste concentratie in Roeselare, gevolgd door Tielt en Izegem, Torhout, Ingelmunster, Kortemark, Lichtervelde... Ook in de hoofddorpen is er een hogere knooppuntwaarde, met een grote spreiding van de matige knooppuntwaardes die duidelijk het stervormig wegenpatroon volgen.

4.3.2.2. RUIMTEGEBRUIK

Zoals hoger beschreven, bestaat het ruimtegebruik in de regio uit ruimte voor wonen, werken, landbouw, natuur, recreatie... De open ruimte functie landbouw neemt de grootste oppervlakte in.



FIGUUR 4-5: LANDGEBRUIK 2019

De woningdichtheid is in de feitelijke toestand eerder laag en kent naast de concentraties in de stedelijke gebieden en woonkernen een sterke verspreiding in de open ruimte. Verspreide woningen zijn over de volledige regio sterk aanwezig. De stedelijke gebieden en de vele woonkernen zijn duidelijk waarneembaar, net als de lintbebouwing op belangrijke assen. Ook de

bevolkingsdichtheid is eerder laag, ook in de stedelijke gebieden. Rekening houdend met de beleidsdoelstellingen inzake ruimte, met name het inzetten op kernversterking en verdichting, vrijwaren van de open ruimte en beperken ruimtebeslag nemen we aan dat in het referentiejaar 2030 er een grotere woning- en bevolkingsdichtheid zal zijn in de kernen en de stedelijke gebieden, en een afname in de open ruimte. Deze evolutie zal in het referentiejaar 2050 nog sterker zijn.

Idem voor het ruimtebeslag. Op heden is het ruimtebeslag voor harde functies en verhardingen geconcentreerd in de stedelijke gebieden, de woonkernen en de bedrijfsterreinen. Daarnaast is er verspreid in de open ruimte eveneens enig ruimtebeslag. Opmerkelijk is de verharding langs het kanaal Roeselare-Leie tussen Roeselare en Ingelmunster. Op basis van de beleidsdoelstellingen kan er aangenomen worden dat het bijkomend ruimtebeslag in 2030 beperkt zal zijn en zich voornamelijk in de stedelijke gebieden, kernen en bedrijvzones zal bevinden.

4.3.2.3. RUIMTELIJKE KWALITEIT

Onder ruimtelijke kwaliteit worden enerzijds de functionele gebruikswaarde of gebruikskwaliteit (gedeeld en meervoudig gebruik; robuustheid en aanpasbaarheid; herkenbaarheid, leesbaarheid; veiligheid) begrepen, anderzijds de belevingswaarde of beeldkwaliteit (visuele aantrekkelijkheid van de omgeving; waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap). Dit voor de referentiesituatie, maar ook de toekomstige mogelijkheden en beperkingen inzake de ruimtelijke kwaliteit. De regio heeft heel wat troeven inzake gebruikskwaliteit voor de verschillende aanwezige functies en gebruikers, naast een hoge en gevarieerde beeldkwaliteit.

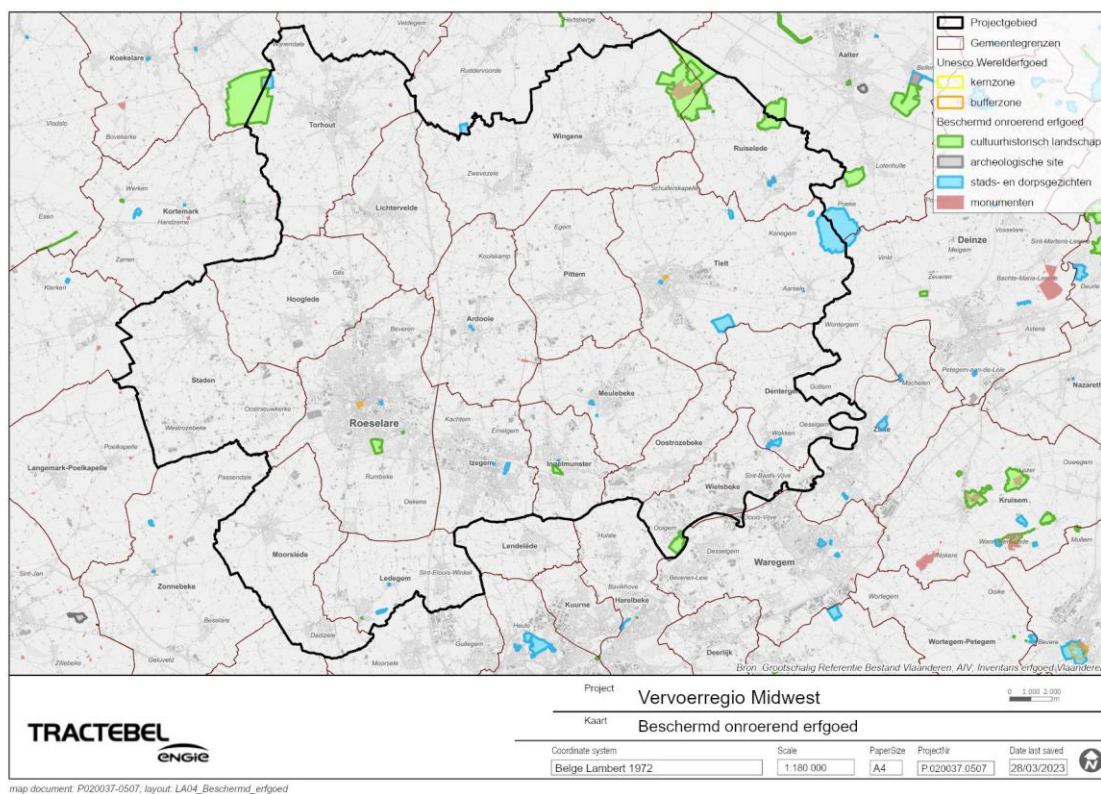
Voor de bewoners is de aanwezigheid van de voorzieningen, afgestemd op het niveau van de kernen, van belang. Minpunt is dat de grote spreiding van woningen in de open ruimte ook hier zorgt voor een hoge autoafhankelijkheid. Door de opkomst van nieuwe vervoermiddelen zoals e-bikes is hier evenwel een evolutie: de onderlinge ligging van de steden en woonkernen in de regio zorgt voor heel wat potenties voor de e-bike. Er zijn echter geen data beschikbaar over het gebruik. De fietsinfrastructuur is echter niet overal optimaal: ontbreken van fietspaden, goede fietsverbindingen tussen de kernen, verschillende missing links in het fietsnetwerk en onveilige schoolomgevingen. Een ander negatief aspect is het zwaar verkeer in de kernen en de zware, brede landbouwvoertuigen langs landelijke wegen.

Voor de bedrijven is de aanwezigheid van het Kanaal Roeselare-Leie een belangrijke troef. Er bevinden zich heel wat kades en één gemeenschappelijke op- en overslaglocatie langs dit kanaal (RWT River Terminal Wielsbeke) bevindt zich op het kanaal. Het bestaande knelpunt is de bevaarbaarheid, officieel is het kanaal bevaarbaar voor schepen tot klasse IV.

Voor landbouw zijn de bodemkwaliteit en de aanwezigheid van agrarisch verwerkende of toeleverende bedrijven troeven. Negatieve elementen voor de gebruikskwaliteit van de landbouw zijn de sterke versnippering van de open ruimte met de beperkende invloed van de versnipperde bebouwing. Zoals overal zijn ook de klimaatwijzigingen (verdroging afgewisseld met extreme vernatting, extreme weersomstandigheden) een toekomstig negatief element. Daarnaast leidt de evolutie naar strengere regelgeving inzake luchtmissies ter hoogte van kwetsbare natuurgebieden gebruiksbepalingen voor de landbouw.

Voor groenfuncties leidt deze strengere regelgeving tot een grotere natuurwaarde. De klimaatwijzigingen hebben ook op deze een negatieve impact. Positieve gebruikaspecten voor de groengebieden zijn hun relatie met de stedelijke kernen. Er bevinden zich een aantal bossen in de regio (Sterrebos te Rumbeke, Huwynsbossen te Lichtervelde, Kasteeldomein Wijnendale te Torhout, Koekelare Bos te Koekelare, Groenhove bos te Torhout en 't Veld te Ardoeie en Bulskampveld te Wingene). Deze bevinden zich tussen de woonkernen en zijn dan ook goed benut door wandelaars en fietsers...

De beeldkwaliteit in deze regio is lager omwille van de versnippering van de natuur en doordat er eerder weinig beschermingen van erfgoed in de regio gelegen zijn.



FIGUUR 4-6: BESCHERMD ONROEREND ERFGOED

4.3.3. Beleidsdoelstellingen

4.3.3.1. BELEIDSAMBITIES 2030

4.3.3.1.1. Doelstelling ruimtelijke samenhang 2030

In verschillende beleidsplannen worden beleidsdoelstellingen geformuleerd die (in meer of mindere mate) betrekking op de ruimtelijke samenhang:

Beleidsplan Ruimte Vlaanderen: terugdringen dagelijks ruimtebeslag door:

- Het bedrijfsoppervlak op bewandelbare afstand rond het geheel van strategische collectieve vervoersknopen binnen de ruimtelijke ruggengraat zal jaarlijks stijgen door werk te maken van gemengde ontwikkeling;
- Bijkomende economische activiteiten worden georganiseerd rond locaties met een hoge knooppuntwaarde;

Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030:

- Minstens 50% van bevolking woont op goed gelegen locaties, i.e. +5% t.o.v. 2013;
- Minstens 60% van tewerkstellingsplaatsen zijn gelegen op goed bereikbare locaties, i.e. +5% t.o.v. 2013.

4.3.3.1.2. Doelstelling ruimtebeslag 2030

De doelstelling van het beleidsplan ruimte Vlaanderen is om tegen 2030 het bijkomend gemiddeld dagelijks ruimtebeslag terug te dringen tot maximaal 2 ha/dag.

Het ruimtebeslag omvat verharde en onverharde ruimtes die ingenomen worden door zogenaamde harde functies, wonen, industrie, wegenis... incl. de onverharde ruimtes horende bij deze functies. De verharde ruimtes zijn maar aandeel van het ruimtebeslag. Naast de doelstelling om het ruimtebeslag terug te dringen, is er ook de doelstelling om de verhardingsgraad te beperken. De doelstelling is een daling van 10% verhardingsgraad voor het ruimtebeslag van transportinfrastructuur.

4.3.3.1.3. Doelstelling ruimtelijke kwaliteit 2030

De doelstelling ruimtelijke kwaliteit komt eveneens in meerdere beleidsplannen naar voor. De kwaliteiten die gelinkt zijn aan de gezondheid van de mens, zoals lucht en geluid, worden bij de doelstellingen van het thema mens behandeld.

Binnen de doelstellingen van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen is er een duidelijke samenhang met de doelstelling ruimtebeslag en ruimtelijke samenhang. Minder verharding en vlotte bereikbaarheid vormen immers belangrijke elementen van de ruimtelijke kwaliteit. Daarbij zijn geen indicatoren met beleidshorizon 2030 opgenomen.

Daarnaast bevat de beleidsnota Onroerend Erfgoed 2019-2024 doelstellingen met betrekking tot de beeldkwaliteit:

- Het onroerend erfgoed zal nog meer ingezet worden als troef. Het in stand houden van erfgoed door er een kwaliteitsvol hedendaags gebruik aan te geven, is meer dan ooit een beleidsthema. We willen innovatieve, kwalitatieve nieuwe tijdslagen toevoegen aan ons erfgoed.

4.3.3.2. BELEIDSAMBITIES 2050

4.3.3.2.1. Doelstelling ruimtelijke samenhang 2050

In aanvulling op de doelstellingen voor 2030 wordt in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen: voor 2050 gestreefd naar:

- De woondichtheid op bewandelbare afstand rond het geheel van strategische collectieve vervoersknopen binnen de ruimtelijke ruggengraat neemt tegen 2050 met 50 % toe ten opzichte van 2015;
- Er wordt naar gestreefd om tegen 2050 geen substantieel aantal bijkomende woongelegenheden en werkplekken meer te realiseren op te lange verplaatsingstijd van een collectieve vervoersknoop of groep voorzieningen, tenzij dit om duidelijke ruimtelijk rendementsoverwegingen aangewezen is. Bijkomende economische activiteiten dienen georganiseerd te worden rond locaties met een hoge knooppuntwaarde.

4.3.3.2.2. Doelstelling ruimtebeslag 2050

De doelstelling van het beleidsplan ruimte Vlaanderen is om tegen 2050 het bijkomend gemiddeld dagelijks ruimtebeslag te reduceren tot 0ha/dag.

4.3.3.2.3. Doelstelling ruimtelijke kwaliteit 2050

Voor 2050 bevat het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen wel een aantal concrete indicatoren voor de ruimtelijke kwaliteit:

- Er wordt naar gestreefd om tegen 2050 geen substantieel aantal bijkomende woongelegenheden en werkplekken meer te realiseren op te lange verplaatsingstijd van een collectieve vervoersknoop of groep voorzieningen, tenzij dit om duidelijke ruimtelijk rendementsoverwegingen aangewezen is.
- De ruimte biedt in 2050 een palet van leefomgevingen in sterke steden en dorpen. Ruimtelijke ontwikkelingsprojecten realiseren een goede inrichting vanuit de kernkwaliteiten voor ruimtelijke ontwikkeling (gedeeld en meervoudig gebruik; robuustheid en aanpasbaarheid; herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving; waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap; biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit; klimaatbestendigheid; energetische aspecten; gezondheid; inclusief samenleven; economische vitaliteit).

4.3.4. Beoordelingskader

Voor het thema Ruimte wordt het in onderstaande tabel beschreven beoordelingskader voorgesteld. Het thema wordt hierbij opgesplitst in een aantal te onderzoeken effecten en wordt gedefinieerd hoe ze onderzocht zullen worden. Deze vormen de basis van de beoordeling in het MER. De wijzigingen ten gevolge van het plan zullen onderzocht worden ten opzichte van de referentiesituaties.

Subthema	Criterium	Methode effectbeoordeling
Ruimtelijke samenhang	<ul style="list-style-type: none"> Mate waarin bestaande en toekomstige ruimtelijke eenheden worden versterkt, verzwakt, versnipperd of ontsnipperd door de verschillende mobiliteitsnetwerken 	<ul style="list-style-type: none"> Wijziging en afstemming van de verschillende mobiliteitsnetwerken ten opzichte van de overige ruimtelijke structuren
Ruimtebeslag	<ul style="list-style-type: none"> Wijziging van ruimtebeslag ten gevolge van mobiliteitsinfrastructuur 	<ul style="list-style-type: none"> Wijziging in oppervlakte van de totale mobiliteitsinfrastructuur
Ruimtelijke kwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> Mate waarin het RMP bijdraagt aan gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde van de ruimtelijke omgeving. 	<ul style="list-style-type: none"> Mate waarin het RMP de bestaande ruimtelijke omgeving ondersteunt

Voor het thema Ruimte wordt het in onderstaande tabel beschreven toetsingskader voor de beleidsdoelstellingen gesteld. Het thema wordt hierbij opgesplitst in een aantal subthema's. Voor elk subthema worden een aantal indicatoren gedefinieerd, die de basis vormen van de beoordeling in het MER. De bijdrage van het plan aan de verschillende beleidsdoelstellingen zal op deze manier onderzocht worden.

Subthema	Indicatoren
Ruimtelijke samenhang	<ul style="list-style-type: none"> Mate waarin bestaande en toekomstige ruimtelijke eenheden worden versterkt, verzwakt, versnipperd of ontsnipperd
Ruimtebeslag	<ul style="list-style-type: none"> Mate waarin het gemiddeld bijkomend dagelijks ruimtebeslag wordt afgebouwd Mate waarin binnen bestaand ruimtebeslag ruimte wordt voorzien voor overslagmogelijkheden en voor verdere bundeling en consolidatie van goederenstromen Mate waarin binnen bestaand ruimtebeslag ruimte voor duurzame vervoersystemen wordt voorzien Wijziging van verhardingsgraad binnen ruimte voor verkeers- en vervoersinfrastructuur
Ruimtelijke kwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> Wijziging van ruimtelijke kernkwaliteiten <ul style="list-style-type: none"> Gebruikskwaliteit (gedeeld en meervoudig gebruik; robuustheid en aanpasbaarheid; herkenbaarheid, leesbaarheid; veiligheid, energetische aspecten; gezondheid; inclusief samenleven; economische vitaliteit) Beeldkwaliteit (visuele aantrekkelijkheid van de omgeving; waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap).

4.3.5. Beschrijving en beoordeling milieueffecten

Zoals beschreven in hoofdstuk 2.3 wordt in dit MER in de eerste plaats de effecten van het strategisch plan, met name de verschillende bouwstenen van de visie onderzocht en beoordeeld.

Daarnaast worden in het plan ook reeds een aantal concrete acties en maatregelen die de vervoersregio binnen de eerstvolgende termijn zelf gaat nemen om de visie op terrein te realiseren. In een tweede hoofdstuk worden ook de effecten van deze maatregelen besproken. Deze worden niet beoordeeld: ze maken immers deel uit van het overkoepelend geheel van de visie en zijn bouwstenen, waarbij individuele effecten in dit kader samen moeten beoordeeld worden met de andere maatregelen en acties, alsook met maatregelen en acties die (nog) geen deel uitmaken van de actietabel omdat ze op een ander beleidsniveau genomen moeten worden, pas in de toekomst kunnen genomen worden, etc.

4.3.5.1. MILIEUEFFECTEN EN BEOORDELING VAN DE VISIE

De visie omvat naast de ambities een aantal concrete bouwstenen waarmee men de visie wenst te realiseren. Hierna is een overzicht opgenomen van alle bouwstenen, met per effect een eerste scoping van de impact, positief of negatief, of geen impact.

Na de tabel wordt per effectgroep besproken welke effecten we juist verwachten van deze bouwstenen.

Bouwsteen	Ruimtelijke samenhang	Ruimtebeslag	Ruimtelijke kwaliteit	
			Gebruiks waarde	Belevings waarde
<u>Veiligheid</u>				
<ul style="list-style-type: none"> Wegwerken van de gevaarlijke punten, met prioriteit voor zwarte punten voor fietsers; Schoolomgevingen gelegen aan zowel gewestwegen als lokale wegen veiliger inrichten; Waar geen afgescheiden fietspaden aanwezig zijn, overwegen we een snelheidsbeperking van maximum 30 km/u.; Ontvlechten van verkeersinfrastructuren en netwerken met prioriteit voor langzame vervoerswijzen; Toekennen van functies aan landelijke wegen en gebruik van landbouwkamers; Weginrichting ondersteunt maximaal de toegelaten snelheid, op wegen zonder belangrijke functie voor gemotoriseerd verkeer nemen we maatregelen om gemengd fiets- en gemotoriseerd verkeer op een veilige manier mogelijk te maken; Ontwikkelen van vergevingsgezinde fietsinfrastructuur en wegen om letsels bij ongevallen te beperken; Toepassen van informatietechnologie om verkeersgeleiding zo veilig mogelijk te maken, o.a. slimme adaptieve verkeerslichten, groene golven, groen licht voor openbaar vervoer; Veiligheid van actieve weggebruikers verhogen door maximaal te werken met conflictvrije regelingen bij gelijkgrondse kruisingen; Inzetten op politiecontroles ter afgestemde handhaving van onveilig en sociaal gedrag in het verkeer (o.a. ook tonnagebeperkingen, als snelheidsbeperkingen, alcohol, ...) over de politiezones heen Maximaal weren van vrachtverkeer inclusief landbouwvoertuigen uit de kernen van de gemeenten en schoolomgevingen tijdens spitsuren, o.a. via aangepaste GPS-geleiding; Sensibilisering en educatie van alle verkeersdeelnemers. Meer uniforme en heldere reglementering rond vormen van nieuwe mobiliteit. 				
<u>Ruimte</u>				
<ul style="list-style-type: none"> Betere afstemming tussen het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid; 				

Bouwsteen	Ruimtelijke samenhang	Ruimtebeslag	Ruimtelijke kwaliteit	
			Gebruiks waarde	Belevings waarde
<ul style="list-style-type: none"> Maximaal inzetten op nabijheid voor nieuwe ontwikkelingen: rond strategische collectieve vervoerknooppunten, op plaatsen met aanvaardbare wandel- en fietsafstand van een voldoende pakket van basisvoorzieningen; Terugdringen van het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem; Verhogen van de dichtheid van (nieuwe) woonontwikkelingen op plaatsen met voldoende gunstige OV- en fietsbereikbaarheid en een voldoende basisvoorzieningenniveau; Maximaal inzetten op de fiets en OV als verplaatsingsmiddelen voor het woon-werkverkeer door het creëren van nabijheid, een mentaliteitsverandering en sensibilisering; Minimum een modal split halen met een aandeel van 40% duurzame verplaatsingen tegen 2024; Maximaal ontwikkelen en verdichten van tewerkstellingspolen op locaties die zowel worden gekenmerkt door een mix aan functies als een goede bereikbaarheid met duurzame modi; Maximaal inzetten op verknoping van de tewerkstellingspolen en het fietsnetwerk; <p>Maximaal inzetten op stationsomgevingen met een sterke knooppuntwaarde voor de ontwikkeling en verdichting van de tewerkstellingspolen;</p> <ul style="list-style-type: none"> Zonevreemde bedrijven in het buitengebied moeten uitdoven en krijgen plaats op een nieuwe, meer strategisch gelegen locatie. Op die manier wordt de autoafhankelijkheid voor woon-werkverplaatsingen verder teruggedrongen; Voor bestaande bedrijventerreinen dient er maximaal ingezet te worden op het voorzien van nieuwe infrastructuur om goederenvervoer via het water en via het spoor te faciliteren; 				
<p><u>Fietsverkeer</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Bijstellen BFF op basis van regionale behoeften; Realisatie volledig, vlot en veilig bovenlokaal fietsnetwerk inclusief fietssnelwegen Streven naar verknoping van alle regionale bedrijventerreinen met een mobiliteitsvraag met het fietsnetwerk; Uitwerken kader voor interferentie met watergebonden bedrijvigheid langs het kanaal Roeselare-Leie en fietsroutes; Wegwerken van missing links en oncomfortabele schakels met prioriteit voor school omgevingen; Fix the mix concept toepassen binnen kernen van steden en gemeenten; Alternatieve routes op bestaande landelijke wegen door voor fietsverbindingen langs gewestwegen; Fietsverplaatsingen binnen stedelijke gebieden moeten minstens concurrentieel zijn met verplaatsingen met de auto; 				

Bouwsteen	Ruimtelijke samenhang	Ruimtebeslag	Ruimtelijke kwaliteit	
			Gebruiks waarde	Belevings waarde
<ul style="list-style-type: none"> • Verhogen van de veiligheid op landelijke wegen door voorzien van tractorsluizen, uitwijkzones, weren landbouwverkeer indien er geen landbouwfunctie meer is; • Inzetten op verkeersveiligheid door schoolomgevingen verkeersveilig te maken, vergevingsgezinde fietspaden te ontwerpen etc; • Sociaal veilig maken door verlichting of, waar niet wenselijk, voorzien in alternatieve routes (vb. groene 62 in Torhout). 				
<u>Openbaar vervoer</u> <ul style="list-style-type: none"> • Versterken van het openbaar vervoer door toekomstige ruimtelijke ordening hier op te richten; • Verschillende lagen lijnen van het OV-netwerk sluiten op elkaar aan in hiërarchische knooppunten waar de overstap naar andere vervoersmodi kan plaatsvinden; • Verbeteren van aanbod (frequentie, amplitude) en kwaliteit (snelheid, betrouwbaarheid) creëert assen met Hoogwaardig Openbaar vervoer; • Creëren van een aantrekkelijk alternatief voor de auto met een focus op lange afstanden (tussen stedelijke kernen en tewerkstellingspolen, meer dan een kwartier fietsen) en de link met omliggende vervoerregio's; • Aanbieden van regulier openbaar vervoer op plekken en momenten dat er voldoende mensen gebruik van willen en kunnen maken. Relaties met een beperkte vraag vangen we op binnen het vervoer op maat met een gepast aanbod aan flexvervoer. 				
<u>Autoverkeer</u> <ul style="list-style-type: none"> • Terugdringen aantal gereden autokilometers door o.a. verplaatsingen te vermijden of maximaal in te korten en door het aantrekkelijker maken van duurzame modi; • Bevorderen van verkeersveiligheid in kernen door het 'fix the mix' principe toe te passen • Inzetten op het aantrekkelijker maken van duurzame modi o.a. door de autogebruiker bewuster te maken van de verborgen kosten of door meer aanbod aan duurzame vervoersmodi te stimuleren; • Uitfasering voertuigen op klassieke brandstoffen, reeds een halvering in de stadcentra tegen 2025; • De vervoerregio ondersteunt de Vlaamse plannen voor het weren van vervuilende wagens tegen 2029 op het hele Vlaamse grondgebied. 				

Bouwsteen	Ruimtelijke samenhang	Ruimtebeslag	Ruimtelijke kwaliteit	
			Gebruiks waarde	Belevings waarde
<u>Parkeren</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aantrekkelijker maken van carpoolen door aanleg van goed bereikbare randparkings rond kernen en carpoolparkings langs belangrijke verkeersassen en -knooppunten; • Tarieven van stationsparkings regionaal beter op elkaar af stemmen; • Geparkeerde vrachtwagens maximaal opvangen op privaat terrein van betreffende bedrijven; • Aanleggen van extra vrachtwagenparkings met de nodige beveiliging, enerzijds langsheen de autostrades en anderzijds nabij bedrijven. • De vervoerregio werkt een richtinggevend kader uit om binnen de gemeentes gedifferentieerde minimum- en maximumparkeernormen te hanteren; • Inzetten op een uniform (digitaal) betalingssysteem voor straatparkeren. 				
<u>Wegencategorisering</u> <ul style="list-style-type: none"> • Invoeren van de nieuwe wegcategorisering om een robuust wegennet te realiseren (= betere afwikkeling van de verschillende vervoersstromen, verbeteren doorstroming en verhogen verkeersveiligheid) • Duidelijker onderscheid tussen verbindingswegen (bestaande uit het hoofdwegennet en het dragende netwerk) en wegen met louter een ontsluitings- en erftoegangsfunctie (het lokale wegennet). • Betere afscherming van het lokale wegennet voor doorgaand verkeer door behoud van de boomstructuur in functie van verkeersleefbaarheid en -veiligheid. 				
<u>Logistiek</u> <ul style="list-style-type: none"> • Inzetten op alternatieven voor goederentransport over de weg (via het water- of spoornetwerk) • Het gebruik van binnenvaart en spoor moet toenemen door infrastructuurwerken en verbeterde doorstroming, door de ontwikkeling en ontsluiting van logistieke knooppunten met goede overslagmogelijkheden en het stimuleren van synchromodaliteit dankzij technologische ontwikkelingen die de informatiestromen en samenwerking tussen verschillende modi vergemakkelijken. • Betere ontsluiting via het water: zowel voor bedrijven en bedrijventerreinen langs het kanaal Roeselare-Leie als wat betreft overslagmogelijkheden voor verder gelegen bedrijven, (uit)bouw terminal in Roeselare en Wielsbeke; • De staat en bevaarbaarheid kanaal Roeselare-Leie opwaarderen • Capaciteitsverhoging spoor door aanleg uitwijksporen voor goederentreinen tussen Kortrijk naar de havens; • In beeld brengen vraag en volumes i.k.v onderzoek haalbaarheid spoorterminal in de regio; 				

Bouwsteen	Ruimtelijke samenhang	Ruimtebeslag	Ruimtelijke kwaliteit	
			Gebruiks waarde	Belevings waarde
<ul style="list-style-type: none"> · Verkennen van technologische innovaties zoals onbemande vaart, logistiek transport via de lucht en pijpleidingen. · Optimalisaties van aangrenzende regio's: waternetwerk, spooroverslag LAR, bottleneck treinverkeer in Gent Sint-Pieters, binnenvaartontsluiting Antwerpen. 				
<u>Vrachtroutenetwerk</u> <ul style="list-style-type: none"> · Invoeren van een nieuw regionaal vrachtroutenetwerk dat bedrijventerreinen verbindt en ontsluit, vrachtverkeer kanaliseert en kwetsbare gebieden vrijwaren van hinder door vrachtverkeer. · Voorkomen van uitwijkgedrag van vrachtverkeer door sturende elementen die de verkeersveiligheid en -leefbaarheid van de kernen ten goede komen: een sturende kilometerheffing, regionaal afgestemde tonnagebeperkingen, toepassen van venstertijden in kernen en schoolomgevingen. 				
<u>Toegankelijkheid</u> <ul style="list-style-type: none"> · Openbaar vervoer toegankelijk maken voor iedereen (jongeren, ouderen, mensen met een functionele beperking, inkomenszwakke groepen) met focus op de nabijheid van het aanbod, de halte-infrastructuur als het rollend materieel. 				

4.3.5.1.1. Ruimtelijke samenhang

Meerdere bouwstenen creëren rechtstreeks of onrechtstreeks een positief effect op de ruimtelijke samenhang in de regio.

Een aantal bouwstenen betreffen betere verbindingen in het gebied voor alternatieve modi (bv. missing links en optimalisaties fietsnetwerk) die de samenhang van het verkeersnetwerk zelf versterken. Deze komen ook tot uiting in de netwerkkaarten.

Het *fietsnetwerk* bestaat uit fietssnelwegen en bovenlokaal regionaal netwerk. De fietssnelwegen zijn aangeduid op Vlaams niveau en verbinden in theorie steden. Het bovenlokaal regionaal netwerk was voorheen een provinciale bevoegdheid en wordt in voorliggende plan (visie netwerken) beperkt gewijzigd. Het betreft de verbindingen tussen kernen en attractiepolen van regionaal belang. Er worden ook verbindingen gecreëerd, tussen de kernen onderling, en er worden losse elementen van het fietssnelwegnetwerk met elkaar verbonden. Het voorgestelde netwerk is op een beperkt aantal plaatsen aangevuld ten opzichte van het huidige vastgelegde netwerk voor BFF. Een voorbeeld hiervan is het toevoegen van de Zwevezeelsestraat te Ardoie aan de BFF, wat hier ook een heraanleg van het fietspad met zich meebrengt. Ook de noordelijke Trakelweg langs de Leie en de Heirweg te Wielsbeke worden opgenomen in de BFF. De exacte ligging van een aantal verbindingen is nog niet bepaald, waarbij de vraag nog openstaat of er maximaal moet gebundeld worden met N-wegen of indien een ligging op een autoluwere parallelweg geschikter is. Er kan besloten worden dat de aanvullingen en het verder realiseren van dit fietsnetwerk een positieve effect is.

In *het openbaar vervoersnetwerk* vormt het treinnet de ruggengraat van het gehele systeem, waar kernnet en aanvullend net in de belangrijke treinstations (Lichtervelde, Roeselare, Torhout, Tielt, Izegem en Ingelmunster) op aansluiten. Andere knooppunten zorgen voor de afstemming tussen de verschillende lijnen van kernnet en aanvullend net en van het vervoer op maat. De grootte van de vervoersstroom op een bepaalde relatie moet overeenkomen met het aanbod op die verbinding. Met behulp van het principe van een vraaggericht investeringsbeleid zal er een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen plaatsvinden. Hierdoor worden relaties met een beperkte vraag opgevangen binnen het vervoer op maat met een gepast aanbod aan flexvervoer of andere concepten. Het differentiëren en het afstemmen van de uitrustingsgraad van haltes en de frequentie van bediening is positief voor de ruimtelijke samenhang met andere functies.

De *netwerkaart voor de wegen* bevat de hoofdwegen (Europese en Vlaamse), regionale wegen en interlokale wegen. Deze netwerkaart is positief. Bij de kaart zijn wel enkele overwegingen opgenomen rond twee regionale en twee interlokale wegen.

- Er zal een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd worden voor **zuidwestelijke tangent van Tielt** als missing link in de regionale weg Tielt-Kortrijk (N399 – 250)) en in het regionaal vrachtroutenetwerk en de invloed hiervan op de verkeersveiligheid en -leefbaarheid in het centrum van Tielt.
- Er zal een inrichtingsstudie uitgevoerd worden voor de regionale weg **N37 van Ardoie tot en met Tielt** om de toekomstige inrichting van de N37 te schetsen en oplossingen voor te stellen voor de bestaande knelpunten langsheen het traject (incl. inpassing van de fietssnelweg, integratie van de kruisende infrastructuren voor autovracht- en fietsverkeer).
- Over de selectie van de as **Kortemarkstraat - Torhoutstraat** tussen Torhout en Kortemark als interlokale weg is over de vervoerregio's heen geen eensgezind standpunt bereikt. De gedeelde visie is dat deze as in reguliere situaties kan functioneren als verbinding tussen Torhout en Kortemark, maar niet als verbinding van Torhout naar de regionale weg N35..
- De inrichtingsprincipes bieden een houvast en streefdoel voor het inrichten van de wegen in overeenstemming met hun verkeersfunctie. Dit zal voor vele wegen een streven zijn op lange termijn. Op korte termijn zijn deze inrichtingsprincipes dikwijls niet haalbaar zoals

bvb voor de **Ruiseledesteenweg** in Wingene. De afdwingbaarheid van bepaalde elementen, zoals rooilijnen, vereist bovendien en voorafgaand een wettelijke basis.

Daarnaast is er ook een netwerkkaart opgemaakt voor het gemotoriseerd vrachtverkeer. In de referentiesituatie bestaat er nog geen classificatie voor alle vrachtverkeer. De visiekaart omvat het vrachtvervoer voor vervoer over weg, en het vervoer over water (Kanaal Roeselare-Leie). De categorisering voor de spoorwegen, waterwegen, (pijp)leidingen zijn eveneens belangrijke schakels in het goedertransport maar geen bevoegdheid van MOW. Over de weg wordt een onderscheid gemaakt tussen hoofdvrachtgeleidingsroutes, regionale vrachtgeleidingsroutes en aanrijroutes naar bedrijfsterrinen. Als hoofdvrachtgeleidingsroute is het hoofdwegennetwerk aangeduid (E403). Doordat de situering en concentratie van de meeste verspreid zijn over de vervoersregio Midwest worden alle regionale wegen aangeduid als regionale vrachtgeleidingsroutes. Daarnaast zijn er nog een aantal wegsegmenten aangeduid als aanrijroutes tussen bedrijfsterrinen en dit netwerk. Deze zijn beperkt in lengte. Bij dit netwerk worden een aantal kanttekeningen geplaatst:

- Haalbaarheidsstudie voor de **zuidwestelijke tangent van Tielt** (zoals hierboven aangehaald)
- De ontsluiting van de **regionale bedrijventerrinen Hille naar E40 (Wingene): Oostkamp, Beernem en Wingene** spraken af dat er geen routes opgenomen worden in het regionaal vrachtroutenetwerk maar dat er ook geen vrachtwerende maatregelen genomen worden op de route richting E40 oprit Beernem. In de omgeving mogen geen ontwikkelingen die regionaal vrachtverkeer langs deze routes creëren bijkomen.

Deze netwerkkaart is positief maar kon, door het betrekken van andere modi zoals spoor, nog positiever zijn.

Daarnaast zijn er meerdere bouwstenen die inzetten op een betere afstemming tussen de aanwezige infrastructuur en het vervoersaanbod op de ruimtelijke kenmerken van de omgeving: afstemming ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid, inzetten op nabijheid van ontwikkelingen, inzetten op stationsomgeving, randparkings en werven (vrachtwagen)parkings uit de kernen, maar ook het werven van zwaar verkeer uit de kernen en een verkeerveilige aanleg van schoolomgevingen, wegwerken van zwarte punten die als barrières fungeren voor het langzaam verkeer... Deze bouwstenen leiden tot een beter samenhang tussen de verschillende functies, zowel in de kernen, de bedrijventerrinen als de open ruimte.

Verschillende bouwstenen, zoals het verhogen van de dichtheid op plaatsen met openbaar vervoersaanbod en verhogen van het openbaar vervoersaanbod nabij kernen maar ook de aangepaste inrichting in functie van de kern zorgen onrechtstreeks ook voor een stimulans voor een sterkere ontwikkeling van de kernen, wat de samenhang van de kernen en de open ruimte gebieden positief beïnvloed.

Er zijn geen bouwstenen die de ruimtelijke samenhang negatief beïnvloeden. Rekening houdend met de diverse bouwstenen met een positieve impact wordt het totale effect **positief (+2)** beoordeeld.

4.3.5.1.2. Ruimtebeslag

Onder ruimtebeslag wordt enerzijds de nodige bruto ruimte beschouwd, met name de totale ruimtebehoefte voor infrastructuren en aanhorigheden, inclusief bermen, waterlopen... Daarnaast is er ook het netto ruimtebeslag, de verharde ruimte binnen de infrastructuren. Er zijn bouwstenen die het ruimtebeslag positief beïnvloeden en bouwstenen die het negatief beïnvloeden. Bij deze beoordeling wordt op dit strategisch niveau nog geen onderscheid gemaakt naar de ruimtelijke context of naar de gebruiksintensiteit. Deze zijn bij verdere uitwerking wel bepalend: bij ruimtebeslag en ruimtegebruik is het immers ook van belang hoe efficiënt de ruimte georganiseerd is en hoe intens de ruimte wordt.

Positieve invloeden betreffen zowel bruto als netto afnames in het ruimtebeslag voor de infrastructuur. Het plan voorziet geen directe onthardingsacties. Wel zijn er acties die de parkeervraag regelen, en op deze manier de nodige ruimte voor parkeren beperken. Dit zijn acties die autoverkeer in de kernen beperken, alternatieve modi stimuleren, ... Daarbij moet wel rekening gehouden worden dat de nodige ruimte voor het voorzien van parking voor fietsen zal toenemen. Deze is echter beperkter dan de nodige oppervlaktes voor parking van gemotoriseerd verkeer. Er kan aangenomen worden dat bij een consequent beleid de nodige oppervlaktes voor parkeren zullen afnemen. Ook is er een actie die een maximum aantal parkeerplaatsen voorop stelt.

Negatieve invloeden zijn eveneens zowel bruto als netto toenames voor volledig nieuwe infrastructuren zoals nieuwe infrastructuur voor goederenvervoer over spoor en water, randparkings, vrachtwagenparkings, missing links in het fietsnetwerk, ... Er zijn ook een aantal bouwstenen die kunnen leiden tot bijkomend ruimtebeslag zoals het ontvlechten van infrastructuren en netwerken, het toegankelijk maken van haltes, uitrusten van stations met de nodige parkeerinfrastructuur... We nemen aan dat bij deze laatste bouwstenen er in eerste instantie bijkomend netto ruimtebeslag zal zijn/ er zal in eerste instantie gezocht worden naar het optimaal benutten van de ruimte die reeds openbaar domein is, pas als er geen ruimte is zal er ook nieuwe bruto inname zijn.

Naast het effect van de bouwstenen op het ruimtebeslag in de categorie infrastructuur zal er ook onrechtstreeks een bijdrage zijn aan het beperken van het ruimtebeslag voor andere functies. Verschillende bouwstenen zetten in op concentratie van het vervoersaanbod, beter bereikbaarheid met langzaam verkeer en de verhoogde verblijfskwaliteit in de stedelijke gebieden en kernen. Deze zullen mee zorgen voor de verdere verdichting in de stedelijke gebieden en het afbouwen van het bijkomend ruimtebeslag voor de woonfuncties. De bouwstenen die zich richten op een lagere auto-onafhankelijkheid zullen ook leiden tot een netto afname: de noodzaak van private parkeeroppervlakte zal eveneens afnemen.

Het totale effect op het ruimtebeslag wordt, rekening houdend met het feit dat de positieve impacts groter zijn dan de negatieve, **beperkt positief (score +1)** ingeschat.

4.3.5.1.3. Ruimtelijke kwaliteit

Gebruikswaarde

Er zijn verschillende bouwstenen die een positief effect hebben op de gebruikswaarde van de ruimte voor de aanwezige functies. Voor alle thema's zijn er bouwstenen die het aanbod en de inrichting beter afstemmen op het gewenste gebruik: fietsinfrastructuur, openbaar vervoer, overstappunten uitrusten, inrichting van infrastructuren conform functiecategorieën en omgeving (minder parking in kernen en meer publieke ruimte, vergevingsgezinde fietspaden, ...), veiliger en toegankelijker infrastructuur... Deze ingrepen dragen bij tot de ruimtelijke kwaliteit in steden en kernen, wat op zijn beurt weer leidt tot een verdere verbetering van de modal shift. Dit leidt in de toekomst dan ook mee tot de beleidsmatig gewenste verdichting van de steden en kernen en het vrijwaren van de open ruimte gebieden.

Twee bouwstenen hebben naast een positief ook een potentieel negatief effect. Verbeteren van het aanbod van het openbaar vervoer, specifiek frequentie en commerciële snelheid moet steeds afgestemd worden op de draagkracht van de omgeving. Zeker voor grotere voertuigen, specifieke wegverhardingen zoals kasseien, ... kan dit hinderlijk ervaren worden.

Daarnaast is het weren van geparkeerde vrachtwagens uit de kernen en deze maximaal opvangen op privaat terrein van betreffende bedrijven niet over de volledige lijn positief. Het weren van de geparkeerde vrachtwagens uit de kernen is positief voor de gebruikskwaliteit in de kernen: meer beschikbare publieke ruimte voor verblijfsfuncties en of straatgroen, minder hinder door geparkeerd vrachtverkeer. Het aanleggen van individueel parkings op privaat terrein is niet optimaal: deze vragen veel plaats, niet enkel voor de parking, maar vooral voor de nodige circulatieruimte. Ruimte op individuele bedrijfsterreinen die niet kan benut worden voor de

hoofdfunctie en de toekomstige ruimtevragen van het bedrijf kan belemmeren. Een bundeling van parkeervoorzieningen voor vrachtwagens verhoogt het ruimtelijke rendement. Dit kan ook een private parking zijn die gedeeld wordt door verschillende bedrijven.

Het effect van de visie op de gebruikswaarde wordt **positief (score +2)** beoordeeld.

Belevingswaarde

Een beperkt aantal bouwstenen kan tot een directe impact op de belevingswaarde leiden.

Nieuwe infrastructuur en aan te passen infrastructuur, zoals optimalisatie van de fietsinfrastructuur, infrastructuur voor goederenvervoer over het water en het spoor, ... kunnen leiden tot een aansnijding van de open ruimte waarbij, afhankelijk van de specifieke ruimtelijke omgeving, een impact op landschap (en archeologie) niet kan uitgesloten worden.

Daarnaast zullen een aantal specifieke bouwstenen inzake parkeren en veiligheid een positieve impact hebben op de belevingswaarde. Het afbouwen van parkeerplaatsen in de kernen leidt tot meer beschikbare publieke ruimte, die kan ingezet worden als verblijfsruimte of groene ruimte. Deze positieve impacts kunnen net zoals de hogere gebruikskwaliteit mee bijdragen aan het inzetten van een kettingreactie waarbij het wonen in stedelijke gebied en kernen opgewaardeerd wordt, en zo leidt tot verdichting, betere bereikbaarheid en gewijzigde modal shift...

Het aantal bouwstenen dat een impact heeft is achter beperkt. Het effect wordt dan **beperkt positief (score +1)** beoordeeld.

4.3.5.2. MILIEUEFFECTEN VAN DE ACTIES

Om de visie te realiseren, zijn een aantal concrete acties geformuleerd. Dit betreffen acties uit te voeren door de vervoerregio's, de gemeentes, of betreffen suggesties voor andere overheden en instanties die door de vervoerregio voorgesteld worden.





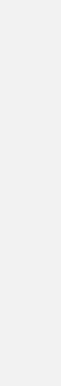
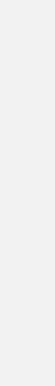
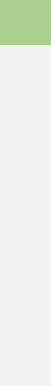
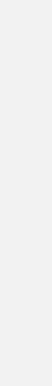
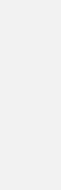
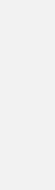
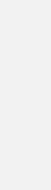
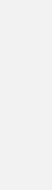




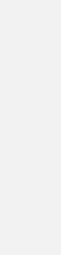
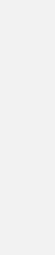
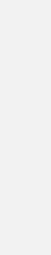
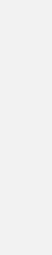
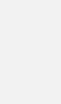
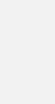
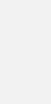
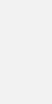
De acties betreffen concrete infrastructuraanpassingen, lokaal beleid, studies (verdere uitdieping van specifieke of lokale problemen, evaluatiestudies ..) of operationele wijzigingen, flankerend beleid... De meeste impact op ruimte wordt verwacht van de concrete infrastructuurprojecten. Beleidsmaatregelen en operationele wijzigingen kunnen indirecte effecten teweegbrengen. Daar studies en verder onderzoek op dit ogenblik nog niet leiden tot concrete uitvoeringen wordt er pas een effect verwacht na het formuleren van bijkomende maatregelen. De studies zelf hebben immers geen ruimtelijke effecten.

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ruimtelijke samenhang	Ruimtebeslag	Gebruikswaarde	Belevingswaarde	Duiding en eventuele aanbevelingen
	Veiligheid Infrastructuur en technologie						
1.1	We werken de gevaarlijke punten weg aan de hand van een dynamische prioriteitenlijst, met prioriteit voor zwarte punten voor fietsers (https://wegenenverkeer.be/veilig-op-weg/gevaarlijke-punten).	De 'grijze punten' (locaties van bijna-ongevallen en/of locaties die omwille van de veiligheid worden gemeden door de gebruikers) in kaart brengen met gegevens uit o.a. rijveiligheidssystemen en remsystemen in geconnecteerde wagens en deze grijze punten nadien proactief aanpakken.					<p>Het wegwerken van gevaarlijke punten draagt bij tot een kwalitatief netwerk. Het is onduidelijk of deze maatregel ruimtebeslag kan impliceren. Zuinig ruimtegebruik moet nagestreefd worden. De gebruikswaarde neemt toe door betere ruimtelijke kwaliteit en veiligheid.</p> <p>Het wegwerken van gevaarlijke punten draagt bij tot een kwalitatief fietsnetwerk. Er wordt van uitgegaan dat deze maatregel geen ruimtebeslag kan impliceren. De gebruikswaarde neemt toe door betere ruimtelijke kwaliteit en veiligheid.</p> <p>Het wegwerken van gevaarlijke punten, het weren van doorgaand verkeer draagt bij tot een kwalitatief netwerk. Het is onduidelijk of deze maatregel ruimtebeslag kan impliceren. Zuinig ruimtegebruik moet nagestreefd worden. De gebruikswaarde neemt toe door betere ruimtelijke kwaliteit en veiligheid.</p> <p>De hogere veiligheid leidt tot betere ruimtelijke kwaliteit in kernen en</p>
1.2	Onveilige schakels in het fietsnetwerk (fietsnelwegen, BFF, lokaal fietsnetwerk) wegwerken, inclusief onveilige oversteekplaatsen (zie thema 'fiets'). Het (nieuwe) Vademecum fietsvoorzieningen geldt als leidraad voor het bepalen van de (graad van) onveiligheid.						
1.3	Schoolomgevingen, zowel aan drukke gewestwegen als langsheen lokale wegen, verkeersveilig inrichten. Doorgaand (vracht)verkeer maximaal weren door het 'fix the mix'-principe toe te passen in de kernen van onze steden en gemeentes, in de schoolomgevingen en woonwijken en – waar nodig en mogelijk - op wegen die deel uit maken van bovenlokale en lokale fietsnetwerken (bv. door het nemen van circulatiemaatregelen en het verlagen van de maximumsnelheid).						
1.4	Invoeren van zones 30 in de kernen en schoolomgevingen.						

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ruimtelijke samenhang	Ruimtebeslag	Gebruiks-waarde	Belevings-waarde	Duiding en eventuele aanbevelingen
1.5	Waar geen afgescheiden of verhoogd aanliggende fietspaden aanwezig zijn, snelheidsremmende maatregelen nemen zoals de maximumsnelheid waar nuttig verlagen naar 50 km/u of 30 km/u, waar nuttig fietsstraten inrichten en de weginrichting waar nodig aanpassen aan gemengd gebruik door fietsers en gemotoriseerd verkeer.						schoolomgevingen. De samenhang van functies verhoogt. De hogere veiligheid leidt tot betere ruimtelijke kwaliteit in kernen en schoolomgevingen. De samenhang van functies verhoogt. De hogere veiligheid en de duidelijkere netwerken leiden tot betere ruimtelijke kwaliteit in kernen en schoolomgevingen. De samenhang van functies verhoogt. Het is onduidelijk of deze maatregel ruimtebeslag kan impliceren. Zuinig ruimtegebruik moet nagestreefd worden.
1.6	We zetten sterk in op het ontvlechten van verkeersinfrastructuren en netwerken met prioriteit voor actieve vervoerswijzen. We halen de fietser en de automobilist waar mogelijk en nodig uit elkaar, inzonderheid in schoolomgevingen. De nieuwe wegcategorisering en de daaraan gekoppelde functies vormen hiervoor de basis. Waar fietsers mengen met gemotoriseerd verkeer houden we de snelheid laag.						De samenhang van functies verhoogt. De maatregel leidt tot zuinig ruimtegebruik en vermijdt bijkomende verhardingen. Het draagt bij tot het gebruik van de open ruimte en potentieel (afhankelijk van de locatie) tot de beleving van waardevolle landschappen.
1.7	Voor landelijke wegen de oefening maken op welke van deze wegen fietsverkeer en landbouwverkeer kunnen samengaan. Op basis van een te ontwikkelen kader, maatregelen nemen om gemengd fiets- en gemotoriseerd verkeer op een veilige manier mogelijk te maken op wegen buiten de bebouwde kom zonder belangrijke functie voor gemotoriseerd verkeer, zoals landelijke wegen (bijvoorbeeld via snelheidsverlagingen, uitwijkzones, tractorsluizen of filters, ...).						
1.8	Vergevingsgezinde wegen inrichten om wagens bij ongevallen op een veiligere manier tot stilstand te laten komen en om letsels bij eenzijdige fietsongevallen maximaal te beperken (cfr. https://wegenenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen/vergevingsgezinde-wegen).	Proactief op zoek gaan naar locaties met veel eenzijdige fietsongevallen. Deze knelpunten aanpakken door weginrichting te herzien.					Indien vergevingsgezinde wegen bijkomende verhardingen impliceren, heeft dit negatieve impact door ruimtebeslag.
1.9	Lichtenregelingen op kruispunten conflictvrij maken, afhankelijk van de intensiteit en de netwerkfunctie voor gemotoriseerd verkeer en fietsers in respectievelijk de wegcategorisering en het fietsnetwerk.	In kaart brengen van lichtengeregelde kruispunten met conflicten tussen autoverkeer en fietsers. Afwegingskader creëren om te bepalen waar en wanneer conflictvrije lichtengeregelde kruispunten gewenst zijn. Investeren in slimme verkeerslichtenregelingen. Waar nuttig en veilig toepassen van 'Vierkant groen voor fietsers' en 'Rechtsaf door rood voor fietsers'. Voorzieningen treffen voor mensen met visuele beperking					Zie bouwstenen Zie bouwstenen Zie bouwstenen
1.10	Toepassen van informatietechnologie om verkeersgeleiding zo veilig mogelijk te maken: slimme adaptieve verkeerslichten, groene golven, groen licht voor openbaar vervoer.						Zie bouwstenen



Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ruimtelijke samenhang	Ruimtebeslag	Gebruiks-waarde	Belevings-waarde	Duiding en eventuele aanbevelingen
1.11	Technologie in individuele voertuigen stimuleren om de veiligheid te verhogen: waarschuwingssystemen, systemen voor veilige afstand, adaptieve cruise control, automatisch remmen in gevaarsituaties, ...						<p>Zie bouwstenen</p> <p>Zie algemene beoordeling: verhogen veiligheid. Indien deze nieuwe infrastructuur bijkomende verhardingen inhoudt, heeft dit negatieve impact door ruimtebeslag. Zuinig ruimtegebruik en hergebruik van bestaande infrastructuur moet primeren.</p>
1.12	De infrastructuur proactief voorbereiden op de komst van zelfrijdende voertuigen.						
1.13	Onderzoeken hoe het steeds groter en zwaarder worden van landbouwvoertuigen tegengegaan kan worden.						
2.1	<p>Regulering en handhaving</p> <p>Actievere handhaving voor snelheid, alcohol, afleiding, roekeloos rijgedrag, controle staat van het voertuig en/of de fiets, naleving fietsstraten, net als actievere handhaving van tonnagebeperkingen.</p> <p>Afstemming tussen politiezones is wenselijk.</p> <p>De capaciteit om boetes te verwerken (via de GVC's) wordt afgestemd op de toename van de politiecontroles.</p>						
2.2	Drempel verlagen voor inbeslagname van het rijbewijs voor overtredingen m.b.t. snelheid, alcohol, afleiding en roekeloos rijgedrag. (1)						
2.3	Boetes voor snelheidsovertredingen en alcoholgebruik verhogen en exponentieel laten toenemen bij herhaling.						
2.4	De handhaving van zowel tonnagebeperkingen als snelheidsbeperkingen over de politiezones heen afstemmen.						
2.5	Toegelaten snelheden afstemmen tussen gemeenten en over vervoerregio's heen. De inrichtingsprincipes van de wegencategorisering gelden hierbij als leidraad.						
2.6	Een slimme snelheidsbegrenzer in elke wagen verplichten.						
2.7	Een alcoholslot verplichten bij recidive.						
2.8	(Fiets)ongevallen systematisch registreren en de ongevalldata analyseren. Deze analyse vormt een leidraad bij het kritisch evalueren van de bestaande infrastructuur en indien nodig de aanpassing ervan.						
2.9	In uitvoering van het GAS-decreet kunnen GAS-ambtenaren worden ingezet voor de handhaving van beperkte snelheidsovertredingen.						
2.10	BOB-campagnes behouden en versterken.						
3.1	<p>Gedrag, beleid en monitoring</p> <p>Bestaande verkeerseducatie in scholen versterken. Een goede samenwerking tussen scholen en lokale overheden, met overdracht van kennis en materiaal, is hierbij belangrijk.</p> <p>Voor de leerlingen van de derde graad lager onderwijs een fietsexamen organiseren. Op jongere leeftijd kan het voetgangersexamen worden georganiseerd.</p>						
3.2	Verplichte (herhaalde) opleidingen vrachtwagenchauffeurs benutten voor stimuleren verkeersveilig rijgedrag.						

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ruimtelijke samenhang	Ruimtebeslag	Gebruiks-waarde	Belevings-waarde	Duiding en eventuele aanbevelingen	
3.3	<p>De kennis van verkeersregels en -vaardigheden, risicoperceptie en bewuste aandacht voor kwetsbare weggebruikers (ook buiten en na de rijopleiding) versterken bij alle weggebruikers via o.a. sensibiliseringscampagnes en opfrissingscursussen. Sensibilisering en educatie ook verder uitbouwen via bedrijven en horeca. Een groot deel van de bevolking kan op deze manier bereikt worden. Daarom ondersteuning bieden aan, onder andere, preventie-adviseurs om hier voldoende aandacht aan te schenken. Werk maken van een meer uniforme en heldere reglementering (als plaats op de weg, snelheid en aangepaste verkeersborden) inzake speed pedelecs, elektrische steps en andere vormen van nieuwe mobiliteit, met het oog op maximaliseren van de verkeersveiligheid.</p> <p>Monitoring van de evoluties op vlak van verkeersveiligheid uitvoeren en versterken. Gebruik maken van de kennisdeling van de <i>Coalitie van 30</i> en indien gewenst (gemeentelijke autonomie) de intentieverklaring ondertekenen.</p> <p>Tonnagebeperkingen invoeren die over gemeentegrenzen en vervoerregio's heen op elkaar worden afgestemd en up-to-date gehouden via intergemeentelijk overleg.</p> <p>Het bestaande traject van de vzw Verkeersveilig West-Vlaanderen gebruiken als inspiratie om het lokale verkeersveiligheidsbeleid te versterken en een actieplan op te stellen met als doel 'nul doden of zwaargewonden in en door het verkeer'. Op maat van de gemeente kunnen acties worden ondernomen zoals</p>							
3.4								
3.5								
3.6								
3.7								
3.8			Ondertekening van het SAVE-charter. Opstellen actieplan aan de hand van een zelfevaluatie van het verkeersveiligheidsbeleid.					Zie bouwstenen
3.9			Het Charter Werfransport gebruiken om zwaar verkeer op ongewenste tijdstippen uit schoolomgevingen te weren (aangevuld met handhaving) Het opleggen van venstertijden in omgevingsvergunningen.					Zie bouwstenen
4.1		<p>Fiets Netwerk</p> <p>Masterplan Fietsnetwerk Midwest opmaken, waarin het bestaande BFF als vertrekpunt geldt, maar op basis van behoeften op regionaal niveau zal worden bijgesteld. Bij de opmaak van het Masterplan Fiets gaat specifieke aandacht naar o.a. de gewenste prioritering zoals beschreven in de visienota van het RMP, de multimodaliteit met bus, tram en/of trein, het veilig verbinden van deelgemeenten met elkaar, het voorzien van ongelijkgrondse kruisingen waar nodig, het veilig inrichten van fietssnelwegen op landelijke wegen en/of voorzien van alternatieve routes, de plaats van de speed pedelecs op de fietsroutes. Effectieve criteria bepalen wanneer een BFF wenselijk of noodzakelijk is, om te voorkomen dat dit een gevoelsmatige discussie wordt.</p>						
4.2			Opmaak lokaal fietsnetwerk (gemeentelijk niveau) Realiseren van een volledig BFF inclusief fietssnelwegennet en volledige lokale fietsnetwerken.					
4.3	Voor het bepalen van de meest prioritaire segmenten zijn volgende (combinatie van) bronnen relevant: rapport staat van de fietspaden langs gewestwegen (AWV),							Zie algemene beoordeling impact fietsnetwerken. Een eventuele ruimte-inname is een negatief effect. Deze maatregel maakt echter ook de oefening

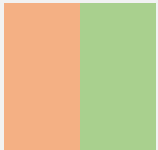

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ruimtelijke samenhang	Ruimte- beslag	Gebruiks- waarde	Belevings- waarde	Duiding en eventuele aanbevelingen
	<p>conformiteitskaart BFF en fietssnelwegen (provincie), het vrachtrouten netwerk en de wegencategorisering.</p> <p>Bij de realisatie wordt de oefening gemaakt waar het mogelijk is het BFF te realiseren zonder nieuwe (dure) infrastructuur aan te leggen, maar door de ruimte voor het autoverkeer terug te dringen ten voordele van de ruimte voor de fietser met aandacht voor de groeiende diversiteit van fietsers (e-bike, speed pedelec, bakfiets,...) (bv. autorijstrook vervangen door fietspad).</p> <p>Bij realisatie van fietsverbindingen door natuurgebied gaat prioriteit naar het creëren van verkeersveiligheid.</p> <p>Bij werken aan de rijbaan of het fietspad (bv. rioleringswerken) steeds nagaan of dit de aanleiding kan zijn voor een quick win voor de fietsinfrastructuur, en deze quick wins mee uitvoeren.</p>						<p>om ruimte te maken in bestaande verhardingen die minder door autoverkeer gebruikt wordt. Voor de overige effectengroepen is de impact neutraal tot positief. In landschappelijk waardevol gebied moet voldoende omzichtig omgegaan worden met de inpassing van nieuwe infrastructuur.</p>
4.4	<p>Bestaande fietsverbindingen worden structureel onderhouden via onderhoudsplannen en aangepast onderhoudsmateriaal.</p> <p>Om zicht te hebben op de staat van het fietsnetwerk is het van belang te beschikken over de nodige en meest actuele informatie.</p> <p>- De provincie beschikt over een overzichtskaart die een beeld geeft van de staat van het BFF (conformiteit) en de fietssnelwegen. Deze overzichtskaart wordt continu bijgewerkt en up to date gehouden, waarbij afstemming gebeurt met het tweejaarlijkse rapport 'Staat en inrichting van de fietspaden langs gewestwegen' (AWV).</p>						<p>Zie bouwstenen</p>
4.5	<p><i>Conformiteitskaart BFF:</i> https://www.geoloket.be/gwserver/apps/webappviewer/index.html?id=25aeeb730453465c84950bd1a669ec80</p> <p><i>Rapport 'Staat en inrichting van de fietspaden langs gewestwegen':</i> https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/2022-12-12%20Rapport%20meetjaar%202021%20v3.pdf</p> <p>De staat van het lokale fietsnetwerk, schoolroutes etc. wordt in kaart gebracht door de lokale besturen.</p>						
4.6	<p>Alle regionale bedrijventerreinen aansluiten op het fietssnelwegennet of het BFF.</p>	<p>In kaart brengen van de lokale fietsnetwerken</p> <p>In kaart brengen van de lokale mobiliteitsvraag van de bedrijventerreinen.</p>					<p>Zie bouwstenen</p>
4.7	<p>Alle lokale bedrijventerreinen aansluiten op ten minste het lokaal fietsroutennetwerk.</p>	<p>In kaart brengen van de bestaande en gewenste fietsroutes met de bijhorende knelpunten en opportuniteiten.</p>					
4.8	<p>Alle scholen aansluiten op ten minste het lokaal fietsroutennetwerk. Voor secundaire scholen ook veilige aanrijroutes selecteren naar het BFF.</p>	<p>In kaart brengen van bestaande en gewenste fietsroutes voor kinderen naar lagere scholen en middelbare scholen.</p> <p>Een kader opstellen om te bepalen aan welke voorwaarden schoolroutes moeten voldoen.</p> <p>De staat en veiligheid van de bestaande verbindingen nagaan.</p>					

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ruimtelijke samenhang	Ruimtebeslag	Gebruikswaarde	Belevingswaarde	Duiding en eventuele aanbevelingen	
			Zoeken naar intergemeentelijke samenwerkingen voor de verdere uitrol van de schoolroutes.					
5.1	<p>Prioriteiten</p> <p>De doorlooptijd om verbindingen in het BFF te realiseren is soms erg lang. De Vlaamse overheid herbekijkt het proces, waardoor de doorlooptijd voor de realisatie van fietsverbindingen verkort kan worden.</p> <p>Daarnaast stimuleren we - met het oog op een snellere realisatie van fietsverbindingen - het gebruik van de nieuwe onteigeningsprocedure (= maximum termijn minnelijke schikking waarna sneller kan overgegaan tot gerechtelijke onteigening).</p> <p>De Vlaamse overheid neemt onteigeningskosten maximaal mee op in de subsidiabele kosten bij de (her)aanleg van fietspaden.</p>	<p>5.2 In het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) jaarlijks meer geld toewijzen aan de modus fiets, die sterk moet groeien, dan naar de modus auto, waarvan het gebruik moet afnemen.</p>						
6.1	<p>Game changers</p> <p>De oefening maken welke wegen overgedimensioneerd zijn voor (de functie die ze moeten vervullen voor) het gemotoriseerd verkeer en een interessante fietsverbinding binnen de fietsnetwerken zouden kunnen vormen en/of kunnen ingezet voor ontharding in het kader van klimaatadaptatie.</p>	<p>6.2 Afhankelijk van de ligging en het (functionele of recreatieve) karakter van fietsverbindingen is het niet altijd gewenst om verbindingen te verharden. Er wordt een kader geschept waarin wordt opgenomen in welke situaties verharding van het (recreatieve) fietsnetwerk uitzonderlijk niet nodig is. Een maximaal comfort van de fietser blijft daarbij evenwel centraal staan. (6)</p> <p>6.3 De uitbreiding van (bestaande) fietsdeelsystemen – na de uitrol van het vervoer op maat - onderzoeken.</p> <p>Eenzelfde deelsysteem binnen de regio creëert gebruiksgemak.</p> <p>Diensten van onderhoud en pechverhelping maken hiervan deel uit.</p>						
7.1	<p>Omkaderende maatregelen en fietsveiligheid</p> <p>Fietspaden slim verlichten om de sociale veiligheid te verhogen en fietsgebruik ook 's avonds of in de winter te stimuleren (met specifieke aandacht voor de impact van verlichting in natuurgebieden).</p>	<p>7.2 Meer inzicht verwerven in de fietsstromen in de regio</p> <p>7.3 Zinnige campagnes opzetten om fietsgebruik te stimuleren en mensen te overtuigen van het belang en gemak van de fiets (inclusief aandacht voor het belang van een veilige fiets). Bestaande fietsopleidingen uitbreiden en verruimen, met aandacht voor specifieke doelgroepen (fietseducatie op school, nieuwkomers, elektrische fietsen en speed pedelecs,...)</p>	Fietstellingen uitvoeren.	Een tool ontwikkelen om fietsstromen in de vervoerregio te monitoren.	De tellingen analyseren en de inzichten gebruiken als input voor het verdere fietsbeleid	De gebruikswaarde van de fietspaden neemt toe.		

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ruimtelijke samenhang	Ruimte- beslag	Gebruiks- waarde	Belevings- waarde	Duiding en eventuele aanbevelingen
7.5	Quick Scan Fietsbeleid (zelfevaluatie-instrument van Fietsberaad Vlaanderen, VSV en partners: https://fietsberaad.be/documenten/quick-scan-fietsbeleid/) gebruiken als tool om lokale besturen zicht te geven op hun fietsbeleid met het oog op het versterken en uitdiepen ervan. Overkoepelend stellen de lokale besturen gewenste doelstellingen op.						
Openbaar vervoer op lange termijn							
8.1	Hoppinpunten en andere openbaar vervoer-knooppunten uitbouwen met kwalitatieve stallingen voor zowel particuliere fietsen als deelfietsen						Zie bouwstenen.
8.2	Het netwerk uit het Openbaar Vervoerplan Korte Termijn monitoren, evalueren en bijsturen						
8.3	De kwaliteit van het volledige openbaar vervoersysteem verbeteren: doorstroming, snelheid, toegankelijkheid, betrouwbaarheid,...						Zie bouwstenen.
8.4	Verhogen frequentie en amplitude van het kernnet en aanvullend net. Onderzoeken of het opportuun en haalbaar is om een avond- en nachtnet te voorzien en/of uit te breiden in de vervoerregio (o.a. in het kader van ploegensysteem bedrijven). Waar een treinstation aanwezig is, wordt aansluiting van de bus op de laatste trein gegarandeerd.						
8.5	De kwaliteit van de stations en stationsomgevingen verbeteren.						Zie bouwstenen.
8.6	Opwaardering van de treinverbinding De Panne – Gent richting Gent en Brussel onderzoeken.						
8.7	Mogelijkheden onderzoeken voor een betere en/of directe verbinding tussen Roeselare, Brussel en Antwerpen via Gent.						
8.8	Opwaardering van de treinverbinding Brugge – Kortrijk onderzoeken:		Opsplitsing IC-lijn en L-lijn. Capaciteit in verhouding tot de (reële en potentiële) vraag Hogere frequentie en amplitude. Heropening van lokale stations.				
8.9	Verbetering van de bediening van het station Aarsele richting Gent en Brussel onderzoeken.						
8.10	Heropening van lokale stations op treinverbinding De Panne – Gent onderzoeken. Verdere versterking van het openbaar vervoeraanbod in stedelijk gebied (Roeselare, Torhout, Tielt) onderzoeken.						
8.11	Opwaardering van de busverbinding Wielsbeke – Oostrozebeke – Kortrijk onderzoeken en afstemmen met vervoerregio Kortrijk.						
8.12	Frequentieverhoging van de functionele buslijn Roeselare – Menen via enerzijds Moorslede en anderzijds via Sint-Eloois-Winkel/Ledegem onderzoeken.						
8.13	Bijkomende verbinding naar Lichtervelde op de vaste VOM-lijn Beernem – Wingene onderzoeken.						
Autoverkeer Minder autokilometers							
9.1	De autogebruiker bewuster maken van de verborgen kosten van autogebruik: de kost van milieuschade, van files, van ongevallen, ... via campagnes.						
9.2	We willen de burgers informeren over hun mobiliteitsgedrag en oproepen tot actie. Lokale besturen laten de inwoners stilstaan bij hun autobezit en autogebruik en reiken ook						

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ruimtelijke samenhang Ruimte- beslag Gebruiks- waarde Belevings- waarde	Duiding en eventuele aanbevelingen
9.3	<p>duurzame alternatieven aan (via bvb. een toolkit als het 'Delende Buurten'-project, het aanbod van een testkaravaan, het organiseren van evenementen rond duurzame verplaatsingen,...).</p> <p>Duurzame modi selectief voorrang geven zodat ze minder last hebben van files en vertragingen, bijvoorbeeld bij (her)inrichting van weginfrastructuur (vrije busbanen in relatie tot frequentie busaanbod, slimme verkeerslichten, kruispuntontwerp,...). De multimodale hiërarchische wegingdeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk dient hiervoor, samen met het STOP-principe, als afwegingskader.</p>	<p>Per gemeente of intergemeentelijk een autodeelactieplan opstellen dat als houvast dient om autodelen te ondersteunen.</p> <p>Vervolgens een geschikt autodeelsysteem aanbieden en/of burgers ondersteunen bij het opzetten van particuliere autodeelsystemen</p> <p>Met gerichte communicatieacties de autodeelsystemen kenbaar maken aan de bewoners</p> <p>Autodelen versneld uitvoeren i.k.v. VOM</p> <p>Slim en gebiedsdekkend rekeningrijden</p> <p>De rol die accijnzen (kunnen) hebben als alternatief voor rekeningrijden</p> <p>(Verder) uitrollen van het mobiliteitsbudget</p> <p>Afbouwen van salariswagens</p>		<p>Zie bouwstenen.</p> <p>Geen specifieke impact.</p> <p>Geen specifieke impact.</p>
9.4	<p>Het aanbod aan (groene) deelwagens blijven uitbreiden in aantal, dekkinggebied en toegankelijkheid;</p>			<p>Geen specifieke impact.</p> <p>Geen specifieke impact.</p>
9.5	<p>Inzetten op een sturend prijsverschil tussen duurzame en niet-duurzame vervoerswijzen (waarbij we specifieke aandacht hebben voor het vermijden van vervoersarmoede), door volgende oplossingsrichtingen verder te onderzoeken:</p>			
9.6	<p>Via apps en nieuwe deelplatformen carpoolen naar bedrijven(terreinen) stimuleren.</p> <p>Bedrijven collectief benaderen om het grootste resultaat te bekomen.</p>			
9.7	<p>Uitwerken van extra bedrijfsvervoerplannen (inclusief scholen m.b.t. personeel) om woon-werkverkeer te verduurzamen, in te zetten op een betere selectieve bereikbaarheid, meer verkeersveiligheid en -leefbaarheid en minder autokilometers.</p>			
	<p>Groenere autokilometers</p>			
10.1	<p>Een kader scheppen om het gebruik van voertuigen op klassieke brandstoffen te verminderen en voertuigen op basis van uitstoot te belasten.</p>			<p>Geen specifieke impact</p>
10.2	<p>Maatregelen treffen om het aandeel van wagens op fossiele brandstoffen verder/versneld af te bouwen (binnen het kader van het op termijn voorziene verbod).</p>			
10.3	<p>Een gebiedsdekkend systeem van laadpalen voor elektrische wagens uitwerken, waarbij we voornamelijk inzetten op (semi-) publieke laadpalen in steden en gemeenten en op (semi-) publieke snelladers langs het hoofdwegenet.</p>			<p>De beschikbaarheid van laadpalen verbetert de kwaliteit en het gebruik van de ruimte. Er moet opgepast worden dat deze niet zonder meer op waardevol erfgoed geplaatst worden.</p>
10.4	<p>Hierbij wordt rekening gehouden met verschillende locaties en functies (bedrijven, appartementen, woningen, parkeergarages ...) zodat elektrisch laden minstens even efficiënt kan als het tanken van fossiele brandstoffen.</p>			<p>De beschikbaarheid van de tankstations verbetert de kwaliteit en het gebruik van de ruimte. Er moet opgepast worden dat deze niet zonder meer op waardevol</p>
10.4	<p>Faciliteren extra tankstations voor (groene) waterstof</p>			

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ruimtelijke samenhang	Ruimte-beslag	Gebruiks-waarde	Belevings-waarde	Duiding en eventuele aanbevelingen
10.5 10.6 10.7 10.8 10.9	<p>10.5 Investeren in groenere voertuigen voor het openbaar vervoer. Dit geldt ook voor voertuigen die worden ingezet via het vervoer op maat.</p> <p>10.6 Investeren in groenere voertuigen voor het eigen wagenpark, inzonderheid bij de aankoop van nieuwe voertuigen.</p> <p>10.7 Subsidiering vanuit de hogere overheden kan het prijsverschil tussen elektrische wagens en wagens op fossiele brandstoffen compenseren.</p> <p>10.7 Zich engageren en/of deelnemen aan bovenlokale initiatieven rond kennisuitwisseling of experimenten rond groenere mobiliteit, bijvoorbeeld deelname aan een tweede iteratie van het het Clean Power for Transport (CPT)-initiatief.</p> <p>10.8 Onderzoek naar mogelijke regelgeving om het steeds groter (en zwaarder) worden van auto's te stoppen en/of terug te dringen.</p> <p>10.9 Faciliteren/Stimuleren om elektrische laadpalen van bedrijven publiek ter beschikking te stellen.</p>						<p>erfgoed geplaatst worden. Bijkomende ruimte-inname voor deze tankstations is een potentieel negatief effect. Dit moet vermeden worden door bundeling met bestaande voorzieningen.</p> <p>Geen specifieke impact</p> <p>Geen specifieke impact</p>
11.1 11.2 11.3	<p style="text-align: center;">Parkeren Regionale parkings</p> <p>11.1 Onderzoeken waar randparkings, carpoolparkings en P&R-/P&B-parkings aangelegd of uitgebreid moeten worden, met aandacht voor de goede ontsluiting en bereikbaarheid van deze parkings zowel met de fiets als met het openbaar vervoer. Afstemming met het lokale parkeerbeleid (gemeentelijke autonomie) en aandacht voor de (sociale) veiligheid zijn daarbij essentieel. De mate van verharding/ontharding wordt afgewogen tegenover het gebruikscomfort.</p> <p>11.2 Een haalbaarheidsonderzoek gaat na in welke mate <i>bestaande</i> parkings (in industriezones, aan supermarkten en horecazaken, in de buurt van onderwijsinstellingen dicht bij het station etc.) meervoudig gebruikt kunnen worden en welke randvoorwaarden hieraan verbonden zijn. Zo kan er meer ruimte op straat gecreëerd worden voor andere functionaliteiten en doelstellingen (bv extra ruimte voor voetgangers, extra ontharding,...). (8)</p> <p>11.3 Samen een tarifieringsplan voor stationsparkings uitwerken dat het gewenste mobiliteitsgedrag faciliteert:</p>	<p>Bekijken of er een update van de studie rond carpoolparkings nodig is.</p> <p>Tarieven van de stationsparkings regionaal op elkaar afstemmen zodat gemotoriseerd verkeer naar de gewenste stationsparking wordt geleid (in relatie tot het aanbod aan treinverbindingen/-aansluitingen). Waar de parkings van de treinstations gratis zijn voor de pendelaars, deze gratis houden. Waar deze parkings betalend zijn voor de pendelaars, de haalbaarheid en/of wenselijkheid van gratis of lager tarief onderzoeken. Daarbij rekening houden met ruimtelijke differentiatie.</p>					

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ruimtelijke samenhang Ruimte- beslag Gebruiks- waarde Belevings- waarde	Duiding en eventuele aanbevelingen
11.4	Het gewenst aantal fietsenstallingen en autoparkeerplaatsen in stationsparkings onderzoeken en monitoren in functie van een vooropgestelde modal split per treinstation.	Aandacht voor afstemming van de tarieven van de stationsparkings en het lokale parkeerbeleid.		
	<u>Vrachtwagenparkeren</u>			
12.1	Opmaak van een overkoepelende visie rond vrachtwagenparkeren zodat vrachtwagens alternatieven hebben voor parkeren langs wegen of andere plaatsen die daartoe niet bestemd zijn.	De oefening maken waar vrachtwagenparkeren opgevangen kan worden op het (private) terrein van bedrijven door bestaande infrastructuur en faciliteiten hiervoor geschikt te maken. Onderzoeken of en waar vrachtwagenparkeren op eigen terrein gestuurd kan worden, eventueel a.d.h.v. vergunningsvoorwaarden. Onderzoeken waar bijkomende bovenlokale vrachtwagenparkings langsheen het vrachtroutenetwerk noodzakelijk zijn.		Het verbeteren van vrachtwagenparkings komt tegemoet aan een ruimtelijke behoefte. De gebruikswaarde zal hierdoor stijgen. Eventueel nieuwe parkings betekenen ruimte-inname.
12.2	Bestaande en eventuele nieuwe vrachtwagenparkings voldoende beveiligen en waar nuttig uitrusten met een kwalitatieve fietsenstalling.			
12.3	Haalbaarheidsonderzoek uitvoeren naar locaties voor vrachtwagenparkings langs of nabij de hoofdwegen voor (trans)nationaal vrachtverkeer.	Maatregelen opstellen voor vrachtwagenparkings langs hoofdwegen die kampen met problemen rond transmigranten.		
	<u>Regionale afstemming voor het lokale parkeerbeleid</u>			
13.1	Bij de beoordeling van bouwaanvragen voor nieuwbouwprojecten – op maat van de gemeente - volgende voorwaarden hanteren:	Voor nieuwe meergezinswoningen moet een fietsenberging met laadvoorzieningen en met oog voor beveiliging steeds vlotter bereikbaar zijn dan de geparkeerde wagen. Bij grotere woonprojecten - en dus groter potentieel aan gebruikers - moeten deelwagens aangeboden worden (vervangratio deelwagens-privéwagens) en moet collectief parkeren (meervoudig gebruik) worden nagestreefd zodat er meer ruimte ontstaat, de parkeerdruk vermindert en het verplaatsingsgedrag van bewoners verandert.		Zie bouwstenen.
13.2	Bij publieke projecten - afhankelijk van grootte en aard van het project - ruimte voorzien voor kwalitatieve fietsparkings en parkeerplaatsen voor deelwagens.			Zie bouwstenen.
13.3	Een richtinggevend regionaal kader uitwerken voor het hanteren van gedifferentieerde minimum- en maximumparkeernormen, dat lokale besturen binnen hun gemeentelijke autonomie kunnen gebruiken om zelf parkeernormen vast te leggen in stedenbouwkundige verordeningen.			Zie bouwstenen.

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ruimtelijke samenhang	Ruimtebeslag	Gebruiks-waarde	Belevings-waarde	Duiding en eventuele aanbevelingen
13.4	Lokale visies uitwerken rond publiek laden voor elektrische wagens, gekoppeld aan de strategische locaties voor laden binnen het Vlaamse Laadplan.						
13.5	Fietsenstallingen aan regionale aantrekkingspolen comfortabel, diefstalveilig en 'vandalongevoelig' inrichten, door bijvoorbeeld:	<p>overkapping waar fietsen een hele dag staan (zoals aan stations, scholen, werklocaties).</p> <p>het voorzien van een fietspomp en oplaadpunten voor elektrische fietsen bij grotere fietsstallingen.</p>					<p>Zie algemene beoordeling. Er moet omzichtig omgegaan worden met overkappingen aan gebouwen met erfgoedwaarde.</p> <p>Zie bouwstenen.</p>
Wegencategorisering Hoofdwegen							
14.1	Het hoofdwegennet (E403 – A17) inrichten conform de inrichtingsprincipes van het robuust wegennet.						<p>Zie algemene beoordeling. Bijkomend ruime verharding voor het aanpassen van wegenis leidt tot negatieve effecten op ruimtebeslag.</p>
Dragend netwerk							
15.1	Het dragend netwerk van regionale en interlokale wegen maximaal inrichten conform de inrichtingsprincipes van het robuust wegennet en rekening houdend met de hiërarchische wegindeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk.						Zie bouwstenen
15.2	Haalbaarheidsonderzoek uitvoeren voor de zuidwestelijke tangent van Tielt, als missing link in de regionale weg Tielt – Kortrijk (N399-N50) en in het regionaal vrachtroutennetwerk, ter verbetering van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid in het centrum van Tielt.						
15.3	In afwachting van de realisatie van de zuidwestelijke tangent Tielt een aangepaste categorisering van wegen- en vrachtroutennetwerk hanteren dat de centra van Tielt en Meulebeke ontziet, waarbij proactief knelpunten inzake verkeersveiligheid worden weggewerkt.						Zie algemene beoordeling. Positieve impact ontstaat voor de ruimtelijke kwaliteit in Tielt en Meulebeke en door een verbetering van de netwerken en ruimtelijke samenhang.
15.4	Inrichtingsstudie uitvoeren voor de regionale weg N37 van Ardoos tot en met Tielt. Deze studie zal de toekomstige inrichting van de N37 schetsen en oplossingen voorstellen (bvb. slimme verkeerslichten, ongelijkgrondse kruisingen,...) voor de bestaande knelpunten langs het traject. Ook de inpassing van de fietsnelweg en de integratie van de kruisende infrastructuur voor auto-, vracht- en fietsverkeer komen aan bod.						
Lokaal wegennet							
16.1	De wegen die geen onderdeel vormen van het hoofdwegennet of het dragend netwerk verder categoriseren in lokale ontsluitingswegen en erftoegangswegen. De lokale besturen werken een voorstel uit waarop de vervoerregio advies kan geven.						
16.2	Het lokaal wegennet van lokale ontsluitingswegen en erftoegangswegen maximaal inrichten conform de inrichtingsprincipes voor lokale wegen (<i>nog in opmaak</i>) en rekening houdend met de hiërarchische wegindeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk.	Het principe van interlokale mazen toepassen door de nodige maatregelen te nemen om doorgaand verkeer (= verkeer zonder herkomst of bestemming binnen de interlokale maas) op lokale wegen te ontmoedigen. Voor de mazen: zie kaart wegcategorisering.					Zie bouwstenen
Logistiek en vrachtroutennetwerk							

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ruimtelijke samenhang	Ruimtebeslag	Gebruikswaarde	Belevingswaarde	Duiding en eventuele aanbevelingen
<u>Goederenvervoer over water</u>							
17.1	Maximaal benutten van het potentieel van de rivierterminal in Roeselare, met aandacht voor de draagkracht van het omliggende wegennet en de leefbaarheid voor de inwoners.						Zie bouwstenen De rivierterminal ligt aan een groenzone. Inname van het groen betekent afname van de belevingswaarde. Door bijkomende verhardingen en infrastructuur ontstaat ruimtebeslag.
17.2	Verder uitbouwen van de capaciteit van de rivierterminal in Wielsbeke, met aandacht voor de draagkracht van het omliggende wegennet en de leefbaarheid voor de inwoners.						
17.3	Verder uitvoeren van het opwaarderingsproject voor het kanaal Roeselare-Leie. Beter afspraken maken tussen verladers en logistieke dienstverleners door meer in te zetten op (digitaal en data-gestuurde) platformen die deze samenwerking kunnen bewerkstelligen en waardoor de info-uitwisseling gedigitaliseerd wordt om de efficiëntie van de binnenvaart te verbeteren.						
17.4	Verder uitbouwen en evalueren van proefprojecten met onbemande vaartuigen ('watertrucks').						
17.5							
<u>Goederenvervoer over het spoor</u>							
18.1	De vraag naar en volumes van goederenvervoer over het spoor beter in kaart brengen, om gerichtere keuzes te kunnen maken voor (onderzoek naar) nieuwe spoor- en/of overslaginfrastructuur inclusief rechtstreekse toegang tot bedrijven.						Zie bouwstenen
18.2	Capaciteit voor goederenverkeer op het spoornetwerk verhogen door uitwijksporen aan te leggen, met name op het traject van Kortrijk doorheen vervoerregio Midwest naar de havens in het noorden van Vlaanderen.						
<u>Overige innovaties en trends</u>							
19.1	Onderzoek naar de mogelijkheden om logistiek transport op lokaal niveau te faciliteren, verduurzamen en veiliger te maken (bijvoorbeeld stadsdistributie met cargobikes vanuit hubs aan de randen van de centra, kleinschalige (pakjes)leveringen aan Hoppinpunten, venstertijden voor leveringen in schoolomgevingen, ...).						
19.2	Onderzoek naar haalbaarheid en potentieel van nieuwe innovatieve systemen, zoals de Volodrone.						
19.3	Onderzoek naar haalbaarheid en potentieel van de aanleg van pijpleidingen voor grote logistieke stromen.						
19.4	De verborgen kosten van vrachtvervoer over de weg tegenover die van vrachtvervoer over water en spoor duidelijker in beeld brengen: de kost van milieuschade, van files, van ongevallen, ... via campagnes gericht aan bedrijven en verladers.						
<u>Vrachtroutenetwerk</u>							
20.1	Waar nodig tonnagebepalingen – voor niet-bestemmingsverkeer - instellen of andere vrachtwagenverende maatregelen nemen op wegen die geen onderdeel zijn van het vrachtroutenetwerk, afgestemd over de gemeentegrenzen heen en in overleg tussen de naburige gemeenten. Deze tonnagebepalingen worden in kaart gebracht voor de volledige vervoerregio. Tonnagebepalingen kunnen niet worden ingevoerd op de routes van het Vrachtroutenetwerk zoals goedgekeurd door de Vervoerregioraad.						Zie bouwstenen

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ruimtelijke samenhang	Ruimte- beslag	Gebruiks- waarde	Belevings- waarde	Duiding en eventuele aanbevelingen
20.2	Het correcte gebruik van het vrachtroutenetwerk en de naleving van tonnagebeperkingen worden gestimuleerd door verplichte opname van het netwerk en de tonnagebeperkingen in GPS-systemen						
20.3	Waar nodig het vrachtroutenetwerk van hoofdvrachtroutes, regionale vrachtroutes en aanrijroutes verder verfijnen met lokale vrachtroutes.						
20.4	De kilometerheffing voor vrachtwagens sturend in plaats van volgend maken, als een instrument om samen met bijvoorbeeld tonnagebeperkingen het correct gebruik van het vrachtroutenetwerk af te dwingen:	De laagste tarieven op de hoofdvrachtroutes. Gemiddelde tarieven op de overige vrachtroutes. De hoogste tarieven op wegen die niet als vrachtroute geselecteerd zijn.					
<u>Toegankelijkheid Openbaar vervoer</u>							
21.1	Bushalte-infrastructuur maximaal toegankelijk inrichten voor personen met een motorische of visuele beperking, conform het Vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW, de doelstellingen van het Masterplan Toegankelijkheid (Departement MOW) en volgens de prioritering zoals beschreven in de visienota. Nieuwe bushaltes steeds toegankelijk inrichten.	Haltes toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking Informatiesystemen aangepast aan personen met een visuele beperking voorzien. Maximaal inzetten op visuele signalisatie. Overstaphaltes zo leesbaar mogelijk inrichten Stations toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking (o.a. personenlift naar de perrons)					Zie bouwstenen
21.2	Treinstations toegankelijk inrichten.	Informatiesystemen aangepast aan personen met een visuele beperking voorzien. Maximaal inzetten op visuele signalisatie. Stations zo leesbaar mogelijk inrichten.					Zie bouwstenen
21.3	Sterker inzetten op de toegankelijkheid van bussen voor personen met een motorische of visuele beperking. Nieuwe bussen moeten hier steeds op voorzien zijn.						Zie bouwstenen
21.4	Sterker inzetten op de toegankelijkheid van de treinen voor personen met een motorische of visuele beperking. Nieuwe treinen moeten hier steeds op voorzien zijn.						Zie bouwstenen
21.5	Een laagdrempelige, eenvoudige en geïntegreerde manier van aankopen van abonnementen en tickets voorzien, ook voor wie digitaal minder vaardig is.						Zie bouwstenen
21.6	Een eenvoudig en transparant sociaal of derde betalingsstelsel voorzien voor inkomenszwakke groepen, zowel voor het reguliere openbaar vervoer als voor het Vervoer op Maat, inclusief deelwagens en deelfietsen. Dergelijke maatregelen moeten een betaalbare mobiliteit en openbaar vervoer garanderen voor iedereen.						Zie bouwstenen
<u>Openbaar domein</u>							
22.1	De toegankelijkheid van het openbaar domein verbeteren: bereikbaarheid van haltes (looproutes, oversteeplaatsen) en in het algemeen (voetpaden).						Zie bouwstenen
22.2	Verkeerslichtengeregelde kruispunten waar de groentijd voor voetgangers onvoldoende is in kaart brengen en onderzoeken of een langere groentijd mogelijk is.						

4.3.5.2.1. Ruimtelijke samenhang

Net zoals de bouwstenen hebben heel wat concrete (deel)acties (29) een positief effect op de ruimtelijke samenhang. Het betreft acties die invulling geven aan de bouwstenen met betrekking tot het verbeteren van de ruimtelijke deelstructuur van de verschillende vervoersmodi, en acties die de inrichting van de infrastructuur en hun functie veiliger maken en afstemmen op de omgeving en dus zorgen voor een betere samenhang. Hierbij ondermeer de (her)aanleg van diverse wegen, fietswegen, hoppinpunten, carpool- en randparkings, optimalisatie kanaal Roeselare-Leie...

Daarnaast zijn er ook operationele acties, zoals het versterken van het aanbod van het openbaar vervoer met specifieke regionale lijnen, capaciteitsverhoging van goederenvervoer over het spoor. Deze acties leiden tot een betere bereikbaarheid van de toeristische trekpleisters, wat de samenhang van het toeristisch netwerk ten goede komt.

Beleidsacties die de ruimtelijke samenhang positief beïnvloeden zijn bvb het aantakken van bedrijfsterrinen op het fietsnetwerk. Maatregelen zoals het weren van vrachtvervoer door tolheffing of wegwerken van conflictpunten voor fietsers in de kernen zullen eveneens de ruimtelijke samenhang tussen de functies in de kernen positief beïnvloeden: de publieke ruimte en verkeersruimte functioneren als verblijfsruimte en verkeersruimte voor lokaal verkeer op schaal van de kern.

4.3.5.2.2. Ruimtebeslag

Van de geformuleerde (deel)acties hebben een beperkt aantal (17) een impact op het ruimtebeslag. Het betreffen zowel positieve (6) als negatieve impacts (11).

De aanleg van nieuwe infrastructures zal altijd bijkomende ruimtebeslag vereisen, zowel bruto als netto infrastructuurruimte. We kunnen aannemen dat bij de infrastructuurwerkzaamheden zoals de heraanleg conform de inrichtingsvoorschriften van wegenis, fietsinfrastructuur en vergevingsgezind maken van wegen er gestreefd zal worden om te werken binnen de grenzen van het openbaar domein, maar wel een grotere verharde oppervlakte kan betekenen (stijging netto ruimtebeslag). Er kan echter niet uitgesloten worden dat er ook onteigeningen nodig zullen zijn en er een toename van bruto ruimte voor infrastructuur zal zijn. Er moet immers ook voldaan worden aan strengere regelgeving inzake waterberging. Indirect kan er ook een wijziging zijn in het ruimtegebruik voor andere functies door eventuele noodzakelijke compensaties voor bos en kleine landschapselementen.

Worst case is er dus een toename van het bruto en netto ruimtebeslag.

Er zijn geen acties die ontharding inhouden. Indirecte positieve effecten op het ruimtebeslag worden verwacht van diverse acties met betrekking tot de gewijzigde modal shift (bv. Uitbouw hoppinpunten, verbeteren openbaar vervoersysteem, regelgeving mbt deelwagens en fietsparkings bij nieuwbouwprojecten) en medegebruik van de ruimte (waar mogelijk inzetten van landbouwwegen voor fietsverbindingen). Deze leiden tot minder nood aan infrastructuurruimte en voor wonen.

De concrete acties leiden dan ook niet tot het beperkt positieve effect van de visie met betrekking tot het ruimtebeslag: er zijn wel acties waarvoor een beperkte bijkomende ruimte vraag is, maar geen met een directe afname. De totale visie omvat ook de verschillende elementen waaronder ook loutere beleidsprincipes die bijdragen aan een positieve katalysator voor verdichting. De vertaling van naar deze concrete acties, die de verblijfskwaliteit in de kernen verhogen, zijn te beperkt om zonder bijkomende elementen als katalysator te fungeren. Wel kunnen ze hier een bijdrage aan leveren, bv samen met concrete acties in het ruimtelijk beleid.

4.3.5.2.3. Ruimtelijke kwaliteit

Gebruikswaarde

Heel wat (deel)acties (52) hebben een positieve impact op de gebruikswaarde. Er zijn geen acties met negatieve effecten, van de overige (deel)acties (108) wordt geen impact verwacht op de gebruikswaarde.

De infrastructuurprojecten een (her)aanleg conform de inrichtingsvoorschriften inhouden, rekening houdend met vergevingsgezindheid, zowel voor wegenis voor gemotoriseerd verkeer, fietswegenis, openbaar vervoerknooppunten... zullen de gebruikswaarde van de infrastructuur en de van de aangrenzende functies verhogen. Ze zullen bv zorgen voor een autoluwere en veiliger woonstraat die is afgestemd op het woonweefsel waarin deze zich bevindt, waardoor ook de gebruikswaarde van het wonen er beter wordt: kinderen kunnen er bv. veilig met de fiets naar school. Andere maatregelen zoals het weren van vrachtverkeer uit de kernen zal naast een hogere veiligheid ook leiden tot minder geluidsoverlast voor de omwonenden. Ook het voorzien van uitwijkplaatsen langs landbouwwegen heeft een belangrijk effect op de gebruikswaarde en de veiligheid.

Andere beleidsmaatregelen zoals het afstemmen van het snelheidsbeleid, en dit ook handhaven dragen bij tot een betere afstemming met het woonweefsel en de gebruikskwaliteit.

Belevingswaarde

Slechts een heel beperkt aantal acties heeft mogelijks een impact op de belevingswaarde. Voor 2 acties wordt een positieve impact verwacht, bij 1 kan zowel een positieve als negatieve impact optreden (realisatie ontbrekende schakels BFF).

4.3.5.3. CUMULATIEVE EFFECTEN

Het **nieuwe beheerscontract tussen de overheid, NMBS en Infrabel** is nog onduidelijk. Indien dit voorziet in een versterking omvat van het spooraanbod op maat, voor personenvervoer afgestemd op de schaal van de steden en kernen waar de stations gelegen zijn, zal dit de uitgangspunten van de regionale mobiliteitsvisie ondersteunen. Met betrekking tot het goederenvervoer kan de invulling van deze overeenkomst in deze regio een impact hebben op eventueel bijkomende verschuivingen van goederentransport over de weg naar het goederentransport over het spoor.

De **projecten van de Vlaamse Waterweg** voorzien in deze regio het oplossen van een aantal knelpunten, maar niet in een capaciteitsverhoging. Deze dragen eveneens bij tot een versterking van de vervoerstructuren.

Het nemen van **prijismaatregelen** zoals tolheffing, rekeningrijden... etc zal het behalen (en mogelijks ook overtreffen) van de voorgestelde modal split ondersteunen. Een betere modal shift leidt tot een betere wisselwerking met de ruimtelijke context, betere gebruikswaarde in de steden en kernen en kan zo ook bijdragen aan een daling van het ruimtebeslag in de open ruimte.

Andere plannen en projecten, zoals wijzigingen in de Europese Emissienormen voor voertuigen, het vergroeningsplan van de Lijn en het vergroenen van de voertuigvloot, hebben geen cumulatieve effecten op de receptor ruimte.

4.3.5.4. OVERZICHT VAN DE MILIEUEFFECTEN

De milieueffecten voor de receptor ruimte zijn positief. De effecten van de visie op de ruimtelijke samenhang en de gebruikswaarde zijn positief, op het ruimtebeslag en de belevingswaarde beperkt positief. De concrete acties geven uitvoering aan deze positieve effecten, met uitzondering van het ruimtebeslag. De beperkt positieve impact van de visie wordt niet vertaald in de acties: deze omvatten veel infrastructuurprojecten met een (beperkt) bijkomend ruimtebeslag. De indirecte positieve invloed op langere termijn, door de bijdrage aan de verdichting in het stedelijk weefsel en de kernen, de gewijzigde modal shift, komt daarbij niet tot uiting in de acties.

Effect	Visie
Ruimtelijke samenhang	+2
Ruimtebeslag	+1
Ruimtelijke kwaliteit	
Gebruikswaarde	+2
Belevingswaarde	+1

4.3.6. Aftoetsing beleidsdoelstellingen

4.3.6.1.1. Doelstelling ruimtelijke samenhang

Zowel de visie als de acties van het Regionaal MobiliteitsPlan bevatten een aantal concrete elementen die bijdragen aan de indicatoren van de ruimtelijke samenhang.

Daarnaast zijn er ook diverse bouwstenen en acties die inspelen op een aangepaste weginrichting, afname van gemotoriseerd verkeer en een betere ruimtelijk kwaliteit in de stedelijke gebieden en de kernen. Deze dragen indirect ook bij aan de aantrekkelijkheid van de kernen en stimuleren zo ook de gewenste verdichting.

Deze zijn op zichzelf echter niet van die aard dat zullen leiden tot het halen van de doelstellingen. Deze doelstellingen kunnen enkel gehaald worden met specifiek ruimtelijk beleid en bijhorende ruimtelijke instrumenten en acties. Wel vormen de bouwstenen en acties van dit mobiliteitsplan noodzakelijke puzzelstukken om de ruimtelijke maatregelen te doen slagen. Er zijn daarbij geen elementen die contraproductief zijn voor het gewenste ruimtelijk beleid.

Het Regionaal MobiliteitsPlan draagt dus bij aan de doelstelling maar zorgt niet voor het bereiken ervan.



Distance to target

- De doelstelling wordt gehaald
- De doelstelling is in zicht
- De doelstelling ligt nog veraf
- De doelstelling ligt nog zeer veraf

Beoordeling

- ↗ Sterk positieve bijdrage
- ↘ Positieve bijdrage
- ↔ Beperkte tot geen bijdrage
- ↘ Negatieve bijdrage

4.3.6.1.2. Doelstelling ruimtebeslag

Het voorliggend plan omvat verschillende bouwstenen die indirect bijdragen aan de toekomstige afname van het ruimtebeslag voor het woonweefsel (wonen en met wonen verweven functies). Net zoals bij de ruimtelijke samenhang zijn deze niet van die aard dat ze zonder gericht ruimtelijk beleid de doelstellingen om het bijkomend ruimtebeslag te beperken tot maximaal 2ha/dag in 2030 en te reduceren tot 0 in 2050.

De concrete acties (heraanleg van infrastructuur e.a., zie actietabel) vereisen op korte termijn wel bijkomend ruimtebeslag, zowel bruto als netto. Op lange termijn wordt de vraag wel beperkt: door in te zetten op bereikbaarheid en verdichting in de kernen, goede structuren en organisatie van alternatieve modi (ook voor goedertransport) zal de toekomstige ruimtevrage voor infrastructuur voor gemotoriseerd verkeer (wegenis en parking) afnemen. Daarbij zal ook ruimte

zijn voor het ontharden in de kernen, maar ook leiden tot een kleinere verhardingsvraag bij woningen (minder garages en private parkings).

Net zoals bij de ruimtelijke samenhang vormt het Regionaal Mobiliteitsplan een klein puzzelstukje dat echter noodzakelijk is om het ruimtelijke beleid terzake te doen slagen. Het draagt bij aan de doelstelling maar zorgt er niet in zijn eentje voor dat deze bereikt wordt.



Distance to target

- De doelstelling wordt gehaald
- De doelstelling is in zicht
- De doelstelling ligt nog veraf
- De doelstelling ligt nog zeer veraf

Beoordeling

- Sterk positieve bijdrage
- Positieve bijdrage
- Beperkte tot geen bijdrage
- Negatieve bijdrage

4.3.6.1.3. Doelstelling ruimtelijke kwaliteit

De bouwstenen en de acties dragen bij aan het creëren van een palet van leefomgevingen in sterke steden en dorpen. De mobiliteitsstructuren en infrastructuren worden afgestemd op de aangrenzende functies, waarbij gestreefd wordt naar minder gemotoriseerd verkeer in de kernen, goede bereikbaarheid van openbaar vervoer, een performant fietsnetwerk...

Net zoals bij bovenstaande doelstellingen is het plan een van de puzzelstukken die kan bijdragen tot het realiseren van de doelstelling om te verdichten nabij knooppunten met een hoge knooppuntwaarde, maar kan dit enkel volledig gerealiseerd worden vanuit het ruimtelijk beleid.

De doelstelling om het onroerend erfgoed in te zetten als troef, waarbij innovatieve, kwalitatieve nieuwe tijdslagen worden toegevoegd aan het erfgoed is niet geconcretiseerd in voorliggend plan. De heraanleg van infrastructuur kan hier zowel een positieve als negatieve rol in spelen. Een gedegen opvolging van de uit te werken plannen is hiervoor aangewezen.

Het plan draagt bij aan de doelstelling maar zorgt er niet in zijn eentje voor dat deze bereikt wordt.



Distance to target

- De doelstelling wordt gehaald
- De doelstelling is in zicht
- De doelstelling ligt nog veraf
- De doelstelling ligt nog zeer veraf

Beoordeling

- Sterk positieve bijdrage
- Positieve bijdrage
- Beperkte tot geen bijdrage
- Negatieve bijdrage

4.3.7. Aanbevelingen en monitoring

Bij de receptordiscipline ruimte is de beoordeling van de visie positief. Wel kunnen er een aantal aanbevelingen geformuleerd worden met betrekking tot het ruimtebeslag:

- De concrete acties bevatten acties waarvan een beperkt ruimtebeslag verwacht kan worden. Ook al zijn dit noodzakelijke schakels om op langere termijn te komen tot een betere modal shift die op zijn beurt tot minder ruimtebeslag gaat leiden, toch kunnen er ook nu reeds bijkomende concrete onthardingsacties of ruimtebesparende maatregelen opgenomen worden:

- Bv principes met betrekking tot intensiever gebruik van parkeervoorzieningen:
 - . Meervoudig gebruik van private parkeerplaatsen, vb. parkeerplaatsen winkels bundelen, medegebruik parkeerplaatsen van bedrijven door aangrenzende bewoners, ...
 - . Gebundelde parkeerplaatsen voor vrachtwagens
- Bv principes materiaalgebruik:
 - . Waterdoorlatende materialen bij minder intensief gebruikte infrastructuur zoals overloopparkings, wandelpaden
 - . Toepassen van principe van groenbermen / wadi's grachten bij grote te verhardene oppervlaktes
 - . Gebruik van onverharde stroken bij het vergevingsgezind maken van wegen
 - . Ontharden.

Deze maatregelen zorgen niet enkel voor een kleiner ruimtebeslag, de gebruikswaarde van de gronden stijgt ook daar ze optimaler kan benut worden door hoofdfuncties zoals publieke verblijfsruimte wonen, bedrijvigheid, ...

4.3.8. Leemten in de kennis

Zoals beschreven bij de diepgang van het plan betreft dit een strategische visie waarbij op niveau van de vervoerregio op dit ogenblik reeds een aantal concrete maatregelen gekoppeld worden, naast acties die verdere ontwerp vragen, nog te onderzoeken maatregelen, maatregelen te nemen op andere beleidsniveaus ... Dit betekent dat er geen detailgegevens gekend zijn. Deze beoordeling is dan ook een beoordeling van de visie waarbij reeds wordt ingezoomd op de mogelijke effecten van concrete acties.

4.4. Receptor Biodiversiteit

4.4.1. Afbakening van het studiegebied

Het onderzoek focust zich op de elementen van het RMP binnen de grenzen van de vervoerregio Midwest die impact kunnen hebben op vlak van biodiversiteit. Omdat natuurlijke processen niet stoppen aan gemeentegrenzen of grenzen van vervoerregio's, vormt de afbakening van de vervoerregio geen harde afbakening, maar is deze eerder richtinggevend voor het gebied dat onderzocht wordt en worden de grotere natuurlijke gehelen die zich over de grens van deze vervoerregio uitstrekken, mee in beschouwing genomen.

4.4.2. Referentiesituatie

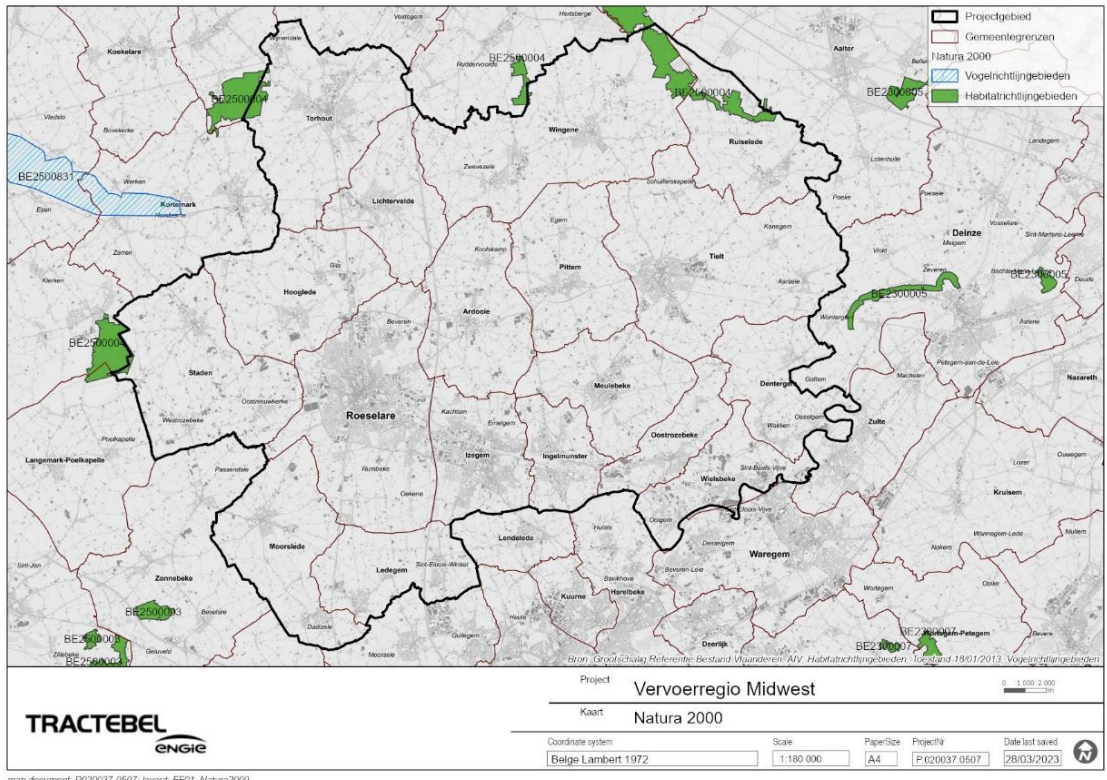
Tussen de stedelijke gebieden van Roeselare en Kortrijk loopt een buitengebied verbinding tussen de grote aaneengesloten gebieden van het buitengebied Polders-Westhoek enerzijds en het interfluvium-Vlaamse Ardennen-Pajottenland anderzijds. Centraal in het plangebied situeert zich het landbouwgebied van Roeselare-Tielt.

Het is een natuur- en bosarme regio met verspreid groene elementen. De natuurwaarden zijn voornamelijk gelegen in de rivier- en beekvalleien en de verspreide bosdomeinen. Relevante beekvalleien zijn de Mandel, Oude Mandel, Zeverenbeek, vallei van de Huwynsbeek, Poekebeek, maar ook de vallei van de Egemse Veldekens. In deze laatste vallei is natuur de hoofdfunctie.

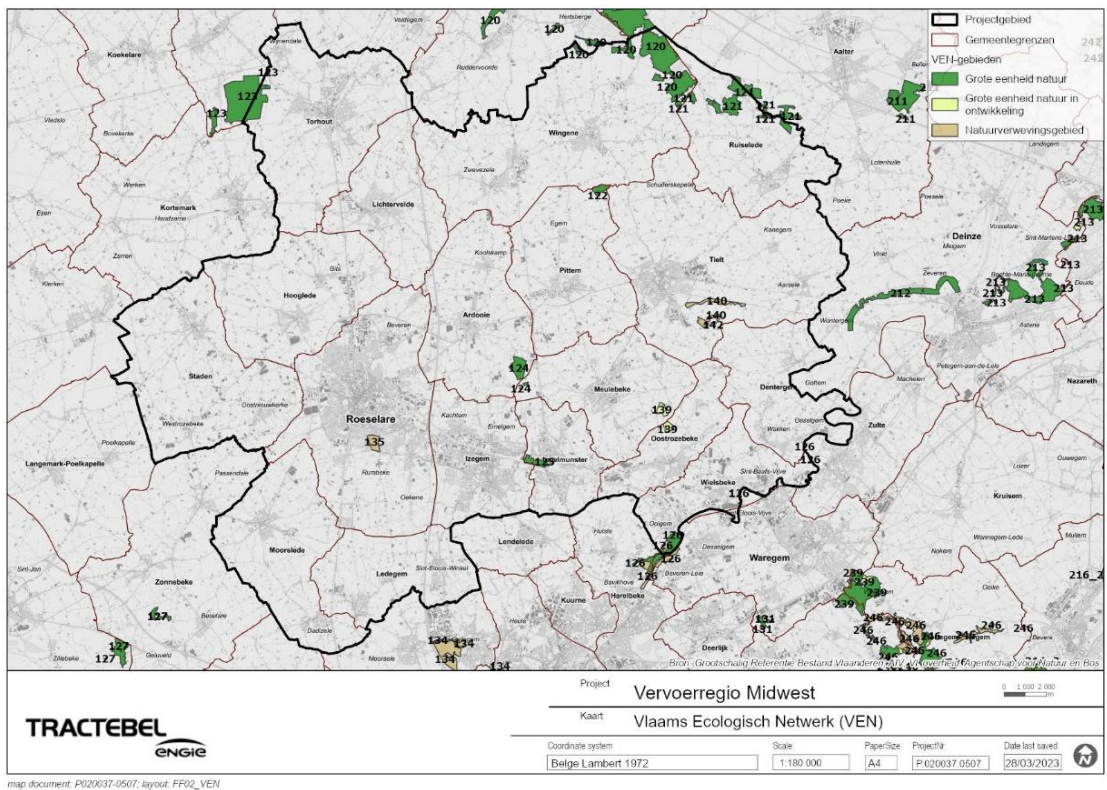
De bosstructuur omvat verspreide bosdomeinen zoals de Vorte Bossen van Ruiselede, het Ardooieveld, Meikensbossen Dentergem, Wijnendalebos Torhout, Huwynsbossen Lichtervelde, Sterrebos en Kleiputten Roeselare, Egemse Veldekens Pittem. De andere bossen zijn onder meer Kerselaarbos, Meikensbossen, Speelbos Tielt, bos kasteeldomein Ronceval.

De Gulke Putten is een gevarieerd gebied met bossen, natte en droge heide en schrale graslanden.

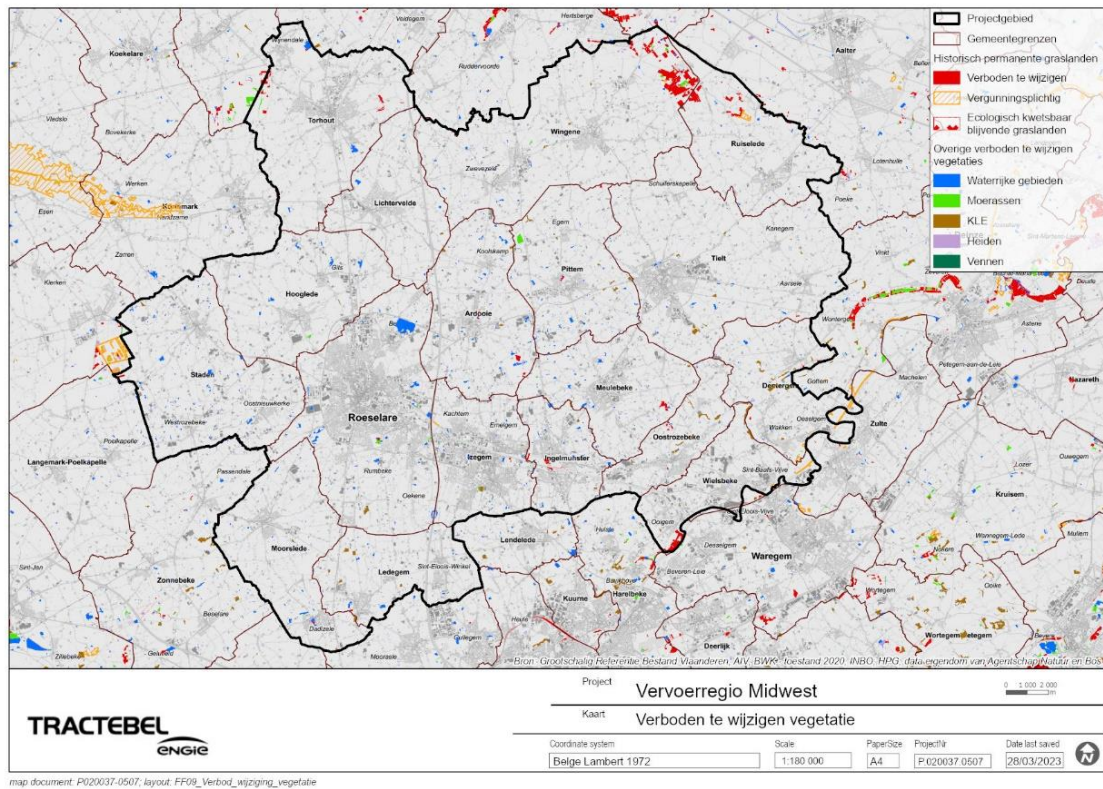
Het vrijwaren, bufferen tegen externe invloeden, verbinden en versterken van de natuurelementen is in deze regio een belangrijke uitdaging.



FIGUUR 4-7: VOGEL- EN HABITATRICHTLIJNGEBIEDEN



FIGUUR 4-8: GEBIEDEN VAN HET VLAAMS ECOLOGISCH NETWERK



FIGUUR 4-9: VERBODEN TE WIJZIGEN VEGETATIES

4.4.3. Beleidsdoelstellingen

4.4.3.1. BELEIDSAMBITIES 2030

Beleidsplan Ruimte Vlaanderen:

- Realiseren van overige 60% (28.600 ha) groene bestemming waarvan 6.800 ha bosgebied;
- Realiseren van 4.500 ha extra groene bestemming als alternatief voor aanduiding NVWG;
- Onderling beter verbinden van natuurkernen;
- Een afname met 30% aan oppervlakte van ecosystemen waar de draagkracht voor vermessing of verzuring wordt overschreden t.o.v. 2005;
- Terugdringen hoeveelheid oppervlakte natuur (tot < 61%) waar vermessing wordt overschreden;
- Terugdringen hoeveelheid oppervlakte natuur (tot < 46%) waar verzuring wordt overschreden.

Vlaams doelstellingenkader Vizier 2030:

- Tegen 2030 zijn de ecosystemen en hun diensten en biodiversiteit minstens behouden, is de aftakeling van de natuurlijke leefgebieden ingeperkt en zijn met uitsterven bedreigde soorten beschermd.

Kaderrichtlijn Water:

- Deze heeft als doel:
 - 1) de verbetering van de waterkwaliteit en het bekomen van goede ecologische toestand van de waterlichamen: de richtlijn beoogt 'goede toestand' dan de aangeduide watersystemen (oppervlakte- en grondwateren) tegen 2027;
 - 2) het veiligstellen van de watervoorraden;
 - 3) de effecten van droogte en overstromingen verminderen.

- Ter uitvoering van de kaderrichtlijn water maakt elke lidstaat om de zes jaar voor elk stroomgebiedsdistrict een stroomgebiedsbeheerplan op (Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG)).

Overstromingsrichtlijn (2007/60/EG):

- Doel van deze richtlijn is om “de risico’s op overstromingen beter in te schatten en maatregelen te nemen om negatieve effecten van overstromingen op zowel de gezondheid van de mens, het milieu, het cultureel erfgoed en de economische bedrijvigheid te beperken”.

De Europese Biodiversiteitsstrategie 2030 voorziet de herstelling, instandhouding en versterking van de Vlaamse natuur en ecosysteemdiensten. Meer specifiek voorziet de Biodiversiteitsstrategie 2030 acties op vier vlakken:

- Natuurgebieden effectiever beschermen, vergroten en verbinden;
- Het herstellen van aangetaste ecosystemen en ecosysteemdiensten. Denk hierbij aan bodemherstel, het duurzamer maken van landbouw, het verminderen van verontreiniging, het aanplanten van bos, het herstellen van rivieren of het terugdringen van invasieve uitheemse soorten;
- Het mogelijk maken van wezenlijke veranderingen in alle sectoren, via een sterker beleidskader, via een integrale maatschappelijke aanpak, door budgetten vast te leggen voor onderzoek en natuurherstel;
- Een kader scheppen om de biodiversiteit wereldwijd te verhogen.

Tot op heden is er nog geen Vlaamse Biodiversiteitsstrategie.

Vanuit het Vlaams luchtkwaliteitsplan zijn er twee doelen die rechtstreeks aan biodiversiteit gerelateerd zijn:

- Tegen 2030 willen we de oppervlakte van ecosystemen waar de draagkracht voor vermisting of verzuring wordt overschreden met een derde terugdringen ten opzichte van 2005;
- In 2030 willen we de kritische last voor vermisting terugdringen zodat die in minder dan 61 % van de oppervlakte natuur in Vlaanderen nog overschreden wordt, de kritische last voor verzuring willen we terugdringen zodat die in minder dan 46 % van de oppervlakte natuur in Vlaanderen nog overschreden wordt.

De Europese Habitatrichtlijn (1992) is van kracht sinds 1994 en heeft als doel het in stand houden van de natuurlijke habitats, en de wilde flora en fauna binnen de Europese Unie. Deze richtlijn richt zich op het beschermen van soorten en hun natuurlijke habitats, met uitzondering van vogels en hun leefgebieden. De Europese Vogelrichtlijn (1979) heeft als doel alle in het wild levende vogelsoorten in Europa in stand te houden. De richtlijn is van toepassing op zowel de vogels, hun eieren, nesten als hun leefgebied. In uitvoering van de Vogel- en Habitatrichtlijn (in Vlaanderen geïmplementeerd via het Natuurdecreet) heeft de Vlaamse Regering op 23 april 2014 een reeks speciale beschermingszones (SBZ's) definitief aangewezen, en er de instandhoudingsdoelstellingen (IHD) en prioriteiten voor vastgesteld. Tevens werd beslist de stikstofproblematiek aan te pakken via een programmatische aanpak en zo een bijdrage te leveren aan de realisatie van de IHD. De programmatische aanpak stikstof heeft als doel een beleid te ontwikkelen om de stikstofdepositie op de SBZ's terug te dringen, waarbij (nieuwe) economische ontwikkelingen mogelijk blijven en het niveau van de stikstofdepositie op SBZ toch stelselmatig daalt. Op die wijze wenst Vlaanderen het realiseren van de Europese natuurdoelstellingen in evenwicht te brengen met een economische realiteit. In het kader van voorliggend MER is het relevant te melden dat 55% van de NO_x-emissies in Vlaanderen afkomstig zijn van de sector transport in 2019. Deze sector draagt 9% bij aan de totale stikstofdepositie in Vlaanderen. Vertrekkend van de tijdshorizon 2050 waarop de IHD binnen Natura 2000-gebieden moeten gerealiseerd zijn, wordt voor 2030 vooropgesteld dat voor elk A-habitattype in een habitatrichtlijngebied de gemiddelde overschrijding van de kritische depositiewaarde met min. 50% moet gereduceerd zijn t.o.v. de toestand in het referentiejaar 2015 (bron: ontwerp PAS Dep.

Omgeving, 2022). Het Vlaamse Natura 2000-programma omkadert alle beleidsmatige inspanningen en gebiedsgerichte acties die Vlaanderen moet uitvoeren om de Europese natuurdoelen i.k.v. de Europese Habitat- en Vogelrichtlijn stapsgewijs te realiseren.

Vlaams Actieprogramma Ecologische Ontsnippering (VAPEO): België heeft binnen Europa één van de hoogste bevolkingsdichtheden, een hoge graad van bedrijvigheid en het tweede meest verdichte wegennetwerk. Bij de aanleg van deze wegen is leefgebied van planten en dieren verloren gegaan. Hun leefgebieden zijn in steeds kleinere, geïsoleerde stukken opgedeeld. Ook waterwegen, spoorwegen en lintbebouwing zorgen voor hindernissen voor dieren. Het VAPEO geeft in de periode 2019-2024 uitvoering aan 15 prioritaire knelpunten, of het werkt aan de verdere onderbouwing van complexe projecten. Het gaat niet om een strikte lijst van projecten, maar om een rollend programma. Alle gekende knelpunten langs gewest- en snelwegen worden opgenomen in een ontsnipperingsdatabank en krijgen een score aan de hand van ecologische criteria en haalbaarheidscriteria. Een project dat hoog scoort, kan alsnog opgenomen worden in de lijst met uit te voeren knelpunten. Voor de vervoersregio Midwest worden echter geen knelpunten aangeduid.

Op basis van een analyse van de bestaande toestand, o.a. de ruimtelijke situering van de aandachtsgebieden natuur, worden als mogelijke knelpunten inzake thema Biodiversiteit verzuring en vermessing door atmosferische deposities en versnippering gedetecteerd. Dit is de basis voor de referentiesituatie 2030.

4.4.3.2. BELEIDSAMBITIES 2050

In het Natuurdecreet (Artikel 50ter) en in het Vlaamse Natura 2000-programma vormt 2050 de horizon waartegen alle habitattypen en soorten in een gunstige staat van instandhouding moeten zijn. Een nodige, maar op zich staand niet voldoende voorwaarde om een gunstige staat van instandhouding te bereiken, is dat de stikstofdepositie gedaald is tot onder het niveau van de kritische depositiewaarde. Dit uitgangspunt werd door de Vlaamse Regering onderschreven in haar Visie 2050, mede om op Vlaams niveau gevolg te geven aan duurzaam ontwikkelingsdoel 15 van de Verenigde Naties.

Beleidsplan Ruimte Vlaanderen:

- Maximaal ingericht fijnmazig netwerk van groenblauwe aders dwars doorheen de open en bebouwde ruimte maximaal ingericht. Dit betekent een substantiële vermeerdering van het aandeel wateroppervlakte en groen in open ruimte en steden en t.o.v. 2015;
- Terugdringen verhardingsgraad in de bestemmingen landbouw, natuur en bos met minstens 1/5 t.o.v. 2015;
- De ruimte biedt in 2050 een palet van leefomgevingen in sterke steden en dorpen. Ruimtelijke ontwikkelingsprojecten realiseren een goede inrichting vanuit de kernkwaliteiten voor ruimtelijke ontwikkeling (gedeeld en meervoudig gebruik; robuustheid en aanpasbaarheid; herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving; waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap; biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit; klimaatbestendigheid; energetische aspecten; gezondheid; inclusief samenleven; economische vitaliteit);

Vlaams Luchtbeleidsplan:

- Luchtvervuiling door antropogene bronnen, zoals industrie, landbouw en verkeer, drastisch terug. Het streven is dat luchtkwaliteit in Vlaanderen geen significante negatieve invloed heeft op de gezondheid van haar bewoners, zoals die door de WGO ingeschat wordt.

Vlaamse richtlijn omgevingslawaa:

Tegen 2050 wenst de Vlaamse overheid cf. Richtlijn 2002/49/EG het omgevingslawaa⁷ drastisch terug te dringen. Daarbij wordt ernaar gestreefd dat de geluidskwaliteit in Vlaanderen geen significante negatieve invloed heeft op de gezondheid van haar bewoners. Er wordt echter niets opgenomen over de invloed op de biodiversiteit.

4.4.4. Beoordelingskader

4.4.4.1. BEOORDELINGSKADER MILIEUEFFECTEN

Voor de receptor Biodiversiteit wordt wat betreft de milieueffecten het in onderstaande tabel beschreven beoordelingskader voorgesteld. De receptor wordt hierbij opgesplitst in een aantal subthema's. Voor elk subthema worden een aantal te onderzoeken effecten gedefinieerd en de manier waarop ze onderzocht zullen worden, deze vormen de basis van de beoordeling in het MER. De wijzigingen ten gevolge van het plan zullen onderzocht worden ten opzichte van de referentiesituatie.

Subthema	Criterium	Methode effectbeoordeling
Ecotoopverlies/- winst	<ul style="list-style-type: none">• Relatieve wijziging in oppervlakte aan ecotopen door de verwachte wijzigingen	<ul style="list-style-type: none">• Kwalitatieve beoordeling op basis van experten-oordeel
Versnippering/ontsnippering	<ul style="list-style-type: none">• Relatieve wijziging in relevante connecties tussen natuurkernen	<ul style="list-style-type: none">• Kwalitatieve beoordeling op basis van experten-oordeel
Verstoring (geluid, licht, visueel)	<ul style="list-style-type: none">• Relatieve wijziging verstoring	<ul style="list-style-type: none">• Kwalitatieve beoordeling op basis van experten-oordeel
Vermesting en verzuring	<ul style="list-style-type: none">• Relatieve wijziging deposities	<ul style="list-style-type: none">• Kwalitatieve beoordeling op basis van experten-oordeel
Waterkwaliteit	<ul style="list-style-type: none">• Wijziging afstromend hemelwater	<ul style="list-style-type: none">• Kwalitatieve beoordeling op basis van experten-oordeel

4.4.4.2. TOETSINGSKADER BELEIDSDOELSTELLINGEN

Voor de receptor Biodiversiteit wordt het in onderstaande tabel beschreven toetsingskader voorgesteld. De receptor wordt hierbij opgesplitst in een aantal subthema's. Voor elk subthema worden een aantal indicatoren gedefinieerd, die de basis vormen van de beoordeling in het MER. De bijdrage van het plan aan de verschillende beleidsdoelstellingen zal op deze manier onderzocht worden.

⁷ In uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaa zijn op Vlaams niveau strategische geluidsbelastingkaarten opgemaakt en daarnaast geluidsactieplannen voor belangrijke wegen- en spoorwegen, voor de omgeving van de nationale luchthaven en voor agglomeraties met meer dan 100.000 inwoners. Deze geluidsactieplannen bevatten een overzicht van de bestaande en voorziene maatregelen om het omgevingslawaa te beheersen en worden periodiek geëvalueerd en zo nodig aangepast. Deze geluidsactieplannen vertalen zich eveneens in een visie op korte en lange termijn.

Subthema	Indicatoren
Ecotoopverlies/-winst	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="630 246 1107 269">• Mate waarin het plan ecotoopwinst stimuleert
Versnippering/ontsnippering	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="630 292 1406 316">• Mate waarin het plan versnippering tegengaat en bijdraagt aan ontsnippering
Verstoring (geluid, licht, visueel)	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="630 339 1430 385">• Mate waarin het plan bijdraagt aan het verminderen van de verstoring ter hoogte van gevoelige soorten en waardevolle habitats
Vermesting en verzuring via lucht	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="630 409 1430 455">• Mate waarin het plan bijdraagt aan het verminderen van de verzurende en vermestende deposities ter hoogte van gevoelige natuurwaarden
Waterkwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="630 478 1430 567">• Mate waarin kwaliteit en hoeveelheid afstromend hemelwater wijzigt ten gevolge van wijziging verkeer, en impact heeft op het realiseren van de MKN-doelstellingen in 2027 cfr Kaderrichtlijn water en MKN opgenomen in Vlarem-II

4.4.5. Beschrijving en beoordeling milieueffecten

4.4.5.1. MILIEUEFFECTEN EN BEOORDELING VAN DE VISIE

De milieueffecten worden beoordeeld in onderstaande tabel en verder omschreven. Omdat van de bouwstenen vaak enkel strategische informatie beschikbaar is, en geen detailplannen of -lokalisaties, gaat de beoordeling uit van een worst-case. Dat betekent dat een negatieve score gegeven wordt, zodra er een eventueel risico bestaat.

Bouwsteen	Ecotoopverlies/-winst	Versnippering/ontsnippering	Verstoring	Atmosferische verzuring en vermisting	Impact op hydrologische standplaatskenmerken
<u>Veiligheid</u> <ul style="list-style-type: none"> Wegwerken van de gevaarlijke punten, met prioriteit voor zwarte punten voor fietsers; Schoolomgevingen gelegen aan zowel gewestwegen als lokale wegen veiliger inrichten; Waar geen afgescheiden fietspaden aanwezig zijn, overwegen we een snelheidsbeperking van maximum 30 km/u.; Ontvlechten van verkeersinfrastructuren en netwerken met prioriteit voor langzame vervoerswijzen; Toekennen van functies aan landelijke wegen en gebruik van landbouwkamers; Weginrichting ondersteunt maximaal de toegelaten snelheid, op wegen zonder belangrijke functie voor gemotoriseerd verkeer nemen we maatregelen om gemengd fiets- en gemotoriseerd verkeer op een veilige manier mogelijk te maken; Ontwikkelen van vergevingsgezinde fietsinfrastructuur en wegen om letsels bij ongevallen te beperken; Toepassen van informatietechnologie om verkeersgeleiding zo veilig mogelijk te maken, o.a. slimme adaptieve verkeerslichten, groene golven, groen licht voor openbaar vervoer; Veiligheid van actieve weggebruikers verhogen door maximaal te werken met conflictvrije regelingen bij gelijkgrondse kruisingen; Inzetten op politiecontroles ter afgestemde handhaving van onveilig en asociaal gedrag in het verkeer (o.a. ook tonnagebeperkingen, als snelheidsbeperkingen, alcohol, ...) over de politiezones heen Maximaal weren van vrachtverkeer inclusief landbouwvoertuigen uit de kernen van de gemeenten en schoolomgevingen tijdens spitsuren, o.a. via aangepaste GPS-geleiding; Sensibilisering en educatie van alle verkeersdeelnemers. Meer uniforme en heldere reglementering rond vormen van nieuwe mobiliteit. 					
<u>Ruimte</u> <ul style="list-style-type: none"> Betere afstemming tussen het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid; Maximaal inzetten op nabijheid voor nieuwe ontwikkelingen: rond strategische collectieve vervoerknooppunten, op plaatsen met aanvaardbare wandel- en fietsafstand van een voldoende pakket van basisvoorzieningen; Terugdringen van het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem; Verhogen van de dichtheid van (nieuwe) woonontwikkelingen op plaatsen met voldoende gunstige OV-fietsbereikbaarheid en een voldoende basisvoorzieningsniveau; Maximaal inzetten op de fiets en OV als verplaatsingsmiddelen voor het woon-werkverkeer door het creëren van nabijheid, een mentaliteitsverandering en sensibilisering; 					

Bouwsteen	Ecotoopverlies/-winst	Versnippering/ontsnippering	Verstoring	Atmosferische verzuring en vermisting	Impact op hydrologische standplaatskenmerken
<ul style="list-style-type: none"> Minimum een modal split halen met een aandeel van 40% duurzame verplaatsingen tegen 2024; Maximaal ontwikkelen en verdichten van tewerkstellingspolen op locaties die zowel worden gekenmerkt door een mix aan functies als een goede bereikbaarheid met duurzame modi; Maximaal inzetten op directe en veilige fietsverbindingen tussen tewerkstellingspolen en de dichtstbijzijnde woonkernen; Maximaal inzetten op verknoping van de tewerkstellingspolen en het fietsnetwerk; Maximaal inzetten op stationsomgevingen met een sterke knooppuntwaarde voor de ontwikkeling en verdichting van de tewerkstellingspolen; Voor bestaande bedrijventerreinen dient er maximaal ingezet te worden op het voorzien van nieuwe infrastructuur om goederenvervoer via het water en via het spoor te faciliteren; 					
<p><u>Fietsverkeer</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Bijstellen BFF op basis van regionale behoeften; Realisatie volledig, vlot en veilig bovenlokaal fietsnetwerk inclusief fietssnelwegen Streven naar verknoping van alle regionale bedrijventerreinen met een mobiliteitsvraag met het fietsnetwerk; Nagaan of landbouwwegen ingezet kunnen worden als autoluwe, alternatieve fietsroutes mits de nodige maatregelen; Uitwerken kader voor interferentie met watergebonden bedrijvigheid langs het kanaal Roeselare-Leie en fietsroutes; Wegwerken van missing links en oncomfortabele schakels met prioriteit voor school omgevingen; Fix the mix concept toepassen binnen kernen van steden en gemeenten: landbouwwegen inzetten als autoluwe, alternatieve fietsroutes mits de nodige maatregelen; Alternatieve routes op bestaande landelijke wegen door voor fietsverbindingen langs gewestwegen; Fietsverplaatsingen binnen stedelijke gebieden moeten minstens concurrentieel zijn met verplaatsingen met de auto; Verhogen van de veiligheid op landelijke wegen door voorzien van tractorsluizen, uitwijkzones, weren landbouwverkeer indien er geen landbouwfunctie meer is; Inzetten op verkeersveiligheid door schoolomgevingen verkeersveilig te maken, vergevingsgezinde fietspaden te ontwerpen etc; Sociaal veilig maken door verlichting of, waar niet wenselijk, voorzien in alternatieve routes (vb. groene 62 in Torhout). 					

Bouwsteen	Ecotoopverlies/-winst	Versnippering/ontsnippering	Verstoring	Atmosferische verzuring en vermesting	Impact op hydrologische standplaatskenmerken
<u>Openbaar vervoer</u> <ul style="list-style-type: none"> Versterken van het openbaar vervoer door toekomstige ruimtelijke ordening hier op te richten; Verschillende lagen lijnen van het OV-netwerk sluiten op elkaar aan in hiërarchische knooppunten waar de overstap naar andere vervoersmodi kan plaatsvinden; Verbeteren van aanbod (frequentie, amplitude) en kwaliteit (snelheid, betrouwbaarheid) creëert assen met Hoogwaardig Openbaar vervoer; Creëren van een aantrekkelijk alternatief voor de auto met een focus op lange afstanden (tussen stedelijke kernen en tewerkstellingspolen, meer dan een kwartier fietsen) en de link met omliggende vervoerregio's; Aanbieden van regulier openbaar vervoer op plekken en momenten dat er voldoende mensen gebruik van willen en kunnen maken. Relaties met een beperkte vraag vangen we op binnen het vervoer op maat met een gepast aanbod aan flexvervoer. 					
<u>Autoverkeer</u> <ul style="list-style-type: none"> Terugdringen aantal gereden autokilometers door o.a. verplaatsingen te vermijden of maximaal in te korten en door het aantrekkelijker maken van duurzame modi; Bevorderen van verkeersveiligheid in kernen door het 'fix the mix' principe toe te passen Inzetten op het aantrekkelijker maken van duurzame modi o.a. door de autogebruiker bewuster te maken van de verborgen kosten of door meer aanbod aan duurzame vervoersmodi te stimuleren; Uitfasering voertuigen op klassieke brandstoffen, reeds een halvering in de stadcentra tegen 2025; De vervoerregio ondersteunt de Vlaamse plannen voor het weren van vervuilende wagens tegen 2029 op het hele Vlaamse grondgebied. 					
<u>Parkeren</u> <ul style="list-style-type: none"> Aantrekkelijker maken van carpoolen door aanleg van goed bereikbare randparkings rond kernen en carpoolparkings langs belangrijke verkeersassen en -knooppunten; Tarieven van stationsparkings regionaal beter op elkaar af stemmen; Geparkeerde vrachtwagens maximaal opvangen op privaat terrein van betreffende bedrijven; Aanleggen van extra vrachtwagenparkings met de nodige beveiliging, enerzijds langsheen de autostrades en anderzijds nabij bedrijven. De vervoerregio werkt een richtinggevend kader uit om binnen de gemeentes gedifferentieerde minimum- en maximumparkeernormen te hanteren; Inzetten op een uniform (digitaal) betalingssysteem voor straatparkeren. 					
<u>Wegencategorisering</u>					

Bouwsteen	Ecotoopverlies/-winst	Versnippering/ontsnippering	Verstoring	Atmosferische verzuring en vermisting	Impact op hydrologische standplaatskenmerken
<ul style="list-style-type: none"> Invoeren van de nieuwe wegencategorisering om een robuust wegennet te realiseren (= betere afwikkeling van de verschillende vervoersstromen, verbeteren doorstroming en verhogen verkeersveiligheid) Duidelijker onderscheid tussen verbindingswegen (bestaande uit het hoofdwegennet en het dragende netwerk) en wegen met louter een ontsluitings- en erftoegangsfunctie (het lokale wegennet). Betere afscherming van het lokale wegennet voor doorgaand verkeer door behoud van de boomstructuur in functie van verkeersleefbaarheid en -veiligheid. 					
<p><u>Logistiek</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Inzetten op alternatieven voor goederentransport over de weg (via het water- of spoor netwerk) Het gebruik van binnenvaart en spoor moet toenemen door infrastructuurwerken en verbeterde doorstroming, door de ontwikkeling en ontsluiting van logistieke knooppunten met goede overslagmogelijkheden en het stimuleren van synchromodaliteit dankzij technologische ontwikkelingen die de informatiestromen en samenwerking tussen verschillende modi vergemakkelijken. Betere ontsluiting via het water: zowel voor bedrijven en bedrijventerreinen langs het kanaal Roeselare-Leie als wat betreft overslagmogelijkheden voor verder gelegen bedrijven, (uit)bouw terminal in Roeselare en Wielsbeke; De staat en bevaarbaarheid kanaal Roeselare-Leie opwaarderen Capaciteitsverhoging spoor door aanleg uitwijksporen voor goederentreinen tussen Kortrijk naar de havens; In beeld brengen vraag en volumes i.k.v onderzoek haalbaarheid spoorterminal in de regio; Verkennen van technologische innovaties zoals onbemande vaart, logistiek transport via de lucht en pijpleidingen. Optimalisaties van aangrenzende regio's: waternetwerk, spooroverslag LAR, bottleneck treinverkeer in Gent Sint-Pieters, binnenvaartontsluiting Antwerpen. 					
<p><u>Vrachtroutenetwerk</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Invoeren van een nieuw regionaal vrachtroutenetwerk dat bedrijventerreinen verbindt en ontsluit, vrachtverkeer kanaliseert en kwetsbare gebieden vrijwaren van hinder door vrachtverkeer. Voorkomen van uitwijkgedrag van vrachtverkeer door sturende elementen die de verkeersveiligheid en -leefbaarheid van de kernen ten goede komen: een sturende kilometerheffing, regionaal afgestemde tonnagebeperkingen, toepassen van venstertijden in kernen en schoolomgevingen. 					

Bouwsteen	Ecotoopverlies/ winst	Versnippering/ ontsnippering	Verstoring	Atmosferische verzuring en vermesting	Impact op hydrologische standplaats- kenmerken
<p><u>Toegankelijkheid</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Openbaar vervoer toegankelijk maken voor iedereen (jongeren, ouderen, mensen met een functionele beperking, inkomenszwakke groepen) met focus op de nabijheid van het aanbod, de halte-infrastructuur als het rollend materieel. 					

4.4.5.1.1. Ecotoopinname of -creatie

Als het gaat om ingrepen aan bestaande infrastructuur, ontstaat bijgevolg geen ecotoopinname (0 effect).

Ecotoopinname ontstaat waar nieuwe infrastructuur of verhardingen gerealiseerd worden ter hoogte van waardevolle, al dan niet beschermde, ecotopen of leefgebieden van soorten.

Als daarentegen voorzien wordt in nieuwe tracés of infrastructuur kan dit, afhankelijk van de concrete inplanting, leiden tot bijkomende ecotoopinname of inname van kleine landschapselementen. Deze kan afhankelijk van de situering matig negatief (-1) tot zeer significant negatief (-3) worden beoordeeld. Dit laatste is het geval indien het gaat om inname van waardevolle, al dan niet beschermde natuur.

Bij een aantal bouwstenen wordt dan ook een negatieve beoordeling gegeven:

- Bouwsteen veiligheid: ontvlechten van verkeersinfrastructuur: afhankelijk van de locatie van deze nieuwe infrastructuur, is er een risico op inname van waardevolle ecotopen
- Bouwsteen ruimte: fietsverbindingen indien het gaat om nieuwe verbindingen; nieuwe infrastructuur om goederenvervoer via water en spoor te faciliteren:
- Bouwsteen fietsverkeer: verknopen van bedrijventerreinen, uitbouwen van een gebiedsdekkend bovenlokaal fietsnetwerk en verknopen: ook dit is sterk afhankelijk van de locatie. Met name als het gaat over systemen met een hoge mate van onvervangbaarheid.
- Bouwsteen parkeren: aanleg goed bereikbare randparkings en carpoolparkings, en aanleggen van extra vrachtwagenparkings: ook hierbij is de impact sterk afhankelijk van de locatie. Dit houdt een risico in op inname van waardevolle ecotopen.
- Bouwsteen logistiek: indien nieuwe verhardingen ontstaan: ook hierbij is de impact sterk afhankelijk van de locatie. Dit houdt een risico in op inname van waardevolle ecotopen.

Indien het concept “vergevingsgezinde fietswegen” (bouwsteen veiligheid) er toe zou leiden dat bomen langs een weg, weggenomen moeten worden, gaat hierbij de habitatfunctie van die bomen verloren. Vooral volwassen bomen hebben een belangrijke habitatwaarde voor onder meer diverse vogel- en vleermuissoorten. Maar ook aan de landschappelijke, esthetische en klimaatmitigerende waarde kan niet voorbij gegaan worden (zie receptor klimaat). Het wegnemen van volwassen bomen langs wegen om deze “vergevingsgezind” te maken, is dan ook een significant negatief (-2) effect.

4.4.5.1.2. Versnippering/ontsnippering

Weg-, en spoorinfrastructuur en kanalen vormen een barrière die moeilijk passeerbaar is voor fauna. Dit wordt vaak fysiek versterkt door vb. geluidschermen of versterkt op vlak van omgevingskwaliteit door licht- en geluidverstorende. De impact ervan hangt af van de situering (eventuele bundeling met bestaande infrastructuur, eventuele doorsnijding van open ruimtes of ecologische corridors, dwarsen van waterlopen...) en de concrete aanleg en aanrichting (type verharding, eventuele verlichting, voorzien van faunapassages, type dwarsing van waterlopen...).

Uit de mobiliteitsgegevens blijkt dat het aantal verplaatsingen van personenwagens in de open ruimte en de kwetsbare ruimtes niet toeneemt – in tegendeel zou dit afnemen. De verplaatsingen van vrachtwagens nemen beperkt toe, maar niet voor kwetsbare zones. Dit is relevant voor de beoordeling van de bouwstenen wegcategorisering, autoverkeer en vrachtroutenetwerk. Hierdoor kan in principe de verstorende impact door licht en geluid van de betreffende wegen in het buitengebied afnemen maar lokaal ook toenemen. Dit leidt ook tot gewijzigde versnipperende impact (zie effectengroep verstorende). Op termijn moet afgewogen worden of een deel van de

wegenis die niet meer intensief gebruikt wordt, voor gemotoriseerd verkeer “geknipt” of autoluw gemaakt kan worden.

Als het gaat om bestaande infrastructuur waarbij geen verslechtering op vlak van licht- en geluidsklimaat optreedt, of om infrastructuur die niet in de buurt van een open-ruimteverbinding gelegen zijn, is er geen relevante versnipperende impact (0 effect). Zoals bij de effectengroep ecotoopinname beschreven wordt, gaat de beoordeling er voor een aantal types ingrepen van uit, dat deze zich in een verharde context situeren, en krijgen deze daarom een verwaarloosbare score.

Voor de ingrepen waar vanuit gegaan wordt dat deze zich in buitengebied, ter hoogte van corridors of nabij natuurkernen kunnen situeren, is dit niet het geval (-1 tot -3). Een negatieve beoordeling is er voor de volgende bouwstenen:

- **Bouwsteen veiligheid: ontvlechten van infrastructuur:** om een versnipperende impact te vermijden, moet het ontvlechten gebeuren door infrastructuur te bundelen. Indien dit geen bundeling inhoudt, ontstaan bijkomende migratie-barrières.
- **Bouwsteen veiligheid: vergevingsgezinde infrastructuur:** Bomen langs wegen vormen een corridor waarlangs diverse fauna zich door het landschap bewegen. Omdat ons landschap al dermate sterk versnipperd is, is de corridorfunctie van die groene lijnen van onschatbare waarde. Het wegnemen van bomen of eventueel geleidelijk uitfaseren van opgaand groen, om wegen om te vormen tot “vergevingsgezinde wegen” heeft dan ook een significant negatief (-2) versnipperend effect.
- **Bouwsteen ruimte veilige fietsverbindingen:** indien dit impliceert dat er verlichting geplaatst wordt, vormen deze fietsroutes een barrière voor lichtmijdende fauna, waaronder beschermde vleermuisensoorten. De impact ervan zal afhangen van de locatie van deze missing links en het type verlichting. (zie ook effectengroep verstoring)
- **Bouwsteen ruimte en logistiek: infrastructuur voor vervoer via water en spoor en bouwsteen logistiek:** zowel spoorwegen, maar vooral oevers van waterwegen zijn belangrijke corridors voor heel wat soortengroepen. De continuïteit van de oever is daarom belangrijk. Indien de nieuwe infrastructuur deze corridors onderbreekt, ontstaan migratiebarrières.
- **Bouwsteen fietsverkeer: verknopen en uitbouw van een bovenlokaal fietsnetwerk:** Deze bouwsteen houdt de kans in op de aanleg van nieuwe infrastructuur doorheen open ruimtezones of corridors. Een fietsroute hoeft niet steeds sterk versnipperend te zijn, afhankelijk van de landschappelijke inkleding, het al dan niet voorzien van verlichting en het landschapstype. Een missing-link zonder verlichting en geflankeerd door opgaande vegetatie in bosrijk gebied, zal weinig impact hebben. Een missing link met opgaande vegetatie in een open polder, zal een grote impact hebben op de populaties weidevogels en ganzen en sterk versnipperend werken.
- **Bouwsteen vrachtroutenetwerk, indien daarbij nieuwe wegenis aangelegd wordt.**

Belangrijk is om aan te stippen dat elk infrastructureel project ook het potentieel in zich heeft om ontsnipperende maatregelen te integreren (zie verder: aanbevelingen).

4.4.5.1.3. Verstoring (geluid, licht, visueel)

Waar nieuwe infrastructuur doorheen open ruimte gerealiseerd worden, of nabij waardevolle habitats, ontstaat verstoring door geluid en beweging en eventueel door verlichting.

De mogelijke effecten van geluid zijn vooral op broedvogels onderzocht. Uit onderzoek blijkt dat de impact sterk soort- en locatieafhankelijk is, en afhankelijk is van de periode van het jaar. Algemeen wordt voorgesteld om als drempelwaarde een gemiddeld geluidsniveau van 42 dB(A) te gebruiken voor vogels in gesloten vegetaties en 47 dB(A) voor vogels van het open landschap zoals weidevogels (Reijnen, Veenbaas & Foppen 1992). Bij geluidsniveaus boven deze

drempelwaardes wordt er van uit gegaan dat er mogelijk negatieve effecten op populatiedichtheden en broedsucces worden veroorzaakt.

Uit de discipline geluid blijkt een verwaarloosbare afname van het verkeersgeluid in kwetsbare gebieden en in de open ruimte.

Waar infrastructuren doorheen open ruimte van verlichting voorzien worden, heeft dit een negatieve impact heeft op lichtmijdende fauna. Deze impact is vooral voor vleermuizen onderzocht.

Ook de menselijke aanwezigheid blijkt versturende effecten te hebben op fauna. In Oosterveld & Altenburg (2005) wordt voor een secundaire (gemeenteweg) en tertiaire weg (landbouwontsluitingsweg) een verstoringsafstand van 100 meter gegeven. De verstoringsafstand wordt hier gedefinieerd als de maximale afstand waarover sprake is van lagere broeddichtheden in vergelijking met een situatie zonder deze verstoringsbron. Voor primaire wegen of autosnelwegen zijn de verstoringsafstanden groter. Krijgsveld et al. (2008) maakten een meta-analyse van studies over dit onderwerp. Voor broedende steltlopers vermelden zij 100 meter als verstoringsafstand.

Een negatieve impact door infrastructuren die mogelijks in verstoringgevoelige gebieden komen (beoordeling -1 tot -3), wordt besloten voor de volgende bouwstenen:

- Bouwsteen veiligheid: ontvlechten van infrastructuren (Zie ook hoger: verstoringgevoeligheid).
- Bouwsteen ruimte, bouwsteen fietsverkeer: fietsverbindingen: indien deze leiden tot nieuwe bronnen van verstoring (incl. verlichting!). Als dit inhoudt dat er verlichting geplaatst wordt, vormen deze fietsroutes een barrière voor lichtmijdende fauna, waaronder beschermde vleermuizensoorten. Vlaanderen heeft reeds een belangrijke problematiek van lichtpollutie, waardoor donkere zones voor deze soorten bijzonder precair worden. Gezien dit impact heeft op vleermuizen, en gezien deze soorten beschermd zijn, is de impact potentieel sterk negatief (-3).

4.4.5.1.4. Vermesting en verzuring via lucht

Het plan leidt tot minder niet-duurzame verplaatsingen. De doordachte koppeling van nieuwe ontwikkelingen en vervoersmodi zal leiden tot minder niet-duurzame verplaatsingen (autokilometers). Uit de modellering van het verkeersmodel blijkt een zeer belangrijke afname van het aantal voertuigkilometers in het buitengebied.

Deze ingrepen zullen bijgevolg leiden tot een daling van atmosferische emissies van stikstofverbindingen door verkeer, en bijgevolg tot dalende atmosferische depositie in kwetsbare natuur.

Toch moet opgepast worden voor de bouwstenen die inzetten op goederentransport via spoor, en vooral via water. Uit de discipline lucht blijkt dat de emissies per transportkilometer via water hoger zijn dan via wegenis. Bij spoor is dat enkel het geval indien het gaat om dieseltractie.

Dit wordt als positief (+2) beoordeeld.

4.4.5.1.5. Waterkwaliteit / impact via hydrologische standplaatskwaliteit

Eventuele nieuwe wegenis of andere infrastructuren impliceert bijkomende verhardingen en bijgevolg een impact op de waterberging, wateroverlast en voeding van watervoerende lagen. Ook is er impact door eventuele kunstwerken waarvoor de constructie bemaling vereist.

Indien de invloedssfeer van deze wijziging uitstrekt tot verdroginggevoelige ecotopen, is de impact zeer negatief (-3). Let ook op de link met klimaat: deze types natuur zijn van zeer groot belang i.f.v C-fixeren, waterhuishouding en temperatuurmildering.

Specifiek voor de volgende bouwstenen, resulteert dit in een negatieve beoordeling:

- Bouwsteen veiligheid: ontvlechten
- Bouwsteen ruimte en bouwsteen logistiek: nieuwe infra voor goederenvervoer via water en spoor
- Bouwsteen ruimte en fiets: bovenlokaal fietsnetwerk, verknopen bedrijventerreinen

Bouwsteen parkeren: nieuwe parkings, Betreffende waterkwaliteit, zijn de MKN doelstellingen relevant. Het afstromend wegwater van verharding is belast met vervuilende componenten. (verontreinigd door o.a. slijtage en roetmissies), met mogelijke impact op de waterkwaliteit van het ontvangende oppervlaktewater.

Anderzijds zijn er ook bouwstenen die leiden tot een positieve impact: plan leidt tot minder niet-duurzame verplaatsingen. Minder verkeersbewegingen leidt tot minder input van verontreiniging.

Bij de bouwsteen ontsluiting via het water, moet aandacht besteed worden aan het vrijwaren van de kwaliteit van de waterloop, de oevers van de waterloop en de hydrologische beïnvloeding van de omgeving.

4.4.5.2. MILIEUEFFECTEN VAN DE ACTIES

De meeste impact op biodiversiteit ontstaat door impact van verminderde emissies, wat hoger beschreven wordt (milieueffecten van de visie), en anderzijds van de concrete infrastructuurprojecten. Deze worden hieronder beschreven. Daarbij worden ook eventuele aanbevelingen en monitoringsvoorstellen opgenomen. Studies en verder onderzoek hebben geen effecten.

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Duiding en eventuele aanbevelingen	Ecotoop-verlies/-winst	Versnip-pering/ont-snippering	Verstoring	Impact op hydrolo-gische standplaats-kenmerken
Veiligheid							
<u>Infrastructuur en technologie</u>							
1.1	We werken de gevaarlijke punten weg aan de hand van een dynamische prioriteitenlijst, met prioriteit voor zwarte punten voor fietsers (https://wegenverkeer.be/veilig-op-weg/gevaarlijke-punten). De 'grijze punten' (locaties van bijna-ongevallen en/of locaties die omwille van de veiligheid worden gemeden door de gebruikers) in kaart brengen met gegevens uit o.a. rijveiligheidssystemen en remsystemen in geconnecteerde wagens en deze grijze punten nadien proactief aanpakken.						
1.2	Onveilige schakels in het fietsnetwerk (fietsnelwegen, BFF, lokaal fietsnetwerk) wegwerken, inclusief onveilige oversteekplaatsen (zie thema 'fiets'). Het (nieuwe) Vademecum fietsvoorzieningen geldt als leidraad voor het bepalen van de (graad van) onveiligheid.		Er wordt vanuit gegaan dat er geen of verwaarloosbaar bijkomend ruimtebeslag is.				
1.3	Schoolomgevingen, zowel aan drukke gewestwegen als langsheen lokale wegen, verkeersveilig inrichten. Doorgaand (vracht)verkeer maximaal weren door het 'fix the mix'-principe toe te passen in de kernen van onze steden en gemeenten, in de schoolomgevingen en woonwijken en – waar nodig en mogelijk - op wegen die deel uit maken van bovenlokale en lokale fietsnetwerken (bv. door het nemen van circulatiemaatregelen en het verlagen van de maximumsnelheid).						
1.4	Invoeren van zones 30 in de kernen en schoolomgevingen.						
1.5	Waar geen afgescheiden of verhoogd aanliggende fietspaden aanwezig zijn, snelheidsremmende maatregelen nemen zoals de maximumsnelheid waar nuttig verlagen naar 50 km/u of 30 km/u, waar nuttig fietsstraten inrichten en de weginrichting waar nodig aanpassen aan gemengd gebruik door fietsers en gemotoriseerd verkeer.						
1.6	We zetten sterk in op het ontvlechten van verkeersinfrastructuren en netwerken met prioriteit voor actieve vervoerswijzen. We halen de fietser en de automobilist waar mogelijk en nodig uit elkaar, inzonderheid in schoolomgevingen. De nieuwe wegcategorisering en de daaraan gekoppelde functies vormen hiervoor de basis. Waar fietsers mengen met gemotoriseerd verkeer houden we de snelheid laag.						
1.7	Voor landelijke wegen de oefening maken op welke van deze wegen fietsverkeer en landbouwverkeer kunnen samengaan. Op basis van een te ontwikkelen kader, maatregelen nemen om gemengd fiets- en gemotoriseerd verkeer op een veilige manier mogelijk te maken op wegen buiten de bebouwde kom zonder belangrijke functie voor gemotoriseerd verkeer, zoals landelijke		Er wordt vanuit gegaan dat er geen of verwaarloosbaar bijkomend ruimtebeslag is.				

Actie -nr.	Actie	Deelacties	Duiding en eventuele aanbevelingen	Ecotoop-verlies/-winst	Versnippering/ontsnippering	Verstoring	Impact op hydrologische standplaats-kenmerken
1.8	wegen (bijvoorbeeld via snelheidsverlagingen, uitwijkzones, tractorsluizen of filters, ...). Vergevingsgezinde wegen inrichten om wagens bij ongevallen op een veiligere manier tot stilstand te laten komen en om letsels bij eenzijdige fietsongevallen maximaal te beperken (cfr. https://wegenenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen/vergeevingsgezinde-wegen).	Proactief op zoek gaan naar locaties met veel eenzijdige fietsongevallen. Deze knelpunten aanpakken door weginrichting te herzien.	Het vergevingsgezind maken van wegen kan leiden tot bijkomend ruimtebeslag. Als het gaat om het herzien van de weginrichting, wordt bijkomend ruimtebeslag vermeden. Zo niet, is er een negatieve beoordeling.				
1.9	Lichtenregelingen op kruispunten conflictvrij maken, afhankelijk van de intensiteit en de netwerkfunctie voor gemotoriseerd verkeer en fietsers in respectievelijk de wegencategorisering en het fietsnetwerk.	In kaart brengen van lichtengeregelde kruispunten met conflicten tussen autoverkeer en fietsers. Afwegingskader creëren om te bepalen waar en wanneer conflictvrije lichtengeregelde kruispunten gewenst zijn. Investeren in slimme verkeerslichtenregelingen. Waar nuttig en veilig toepassen van 'Vierkant groen voor fietsers' en 'Rechts af door rood voor fietsers'. Voorzieningen treffen voor mensen met visuele beperking					
1.10	Toepassen van informatietechnologie om verkeersgeleiding zo veilig mogelijk te maken: slimme adaptieve verkeerslichten, groene golven, groen licht voor openbaar vervoer.						
1.11	Technologie in individuele voertuigen stimuleren om de veiligheid te verhogen: waarschuwingssystemen, systemen voor veilige afstand, adaptieve cruise control, automatisch remmen in gevaarsituaties, ...						
1.12	De infrastructuur proactief voorbereiden op de komst van zelfrijdende voertuigen.						
1.13	Onderzoeken hoe het steeds groter en zwaarder worden van landbouwvoertuigen tegengegaan kan worden.						
Regulering en handhaving							
2.1	Actievere handhaving voor snelheid, alcohol, afleiding, roekeloos rijgedrag, controle staat van het voertuig en/of de fiets, naleving fietsstraten, net als actievere handhaving van tonnagebeperkingen. Afstemming tussen politiezones is wenselijk. De capaciteit om boetes te verwerken (via de GVC's) wordt afgestemd op de toename van de politiecontroles.						
2.2	Drempel verlagen voor inbeslagname van het rijbewijs voor overtredingen m.b.t. snelheid, alcohol, afleiding en roekeloos rijgedrag. (1)						

Actie -nr.	Actie	Deelacties	Duiding en eventuele aanbevelingen	Ecotoop-verlies/-winst	Versnip-pering/ont-snippering	Verstoring	Impact op hydrolo-gische standplaats -kenmerken
2.3	Boetes voor snelheidsovertredingen en alcoholgebruik verhogen en exponentieel laten toenemen bij herhaling.						
2.4	De handhaving van zowel tonnagebeperkingen als snelheidsbeperkingen over de politiezones heen afstemmen.						
2.5	Toegelaten snelheden afstemmen tussen gemeenten en over vervoerregio's heen. De inrichtingsprincipes van de wegencategorisering gelden hierbij als leidraad.						
2.6	Een slimme snelheidsbegrenzer in elke wagen verplichten.						
2.7	Een alcoholslot verplichten bij recidive.						
2.8	(Fiets)ongevallen systematisch registreren en de ongevallendata analyseren. Deze analyse vormt een leidraad bij het kritisch evalueren van de bestaande infrastructuur en indien nodig de aanpassing ervan.						
2.9	In uitvoering van het GAS-decreet kunnen GAS-ambtenaren worden ingezet voor de handhaving van beperkte snelheidsovertredingen.						
2.10	BOB-campagnes behouden en versterken.						
<u>Gedrag, beleid en monitoring</u>							
3.1	Bestaande verkeerseducatie in scholen versterken. Een goede samenwerking tussen scholen en lokale overheden, met overdracht van kennis en materiaal, is hierbij belangrijk. Voor de leerlingen van de derde graad lager onderwijs een fietsexamen organiseren. Op jongere leeftijd kan het voetgangersexamen worden georganiseerd.						
3.2	Verplichte (herhaalde) opleidingen vrachtwagenchauffeurs benutten voor stimuleren verkeersveilig rijgedrag.						
3.3	De kennis van verkeersregels en -vaardigheden, risicoperceptie en bewuste aandacht voor kwetsbare weggebruikers (ook buiten en na de rijopleiding) versterken bij alle weggebruikers via o.a. sensibiliseringscampagnes en opfrissingscursussen.						
3.4	Sensibilisering en educatie ook verder uitbouwen via bedrijven en horeca. Een groot deel van de bevolking kan op deze manier bereikt worden. Daarom ondersteuning bieden aan, onder andere, preventie-adviseurs om hier voldoende aandacht aan te schenken.						
3.5	Werk maken van een meer uniforme en heldere reglementering (als plaats op de weg, snelheid en aangepaste verkeersborden) inzake speed pedelecs, elektrische steps en andere vormen van nieuwe mobiliteit, met het oog op maximaliseren van de verkeersveiligheid.						
3.6	Monitoring van de evoluties op vlak van verkeersveiligheid uitvoeren en versterken.						
3.7	Gebruik maken van de kennisdeling van de <i>Coalitie van 30</i> en indien gewenst (gemeentelijke autonomie) de intentieverklaring ondertekenen.						
3.8	Tonnagebeperkingen invoeren die over gemeentegrenzen en vervoerregio's heen op elkaar worden afgestemd en up-to-date gehouden via intergemeentelijk overleg.						

Actie -nr.	Actie	Deelacties	Duiding en eventuele aanbevelingen	Ecotoopverlies/-winst	Versnippering/ontsnippering	Verstoring	Impact op hydrologische standplaatskenmerken
3.9	Het bestaande traject van de vzw Verkeersveilig West-Vlaanderen gebruiken als inspiratie om het lokale verkeersveiligheidsbeleid te versterken en een actieplan op te stellen met als doel 'nul doden of zwaargewonden in en door het verkeer'. Op maat van de gemeente kunnen acties worden ondernomen zoals	Ondertekening van het SAVE-charter. Opstellen actieplan aan de hand van een zelfevaluatie van het verkeersveiligheidsbeleid. Het Charter Werfransport gebruiken om zwaar verkeer op ongewenste tijdstippen uit schoolomgevingen te weren (aangevuld met handhaving) Het opleggen van venstertijden in omgevingsvergunningen.					
Fiets							
Netwerk							
4.1	Masterplan Fietsnetwerk Midwest opmaken, waarin het bestaande BFF als vertrekpunt geldt, maar op basis van behoeften op regionaal niveau zal worden bijgesteld. Bij de opmaak van het Masterplan Fiets gaat specifieke aandacht naar o.a. de gewenste prioritering zoals beschreven in de visienota van het RMP, de multimodaliteit met bus, tram en/of trein, het veilig verbinden van deelgemeenten met elkaar, het voorzien van ongelijkgrondse kruisingen waar nodig, het veilig inrichten van fietssnelwegen op landelijke wegen en/of voorzien van alternatieve routes, de plaats van de speed pedelecs op de fietsroutes. Effectieve criteria bepalen wanneer een BFF wenselijk of noodzakelijk is, om te voorkomen dat dit een gevoelsmatige discussie wordt.						
4.2	Opmaak lokaal fietsnetwerk (gemeentelijk niveau)						
4.3	Realiseren van een volledig BFF inclusief fietssnelwegennet en volledige lokale fietsnetwerken. Voor het bepalen van de meest prioritaire segmenten zijn volgende (combinatie van) bronnen relevant: rapport staat van de fietspaden langs gewestwegen (AWV), conformiteitskaart BFF en fietssnelwegen (provincie), het vrachtroutennetwerk en de wegencategorisering. Bij de realisatie wordt de oefening gemaakt waar het mogelijk is het BFF te realiseren zonder nieuwe (dure) infrastructuur aan te leggen, maar door de ruimte voor het autoverkeer terug te dringen ten voordele van de ruimte voor de fietser met aandacht voor de groeiende diversiteit van fietsers (e-bike, speed pedelec, bakfiets,...) (bvb autorijstrook vervangen door fietspad). Bij realisatie van fietsverbindingen door natuurgebied gaat prioriteit naar het creëren van verkeersveiligheid.						

Actie -nr.	Actie	Deelacties	Duiding en eventuele aanbevelingen	Ecotoopverlies/-winst	Versnippering/ontsnippering	Verstoring	Impact op hydrologische standplaats-kenmerken
4.4	Bij werken aan de rijbaan of het fietspad (bv. rioleringswerken) steeds nagaan of dit de aanleiding kan zijn voor een quick win voor de fietsinfrastructuur, en deze quick wins mee uitvoeren.						
4.5	Bestaande fietsverbindingen worden structureel onderhouden via onderhoudsplannen en aangepast onderhoudsmateriaal.						
4.5	Om zicht te hebben op de staat van het fietsnetwerk is het van belang te beschikken over de nodige en meest actuele informatie. - De provincie beschikt over een overzichtskaart die een beeld geeft van de staat van het BFF (conformiteit) en de fietssnelwegen. Deze overzichtskaart wordt continu bijgewerkt en up to date gehouden, waarbij afstemming gebeurt met het tweejaarlijkse rapport 'Staat en inrichting van de fietspaden langs gewestwegen' (AWV). <i>Conformiteitskaart BFF:</i> https://www.geoloket.be/gwserver/apps/webappviewer/index.html?id=25aeeb730453465c84950bd1a669ec80 <i>Rapport 'Staat en inrichting van de fietspaden langs gewestwegen':</i> https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/2022-12-12%20Rapport%20meetjaar%202021%20v3.pdf						
4.6	De staat van het lokale fietsnetwerk, schoolroutes etc. wordt in kaart gebracht door de lokale besturen.						
4.6	Alle regionale bedrijventerreinen aansluiten op het fietssnelwegennet of het BFF.						
4.7	Alle lokale bedrijventerreinen aansluiten op ten minste het lokaal fietsroutenetwerk.	In kaart brengen van de lokale fietsnetwerken In kaart brengen van de lokale mobiliteitsvraag van de bedrijventerreinen. In kaart brengen van de bestaande en gewenste fietsroutes met de bijhorende knelpunten en opportuniteiten.					
4.8	Alle scholen aansluiten op ten minste het lokaal fietsroutenetwerk. Voor secundaire scholen ook veilige aanrijroutes selecteren naar het BFF.	In kaart brengen van bestaande en gewenste fietsroutes voor kinderen naar lagere scholen en middelbare scholen. Een kader opstellen om te bepalen aan welke voorwaarden schoolroutes moeten voldoen. De staat en veiligheid van de bestaande verbindingen nagaan. Zoeken naar intergemeentelijke samenwerkingen voor de verdere uitrol van de schoolroutes.					
Prioriteiten							

Actie -nr.	Actie	Deelacties	Duiding en eventuele aanbevelingen	Ecotoopverlies/-winst	Versnippering/ontsnippering	Verstoring	Impact op hydrologische standplaats-kenmerken
5.1	De doorlooptijd om verbindingen in het BFF te realiseren is soms erg lang. De Vlaamse overheid herbekijkt het proces, waardoor de doorlooptijd voor de realisatie van fietsverbindingen verkort kan worden. Daarnaast stimuleren we - met het oog op een snellere realisatie van fietsverbindingen - het gebruik van de nieuwe onteigeningsprocedure (= maximum termijn minnelijke schikking waarna sneller kan overgegaan tot gerechtelijke onteigening). De Vlaamse overheid neemt onteigeningskosten maximaal mee op in de subsidiabele kosten bij de (her)aanleg van fietspaden.						
5.2	In het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) jaarlijks meer geld toewijzen aan de modus fiets, die sterk moet groeien, dan naar de modus auto, waarvan het gebruik moet afnemen.						
<u>Game changers</u>							
6.1	De oefening maken welke wegen overgedimensioneerd zijn voor (de functie die ze moeten vervullen voor) het gemotoriseerd verkeer en een interessante fietsverbinding binnen de fietsnetwerken zouden kunnen vormen en/of kunnen ingezet voor ontharding in het kader van klimaatadaptatie.						
6.2	Afhankelijk van de ligging en het (functionele of recreatieve) karakter van fietsverbindingen is het niet altijd gewenst om verbindingen te verharderen. Er wordt een kader geschepd waarin wordt opgenomen in welke situaties verharding van het (recreatieve) fietsnetwerk uitzonderlijk niet nodig is. Een maximaal comfort van de fietser blijft daarbij evenwel centraal staan. (6)						
6.3	De uitbreiding van (bestaande) fietsdeelsystemen – na de uitrol van het vervoer op maat - onderzoeken. Eenzelfde deelsysteem binnen de regio creëert gebruiksgemak. Diensten van onderhoud en pechverhelping maken hiervan deel uit.						
<u>Omkaderende maatregelen en fietsveiligheid</u>							
7.1	Fietspaden slim verlichten om de sociale veiligheid te verhogen en fietsgebruik ook 's avonds of in de winter te stimuleren (met specifieke aandacht voor de impact van verlichting in natuurgebieden).						
7.2	Meer inzicht verwerven in de fietsstromen in de regio	Fietstellingen uitvoeren. Een tool ontwikkelen om fietsstromen in de vervoerregio te monitoren. De tellingen analyseren en de inzichten gebruiken als input voor het verdere fietsbeleid					
7.3	Zinvolle campagnes opzetten om fietsgebruik te stimuleren en mensen te overtuigen van het belang en gemak van de fiets (inclusief aandacht voor het belang van een veilige fiets).						

Actie -nr.	Actie	Deelacties	Duiding en eventuele aanbevelingen	Ecotoop-verlies/-winst	Versnip-pering/ont-snippering	Verstoring	Impact op hydrolo-gische standplaats-kenmerken
7.4	Bestaande fietsopleidingen uitbreiden en verruimen, met aandacht voor specifieke doelgroepen (fietseducatie op school, nieuwkomers, elektrische fietsen en speed pedelecs,...)						
7.5	Quick Scan Fietsbeleid (zelfevaluatie-instrument van Fietsberaad Vlaanderen, VSV en partners: https://fietsberaad.be/documenten/quick-scan-fietsbeleid/) gebruiken als tool om lokale besturen zicht te geven op hun fietsbeleid met het oog op het versterken en uitdiepen ervan. Overkoepelend stellen de lokale besturen gewenste doelstellingen op.						
Openbaar vervoer op lange termijn							
8.1	Hoppinpunten en andere openbaar vervoer-knooppunten uitbouwen met kwalitatieve stallingen voor zowel particuliere fietsen als deelfietsen		Er wordt vanuit gegaan dat er geen of verwaarloosbaar bijkomend ruimtebeslag is.				
8.2	Het netwerk uit het Openbaar Vervoerplan Korte Termijn monitoren, evalueren en bijsturen						
8.3	De kwaliteit van het volledige openbaar vervoersysteem verbeteren: doorstroming, snelheid, toegankelijkheid, betrouwbaarheid,... Verhogen frequentie en amplitude van het kernnet en aanvullend net.						
8.4	Onderzoeken of het opportuun en haalbaar is om een avond- en nachtnet te voorzien en/of uit te breiden in de vervoerregio (o.a. in het kader van ploegensysteem bedrijven). Waar een treinstation aanwezig is, wordt aansluiting van de bus op de laatste trein gegarandeerd.						
8.5	De kwaliteit van de stations en stationsomgevingen verbeteren.		Er wordt vanuit gegaan dat er geen of verwaarloosbaar bijkomend ruimtebeslag is.				
8.6	Opwaardering van de treinverbinding De Panne – Gent richting Gent en Brussel onderzoeken.						
8.7	Mogelijkheden onderzoeken voor een betere en/of directe verbinding tussen Roeselare, Brussel en Antwerpen via Gent.						
8.8	Opwaardering van de treinverbinding Brugge – Kortrijk onderzoeken:	Opsplitsing IC-lijn en L-lijn. Capaciteit in verhouding tot de (reële en potentiële) vraag Hogere frequentie en amplitude. Heropening van lokale stations.					
8.9	Verbetering van de bediening van het station Aarsele richting Gent en Brussel onderzoeken. Heropening van lokale stations op treinverbinding De Panne – Gent onderzoeken.						

Actie -nr.	Actie	Deelacties	Duiding en eventuele aanbevelingen	Ecotoop-verlies/-winst	Versnip-pering/ont-snippering	Verstoring	Impact op hydrolo-gische standplaats -kenmerken
8.10	Verdere versterking van het openbaar vervoeraanbod in stedelijk gebied (Roeselare, Torhout, Tielt) onderzoeken.						
8.11	Opwaardering van de busverbinding Wielsbeke – Oostrozebeke – Kortrijk onderzoeken en afstemmen met vervoerregio Kortrijk.						
8.12	Frequentieverhoging van de functionele buslijn Roeselare – Menen via enerzijds Moorslede en anderzijds via Sint-Eloois-Winkel/Ledegem onderzoeken.						
8.13	Bijkomende verbinding naar Lichtervelde op de vaste VOM-lijn Beernem – Wingene onderzoeken.						
Autoverkeer							
<u>Minder autokilometers</u>							
9.1	De autogebruiker bewuster maken van de verborgen kosten van autogebruik: de kost van milieuschade, van files, van ongevallen, ... via campagnes.						
9.2	We willen de burgers informeren over hun mobiliteitsgedrag en oproepen tot actie. Lokale besturen laten de inwoners stilstaan bij hun autobezit en autogebruik en reiken ook duurzame alternatieven aan (via bvb. een toolkit als het 'Delende Buurten'-project, het aanbod van een testkaravaan, het organiseren van evenementen rond duurzame verplaatsingen,...).						
9.3	Duurzame modi selectief voorrang geven zodat ze minder last hebben van files en vertragingen, bijvoorbeeld bij (her)inrichting van weginfrastructuur (vrije busbanen in relatie tot frequentie busaanbod, slimme verkeerslichten, kruispuntontwerp,...). De multimodale hiërarchische wegindeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk dient hiervoor, samen met het STOP-principe, als afwegingskader.						
9.4	Het aanbod aan (groene) deelwagens blijven uitbreiden in aantal, dekkingsgebied en toegankelijkheid;	Per gemeente of intergemeentelijk een autodeelactieplan opstellen dat als houvast dient om autodelen te ondersteunen. Vervolgens een geschikt autodeelsysteem aanbieden en/of burgers ondersteunen bij het opzetten van particuliere autodeelsystemen Met gerichte communicatieacties de autodeelsystemen kenbaar maken aan de bewoners Autodelen versneld uitvoeren i.k.v. VOM					
9.5	Inzetten op een sturend prijsverschil tussen duurzame en niet-duurzame vervoerswijzen (waarbij we specifieke aandacht hebben	Slim en gebiedsdekkend rekeningrijden					

Actie -nr.	Actie	Deelacties	Duiding en eventuele aanbevelingen	Ecotoopverlies/-winst	Versnippering/ontsnippering	Verstoring	Impact op hydrologische standplaats-kenmerken
	voor het vermijden van vervoersarmoede), door volgende oplossingsrichtingen verder te onderzoeken:	De rol die accijnzen (kunnen) hebben als alternatief voor rekeningrijden (Verder) uitrollen van het mobiliteitsbudget Afbouwen van salariswagens					
9.6	Via apps en nieuwe deelplatformen carpoolen naar bedrijven(terreinen) stimuleren. Bedrijven collectief benaderen om het grootste resultaat te bekomen. (11)						
9.7	Uitwerken van extra bedrijfsvervoerplannen (inclusief scholen m.b.t. personeel) om woon-werkverkeer te verduurzamen, in te zetten op een betere selectieve bereikbaarheid, meer verkeersveiligheid en -leefbaarheid en minder autokilometers.						
	<u>Groenere autokilometers</u>						
10.1	Een kader scheppen om het gebruik van voertuigen op klassieke brandstoffen te verminderen en voertuigen op basis van uitstoot te belasten.						
10.2	Maatregelen treffen om het aandeel van wagens op fossiele brandstoffen verder/versneld af te bouwen (binnen het kader van het op termijn voorziene verbod).						
10.3	Een gebiedsdekkend systeem van laadpalen voor elektrische wagens uitwerken, waarbij we voornamelijk inzetten op (semi-) publieke laadpalen in steden en gemeenten en op (semi-) publieke snelladers langs het hoofdwegennet. Hierbij wordt rekening gehouden met verschillende locaties en functies (bedrijven, appartementen, woningen, parkeergarages ...) zodat elektrisch laden minstens even efficiënt kan als het tanken van fossiele brandstoffen.		Er wordt vanuit gegaan dat er geen of verwaarloosbaar bijkomend ruimtebeslag is.				
10.4	Faciliteren extra tankstations voor (groene) waterstof		Er wordt vanuit gegaan dat er geen of verwaarloosbaar bijkomend ruimtebeslag is.				
10.5	Investeren in groenere voertuigen voor het openbaar vervoer. Dit geldt ook voor voertuigen die worden ingezet via het vervoer op maat.						
10.6	Investeren in groenere voertuigen voor het eigen wagenpark, inzonderheid bij de aankoop van nieuwe voertuigen. Subsidiering vanuit de hogere overheden kan het prijsverschil tussen elektrische wagens en wagens op fossiele brandstoffen compenseren.						
10.7	Zich engageren en/of deelnemen aan bovenlokale initiatieven rond kennisuitwisseling of experimenten rond groenere mobiliteit, bijvoorbeeld deelname aan een tweede iteratie van het het Clean Power for Transport (CPT)-initiatief.						
10.8	Onderzoek naar mogelijke regelgeving om het steeds groter (en zwaarder) worden van auto's te stoppen en/of terug te dringen.						

Actie -nr.	Actie	Deelacties	Duiding en eventuele aanbevelingen	Ecotoop-verlies/-winst	Versnip-pering/ont-snippering	Verstoring	Impact op hydrolo-gische standplaats -kenmerken
10.9	Faciliteren/Stimuleren om elektrische laadpalen van bedrijven publiek ter beschikking te stellen.						
Parkeren							
<u>Regionale parkings</u>							
11.1	Onderzoeken waar randparkings, carpoolparkings en P&R-/P&B-parkings aangelegd of uitgebreid moeten worden, met aandacht voor de goede ontsluiting en bereikbaarheid van deze parkings zowel met de fiets als met het openbaar vervoer. Afstemming met het lokale parkeerbeleid (gemeentelijke autonomie) en aandacht voor de (sociale) veiligheid zijn daarbij essentieel. De mate van verharding/ontharding wordt afgewogen tegenover het gebruikscomfort.	Bekijken of er een update van de studie rond carpoolparkings nodig is.					
11.2	Een haalbaarheidsonderzoek gaat na in welke mate <i>bestaande</i> parkings (in industriezones, aan supermarkten en horecazaken, in de buurt van onderwijsinstellingen dicht bij het station etc.) meervoudig gebruikt kunnen worden en welke randvoorwaarden hieraan verbonden zijn. Zo kan er meer ruimte op straat gecreëerd worden voor andere functionaliteiten en doelstellingen (bvb extra ruimte voor voetgangers, extra ontharding,...). (8)						
11.3	Samen een tarifieringsplan voor stationsparkings uitwerken dat het gewenste mobiliteitsgedrag faciliteert:	Tarieven van de stationsparkings regionaal op elkaar afstemmen zodat gemotoriseerd verkeer naar de gewenste stationsparking wordt geleid (in relatie tot het aanbod aan treinverbindingen/-aansluitingen). Waar de parkings van de treinstations gratis zijn voor de pendelaars, deze gratis houden. Waar deze parkings betalend zijn voor de pendelaars, de haalbaarheid en/of wenselijkheid van gratis of lager tarief onderzoeken. Daarbij rekening houden met ruimtelijke differentiatie. Aandacht voor afstemming van de tarieven van de stationsparkings en het lokale parkeerbeleid.					
11.4	Het gewenste aantal fietsenstallingen en autoparkeerplaatsen in stationsparkings onderzoeken en monitoren in functie van een vooropgestelde modal split per treinstation.						

Actie -nr.	Actie	Deelacties	Duiding en eventuele aanbevelingen	Ecotoop-verlies/-winst	Versnip-pering/ont-snippering	Verstoring	Impact op hydrolo-gische standplaats-kenmerken
<u>Vrachtwagenparkeren</u>							
12.1	Opmaak van een overkoepelende visie rond vrachtwagenparkeren zodat vrachtwagens alternatieven hebben voor parkeren langs wegen of andere plaatsen die daartoe niet bestemd zijn.	De oefening maken waar vrachtwagenparkeren opgevangen kan worden op het (private) terrein van bedrijven door bestaande infrastructuur en faciliteiten hiervoor geschikt te maken. Onderzoeken of en waar vrachtwagenparkeren op eigen terrein gestuurd kan worden, eventueel a.d.h.v. vergunningsvoorwaarden. Onderzoeken waar bijkomende bovenlokale vrachtwagenparkings langsheen het vrachtroutenetwerk noodzakelijk zijn.					
12.2	Bestaande en eventuele nieuwe vrachtwagenparkings voldoende beveiligen en waar nuttig uitrusten met een kwalitatieve fietsenstalling.						
12.3	Haalbaarheidsonderzoek uitvoeren naar locaties voor vrachtwagenparkings langs of nabij de hoofdwegen voor (trans)nationaal vrachtverkeer.	Maatregelen opstellen voor vrachtwagenparkings langs hoofdwegen die kampen met problemen rond transmigranten.					
<u>Regionale afstemming voor het lokale parkeerbeleid</u>							
13.1	Bij de beoordeling van bouwaanvragen voor nieuwbouwprojecten – op maat van de gemeente - volgende voorwaarden hanteren:	Voor nieuwe meergezinswoningen moet een fietsenberging met laadvoorzieningen en met oog voor beveiliging steeds vlotter bereikbaar zijn dan de geparkeerde wagen. Bij grotere woonprojecten - en dus groter potentieel aan gebruikers - moeten deelwagens aangeboden worden (vervangratio deelwagens-privéwagens) en moet collectief parkeren (meervoudig gebruik) worden nagestreefd zodat er meer ruimte ontstaat, de parkeerdruk vermindert en het verplaatsingsgedrag van bewoners verandert.	Er wordt vanuit gegaan dat er geen of verwaarloosbaar bijkomend ruimtebeslag is.				
13.2	Bij publieke projecten - afhankelijk van grootte en aard van het project - ruimte voorzien voor kwalitatieve fietsparkings en parkeerplaatsen voor deelwagens.						
13.3	Een richtinggevend regionaal kader uitwerken voor het hanteren van gedifferentieerde minimum- en maximumparkeernormen, dat						


Actie-nr.	Actie	Deelacties	Duiding en eventuele aanbevelingen	Ecotoop-verlies/-winst	Versnippering/ontsnippering	Verstoring	Impact op hydrologische standplaats-kenmerken
13.4	lokale besturen binnen hun gemeentelijke autonomie kunnen gebruiken om zelf parkeernormen vast te leggen in stedenbouwkundige verordeningen.						
13.5	Lokale visies uitwerken rond publiek laden voor elektrische wagens, gekoppeld aan de strategische locaties voor laden binnen het Vlaamse Laadplan.						
	Fietsenstallingen aan regionale aantrekkingspolen comfortabel, diefstalveilig en 'vandalongevoelig' inrichten, door bijvoorbeeld:	Overkapping waar fietsen een hele dag staan (zoals aan stations, scholen, werklocaties). het voorzien van een fietspomp en oplaadpunten voor elektrische fietsen bij grotere fietsstallingen.					
Wegencategorisering							
<u>Hoofdwegen</u>							
14.1	Het hoofdwegennet (E403 – A17) inrichten conform de inrichtingsprincipes van het robuust wegennet.						
<u>Dragend netwerk</u>							
15.1	Het dragend netwerk van regionale en interlokale wegen maximaal inrichten conform de inrichtingsprincipes van het robuust wegennet en rekening houdend met de hiërarchische wegindeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk.						
15.2	Haalbaarheidsonderzoek uitvoeren voor de zuidwestelijke tangent van Tielt, als missing link in de regionale weg Tielt – Kortrijk (N399-N50) en in het regionaal vrachtroutennetwerk, ter verbetering van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid in het centrum van Tielt.						
15.3	In afwachting van de realisatie van de zuidwestelijke tangent Tielt een aangepaste categorisering van wegen- en vrachtroutennetwerk hanteren dat de centra van Tielt en Meulebeke ontziet, waarbij proactief knelpunten inzake verkeersveiligheid worden weggewerkt.						
15.4	Inrichtingsstudie uitvoeren voor de regionale weg N37 van Ardoie tot en met Tielt. Deze studie zal de toekomstige inrichting van de N37 schetsen en oplossingen voorstellen (bv. slimme verkeerslichten, ongelijkgrondse kruisingen,...) voor de bestaande knelpunten langs het traject. Ook de inpassing van de fietssnelweg en de integratie van de kruisende infrastructuur voor auto-, vracht- en fietsverkeer komen aan bod.						
<u>Lokaal wegennet</u>							
16.1	De wegen die geen onderdeel vormen van het hoofdwegennet of het dragend netwerk verder categoriseren in lokale ontsluitingswegen en erftoegangswegen. De lokale besturen werken een voorstel uit waarop de vervoerregio advies kan geven.						

Actie -nr.	Actie	Deelacties	Duiding en eventuele aanbevelingen	Ecotoopverlies/-winst	Versnippering/ontsnippering	Verstoring	Impact op hydrologische standplaatskenmerken
16.2	Het lokaal wegennet van lokale ontsluitingswegen en erftoegangswegen maximaal inrichten conform de inrichtingsprincipes voor lokale wegen (<i>nog in opmaak</i>) en rekening houdend met de hiërarchische wegindeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk.	Het principe van interlokale mazen toepassen door de nodige maatregelen te nemen om doorgaand verkeer (= verkeer zonder herkomst of bestemming binnen de interlokale maas) op lokale wegen te ontmoedigen. Voor de mazen: zie kaart wegencategorisering.					
Logistiek en vrachtroutenetwerk							
<u>Goederenvervoer over water</u>							
17.1	Maximaal benutten van het potentieel van de rivierterminal in Roeselare, met aandacht voor de draagkracht van het omliggende wegennet en de leefbaarheid voor de inwoners.		Zie MER's voor dit plan/project.				
17.2	Verder uitbouwen van de capaciteit van de rivierterminal in Wielsbeke, met aandacht voor de draagkracht van het omliggende wegennet en de leefbaarheid voor de inwoners.		Zie MER's voor dit plan/project.				
17.3	Verder uitvoeren van het opwaarderingsproject voor het kanaal Roeselare-Leie.		Zie MER's voor dit plan/project.				
17.4	Betere afspraken maken tussen verladers en logistieke dienstverleners door meer in te zetten op (digitaal en data-gestuurde) platformen die deze samenwerking kunnen bewerkstelligen en waardoor de info-uitwisseling gedigitaliseerd wordt om de efficiëntie van de binnenvaart te verbeteren.						
17.5	Verder uitbouwen en evalueren van proefprojecten met onbemande vaartuigen ('watertrucks').						
<u>Goederenvervoer over het spoor</u>							
18.1	De vraag naar en volumes van goederenvervoer over het spoor beter in kaart brengen, om gerichtere keuzes te kunnen maken voor (onderzoek naar) nieuwe spoor- en/of overslaginfrastructuur inclusief rechtstreekse toegang tot bedrijven.						
18.2	Capaciteit voor goederenverkeer op het spoornetwerk verhogen door uitwijksporen aan te leggen, met name op het traject van Kortrijk doorheen vervoerregio Midwest naar de havens in het noorden van Vlaanderen.		Lijn 66: dwars Ingelmunster: overstromingsgevoelig gebied, VEN Mandelhoek; Rumeke: vallei Babilliebeek overstromingsgevoelig; Roeselare: St. Amandsbeek overstromingsgevoelig; Lichtervelde: Huwijnsbeek en Handzamevaart overstromingsgevoelig; Torhout-Veldegem: Kerkebeek				

Actie -nr.	Actie	Deelacties	Duiding en eventuele aanbevelingen	Ecotoopverlies/-winst	Versnippering/ontsnippering	Verstoring	Impact op hydrologische standplaats-kenmerken
<u>Overige innovaties en trends</u>							
19.1	Onderzoek naar de mogelijkheden om logistiek transport op lokaal niveau te faciliteren, verduurzamen en veiliger te maken (bijvoorbeeld stadsdistributie met cargobikes vanuit hubs aan de randen van de centra, kleinschalige (pakjes)leveringen aan Hoppinpunten, venstertijden voor leveringen in schoolomgevingen, ...).						
19.2	Onderzoek naar haalbaarheid en potentieel van nieuwe innovatieve systemen, zoals de Volodrone.						
19.3	Onderzoek naar haalbaarheid en potentieel van de aanleg van pijpleidingen voor grote logistieke stromen.						
19.4	De verborgen kosten van vrachtvervoer over de weg tegenover die van vrachtvervoer over water en spoor duidelijker in beeld brengen: de kost van milieuschade, van files, van ongevallen, ... via campagnes gericht aan bedrijven en verladers.						
<u>Vrachtroutenetwerk</u>							
20.1	Waar nodig tonnagebeperkingen – voor niet-bestemmingsverkeer - instellen of andere vrachtwagenwerende maatregelen nemen op wegen die geen onderdeel zijn van het vrachtroutenetwerk, afgestemd over de gemeentegrenzen heen en in overleg tussen de naburige gemeenten. Deze tonnagebeperkingen worden in kaart gebracht voor de volledige vervoerregio. Tonnagebeperkingen kunnen niet worden ingevoerd op de routes van het Vrachtroutenetwerk zoals goedgekeurd door de Vervoerregioraad.						
20.2	Het correcte gebruik van het vrachtroutenetwerk en de naleving van tonnagebeperkingen worden gestimuleerd door verplichte opname van het netwerk en de tonnagebeperkingen in GPS-systemen						
20.3	Waar nodig het vrachtroutenetwerk van hoofdvrachtroutes, regionale vrachtroutes en aanrijroutes verder verfijnen met lokale vrachtroutes.						
20.4	De kilometerheffing voor vrachtwagens sturend in plaats van volgend maken, als een instrument om samen met bijvoorbeeld tonnagebeperkingen het correct gebruik van het vrachtroutenetwerk af te dwingen:		De laagste tarieven op de hoofdvrachtroutes. Gemiddelde tarieven op de overige vrachtroutes. De hoogste tarieven op wegen die niet als vrachtroute geselecteerd zijn.				

Actie -nr.	Actie	Deelacties	Duiding en eventuele aanbevelingen	Ecotoop-verlies/-winst	Versnip-pering/ont-snippering	Verstoring	Impact op hydrolo-gische standplaats -kenmerken
Toegankelijkheid							
<u>Openbaar vervoer</u>							
21.1	Bushalte-infrastructuur maximaal toegankelijk inrichten voor personen met een motorische of visuele beperking, conform het Vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW, de doelstellingen van het Masterplan Toegankelijkheid (Departement MOW) en volgens de prioritering zoals beschreven in de visienota. Nieuwe bushaltes steeds toegankelijk inrichten.	Haltes toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking Informatiesystemen aangepast aan personen met een visuele beperking voorzien. Maximaal inzetten op visuele signalisatie. Overstaphaltes zo leesbaar mogelijk inrichten	Er wordt vanuit gegaan dat er geen of verwaarloosbaar bijkomend ruimtebeslag is.				
21.2	Treinstations toegankelijk inrichten.	Stations toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking (o.a. personenlift naar de perrons) Informatiesystemen aangepast aan personen met een visuele beperking voorzien. Maximaal inzetten op visuele signalisatie. Stations zo leesbaar mogelijk inrichten.	Er wordt vanuit gegaan dat er geen of verwaarloosbaar bijkomend ruimtebeslag is.				
21.3	Sterker inzetten op de toegankelijkheid van bussen voor personen met een motorische of visuele beperking. Nieuwe bussen moeten hier steeds op voorzien zijn.						
21.4	Sterker inzetten op de toegankelijkheid van de treinen voor personen met een motorische of visuele beperking. Nieuwe treinen moeten hier steeds op voorzien zijn.						
21.5	Een laagdrempelige, eenvoudige en geïntegreerde manier van aankopen van abonnementen en tickets voorzien, ook voor wie digitaal minder vaardig is.						
21.6	Een eenvoudig en transparant sociaal of derde betalerssysteem voorzien voor inkomenszwakke groepen, zowel voor het reguliere openbaar vervoer als voor het Vervoer op Maat, inclusief deelwagens en deelfietsen. Dergelijke maatregelen moeten een betaalbare mobiliteit en openbaar vervoer garanderen voor iedereen.						

Actie -nr.	Actie	Deelacties	Duiding en eventuele aanbevelingen	Ecotoop-verlies/-winst	Versnip-pering/ont-snippering	Verstoring	Impact op hydrolo-gische standplaats -kenmerken
	<u>Openbaar domein</u>						
22.1	De toegankelijkheid van het openbaar domein verbeteren: bereikbaarheid van haltes (looproutes, oversteekplaatsen) en in het algemeen (voetpaden).		Er wordt vanuit gegaan dat er geen of verwaarloosbaar bijkomend ruimtebeslag is.				
22.2	Verkeerslichtengeregelde kruispunten waar de groentijd voor voetgangers onvoldoende is in kaart brengen en onderzoeken of een langere groentijd mogelijk is.						

 *Studies, opmaak afwegingskaders, handhaving, overleg, communicatie, educatie, e.d. werden niet beoordeeld en zijn daarom gearceerd.

4.4.5.3. CUMULATIEVE EFFECTEN

Voor de discipline biodiversiteit zijn geen cumulatieve effecten relevant.

4.4.5.4. BESLUIT

De milieueffecten voor de receptor biodiversiteit hangen sterk af van de locatiekeuze en concrete inrichting of ontwerp van de bouwsteen of actie. Omdat deze informatie op niveau van dit strategisch plan niet beschikbaar is, wordt uitgegaan van de worst-case beoordeling.

De belangrijkste positieve effecten ontstaan door de vermindering van atmosferische emissies van stikstofverbindingen. Dit zal leiden tot vermindering van atmosferische depositie in kwetsbare natuur.

TABEL 4-22 BEOORDELING RECEPTOR BIODIVERSITEIT

Effect	Beoordeling
Ecotooppinname of - creatie	0 indien bestaande infrastructuur -1 tot -3: indien nieuwe infrastructuur
Versnippering / ontsnippering	0 indien bestaande infrastructuur en geen bijkomende verstoring -1 tot -3: indien nieuwe infrastructuur
Verstoring (geluid, licht, visueel)	0 indien geen bijkomende verstoring -1 tot -3: indien nieuwe verstoringbronnen
Vermesting en verzuring via lucht	+2
Waterkwaliteit / impact hydrologische standplaatskwaliteit	-3 indien verstoring van verdrogingsgevoelige ecotopen

4.4.6. Aftoetsing beleidsdoelstellingen

4.4.6.1. DOELSTELLING ECOTOOPINNAME EN -CREATIE

Het Vlaamse en Europese beleid voorzien enerzijds het in een goede toestand brengen van de natuur en anderzijds het uitbreiden van de oppervlakte natuur, bos en groene bestemmingen. Het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen spreekt zelfs van een “substantiële vermeerdering” van het aandeel wateroppervlakte en groen in open ruimte en steden en t.o.v. 2015. De Europese Biodiversiteitsstrategie 2030 voorziet het herstellen van aangetaste ecosystemen – het Natuurdecreet en Vlaamse natura 2000 programma dit tegen 2050.

Een uitbreiding van het natuurareaal en het herstellen ervan, impliceert direct ook dat er geen bijkomende inname van natuur mag zijn.

Het plan voorziet heel wat nieuwe infrastructuren en aanpassingen aan bestaande. Dit gaat gepaard met verder ruimtebeslag en verhardingen. Afhankelijk van waar dit gesitueerd zal zijn, betekent dat potentieel ecotoopinname. Heel wat infrastructuren situeren zich namelijk dichtbij of direct grenzend aan waardevolle natuur. Ecotoopinname van die waardevolle natuur is moeilijk te rijmen met de beleidsdoelstelling.

Het plan draagt dan ook niet bij aan de doelstelling.



Distance to target

- De doelstelling wordt gehaald
- De doelstelling is in zicht
- De doelstelling ligt nog veraf
- De doelstelling ligt nog zeer veraf

Beoordeling

- Sterk positieve bijdrage
- Positieve bijdrage
- Beperkte tot geen bijdrage
- Negatieve bijdrage

4.4.6.2. DOELSTELLING VERSNIPPERING

Om de natuur in een goede toestand te krijgen (zie o.m. ambities Vlaams doelstellingenkader Vizier 2030, Europese Biodiversiteitsstrategie 2030, Vlaams Natura 2000-programma), moet de natuur voldoende robuust zijn. Zowel het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en de Europese Biodiversiteitsstrategie 2030 benoemen het belang van het vergroten en verbinden van natuurkernen en het streven naar een netwerk van groenblauwe aders. De Kaderrichtlijn Water focust op de waterlopen, die belangrijke blauwe verbindingen zijn doorheen het landschap. In deze vervoersregio zijn geen zones opgenomen in het VAPEO-programma.


Het voorliggend plan omvat meerdere acties die zich zullen situeren in zones tussen natuurkernen of open ruimte gebieden. Directe of indirecte (door verstoring) versnipperende werking mag niet ontstaan. Het eerste principe bij alle acties die infrastructurele werken impliceren, moet dan ook bundeling zijn. Bij bouwsteen ruimte is bundeling als ambitie benoemd.

Anderzijds kan het plan ook een hefboom vormen om te ontsnipperen. Waar vb. acties zich situeren op bestaande wegen die een waterloop en vallei dwarsen, kan de bestaande barrière aangepakt worden. Op heden is dit niet expliciet in het plan opgenomen.





De bijdrage van het plan aan de doelstelling is onzeker.



Distance to target

-  De doelstelling wordt gehaald
-  De doelstelling is in zicht
-  De doelstelling ligt nog veraf
-  De doelstelling ligt nog zeer veraf

Beoordeling

-  Sterk positieve bijdrage
-  Positieve bijdrage
-  Beperkte tot geen bijdrage
-  Negatieve bijdrage

4.4.6.3. DOELSTELLING VERSTORING

Het Vlaams doelstellingenkader Vizier 2030 beoogt tegen 2030 het behoud van diensten en biodiversiteit en het inperken van aftakeling van natuurlijke leefgebieden en herstel van met uitsterven bedreigde soorten. De Europese Biodiversiteitsstrategie 2030 voorziet de herstelling, instandhouding en versterking van de Vlaamse natuur en ecosysteemdiensten. Voor minstens een aantal van deze soorten en leefgebieden is verstoring een belangrijke parameter en moet deze bijgevolg tegen 2030 in belangrijke mate verbeterd zijn.

In het Natuurdecreet (Artikel 50ter) en in het Vlaamse Natura 2000-programma vormt 2050 de horizon waartegen alle habitattypen en soorten in een gunstige staat van instandhouding moeten zijn. Ook dat betekent dat een aantal knelpunten voor verstoringgevoelige soorten hoog op de agenda staan.

De bijdrage van voorliggend plan zal in sterke mate afhangen van de concrete locatie, ruimtelijke inpassing en uitvoering van de acties. Waar geopteerd wordt voor een betere doorstroming, zal het geluidsklimaat verbeteren. Waar geopteerd wordt om het verkeer te leiden nabij een natuurkern, zal het geluidsklimaat verslechteren.

Ook voor de versturende effecten van verlichting, zal het er van af hangen of nieuwe infrastructuur in een nog onverstoordde omgeving komen en of geopteerd wordt om nieuwe infrastructuur al dan niet te verlichten in de open ruimte en nabij natuurkernen. Het vermijden van het aantasten van nog onverstoordde omgevingen moet prior zijn.

Er bestaan voldoende alternatieven voor de klassieke weg- en fietspadverlichting, zodat het mogelijk is om met voldoende comfort voor de gebruiker te opteren om geen verlichting te voorzien.

Er bestaan alternatieven voor de klassieke weg- en fietspadverlichting, om de lichtimpact op de omgeving te minimaliseren. Een recent advies van INBO bevat de volgende krachtlijnen:

- Vermijd verlichting;
- Verlicht enkel een deel van de nacht;
- Beperk de intensiteit van het licht en vermijd strooilicht door afgeschermdde armaturen;
- Gebruik een aangepast kleurenspectrum.
- De bijdrage van het plan aan de doelstelling is onzeker.



Distance to target

- De doelstelling wordt gehaald
- De doelstelling is in zicht
- De doelstelling ligt nog veraf
- De doelstelling ligt nog zeer veraf

Beoordeling

- Sterk positieve bijdrage
- Positieve bijdrage
- Beperkte tot geen bijdrage
- Negatieve bijdrage

4.4.6.4. DOELSTELLING WIJZIGING STANDPLAATSKENMERKEN - WATER

De Kaderrichtlijn water beoogt 'goede toestand' van de aangeduide watersystemen (oppervlakte- en grondwateren) tegen 2027. Ook stelt deze richtlijn belang in het veiligstellen van watervoorraden, verbetering van waterkwaliteit, en minderen van effecten van droogte en overstromingen. Dat alles is bijzonder relevant voor de hydrologische standplaatskenmerken van natuur – en in het bijzonder watergebonden natuurtypes.

De Europese Biodiversiteitsstrategie 2030 voorziet het herstellen van aangetaste ecosystemen – het Natuurdecreet en Vlaamse natura 2000 programma dit tegen 2050. Dit impliceert een herstel van de standplaatscondities.

Een belangrijke factor hierbij is het vermijden van inname van open ruimte, in het bijzonder de waterrijke gebieden, en het vermijden van verdere bemaling en toename van verharding. Het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen specificeert dat de verhardingsgraad in de bestemmingen landbouw, natuur en bos tegen 2050 minstens met 1/5 teruggedrongen ten opzichte van 2015 is.

Deze doelstellingen blijken nog veraf te liggen (zie bijlage).

Het plan voorziet nieuwe infrastructuren en aanpassingen aan bestaande. Dit gaat gepaard met verder ruimtebeslag en verhardingen. Alhoewel begeleidende maatregelen in functie van infiltratie en berging mogelijk zijn, kan niet ontkend worden dat in het sterk verharde Vlaanderen – met alle daar uit volgende problemen - elke vierkante meter extra verharding moeilijk uit te leggen is.

Het plan voorziet geen acties of ambities om te ontharden.

Het plan draagt dan ook niet bij aan de doelstelling.



Distance to target

- De doelstelling wordt gehaald
- De doelstelling is in zicht
- De doelstelling ligt nog veraf
- De doelstelling ligt nog zeer veraf

Beoordeling

- Sterk positieve bijdrage
- Positieve bijdrage
- Beperkte tot geen bijdrage
- Negatieve bijdrage

4.4.6.5. DOELSTELLING VERZURING EN VERMESTING

Volgens het luchtbeleidsplan mag de kritische last voor vermisting in 2030 op maximaal 61 procent van de natuuroppervlakte overschreden worden. Voor verzuring mag de kritische last in

2030 op maximaal 46 procent van de natuuroppervlakte overschreden worden. Tegen 2050 mag in beide gevallen de kritische last niet meer overschreden worden. Door de huidige stagnatie van de trend zijn de doelen voor 2050 – en voor vermesting ook de doelen voor 2030 – nog veraf.





Verkeer levert een grote bijdrage aan stikstofoxiden (NO_x). De sector draagt 9% bij aan de totale stikstofdepositie. Het reduceren van de emissies door verkeer is dan ook één van de sleutelfactoren om de doelstellingen van verzuring en vermesting te behalen.

Dit plan leidt volgens de berekeningen tot reducties in luchtmissies.



Het plan draagt in belangrijke mate bij aan de doelstelling maar zorgt er niet in zijn eentje voor dat deze bereikt wordt.



Distance to target

-  De doelstelling wordt gehaald
-  De doelstelling is in zicht
-  De doelstelling ligt nog veraf
-  De doelstelling ligt nog zeer veraf

Beoordeling

-  Sterk positieve bijdrage
-  Positieve bijdrage
-  Beperkte tot geen bijdrage
-  Negatieve bijdrage

4.4.7. Aanbevelingen en monitoring

Zoals hoger beschreven, geldt voor alle maatregelen die potentieel leiden tot nieuwe verhardingen en infrastructuren dat deze de kans inhouden op significante ecotoopinname, versnippering en wijziging van de waterhuishouding. En afhankelijk van het type gebruiker, ook op vormen van verstoring (licht, geluid en/of beweging).

Voor al deze maatregelen gelden de volgende aanbevelingen, die verder in detail uitgewerkt moeten worden zodra de plannen concreter worden. Bij de effectenbeschrijving van de verschillende acties zijn er ook een aantal specifieke aanbevelingen opgenomen.

4.4.7.1. ALGEMEEN

Beperken ecotoopinname

- Doordachte locatiekeuze van de nieuwe infrastructuur: bij voorkeur ter hoogte van bestaande verhardingen. Het is van groot belang om waardevolle en beschermde ecotopen of leefgebieden te vrijwaren. Bijzondere aandacht moet uit gaan naar ecotopen met hoge bijdrage in het kader van de klimaatproblematiek en die moeilijk vervangbaar zijn. Specifiek gaat het om (oude) bosecosystemen en oude/permanente graslanden (zie ook de beschermde graslanden). Ook waterrijke gebieden moeten maximaal ontzien worden.
- Geen werken ter hoogte van groenzones in het broedseizoen. Controleer ook elke boom op holtebewonende vleermuizen in de periodes dat deze dieren in bomen hun kolonies vormen.
- Bijkomende parking moet steeds binnen een verhaal van zuinig ruimtegebruik met meerlaags parkeren, parkeren t.h.v bestaande verhardingen (bedrijventerreinen, parkings scholen,...).
- Vergevingsgezinde wegen met bomen door bv. de snelheidslimiet te verlagen.
- Groene inkleding van infrastructuur, restruimtes, e.d.

Beperken versnippering:

- Maximaal situeren van de nieuwe verbinding of overige infrastructuur ter hoogte van bestaande verhardingen of infrastructuur of ermee gebundeld.
- Elk plan of project dat voorziet in (aanpassing van) infrastructuur nabij waardevolle natuur, moet ontsnipperende maatregelen integreren.
- Ook bij het dwarsen van waterlopen, kan een versnipperende impact ontstaan. Dat is te ondervangen door het aanpassen van de dwarsende structuur (overdimensioneren zodat de oevers door kunnen lopen, faunamaatregelen integreren).

Beperken verstoring waterhuishouding

- Het vermijden van bijkomende verhardingen is een uitgangspunt. Dit gebeurt door zuinig ruimtegebruik, opbreken van overbodige verhardingen en gebruik van nieuwe (waterdoorlatende) materialen.
- Er moet ingezet worden op voldoende infiltratiecapaciteit.
- Langsgrachten moeten zo gedimensioneerd worden dat zij niet drainerend werken voor de omgeving. Elke druppel regenwater die naar zee stroomt, is een verlies.
- Toepassing van bemaling is zo veel mogelijk te vermijden. Als het niet anders kan, moet de bemalingstechniek zo gekozen worden dat er geen verdrogende impact op natuurkernen ontstaat..

- Alle mogelijke maatregelen moeten genomen worden om verontreiniging door vervuild afstromend wegwater of calamiteiten te vermijden.
- Ontharden van overbodige wegeis en overige verhardingen. Ook bij het downgraden van wegeis, moet nagegaan worden of deze nog verhard moet zijn of eerder in halfverharding kan.

Beperken verstoring geluid, licht en beweging

Verstoring wordt in belangrijke mate beperkt door het bundelen van infrastructuren.

Geluidverstoring moet bij verdere detaillering van de maatregelen verder onderzocht worden. Daarbij zal overwogen moeten worden in hoeverre geluidmilderende maatregelen mogelijk zijn. Algemeen blijkt dat het beperken van de snelheid van gemotoriseerd verkeer een belangrijke insteek vormt.

Het is belangrijk, om de lichtimpact op de omgeving te minimaliseren. Een recent advies van INBO bevat de volgende krachtlijnen:

- Vermijd verlichting;
- Verlicht enkel een deel van de nacht;
- Beperk de intensiteit van het licht en vermijd strooilicht door afgeschermd armaturen (eventueel gecombineerd met hogere boomkruinen);
- Gebruik een aangepast kleurenspectrum.

Tenslotte betreffende het vermijden van verstoring door beweging, is het landschappelijk inkleden van de infrastructuur te overwegen. Belangrijk hierbij is dat dit niet conflicteert met overige habitatvereisten van relevante fauna en flora. Zo is het vb. nabij de overwinteringsgebieden van ganzen niet aan de orde om weginfrastructuur in te kleden met opgaande bomen. In het Houtland zal dit wel wenselijk zijn. Deze gebiedsgerichte differentiëring is noodzakelijk.

Verzuring en vermesting door emissies goedertransport via water

Alle noodzakelijke maatregelen voor een vergroening van het transport via water moeten genomen worden.

4.4.8. Leemten in de kennis

De beoordeling gebeurt op planniveau en op basis van de mate van detail waarin de planintenties beschreven zijn.

4.4.9. Voortoets passende beoordeling

4.4.9.1. INLEIDING

Het plangebied overlapt, al dan niet deels, met 1 **Habitatrichtlijngebied**.

TABEL 4-23 SPECIALE BESCHERMINGSZONES (SBZ) BINNEN EN GRENZEND AAN HET PLANGEBIED

SBZ-H	BE2500004	Bossen, heiden en valleigebieden van zandig Vlaanderen: Westelijk deel
-------	-----------	--

Volgens Art. 36ter van het Natuurdecreet mag de overheid geen vergunningsplichtige activiteit toestaan die een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken een speciale beschermingszone kan veroorzaken. In de voortoets wordt nagegaan of een risico bestaat op een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een Speciale Beschermingszone ten gevolge van het plan.

De voortoets dient te gebeuren voor de habitats en de soorten waarvoor de speciale beschermingszone is afgebakend of die in het gebied voorkomen. Daarnaast dient ook onderzocht te worden of het project een risico op een betekenisvolle aantasting van de Bijlage III-soorten van het Natuurdecreet met zich meebrengt. Dit zijn dier- en plantensoorten die van communautair belang zijn en die ook buiten de speciale beschermingszones strikt beschermd zijn. Indien een betekenisvolle aantasting niet is uit te sluiten is conform Art. 36ter. van het Natuurdecreet de opmaak van een passende beoordeling vereist.

4.4.9.2. SBZ-H BOSSEN, HEIDEN EN VALLEIGEBIEDEN VAN ZANDIG VLAANDEREN: WESTELIJK DEEL (BE2500004)

Het gebied werd aangeduid op basis van het voorkomen van volgende habitats en soorten:

Habitats:

2330: Atlantische schorren (*Glauco-Puccinellietalia maritimae*)

3130: voedselarme tot matig voedselarme wateren met droogvallende oevers

3150: voedselrijke gebufferde wateren met rijke waterplantvegetatie

3260: ondiepe beken en rivieren met goede structuur en watervegetaties

4010: vochtige tot natte heide

4030: droge heide

6230: heischrale graslanden en soortenrijke graslanden van zure bodems

6410: Grasland met *Molinia* op kalkhoudende bodem en kleibodem (*Eu-Molinium*)

6430: Voedselrijke ruigten

6510: glanshaver- en grote vossenstaartgraslanden

7140: voedselarme tot matig voedselarme verlandingsvegetaties.

9120: Eiken-Beukenbossen op zure bodem

9160: Essen-eikenbossen zonder Wilde hyacint

91E0: Overblijvende of relictbossen op alluviale grond (*Alnion glutinoso-incanae*) (Prioritair habitattypen)

Soorten:

Vissen: Bittervoorn (*Rhodeus amarus*)

4.4.9.3. BESCHRIJVING VAN DE EFFECTEN

4.4.9.3.1. Relevantie effectengroepen

Het plan heeft tot doel om in 2030 te komen tot heeft de ambitie om in 2030 de mobiliteit anders, vlot, veilig, groen, sociaal en slim te organiseren in de vervoerregio Midwest. Daarnaast stelt de vervoerregio voorop om ook de nabijheid en leefbaarheid te verbeteren. Hiertoe formuleert het plan bouwstenen en acties.

Gezien niet geweten is welke maatregel waar (op perceelsniveau) zal uitgevoerd worden, is de bespreking kwalitatief en in algemene zin.

De evaluatie van de effectengroepen ecotoopinname, versnippering, verstoring en wijziging hydrologische standplaatskenmerken zal kwalitatief besproken worden, gezien de kwantitatieve impact hiervan moeilijk te bepalen is.

De impact van de bouwstenen op de SBZ zijn er door het “groen” maken van de mobiliteit en het herorganiseren van verkeersstromen. De effectgroepen eutrofiëring en verzuring zijn uiteraard belangrijke effectgroepen die door deze vergroening beïnvloed worden. Verkeersemissies zijn namelijk een belangrijke bron van stikstof. Stikstofdepositie leidt tot eutrofiërende en verzurende effecten met negatieve impact op de kwaliteit van Europese habitats en leefgebieden van soorten, en een daling van de stikstofdepositie kan dan ook in omgekeerde zin werken. Deze effectgroepen zijn relevant omwille van de emissie reducerende impact van het plan.

De bouwstenen en acties die kunnen leiden tot bijkomende verhardingen, kunnen impact hebben op vlak van ruimtebeslag, versnippering en wijziging van de hydrologische standplaatskenmerken. In de context van de passende beoordeling moet dan uiteraard de aandacht gaan naar eventuele reeds aanwezige habitats of leefgebieden van soorten die, als gevolg van maatregelen, tijdelijk of definitief zouden verdwijnen.

Potentieel relevant voor de soorten zijn de mogelijke effecten van geluidverstoring die kunnen optreden bij gewijzigde verkeersstromen. Lichtverstoring kan optreden bij nieuwe infrastructuur of door het voorzien van verlichting bij op heden niet-verlichte infrastructuur.

4.4.9.3.2. Effectbeschrijving bouwstenen

Toegepast op de bouwstenen, is de volgende scoping van mogelijk relevante effectgroepen:

	Bijkomende verhardingen (ecotoop-inname, versnippering, impact op hydrologische standplaatsken merken)	Andere impact op de hydrologie	Bijkomende verlichting	Bijkomende geluid-verstoring	Atmosferische verzuring en vermisting
Bouwsteen					
<u>Veiligheid</u> <ul style="list-style-type: none"> · Wegwerken van de gevaarlijke punten, met prioriteit voor zwarte punten voor fietsers; · Schoolomgevingen gelegen aan zowel gewestwegen als lokale wegen veiliger inrichten; · Waar geen afgescheiden fietspaden aanwezig zijn, overwegen we een snelheidsbeperking van maximum 30 km/u.; · Ontvlechten van verkeersinfrastructuren en netwerken met prioriteit voor langzame vervoerswijzen; · Weginrichting ondersteunt maximaal de toegelaten snelheid, op wegen zonder belangrijke functie voor gemotoriseerd verkeer nemen we maatregelen om gemengd fiets- en gemotoriseerd verkeer op een veilige manier mogelijk te maken; · Ontwikkelen van vergevingsgezinde fietsinfrastructuur en wegen om letsels bij ongevallen te beperken; · Toepassen van informatietechnologie om verkeersgeleiding zo veilig mogelijk te maken, o.a. slimme adaptieve verkeerslichten, groene golven, groen licht voor openbaar vervoer; · Veiligheid van actieve weggebruikers verhogen door maximaal inzetten op ongelijkgrondse kruisingen of werken met conflictvrije regelingen bij gelijkgrondse kruisingen; · Inzetten op politiecontroles ter handhaving van onveilig en asociaal gedrag in het verkeer (o.a. ook tonnagebeperkingen als snelheidsbeperkingen); · Maximaal weren van vrachtverkeer inclusief landbouwvoertuigen uit de kernen van de gemeenten en schoolomgevingen tijdens spitsuren, o.a. via aangepaste GPS-geleiding; · Sensibilisering en educatie van alle verkeersdeelnemers. · Meer uniforme en heldere reglementering rond vormen van nieuwe mobiliteit. 	X		X	X	X X X X X X X
<u>Ruimte</u> <ul style="list-style-type: none"> · Betere afstemming tussen het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid; · Maximaal inzetten op nabijheid voor nieuwe ontwikkelingen: rond strategische collectieve vervoerknooppunten, op plaatsen met aanvaardbare wandel- en fietsafstand van een voldoende pakket van basisvoorzieningen (focus op stedelijke gebieden en hoofddorpen); 					X X

	Bijkomende verhardingen (ecotoop-inname, versnippering, impact op hydrologische standplaatsken merken)	Andere impact op de hydrologie	Bijkomende verlichting	Bijkomende geluid-verstoring	Atmosferische verzuring en vermesting
Bouwsteen					
<ul style="list-style-type: none"> Terugdringen van het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem; 					X
<ul style="list-style-type: none"> Verhogen van de dichtheid van (nieuwe) woonontwikkelingen op plaatsen met voldoende gunstige OV- en fietsbereikbaarheid en een voldoende basisvoorzieningsniveau; 					X
<ul style="list-style-type: none"> Maximaal inzetten op de fiets en OV als verplaatsingsmiddelen voor het woon-werkverkeer door het creëren van nabijheid, een mentaliteitsverandering en sensibilisering; 					X
<ul style="list-style-type: none"> Minimum een modal split halen met een aandeel van 40% duurzame verplaatsingen tegen 2024; 					X
<ul style="list-style-type: none"> Maximaal ontwikkelen en verdichten van tewerkstellingspolen op locaties die zowel worden gekenmerkt door een mix aan functies als een goede bereikbaarheid met duurzame modi; 					X
<ul style="list-style-type: none"> Maximaal inzetten op directe en veilige fietsverbindingen tussen tewerkstellingspolen en de dichtstbijzijnde woonkernen; 	X		X	X	X
<ul style="list-style-type: none"> Maximaal inzetten op stationsomgevingen met een sterke knooppuntwaarde; 					X
<ul style="list-style-type: none"> Zonevreemde bedrijven in het buitengebied moeten uitdoven en krijgen plaats op een nieuwe, meer strategisch gelegen locatie. Op die manier wordt de autoafhankelijkheid voor woon-werkverplaatsingen verder teruggedrongen; 			X	X	X
<ul style="list-style-type: none"> Voor bestaande bedrijventerreinen dient er maximaal ingezet te worden op het voorzien van nieuwe infrastructuur om goederenvervoer via het water en via het spoor te faciliteren; 	X		X	X	X
Fietsverkeer					
<ul style="list-style-type: none"> Bijstellen BFF op basis van regionale behoeften; 					
<ul style="list-style-type: none"> Realisatie volledig, vlot en veilig bovenlokaal fietsnetwerk inclusief fietssnelwegen 	X		X		
<ul style="list-style-type: none"> Verknopen van alle bedrijventerreinen met een regionale mobiliteitsvraag met het BFF en/of fietssnelwegennet; 	X		X		X
<ul style="list-style-type: none"> Uitwerken kader voor interferentie met watergebonden bedrijvigheid langsheen het kanaal Roeselare-Leie en fietsroutes; 					
<ul style="list-style-type: none"> Wegwerken van missing links en oncomfortabele schakels met prioriteit voor school omgevingen; 	X		X		X

	Bijkomende verhardingen (ecotoop-inname, versnippering, impact op hydrologische standplaatsken merken)	Andere impact op de hydrologie	Bijkomende verlichting	Bijkomende geluid-verstoring	Atmosferische verzuring en vermesting
Bouwsteen					
<ul style="list-style-type: none"> Fix the mix concept toepassen binnen kernen van steden en gemeenten: landbouwwegen inzetten als autoluwe, alternatieve fietsroutes mits de nodige maatregelen; Alternatieve routes op bestaande landelijke wegen door voor fietsverbindingen langs gewestwegen; Fietsverplaatsingen binnen stedelijke gebieden moeten minstens even snel of zelfs sneller zijn dan verplaatsingen met de auto; Verhogen van de veiligheid op landelijke wegen door voorzien van tractorsluizen, uitwijkzones, weren landbouwverkeer indien er geen landbouwfunctie meer is; Inzetten op verkeersveiligheid door schoolomgevingen verkeersveilig te maken, vergevingsgezinde fietspaden te ontwerpen etc. Sociaal veilig maken door verlichting of, waar niet wenselijk, voorzien in alternatieve routes (vb. groene 62 in Torhout). 					X
<u>Openbaar vervoer</u>					
<ul style="list-style-type: none"> Versterken van het openbaar vervoer door toekomstige ruimtelijke ordening hier op te richten; Verschillende lagen lijnen van het OV-netwerk sluiten op elkaar aan in hiërarchische knooppunten waar de overstap naar andere vervoersmodi kan plaatsvinden; Verbeteren van aanbod (frequentie, amplitude) en kwaliteit (snelheid, betrouwbaarheid) creëert assen met Hoogwaardig Openbaar vervoer; Creëren van een aantrekkelijk alternatief voor de auto met een focus op lange afstanden (tussen stedelijke kernen en tewerkstellingspolen, meer dan een kwartier fietsen) en de link met omliggende vervoerregio's; Stimuleren van de modal shift richting duurzame vervoersmodi, waarbij het OV zich meer zal moeten specialiseren in verplaatsingen op langere afstand met een hoogkwalitatief aanbod. Aanbieden van regulier openbaar vervoer op plekken en momenten dat er voldoende mensen gebruik van willen en kunnen maken. Relaties met een beperkte vraag vangen we op binnen het vervoer op maat met een gepast aanbod aan flexvervoer. 					X
<u>Autoverkeer</u>					

	Bijkomende verhardingen (ecotoop-inname, versnippering, impact op hydrologische standplaatsken merken)	Andere impact op de hydrologie	Bijkomende verlichting	Bijkomende geluid-verstoring	Atmosferische verzuring en vermesting
Bouwsteen					
<ul style="list-style-type: none"> Terugdringen aantal gereden autokilometers door o.a. verplaatsingen te vermijden of maximaal in te korten en door het aantrekkelijker maken van duurzame modi; Bevorderen van verkeersveiligheid in kernen door het 'fix the mix' principe toe te passen Inzetten op het aantrekkelijker maken van duurzame modi o.a. door de autogebruiker bewuster te maken van de verborgen kosten of door meer aanbod aan duurzame vervoersmodi te stimuleren; Uitfasering voertuigen op klassieke brandstoffen, reeds een halvering in de stadcentra tegen 2050; De vervoerregio ondersteunt de Vlaamse plannen voor het weren van vervuilende wagens tegen 2029 op het hele Vlaamse grondgebied. 					X
<ul style="list-style-type: none"> Aantrekkelijker maken van carpoolen door aanleg van goed bereikbare randparkings rond kernen en carpoolparkings langs belangrijke verkeersassen en -knooppunten; Tarieven van stationsparkings regionaal beter op elkaar af stemmen; Geparkeerde vrachtwagens maximaal opvangen op privaat terrein van betreffende bedrijven; Aanleggen van extra vrachtwagenparkings met de nodige beveiliging, enerzijds langs de autostrades en anderzijds nabij bedrijven. Toekomstig beleid via parkeerverordening die het gebruik van de fiets en het andere duurzame vervoersmodi aantrekkelijker maakt dan de auto. De vervoerregio werkt een richtinggevend kader uit om binnen de gemeentes gedifferentieerde minimum- en maximumparkeernormen te hanteren; Inzetten op een uniform (digitaal) betalingssysteem voor straatparkeren. 	X		X	X	X
<ul style="list-style-type: none"> Aanleggen van extra vrachtwagenparkings met de nodige beveiliging, enerzijds langs de autostrades en anderzijds nabij bedrijven. Toekomstig beleid via parkeerverordening die het gebruik van de fiets en het andere duurzame vervoersmodi aantrekkelijker maakt dan de auto. De vervoerregio werkt een richtinggevend kader uit om binnen de gemeentes gedifferentieerde minimum- en maximumparkeernormen te hanteren; Inzetten op een uniform (digitaal) betalingssysteem voor straatparkeren. 	X		X	X	X
Wegencategorisering					
<ul style="list-style-type: none"> Invoeren van de nieuwe wegencategorisering om een robuust wegennet te realiseren (= betere afwikkeling van de verschillende vervoersstromen, verbeteren doorstroming en verhogen verkeersveiligheid) 				X	X

	Bijkomende verhardingen (ecotoop-inname, versnippering, impact op hydrologische standplaatsken merken)	Andere impact op de hydrologie	Bijkomende verlichting	Bijkomende geluid-verstoring	Atmosferische verzuring en vermisting
Bouwsteen					
<ul style="list-style-type: none"> Duidelijker onderscheid tussen verbindingswegen (bestaande uit het hoofdwegennet en het dragende netwerk) en wegen met louter een ontsluitings- en erftoegangsfunctie (het lokale wegennet). Betere afscherming van het lokale wegennet voor doorgaand verkeer door behoud van de boomstructuur in functie van verkeersleefbaarheid en -veiligheid. 				X	X
<ul style="list-style-type: none"> Betere afscherming van het lokale wegennet voor doorgaand verkeer door behoud van de boomstructuur in functie van verkeersleefbaarheid en -veiligheid. 				X	X
<u>Logistiek</u>					
<ul style="list-style-type: none"> Inzetten op alternatieven voor goederentransport over de weg (via het water- of spoornetwerk) 	X				X
<ul style="list-style-type: none"> Het gebruik van binnenvaart en spoor moet toenemen door infrastructuurwerken en verbeterde doorstroming, door de ontwikkeling en ontsluiting van logistieke knooppunten met goede overslagmogelijkheden en het stimuleren van synchromodaliteit dankzij technologische ontwikkelingen die de informatiestromen en samenwerking tussen verschillende modi vergemakkelijken. 	X				X
<ul style="list-style-type: none"> Betere ontsluiting via het water: zowel voor bedrijven en bedrijventerreinen langs het kanaal Roeselare-Leie als wat betreft overslagmogelijkheden voor verder gelegen bedrijven, (uit)bouw terminal in Roeselare en Wielsbeke; 	X				X
<ul style="list-style-type: none"> De staat en bevaarbaarheid kanaal Roeselare-Leie opwaarderen; Capaciteitsverhoging spoor door aanleg uitwijksporen voor goederentreinen tussen Kortrijk naar de havens; In beeld brengen vraag en volumes i.k.v onderzoek haalbaarheid spoorterminal in de regio; Verkennen van technologische innovaties zoals onbemande vaart, logistiek transport via de lucht en pijpleidingen; Optimalisaties in de aangrenzende regio's: waternetwerk, spoor overslagterminal LAR, bottleneck treinverkeer in Gent Sint-Pieters, binnenvaartontsluiting Antwerpen. 		x			
<u>Vrachtroutenetwerk</u>					
<ul style="list-style-type: none"> Invoeren van een nieuw regionaal vrachtroutenetwerk dat bedrijventerreinen verbindt en ontsluit, vrachtverkeer kanaliseert en kwetsbare gebieden vrijwaren van hinder door vrachtverkeer. 	X		X	X	
<ul style="list-style-type: none"> Voorkomen van uitwijkgedrag van vrachtverkeer door sturende elementen die de verkeersveiligheid en -leefbaarheid van de kernen ten goede komen: een sturende kilometerheffing, regionaal afgestemde 					

	Bijkomende verhardingen (ecotoop-inname, versnippering, impact op hydrologische standplaatsken merken)	Andere impact op de hydrologie	Bijkomende verlichting	Bijkomende geluid-verstoring	Atmosferische verzuring en vermesting
Bouwsteen	tonnagebeperkingen, toepassen van venstertijden in kernen en schoolomgevingen.				
<u>Toegankelijkheid</u>	<ul style="list-style-type: none"> Openbaar vervoer toegankelijk maken voor iedereen (jongeren, ouderen, mensen met een functionele beperking, inkomenszwakke groepen) met focus op de nabijheid van het aanbod, de halte-infrastructuur als het rollend materieel. 				
					X

Ruimtebeslag

Alle maatregelen die potentieel leiden tot nieuwe verhardingen en infrastructuren:

- **Bouwsteen veiligheid: ontvlechten van verkeersinfrastructuren.**
- **Bouwsteen ruimte: nieuwe infrastructuur voor vervoer via spoor en water**
- **Bouwsteen ruimte: fietsverbindingen**
- **Bouwsteen fiets: uitbouwen van een volledig fietsnetwerk**
- **Bouwsteen fiets: verknopen van alle bedrijventerreinen.**
- **Bouwsteen parkeren: aanleggen en uitbreiden van randparkings, carpoolparkings**
- **Bouwsteen parkeren: aanleggen van extra bovenlokale vrachtwagenparkings met de nodige beveiliging.**
- **Bouwsteen vrachtroutenetwerk: nieuw regionaal vrachtroutenetwerk**
- **Bouwsteen logistiek: inzetten op alternatieven voor goederentransport over de weg (via het water- of spoornetwerk)**

Het aanbrengen of wijzigen van infrastructuur gaat mogelijk gepaard met een inname van Europees beschermde habitattypen of leefgebied van beschermde soorten. Bij de concrete doorwerking van een bouwsteen, moet bij het definiëren van de locatiekeuze en de ontwerpvariant inname vermeden worden, en als dit niet te vermijden is, een inname van Europees beschermde habitattypen afgetoetst worden aan de instandhoudingsdoelstellingen. Bij elke omgevingsvergunningaanvraag zal deze aftoetsing gemaakt worden. Dit biedt voldoende garantie om significante effecten van ruimtebeslag te voorkomen.

Versnippering

Alle maatregelen die potentieel leiden tot nieuwe verhardingen en infrastructuur – zie hoger.

De impact hangt af van de situering (eventuele bundeling met bestaande infrastructuur, eventuele doorsnijding van open ruimtes of ecologische corridors, dwarsen van waterlopen...) en de concrete aanleg en aanrichting (type verharding, eventuele verlichting, voorzien van faunapassages, type dwarsing van waterlopen...).

Bij de concrete doorwerking van een bouwsteen, moet bij het definiëren van de locatiekeuze en de ontwerpvariant vermeden worden dat nieuwe infrastructuur in de open ruimte tussen deelgebieden van een SBZ komt, en als dit niet te vermijden is, dit afgetoetst wordt aan de instandhoudingsdoelstellingen. Indien de nieuwe infrastructuur gebundeld is met bestaande, is de versnipperende impact verwaarloosbaar. Waar er bestaande barrières zijn, kan het plan een hefboom zijn om ecopassages te integreren. Bij elke omgevingsvergunningaanvraag zal deze aftoetsing gemaakt worden. Dit biedt voldoende garantie om significante effecten van ruimtebeslag te voorkomen.

Rustverstoring

Specifiek voor geluidverstoring en verstoring door beweging:

- **Bouwsteen veiligheid: ontvlechten van verkeersinfrastructuren en netwerken**
- **Bouwsteen ruimte: directe en veilige fietsverbindingen**
- **Bouwsteen ruimte: nieuwe infrastructuur voor vervoer via spoor en water**
- **Bouwsteen wegencategorisering**
- **Bouwsteen parkeerbeleid: aanleggen en uitbreiden van randparkings en carpoolparkings**
- **Bouwsteen parkeerbeleid: aanleggen van extra bovenlokale vrachtwagenparkings met de nodige beveiliging.**

Specifiek voor lichtverstoring:

- **Bouwsteen veiligheid: ontvlechten van verkeersinfrastructuren en netwerken**
- **Bouwsteen ruimte: missing links huidig fietsnetwerk**
- **Bouwsteen ruimte: directe en veilige fietsverbindingen**
- **Bouwsteen ruimte: nieuwe infrastructuur voor vervoer via spoor en water**
- **Bouwsteen fiets: uitbouwen van een volledig fietsnetwerk**
- **Bouwsteen fiets: verknopen van alle bedrijventerreinen**
- **Bouwsteen fiets: veiligheid**
- **Bouwsteen parkeerbeleid: aanleggen en uitbreiden van randparkings en carpoolparkings**
- **Bouwsteen parkeerbeleid: aanleggen van extra bovenlokale vrachtwagenparkings met de nodige beveiliging.**

Uit de discipline geluid blijkt dat globaal het geluidsklimaat zeer beperkt verbetert, ook ter hoogte van kwetsbare gebieden verbetert. Een aanzienlijke toename van rustverstoring wordt bijgevolg uitgesloten, maar de impact kan lokaal variëren.

Specifiek voor versnippering en verstoring door verlichting: Vlaanderen heeft reeds een belangrijke problematiek van lichtpollutie, waardoor donkere zones voor deze vleermuizen bijzonder precair worden. Het versteken van deze problematiek door bijkomende verlichting en aanstraling van de omgeving, zou sterk versnipperend werken. Dit kan vermeden worden door verlichting enkel te voorzien voor tracés die niet door de open ruimte gaan, en bij tracés die door de open ruimte gaan ofwel geen verlichting ofwel een aangepast type verlichting te voorzien. Dit biedt voldoende mogelijkheden om significante effecten van versnippering door lichtverstoring te voorkomen.

Wijziging van de grondwaterstand

Alle maatregelen die potentieel leiden tot nieuwe verhardingen en infrastructuren – zie hoger.

Meerdere beschermde natuurtypes zijn verdroginggevoelig. Bij aanleg moet verdroging en wijziging van waterkwantiteit en -kwaliteit vermeden worden. Eventuele nieuwe wegen of andere infrastructuur impliceert bijkomende verhardingen en bijgevolg een impact op de waterberging, wateroverlast en voeding van watervoerende lagen. Ook is er mogelijk impact door eventuele kunstwerken waarvoor de constructie bemaling vereist.

Bij de aftoetsing van de ruimtelijk-ecologische draagkracht zal de impact van de maatregelen afgetoetst worden aan de instandhoudingsdoelstellingen. Bij de uitwerking zullen gepaste maatregelen genomen moeten worden om wijziging van de hydrologische standplaatskenmerken te voorkomen. Dit biedt mogelijkheden om significante effecten te voorkomen.

Vermesting en verzuring via lucht

De toegelaten handelingen leiden tot een relevante afname van luchtmissies. Dit zal leiden tot afname van atmosferische depositie. Dit zal deels ter hoogte van de betrokken SBZ zijn, deels ter hoogte van andere kwetsbare natuurgebieden. Dit is een positief effect.

4.4.9.3.3. Effectbeschrijving acties

Daar studies, overleg en verder onderzoek op dit ogenblik nog niet leiden tot concrete uitvoeringen wordt er pas een effect verwacht na het formuleren van bijkomende maatregelen. Deze worden dan ook niet verder onderzocht op niveau van deze acties. Ook algemeen geformuleerde acties zijn niet concreet door te vertalen en worden niet verder onderzocht. Ook maatregelen die enkel 'onderhoud' impliceren worden niet onderzocht. Verder geldt voor maatregelen die geen ruimtelijke impact hebben, geen afwijkende beoordeling ten opzichte van deze van de visie.

Toegepast op de acties, is de volgende scoping van mogelijk relevante effectgroepen.

Het Habitatrictlijngebied 'Bossen, heiden en valleigebieden van zandig Vlaanderen: westelijk deel' is de enige SBZ die in de vervoerregio Midwest gelegen is. Bovendien is deze slechts gedeeltelijk en beperkt in de vervoerregio gelegen. Hierdoor formuleren we kort nodige aandachtspunten met betrekking tot de mogelijk relevante effectgroepen:

- Ecotoopinname: Inname is te vermijden door situering acties buiten SBZ.
- Versnippering en barrière: De situering van de acties moet gebundeld gebeuren met bestaande infrastructures.
- Verstoring: Afhankelijk van de situering, moeten maatregelen genomen worden om een verstoring te vermijden.
- Wijziging hydrologie: Door gepaste keuzes op vlak van locatie, inrichting en ontwerp is impact te vermijden.

Besluit

Rekening houdend met de kenmerken en het abstractieniveau van het plan, en met de randvoorwaarde dat de verdere uitwerking van de maatregelen telkens afgetoetst worden aan de ruimtelijk-ecologische draagkracht waarbij de impact van een ruimte-inname, de impact op barrièrewerking, de eventuele verstoringen en de impact op de hydrologische standplaatskenmerken afgetoetst worden aan de instandhoudingsdoelstellingen. Daarom wordt besloten dat het plan geen risico inhoudt op het veroorzaken van significant negatieve effecten op de aanwezige Habitat- en Vogelrichtlijngebieden of Bijlage III soorten van het Natuurdecreet.

Voor het voorliggend plan dient geen passende beoordeling te worden opgemaakt.

4.4.9.4. GRENSOVERSCHRIJDENDE IMPACT

Voor de mariene SBZ en deze in het buitenland worden enkel effecten verwacht omwille van de generieke en gebiedsgerichte maatregelen voor stikstofreductie.

Aangezien als gevolg van het plan de stikstofemissies globaal zullen dalen, kan besloten worden dat ook in het buitenland de stikstofdepositie die vanuit Vlaanderen komt enkel zal afnemen. Dit vormt een positief effect.

Voor het voorliggend plan dient geen passende beoordeling te worden opgemaakt ten opzichte van de mariene SBZ en de SBZ in het buitenland.

4.5. Receptor Klimaat

De receptor klimaat houdt rekening met zowel klimaatmitigatie (de impact van het plan op de broeikasgasemissies) als met klimaatadaptatie (de impact van het plan op de klimaatrobuustheid van de omgeving). Voor het aspect klimaatmitigatie is de afbakening van een studiegebied niet relevant omdat het klimaat een bovenlokaal gegeven is en moeilijk afgebakend kan worden. Voor wat klimaatadaptatie betreft, wordt het studiegebied afgebakend als het toepassingsgebied van het betreffende VVR.

4.5.1. Afbakening van het studiegebied

Voor het aspect klimaatmitigatie is de afbakening van een studiegebied niet relevant. Het klimaat is namelijk een globaal gegeven en kan moeilijk afgebakend worden op een lokaal niveau. De effecten op klimaatmitigatie kunnen wel worden getoetst aan het beleid en wetgeving. Voor het aspect klimaatadaptatie focust het onderzoek op de grenzen van de vervoerregio, hoewel ook dat geen strikte afbakening is maar eerder richtinggevend.

4.5.2. Referentiesituatie

De vervoerregio wordt ontsloten door de E403 als noord-zuid georiënteerde verkeersas. Deze sluit net buiten de regio aan op de E40 Brussel-Veurne en de E17 Gent-Kortrijk. De ontsluitende primaire wegen zijn de R32 en N36, de R34, de N37. De secundaire wegen vormen complementair aan de primaire wegen een quasi aaneengesloten netwerk. Het verkeer op deze verkeersassen zorgt voor een belangrijke bijdrage aan de broeikasgasemissies vanuit de Midwest.

De stad Roeselare beschikt over een klimaatplan (2017). Hieruit blijkt dat Roeselare ongeveer 1.950 GWh aan energie verbruikt per jaar. Mobiliteit staat in voor ongeveer 15% van dit energieverbruik. Door dit energiegebruik stoot Roeselare jaarlijks ongeveer 380.000 ton CO₂ uit.

Voor de sector mobiliteit blijkt uit het Klimaatplan dat de voornamelijk aan de auto verbonden verkeersintensiteit een specifiek probleem vormt.

De productie van (duurzame) energie wordt weergegeven in onderstaande figuur. Daarnaast heeft Roeselare op basis van zijn warmtenet (MIROM) een duurzaam energieaanbod.

GWh/jaar	IN: aardgas	IN: afval (niet-hern. deel)	IN: afval (hern. deel)	UIT: elektr.	UIT: warmte
Zon				26	1
Wind x				23	
Bodem					3
Water					
WKK x	37		63	35	50
MIROM o	0,8	87	80	13	27
TOTAAL	38	87	143	97	81



Ruimtelijke verdeling PV:
 <10kW_{peak}: volgens dakoppervlak
 >10kW_{peak}: nominatief, op basis van locatie installatie

FIGUUR 4-10 HUIDIGE PRODUCTIE DUURZAME EN HERNIEUWBARE ENERGIE VOLGENS KLIMAATPLAN ROESELARE⁸.

De kwetsbaarheidsanalyse van het Klimaatadaptatieplan “VANRSL focust op de drie primaire kwetsbaarheden hitte, wateroverlast en droogte.

De hitte-kaart toont aan dat er een vrij uitgestrekt hitte-eiland aanwezig is binnen de Grote Ring van Roeselare, waarbij de temperaturen in de zomer gemiddeld 1.5 °C hoger liggen dan in de omliggende landelijke gebieden. Toekomstpredicties geven aan dat de gemiddelde temperaturen in Roeselare sterk zullen stijgen, met wel 5°C tegen het einde van de eeuw volgens het hoogste Vlaamse klimaatscenario (VMM).

Terwijl er in de zomer minder neerslag wordt verwacht, verwacht men een toename van neerslag tijdens de wintermaanden. Ondanks de toename van de gemiddelde jaarlijkse neerslag, verwacht men onder invloed van de klimaatverandering ook meer periodes van droogte. Waar er vandaag gemiddeld 172 dagen zonder neerslag zijn, verwacht men een stijging naar gemiddeld 236 dagen per jaar in 2100. Hierbij verdubbelt ook de duur van langste droge periode van 24 opeenvolgende droge dagen naar 57 opeenvolgende droge dagen, wat een belangrijke factor is in droogtestress.

Roeselare is zeer kwetsbaar voor wateroverlast omwille van het lager gelegen centrum, beperkte infiltratiemogelijkheden, een hoge verhardingsgraad en heel wat ingekokerde en/of gesifoneerde waterlopen. Sinds het begin van de metingen in 1833, meet men een langzame maar significante toename van de jaarlijkse gemiddelde hoeveelheid neerslag. Ook de voorspellingen wat betreft de toekomst zijn in lijn met de huidige observaties. De winters zullen natter worden, met wel 33% extra neerslag in de wintermaanden tegen 2100. Dat kan leiden tot meer frequente en omvangrijke overstromingen. Tegelijkertijd zullen ook zomeronweders heviger zijn en vaker voorkomen.

Algemeen wordt aangenomen dat klimaatverandering de luchtkwaliteit zal verslechteren, zeker in dichtbevolkte gebieden zoals steden. Studies op Europese schaal (Geels et al., 2015; Orru et al., 2013) voorspellen tegen 2050 een stijging van het aantal sterfgevallen met 15 tot 20%. Dit ligt significant hoger dan het gemiddelde in Europa. Indien rekening gehouden wordt met de daling van de uitstoot, dan vervalt deze stijging. Het valt eveneens op dat de locaties met duidelijk lagere kwaliteit te vinden zijn ter hoogte van de drukste verkeersassen. Men kan verwachten dat de

⁸

Alhoewel aardgas geen duurzame energiebron is wordt de toepassing ervan in een WKK (zowel elektriciteitsproductie als warmtebenutting) als een duurzaamheidswinst beschouwd. Bij afval kan een hernieuwbare fractie (bio-gebaseerd) en een niet-hernieuwbare fractie beschouwd worden (bron: LNE Nulmeting 2015, DEA in Klimaatplan Roeselare).

locaties die nu reeds kwetsbaar zijn voor verhoogde concentraties in de toekomst kwetsbaarder zullen worden. De concentraties zullen vermoedelijk nog hoger liggen. Daarnaast zullen locaties waar de concentraties momenteel nog aanvaardbaar zijn, in de toekomst meer te lijden krijgen onder luchtverontreiniging.

4.5.3. Beleidsdoelstellingen

4.5.3.1. BELEIDSAMBITIES 2030

Europese Klimaatwet (Green Deal):

- Minstens 55% netto reductie in totale broeikasgasemissies (CO₂eq) t.o.v. 1990. Voor Vlaanderen zou zich dit vertalen in een reductie met 47% tegenover 2005 (cf. voorstel voor aangepaste Effort Sharing Regulation).
- Voortdurende vooruitgang boeken om het adaptatievermogen te vergroten, de veerkracht te vergroten en de kwetsbaarheid voor klimaatverandering te verminderen.
- Klimaatadaptatie slimmer, sneller en systemischer maken (EU Adaptatiestrategie (Green Deal)).

Netto 310 miljoen ton CO₂-equivalent aan broeikasgassen uit de atmosfeer verwijderen in de LULUCF-sector voor de periode 2026-2030 (Fit for 55). Bijlage IIa bij het voorstel tot aanpassing van de LULUCF-verordening voorziet voor België een netto reductie van 1352 kt CO₂-equivalent in 2030.

Beleidsplan Ruimte Vlaanderen:

- Realiseren van overige 60% (28.600 ha) groene bestemming waarvan 6.800 ha bosgebied;
- Realiseren van 4.500 ha extra groene bestemming als alternatief voor aanduiding NVWG;
- Onderling beter verbinden van natuurkernen;
- Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030:
- 35% netto reductie in niet-ETS-broeikasgasemissies (CO₂e) t.o.v. 2005.
- Terugdringen van bijkomend ruimtebeslag, ontharding en beheer van niet-verhard ruimtebeslag
 - (a) Het terugdringen van bijkomend ruimtebeslag;
 - (b) De verhardingsgraad binnen het bestaande en het bijkomende ruimtebeslag doen afnemen respectievelijk beperken;
 - (c) Het inrichten en beheren van niet-verhard ruimtebeslag met oog op verhoogde koolstofopslag.
- Verhoogde koolstofopslag in bos en natuur
 - (a) Voorkomen van ontbossing en verlies van lang liggende graslanden;
 - (b) Verhoogde opslag door aanleg van bijkomend bos en natuur;
 - (c) Bosbeheer;
 - (d) Verhoogde opslag door integraal waterbeheer, inrichting en vernatting.

Vlaams Klimaatadaptatieplan 2030

Vlaanderen streeft ernaar om tegen 2050 klimaatbestendig te zijn. Hiervoor formuleert het Vlaams Klimaatadaptatieplan 2030 zes strategieën met verschillende actiepunten met concrete maatregelen. De actiepunten zijn:

1. Vlaanderen bouwt en verbindt groenblauwe infrastructuur, altijd en overal
2. Waterbeschikbaarheid en watergebruik
3. Ruimte voor water in functie van waterveiligheid en droogtepreventie
4. Herstel en klimaatslimbeheer van natuur en bos

5. Klimaatadaptief gezondheidsbeleid

6. Samenwerken en coördineren

Het actiepunt A2 “Vlaamse infrastructuur groen en blauw” omvat het klimaatrobuust maken van infrastructuur en voorbeeldstellend in nieuwe infrastructuurprojecten.

4.5.3.2. BELEIDSAMBITIES 2050

Europese Klimaatwet (Green Deal):

- Klimaatneutraal zijn in 2050 (met engagement voor netto negatieve emissies na 2050);
- Klimaatbestendig zijn in 2050 (EU Adaptatiestrategie (Green Deal)).

Klimaatactieplan 2021-2025:

- De Provincie West-Vlaanderen streeft ernaar om reeds klimaatneutraal te zijn in 2040
- De Provincie West-Vlaanderen streeft ernaar klimaatbestendig te zijn tegen 2040.

Fit for 55:

- Scope van de verordening zal uitgebreid worden zodat ook de broeikasgasemissies afkomstig van de landbouwsector erdoor gevat worden en waarbij alle broeikasgasemissies door landgebruik, bosbouw en landbouw samen tegen 2035 in evenwicht worden gebracht met verwijderingen uit deze drie sectoren.

Beleidsplan Ruimte Vlaanderen:

- Tegen 2050 wordt het fijnmazig netwerk van groenblauwe aders dwars doorheen de open en bebouwde ruimte maximaal ingericht, zodat de ruimte klimaatbestendig en meer leefbaar is. Dit betekent een substantiële vermeerdering van het aandeel wateroppervlakte en groen in open ruimte en steden en dorpen ten opzichte van 2015;
- Terugdringen verhardingsgraad in de bestemmingen landbouw, natuur en bos met minstens 1/5 t.o.v. 2015;
- De ruimte biedt in 2050 een palet van leefomgevingen in sterke steden en dorpen. Ruimtelijke ontwikkelingsprojecten realiseren een goede inrichting vanuit de kernkwaliteiten voor ruimtelijke ontwikkeling (gedeeld en meervoudig gebruik; robuustheid en aanpasbaarheid; herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving; waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap; biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit; klimaatbestendigheid; energetische aspecten; gezondheid; inclusief samenleven; economische vitaliteit).

Vlaamse Klimaatstrategie 2050:

- 85% netto reductie in niet-ETS-broeikasgasemissies (CO₂e) t.o.v. 2005 (met ambitie om te evolueren naar volledige klimaatneutraliteit). In de transportsector wordt een volledig emissievrij personen -en goederenvervoer voorzien tegen 2050;
- Blijvende stijging of stabilisatie op een hoog niveau van het koolstofgehalte in landbouwbodems en maximalisatie van koolstofopslag in natuur- en bosgebieden rekening houdend met het gewenste natuurdoeltype;
- Een klimaatadaptieve ruimte, samenleving, gebouwen, (mobiliteits)infrastructuur, industrie en landbouw.

4.5.4. Beoordelingskader

Voor het thema Klimaat wordt het in onderstaande tabel beschreven beoordelingskader voorgesteld. De twee relevante subthema's zijn klimaatmitigatie en klimaatadaptatie. Klimaatmitigatie betekent de mate waarin broeikasgasemissies afnemen als gevolg van het plan. Klimaatadaptatie omvat de mate waarin het plan bijdraagt aan een vergroting van de klimaatrobuustheid van de omgeving en van haar weerbaarheid aan de gevolgen van klimaatverandering, op het vlak van droogte, hittestress en wateroverlast.

Subthema	Criterium	Methode effectbeoordeling
Klimaatmitigatie	<ul style="list-style-type: none"> Wijziging in uitstoot van broeikasgasemissies 	<ul style="list-style-type: none"> Expertbeoordeling vanuit de discipline lucht
Klimaatadaptatie	<ul style="list-style-type: none"> Ruimte: Risico op hitte-eilanden, droogte/overstromingen en op de gevolgen hiervan Biodiversiteit: kwetsbaarheid geplande groeninrichting 	<ul style="list-style-type: none"> Expertbeoordeling vanuit de andere disciplines: kwalitatieve bespreking klimaatbestendigheid plan

Voor het thema Klimaat wordt het in onderstaande tabel beschreven toetsingskader beleidsdoelstellingen voorgesteld. Voor elk subthema worden een aantal indicatoren gedefinieerd, die de basis vormen van de beoordeling in het MER. De bijdrage van het plan aan de verschillende beleidsdoelstellingen zal op deze manier onderzocht worden.

Subthema	Indicatoren
Klimaatmitigatie	<ul style="list-style-type: none"> Mate waarin broeikasgasemissies afnemen als gevolg van het plan.
Klimaatadaptatie	<ul style="list-style-type: none"> Mate waarin het plan bijdraagt aan een vergroting van de klimaatrobuustheid van de omgeving en van haar weerbaarheid aan de gevolgen van klimaatverandering, op het vlak van droogte, hittestress en wateroverlast.

4.5.5. Beschrijving en beoordeling milieueffecten


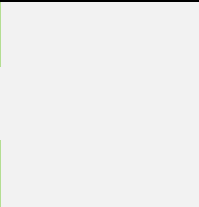
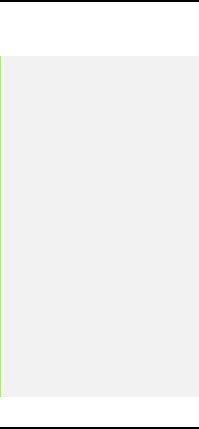
4.5.5.1. MILIEUEFFECTEN EN BEOORDELING VAN DE VISIE


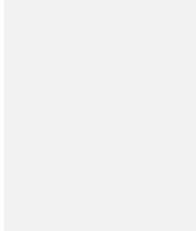


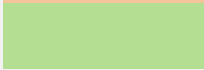

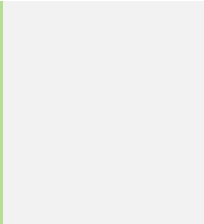
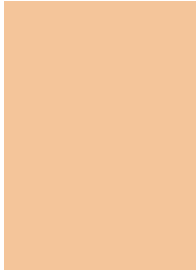

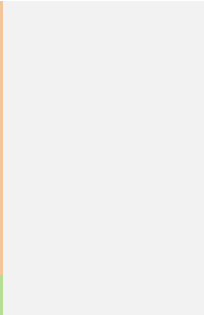
De visie omvat naast de ambities een aantal concrete bouwstenen waarmee men de visie wenst te realiseren. Hierna is een overzicht opgenomen van alle bouwstenen, met per effect een eerste scoping van de impact, positief of negatief, of geen impact.



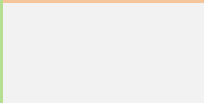

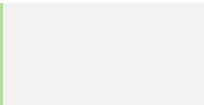
Na de tabel wordt per effectgroep besproken welke effecten we juist verwachten van deze bouwstenen.

Bouwsteen	Klimaatmitigatie	Klimaatadaptatie
<p><u>Veiligheid</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Wegwerken van de gevaarlijke punten, met prioriteit voor zwarte punten voor fietsers; • Schoolomgevingen gelegen aan zowel gewestwegen als lokale wegen veiliger inrichten; • Waar geen afgescheiden fietspaden aanwezig zijn, overwegen we een snelheidsbeperking van maximum 30 km/u.; • Ontvlechten van verkeersinfrastructuren en netwerken met prioriteit voor langzame vervoerswijzen; • Toekennen van functies aan landelijke wegen en gebruik van landbouwkamers; • Weginrichting ondersteunt maximaal de toegelaten snelheid, op wegen zonder belangrijke functie voor gemotoriseerd verkeer nemen we maatregelen om gemengd fiets- en gemotoriseerd verkeer op een veilige manier mogelijk te maken; • Ontwikkelen van vergevingsgezinde fietsinfrastructuur en wegen om letsels bij ongevallen te beperken; • Toepassen van informatietechnologie om verkeersgeleiding zo veilig mogelijk te maken, o.a. slimme adaptieve verkeerslichten, groene golven, groen licht voor openbaar vervoer; • Veiligheid van actieve weggebruikers verhogen door maximaal te werken met conflictvrije regelingen bij gelijkgrondse kruisingen; • Inzetten op politiecontroles ter afgestemde handhaving van onveilig en asociaal gedrag in het verkeer (o.a. ook tonnagebeperkingen, als snelheidsbeperkingen, alcohol, ...) over de politiezones heen; • Maximaal weren van vrachtverkeer inclusief landbouwvoertuigen uit de kernen van de gemeenten en schoolomgevingen tijdens spitsuren, o.a. via aangepaste GPS-geleiding; • Sensibilisering en educatie van alle verkeersdeelnemers. • Meer uniforme en heldere reglementering rond vormen van nieuwe mobiliteit. 		

Bouwsteen	Klimaatmitigatie	Klimaatadaptatie
<u>Ruimte</u>		
<ul style="list-style-type: none"> · Betere afstemming tussen het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid; · Maximaal inzetten op nabijheid voor nieuwe ontwikkelingen: rond strategische collectieve vervoerknooppunten, op plaatsen met aanvaardbare wandel- en fietsafstand van een voldoende pakket van basisvoorzieningen; · Terugdringen van het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem; · Verhogen van de dichtheid van (nieuwe) woonontwikkelingen op plaatsen met voldoende gunstige OV- en fietsbereikbaarheid en een voldoende basisvoorzieningenniveau; · Maximaal inzetten op de fiets en OV als verplaatsingsmiddelen voor het woon-werkverkeer door het creëren van nabijheid, een mentaliteitsverandering en sensibilisering; · Minimum een modal split halen met een aandeel van 40% duurzame verplaatsingen tegen 2024; · Maximaal ontwikkelen en verdichten van tewerkstellingspolen op locaties die zowel worden gekenmerkt door een mix aan functies als een goede bereikbaarheid met duurzame modi; · Maximaal inzetten op verknoping van de tewerkstellingspolen en het fietsnetwerk; · Maximaal inzetten op stationsomgevingen met een sterke knooppuntwaarde voor de ontwikkeling en verdichting van de tewerkstellingspolen;; · Zonevremde bedrijven in het buitengebied moeten uitdoven en krijgen plaats op een nieuwe, meer strategisch gelegen locatie. Op die manier wordt de autoafhankelijkheid voor woon-werkverplaatsingen verder teruggedrongen; · Voor bestaande bedrijventerreinen dient er maximaal ingezet te worden op het voorzien van nieuwe infrastructuur om goederenvervoer via het water en via het spoor te faciliteren; 		
<u>Fietsverkeer</u>		
<ul style="list-style-type: none"> - Streven naar verknoping van alle regionale bedrijventerreinen met een mobiliteitsvraag met het fietsnetwerk; · Uitbouwen van een gebiedsdekkend bovenlokaal fietsnetwerk dat de kernen, steden, en attractiepolen in de regio met elkaar verbindt door de missing links en oncomfortabele schakels weg te werken; · Veiligheid verhogen nabij scholen en op gevaarlijke fietsovergangen en kruispunten, prioriteit om conflicten met vrachtverkeer te vermijden; · Fix the mix concept toepassen binnen kernen van steden en gemeenten; - Nagaan of landbouwwegen ingezet kunnen worden als autoluwe, alternatieve fietsroutes mits de nodige maatregelen; 		

Bouwsteen	Klimaatmitigatie	Klimaatadaptatie
<ul style="list-style-type: none"> · Fietsverplaatsingen binnen stedelijke gebieden moeten minstens concurrentieel zijn met verplaatsingen met de auto; · Verhogen van de veiligheid en het comfort van recreatieve fietsers op landbouwwegen verhogen door structureel onderhoud wegdek, en door het wegwerken van gevaarlijke fietsovergangen en kruispunten. · Inzetten op verkeersveiligheid door schoolomgevingen verkeersveilig te maken, vergevingsgezinde fietspaden te ontwerpen etc. 		
<p><u>Openbaar vervoer</u></p> <ul style="list-style-type: none"> · Versterken van het openbaar vervoer door toekomstige ruimtelijke ordening hier op te richten; · Verschillende lagen lijnen van het OV-netwerk sluiten op elkaar aan in hiërarchische knooppunten waar de overstap naar andere vervoersmodi kan plaatsvinden; · Verbeteren van aanbod (frequentie, amplitude) en kwaliteit (snelheid, betrouwbaarheid) creëert assen met Hoogwaardig Openbaar vervoer; · Creëren van een aantrekkelijk alternatief voor de auto met een focus op lange afstanden (tussen stedelijke kernen en tewerkstellingspolen, meer dan een kwartier fietsen) en de link met omliggende vervoerregio's; · Aanbieden van regulier openbaar vervoer op plekken en momenten dat er voldoende mensen gebruik van willen en kunnen maken. Relaties met een beperkte vraag vangen we op binnen het vervoer op maat met een gepast aanbod aan flexvervoer. 		
<p><u>Autoverkeer</u></p> <ul style="list-style-type: none"> · Terugdringen aantal gereden autokilometers door o.a. verplaatsingen te vermijden of maximaal in te korten en door het aantrekkelijker maken van duurzame modi; · Bevorderen van verkeersveiligheid in kernen door het 'fix the mix' principe toe te passen · Inzetten op het aantrekkelijker maken van duurzame modi o.a. door de autogebruiker bewuster te maken van de verborgen kosten of door meer aanbod aan duurzame vervoersmodi te stimuleren; · Uutfasering voertuigen op klassieke brandstoffen, reeds een halvering in de stadcentra tegen 2025; · De vervoerregio ondersteunt de Vlaamse plannen voor het weren van vervuilende wagens tegen 2029 op het hele Vlaamse grondgebied. 		

Bouwsteen	Klimaatmitigatie	Klimaatadaptatie
<u>Parkeren</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aantrekkelijker maken van carpools door aanleg van goed bereikbare randparkings rond kernen en carpoolparkings langs belangrijke verkeersassen en -knooppunten; • Tarieven van stationsparkings regionaal beter op elkaar af stemmen; • Geparkeerde vrachtwagens maximaal opvangen op privaat terrein van betreffende bedrijven; • Aanleggen van extra vrachtwagenparkings met de nodige beveiliging, enerzijds langsheen de autostrades en anderzijds nabij bedrijven. • De vervoerregio werkt een richtinggevend kader uit om binnen de gemeentes gedifferentieerde minimum- en maximumparkeernormen te hanteren; • Inzetten op een uniform (digitaal) betalingssysteem voor straatparkeren. 	 	  
<u>Wegencategorisering</u> <ul style="list-style-type: none"> • Invoeren van de nieuwe wegcategorisering om een robuust wegennet te realiseren (= betere afwikkeling van de verschillende vervoersstromen, verbeteren doorstroming en verhogen verkeersveiligheid) • Duidelijker onderscheid tussen verbindingswegen (bestaande uit het hoofdwegennet en het dragende netwerk) en wegen met louter een ontsluitings- en erftoegangsfunctie (het lokale wegennet). • Betere afscherming van het lokale wegennet voor doorgaand verkeer door behoud van de boomstructuur in functie van verkeersleefbaarheid en -veiligheid. 		
<u>Logistiek</u> <ul style="list-style-type: none"> • Inzetten op alternatieven voor goederentransport over de weg (via het water- of spoornetwerk) • Het gebruik van binnenvaart en spoor moet toenemen door infrastructuurwerken en verbeterde doorstroming, door de ontwikkeling en ontsluiting van logistieke knooppunten met goede overslagmogelijkheden en het stimuleren van synchromodaliteit dankzij technologische ontwikkelingen die de informatiestromen en samenwerking tussen verschillende modi vergemakkelijken. • Betere ontsluiting via het water: zowel voor bedrijven en bedrijventerreinen langs het kanaal Roeselare-Leie als wat betreft overslagmogelijkheden voor verder gelegen bedrijven, (uit)bouw terminal in Roeselare en Wielsbeke; • Verkennen van technologische innovaties zoals onbemande vaart, logistiek transport via de lucht en pijpleidingen. 	 	
<u>Vrachtrouten netwerk</u>		

Bouwsteen	Klimaatmitigatie	Klimaatadaptatie
<ul style="list-style-type: none"> Invoeren van een nieuw regionaal vrachtrouten netwerk dat bedrijventerreinen verbindt en ontsluit, vrachtverkeer kanaliseert en kwetsbare gebieden vrijwaren van hinder door vrachtverkeer. Voorkomen van uitwijkgedrag van vrachtverkeer door sturende elementen die de verkeersveiligheid en -leefbaarheid van de kernen ten goede komen: een sturende kilometerheffing, regionaal afgestemde tonnagebeperkingen, toepassen van venstertijden in kernen en schoolomgevingen. 		 
<u>Toegankelijkheid</u>		

4.5.5.1.1. Klimaatmitigatie

Het plan omvat diverse bouwstenen die leiden tot minder niet-duurzame verplaatsingen en tot vergroening van het wagenpark. Verder wordt ingezet op meer vervoer via treinen. Deze zijn energiezuiniger dan vrachtwagens, omdat ze meer lading per keer vervoeren.

Dit wordt als zeer positief (+3) beoordeeld.

Anderzijds voorziet het plan ook meerdere bouwstenen die leiden tot toename van de verharde oppervlakte. Bij verharding van een bodem en weghalen van vegetatie verliezen deze hun rol inzake koolstofopname. Indien voor nieuwe infrastructures moerassen, oude graslanden, bossen en veengronden ingenomen worden, is het effect op de C-balans uitermate negatief. Deze zijn namelijk een belangrijke C-sink.

Ook blijkt uit de discipline lucht dat het transport via spoor- en waterweg geen eenduidig positief verhaal is wat emissies van broeikasgassen betreft. Met name transport via waterweg leidt tot hogere emissies per transportkilometer.

Worst-case zou dit een belangrijk negatief (-2) effect zijn.

4.5.5.1.2. Klimaatadaptatie

Als het gaat om ingrepen aan bestaande infrastructures is er geen impact (0) effect.

Als daarentegen voorzien wordt in nieuwe tracés of infrastructures, kan dit, afhankelijk van de concrete inplanting en het ontwerp, leiden tot bijkomende innames van ruimte en nieuwe verharding.

Ook bij werken aan bestaande infrastructures waarbij vb. wegverbredingen of nieuwe kunstwerken voorzien zijn, kan impact ontstaan op de bodem, het watersysteem en de vegetatie. Dit heeft potentieel impact op klimaat door de volgende aspecten:

Aspect hitte:

Nieuwe ontwikkelingen waarbij een netto verharding zal plaatsvinden en schaduwbrengende en waterverdampende beplantingen verdwijnen, leiden tot meer warmte-absorberende oppervlaktes. De aanwezigheid van asfalt, steen en beton kan warmte langdurig vasthouden en de omgevingstemperatuur laten oplopen. Deze impact kan, afhankelijk van de aanwezigheid van andere verhardingen in de omgeving en/of vegetatie, groter of kleiner zijn. In een stedelijke omgeving zal dit effect sterker optreden dan in een verder onverharde polderomgeving. Indien voor de nieuwe infrastructures verkoelende elementen (waterpartijen, bomen, houtige vegetaties) verdwijnen, versterkt dit effect.

Dit houdt noemenswaardige risico's in voor de menselijke gezondheid, in het bijzonder voor zwakke personen. Ook leidt dit tot een groter waterverbruik, wat droogte-effecten versterkt.

Dit aspect is precair voor alle bouwstenen die nieuwe verhardingen inhouden, maar ook voor het concept "vergevingsgezinde wegen" indien daarbij bomen moeten verdwijnen. Het wegnemen van volwassen bomen langs wegen om deze "vergevingsgezind" te maken, is dan ook een negatief effect.

Aspect omgang met droogte:

Een onverharde bodem zorgt voor natuurlijke infiltratie van hemelwater zodat het freatische grondwater op natuurlijke wijze kan aangevuld worden. Door het verharden en verzegelen van bodems bij nieuwe infrastructures, gaat dit verloren en versterkt dit de toenemende verdrogingsverschijnselen. Deze droogteproblematiek zal de problematiek van verzilting in de

polderregio versterken, wat gevolgen heeft voor zowel de natuurwaarden als de landbouw in de polders. Net hier is de locatie bepalend voor de omvang: een fietsverbinding die afwatert in grasberm zal een verwaarloosbare impact hebben op droogte, terwijl verharding die niet op een natuurlijke manier kan afwateren en infiltreren wel een groot effect kan genereren.

Voor de bouwstenen waarbij wordt ingezet om goederenvervoer via het water te faciliteren, moet er rekening mee gehouden worden dat in drogere periodes de waterpeilen van de bevaarbare waterwegen mogelijks dermate zullen zakken dat scheepvaart minstens tijdelijk onmogelijk zal zijn.

Aspect overstromingen en wateroverlast:

Verharde oppervlakten leiden tot een versnelde waterafvoer en een verminderde natuurlijke infiltratie zodat problemen als wateroverlast (in periodes met een piekneerslag) en verdroging (zie hoger) in de hand kunnen gewerkt worden.

Aspect wijziging in kwetsbaarheid in het plangebied:

De veranderde klimaatcondities zijn bedreigend voor de biodiversiteit. Daarom moet deze kunnen migreren met de wijzigende klimatologische omstandigheden. De toename van infrastructuur kan deze migratie bemoeilijken of verhinderen. Dit leidt tot een grotere kwetsbaarheid van de biodiversiteit.

De nieuwe infrastructuur kunnen op zich ook getroffen worden door de gewijzigde klimaatomstandigheden. Het gaat bijvoorbeeld over het beschadigen van asfalt door extreme hitte of het onder water komen bij de meer intense overstromingen.

Transport via waterwegen kan kwetsbaar zijn in periodes van droogte, wanneer het debiet van de betreffende waterwegen niet voldoende zal zijn. Ook moet dit afgestemd worden op mogelijke zeespiegelwijziging.

Daarentegen biedt het plan ook een hefboom om beter om te gaan met water en meer te ontharden.

4.5.5.2. MILIEUEFFECTEN VAN DE ACTIES

De meeste impact op klimaat ontstaat door impact van verminderde emissies en door concrete infrastructuurprojecten. De impact van verminderde emissies, wordt hoger beschreven (milieueffecten van de visie). Ook de acties die leiden tot verminderde emissies worden op vlak van klimaat gunstig beoordeeld. De impact van concrete maatregelen wordt hieronder beschreven. Waar relevant worden ook aanbevelingen geformuleerd.

Studies en verder onderzoek hebben geen effecten en worden daarom niet beoordeeld op hun milieueffecten. Ook handhaving, overleg, communicatie, educatie, e.d. hebben geen milieueffecten en worden hieronder niet verder behandeld. Dergelijke acties zijn daarom in de tabel gearceerd.

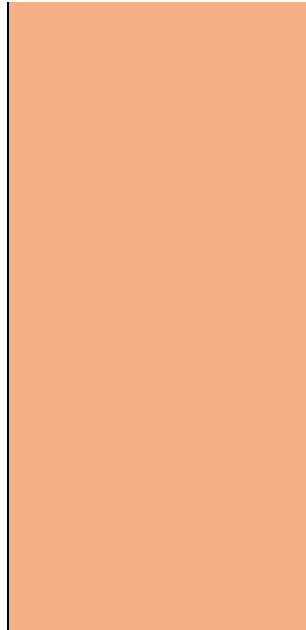
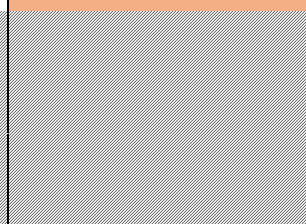
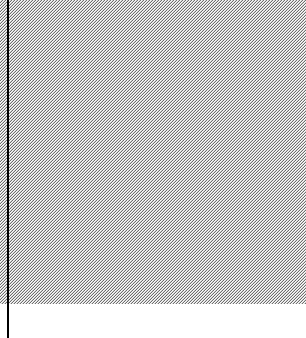
Actie-nr.	Actie	Deelacties	Duiding en eventuele aanbevelingen	Klimaatmitigatie	Klimaatadaptatie
Veiligheid					
<u>Infrastructuur en technologie</u>					
1.1	We werken de gevaarlijke punten weg aan de hand van een dynamische prioriteitenlijst, met prioriteit voor zwarte punten voor fietsers (https://wegenenverkeer.be/veilig-op-weg/gevaarlijke-punten). De 'grijze punten' (locaties van bijna-ongevallen en/of locaties die omwille van de veiligheid worden gemeden door de gebruikers) in kaart brengen met gegevens uit o.a. rijveiligheidssystemen en remsystemen in geconnecteerde wagens en deze grijze punten nadien proactief aanpakken.		Zie hoger: algemene beoordeling		
1.2	Onveilige schakels in het fietsnetwerk (fiets snelwegen, BFF, lokaal fietsnetwerk) wegwerken, inclusief onveilige oversteekplaatsen (zie thema 'fiets'). Het (nieuwe) Vademecum fietsvoorzieningen geldt als leidraad voor het bepalen van de (graad van) onveiligheid. Schoolomgevingen, zowel aan drukke gewestwegen als langsheen lokale wegen, verkeersveilig inrichten.		Zie hoger: algemene beoordeling		
1.3	Doorgaand (vracht)verkeer maximaal weren door het 'fix the mix'-principe toe te passen in de kernen van onze steden en gemeenten, in de schoolomgevingen en woonwijken en – waar nodig en mogelijk - op wegen die deel uit maken van bovenlokale en lokale fietsnetwerken (bv. door het nemen van circulatiemaatregelen en het verlagen van de maximumsnelheid).		Zie hoger: algemene beoordeling		
1.4	Invoeren van zones 30 in de kernen en schoolomgevingen. Waar geen afgescheiden of verhoogd aanliggende fietspaden aanwezig zijn, snelheidsremmende maatregelen nemen zoals de		Zie hoger: algemene beoordeling		
1.5	maximumsnelheid waar nuttig verlagen naar 50 km/u of 30 km/u, waar nuttig fietsstraten inrichten en de weginrichting waar nodig aanpassen aan gemengd gebruik door fietsers en gemotoriseerd verkeer.		Zie hoger: algemene beoordeling		

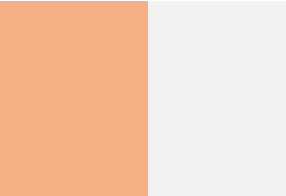
<p>1.6</p>	<p>We zetten sterk in op het ontvlechten van verkeersinfrastructuren en netwerken met prioriteit voor actieve vervoerswijzen. We halen de fietser en de automobilist waar mogelijk en nodig uit elkaar, inzonderheid in schoolomgevingen. De nieuwe wegencategorisering en de daaraan gekoppelde functies vormen hiervoor de basis. Waar fietsers mengen met gemotoriseerd verkeer houden we de snelheid laag. Voor landelijke wegen de oefening maken op welke van deze wegen fietsverkeer en landbouwverkeer kunnen samengaan.</p>	<p>Mitigatie: Het ontvlechten van infrastructures en netwerken kan leiden tot een bijkomend ruimtebeslag. Als hierbij vegetaties of systemen ingenomen worden die C-fixeren, ontstaat een negatief effect. C-fixerende systemen moeten dan ook gevrijwaard zijn (veen, moerassen, bossen, oude graslanden). Een bundeling op bestaande infrastructures en zuinig ruimtegebruik zijn belangrijk. Adaptatie: Indien het ontvlechten gebeurt in zones die volgens de watertoetskaart 2023 gevoelig voor overstroming zijn of die een verkoelende functie hebben (water, bos), moet bijzondere voorzorg toegepast worden. Deze systemen moeten vermeden of heraangelegd worden. Bij elk project moet netto bijkomend groen en water voorzien worden.</p>	
<p>1.7</p>	<p>Op basis van een te ontwikkelen kader, maatregelen nemen om gemengd fiets- en gemotoriseerd verkeer op een veilige manier mogelijk te maken op wegen buiten de bebouwde kom zonder belangrijke functie voor gemotoriseerd verkeer, zoals landelijke wegen (bijvoorbeeld via snelheidsverlagingen, uitwijkzones, tractorsluizen of filters, ...).</p>	<p>Proactief op zoek gaan naar locaties met veel eenzijdige fietsongevallen.</p>	<p>Zie hoger: algemene beoordeling</p>
<p>1.8</p>	<p>Vergevingsgezinde wegen inrichten om wagens bij ongevallen op een veiligere manier tot stilstand te laten komen en om letsels bij eenzijdige fietsongevallen maximaal te beperken (cfr. https://wegenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen/vergevingsgezinde-wegen).</p>	<p>Deze knelpunten aanpakken door weginrichting te herzien.</p>	<p>Het vergevingsgezind maken van wegen kan leiden tot bijkomend ruimtebeslag. Als het gaat om het herzien van de weginrichting, wordt bijkomend ruimtebeslag vermeden. Zoniet, is er een negatieve beoordeling.</p>
<p>1.9</p>	<p>Lichtenregelingen op kruispunten conflictvrij maken, afhankelijk van de intensiteit en de netwerkfunctie voor gemotoriseerd verkeer en fietsers in respectievelijk de wegencategorisering en het fietsnetwerk.</p>	<p>In kaart brengen van lichtengeregelde kruispunten met conflicten tussen autoverkeer en fietsers. Afwegingskader creëren om te bepalen waar en wanneer conflictvrije lichtengeregelde kruispunten gewenst zijn. Investeren in slimme verkeerslichtenregelingen.</p>	<p>Zie hoger: algemene beoordeling</p>



		Waar nuttig en veilig toepassen van 'Vierkant groen voor fietsers' en 'Rechtsaf door rood voor fietsers'. Voorzieningen treffen voor mensen met visuele beperking	Zie hoger: algemene beoordeling	
1.10	Toepassen van informatietechnologie om verkeersgeleiding zo veilig mogelijk te maken: slimme adaptieve verkeerslichten, groene golven, groen licht voor openbaar vervoer.		Zie hoger: algemene beoordeling	
1.11	Technologie in individuele voertuigen stimuleren om de veiligheid te verhogen: waarschuwingssystemen, systemen voor veilige afstand, adaptieve cruise control, automatisch remmen in gevaarsituaties, ...		Zie hoger: algemene beoordeling	
1.12	De infrastructuur proactief voorbereiden op de komst van zelfrijdende voertuigen.		Zie hoger: algemene beoordeling	
1.13	Onderzoeken hoe het steeds groter en zwaarder worden van landbouwvoertuigen tegengegaan kan worden.		Zie hoger: algemene beoordeling	
<u>Regulering en handhaving</u>				
2.1	Actievere handhaving voor snelheid, alcohol, afleiding, roekeloos rijgedrag, controle staat van het voertuig en/of de fiets, naleving fietsstraten, net als actievere handhaving van tonnagebeperkingen. Afstemming tussen politiezones is wenselijk.			
2.2	De capaciteit om boetes te verwerken (via de GVC's) wordt afgestemd op de toename van de politiecontroles. Drempel verlagen voor inbeslagname van het rijbewijs voor overtredingen m.b.t. snelheid, alcohol, afleiding en roekeloos rijgedrag. (1)			
2.3	Boetes voor snelheidsovertredingen en alcoholgebruik verhogen en exponentieel laten toenemen bij herhaling.			
2.4	De handhaving van zowel tonnagebeperkingen als snelheidsbeperkingen over de politiezones heen afstemmen.			
2.5	Toegelaten snelheden afstemmen tussen gemeenten en over vervoerregio's heen. De inrichtingsprincipes van de wegencategorisering gelden hierbij als leidraad.			
2.6	Een slimme snelheidsbegrenzer in elke wagen verplichten.			
2.7	Een alcoholslot verplichten bij recidive.			
2.8	(Fiets)ongevallen systematisch registreren en de ongevallendata analyseren. Deze analyse vormt een leidraad bij het kritisch evalueren van de bestaande infrastructuur en indien nodig de aanpassing ervan.			
2.9	In uitvoering van het GAS-decreet kunnen GAS-ambtenaren worden ingezet voor de handhaving van beperkte snelheidsovertredingen.			
2.10	BOB-campagnes behouden en versterken.			
<u>Gedrag, beleid en monitoring</u>				
3.1	Bestaande verkeerseducatie in scholen versterken. Een goede samenwerking tussen scholen en lokale overheden, met overdracht van kennis en materiaal, is hierbij belangrijk. Voor de leerlingen van de derde			

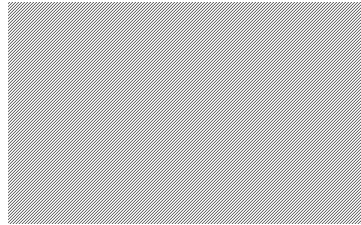
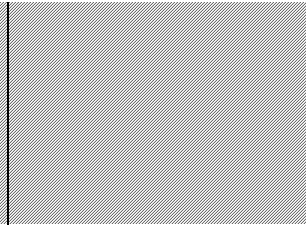
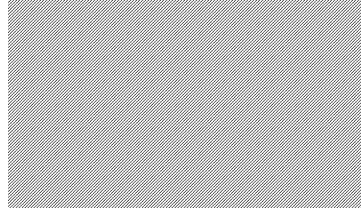
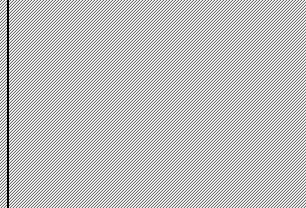
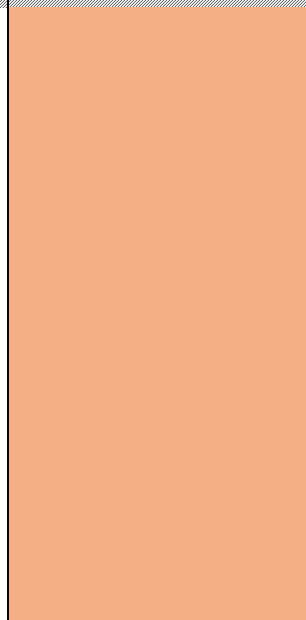
<p>3.2</p> <p>3.3</p> <p>3.4</p> <p>3.5</p> <p>3.6</p> <p>3.7</p> <p>3.8</p> <p>3.9</p>	<p>graad lager onderwijs een fietsexamen organiseren. Op jongere leeftijd kan het voetgangersexamen worden georganiseerd.</p> <p>Verplichte (herhaalde) opleidingen vrachtwagenchauffeurs benutten voor stimuleren verkeersveilig rijgedrag.</p> <p>De kennis van verkeersregels en -vaardigheden, risicoperceptie en bewuste aandacht voor kwetsbare weggebruikers (ook buiten en na de rijopleiding) versterken bij alle weggebruikers via o.a. sensibiliseringscampagnes en opfrissingscursussen.</p> <p>Sensibilisering en educatie ook verder uitbouwen via bedrijven en horeca. Een groot deel van de bevolking kan op deze manier bereikt worden. Daarom ondersteuning bieden aan, onder andere, preventieadviseurs om hier voldoende aandacht aan te schenken.</p> <p>Werk maken van een meer uniforme en heldere reglementering (als plaats op de weg, snelheid en aangepaste verkeersborden) inzake speed pedelecs, elektrische steps en andere vormen van nieuwe mobiliteit, met het oog op maximaliseren van de verkeersveiligheid.</p> <p>Monitoring van de evoluties op vlak van verkeersveiligheid uitvoeren en versterken.</p> <p>Gebruik maken van de kennisdeling van de <i>Coalitie van 30</i> en indien gewenst (gemeentelijke autonomie) de intentieverklaring ondertekenen.</p> <p>Tonnagebepalingen invoeren die over gemeentegrenzen en vervoerregio's heen op elkaar worden afgestemd en up-to-date gehouden via intergemeentelijk overleg.</p> <p>Het bestaande traject van de vzw Verkeersveilig West-Vlaanderen gebruiken als inspiratie om het lokale verkeersveiligheidsbeleid te versterken en een actieplan op te stellen met als doel 'nul doden of zwaargewonden in en door het verkeer'. Op maat van de gemeente kunnen acties worden ondernomen zoals</p>	<p>Ondertekening van het SAVE-charter.</p> <p>Opstellen actieplan aan de hand van een zelfevaluatie van het verkeersveiligheidsbeleid.</p> <p>Het Charter Werftransport gebruiken om zwaar verkeer op ongewenste tijdstippen uit schoolomgevingen te weren (aangevuld met handhaving)</p> <p>Het opleggen van venstertijden in omgevingsvergunningen.</p>	<p>Zie hoger: algemene beoordeling</p> <p>Zie hoger: algemene beoordeling</p>	
<p style="text-align: center;">Fiets</p> <p style="text-align: center;"><u>Netwerk</u></p> <p>Masterplan Fietsnetwerk Midwest opmaken, waarin het bestaande BFF als vertrekpunt geldt, maar op basis van behoeften op regionaal niveau zal worden bijgesteld.</p> <p>Bij de opmaak van het Masterplan Fiets gaat specifieke aandacht naar o.a. de gewenste prioritering zoals beschreven in de visienota van het RMP, de multimodaliteit met bus, tram en/of trein, het veilig verbinden van deelgemeenten met elkaar, het voorzien van ongelijkgrondse kruisingen waar nodig, het veilig inrichten van fietssnelwegen op landelijke wegen en/of voorzien van alternatieve routes, de plaats van de</p>				

<p>4.2</p> <p>4.3</p> <p>4.4</p> <p>4.5</p>	<p>speed pedelecs op de fietsroutes. Effectieve criteria bepalen wanneer een BFF wenselijk of noodzakelijk is, om te voorkomen dat dit een gevoelsmatige discussie wordt.</p> <p>Opmaak lokaal fietsnetwerk (gemeentelijk niveau)</p> <p>Realiseren van een volledig BFF inclusief fietssnelwegennet en volledige lokale fietsnetwerken. Voor het bepalen van de meest prioritaire segmenten zijn volgende (combinatie van) bronnen relevant: rapport staat van de fietspaden langs gewestwegen (AWV), conformiteitskaart BFF en fietssnelwegen (provincie), het vrachtroutenetwerk en de wegencategorisering. Bij de realisatie wordt de oefening gemaakt waar het mogelijk is het BFF te realiseren zonder nieuwe (dure) infrastructuur aan te leggen, maar door de ruimte voor het autoverkeer terug te dringen ten voordele van de ruimte voor de fietser met aandacht voor de groeiende diversiteit van fietsers (e-bike, speed pedelec, bakfiets,...) (bvb autorijstrook vervangen door fietspad). Bij realisatie van fietsverbindingen door natuurgebied gaat prioriteit naar het creëren van verkeersveiligheid.</p> <p>Bij werken aan de rijbaan of het fietspad (bv. rioleringswerken) steeds nagaan of dit de aanleiding kan zijn voor een quick win voor de fietsinfrastructuur, en deze quick wins mee uitvoeren.</p> <p>Bestaande fietsverbindingen worden structureel onderhouden via onderhoudsplannen en aangepast onderhoudsmateriaal. Om zicht te hebben op de staat van het fietsnetwerk is het van belang te beschikken over de nodige en meest actuele informatie. - De provincie beschikt over een overzichtskaart die een beeld geeft van de staat van het BFF (conformiteit) en de fietssnelwegen. Deze overzichtskaart wordt continu bijgewerkt en up to date gehouden, waarbij afstemming gebeurt met het tweejaarlijkse rapport 'Staat en inrichting van de fietspaden langs gewestwegen' (AWV).</p> <p>Conformiteitskaart BFF: https://www.geoloket.be/gwserver/apps/webappviewer/index.html?id=25aeeb730453465c84950bd1a669ec80 Rapport 'Staat en inrichting van de fietspaden langs gewestwegen': https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/2022-12-12%20Rapport%20meetjaar%202021%20v3.pdf De staat van het lokale fietsnetwerk, schoolroutes etc. wordt in kaart gebracht door de lokale besturen.</p>	<p>Mitigatie: Nieuwe fietsinfrastructuur en de aanpak van missing-links leiden tot een bijkomend ruimtebeslag. Als hierbij vegetaties of systemen ingenomen worden die C-fixeren, ontstaat een negatief effect. C-fixerende systemen moeten dan ook gevrijwaard zijn (veen, moerassen, bossen, oude graslanden). Een bundeling op bestaande infrastructuren en zuinig ruimtegebruik zijn belangrijk.</p> <p>Adaptatie: Indien de inname gebeurt in zones die volgens de watertoetskaart 2023 gevoelig voor overstroming zijn of die een verkoelende functie hebben (water, bos), moet bijzondere voorzorg toegepast worden. Deze systemen moeten maximaal vermeden. Bij elk project moet netto bijkomend groen en water voorzien worden. Een zuinig ruimtegebruik en bundeling met bestaande infrastructuur is noodzakelijk.</p> <p>Zie hoger: algemene beoordeling</p>
---	---	---

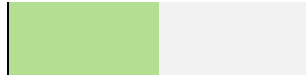





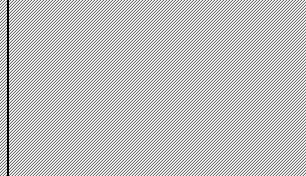
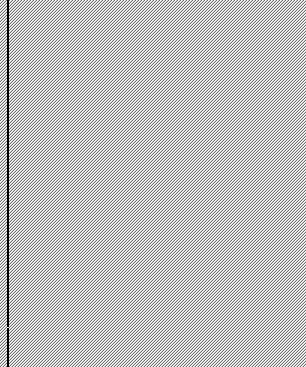
4.6	<p>Alle regionale bedrijventerreinen aansluiten op het fietssnelwegennet of het BFF.</p>		<p>Mitigatie: Nieuwe fietsinfrastructuur kan leiden tot een bijkomend ruimtebeslag. Als hierbij vegetaties of systemen ingenomen worden die C-fixeren, ontstaat een negatief effect. C-fixerende systemen moeten dan ook gevrijwaard zijn (veen, moerassen, bossen, oude graslanden). Een bundeling op bestaande infrastructuur en zuinig ruimtegebruik zijn belangrijk. Adaptatie: Indien de inname gebeurt in zones die volgens de watertoetskaart 2023 gevoelig voor overstroming zijn of die een verkoelende functie hebben (water, bos), moet bijzondere voorzorg toegepast worden. Deze systemen moeten maximaal vermeden. Bij elk project moet netto bijkomend groen en water voorzien worden. Een zuinig ruimtegebruik en bundeling met bestaande infrastructuur is noodzakelijk.</p>	
4.7	<p>Alle lokale bedrijventerreinen aansluiten op ten minste het lokaal fietsrouten netwerk.</p>	<p>In kaart brengen van de lokale fietsnetwerken In kaart brengen van de lokale mobiliteitsvraag van de bedrijventerreinen. In kaart brengen van de bestaande en gewenste fietsroutes met de bijhorende knelpunten en opportuniteiten.</p>		
4.8	<p>Alle scholen aansluiten op ten minste het lokaal fietsrouten netwerk. Voor secundaire scholen ook veilige aanrijroutes selecteren naar het BFF.</p>	<p>In kaart brengen van bestaande en gewenste fietsroutes voor kinderen naar lagere scholen en middelbare scholen. Een kader opstellen om te bepalen aan welke voorwaarden schoolroutes moeten voldoen. De staat en veiligheid van de bestaande verbindingen nagaan. Zoeken naar intergemeentelijke samenwerkingen voor de verdere uitrol van de schoolroutes.</p>		


<p style="text-align: center;"><u>Prioriteiten</u></p> <p>De doorlooptijd om verbindingen in het BFF te realiseren is soms erg lang. De Vlaamse overheid herbekijkt het proces, waardoor de doorlooptijd voor de realisatie van fietsverbindingen verkort kan worden. Daarnaast stimuleren we - met het oog op een snellere realisatie van fietsverbindingen - het gebruik van de nieuwe onteigeningsprocedure (= maximum termijn minnelijke schikking waarna sneller kan overgegaan tot gerechtelijke onteigening). De Vlaamse overheid neemt onteigeningskosten maximaal mee op in de subsidiabele kosten bij de (her)aanleg van fietspaden. In het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) jaarlijks meer geld toewijzen aan de modus fiets, die sterk moet groeien, dan naar de modus auto, waarvan het gebruik moet afnemen.</p> <p>5.1</p> <p>5.2</p>		
<p style="text-align: center;"><u>Game changers</u></p> <p>6.1 De oefening maken welke wegen overgedimensioneerd zijn voor (de functie die ze moeten vervullen voor) het gemotoriseerd verkeer en een interessante fietsverbinding binnen de fietsnetwerken zouden kunnen vormen en/of kunnen ingezet voor ontharding in het kader van klimaatadaptatie.</p> <p>6.2 Afhankelijk van de ligging en het (functionele of recreatieve) karakter van fietsverbindingen is het niet altijd gewenst om verbindingen te verharderen. Er wordt een kader geschepd waarin wordt opgenomen in welke situaties verharding van het (recreatieve) fietsnetwerk uitzonderlijk niet nodig is. Een maximaal comfort van de fietser blijft daarbij evenwel centraal staan. (6)</p> <p>6.3 De uitbreiding van (bestaande) fietsdeelsystemen – na de uitrol van het vervoer op maat - onderzoeken. Eenzelfde deelsysteem binnen de regio creëert gebruiksgemak. Diensten van onderhoud en pechverhelping maken hiervan deel uit.</p>		
<p style="text-align: center;"><u>Omkaderende maatregelen en fietsveiligheid</u></p> <p>7.1 Fietspaden slim verlichten om de sociale veiligheid te verhogen en fietsgebruik ook 's avonds of in de winter te stimuleren (met specifieke aandacht voor de impact van verlichting in natuurgebieden).</p> <p>Meer inzicht verwerven in de fietsstromen in de regio</p> <p>7.2</p>	<p>Een weinig doordachte verlichting kan energie-intensief zijn. Daarom is aan te raden enkel te verlichten waar het absoluut nodig is, en daarbij te gaan voor een verlichtingsbron die energiezuinig is. Alle vermeden energieverbruik is uiteraard het best.</p> <p>Fietstellingen uitvoeren. Een tool ontwikkelen om fietsstromen in de vervoerregio te monitoren. De tellingen analyseren en de inzichten gebruiken als input voor het verdere fietsbeleid</p>	

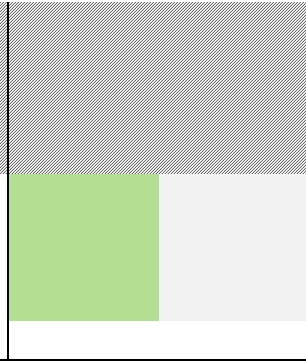
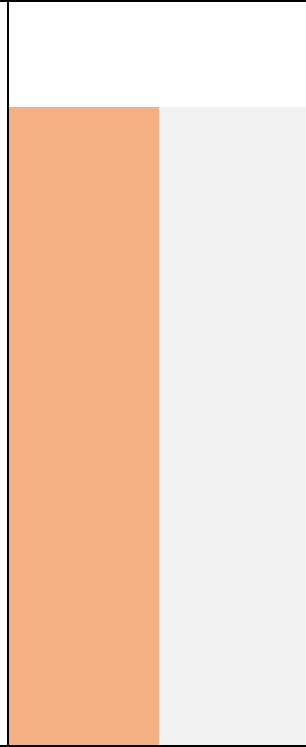
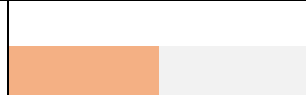
7.3	Zinvolle campagnes opzetten om fietsgebruik te stimuleren en mensen te overtuigen van het belang en gemak van de fiets (inclusief aandacht voor het belang van een veilige fiets).		
7.4	Bestaande fietsopleidingen uitbreiden en verruimen, met aandacht voor specifieke doelgroepen (fietseducatie op school, nieuwkomers, elektrische fietsen en speed pedelecs,...)		
7.5	Quick Scan Fietsbeleid (zelfevaluatie-instrument van Fietsberaad Vlaanderen, VSV en partners: https://fietsberaad.be/documenten/quick-scan-fietsbeleid/) gebruiken als tool om lokale besturen zicht te geven op hun fietsbeleid met het oog op het versterken en uitdiepen ervan. Overkoepelend stellen de lokale besturen gewenste doelstellingen op.		
Openbaar vervoer op lange termijn			
8.1	Hoppinpunten en andere openbaar vervoer-knooppunten uitbouwen met kwalitatieve stallingen voor zowel particuliere fietsen als deelfietsen	Zie hoger: algemene beoordeling. Er wordt vanuit gegaan dat er geen of verwaarloosbaar bijkomend ruimtebeslag is.	
8.2	Het netwerk uit het Openbaar Vervoerplan Korte Termijn monitoren, evalueren en bijsturen		
8.3	De kwaliteit van het volledige openbaar vervoersysteem verbeteren: doorstroming, snelheid, toegankelijkheid, betrouwbaarheid,... Verhogen frequentie en amplitude van het kernnet en aanvullend net.	Zie hoger: algemene beoordeling	
8.4	Onderzoeken of het opportuun en haalbaar is om een avond- en nachtnet te voorzien en/of uit te breiden in de vervoerregio (o.a. in het kader van ploegensysteem bedrijven). Waar een treinstation aanwezig is, wordt aansluiting van de bus op de laatste trein gegarandeerd.		
8.5	De kwaliteit van de stations en stationsomgevingen verbeteren.	Zie hoger: algemene beoordeling. Er wordt vanuit gegaan dat er geen of verwaarloosbaar bijkomend ruimtebeslag is.	
8.6	Opwaardering van de treinverbinding De Panne – Gent richting Gent en Brussel onderzoeken.		
8.7	Mogelijkheden onderzoeken voor een betere en/of directe verbinding tussen Roeselare, Brussel en Antwerpen via Gent. Opwaardering van de treinverbinding Brugge – Kortrijk onderzoeken:		
8.8		Opsplitsing IC-lijn en L-lijn. Capaciteit in verhouding tot de (reële en potentiële) vraag Hogere frequentie en amplitude. Heropening van lokale stations.	
8.9	Verbetering van de bediening van het station Aarsele richting Gent en Brussel onderzoeken. Heropening van lokale stations op treinverbinding De Panne – Gent onderzoeken.		

<p>8.10</p> <p>8.11</p> <p>8.12</p> <p>8.13</p>	<p>Verdere versterking van het openbaar vervoeraanbod in stedelijk gebied (Roeselare, Torhout, Tielt) onderzoeken.</p> <p>Opwaardering van de busverbinding Wielsbeke – Oostrozebeke – Kortrijk onderzoeken en afstemmen met vervoerregio Kortrijk.</p> <p>Frequentieverhoging van de functionele buslijn Roeselare – Menen via enerzijds Moorslede en anderzijds via Sint-Eloois-Winkel/Ledegem onderzoeken.</p> <p>Bijkomende verbinding naar Lichtervelde op de vaste VOM-lijn Beernem – Wingene onderzoeken.</p>		
<p>Autoverkeer</p>			
<p><u>Minder autokilometers</u></p>			
<p>9.1</p> <p>9.2</p> <p>9.3</p>	<p>De autogebruiker bewuster maken van de verborgen kosten van autogebruik: de kost van milieuschade, van files, van ongevallen, ... via campagnes.</p> <p>We willen de burgers informeren over hun mobiliteitsgedrag en oproepen tot actie. Lokale besturen laten de inwoners stilstaan bij hun autobezit en autogebruik en reiken ook duurzame alternatieven aan (via bvb. een toolkit als het 'Delende Buurten'-project, het aanbod van een testkaravaan, het organiseren van evenementen rond duurzame verplaatsingen,...).</p> <p>Duurzame modi selectief voorrang geven zodat ze minder last hebben van files en vertragingen, bijvoorbeeld bij (her)inrichting van weginfrastructuur (vrije busbanen in relatie tot frequentie busaanbod, slimme verkeerslichten, kruispuntontwerp,...). De multimodale hiërarchische wegindeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk dient hiervoor, samen met het STOP-principe, als afwegingskader.</p>		
<p>Mitigatie: Het is niet duidelijk of deze maatregel nieuwe verhardingen impliceert. Onder meer nieuwe vrije busbanen kunnen leiden tot een bijkomend ruimtebeslag. Als hierbij vegetaties of systemen ingenomen worden die C-fixeren, ontstaat een negatief effect. C-fixerende systemen moeten dan ook gevrijwaard zijn (veen, moerassen, bossen, oude graslanden). Een bundeling op bestaande infrastructures en zuinig ruimtegebruik zijn belangrijk.</p> <p>Adaptatie: Indien de inname gebeurt in zones die volgens de watertoetskaart 2023 gevoelig voor overstroming zijn of die een verkoelende functie hebben (water, bos), moet bijzondere voorzorg toegepast worden. Deze systemen moeten maximaal vermeden. Bij elk project moet netto bijkomend groen en water</p>			

			voorzien worden. Een zuinig ruimtegebruik en bundeling met bestaande infrastructuur is noodzakelijk.	
9.4	Het aanbod aan (groene) deelwagens blijven uitbreiden in aantal, dekkingengebied en toegankelijkheid;	Per gemeente of intergemeentelijk een autodeelactieplan opstellen dat als houvast dient om autodelen te ondersteunen. Vervolgens een geschikt autodeelsysteem aanbieden en/of burgers ondersteunen bij het opzetten van particuliere autodeelsystemen Met gerichte communicatieacties de autodeelsystemen kenbaar maken aan de bewoners Autodelen versneld uitvoeren i.k.v. VOM	Zie hoger: algemene beoordeling	
9.5	Inzetten op een sturend prijsverschil tussen duurzame en niet-duurzame vervoerswijzen (waarbij we specifieke aandacht hebben voor het vermijden van vervoersarmoede), door volgende oplossingsrichtingen verder te onderzoeken:	Slim en gebiedsdekkend rekeningrijden De rol die accijzen (kunnen) hebben als alternatief voor rekeningrijden (Verder) uitrollen van het mobiliteitsbudget Afbouwen van salariswagens	Zie hoger: algemene beoordeling	
9.6	Via apps en nieuwe deelplatformen carpoolen naar bedrijven(terreinen) stimuleren. Bedrijven collectief benaderen om het grootste resultaat te bekomen. (11)			
9.7	Uitwerken van extra bedrijfsvervoerplannen (inclusief scholen m.b.t. personeel) om woon-werkverkeer te verduurzamen, in te zetten op een betere selectieve bereikbaarheid, meer verkeersveiligheid en -leefbaarheid en minder autokilometers.			
<u>Groenere autokilometers</u>				
10.1	Een kader scheppen om het gebruik van voertuigen op klassieke brandstoffen te verminderen en voertuigen op basis van uitstoot te belasten.			
10.2	Maatregelen treffen om het aandeel van wagens op fossiele brandstoffen verder/versneld af te bouwen (binnen het kader van het op termijn voorziene verbod). Een gebiedsdekkend systeem van laadpalen voor elektrische wagens uitwerken, waarbij we voornamelijk inzetten op (semi-) publieke laadpalen in steden en gemeenten en op (semi-) publieke snelladers langs het hoofdwegennet.		Zie hoger: algemene beoordeling	
10.3	Hierbij wordt rekening gehouden met verschillende locaties en functies (bedrijven, appartementen, woningen, parkeergarages ...) zodat elektrisch laden minstens even efficiënt kan als het tanken van fossiele brandstoffen.		Zie hoger: algemene beoordeling	
10.4	Faciliteren extra tankstations voor (groene) waterstof		Zie hoger: algemene beoordeling	

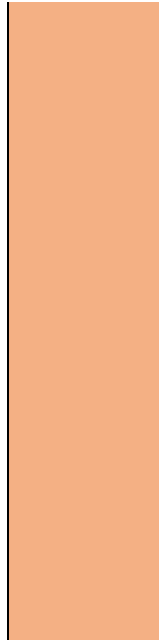
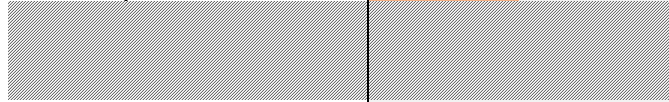
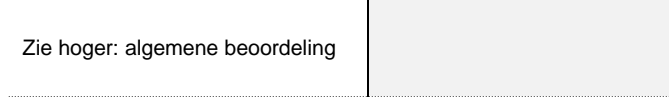
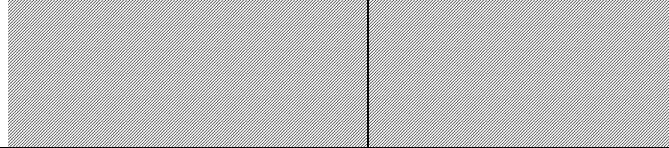
10.5	<p>Investeren in groenere voertuigen voor het openbaar vervoer. Dit geldt ook voor voertuigen die worden ingezet via het vervoer op maat.</p>	Zie hoger: algemene beoordeling	
10.6	<p>Investeren in groenere voertuigen voor het eigen wagenpark, inzonderheid bij de aankoop van nieuwe voertuigen. Subsiëring vanuit de hogere overheden kan het prijsverschil tussen elektrische wagens en wagens op fossiele brandstoffen compenseren. Zich engageren en/of deelnemen aan bovenlokale initiatieven rond kennisuitwisseling of experimenten rond groenere mobiliteit, bijvoorbeeld deelname aan een tweede iteratie van het het Clean Power for Transport (CPT)-initiatief.</p>	Zie hoger: algemene beoordeling	
10.7	<p>Onderzoek naar mogelijke regelgeving om het steeds groter (en zwaarder) worden van auto's te stoppen en/of terug te dringen.</p>		
10.8	<p>Faciliteren/Stimuleren om elektrische laadpalen van bedrijven publiek ter beschikking te stellen.</p>		
10.9			
<p>Parkeren</p>			
<p><u>Regionale parkings</u></p>			
11.1	<p>Onderzoeken waar randparkings, carpoolparkings en P&R-/P&B-parkings aangelegd of uitgebreid moeten worden, met aandacht voor de goede ontsluiting en bereikbaarheid van deze parkings zowel met de fiets als met het openbaar vervoer. Afstemming met het lokale parkeerbeleid (gemeentelijke autonomie) en aandacht voor de (sociale) veiligheid zijn daarbij essentieel. De mate van verharding/ontharding wordt afgewogen tegenover het gebruikscomfort.</p>	Bekijken of er een update van de studie rond carpoolparkings nodig is.	
11.2	<p>Een haalbaarheidsonderzoek gaat na in welke mate <i>bestaande</i> parkings (in industriezones, aan supermarkten en horecazaken, in de buurt van onderwijsinstellingen dicht bij het station etc.) meervoudig gebruikt kunnen worden en welke randvoorwaarden hieraan verbonden zijn. Zo kan er meer ruimte op straat gecreëerd worden voor andere functionaliteiten en doelstellingen (bvb extra ruimte voor voetgangers, extra ontharding,...). (8)</p>	Tarieven van de stationsparkings regionaal op elkaar afstemmen zodat gemotoriseerd verkeer naar de gewenste stationsparking wordt geleid (in relatie tot het aanbod aan treinverbindingen/-aansluitingen). Waar de parkings van de treinstations gratis zijn voor de pendelaars, deze gratis houden. Waar deze parkings betalend zijn voor de pendelaars, de haalbaarheid en/of wenselijkheid van gratis of lager tarief onderzoeken. Daarbij rekening houden met ruimtelijke differentiatie.	
11.3	<p>Samen een tarifieringsplan voor stationsparkings uitwerken dat het gewenste mobiliteitsgedrag faciliteert:</p>		

<p>11.4 Het gewenst aantal fietsenstallingen en autoparkeerplaatsen in stationsparkings onderzoeken en monitoren in functie van een vooropgestelde modal split per treinstation.</p>	<p>Aandacht voor afstemming van de tarieven van de stationsparkings en het lokale parkeerbeleid.</p>		
<u>Vrachtwagenparkeren</u>			
<p>12.1 Opmaak van een overkoepelende visie rond vrachtwagenparkeren zodat vrachtwagens alternatieven hebben voor parkeren langs wegen of andere plaatsen die daartoe niet bestemd zijn.</p>	<p>De oefening maken waar vrachtwagenparkeren opgevangen kan worden op het (private) terrein van bedrijven door bestaande infrastructuur en faciliteiten hiervoor geschikt te maken. Onderzoeken of en waar vrachtwagenparkeren op eigen terrein gestuurd kan worden, eventueel a.d.h.v. vergunningsvoorwaarden. Onderzoeken waar bijkomende bovenlokale vrachtwagenparkings langsheen het vrachtroutenetwerk noodzakelijk zijn.</p>		
<p>12.2 Bestaande en eventuele nieuwe vrachtwagenparkings voldoende beveiligen en waar nuttig uitrusten met een kwalitatieve fietsenstalling.</p>		<p>Zie hoger: algemene beoordeling</p>	
<p>12.3 Haalbaarheidsonderzoek uitvoeren naar locaties voor vrachtwagenparkings langs of nabij de hoofdwegen voor (trans)nationaal vrachtverkeer.</p>	<p>Maatregelen opstellen voor vrachtwagenparkings langs hoofdwegen die kampen met problemen rond transmigranten.</p>		
<u>Regionale afstemming voor het lokale parkeerbeleid</u>			
<p>13.1 Bij de beoordeling van bouwaanvragen voor nieuwbouwprojecten – op maat van de gemeente - volgende voorwaarden hanteren:</p>	<p>Voor nieuwe meergezinswoningen moet een fietsenberging met laadvoorzieningen en met oog voor beveiliging steeds vlotter bereikbaar zijn dan de geparkeerde wagen. Bij grotere woonprojecten - en dus groter potentieel aan gebruikers - moeten deelwagens aangeboden worden (vervanging deelwagens-privéwagens) en moet collectief parkeren (meervoudig gebruik) worden nagestreefd zodat er meer ruimte ontstaat, de parkeerdruk vermindert en het verplaatsingsgedrag van bewoners verandert.</p>	<p>Zie hoger: algemene beoordeling</p>	
<p>13.2 Bij publieke projecten - afhankelijk van grootte en aard van het project - ruimte voorzien voor kwalitatieve fietsparkings en parkeerplaatsen voor deelwagens.</p>		<p>Zie hoger: algemene beoordeling</p>	

<p>13.3</p> <p>13.4</p> <p>13.5</p>	<p>Een richtinggevend regionaal kader uitwerken voor het hanteren van gedifferentieerde minimum- en maximumparkeernormen, dat lokale besturen binnen hun gemeentelijke autonomie kunnen gebruiken om zelf parkeernormen vast te leggen in stedenbouwkundige verordeningen. Lokale visies uitwerken rond publiek laden voor elektrische wagens, gekoppeld aan de strategische locaties voor laden binnen het Vlaamse Laadplan.</p> <p>13.4 Fietsenstallingen aan regionale aantrekkingspolen comfortabel, diefstalveilig en 'vandaalongevoelig' inrichten, door bijvoorbeeld:</p> <p>13.5</p>	<p>Overkapping waar fietsen een hele dag staan (zoals aan stations, scholen, werklocaties). Het voorzien van een fietspomp en oplaadpunten voor elektrische fietsen bij grotere fietsstallingen.</p>	<p>Zie hoger: algemene beoordeling</p> <p>Zie hoger: algemene beoordeling</p>	
<p>Wegencategorisering</p> <p><u>Hoofdwegen</u></p> <p>Het hoofdwegennet (E403 – A17) inrichten conform de inrichtingsprincipes van het robuust wegennet.</p>		<p>Het is niet duidelijk of deze maatregel nieuwe verhardingen impliceert. Mitigatie: Als bijkomend ruimtebeslag ontstaat en hierbij vegetaties of systemen ingenomen worden die C-fixeren, ontstaat een negatief effect. C-fixerende systemen moeten dan ook gevrijwaard zijn (veen, moerassen, bossen, oude graslanden). Een bundeling op bestaande infrastructures en zuinig ruimtegebruik zijn belangrijk. Adaptatie: De E403 doorsnijdt meerdere waterloopvalleien en zones die volgens de watertoetskaart 2023 gevoelig voor overstroming. Er mag geen bijkomende inname gebeuren. Deze systemen moeten maximaal vermeden. Bij elk project moet netto bijkomend groen en water voorzien worden. Een zuinig ruimtegebruik en bundeling met bestaande infrastructures is noodzakelijk.</p>	<p>Het is niet duidelijk of deze maatregel nieuwe verhardingen impliceert. Mitigatie: Het is niet duidelijk of deze maatregel nieuwe</p>	
<p><u>Dragend netwerk</u></p> <p>Het dragend netwerk van regionale en interlokale wegen maximaal inrichten conform de inrichtingsprincipes van het robuust wegennet en</p>		<p>Mitigatie: Het is niet duidelijk of deze maatregel nieuwe</p>	<p>Mitigatie: Het is niet duidelijk of deze maatregel nieuwe</p>	

rekening houdend met de hiërarchische wegingdeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk.

verhardingen impliceert. Indien het gaat om bijkomend ruimtebeslag is er een impact. Als hierbij vegetaties of systemen ingenomen worden die C-fixeren, ontstaat een negatief effect. C-fixerende systemen moeten dan ook gevrijwaard zijn (veen, moerassen, bossen, oude graslanden). Een bundeling op bestaande infrastructuren en zuinig ruimtegebruik zijn belangrijk. Adaptatie: Indien het ruimtebeslag gebeurt in zones die volgens de watertoetskaart 2023 gevoelig voor overstroming zijn of die een verkoelende functie hebben (water, bos), moet bijzondere voorzorg toegepast worden. Deze systemen moeten maximaal vermeden. Bij elk project moet netto bijkomend groen en water voorzien worden. Een zuinig ruimtegebruik en bundeling met bestaande infrastructuur is noodzakelijk.

<p>15.2</p> <p>15.3</p> <p>15.4</p>	<p>Haalbaarheidsonderzoek uitvoeren voor de zuidwestelijke tangente van Tielt, als missing link in de regionale weg Tielt – Kortrijk (N399-N50) en in het regionaal vrachtrouten netwerk, ter verbetering van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid in het centrum van Tielt. In afwachting van de realisatie van de zuidwestelijke tangente Tielt een aangepaste categorisering van wegen- en vrachtrouten netwerk hanteren dat de centra van Tielt en Meulebeke ontziet, waarbij proactief knelpunten inzake verkeersveiligheid worden weggewerkt.</p> <p>Inrichtingsstudie uitvoeren voor de regionale weg N37 van Ardoos tot en met Tielt. Deze studie zal de toekomstige inrichting van de N37 schetsen en oplossingen voorstellen (bv. slimme verkeerslichten, ongelijkgrondse kruisingen,...) voor de bestaande knelpunten langs het traject. Ook de inpassing van de fietssnelweg en de integratie van de kruisende infrastructuur voor auto-, vracht- en fietsverkeer komen aan bod.</p>		<p>Zie hoger: algemene beoordeling</p>	 
<p>16.1</p> <p>16.2</p>	<p>Lokaal wegennet</p> <p>De wegen die geen onderdeel vormen van het hoofdwegennet of het dragend netwerk verder categoriseren in lokale ontsluitingswegen en erftoegangswegen. De lokale besturen werken een voorstel uit waarop de vervoerregio advies kan geven.</p> <p>Het lokaal wegennet van lokale ontsluitingswegen en erftoegangswegen maximaal inrichten conform de inrichtingsprincipes voor lokale wegen</p>	<p>Het principe van interlokale mazen toepassen door de nodige maatregelen te nemen om doorgaand</p>	<p>Zie hoger: algemene beoordeling</p>	 

(nog in opmaak) en rekening houdend met de hiërarchische wegingdeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk.

verkeer (= verkeer zonder herkomst of bestemming binnen de interlokale maas) op lokale wegen te ontmoedigen. Voor de mazen: zie kaart wegencategorisering.

Logistiek en vrachtroutenetwerk

Goederenvervoer over water

- 17.1 Maximaal benutten van het potentieel van de rivierterminal in Roeselare, met aandacht voor de draagkracht van het omliggende wegennet en de leefbaarheid voor de inwoners.
- 17.2 Verder uitbouwen van de capaciteit van de rivierterminal in Wielsbeke, met aandacht voor de draagkracht van het omliggende wegennet en de leefbaarheid voor de inwoners.
- 17.3 Verder uitvoeren van het opwaarderingsproject voor het kanaal Roeselare-Leie.
- 17.4 Beter afspraken maken tussen verladers en logistieke dienstverleners door meer in te zetten op (digitaal en data-gestuurde) platformen die deze samenwerking kunnen bewerkstelligen en waardoor de info-uitwisseling gedigitaliseerd wordt om de efficiëntie van de binnenvaart te verbeteren.
- 17.5 Verder uitbouwen en evalueren van proefprojecten met onbemande vaartuigen ('watertrucks').

Zie MER's voor dit plan/project.

Zie MER's voor dit plan/project.

Zie MER's voor dit plan/project.

Goederenvervoer over het spoor

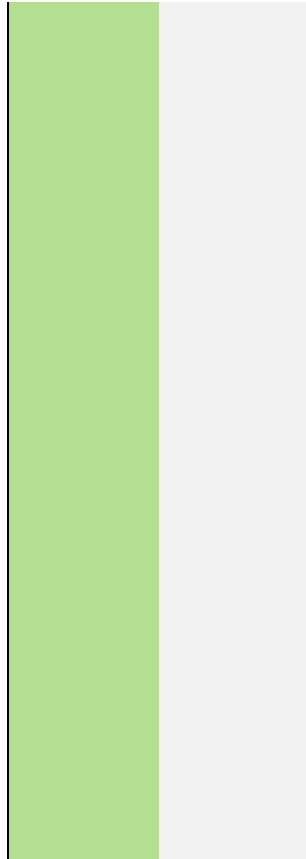
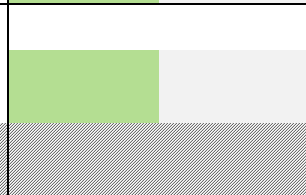
- 18.1 De vraag naar en volumes van goederenvervoer over het spoor beter in kaart brengen, om gerichtere keuzes te kunnen maken voor (onderzoek naar) nieuwe spoor- en/of overslaginfrastructuur inclusief rechtstreekse toegang tot bedrijven.

Capaciteit voor goederenverkeer op het spoornetwerk verhogen door uitwijksporen aan te leggen, met name op het traject van Kortrijk doorheen vervoerregio Midwest naar de havens in het noorden van Vlaanderen.

18.2

De spoorlijn dwarsst meerdere waterlopen (onder meer Heulebeek Kortrijk, Babilliebeke Rumbeke, St. Amandsbeek, Lichtervelde Huwijnsbeek, Handzamevaart, en andere) en gaat door zones die volgens de Overstromingskaarten 2023 fluviaal en/of pluviaal overstromingsgevoelig zijn (onder meer te Ingelmunster, Rumbeke vallei Babilliebeek; Roeselare vallei St Amandsbeek; Lichtervelde vallei Handzamevaart, Kerkebeek, en andere). Inname van deze gebieden betekent een negatieve

	<p>impact op hun C-bergende functie en op vlak van klimaatadaptatie. Dit is te vermijden door de inplanting van de uitwijksporen op bestaande taluds of deze uitwijksporen te plannen buiten kwetsbare zones.</p>	
<p style="text-align: center;"><u>Overige innovaties en trends</u></p> <p>Onderzoek naar de mogelijkheden om logistiek transport op lokaal niveau te faciliteren, verduurzamen en veiliger te maken (bijvoorbeeld stadsdistributie met cargobikes vanuit hubs aan de randen van de centra, kleinschalige (pakjes)leveringen aan Hoppinpunten, venstertijden voor leveringen in schoolomgevingen, ...).</p> <p>19.1 Onderzoek naar haalbaarheid en potentieel van nieuwe innovatieve systemen, zoals de Volodrone.</p> <p>19.2 Onderzoek naar haalbaarheid en potentieel van de aanleg van pijpleidingen voor grote logistieke stromen.</p> <p>19.3 De verborgen kosten van vrachtvervoer over de weg tegenover die van vrachtvervoer over water en spoor duidelijker in beeld brengen: de kost van milieuschade, van files, van ongevallen, ... via campagnes gericht aan bedrijven en verladers.</p> <p>19.4</p>		
<p style="text-align: center;"><u>Vrachtroutenetwerk</u></p> <p>Waar nodig tonnagebeperkingen – voor niet-bestemmingsverkeer - instellen of andere vrachtwagenwerende maatregelen nemen op wegen die geen onderdeel zijn van het vrachtroutenetwerk, afgestemd over de gemeentegrenzen heen en in overleg tussen de naburige gemeenten. Deze tonnagebeperkingen worden in kaart gebracht voor de volledige vervoerregio. Tonnagebeperkingen kunnen niet worden ingevoerd op de routes van het Vrachtroutenetwerk zoals goedgekeurd door de Vervoerregioraad.</p> <p>20.1 Het correcte gebruik van het vrachtroutenetwerk en de naleving van tonnagebeperkingen worden gestimuleerd door verplichte opname van het netwerk en de tonnagebeperkingen in GPS-systemen</p> <p>20.2 Waar nodig het vrachtroutenetwerk van hoofdvrachtroutes, regionale vrachtroutes en aanrijroutes verder verfijnen met lokale vrachtroutes.</p> <p>20.3 De kilometerheffing voor vrachtwagens sturend in plaats van volgend maken, als een instrument om samen met bijvoorbeeld tonnagebeperkingen het correct gebruik van het vrachtroutenetwerk af te dwingen:</p> <p>20.4</p>	<p>Zie hoger: algemene beoordeling</p> <p>De laagste tarieven op de hoofdvrachtroutes. Gemiddelde tarieven op de overige vrachtroutes. De hoogste tarieven op wegen die niet als vrachtroute geselecteerd zijn.</p>	
<p style="text-align: center;">Toegankelijkheid</p> <p style="text-align: center;"><u>Openbaar vervoer</u></p>		

<p>21.1</p> <p>21.2</p> <p>21.3</p> <p>21.4</p> <p>21.5</p> <p>21.6</p>	<p>Bushalte-infrastructuur maximaal toegankelijk inrichten voor personen met een motorische of visuele beperking, conform het Vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW, de doelstellingen van het Masterplan Toegankelijkheid (Departement MOV) en volgens de prioritering zoals beschreven in de visienota. Nieuwe bushaltes steeds toegankelijk inrichten.</p> <p>Treinstations toegankelijk inrichten.</p> <p>Sterker inzetten op de toegankelijkheid van bussen voor personen met een motorische of visuele beperking. Nieuwe bussen moeten hier steeds op voorzien zijn.</p> <p>Sterker inzetten op de toegankelijkheid van de treinen voor personen met een motorische of visuele beperking. Nieuwe treinen moeten hier steeds op voorzien zijn.</p> <p>Een laagdrempelige, eenvoudige en geïntegreerde manier van aankopen van abonnementen en tickets voorzien, ook voor wie digitaal minder vaardig is.</p> <p>Een eenvoudig en transparant sociaal of derde betalerssysteem voorzien voor inkomenszwakke groepen, zowel voor het reguliere openbaar vervoer als voor het Vervoer op Maat, inclusief deelwagens en deelfietsen. Dergelijke maatregelen moeten een betaalbare mobiliteit en openbaar vervoer garanderen voor iedereen.</p>	<p>Haltes toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking</p> <p>Informatiesystemen aangepast aan personen met een visuele beperking voorzien.</p> <p>Maximaal inzetten op visuele signalisatie.</p> <p>Overstaphaltes zo leesbaar mogelijk inrichten</p> <p>Stations toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking (o.a. personenlift naar de perrons)</p> <p>Informatiesystemen aangepast aan personen met een visuele beperking voorzien.</p> <p>Maximaal inzetten op visuele signalisatie.</p> <p>Stations zo leesbaar mogelijk inrichten.</p>	<p>Zie hoger: algemene beoordeling</p> <p>Zie hoger: algemene beoordeling</p> <p>Zie hoger: algemene beoordeling</p> <p>Zie hoger: algemene beoordeling</p> <p>Zie hoger: algemene beoordeling</p> <p>Zie hoger: algemene beoordeling</p> <p>Zie hoger: algemene beoordeling</p> <p>Zie hoger: algemene beoordeling</p> <p>Zie hoger: algemene beoordeling</p> <p>Zie hoger: algemene beoordeling</p>	
<p>22.1</p> <p>22.2</p>	<p style="text-align: center;"><u>Openbaar domein</u></p> <p>De toegankelijkheid van het openbaar domein verbeteren: bereikbaarheid van haltes (looproutes, oversteekplaatsen) en in het algemeen (voetpaden).</p> <p>Verkeerslichtengeregelde kruispunten waar de groentijd voor voetgangers onvoldoende is in kaart brengen en onderzoeken of een langere groentijd mogelijk is.</p>	<p>Zie hoger: algemene beoordeling</p>		

4.5.5.3. CUMULATIEVE EFFECTEN

Voor de discipline klimaat zijn de ontwikkelingen die leiden tot verdere reductie van emissies door verkeer relevant, onder meer de Europese emissienormen voor voertuigen en de algemene vergroening van de voertuigvloot.

Als de vergroening van de voertuigvloot ook leidt tot vergroening van het scheepvaartverkeer, zal het plan positief bijdragen door inzet op vrachtvervoer via waterlopen.

4.5.5.4. BESLUIT

Op vlak van klimaatmitigatie, is het plan een belangrijk instrument om de uitstoot van broeikasgassen door verkeer te beteugelen. Dit is bijzonder urgent. Daarom is de beoordeling significant positief (+3). Belangrijk is om daarbij ook in beeld te houden dat het plan niet als ongunstig neveneffect mag leiden tot verminderde C-fixatie (door verhardingen, door wegnemen vegetatie, door aantasting systemen die C sinks zijn).

Impact op klimaatadaptatie ontstaat waar nieuwe verhardingen aangelegd worden. De impact ontstaat doordat deze leiden tot inname van verkoelende elementen, doordat ze warmte vasthoudend zijn, doordat ze waterinfiltratie en waterberging verhinderen en doordat ze leiden tot verhoogde kwetsbaarheid in het plangebied.

TABEL 4-24 BEOORDELING RECEPTOR KLIMAAT

Effect	Beoordeling
Klimaatmitigatie	Globaal +3
Klimaatadaptatie	0/-1

4.5.6. Aftoetsing beleidsdoelstellingen

4.5.6.1. DOELSTELLING KLIMAATMITIGATIE

Het plan zal bijdragen tot een reductie in voertuigkilometers. Dit betekent een minder uitstoot van CO₂ (zie discipline lucht).

De broeikasgasemissies van transport blijven sinds 2005 schommelen rond 16.5 Mton CO₂eq. Maatregelen zoals het rekeningrijden voor goederentransport en de bijmenging van biobrandstoffen, worden uitgevlakt door het effect van stijgende transportstromen. Het relatieve aandeel van transport steeg van 15 % in 1990, naar 21 % in 2019 (Bron: vmm.be).

Dat alles motiveert dat een beleid dat deze verkeersemissies aanpakt en omzet in een significante daling broodnodig is. De impact van technische maatregelen is onzeker en vraagt tijd. Een meer gerichte inzet op de reductie van voertuigkilometers moet doorgevoerd worden, maar overstijgt de bevoegdheid en potentiële impact van het voorliggend plan.

Het plan draagt in belangrijke mate bij aan de doelstelling maar zorgt er niet in zijn eentje voor dat deze bereikt wordt.



Distance to target

- De doelstelling wordt gehaald
- De doelstelling is in zicht
- De doelstelling ligt nog veraf
- De doelstelling ligt nog zeer veraf

Beoordeling

- ↗ Sterk positieve bijdrage
- ↗ Positieve bijdrage
- = Beperkte tot geen bijdrage
- ↘ Negatieve bijdrage

4.5.6.2. DOELSTELLING KLIMAATADAPTATIE

Het Vlaams Klimaatadaptatieplan 2030 stelt dat infrastructuur klimaatrobuust moet zijn. Nieuwe projecten moeten voorbeeldstellend zijn op vlak van klimaatadaptatie. Er wordt verwezen naar onder meer Natuurtechnische ontwerpen (NTMB), ontharding, aanpassing van rioleringsystemen, koppeling met natuur- en waterdoelstellingen, e.d.

In voorliggend plan wordt hier niet naar verwezen – noch op niveau bouwstenen, noch op niveau acties. Dit zal bij verdere doorwerking van de acties opgenomen moeten worden.

In tegendeel, kan verwacht worden dat het voorliggend plan zal leiden tot nieuwe verhardingen en ruimtebeslag.

Het plan voorziet beperkte ambities om te ontharden bij parkeerzones. Dit is beperkt en ruim onvoldoende en zal zeker niet compenseren voor de impact van de bijkomende verhardingen.

Verder verwijst het plan niet naar andere elementen van klimaatadaptatie (integreren verkoelende elementen, schaduwwerking, e.d.)

Het plan draagt dan ook niet bij aan de doelstelling.



Distance to target

- De doelstelling wordt gehaald
- De doelstelling is in zicht
- De doelstelling ligt nog veraf
- De doelstelling ligt nog zeer veraf

Beoordeling

- ↗ Sterk positieve bijdrage
- ↗ Positieve bijdrage
- = Beperkte tot geen bijdrage
- ↘ Negatieve bijdrage

4.5.7. Aanbevelingen en monitoring

4.5.7.1. AANBEVELINGEN MBT KLIMAATMITIGATIE

De belangrijkste aanbeveling is het vermijden van bijkomende verhardingen en het verwijderen van overbodige verhardingen.

De verhardingen die overgedimensioneerd zijn of minder gebruikt worden moeten bij voorkeur (deels of geheel) opgebroken worden. Het terug laten ontwikkelen van bodems en vegetaties verhoogt de C-opslagcapaciteit. Dit wordt een belangrijke uitdaging bij de studies die voorzien

zijn als acties 6.1 en 6.2. Deze zouden een resultaatsverbintenis op vlak van minder verharde oppervlakte in deze toch al sterk verharde vervoerregio moeten opnemen.

Bij de aanleg van nieuwe infrastructuren (zie hoger: onder meer ontvlechten, vergevingsgezinde wegen, verbreden van fietspaden, missing links fietspaden, verbindingen op BFF, aanpassen hoofdwegennet en dragend netwerk) mag geen inname gebeuren van bodemtypes en vegetaties die een belangrijke bijdrage leveren aan C-fixering. Ook moeten de geschikte technieken toegepast worden zodat geen verdroging ter hoogte van veenbodems ontstaat.

Bij transport via de waterweg moet gezocht worden naar technische mogelijkheden die de uitstoot van broeikasgassen onder controle houdt.

4.5.7.2. MBT KLIMAATADAPTATIE

Het is uitermate belangrijk dat elke concrete realisatie van nieuwe infrastructuren in uitvoering van dit plan vergezeld wordt van klimaatadaptieve maatregelen zoals integreren van verkoelende elementen (water, opgaande beplanting, bebossing).

De verhardingen die overgedimensioneerd zijn of minder gebruikt worden moeten bij voorkeur opgebroken worden of heringericht in waterdoorlaatbare en hittebestendige materialen. Dit is ook in functie van adaptatie relevant. De ambitie moet hoog zijn.

Waar niet onthard kan worden, moet ter hoogte van de verzegelde oppervlaktes de nodige maatregelen voorzien zijn zodat alle hemelwater, ook tijdens hevige regenval, lokaal kan opgevangen worden (buffering) om vervolgens in de bodem te infiltreren. De leidraad moet zijn dat elke druppel regenwater die in de riolering terecht komt, een druppel te veel is. We hebben die druppels meer dan nodig.

Nieuwe infrastructuren moeten klimaatrobuust aangelegd worden, vb. aangepaste wegbedekking die robuust is bij hittepieken.

Infrastructurele maatregelen mogen de migratie van planten- en diersoorten niet in de weg staan, want dit is essentieel in het behoud ervan bij klimaatverandering. Ontsnipperende maatregelen moeten in elk project geïntegreerd worden.

4.5.7.3. MONITORING

De evolutie van verharde oppervlaktes, die gemonitord wordt op Vlaams niveau, moet in de VVR opgevolgd worden.

4.5.8. Leemten in de kennis

Gelet de graad van abstractie van het plan is het niet mogelijk om de impact op het klimaat concreet te becijferen.

5. EINDSYNTHESE

5.1. Besluit verwachte effecten

Globaal genomen leidt het plan tot positieve milieueffecten. Hieronder worden de verwachte milieueffecten per receptor samengevat.

De milieueffecten voor de **receptor mens-gezondheid** zijn overwegend positief. De effecten op geluid zijn beperkt positief, op lucht beperkt positief tot positief, voor verkeersveiligheid positief tot zeer positief en voor fysiek, mentaal en sociaal welzijn eveneens positief.

De belangrijkste positieve effecten ontstaan door modal shift naar meer duurzame vervoersmodi en verschuiving van emissies door wijziging van verkeersstromen naar locaties met minder geïmpacteerden. Daarnaast formuleert het plan ook specifieke acties gericht op het verhogen van de verkeersveiligheid en het toegankelijk maken van het openbaar vervoer voor iedereen.

Voor de **receptor ruimte** zijn de milieueffecten positief. De effecten van de visie op de ruimtelijke samenhang en de gebruikswaarde zijn positief, op het ruimtebeslag en de belevingswaarde beperkt positief. De concrete acties geven uitvoering aan deze positieve effecten, met uitzondering van het ruimtebeslag. De beperkt positieve impact van de visie wordt niet vertaald in de acties: deze omvatten veel infrastructuurprojecten met een (beperkt) bijkomend ruimtebeslag. De indirecte positieve invloed op langere termijn, door de bijdrage aan de verdichting in het stedelijk weefsel en de kernen, onder invloed van de gewijzigde modal shift, komt daarbij slechts beperkt tot uiting in de acties. Dit vereist immers bijkomende ruimtelijke acties die niet binnen de scope van dit mobiliteitsplan vallen.

De milieueffecten voor de **receptor biodiversiteit** hangen sterk af van de locatiekeuze en concrete inrichting of ontwerp van de bouwsteen of actie. Omdat deze informatie op niveau van dit strategisch plan niet beschikbaar is, wordt uitgegaan van de worst-case beoordeling.

De belangrijkste positieve effecten ontstaan door de vermindering van atmosferische emissies van stikstofverbindingen. Dit zal leiden tot vermindering van atmosferische depositie in kwetsbare natuur. Toch moet opgepast worden voor emissies door transport via waterweg.

Bij de **receptor klimaat** wordt een onderscheid gemaakt tussen klimaatmitigatie en klimaatadaptatie. Op vlak van klimaatmitigatie, is het plan een belangrijk instrument om de uitstoot van broeikasgassen door verkeer te beteugelen. Dit is bijzonder urgent. Daarom is de beoordeling significant positief (+3). Belangrijk is om daarbij ook in beeld te houden dat het plan niet als ongunstig neveneffect mag leiden tot verminderde C-fixatie (door verhardingen, door wegnemen vegetatie, door aantasting systemen die C sinks zijn).

Impact op klimaatadaptatie ontstaat waar nieuwe verhardingen aangelegd worden. De impact ontstaat doordat deze leiden tot inname van verkoelende elementen, doordat ze warmte vasthoudend zijn, doordat ze waterinfiltratie en waterberging verhinderen en doordat ze leiden tot verhoogde kwetsbaarheid in het plangebied.

Effectengroep	Beoordeling visie
Receptor mens	
Geluid	+1
Lucht	+1/+2
Verkeersveiligheid	+2/+3
Fysiek, mentaal en sociaal welzijn	+2
Receptor ruimte	
Ruimtelijke samenhang	+2
Ruimtebeslag	+1
Ruimtelijke kwaliteit Gebruikswaarde	+2
Ruimtelijke kwaliteit Belevingswaarde	+1
Receptor biodiversiteit	
Ecotooppinname of - creatie	0 indien bestaande infrastructuur -1 tot -3: indien nieuwe infrastructuur
Versnippering / ontsnippering	0 indien bestaande infrastructuur en geen bijkomende verstoring -1 tot -3: indien nieuwe infrastructuur
Verstoring (geluid, licht, visueel)	0 indien geen bijkomende verstoring -1 tot -3: indien nieuwe verstoringbronnen
Vermesting en verzuring via lucht	+2
Waterkwaliteit / impact hydrologische standplaatskwaliteit	-3 indien verstoring van verdroginggevoelige ecotopen
Receptor klimaat	
Klimaatmitigatie	+3
Klimaatadaptatie	0/-1

5.2. Besluit voortoets passende beoordeling

Het plangebied overlapt met 1 Habitatrictlijngebied.

Rekening houdend met:

- de kenmerken en het abstractieniveau van het plan,
- dat het plan leidt tot een reductie van atmosferische emissies van broeikasgassen en stikstofoxides. Dit heeft een positieve impact op de beschermde gebieden.
- dat bij de concrete doorwerking van een bouwsteen, moet bij het definiëren van de locatiekeuze en de ontwerpvariant inname vermeden worden, vermeden worden dat nieuwe infrastructuur in de open ruimte tussen deelgebieden van een SBZ komt, vermijden dat geluidemissies ter hoogte van de SBZ gebieden toenemen, alternatieven gezocht worden voor verlichting van leefgebieden van lichtmijdende soorten en vermeden worden dat er een impact is op de hydrologische standplaatskenmerken van verdroginggevoelige

natuurtypes. Waar er bestaande barrières zijn, kan het plan een hefboom zijn om ecopassages te integreren.

- de randvoorwaarde dat de verdere uitwerking van de maatregelen telkens afgetoetst worden aan de ruimtelijk-ecologische draagkracht waarbij de impact van een ruimte-inname, de impact op barrièrewerking, de eventuele verstorende impact en de impact op de hydrologische standplaatskenmerken afgetoetst worden aan de instandhoudingsdoelstellingen.

wordt besloten dat het plan geen risico inhoudt op het veroorzaken van significant negatieve effecten op de aanwezige Habitat- en Vogelrichtlijngebieden of Bijlage III soorten van het Natuurdecreet. Voor het voorliggend plan dient geen passende beoordeling te worden opgemaakt.

5.3. Overzicht aanbevelingen en voorstellen tot monitoring

Bij de **receptor mens-gezondheid** is de beoordeling van de visie positief. Wel kunnen er nog een aantal aanbevelingen geformuleerd worden voor andere overheden:

- Bijkomende maatregelen om een nog sterkere modal shift te realiseren, bv.:
 - o Voldoende ruim aanbod openbaar vervoer;
 - o Invoeren slimme kilometerheffing;
 - o Afschaffen van salariswagens en het extralegaal voordeel van bedrijfswagens;
 - o Afschaffen van de tankkaart als looncompensatie;
 - o Hervormen van de Vlaamse autofiscaliteit, zodat veel sterker gedifferentieerd wordt tussen de echte zero-emissievoertuigen en de rest.
- Meer inzetten op goederenvervoer via spoor (voornamelijk via elektrische tractie) en water (waarbij ook vergroening van de schepen belangrijk is).
- Treinspooroverwegen veiliger maken.
- Maximaal ontharden, volop gaan voor halfverharding en integreren van voldoende groen naast verharde oppervlakten.

Bij de **receptor ruimte** is de beoordeling van de visie positief. Wel kunnen er een aantal aanbevelingen geformuleerd worden met betrekking tot het ruimtebeslag:

- De concrete acties bevatten acties waarvan een beperkt ruimtebeslag verwacht kan worden. Ook al zijn dit noodzakelijke schakels om op langere termijn te komen tot een betere modal shift die op zijn beurt tot minder ruimtebeslag gaat leiden, toch kunnen er ook nu reeds bijkomende concrete onthardingsacties of ruimtebesparende maatregelen opgenomen worden:
 - Bv principes met betrekking tot intensiever gebruik van parkeervoorzieningen:
 - . Meervoudig gebruik van private parkeerplaatsen, vb. parkeerplaatsen winkels bundelen, medegebruik parkeerplaatsen van bedrijven door aangrenzende bewoners, ...
 - . Gebundelde parkeerplaatsen voor vrachtwagens
 - Bv principes materiaalgebruik:
 - . Waterdoorlatende materialen bij minder intensief gebruikte infrastructuur zoals overloopparkings, wandelpaden
 - . Toepassen van principe van groenbermen / wadi's grachten bij grote te verhardene oppervlaktes
 - . Gebruik van onverharde stroken bij het vergevingsgezind maken van wegen
 - . Ontharden.

Deze maatregelen zorgen niet enkel voor een kleiner ruimtebeslag, de gebruikswaarde van de gronden stijgt ook daar ze optimaler kan benut worden door hoofdfuncties zoals publieke verblijfsruimte wonen, bedrijvigheid, ...

Bij de **receptor biodiversiteit** worden de volgende aanbevelingen geformuleerd:

Beperken ecotoopinname

- Doordachte locatiekeuze van de nieuwe infrastructuur: ter hoogte van bestaande verhardingen en hierbij waardevolle en beschermde ecotopen of leefgebieden vrijwaren.
- Zuinig ruimtegebruik
- Parkeerzones: meerlaags, gecombineerd met andere functies, bestaande verhardingen
- Geen werken ter hoogte van groenzones in het broedseizoen.
- Controle op holtebewonende vleermuizen
- Vergevingsgezinde wegen met bomen.

Beperken versnippering:

- Maximaal ter hoogte van bestaande verhardingen of infrastructuur gebundeld.
- Integreer van ontsnipperende maatregelen.
 - Faunapassages
 - Zeker thv waterlopen

Beperken verstoring waterhuishouding

- Maximaal opbreken overbodige verhardingen
- Maximaal vermijden bijkomende verhardingen
 - Zuinig ruimtegebruik
 - opbreken van overbodige verhardingen
 - nieuwe (waterdoorlatende) materialen.
- Er moet ingezet worden op voldoende infiltratiecapaciteit.
- Langsgrachten mogen niet drainerend werken
- Alle mogelijke maatregelen moeten genomen worden om verontreiniging door vervuild afstromend wegwater of calamiteiten te vermijden.

Beperken verstoring geluid, licht en beweging

- Bundelen van infrastructuur.
- Vermijden van nieuwe storende verlichtingsbronnen nabij kwetsbare natuur
- Geluidmilderende maatregelen thv kwetsbare natuur
 - Inclusief afwegen snelheidsbeperkingen.
- Maatregelen om verlichtingshinder te beperken als verlichting niet te vermijden is
 - Verlicht enkel een deel van de nacht;
 - Beperk de intensiteit van het licht
 - afgeschermd armaturen (eventueel gecombineerd met hogere boomkruinen)
 - Gebruik een aangepast kleurenspectrum.
- Maatregelen om verstoring door beweging te beperken
 - Landschappelijke inkleding

Bij de **receptor klimaat** worden de volgende aanbevelingen geformuleerd:

Aanbevelingen met betrekking tot klimaatmitigatie

- Verwijderen overtollige of minder gebruikte verhardingen.
- Parkeerinfrastructuur maximaal ontharden en volop te gaan voor halfverharding en integreren van voldoende groen
- Bij de aanleg van nieuwe infrastructuren
 - geen inname van bodemtypes en vegetaties die een belangrijke bijdrage leveren aan C-fixering.
 - de geschikte technieken zodat geen verdroging ter hoogte van veenbodems ontstaat.
- Bij transport via de waterweg moet gezocht worden naar technische mogelijkheden die de uitstoot van broeikasgassen onder controle houdt.

Aanbevelingen met betrekking tot klimaatadaptatie

- klimaatadaptieve maatregelen zoals integreren van verkoelende elementen (water, opgaande beplanting, bebossing).
- Verwijderen overtollige of minder gebruikte verhardingen
- maximaal ontharden van infrastructuur en daarbij vegetatie integreren,
- Waar niet onthard kan worden, moeten de nodige maatregelen voorzien zijn voor buffering en infiltratie van water
- Klimaatrobuust aanleggen van vb. wegbedekking die robuust is bij hittepieken.
- Ontsnipperende maatregelen moeten in elk project geïntegreerd worden.

Verder wordt voorgesteld om de evolutie van verharde oppervlaktes met betrekking tot infrastructuur, die gemonitord wordt op Vlaams niveau, op te volgen in de vervoerregio.

5.4. Leemten in de kennis

Het plan betreft een strategische visie. De beoordeling van de milieueffecten gebeurt dan ook op basis van de mate van detail waarin de planintenties beschreven zijn.

6. WIJZIGINGEN PLANVOORNEMEN

Na de opmaak van het MER zijn er nog verdere fijnstellingen en wijzigingen doorgevoerd aan het RMP, de visienota en de actietabel. Dit op basis van verder overleg met de actoren of aanbevelingen uit het MER...

6.1. Wijzigingen RMP n.a.v. aanbevelingen uit het MER

De hoger geformuleerde aanbevelingen zijn als volgt verwerkt in het Regionaal Mobiliteitsplan:

TABEL 6-1: VERWERKING AANBEVELINGEN VAN HET MER IN HET RMP

Receptor	Aanbeveling	Verwerkt in RMP	Omschrijving verwerking
Mens - gezondheid	Bijkomende maatregelen om een nog sterkere modal shift te realiseren, zoals: <ul style="list-style-type: none"> o Voldoende ruim aanbod openbaar vervoer; o Invoeren slimme kilometerheffing; o Afschaffen van salariswagens en het extralegaal voordeel van bedrijfswagens; o Afschaffen van de tankkaart als looncompensatie; o Hervormen van de Vlaamse autofiscaliteit, zodat veel sterker gedifferentieerd wordt tussen de echte zero-emissievoertuigen en de rest. 	Deels opgenomen	In de visienota en actietabel wordt verwezen naar de nood aan een voldoende aanbod openbaar vervoer. Verder worden ook een slimme kilometerheffing, het uitrollen van een mobiliteitsbudget of het afbouwen van salariswagens vermeld. Dit zijn echter elementen die op een hoger niveau (Vlaams en federaal) moeten worden bekeken.
Mens - gezondheid	Meer inzetten op goederenvervoer via spoor (voornamelijk via elektrische tractie) en water (waarbij ook vergroening van de schepen belangrijk is).	Deels opgenomen	In de visie en actietabel wordt verwezen naar innovatieve systemen van transport over water (3.10 thema logistiek), de uitdagingen voor het spoor, en innovaties in logistiek in het algemeen. Hierbij merkt de vervoerregio op dat het potentieel van transport over water en spoor in de vervoerregio eerder beperkt is.
Mens - gezondheid	Treinspooroverwegen veiliger maken	Opgenomen	Op federaal niveau zet Infrabel in op het veiliger maken van overwegen. In de visienota wordt dit expliciet onderschreven door de vervoerregio.
Mens - gezondheid	Maximaal ontharden, volop gaan voor halfverharding en integreren van voldoende groen naast verharde oppervlakten	Opgenomen	In de visienota is dit opgenomen in thema 'transportinfrastructuur'

Receptor	Aanbeveling	Verwerkt in RMP	Omschrijving verwerking
Ruimte	<p>De concrete acties bevatten acties waarvan een beperkt ruimtebeslag verwacht kan worden. Ook al zijn dit noodzakelijke schakels om op langere termijn te komen tot een betere modal shift die op zijn beurt tot minder ruimtebeslag gaat leiden, toch kunnen er ook nu reeds bijkomende concrete onthardingsacties of ruimtebesparende maatregelen opgenomen worden: Bv principes met betrekking tot intensiever gebruik van parkeervoorzieningen: - Meervoudig gebruik van private parkeerplaatsen, vb. parkeerplaatsen winkels bundelen, medegebruik parkeerplaatsen van bedrijven door aangrenzende bewoners, ...; - Gebundelde parkeerplaatsen voor vrachtwagens</p>	Opgenomen	In de visienota is vermeld dat vrachtwagenparkeren in het bijzonder bij voorkeur collectief moet worden. In de actietabel wordt ook verwezen naar meervoudig gebruik van overige parkings.
Ruimte	<p>Bv principes materiaalgebruik: Waterdoorlatende materialen bij minder intensief gebruikte infrastructuren zoals overloopparkings, wandelpaden . Toepassen van principe van groenbermen / wadi's grachten bij grote te verhardende oppervlaktes . Gebruik van onverharde stroken bij het vergevingsgezind maken van wegen . Ontharden.</p>	Opgenomen	In de visienota is opgenomen dat er maximaal gebruik wordt gemaakt van waterdoorlatende verharding en het toepassen van verkoelende elementen.
Biodiversiteit	<p>Beperken ecotooppinname Doordachte locatiekeuze van de nieuwe infrastructuur: bij voorkeur ter hoogte van bestaande verhardingen. Het is van groot belang om waardevolle en beschermde ecotopen of leefgebieden te vrijwaren. Bijzondere aandacht moet uit gaan naar ecotopen met hoge bijdrage in het kader van de klimaatproblematiek en die moeilijk vervangbaar zijn. Specifiek gaat het om (oude) boscosystemen en oude/permanente graslanden (zie ook de beschermde graslanden). Ook waterrijke gebieden moeten maximaal ontzien worden. . Geen werken ter hoogte van groenzones in het broedseizoen. Controleer ook elke boom op holtebewonende vleermuizen in de periodes dat deze dieren in bomen hun kolonies vormen. . Bijkomende parking moet steeds binnen een verhaal van zuinig ruimtegebruik met meerlaags parkeren, parkeren t.h.v bestaande verhardingen (bedrijventerreinen, parkings scholen,...). . Vergevingsgezinde wegen met bomen door bv. de snelheidslimiet te verlagen. . Groene inkleding van infrastructuur, restruimtes, e.d.</p>	Deels opgenomen	Deze aanbevelingen gelden grotendeels bij het verder concretiseren van specifieke projecten. Het RMP doet geen uitspraken over specifieke tracés of locatiekeuzes. In de visienota wordt wel omschreven hoe de vervoerregio bedachtzaam wenst om te springen met bijkomend ruimtebeslag.
Biodiversiteit	<p>Beperken versnippering: .Maximaal situeren van de nieuwe verbinding of overige infrastructuur ter hoogte van bestaande verhardingen of infrastructuur of ermee gebundeld. . Elk plan of project dat voorziet in (aanpassing van) infrastructuur nabij waardevolle natuur, moet ontsnipperende maatregelen integreren. . Ook bij het dwarsen van waterlopen, kan een versnipperende impact ontstaan. Dat is te ondervangen door het aanpassen van de dwarsende structuur (overdimensioneren zodat de oevers door kunnen lopen, faunamaatregelen integreren).</p>	Deels opgenomen	Deze aanbevelingen gelden bij het verder concretiseren van specifieke projecten. Het RMP doet geen uitspraken over specifieke tracés. Op strategischer niveau omschrijft thema ruimte in de visienota de nood om bijkomende infrastructuur en knooppunten voor vervoersstromen zoveel mogelijk te bundelen en te koppelen aan bestaande concentraties van voorzieningen.

Receptor	Aanbeveling	Verwerkt in RMP	Omschrijving verwerking
Biodiversiteit	<p>Beperken verstoring waterhuishouding</p> <ul style="list-style-type: none"> · Het vermijden van bijkomende verhardingen is een uitgangspunt. Dit gebeurt door zuinig ruimtegebruik, opbreken van overbodige verhardingen en gebruik van nieuwe (waterdoorlatende) materialen. · Er moet ingezet worden op voldoende infiltratiecapaciteit. · Langsgrachten moeten zo gedimensioneerd worden dat zij niet drainerend werken voor de omgeving. Elke druppel regenwater die naar zee stroomt, is een verlies. · Toepassing van bemaling is zo veel mogelijk te vermijden. Als het niet anders kan, moet de bemalingstechniek zo gekozen worden dat er geen verdrogende impact op natuurkernen ontstaat. <p>Alle mogelijke maatregelen moeten genomen worden om verontreiniging door vervuild afstromend wegwater of calamiteiten te vermijden.</p> <ul style="list-style-type: none"> · Ontharden van overbodige wegenis en overige verhardingen. Ook bij het downgraden van wegenis, moet nagegaan worden of deze nog verhard moet zijn of eerder in halfverharding kan. 	Deels opgenomen	<p>Op strategisch niveau omschrijf de visienota het potentieel om overgedimensioneerde infrastructuur te ontharden of anders in te richten (zie thema ruimte).</p> <p>Deze aanbevelingen kunnen verder worden meegenomen bij het uitwerken van effectieve projecten.</p>
Biodiversiteit	<p>Beperken verstoring geluid, licht en beweging</p> <p>Verstoring wordt in belangrijke mate beperkt door het bundelen van infrastructuren. Geluidverstoring moet bij verdere detaillering van de maatregelen verder onderzocht worden. Daarbij zal overwogen moeten worden in hoeverre geluidmilderende maatregelen mogelijk zijn.</p> <p>Algemeen blijkt dat het beperken van de snelheid van gemotoriseerd verkeer een belangrijke insteek vormt.</p> <p>Het is belangrijk, om de lichtimpact op de omgeving te minimaliseren. Een recent advies van INBO bevat de volgende krachtlijnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Vermijd verlichting; · Verlicht enkel een deel van de nacht; · Beperk de intensiteit van het licht en vermijd strooilicht door afgeschermd armaturen (eventueel gecombineerd met hogere boomkruinen); · Gebruik een aangepast kleurspectrum. <p>Tenslotte betreffende het vermijden van verstoring door beweging, is het landschappelijk inkleden van de infrastructuur te overwegen. Belangrijk hierbij is dat dit niet conflicteert met overige habitatvereisten van relevante fauna en flora. Zo is het vb. nabij de overwinteringsgebieden van ganzen niet aan de orde om weginfrastructuur in te kleden met opgaande bomen. In het Houtland zal dit wel wenselijk zijn. Deze gebiedsgerichte differentiëring is noodzakelijk.</p>	Deels opgenomen	<p>Deze aanbevelingen gelden bij het verder concretiseren van specifieke projecten. Het RMP doet geen uitspraken over specifieke tracés.</p> <p>Op strategischer niveau omschrijft thema ruimte in de visienota de nood om bijkomende infrastructuur en knooppunten voor vervoersstromen zoveel mogelijk te bundelen en te koppelen aan bestaande concentraties van voorzieningen. Voor wat betreft verlichting omschrijft de actietabel de nood aan slimme verlichting.</p>
Biodiversiteit	<p>Verzuring en vermesting door emissies goederentransport via water</p> <p>Alle noodzakelijke maatregelen voor een vergroening van het transport via water moeten genomen worden.</p>	Deels opgenomen	<p>Binnen thema logistiek wordt verwezen naar technologische innovaties in het goederenvervoer</p>

Receptor	Aanbeveling	Verwerkt in RMP	Omschrijving verwerking
Klimaat	De belangrijkste aanbeveling is het vermijden van bijkomende verhardingen en het verwijderen van overbodige verhardingen. De verhardingen die overgedimensioneerd zijn of minder gebruikt worden moeten bij voorkeur (deels of geheel) opgebroken worden. Het terug laten ontwikkelen van bodems en vegetaties verhoogt de C-opslagcapaciteit. Dit wordt een belangrijke uitdaging bij de studies die voorzien zijn als acties 6.1 en 6.2. Deze zouden een resultaatsverbintenis op vlak van minder verharde oppervlakte in deze toch al sterk verharde vervoerregio moeten opnemen. Bij de aanleg van nieuwe infrastructures (zie hoger: onder meer ontvlechten, vergevingsgezinde wegen, verbreden van fietspaden, missing links fietspaden, verbindingen op BFF, aanpassen hoofdwegennet en dragend netwerk) mag geen inname gebeuren van bodemtypes en vegetaties die een belangrijke bijdrage leveren aan C-fixering. Ook moeten de geschikte technieken toegepast worden zodat geen verdroging ter hoogte van veenbodems ontstaat. Bij transport via de waterweg moet gezocht worden naar technische mogelijkheden die de uitstoot van broeikasgassen onder controle houdt.	Deels opgenomen	Op strategisch niveau, wordt in thema 'ruimte' wordt expliciet omschreven dat overgedimensioneerde wegen actief moeten worden onthard en vergroend. De actietabel omschrijft de nood om de selecties te monitoren en te evalueren. Bij eventuele evoluties in het aantal uitbewegingen, kan dus telkens worden bekeken in welke mate ontharding mogelijk is. Binnen thema 'parkeren' wordt o.m. verwezen naar mogelijkheden om halfverharding te voorzien, en wordt nadrukkelijk aandacht gevraagd voor het bedachtzaam en zuinig omgaan met het bijkomende ruimtebeslag. Specifieke aandachtspunten rond de aanwezige vegetatie dienen te worden bekeken bij het uitwerken van specifieke projecten. Daarnaast omschrijft de visienota innovaties in transport via de waterwegen.
Klimaat	Het is uitermate belangrijk dat elke concrete realisatie van nieuwe infrastructures in uitvoering van dit plan vergezeld wordt van klimaatadaptieve maatregelen zoals integreren van verkoelende elementen (water, opgaande beplanting, bebossing). De verhardingen die overgedimensioneerd zijn of minder gebruikt worden moeten bij voorkeur opgebroken worden of heringericht in waterdoorlaatbare en hittebestendige materialen. Dit is ook in functie van adaptatie relevant. De ambitie moet hoog zijn. Waar niet onthard kan worden, moet ter hoogte van de verzegelde oppervlaktes de nodige maatregelen voorzien zijn zodat alle hemelwater, ook tijdens hevige regenval, lokaal kan opgevangen worden (buffering) om vervolgens in de bodem te infiltreren. De leidraad moet zijn dat elke druppel regenwater die in de riolering terecht komt, een druppel te veel is. We hebben die druppels meer dan nodig. Nieuwe infrastructures moeten klimaatrobuust aangelegd worden, vb. aangepaste wegbedekking die robuust is bij hittepieken. Infrastructurele maatregelen mogen de migratie van planten- en diersoorten niet in de weg staan, want dit is essentieel in het behoud ervan bij klimaatverandering. Ontsnipperende maatregelen moeten in elk project geïntegreerd worden.	Deels opgenomen	De visienota omschrijft dat er moet worden ingezet op halfverharding en het toevoegen van verkoelende elementen. Daarnaast omschrijft de visienota hoe er bedachtzaam kan worden omgesprongen met bijkomend ruimtebeslag.
Klimaat	De evolutie van verharde oppervlaktes moet in de VVR gemonitord worden.	Opgenomen	In thema 'ruimte' wordt omschreven dat er moet worden gestreefd naar een daling van de verharding

6.2. Wijzigingen visienota na verder overleg

Daarnaast is de visienota, die nog niet definitief was bij de opmaak van de milieubeoordeling, in overleg met de ambtelijke werkgroep en de vervoerregioraad nog beperkt bijgestuurd. Ten opzichte van de in de hiervoor opgenomen effectenbespreking zijn dit volgende wijzigingen:

TABEL 6-2: WIJZIGINGEN VISIENOTA

Hoofdstuk	Versie MER	Finale versie	Aanleiding
3.1 Veiligheid	Afhankelijk van de intensiteiten en de netwerkfunctie voor gemotoriseerd verkeer en fietsers in respectievelijk de wegcategorisering en het fietsnetwerk zetten we in op conflictvrije lichtenregelingen op kruispunten.	Afhankelijk van de intensiteiten en de netwerkfunctie voor gemotoriseerd verkeer en fietsers in respectievelijk de wegcategorisering en het fietsnetwerk zetten we in op conflictvrije lichtenregelingen op kruispunten. Ook spooroverwegen richten we veiliger in. Bij de (her)aanleg van weginfrastructuur hebben we aandacht voor de biodiversiteit en klimaatmitigatie en -adaptatie: we vermijden verstoring en inname van waardevolle ecotopen en lijnbeplantingen en zoeken naar ontsnipperende maatregelen, zoals faunapassages om de migratie van soorten te ondersteunen. We streven naar maximale bundeling en landschappelijke inkleding van infrastructures, afgestemd op de omgeving, en minimale verstoring van de waterhuishouding. We stellen een maximaal gebruik van waterdoorlatende verharding of halfverharding voor en zetten in op infiltratie en buffering van het hemelwater. We streven bovendien naar het inbrengen van verkoelende elementen, gebruiken waar mogelijk aangepaste, hittebestendige wegverhardingen en behouden maximaal vegetaties met koolstofopslag..	Toegevoegd op basis van aanbevelingen MER
3.2 Ruimte	(toevoeging nieuwe paragraaf in onderdeel 'transportinfrastructuur')	Parallel gaan we na welke bestaande infrastructures overgedimensioneerd zijn of een te hoge verhardingsgraad hebben.	Toegevoegd op basis van aanbevelingen MER
3.2 Ruimte	Parallel gaan we na welke infrastructures overgedimensioneerd zijn of een te hoge verhardingsgraad hebben.	Parallel gaan we na welke bestaande infrastructures overgedimensioneerd zijn of een te hoge verhardingsgraad hebben.	Verduidelijking
3.2 Ruimte	We gaan op zoek naar wegen die overgedimensioneerd zijn voor het gemotoriseerd verkeer, en bijgevolg (gedeeltelijk) onthard of afgeschaft kunnen worden.	We gaan op zoek naar wegen die overgedimensioneerd zijn voor het gemotoriseerd verkeer of wegen waarvan we na opvolging van de intensiteiten een gedaald gebruik vaststellen. Deze wegen kunnen bijgevolg (gedeeltelijk) onthard of afgeschaft worden.	Bijgestuurd op basis van aanbevelingen MER
3.3 Fiets	Het lokaal fietsnetwerk zet maximaal in op het veilig bereikbaar maken van scholen. Waar nodig passen we ook de schoolomgeving zelf aan volgens het ontvlechtingsprincipe, zodat kinderen vanaf 10 jaar zelfstandig naar school kunnen fietsen, maar we kijken naast de schoolomgeving zelf ook naar de schoolroutes	Het lokaal fietsnetwerk zet maximaal in op het veilig bereikbaar maken van scholen. Waar nodig passen we ook de schoolomgeving zelf aan volgens het ontvlechtingsprincipe (al dan niet op basis van herverdeling van de reeds ingenomen ruimte), zodat kinderen vanaf 10 jaar zelfstandig naar school kunnen fietsen, maar we kijken naast de schoolomgeving zelf ook naar de schoolroutes	Verduidelijking
3.6 Parkeren	Voor het succes van de randparkings is afstemming met het parkeerbeleid in de centra en aandacht voor de (sociale) veiligheid essentieel.	Voor het succes van de randparkings is afstemming met het parkeerbeleid in de centra en aandacht voor de (sociale) veiligheid essentieel. Bij de aanleg van nieuwe parkings maken we maximaal gebruik van waterdoorlatende materialen	Bijgestuurd op basis van aanbevelingen MER

Hoofdstuk	Versie MER	Finale versie	Aanleiding
3.6 Parkeren	Waar mogelijk wordt vrachtwagenparkeren maximaal opgevangen op het privaat terrein van de betreffende bedrijven.	Waar mogelijk wordt vrachtwagenparkeren maximaal opgevangen op het privaat terrein van de betreffende bedrijven (waar mogelijk collectief gebruik door meerdere bedrijven).	Bijgestuurd op basis van aanbevelingen MER
3.6 Parkeren	Waar mogelijk zoeken we ook mogelijkheden om bestaande infrastructuur hiervoor geschikt te maken, bijvoorbeeld door bedrijvzones uit te rusten met faciliteiten voor vrachtwagens (en vrachtwagenchauffeurs), in overleg en participatie met de bedrijven aanwezig op de bedrijvzone. Bestaande faciliteiten aanpassen past binnen de operationele doelstelling om het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem te herleiden naar 0 tegen 2050 .	Waar mogelijk zoeken we ook mogelijkheden om bestaande infrastructuur hiervoor geschikt te maken, bijvoorbeeld door bedrijvzones uit te rusten met faciliteiten voor vrachtwagens (en vrachtwagenchauffeurs), in overleg en participatie met de bedrijven aanwezig op de bedrijvzone. Bestaande faciliteiten aanpassen en gebruik maken van collectief gebruikte terreinen in de bedrijvzone past binnen de operationele doelstelling om het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem te herleiden naar 0 tegen 2050 . Ook voor het lokaal wegennet werd een visiedocument voor de inrichtingsprincipes opgesteld. Dit document werd begin 2023 bekrachtigd door de raad van bestuur van VVSG en door het Agentschap Wegen en Verkeer.	Bijgestuurd op basis van aanbevelingen MER
3.7 Wegencategorisering	Het proces voor de opmaak van de inrichtingsprincipes en de ambities voor het lokaal wegennet is in de zomer van 2021 opgestart en nog lopende.	De inrichting van de wegen wordt indien mogelijk afgestemd op de erfgoedwaarde.	Geactualiseerd
3.7 Wegencategorisering	(toevoeging nieuwe paragraaf)	De doelstellingen en functies van het vrachtrouten netwerk blijven dezelfde: - Kwetsbare gebieden zoals kernen vrijwaren van hinder door vrachtverkeer. Het maximaal verzekeren van de leefbaarheid in de kernen is het vertrekpunt voor de opmaak van het regionaal vrachtrouten netwerk. - Ontsluiten van bedrijventerreinen en logistieke knooppunten door toegang te verlenen via een voorkeurreute (verzamelen en verdelen van vrachtverkeer). - Kanaliseren van het vrachtverkeer waarvoor geen route via het hoofdwegennet mogelijk is binnen een aanvaardbare omrijfactor (gemeten in afstand, tijd, kost en verkeersveiligheid). - Kwetsbare gebieden (zoals kernen) vrijwaren van hinder door vrachtverkeer.	Bijgestuurd op basis van aanbevelingen MER
3.8 Logistiek en vrachtverkeer	De doelstellingen en functies van het vrachtrouten netwerk blijven dezelfde: - Ontsluiten van bedrijventerreinen en logistieke knooppunten door toegang te verlenen via een voorkeurreute (verzamelen en verdelen van vrachtverkeer). - Onderling verbinden van bedrijventerreinen en logistieke knooppunten. - Kanaliseren van het vrachtverkeer waarvoor geen route via het hoofdwegennet mogelijk is binnen een aanvaardbare omrijfactor (gemeten in afstand, tijd, kost en verkeersveiligheid). - Kwetsbare gebieden (zoals kernen) vrijwaren van hinder door vrachtverkeer.	Op het raakvlak van de vervoerregio's Midwest en Westhoek vormt het IDR-netwerk al een aantal jaar een bovengemeentelijk kader voor zachte sturing van het vrachtverkeer. Vanuit een bezorgdheid voor lokale leefbaarheid sturen diverse partners in de Vervoerregioraad aan op een meer afdwingbaar kader. Het regionale vrachtrouten netwerk biedt deze kans, waarbij het IDR-netwerk als basis en uitgangspunt genomen werd.” Binnen de mazen van het regionaal vrachtrouten netwerk worden aanrijroutes geselecteerd. Zij vormen steeds boomstructuren, geen rasters. Aanrijroutes ontsluiten bedrijventerreinen naar het hoofd- en regionaal vrachtrouten netwerk. Ze hebben louter een bestemmingsfunctie. Zowel regionale wegen, interlokale wegen als lokale wegen kunnen geselecteerd worden als aanrijroutes voor vrachtverkeer. De boomstructuren worden gerealiseerd door vrachtwagenwerende maatregelen. Deze maatregelen kunnen enkel gerealiseerd worden in overleg en afstemming met de buurgemeenten. In de eerste plaats ligt de focus op leefbaarheid van de kernen.	Bijgestuurd op basis van verder overleg
3.8 Logistiek en vrachtverkeer	(toevoeging nieuwe paragraaf)	Binnen de mazen van het regionaal vrachtrouten netwerk worden aanrijroutes geselecteerd. Zij vormen steeds boomstructuren, geen rasters. Aanrijroutes ontsluiten bedrijventerreinen naar het hoofd- en regionaal vrachtrouten netwerk. Ze hebben louter een bestemmingsfunctie. Zowel regionale wegen, interlokale wegen als lokale wegen kunnen geselecteerd worden als aanrijroutes voor vrachtverkeer.	Toegevoegd op basis van verder overleg
3.8 Logistiek en vrachtverkeer	Binnen de mazen van het regionaal vrachtrouten netwerk worden aanrijroutes geselecteerd. Zij vormen steeds boomstructuren, geen rasters. Aanrijroutes ontsluiten bedrijventerreinen naar het hoofd- en regionaal vrachtrouten netwerk. Ze hebben louter een bestemmingsfunctie. Zowel regionale wegen, interlokale wegen als lokale wegen kunnen geselecteerd worden als aanrijroutes voor vrachtverkeer.	Binnen de mazen van het regionaal vrachtrouten netwerk worden aanrijroutes geselecteerd. Zij vormen steeds boomstructuren, geen rasters. Aanrijroutes ontsluiten bedrijventerreinen naar het hoofd- en regionaal vrachtrouten netwerk. Ze hebben louter een bestemmingsfunctie. Zowel regionale wegen, interlokale wegen als lokale wegen kunnen geselecteerd worden als aanrijroutes voor vrachtverkeer. De boomstructuren worden gerealiseerd door vrachtwagenwerende maatregelen. Deze maatregelen kunnen enkel gerealiseerd worden in overleg en afstemming met de buurgemeenten. In de eerste plaats ligt de focus op leefbaarheid van de kernen.	Bijgestuurd op basis van verder overleg

6.3. Wijzigingen actietabel na verder overleg

Daarnaast is ook de actietabel, die nog niet definitief was bij de opmaak van de milieubeoordeling, in overleg met de ambtelijke werkgroep en de vervoerregioraad nog beperkt bijgesteld. Ten opzichte van de in de hiervoor opgenomen effectenbespreking zijn dit volgende wijzigingen:

TABEL 6-3: WIJZIGINGEN ACTIETABEL

Thema	Versie MER	Finale versie	Aanleiding
Fiets	<p>Masterplan Fietsnetwerk Midwest opmaken, waarin het bestaande BFF als vertrekpunt geldt, maar op basis van behoeften op regionaal niveau zal worden bijgesteld. (1)</p> <p>Bij de opmaak van het Masterplan Fiets gaat specifieke aandacht naar o.a. de gewenste prioritering zoals beschreven in de visienota van het RMP, de multimodaliteit met bus, tram en/of trein, het veilig verbinden van deelgemeenten met elkaar, het voorzien van ongelijkgrondse kruisingen waar nodig, het veilig inrichten van fietssnelwegen op landelijke wegen en/of voorzien van alternatieve routes, de plaats van de speed pedelecs op de fietsroutes.</p> <p>Effectieve criteria bepalen wanneer een BFF wenselijk of noodzakelijk is, om te voorkomen dat dit een gevoelsmatige discussie wordt</p>	<p>Masterplan Fietsnetwerk Midwest opmaken, waarin het bestaande BFF als vertrekpunt geldt, maar op basis van behoeften op lokaal en regionaal niveau zal worden bijgesteld. (1).</p> <p>Hierbij wordt oa een afwegingskader uitgewerkt om te bepalen of een fietsverbinding al dan niet wordt opgenomen in het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk.</p>	<p>Bijgesteld op basis van feedback van de provincie</p>
Fiets	<p>Realiseren van een volledig BFF inclusief fietssnelwegennet (1) en volledige lokale fietsnetwerken. (11)</p> <p>Voor het bepalen van de meest prioritaire segmenten zijn volgende (combinatie van) bronnen relevant: rapport staat van de fietspaden langs gewestwegen (AWV), conformiteitskaart BFF en fietssnelwegen (provincie), het vrachtroutenetwerk en de wegencategorisering.</p> <p>Bij de realisatie wordt de oefening gemaakt waar het mogelijk is het BFF te realiseren zonder nieuwe (dure) infrastructuur aan te leggen, maar door de ruimte voor het autoverkeer terug te dringen ten voordele van de ruimte voor de fietser met aandacht voor de groeiende diversiteit van fietsers (e-bike, speed pedelec, bakfiets,...) (bv. autorijstrook vervangen door fietspad). (1)</p> <p>Bij realisatie van fietsverbindingen door natuurgebied gaat prioriteit naar het creëren van verkeersveiligheid.</p> <p>Bij werken aan de rijbaan of het fietspad (bv. rioleringswerken) steeds nagaan of dit de aanleiding kan zijn voor een quick win voor de fietsinfrastructuur, en deze quick wins mee uitvoeren. (1)</p>	<p>Realiseren van een volledig BFF inclusief fietssnelwegennet.</p> <p>Voor het bepalen van de meest prioritaire segmenten zijn volgende (combinatie van) bronnen relevant: rapport staat van de fietspaden langs gewestwegen (AWV), conformiteitskaart BFF en fietssnelwegen (provincie), het vrachtroutenetwerk en de wegencategorisering.</p>	<p>In de visienota wordt dieper ingegaan op de mogelijke prioriteiten. Quick wins zijn opgenomen als afzonderlijke actie.</p>
Fiets	(nieuwe actie)	<p>Zoeken naar quick wins. Dit kan o.a. door : – Het detecteren van fietsverbindingen op wegenis waar geen onteigeningen nodig zijn. Zo kunnen wegen die overgedimensioneerd zijn voor het gemotoriseerd verkeer heringericht worden ten voordele van de fietser. – Bij werken aan de rijbaan of het fietspad (bv. rioleringswerken) steeds na te gaan of dit de aanleiding kan zijn voor een quick win voor de fietsinfrastructuur, en deze quick wins mee uitvoeren.</p>	<p>Toegevoegd als afzonderlijke actie</p>

Thema	Versie MER	Finale versie	Aanleiding
Fiets	(nieuwe actie)	Het toekomstig bestendig maken van het fietsnetwerk door oa. rekening te houden met een groeiend aandeel van bakfietsen, e-bikes en speed pedelecs. Voor de inrichting hanteren we de ontwerprichtlijnen van het Vademecum fietsvoorzieningen als leidraad.	Toegevoegd
Fiets	Afhankelijk van de ligging en het (functionele of recreatieve) karakter van fietsverbindingen is het niet altijd gewenst om verbindingen te verharderen. Er wordt een kader geschept waarin wordt opgenomen in welke situaties verharding van het (recreatieve) fietsnetwerk uitzonderlijk niet nodig is. Een maximaal comfort van de fietser blijft daarbij evenwel centraal staan. (6)	Afhankelijk van de ligging en het (functionele of recreatieve) karakter van fietsverbindingen is het niet altijd gewenst om verbindingen te verharderen. Er wordt een kader geschept waarin wordt opgenomen in welke situaties verharding van het (recreatieve) fietsnetwerk uitzonderlijk niet nodig is. Een maximaal comfort van de fietser blijft daarbij evenwel centraal staan en voor functionele fietsverbindingen gelden de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen als leidraad.	Aangevuld
OV LT	Verbetering van de bediening van het station Aarsele richting Gent en Brussel onderzoeken. (1) Heropening van lokale stations op treinverbinding De Panne – Gent onderzoeken.	Verbetering van de bediening van het station Aarsele richting Gent en Brussel onderzoeken.	Aangepast
OV LT	Opwaardering van de busverbinding Wielsbeke – Oostrozebeke – Kortrijk onderzoeken en afstemmen met vervoerregio Kortrijk. (1)	Na evaluatie van het OV-plan korte termijn en rekening houdende met de beschikbare budgetten, in eerste instantie volgende maatregelen onderzoeken (niet-exhaustieve opsomming): - Opwaardering van de busverbinding Wielsbeke – Oostrozebeke – Kortrijk en afstemmen met vervoerregio Kortrijk. - Frequentieverhoging van de functionele buslijn Roeselare – Menen via enerzijds Moorslede en anderzijds via Sint-Eloois-Winkel/Ledegem. - Bijkomende verbinding naar Lichtervelde op de vaste VOM-lijn Beernem – Wingene.	Acties gebundeld
OV LT	(actie verplaatst)	Investeren in groenere voertuigen voor het openbaar vervoer. Dit geldt ook voor voertuigen die worden ingezet via het vervoer op maat.	Actie verplaatst uit thema 'auto'
OV LT	De autobedrijver bewuster maken van de verborgen kosten van autobedrijf: de kost van milieuschade, van files, van ongevallen, ... via campagnes. (1)	De autobedrijver bewuster maken van de verborgen kosten van autobedrijf: de kost van milieuschade, van files, van ongevallen, ... via campagnes, in combinatie met het promoten van andere duurzamere vervoersmodi.	Aangevuld
Parkeren	Samen een tarifieringsplan voor stationsparkings uitwerken dat het gewenste mobiliteitsgedrag faciliteert: - Tarieven van de stationsparkings regionaal op elkaar afstemmen zodat gemotoriseerd verkeer naar de gewenste stationsparking wordt geleid (in relatie tot het aanbod aan treinverbindingen/-aansluitingen). - Waar de parkings van de treinstations gratis zijn voor de pendelaars, deze gratis houden. Waar deze parkings betalend zijn voor de pendelaars, de haalbaarheid en/of wenselijkheid van gratis of lager tarief onderzoeken. - Daarbij rekening houden met ruimtelijke differentiatie. - Aandacht voor afstemming van de tarieven van de stationsparkings en het lokale parkeerbeleid.	Bij een mogelijke wijziging van de tarifiering van een stationsparking (betalend maken, aanpassing van de tarieven,...) zal er steeds vanuit de vervoerregio een advies aan de NMBS worden verleend, met als doel komen tot tarieven die het gewenste mobiliteitsgedrag faciliteren: - Tarieven van de stationsparkings regionaal op elkaar afstemmen zodat gemotoriseerd verkeer naar de gewenste stationsparking wordt geleid (in relatie tot het aanbod aan treinverbindingen/-aansluitingen). - Daarbij rekening houden met ruimtelijke differentiatie. - Aandacht voor afstemming van de tarieven van de stationsparkings en het lokale parkeerbeleid.	Aangepast op basis van overleg NMBS/Vervoerregio

Thema	Versie MER	Finale versie	Aanleiding
Logistiek	Onderzoek naar de mogelijkheden om logistiek transport op lokaal niveau te faciliteren, verduurzamen en veiliger te maken (bijvoorbeeld stadsdistributie met cargobikes vanuit hubs aan de randen van de centra, kleinschalige (pakjes)leveringen aan Hoppinpunten, venstertijden voor leveringen in schoolomgevingen, ...). (1)	Onderzoek naar de mogelijkheden om logistiek transport op lokaal niveau te faciliteren, verduurzamen en veiliger te maken (bijvoorbeeld stadsdistributie met cargobikes vanuit hubs aan de randen van de centra, kleinschalige (pakjes)leveringen aan Hoppinpunten, venstertijden voor leveringen in schoolomgevingen,...). – In beeld brengen van de noden en invulling van stadsdistributie/last mile beleving in functie van de doelgroep – Onderzoeken van mogelijkheden om (stads)hubs in de vervoerregio te ontwikkelen. – Onderzoeken van maatregelen voor het verduurzamen van de stedelijke distributie en een uniforme aanpak hiervan op regionaal niveau, met meerdere lokale besturen samen.	Aangevuld

6.4. Wijzigingen van de onderzochte effecten

Het toepassen van de aanbevelingen leidt tot positievere effecten. Daar de meeste aanbevelingen over specifieke aspecten handelen is de impact ervan op het totale effect beperkt. Idem met betrekking tot de wijzigingen in de actietabel.

Bij de **receptor mens-gezondheid** leidt dit globaal gezien niet tot gewijzigde effecten. Het downgraden en/of ontharden van (delen van) wegen en aanhorende infrastructures, en het maximaal gebruiken van waterdoorlatende materialen en van verkoelende elementen, zal wel een positieve bijdrage leveren aan het beperken van hittestress en wateroverlast. Het veiliger inrichten van spooroverwegen en het toekomstbestendig maken van het fietsnetwerk door o.a. rekening te houden met het groeiend aandeel bakfietsen, e-bikes en speed pedelecs, zal een positief effect hebben op de verkeersveiligheid.

Ook voor de **receptor ruimte** leiden de wijzigingen globaal gezien niet tot nieuwe effecten gezien de wijzigingen ten opzichte van de oorspronkelijke acties beperkt zijn. Het downgraden en/of ontharden van (delen van) wegen en aanhorende infrastructures heeft wel een positief effect op het ruimtebeslag. Inzake materiaalgebruik, zal er maximaal gebruik gemaakt worden van waterdoorlatende materialen en zullen waar mogelijk verkoelende elementen ingebouwd worden. Bij de (her)aanleg van weginfrastructuur zal gestreefd worden naar een maximale bundeling en landschappelijke inkleding, afgestemd op de omgeving. Daarnaast zal de inrichting van de wegen ook zo veel mogelijk afgestemd worden op de aanwezige erfgoedwaarde. Ook deze acties hebben een positief effect op het ruimtebeslag en de ruimtelijke kwaliteit.

Voor de **receptor biodiversiteit** wordt een aantal aanbevelingen deels opgenomen (beperken ecotoopinname, toepassen van ontsnipperende maatregelen, bundelen verkeersinfrastructuur en knooppunten, ontharden waar mogelijk, gebruik maken van waterdoorlatende materialen, aanpassen verlichting aan de lokale situatie...). Deze aanbevelingen vormen het kader voor verdere uitwerking van infrastructuurprojecten maar bieden geen garantie dat de impact daadwerkelijk beperkt zal zijn. De beoordeling wijzigt dan ook niet.

Bij de **receptor klimaat** worden op strategisch niveau principes omschreven die bijdragen aan klimaatmitigatie en -adaptatie. Ook deze aanbevelingen worden deels meegenomen in de gewijzigde actietabel (ontharden, maximaal gebruik van waterdoorlatende verharding of halfverharding, toevoegen van verkoelende elementen, integreren van voldoende groen naast verharde oppervlakten, maximaal behoud van bodemtypes en vegetaties die een belangrijke bijdrage leveren aan koolstofopslag...). Ook deze aanbevelingen vormen het kader voor verdere uitwerking van infrastructuurprojecten maar bieden geen garanties dat de impact op projectniveau daadwerkelijk beperkt zal zijn. Ook hier wijzigt de beoordeling dan ook niet.

Er kan bijgevolg gesteld worden dat het toepassen van de aanbevelingen zal leiden tot (beperkt) positievere effecten. Globaal gezien blijft de beoordeling na opname van de wijzigingen dezelfde.

TABEL 6-4: BEOORDELING VISIE NA WIJZIGINGEN

Effectengroep	Beoordeling visie
Receptor mens	
Geluid	+1
Lucht	+1/+2
Verkeersveiligheid	+2/+3
Fysiek, mentaal en sociaal welzijn	+2
Receptor ruimte	
Ruimtelijke samenhang	+2
Ruimtebeslag	+1
Ruimtelijke kwaliteit Gebruikswaarde	+2
Ruimtelijke kwaliteit Belevingswaarde	+1
Receptor biodiversiteit	
Ecotoopinname of - creatie	0 indien bestaande infrastructuur -1 tot -3: indien nieuwe infrastructuur
Versnippering / ontsnippering	0 indien bestaande infrastructuur en geen bijkomende verstoring -1 tot -3: indien nieuwe infrastructuur
Verstoring (geluid, licht, visueel)	0 indien geen bijkomende verstoring -1 tot -3: indien nieuwe verstoringsbronnen
Vermesting en verzuring via lucht	+2
Waterkwaliteit / impact hydrologische standplaatskwaliteit	-3 indien verstoring van verdrogingsgevoelige ecotopen
Receptor klimaat	
Klimaatmitigatie	+3
Klimaatadaptatie	0/-1

BIJLAGE A. NIET TECHNISCHE SAMENVATTING

Zie afzonderlijk document

BIJLAGE B. JURIDISCH-BELEIDSMATIG KADER

Randvoorwaarde	Inhoudelijke beschrijving	Relevantie
Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening	Omvat bepalingen inzake de organisatie, planning, vergunningenbeleid en handhaving. Het voorziet onder meer in de opmaak van structuurplannen op drie niveaus (gewestelijk, provinciaal en gemeentelijk) en legt de bevoegdheden van de genoemde beleidsniveaus vast. Ruimtelijke uitvoeringsplannen werken de algemene afspraken van het structuurplan juridisch verder uit. Ruimtelijke uitvoeringsplannen komen in de plaats van plannen van aanleg en gewestplannen.	De ruimtelijke organisatie wordt beschouwd in de receptor mens-ruimte.
Gewestplan Algemeen en Bijzonder Plan van Aanleg (APA/BPA) Ruimtelijke Uitvoeringsplannen	Gewestplannen bevatten stedenbouwkundige voorschriften inzake de bestemming, de inrichting en/of het beheer van gronden. Algemene Plannen van Aanleg (APA) zijn gedetailleerde bodembestemmingsplannen met toevoeging van stedenbouwkundige voorschriften voor de hele gemeente. Bijzondere Plannen van Aanleg (BPA) zijn gemeentelijke bestemmingsplannen voor een deel van de gemeente die vroeger werden opgemaakt ter verfijning van het gewestplan. Bestemmingswijzigingen gebeuren via ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's). Het gewestplan heeft hetzelfde juridische statuut als RUP's en BPA's.	De ruimtelijke organisatie wordt beschouwd in de receptor mens-ruimte.
Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (witboek + strategische visie)	De Vlaamse Regering keurde op 30 november 2016 het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. Dit is een belangrijke nieuwe formele stap op weg naar het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zal vervangen. De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van voorname beleidsopties op lange termijn, met name de strategische doelstellingen	Toetsing aan de beleidsdoelstellingen wordt meegenomen
Gewest- of grensoverschrijdende wetgeving	Het verdrag inzake m.e.r. in grensoverschrijdend verband werd op 25 februari 1991 aangenomen te Espoo (Finland) en ondertekend door de Europese Gemeenschap. De doelstellingen van het verdrag van Espoo zijn dezelfde als van milieueffectrapportage in het algemeen, zei het dat vooral de nadruk wordt gelegd op de voorkoming, beperking en beheersing van belangrijke nadelige grensoverschrijdende milieueffecten van voorgenomen activiteiten. Op 9 juni 1999 (B.S. 31/12/1999) heeft België via de 'wet houdende instemming met het Verdrag inzake milieueffectrapportage in grensoverschrijdend verband, gedaan te Espoo op 25/02/1991' het verdrag bekrachtigd. Verder kan er inzake gewestgrensoverschrijdende milieueffecten ook verwezen worden naar het samenwerkingsakkoord van 4 juli 1994 tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en de Europese richtlijn van 27 juni 1985 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (85/337EEG), gewijzigd door de richtlijn 97/11/EG van de Raad van 3 maart 1997.	De potentiële grensoverschrijdende effecten worden onderzocht in het MER
Richtlijn 2000/60/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2000 tot vaststelling van het kader van communautaire maatregelen betreffende het waterbeleid (Europese kaderrichtlijn Water, KRW). Wezer-arrest (Hof van Justitie Europa dd. 1/07/2015, C-461/3)	De hoofdoelen van de Europese kaderrichtlijn Water zijn: bescherming van ecosystemen, duurzaam gebruik van de waterbronnen, de bescherming van het aquatisch milieu, de vermindering van de verontreiniging van het grondwater en de afzwakking van de gevolgen van overstromingen en perioden van droogte. Deze doelstellingen hebben vooral betrekking op waterkwaliteitsaspecten en in mindere mate op waterkwantiteitsaspecten. In het Wezer-arrest is ingegaan op de vraag hoe "achteruitgang van de toestand van een oppervlaktewaterlichaam" (als bedoeld in art. 4, eerste lid, onder a, van de KRW) moet worden uitgelegd. Dat artikel verplicht ertoe dat de lidstaten hun goedkeuring voor een project weigeren als dat project kan leiden tot een achteruitgang van de toestand van een oppervlaktewater resp. een goed ecologisch potentieel en een goede chemische toestand in gevaar brengt. M.a.w. deze doelstellingen houden in dat de "goede status" voor	Omgezet in Vlaamse regelgeving via het Decreet Integraal Waterbeleid. Het MER beschrijft potentiële impact op watersystemen en waterafhankelijke ecosystemen.

Randvoorwaarde	Inhoudelijke beschrijving	Relevantie
	oppervlaktewateren moet worden bereikt en dat wordt voldaan aan de gestelde normen voor de ecologische en chemische kwaliteit.	
Decreet betreffende het integraal waterbeleid (18 juli 2003 gecoördineerd op 15 juni 2018)	<p>Integraal waterbeleid is een beleid dat streeft naar het gecoördineerd en geïntegreerd ontwikkelen, beheren en herstellen van het watersysteem zodat het voldoet aan de kwaliteitsdoelstellingen voor het ecosysteem en aan het huidige multifunctioneel gebruik, zonder daarbij de multifunctionaliteit voor de komende generaties in het gedrang te brengen.</p> <p>Met het nieuwe decreet is de watertoets in voege getreden. Bij elke beslissing over een plan, programma of vergunning moet de bevoegde overheid nagaan of er schade kan ontstaan aan het watersysteem. Zij mogen ingrepen met een schadelijk effect niet langer toestaan. Als de schade kan beperkt worden, moeten ze compenserende maatregelen opleggen. De nadruk ligt op het vermijden van effecten met betrekking tot overstromingen.</p> <p>Alle ingrepen in het watersysteem met een potentieel schadelijk effect zijn bijgevolg onderworpen aan de watertoets.</p>	Het MER beschrijft potentiële impact op watersystemen en waterafhankelijke ecosystemen.
Wet op de onbevaarbare waterlopen	Classificering en wetgeving rond werken van verbetering of wijziging voor onbevaarbare waterlopen.	Er lopen verschillende waterlopen in of onmiddellijk grenzend aan het plangebied.
<p>Kwaliteitsnormen oppervlaktewater.</p> <p>Besluit van 8 december 1998 en Besluit houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne (VLAREM II) van 1 juni 1995 (laatst gewijzigd op 7 januari 2005).</p>	<p>Legt de kwaliteitsdoelstellingen van de waterlopen vast. Overeenkomstig de EG-richtlijnen werd hiervoor de volgende wetgeving ontwikkeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> – de Wet van 24/05/83 betreffende de kwaliteitsobjectieven van oppervlaktewater met als uitvoeringsbesluiten het KB van 25/09/84 tot vaststelling van de normen die de kwaliteitsobjectieven bepalen van zoet water, bestemd voor de productie van drinkwater, het KB van 17/02/84 tot vaststelling van de algemene immissienormen voor zwemwater, schelpdierwater en zoet water dat bescherming of verbetering behoeft om geschikt te zijn voor het leven van vissen. – de Wet van 26/03/71 op de bescherming van de oppervlaktewateren tegen verontreiniging. De inhoud hiervan is opgenomen in VLAREM II voor wat betreft de milieukwaliteitsnormen. – VLAREM II houdende de algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne, in uitvoering van het Decreet betreffende de milieuvergunning. Bijzondere milieukwaliteitsnormen voor oppervlaktewateren met verschillende bestemmingen werden hierin opgenomen. 	Er lopen verschillende waterlopen in of onmiddellijk grenzend aan het plangebied.
Besluit van de Vlaamse Regering houdende reglementering van de handelingen binnen de watergebieden en de beschermingszones. (27 maart 1985)	Deze regelgeving heeft tot doel het grondwater te beschermen dat gebruikt wordt voor drinkwater. Hiervoor worden drie verschillende beschermingszones afgebakend met telkens strengere regelgeving wanneer de grondwaterwinning dichterbij wordt genaderd.	Het MER beschrijft potentiële impact op watersystemen en waterafhankelijke ecosystemen.
Grondwaterdecreet (24 januari 1984)	Het decreet betreffende het grondwaterbeheer vermeldt dat de Vlaamse Regering in de waterwingebieden en beschermingszones volgende zaken kan verbieden, reglementeren of aan een vergunning onderwerpen:	Het MER beschrijft potentiële impact op watersystemen en waterafhankelijke ecosystemen.

Randvoorwaarde	Inhoudelijke beschrijving	Relevantie
	<ul style="list-style-type: none"> - het vervoeren, opslaan, deponeren, afvoeren, bedelven, storten, direct of indirect lozen en uitstrooien van stoffen die het grondwater kunnen verontreinigen; - de kunstwerken, werken en werkzaamheden, alsmede de wijzigingen in de grond of de ondergrond die een gevaar voor verontreiniging van het grondwater kunnen inhouden. <p>Door wijzigingen in de milieuwetgeving is de procedure voor het aanvragen van een vergunning voor de onttrekking van of infiltratie naar het grondwater, evenals voor boringen naar grondwater, geïntegreerd in VLAREM I (rubrieken 52 tot en met 55). Specifieke voorwaarden voor hogergenoemde activiteiten zijn opgenomen in de hoofdstukken 5.52 tot en met 5.55 van VLAREM II, toegevoegd bij Art. 240. De bemaling wordt onderverdeeld in drie klassen afhankelijk van het debiet.</p> <p>De milieukwaliteitsnormen voor bodem en grondwater en de beleidstaken worden weergegeven in hoofdstuk 2.4 van VLAREM II en bijlagen 2.4.1 en 2.4.2. Algemene milieuvorwaarden met betrekking tot de beheersing van bodem- en grondwaterverontreiniging zijn weergegeven in hoofdstuk 4.3 van VLAREM II.</p>	
Richtlijn 2002/49/EG het omgevingslawaai	De Europese richtlijn omgevingslawaai (2002/49/EG) heeft tot doel in Europa een gemeenschappelijke aanpak in te voeren om schadelijke effecten van blootstelling aan omgevingslawaai te vermijden, te voorkomen of te verminderen .	De potentiële impact wordt meegenomen in de discipline mens-gezondheid
Luchtbeleidsplan (2019)	<p>In oktober 2019 keurde de Vlaamse Regering het luchtbeleidsplan 2030 goed. Dit plan bevat maatregelen om de luchtverontreiniging in Vlaanderen aan te pakken en zo de impact van luchtverontreiniging op onze gezondheid en het leefmilieu verder te verminderen. Het plan focust op volgende verontreinigende stoffen: fijn stof, stikstofoxiden, ozon, ammoniak, zwaveloxiden, niet-methaan vluchtige organische stoffen en vermestende en verzurende depositie.</p> <p>In dit luchtbeleidsplan formuleert de Vlaamse Regering een aantal strategische doelstellingen op korte, middellange en lange termijn.</p>	Het MER beschrijft potentiële impact op lucht, en de impact van deze pollutanten op de receptoren.
Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040	Op 9 juli 2021 heeft de Vlaamse Regering de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 goedgekeurd. Die geeft aan waar de Vlaamse overheid de komende 20 jaar naartoe wil: met slim geregeld verkeer en vervoer naar duurzaam verbonden mensen en bedrijven. Mobiliteit moet maximale verbondenheid en bereikbaarheid garanderen, op een duurzame en veilige manier en op maat van alle mensen en bedrijven.	Toetsing aan de beleidsdoelstellingen wordt meegenomen
<p>Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu (Natuurdecreet)</p> <p>(21 oktober 1997 en laatst gewijzigd op 22 juni 2018)</p>	<p>Regelt de bescherming, ontwikkeling, beheer en herstel van de natuur en de natuurlijke milieus.</p> <p>Op 9 juli 2002 werd het decreet aangepast, waarbij verschillende belangrijke punten in het decreet zijn opgenomen, zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het VEN: art 17 tot en met art 26bis beschrijven de afbakening en de voorschriften in het VEN (Vlaams Ecologisch Netwerk). In het VEN gelden een aantal algemene voorschriften. Het doel hiervan is minstens de bestaande natuurkwaliteiten van het gebied te behouden. Op termijn zullen, in samenspraak met de verschillende gebruikers en eigenaars, ook specifieke maatregelen worden afgesproken om de bijzondere natuurwaarden te beschermen en te ontwikkelen. Die afspraken worden vastgelegd in een natuurrichtplan. 	De algemene principes en bepalingen van het natuurdecreet gelden voor alle aanwezige natuur in het studiegebied. Er zijn SBZ's en VEN gebieden aanwezig in het studiegebied.

Randvoorwaarde	Inhoudelijke beschrijving	Relevantie
	<ul style="list-style-type: none"> De Vogel- en Habitatrichtlijngebieden en Ramsargebieden. Betreft de afbakening van speciale beschermingszones (SBZ) inzake het behoud van de vogelstand, de natuurlijke habitats en wilde flora en fauna en de waterrijke gebieden (wetlands). 	
<p>Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van de voorwaarde voor de erkenning van natuurreservaten en van terreinbeherende natuurverenigingen en houdende toekenning van subsidies. (27 juni 2003)</p>	<p>Omvat gebieden die van belang zijn voor het behoud en de ontwikkeling van natuur, aangewezen of erkend door de Vlaamse regering.</p>	<p>Er zijn natuurgebieden aanwezig in het studiegebied.</p>
<p>Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu. (23 juli 1998)</p>	<p>Dit besluit legt de bepalingen vast voor het wijzigen van een vegetatie of van een klein landschapselement.</p> <p>Wijzigingen aan vegetaties of kleine landschapselementen zijn verboden of aan voorwaarden verbonden. Dit laatste betekent dat voor de werken een omgevingsvergunning Vegetatiewijziging aangevraagd moet worden. Deze vergunningsaanvraag wordt samen met de stedenbouwkundige handelingen en de ingedeelde inrichtingen behandeld.</p> <ul style="list-style-type: none"> Sommige handelingen zijn overal verboden; een holle weg, graft, bron, moeras, ven, heidegebied, waterrijk gebied of duinvegetatie, mag nergens gewijzigd worden. Sommige werken aan kleine landschapselementen zijn natuurvergunningsplichtig (zie onder), afhankelijk van de gewestplanbestemming. 	<p>De receptor Biodiversiteit gaat de potentiële impact na.</p>
<p>Bosdecreet en Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van nadere regels inzake compensatie van ontbossing en ontheffing van het verbod op ontbossing. (16 februari 2001 en laatst gewijzigd op 22 juni 2018)</p>	<p>Om beboste zones maximaal te beschermen is de regeling globaal gebaseerd op de drie volgende principes:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ontbossen is verboden, tenzij anders bepaald in het Bosdecreet (noodzakelijk voor werken van algemeen belang, in zones met bestemming woongebied en industrie, op uitvoerbare delen van een niet-vervallen verkaveling). Als ontbossing niet verboden is, dan is een omgevingsvergunning vereist. Een omgevingsvergunning voor ontbossing of een verkavelingsvergunning voor beboste gronden kan niet verleend worden zonder compensatie. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning wordt een boscompensatievoorstel toegevoegd als verplicht onderdeel van het dossier. 	<p>Er zijn beboste percelen aanwezig.</p>
<p>Besluit van de Vlaamse Regering houdende maatregelen inzake natuurbehoud op de bermen beheerd door publiekrechtelijke rechtspersonen.</p>	<p>Het Bermbesluit werd genomen in uitvoering van de Wet op het natuurbehoud. De doelstelling van het Bermbesluit is een natuurvriendelijk bermbeheer te stimuleren en via een aangepast maaibeheer met daartoe geschikt materieel en met het verbod tot gebruik van biociden. Het Bermbesluit voorziet dat niet gemaaid wordt vóór 15 juni; het maaisel steeds dient afgevoerd te worden; er niet lager dan 10 cm gemaaid mag worden en er geen biociden gebruikt worden.</p>	<p>Dit besluit is van toepassing bij het beheer van wegbermen.</p>
<p>Verdrag van Malta</p>	<p>Het doel van deze conventie is de bescherming van het archeologisch erfgoed als een bron van het Europese collectieve geheugen en als een instrument voor historische en wetenschappelijke studie.</p>	<p>De impact van het plan op het erfgoed wordt meegenomen in de receptor ruimte</p>

Randvoorwaarde	Inhoudelijke beschrijving	Relevantie
<p>Onroerendergoeddecreet Onroerendergoedbesluit</p>	<p>Regelt de bescherming van monumenten, stads- en dorpsgezichten en landschappen en de instandhouding, het herstel en het beheer van beschermde landschappen. Regelt de bescherming, het behoud, de instandhouding, het herstel en het beheer van het archeologisch patrimonium.</p> <p>Het Onroerendergoeddecreet, in werking sinds 1 januari 2015, wil het behoud en het beheer van landschappen, monumenten en archeologie verbeteren. Het nieuwe decreet vervangt drie bestaande decreten (Monumentendecreet van 1976, Archeologiedecreet van 1993 en Landschapsdecreet van 1996). Met het decreet wil Vlaanderen onder meer tegemoetkomen aan het Europees Verdrag voor de bescherming van archeologisch erfgoed, het zogenaamde Verdrag van Valletta (Malta). Opvallende maatregelen zijn vooral gesitueerd op het vlak van archeologie en de bijkomende verantwoordelijkheden die lokale besturen kunnen opnemen.</p>	<p>De impact van het plan op het erfgoed wordt meegenomen in de receptor ruimte</p>
<p>Beleidsnota Onroerend Erfgoed 2021-2024</p>	<p>De beleidsnota bevat de grote strategische keuzes van de Vlaamse Regering op het vlak van het onroerend erfgoed voor de periode 2019-2024.</p>	<p>Toetsing aan de beleidsdoelstellingen wordt meegenomen</p>
<p>Afbakening van de agrarische en natuurlijke structuur (AGNAS)</p>	<p>De agrarische gebieden waar geen twijfel bestaat over hun agrarische bestemming worden herbevestigd volgens de aanduidingen op het gewestplan.</p> <p>De afbakening van de landbouwgebieden en de rest van de natuurgebieden is doorgeschoven naar een tweede fase. De tweede fase van de afbakening verloopt via een meer geïntegreerde benadering waarbij landbouw, natuur en bos gelijktijdig ten opzichte van elkaar worden afgewogen.</p>	<p>Dit wordt mee beschouwd in de receptor ruimte</p>
<p>Vlaams Klimaatbeleidsplan VEKP 2021-2030</p>	<p>Het VEKP 2021-2030 is een transversaal beleidsplan dat een belangrijke basis voor het Vlaams energie- en klimaatbeleid voor de periode 2021-2030. Er zijn meer dan 300 maatregelen in het plan opgenomen waarvan de uitvoering is toegewezen aan verschillende entiteiten en waarover jaarlijks wordt gerapporteerd. Het gaat over maatregelen die te maken hebben met transport, gebouwen, landbouw, niet-energie-intensieve industrie, afval, landgebruik en bosbouw en hernieuwbare energie.</p> <p>Op 5 november 2021 werden extra maatregelen toegevoegd om de klimaatverandering tegen te gaan. Vlaanderen verhoogt haar ambitie en wil de broeikasgasemissies in de niet-ETS sectoren (alle sectoren behalve de zware industrie, de energieproductie en de luchtvaart) tegen 2030 met 40% reduceren te opzichte van 2005, in plaats van 35% zoals voorzien was in het oorspronkelijke VEKP.</p>	<p>Toetsing aan de beleidsdoelstellingen wordt meegenomen</p>

BIJLAGE C. BELEIDSDOELSTELLINGEN

Doelstellingen ruimte

DOELSTELLING RUIMTEBESLAG

De doelstelling van het beleidsplan ruimte Vlaanderen is om tegen 2030 het bijkomend gemiddeld dagelijks ruimtebeslag terug te dringen tot maximaal 2 ha/dag, en het bijkomend gemiddeld dagelijks ruimtebeslag te reduceren tot 0 ha/dag tegen 2050.

Het ruimtebeslag omvat verharde en onverharde ruimtes die ingenomen worden door zogenaamde harde functies, wonen, industrie, wegenis... incl. de onverharde ruimtes horende bij deze functies. De verharde ruimtes zijn maar aandeel van het ruimtebeslag. Naast de doelstelling om het ruimtebeslag terug te dringen is, is er ook de doelstelling om de verhardingsgraad te beperken. De doelstelling is een daling van 10% verhardingsgraad voor het ruimtebeslag van transpofinfrastructuur.

Het Ruimterapport Vlaanderen 2021ⁱ omvat de meest actuele analyses van de toename van het ruimtebeslag in Vlaanderen. De totale oppervlakte ruimtebeslag in 2013 bedroeg 442.514 ha. De oppervlakte ruimtebeslag in 2019 bedraagt 453.488 ha. Het ruimtebeslag is toegenomen met circa 11.000 ha, of 2,5%. De toename van het ruimtebeslag in de periode 2013-2019 bedraagt gemiddeld 5,1 ha/dag. In de periode 1985-2013 groeide het ruimtebeslag met 9 ha/dag. De aangroei van het ruimtebeslag in de periode 2013- 2019 is merkbaar lager.

De beleidsdoelstelling, met name 2ha/dag in 2030 en 0 in 2050, is echter nog niet behaald. **De 'distance to target' is dan ook nog veraf.**

De regionale mobiliteitsplannen kunnen op verschillende wijzes een bijdrage leveren aan deze doelstellingen. Rechtstreeks kunnen ze bijdragen door een kleiner ruimtebeslag van de infrastructuur. Onrechtstreeks kunnen ze kernversterkend werken, waardoor de behoefte aan bijkomend ruimtebeslag voor andere functies beperkt wordt. Dit kan tegengesteld zijn: zo kan een bijkomende inname voor een hoppinpunt wel een toename van het ruimtebeslag voor infrastructuur zijn, maar anderzijds leiden tot een kernversterking, verdichting en afname van ruimtebeslag voor andere functies.

Bij de beoordeling kan ook ingezoomd worden op het ruimtebeslag en de verharding van de transportinfrastructuur zelf. In 2013 bestond 13,1% van de verharding in Vlaanderen uit transportinfrastructuur, oftewel ruim 80.000ha, voornamelijk wegenis (incl. aanliggende infrastructuren zoals fietspaden, parkeerplaatsen, voetpaden...). Het grootste deel daarvan is effectief verhard (57% of 46.401ha).

DOELSTELLING RUIMTELIJKE SAMENHANG

In verschillende beleidsplannen worden beleidsdoelstellingen geformuleerd die (in meer of mindere mate) betrekking op de ruimtelijke samenhang:

Beleidsplan Ruimte Vlaanderen: terugdringen dagelijks ruimtebeslag door:

- De woondichtheid op bewandelbare afstand rond het geheel van strategische collectieve vervoersknopen binnen de ruimtelijke ruggengraat neemt tegen 2050 met 50 % toe ten opzichte van 2015;
- Het bedrijfsoppervlak op bewandelbare afstand rond het geheel van strategische collectieve vervoersknopen binnen de ruimtelijke ruggengraat zal jaarlijks stijgen door werk te maken van gemengde ontwikkeling;
- Bijkomende economische activiteiten worden georganiseerd rond locaties met een hoge knooppuntwaarde;

- Er wordt naar gestreefd om tegen 2050 geen substantieel aantal bijkomende woongelegenheden en werkplekken meer te realiseren op te lange verplaatsingstijd van een collectieve vervoersknoop of groep voorzieningen, tenzij dit om duidelijke ruimtelijk rendementsoverwegingen aangewezen is. Bijkomende economische activiteiten dienen georganiseerd te worden rond locaties met een hoge knooppuntwaarde.

Het Ruimterapport Vlaanderen bevat geen cijfers die de samenhang in relatie tot collectieve vervoersknopen weergeven. Wel zijn er een aantal indicatoren die de evoluties van bv. de inwonersdichtheid of tewerkstellingsdichtheid per ha in 2013-2019 weergeven in relatie tot hun ligging.

	2013	2019
Verstedelijk	28,6 inw / ha 15,5 werkn / ha	29,00 inw / ha 16,2 werkn / ha
Randstedelijk	7,5 inw / ha 3,2 werkn / ha	7,5 inw / ha 3,3 werkn / ha
Landelijk	2,2 inw / ha 0,7 werkn / ha	2,2 inw / ha 0,7 werkn / ha

Hieruit blijkt dat, in stedelijk gebied, waar een grotere concentratie van vervoersknopen veronderstelt kan worden, er een beperkte toename is van de bevolkingsdichtheid en tewerkstellingsdichtheid. Anderzijds neemt deze (bijna) niet toe in landelijke en randstedelijke gebieden, waar er een lagere knooppuntwaarde kan verwacht worden.

Bij de interpretatie van deze cijfers moet rekening gehouden worden dat de oppervlaktes stedelijk gebied en randstedelijk gebied zijn toegenomen, en de oppervlakte landelijk gebied is afgenomen. Er is met andere woorden een uitbreiding van die gebieden, die gepaard gaat met een beperkte verdichting.

Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030:

- Minstens 50% van bevolking woont op goed gelegen locaties, i.e. +5% t.o.v. 2013;
- Minstens 60% van tewerkstellingsplaatsen zijn gelegen op goed bereikbare locaties, i.e. +5% t.o.v. 2013.

Er is geen analyse beschikbaar voor goed gelegen woonlocaties. We kunnen echter aannemen dat dit eveneens samenhangt met de bereikbaarheid en de knooppuntwaarde. In het ruimterapport is, naast de dichtheden, ook het % van de bevolking opgenomen:

	2013	2019
Verstedelijk	40,4% inw	41,1% inw
Randstedelijk	21,5% inw	22,4% inw
Landelijk	38,1% inw	36,5% inw

Hieruit blijkt dat er tov 2013 reeds een toename is van de bevolking in verstedelijkte en randstedelijke gebieden, en een afname in landelijke gebieden. Dit is echter nog geen 5%.

Op basis van deze data kan besloten worden dat er reeds stappen gezet zijn, maar de doelstelling nog veraf is.

DOELSTELLING RUIMTELIJKE KWALITEIT

De doelstelling ruimtelijke kwaliteit komt eveneens in meerdere beleidsplannen naar voor. De kwaliteiten die gelinkt zijn aan de gezondheid van de mens, zoals lucht en geluid, worden bij de doelstellingen van het thema mens behandeld.

Binnen de doelstellingen van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen is er een duidelijke samenhang met de doelstelling ruimtebeslag en ruimtelijke samenhang. Minder verharding en vlotte bereikbaarheid vormen immers belangrijke elementen van de ruimtelijke kwaliteit. Daarbij worden volgende indicatoren vermeld:

- Er wordt naar gestreefd om tegen 2050 geen substantieel aantal bijkomende woonegelegenheden en werkplekken meer te realiseren op te lange verplaatsingstijd van een collectieve vervoersknoop of groep voorzieningen, tenzij dit om duidelijke ruimtelijk rendementsoverwegingen aangewezen is.
- De ruimte biedt in 2050 een palet van leefomgevingen in sterke steden en dorpen. Ruimtelijke ontwikkelingsprojecten realiseren een goede inrichting vanuit de kernkwaliteiten voor ruimtelijke ontwikkeling (gedeeld en meervoudig gebruik; robuustheid en aanpasbaarheid; herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving; waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap; biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit; klimaatbestendigheid; energetische aspecten; gezondheid; inclusief samenleven; economische vitaliteit).

Zoals uit de hoger aangehaalde cijfers uit het Ruimterapport blijkt is de groei van het aantal woonegelegenheden en tewerkstellingsplaatsen vooral geconcentreerd in stedelijke gebieden en randstedelijke gebieden. Het is echter niet duidelijk hoe deze zich verhouden tot de knooppuntenwaarde.

Beleidsnota Onroerend Erfgoed 2019-2024:

- Het onroerend erfgoed zal nog meer ingezet worden als troef. Het in stand houden van erfgoed door er een kwaliteitsvol hedendaags gebruik aan te geven, is meer dan ooit een beleidsthema. We willen innovatieve, kwalitatieve nieuwe tijdslagen toevoegen aan ons erfgoed.

Er zijn geen indicatoren beschikbaar voor deze beleidsdoelstelling.

Doelstellingen gezondheid

GELUIDSHINDER

Het doel van het beleid rond geluidshinder is dat de leefbaarheid van de bevolking verhoogt, de hinderbeleving verbetert en dat gezondheidseffecten als gevolg van blootstelling aan hoge geluidsniveaus dalen en daarmee ook de maatschappelijke kosten ervan. Tegen 2050 wenst de Vlaamse overheid cfr. Richtlijn 2002/49/EG het omgevingslawaai drastisch terug te dringen, waarbij het beleid rond omgevingslawaai zich richt op drie sporen, nl.:

- het oplossen van bestaande knelpunten,
- het voorkomen van nieuwe knelpunten,
- het vrijwaren van zones met een goede geluidskwaliteit.

Volgens het rapport “Geluidshinder in Vlaanderen – actuele indicatoren tot en met 2018” (2020) nam het percentage van de bevolking blootgesteld aan $L_{day} > 65$ dB(A) aan de gevel t.g.v. verkeersgeluid beperkt toe van 24,1% in 2016 tot 24,9% in 2018, en het percentage met $L_{den} > 65$ dB(A) nam evenredig toe van 16,9% naar 17,8%. De omvang van de geluidshinder is sterk gerelateerd aan het verkeersvolume. Tijdens de jaren 2020 en 2021 zal het hinderniveau normaliter (beperkt) afgenomen zijn vanwege de Corona-omstandigheden, maar vanaf 2022 is het verkeersvolume weer op het niveau van voordien. Een drastische afname van het verkeersvolume t.h.v. bewoning is de komende decennia niet te verwachten zonder fundamentele gedragswijzigingen. De elektrificatie van het wagenpark kan wel voor een significante afname van de geluidshinder zorgen, omdat aan lage snelheden het motorgeluid dominant is (bij hoge snelheden domineert het rolgeluid van de banden op het wegdek). Het behalen van de target om het omgevingsgeluid drastisch terug te dringen – en met name het oplossen van bestaande knelpunten – kan echter nog als **veraf** beoordeeld worden. Het voorkomen van nieuwe knelpunten en het vrijwaren van zones met een goed geluidsklimaat lijken wel haalbare targets.

BLOOTSTELLING AAN LUCHTVERONTREINIGING

Op korte termijn (zo snel mogelijk) is het doel van het Luchtbeleidsplan (2019) om nergens in Vlaanderen de Europese luchtkwaliteitsnormen en/of streefwaarden te overschrijden.

Tegen 2030 willen de Vlaamse overheid de gezondheidsimpact van luchtverontreiniging halveren ten opzichte van 2005, meer bepaald:

- halvering van het aantal vroegtijdige sterfgevallen door langdurige blootstelling aan fijn stof (PM_{2,5});
- halvering van het aantal mensen dat woont op een locatie waar de jaargemiddelde NO₂-concentratie hoger is dan de gezondheidkundige advieswaarde (20 µg/m³) ten opzichte van 2016 in elke gemeente.

Tegen 2050 zou luchtverontreiniging door antropogene bronnen, zoals industrie, landbouw en verkeer drastisch teruggedrongen moeten worden en zou deze geen significant negatieve invloed op de gezondheid van de Vlaamse bevolking meer mogen hebben, zoals die door de WGO ingeschat wordt (m.a.w. geen overschrijding meer van de gezondheidkundige advieswaarde).

Volgens de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 zouden er tegen 2050 geen vervoersemissies meer mogen zijn.

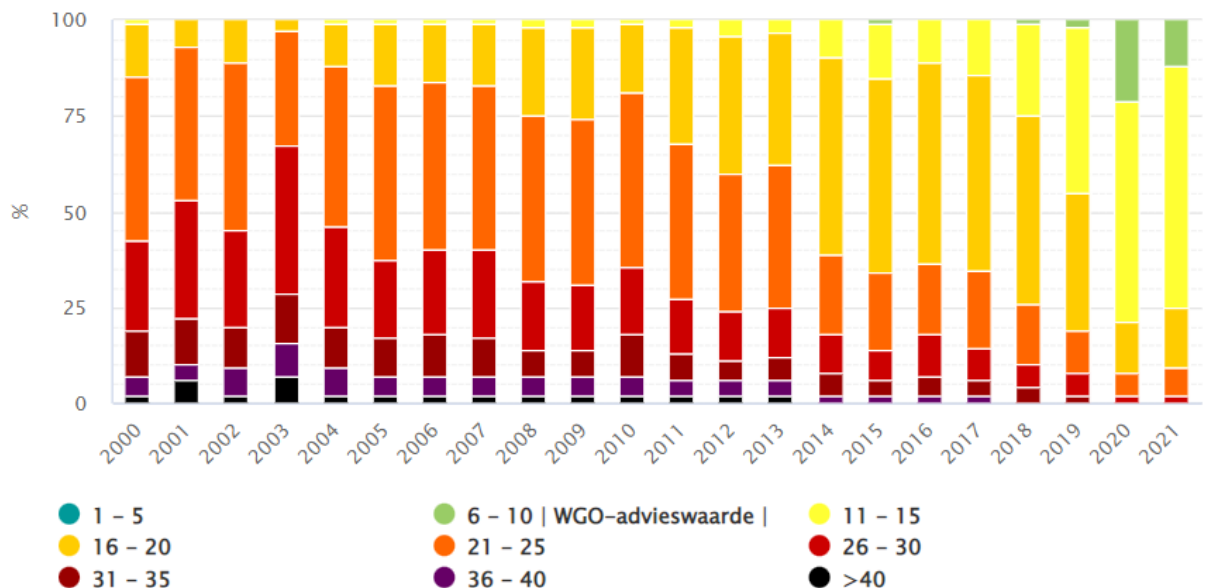
De luchtkwaliteit in Vlaanderen was in 2021 beter dan in 2019, maar minder goed dan in 2020, toen er t.g.v. de Corona-maatregelen beduidend minder verkeersemissies waren. De Europese luchtkwaliteitsnormen inzake luchtkwaliteit (40 µg/m³ voor NO₂ en PM₁₀, 20 µg/m³ voor PM_{2,5}) werden in 2021 in vrijwel heel Vlaanderen gehaald t.h.v. bewoning. Volgens de berekeningen van VITO zou nog maar 0,05% van de Vlaamse bevolking (enkele duizenden inwoners in de drukste

“street canyons”) blootgesteld worden aan NO₂-waarden boven de Europese norm; voor fijn stof zijn binnen Vlaanderen geen overschrijdingen meer berekend. In alle meetstations van de VMM werden de jaargemiddelde normen gerespecteerd in 2021. De korte termijn-target zal dus vrijwel zeker gehaald worden. Merk evenwel op dat de Europese luchtkwaliteitsnormen veel hoger liggen dan de advieswaarden van de WHO. De meest recente advieswaarden werden in 2021 voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} in geen enkel meetstation gehaald.

In 2005 waren er in Vlaanderen 6040 vroegtijdige sterfgevallen toe te schrijven aan blootstelling aan PM_{2,5}. In 2021 is dit aantal volgens berekeningen van de VMM gedaald tot ca. 4200, zijnde een daling met ca. 30%. Op basis van deze trend lijkt het bereiken van de target van 50% afname tegen 2030 niet onhaalbaar. Merk daarbij wel op dat de voortschrijdende ontdieseling en elektrificatie van het wagenpark een grote positieve impact heeft op de NO₂-concentratie, maar veel minder op de PM_{2,5}-concentratie, omdat de PM_{2,5}-uitstoot ook in grote mate afkomstig is van slijtage van banden en remmen, en niet alleen van verbrandingsemissies.

De in het Luchtbeleidsplan vooropgestelde gezondheidkundige advies voor NO₂ van 20 µg/m³ (de WHO heeft deze waarde inmiddels verlaagd naar 10 µg/m³) werd volgens onderstaande tabel (bron: VMM/IRCEL) in 2016 overschreden voor 37% van de Vlaamse bevolking. In 2021 was dit gezakt naar 7%, waardoor op Vlaams niveau reeds ruim voldaan is aan de doelstelling tegen 2030. 2021 was evenwel nog een “half Corona-jaar”, maar in het laatste pre-Corona-jaar 2019 was dit percentage ook al gezakt naar 19%, dus bijna een halvering t.o.v. 2016. Merk echter op dat in deze modellering geen rekening wordt gehouden met zgn. “street canyon”-effecten, waardoor het % van de bevolking boven 20 µg/m³ in realiteit een stuk hoger ligt. De target van -50% tussen 2016 en 2030 zal op Vlaams niveau echter met quasi zekerheid gehaald worden. De doelstelling geldt evenwel voor elke gemeente, en zal normaliter niet gehaald worden in de steden en gemeenten met de slechtste lucht-kwaliteit.

Aandeel bevolking blootgesteld aan verschillende NO₂-jaargemiddelden ≡



Het al dan niet bereiken van de doelstelling op langere termijn “geen significant negatieve invloed meer op de gezondheid van de bevolking” t.g.v. luchtverontreiniging door verkeersemissies zal vooral bepaald worden door de keuze voor de gezondheidkundige drempelwaarde op dat moment. De grenswaarde van het luchtkwaliteits-plan van 20 µg/m³ voor NO₂ zal b.v. in 2050, gelet op de evolutie van het wagenpark, vrijwel zeker overal in Vlaanderen gehaald worden, maar voor de intussen strengere WHO-advieswaarde van 10 µg/m³ zal dit waarschijnlijk niet het geval

zijn. Merk trouwens op dat er t.a.v. blootstelling aan luchtverontreiniging géén veilige ondergrens voor gezondheidseffecten bestaat.

Het bereiken van de target “geen vervoersemissies meer tegen 2050” is mogelijks haalbaar tegen 2050 voor NO₂, maar normaliter niet voor fijn stof, omdat emissies t.g.v. slijtage van remmen en banden nooit (volledig) kunnen uitgeschakeld worden.

Afhankelijk van de luchtparameter en de vooropgestelde drempelwaarden voor gezondheidsimpact kan het behalen van de targets inzake luchtverontreiniging als **in zicht** tot **veraf** beoordeeld worden.

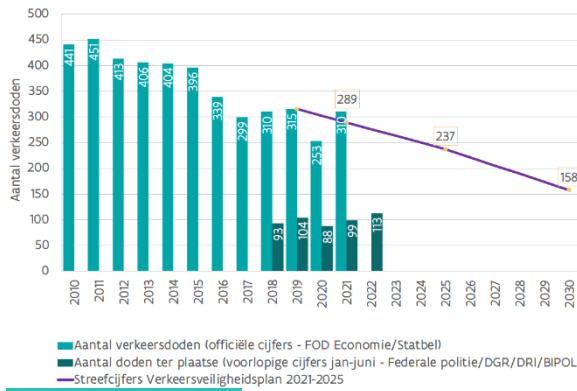
VERKEERSVEILIGHEID

Een eerste doelstelling van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 is om tegen 2030 een afname te behalen van 50% t.o.v. 2019 inzake verkeersdoden, verkeersongevallen met zwaargewonden, letselongevallen, dode en zwaargewonde fietsers, dode en zwaargewonde voetgangers, doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge autobestuurders. Tegen 2050 wordt gestreefd naar 0 verkeersdoden of verkeersongevallen met zwaargewonden over alle modi (i.e. het zogenaamde vision zero). Het aantal letselongevallen moet tegen 2050 met 87,5% dalen t.o.v. 2019.

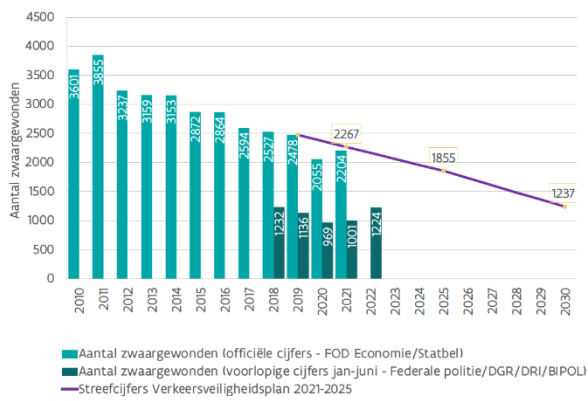
Onderstaande grafieken uit de Voortgangsrapportering Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 van september 2022 (Dept. MOW) geven het aantal ongevallen per doelgroep weer ten aanzien van de streefcijfers uit het Vlaams Verkeersveiligheidsplan 201-2025.

De meeste indicatoren geven weliswaar een daling aan tussen 2019 en 2021, maar de voorlopige cijfers van 2022 geven eerder terug een toename aan. Het is duidelijk dat het halen van de doelstellingen vandaag nog **veraf** ligt. Volgehouden inspanning is absoluut noodzakelijk om de vooropgestelde doelen te kunnen halen. Vooral op vlak van het aantal dodelijke en zwaar gewonde fietsers is er nog veel werk aan de winkel.

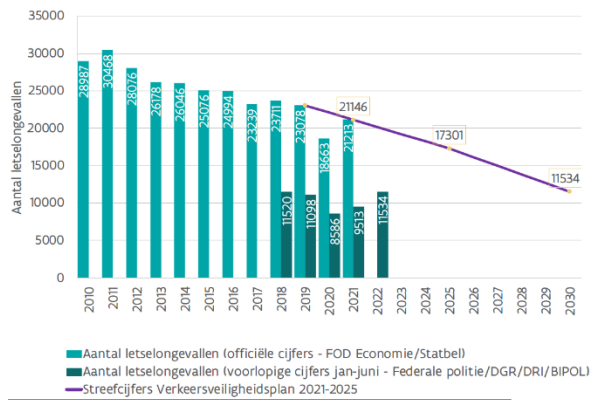
VERKEERSDODEN



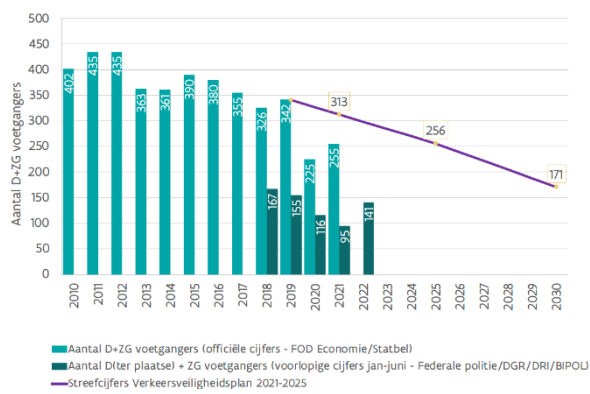
ZWAARGEWONDEN



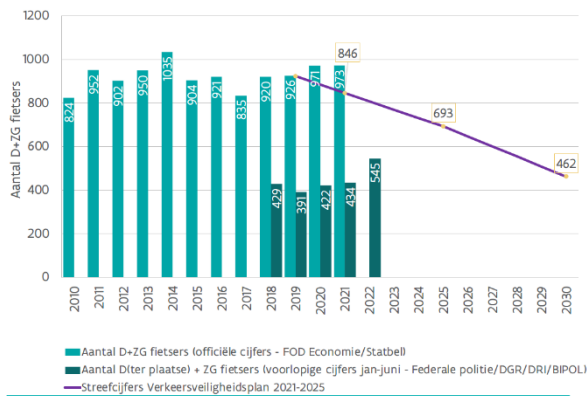
LETSELONGEVALLEN



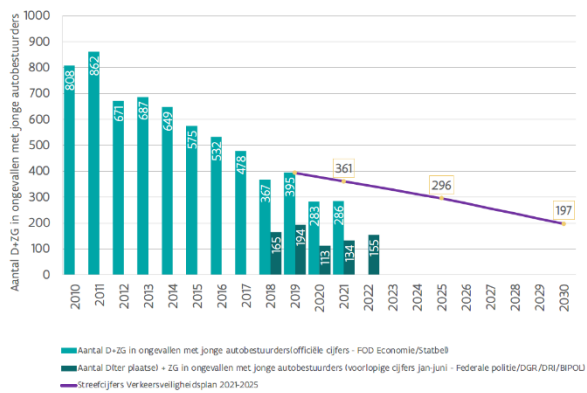
DODE EN ZWAARGEWONDE VOETGANGERS



DODE EN ZWAARGEWONDE FIETSERS



DODEN EN ZWAARGEWONDE BIJ ONGEVALLEN MET JONGE BESTUURDERS



Tweede doelstelling op vlak van verkeersveiligheid is te komen tot een geïntegreerd Vlaams netwerk van hoogkwalitatieve, brede en verkeersveilige fietspaden en -snelwegen dat woonkernen, scholen en belangrijke tewerkstellingspolen verbindt en zo optimaal inspelt op het hoog potentieel aan fietsgebruik voor woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen.

Uit de Semestriële voortgangsrapportering Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 van september 2022 (Dept. MOW) blijkt dat ook deze doelstelling nog **veraf** ligt. In 2021 was 47% van de fietspaden langs gewest-wegen conform aan het (toen geldende) Vademecum Fietsvoorzieningen en 60,5% van de fietspaden langs gewestwegen was in goede tot behoorlijke staat. Volgens de burgerbevraging in kader van de gemeente/stads-monitoring 2020 is 45% van de burgers het over eens dat er voldoende fietspaden in de buurt zijn en 41% is het over eens dat de fietspaden in goede staat zijn. De algemene tevredenheid over fietsinfrastructuur in Vlaanderen is 38% volgens de publicatie FietsDNA 2020 van Fietsberaad.

Doelstellingen biodiversiteit

DE VERHARDINGSGRAAD IN DE BESTEMMINGEN LANDBOUW, NATUUR EN BOS IS TEGEN 2050 MINSTENS MET 1/5 TERUGGEDRONGEN TEN OPZICHTE VAN 2015.

Deze doelstelling ligt nog veraf. Dit kan afgeleid worden uit het Ruimterapport Vlaanderen 2021. De verharding in Vlaanderen neemt continu toe van 14,33% verharding in 2012 tot 15,40% verharding in 2018.

Algemeen is de verhardingsgraad dus nog niet teruggedrongen.

TERUGDRINGEN HOEVEELHEID OPPERVLAKTE NATUUR WAAR VERMESTING WORDT OVERSCHREDEN MET ÉÉN DERDE IN 2030 VOOR VLAANDEREN.

Deze doelstelling ligt nog veraf. Dit kunnen we afleiden uit de beschrijving in het Natuurrapport 2020. In dit rapport wordt o.a. het volgende gesteld:

- De kritische last voor vermessing is sedert 1990 sterk gedaald, maar stagneert en blijft te hoog om natuurdoelen te halen.
- De afname van vermessing en verzuring van ecosystemen stagneert. De resterende druk is voor heel wat ecosystemen in Vlaanderen nog altijd te hoog. Om de natuurdoelen te behalen, zijn meer ingrijpende systeemveranderingen aan de orde.
- Volgens het luchtbeleidsplan mag de kritische last voor vermessing in 2030 op maximaal 61 procent van de natuuroppervlakte overschreden worden. Voor verzuring mag de kritische last in 2030 op maximaal 46 procent van de natuuroppervlakte overschreden worden. Tegen 2050 mag in beide gevallen de kritische last niet meer overschreden worden. In 2017 ging het om een overschrijding van 84 procent voor vermessing en van 17 procent voor verzuring. De 2030-doelen voor verzuring zijn al bereikt, die voor vermessing nog niet. Door de huidige stagnatie van de trend zijn de doelen voor 2050 – en voor vermessing ook de doelen voor 2030 – nog veraf.

DE TOTALE BESTEMDE OPPERVLAKTE VOOR DE OPEN RUIMTE BESTEMMINGEN ZAL IN 2050 CA. 72,5% VAN DE OPPERVLAKTE VAN VLAANDEREN BEDRAGEN.

Deze doelstelling ligt nog veraf. Dit kan afgeleid worden uit het Ruimterapport Vlaanderen 2021. Hierin wordt gesteld dat de oppervlakte open ruimte nog steeds afneemt. De versnippering gaat nog steeds verder. De oppervlakte van de open ruimte in Vlaanderen bedroeg in 2013 929.240 ha. Dat is 68,2% van de oppervlakte van Vlaanderen. In de periode 2013-2019 is circa 12.500 ha open ruimte verdwenen. De totale oppervlakte open ruimte bedraagt in 2019 916.713 ha, of 67,2% van de totale oppervlakte.

TEGEN 2030 ZIJN DE ECOSYSTEMEN EN HUN DIENSTEN EN BIODIVERSITEIT MINSTENS BEHOUDEN, IS DE AFTAKELING VAN DE NATUURLIJKE LEEFGEBIEDEN INGEPERKT EN ZIJN MET UITSTERVEN BEDREIGDE SOORTEN BESCHERMD.

Deze doelstelling ligt nog veraf. Dit kunnen we afleiden uit de beschrijving in de Natuurrapport 2020 en Natuurindicatoren (2021). In deze rapporten wordt o.a. het volgende gesteld:

- Vlaanderen heeft de doelen voor 2020 niet gehaald. Hoewel de toestand van heel wat habitats en soorten van de Habitatrichtlijn dankzij herstel- en beheermaatregelen verbeterd is sinds 2007, gaat de toestand van enkele habitats en soorten er nog altijd op achteruit (Natuurrapport 2020).
- Tegen 2030 moeten grote gebieden van aangetaste en koolstofrijke ecosystemen hersteld zijn. De instandhoudingstrends en -toestand van habitats en soorten mag niet verslechteren (voor deze doelstelling moet ten minste 30% ervan tegen 2030 in een gunstige staat van instandhouding verkeren of ten minste een positieve trend vertonen (Natuurindicatoren 2021⁹).
- Voor een groot deel van de soorten en habitats van Europees belang staan we nog ver van dit doel af. Dankzij instandhoudings- en herstelmaatregelen gaan verschillende habitats en soorten erop vooruit, maar het overgrote deel verkeert in een (zeer) ongunstige toestand. Enkele habitats en soorten gaan nog altijd achteruit. Om tegen 2030 voor 30 procent van alle habitats en soorten een verbetering te zien, is een inhaalbeweging noodzakelijk. Het vergroten, bufferen en verbinden van beschermde gebieden is essentieel om het behoud van habitats en soorten op lange termijn te garanderen. Dit is niet alleen noodzakelijk om migratiemogelijkheden van soorten te bevorderen, maar het maakt ecosystemen ook weerbaarder tegen externe milieudrukken. (Natuurindicatoren 2021).

9

Vriens L., Adriaens T., Boone N., Buysse D., De Beck L., De Keersmaeker L., De Knijf G., De Smet L., Devisscher S., Devos K., Geeraerts C., Gelaude E., Maes D., Neiryck J., Onkelinx T., Sioen G., Thomaes A., Thoonen M., Van Den Berge K., Vander MijnsMidwest K., Van Gossum P., Van Landuyt W., Vermeersch G., Verreycken H. & Verschelde P. (2021). Natuurindicatoren 2021, Toestand van de natuur in Vlaanderen. Cijfers voor het beleid. (Mededelingen van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek; no. 1), Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek, Brussel.

Doelstellingen klimaat

Voor het thema Klimaat gaan we er van uit dat zowel voor het subthema mitigatie als voor het subthema adaptatie de beleidsdoelstelling voor 2030 nog **zeer veraf** ligt. Dit volgt onder meer uit de beschrijving van de waarschijnlijke evoluties en wordt hieronder verder verduidelijkt.

DOELSTELLINGEN MITIGATIE

Op het vlak van **mitigatie** kan vastgesteld worden dat de maatregelen zoals opgenomen in het VEKP 2021-2030 niet voldoende zijn om de doelstelling van een reductie met 35% van de niet-ETS broeikasgasemissies (in 2030 tegenover 2005) te halen; het WAM-scenario opgenomen in het VEKP resulteert immers in een reductie van (slechts) 32,6%, en de veronderstelling dat onder meer technologische evoluties zullen helpen de resterende kloof te dichten kan niet hard gemaakt worden. Bovendien zal de doelstelling voor België (en dus allicht ook voor Vlaanderen) als gevolg van de voorgestelde aanpassing aan de “Effort Sharing Regulation” meer dan waarschijnlijk verhoogd worden van 35% tot 47% reductie. Uitvoering van de maatregelen in de ‘Visienota Bijkomende Maatregelen Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030’ resulteert in een reductie van de niet-ETS broeikasgasemissies (CO₂_{eq}) (in 2030 t.o.v. 2005) met slechts 40%, wat dus ruim beneden de door Europa voor België verwachte reducties blijft. Bovendien stelt deze visienota nog geen vastgesteld Vlaams beleid voor.

In de sector landgebruik kent Vlaanderen op dit moment netto emissies, die tegen 2030 zullen moeten omgekeerd worden tot een netto vastlegging. Ook om dit te realiseren ontbreekt op dit moment een voldoende concreet maatregelenpakket.

DOELSTELLINGEN ADAPTATIE

Op het vlak van **adaptatie** moet vastgesteld worden dat, hoewel het Vlaams Adaptatieplan recent werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering, en niettegenstaande het feit dat er op bepaalde domeinen (bv. overstromingsbeveiliging) wel belangrijke stappen worden gezet, er geen aanwijzingen zijn dat Vlaanderen in 2030 in zijn totaliteit en op alle vlakken weerbaar zal zijn aan de gevolgen van klimaatverandering. Onder meer de voortdurende toename in ruimtebeslag en verharding is hier debet aan.

BIJLAGE D. EMISSIEFACTOREN (BRON: VMM)

Jaar	Wegtype	Voertuigtype	Polluent	Snelheid	EF
2030	H	LV	NO _x	30	0,377779
2030	H	ZV	NO _x	30	0,62
2030	H	LV	CO ₂	30	159,8193
2030	H	ZV	CO ₂	30	1010,742
2030	H	LV	NO _x	50	0,308881
2030	H	ZV	NO _x	50	0,356308
2030	H	LV	CO ₂	50	136,4049
2030	H	ZV	CO ₂	50	789,4155
2030	H	LV	NO _x	70	0,28413
2030	H	ZV	NO _x	70	0,237366
2030	H	LV	CO ₂	70	132,0621
2030	H	ZV	CO ₂	70	694,8087
2030	H	LV	NO _x	90	0,309917
2030	H	ZV	NO _x	90	0,183075
2030	H	LV	CO ₂	90	137,9191
2030	H	ZV	CO ₂	90	657,6562
2030	H	LV	NO _x	110	0,419478
2030	H	ZV	NO _x	110	0,180384
2030	H	LV	CO ₂	110	152,9714
2030	H	ZV	CO ₂	110	656,4902
2030	R	LV	NO _x	30	0,380618
2030	R	ZV	NO _x	30	0,582241
2030	R	LV	CO ₂	30	161,2909
2030	R	ZV	CO ₂	30	982,9559
2030	R	LV	NO _x	50	0,311157
2030	R	ZV	NO _x	50	0,335301
2030	R	LV	CO ₂	50	137,7268
2030	R	ZV	CO ₂	50	769,8561
2030	R	LV	NO _x	70	0,286215
2030	R	ZV	NO _x	70	0,224703
2030	R	LV	CO ₂	70	133,3474
2030	R	ZV	CO ₂	70	679,2485
2030	R	LV	NO _x	90	0,312173
2030	R	ZV	NO _x	90	0,176052
2030	R	LV	CO ₂	90	139,2427
2030	R	ZV	CO ₂	90	646,4466
2030	U	LV	NO _x	30	0,495308
2030	U	ZV	NO _x	30	0,582241
2030	U	LV	CO ₂	30	203,0832
2030	U	ZV	CO ₂	30	982,9559
2030	U	LV	NO _x	50	0,39249
2030	U	ZV	NO _x	50	0,335301
2030	U	LV	CO ₂	50	172,9599
2030	U	ZV	CO ₂	50	769,8561

