

Regionaal mobiliteitsplan Westhoek

Niet-technische samenvatting Milieueffectenrapport



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Meer weten over de Vervoerregio Westhoek?

www.vervoerregiowesthoek.be

vervoerregio.Westhoek@vlaanderen.be

Colofon

Deze niet-technische samenvatting is een initiatief van atelier\demitro2, een samenwerking tussen Deloitte, MINT, Traject en O2 voor de vervoerregio's Aalst, Brugge, Midwest, Oostende, Vlaamse Ardennen, Waasland en Westhoek. Tractebel is in onderaanneming van MINT. De kopij werd afgesloten op 4 april 2023.

Deloitte. **MINT** 
MOBILITEIT IN ZICHT

TRACTEBEL  **TRAJECT**

Verantwoordelijke uitgever:
Vlaamse overheid, DEPARTEMENT MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN
Lieven Van Eenoo, Co-voorzitter vervoerregio Westhoek,
Koning Albert I-laan 12, bus 81- 8200 Brugge (St-Michiels)

Inhoud

Situering	4
Het regionaal mobiliteitsplan Westhoek	5
Methodiek van dit MER	9
Impact op mens en gezondheid	10
Impact op ruimte	13
Impact op biodiversiteit	16
Impact op klimaat	19
Synthese	21
Verklarende woordenlijst	23



Situering

Een milieueffectenrapport of MER is een onderzoek naar mogelijke milieugevolgen. Het wordt gemaakt vooraleer de overheid een beslissing neemt over een plan of project. Zo'n beslissing kan zowel gaan over een concrete vergunning of een beleidsplan. Met een MER kunnen milieueffecten, net als andere aspecten en belangen, op gelijkwaardige wijze worden meegenomen bij de besluitvorming.

Wat is een MER?

Een MER stelt een overheid in staat om in een vroeg stadium de mogelijke milieueffecten grondig te overwegen. Een overheid dient immers rekening te houden met twee belangrijke basisprincipes:

1. Het voorzorgsprincipe. Dit is één van de uitgangsprincipes van het Europese milieubeleid. Dit betekent dat als er aanwijzingen zijn dat een ingreep of een beslissing ernstige of onomkeerbare schade kan hebben voor het milieu, deze beslissing niet wordt genomen. In dit geval ligt de bewijslast van de onschadelijkheid bij de voorstanders van de beslissing.
2. Het beginsel van preventief handelen. Dit wil zeggen maatregelen die genomen worden vooraleer een milieuprobleem optreedt. Of kort samengevat: beter voorkomen dan genezen.

Een MER informeert de overheid en de makers van het regionaal mobiliteitsplan. Vooraleer een regionaal mobiliteitsplan wordt goedgekeurd evalueert de overheid naast de milieu-impact ook de sociale, economische of technische aspecten alsook naar de mening van de burgers in het openbaar onderzoek.

Een MER wordt door onafhankelijke, erkende experts opgesteld. Ze staan buiten de opmaak van het plan en kunnen zo kritisch en objectief naar het plan kijken, elk vanuit hun vakdomein. Het Team Milieueffectrapportage van de Vlaam-

se Gemeenschap kijkt mee over de schouders en waakt voortdurend over de kwaliteit. Op een goed MER moet men kunnen vertrouwen. Maar in een openbaar onderzoek kijkt ook de burger mee. Is het MER goed uitgevoerd? Kloppen de conclusies en houdt het plan er voldoende rekening mee?

Een MER voor het regionaal mobiliteitsplan Westhoek

In dit document ligt het regionaal mobiliteitsplan Westhoek voor. Het MER ging na of dit plan een impact kan hebben op het milieu. Dit kan bijvoorbeeld door de impact van het plan op het verkeer en luchtemissies door dat verkeer of door infrastructuur die leidt tot verharding. Het MER onderzocht of dit regionaal mobiliteitsplan een positieve of negatieve invloed heeft. Het MER werd gemaakt samen met het mobiliteitsplan, zo goed mogelijk geïntegreerd. Zo kon bij het uitschrijven van het plan rekening worden gehouden met eventuele suggesties voor aanpassingen.

Het MER wordt samen met het mobiliteitsplan voorgelegd aan de burgers in een openbaar onderzoek. Zo kan iedereen oordelen of het plan voldoende positief is voor het milieu en of negatieve effecten voldoende vermeden worden. Het MER is voor iedereen beschikbaar. Voor de niet-specialisten onder ons werd deze niet-technische samenvatting gemaakt. Zonder afbreuk te doen aan de correctheid van alle info geeft deze samenvatting een helder beeld op de belangrijkste milieueffecten. Alvast dank voor uw interesse en uw bijdrage.

Het regionaal mobiliteitsplan Westhoek

Het ontstaan van de regionale mobiliteitsplannen

Het Decreet Basisbereikbaarheid legde in 2019 de basis voor de regionale beleidsplannen. Het zijn plannen die gaan over een vervoerregio. Daarom werd Vlaanderen ingedeeld in 15 vervoerregio's. De regionale mobiliteitsplannen

zijn de eerste in hun soort, pionierswerk dus. Het regionaal mobiliteitsplan, soms ook afgekort tot RMP, bepaalt de toekomstvisie voor mobiliteit binnen een vervoerregio. Het kijkt daarbij naar hoe mobiliteit plaatsvindt, vermoedelijk in de toekomst zal evolueren en vooral welke visie de vervoerregio heeft op mobiliteit en op de maatregelen die nodig zijn om deze visie in de praktijk om te zetten. Het plan is

strategisch van aard. Het kijkt dus een langere tijd vooruit, tot 2030 met een doorkijk tot 2050. Het zal dus lang een richtinggevend document blijven voor het regionale mobiliteitsbeleid.

Een opmaak van een regionaal mobiliteitsplan komt tot stand in drie fasen.

1. **De oriëntatiefase:** een analyse van de context, een inschatting van de behoeften aan mobiliteit, de stand van zaken van de problemen op vlak van mobiliteit in onze regio en de gewenste oplossingsrichtingen.
2. **De visiefase:** hierbij worden de strategische en operationele doelstellingen afgebakend en wordt een scenario om tot de gewenste mobiliteit te komen ontwikkeld. Dit wordt ook verder geconcretiseerd tot een aantal vervoersnetwerken.
3. **De actiefase:** een verdere uitwerking van de visie en de concrete acties.

Deze drie fasen leidden in de vervoerregio Westhoek naar een regionaal mobiliteitsplan bestaande uit drie delen:

1. De visienota
2. De netwerkkaarten
3. Het actieplan



Wie schreef het regionaal mobiliteitsplan Westhoek?

Een regionaal mobiliteitsplan wordt geschreven door de vervoerregioraad, een samenwerking tussen alle gemeenten en steden van de vervoerregio samen met het Departement Mobiliteit en Openbare werken en het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, De Vlaamse Waterweg. Ook uitgenodigd zijn vertegenwoordigers van het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, het provinciebestuur, het beleidsdomein Omgeving, de NMBS, Infrabel, de mobiliteitscentrale aangepast vervoer, de WVI en DVV Westhoek. Daarnaast zijn waarnemers uit aangrenzende gemeenten en vervoerregio's welkom. De gemeenten van de Vervoerregio Westhoek zijn: Alveringem, De Panne, Diksmuide, Heuvelland, Houthulst, Ieper, Koekelare, Kortemark, Langemark-Poelkapelle, Lo-Reninge, Mesen, Poperinge, Veurne, Vleteren en Zonnebeke. Doorheen de drie fasen vond participatie plaats. Burgers en maatschappelijke groepen kregen een stem. Relevante ideeën uit dit traject kregen hun plaats in de visienota en het actieplan.



Acht strategische doelstellingen

Het regionaal mobiliteitsplan van de Westhoek gaat uit van acht strategische doelstellingen die we als volgt kunnen samenvatten:



We laten meer en meer de wagen en de vrachtwagen aan de kant.



We houden onze steden, dorpen en economische knooppunten vlot bereikbaar.



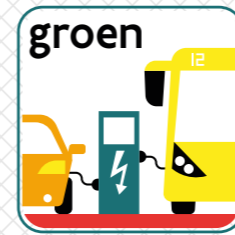
We dragen bij tot een duurzame mobiliteit met een goeie ruimtelijke ordening.



We aanvaarden geen dodelijke verkeersslachtoffers meer.



We weren het drukke verkeer uit onze steden en dorpskernen.



We verminderen de druk op het milieu en we verbruiken minder energie.



We garanderen iedereen de mogelijkheid om zich te verplaatsen.



We zijn koploper op vlak van slimme systemen voor onze mobiliteit.

Tien concrete thema's

Het realiseren van de acht doelstellingen werd toegepast op tien concrete thema's.

1. Veiligheid

Over alle maatregelen die de verkeersveiligheid drastisch kunnen doen toenemen.

2. Ruimte

Over hoe ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid elkaar kunnen versterken.

3. Toegankelijkheid

Over hoe we mobiliteit kunnen garanderen voor iedereen.

4. Fietsverkeer

Over hoe we over gemeentegrenzen kunnen komen tot veilige en kwalitatieve fietsverbindingen.

5. Openbaar vervoer

Over hoe openbaar vervoer een passend antwoord kan bieden op vervoersvragen.

6. Autoverkeer

Over hoe we kunnen zorgen voor minder en duurzamer autogebruik.

7. Parkeren

Over welke aspecten van een parkeerbeleid best regionaal worden aangepakt.

8. Wegencategorisering

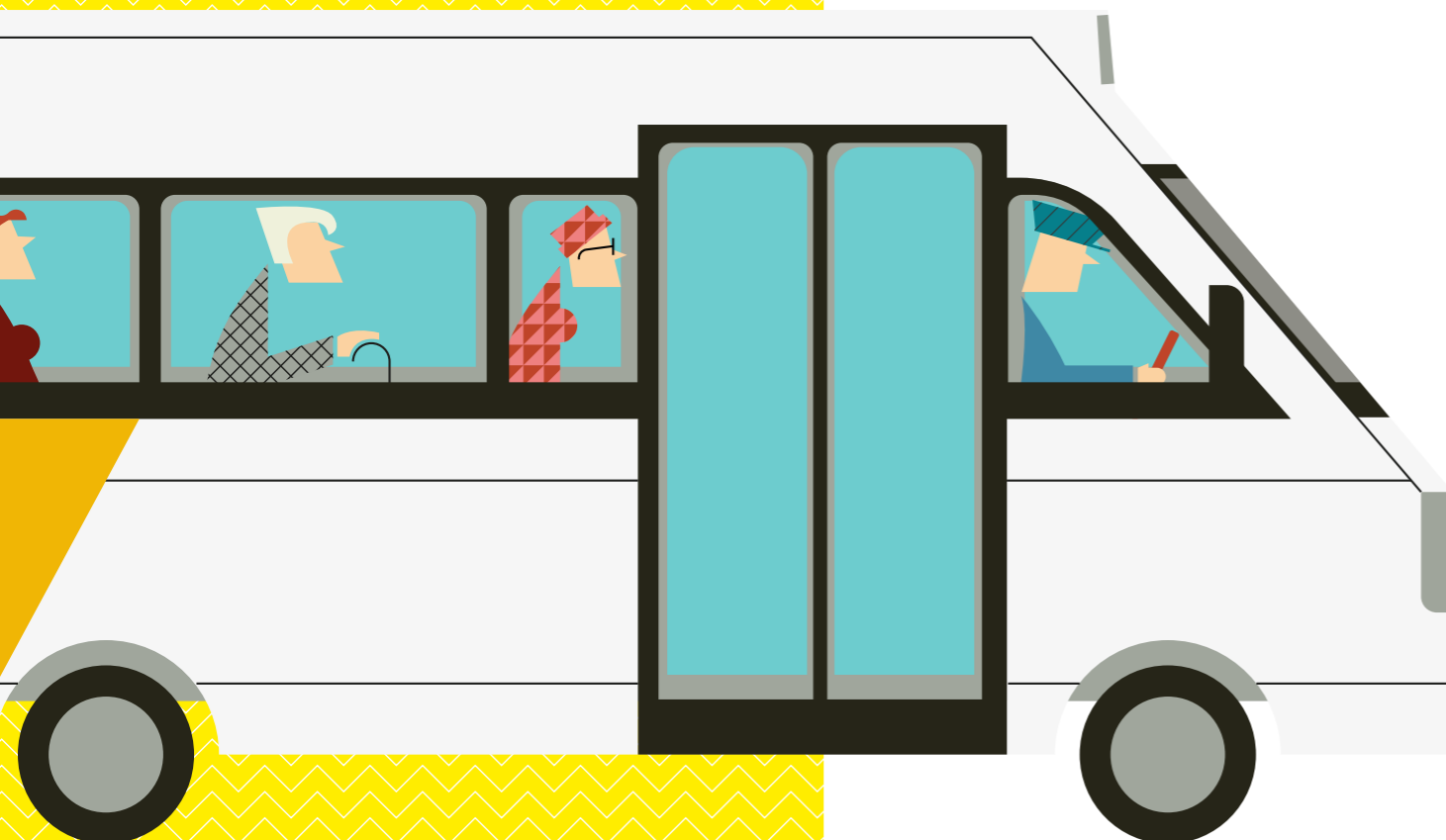
Over welke functie elke weg kan krijgen en welk gevolg dit heeft op de inrichting van die weg.

9. Vrachtroutenetwerk

Over hoe we vrachtverkeer zoveel mogelijk uit de kernen kunnen houden.

10. Logistiek

Over het uitwerken van alternatieven voor vrachtvervoer over de weg.



Methodiek van dit MER

Het MER onderzoekt de effecten op het milieu van het ontwerp regionaal mobiliteitsplan. Het omvat een overzicht van alle aspecten uit de visienota en de tabel van alle acties uit het actieplan. Alle aspecten en acties worden stuk voor stuk beoordeeld op hun potentiële milieueffecten. Het is een strategische beoordeling met eenzelfde abstractieniveau als het regionaal mobiliteitsplan.

De aanpak van het MER is 'receptorgericht'. Dat wil zeggen dat het MER kijkt naar de impact op:

- Mens-gezondheid;
- Ruimte;
- Biodiversiteit;
- Klimaat.

Het MER toetst de voorgestelde visie aan een referentiesituatie. Draagt het plan bij aan positieve of negatieve veranderingen ten opzichte van die situatie? De referentiesituatie beschrijft hoe de toestand zou zijn in 2030 mocht het plan niet bestaan.

Er wordt beoordeeld op basis van een zevendelige schaal. Omdat het plan strategisch is, is de beoordeling voornamelijk gebaseerd op het oordeel van de experts, eerder dan op basis van cijferbare gegevens:

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

Daarnaast worden ook de beleidsdoelstellingen van betrokken overheden afgetoetst. Er wordt nagegaan hoever we nu nog van de doelstelling verwijderd zijn en of het plan

positief of negatief bijdraagt aan het behalen van de doelstelling. Belangrijk is in rekening te nemen dat dit beleidsdoelstellingen zijn voor het gehele beleid, dus niet alleen een taak voor het regionaal mobiliteitsplan.



Indien er mogelijkheden zijn om de potentieel positieve effecten van het regionaal mobiliteitsplan op een receptor te versterken of potentieel negatieve effecten ervan te beperken of te voorkomen, dan formuleert het MER aandachtspunten of aanbevelingen. Dit zijn suggesties voor mogelijke verbetering.

Impact op mens en gezondheid

Het MER focust op de elementen van het regionaal mobiliteitsplan Westhoek die een impact kunnen hebben op de mens, meer bepaald de gezondheid van de mens. Concreet wordt gekeken naar impact via geluid, lucht, verkeersveiligheid alsook fysiek, mentaal en sociaal welzijn. Alle aspecten van de visienota en alle acties uit het actieplan worden beoordeeld op hun positieve of negatieve impact op deze vier elementen.

Geluid

De meeste aspecten en acties hebben rechtstreeks of onrechtstreeks een positief effect op het geluidsklimaat. De wagen wordt ingeruild voor de fiets, het openbaar vervoer, verplaatsingen te voet... en de doorstroming op de weg verbetert waardoor er minder geluid wordt geproduceerd en de impact op de omgeving vermindert. De verschillen in geluid tegenover de referentiesituatie zijn beperkt, kleiner dan 1 decibel. Het grootste positief effect wordt echter bekomen ter hoogte van de kwetsbare gebieden. Beperkt positieve impact.

Waar het plan goederentransport verplaatst van de weg naar water of spoor zien we dat minder vrachtwagens ook leiden tot minder geluid.

Door een intensiever gebruik van het spoorverkeer of door meer en vaker langskomende bussen kunnen er lokaal wel negatieve effecten optreden. Ook door het invoeren van een nieuw regionaal vrachtrouten netwerk ontstaan er lokaal positieve en negatieve effecten. De positieve effecten wegen zwaarder door, omwille van het kleiner aantal betrokkenen. Beperkt positieve impact.

Lucht

De impact voor lucht is zeer gelijkwaardig aan deze voor geluid. De wagen inruilen voor alternatieven leidt tot minder uitstoot. Het plan doet de NOx-emissies dalen met 4,3%. In de kernen is dit zelfs -9,7% en in de kwetsbare gebieden -5,9%. En dat is goed nieuws voor onze gezondheid. Ook andere verkeersemisies zoals fijn

stof, dalen. Het is in drukbebouwde gebieden dat woningen veel dicht bij de wegen staan, vaak aaneengesloten, waardoor de impact van wegverkeer nog sterker toeneemt. Positief effect.

Waar het plan goederentransport verplaatst van de weg naar het water zien we meer NOx, maar ook meer PM, UFP, roet, SO₂... De transportemissies van scheepvaart liggen hoger dan deze voor wegtransport, maar ze gebeuren op een andere plaats met minder blootgestelde omwonenden. Voor elektrisch spoortransport vallen de emissies integraal weg. Dieseltreinen hebben ook relatief hogere emissies dan wegtransport maar minder gehinderden. De positieve en negatieve effecten heffen elkaar op.

Verkeersveiligheid

Bijna alle aspecten en acties zijn positief. De wagen inruilen voor alternatieven leidt sterk tot grotere verkeersveiligheid. Daarnaast zorgen de nieuwe wegencategorisering en het nieuw regionaal vrachtrouten netwerk alsook de inzet op openbaar vervoer en fiets voor afscherming van het lokale wegennet en het weghalen van verkeer uit dichtbevolkte locaties. Positief effect.

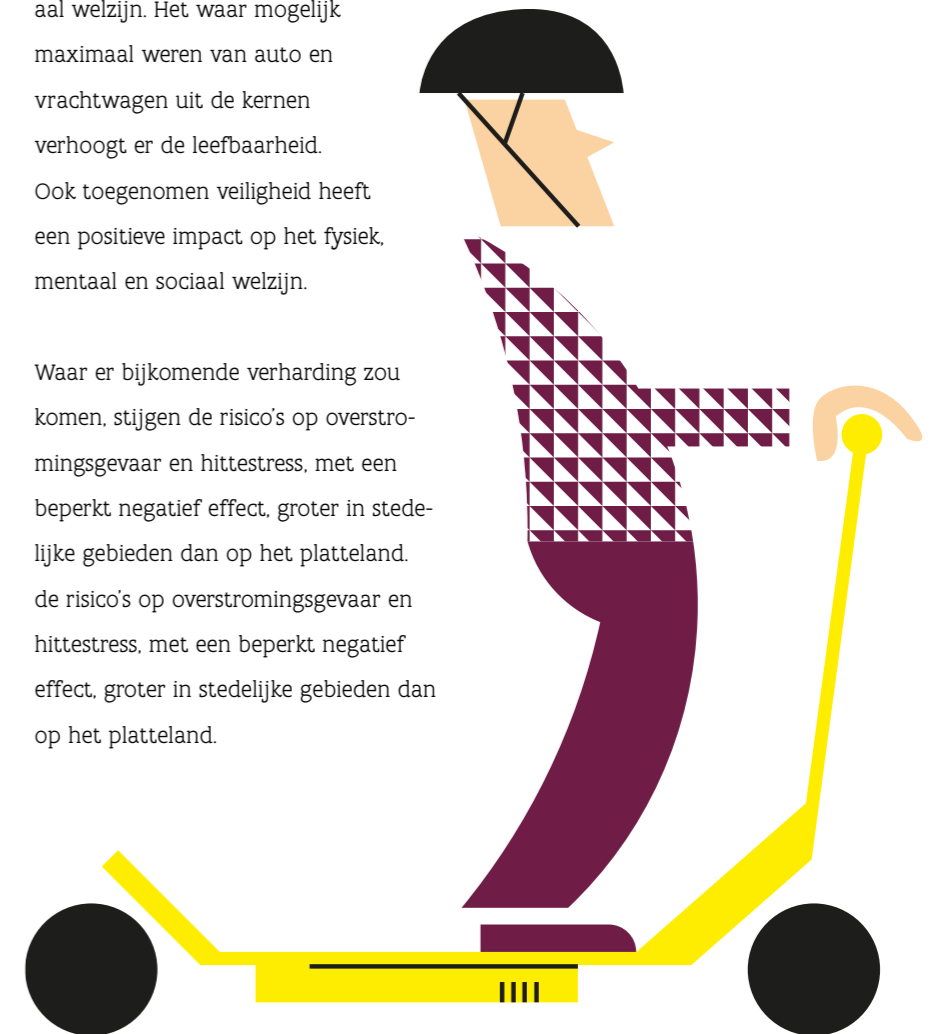
Daarnaast zijn er ook specifieke maatregelen voor verkeersveiligheid zoals het verkeersveilig maken van schoolomgevingen, het wegwerken van gevaarlijke punten, het aanleggen en heraanleggen van fietspaden, het schenken van aandacht aan vergevingsgezinde wegen en het waar mogelijk ontvlechten van auto, fiets en voetganger. Dit heeft een aanzienlijk positief effect.

De wagen elektrisch maken zorgt voor stillere wagens wat beperkt negatief is voor veiligheid onder 30 km/h.

Fysiek, mentaal en sociaal welzijn

Ook als het gaat over fysiek, mentaal en sociaal welzijn zijn zo goed als alle aspecten en acties positief. De wagen aan de kant laten leidt tot een meer actieve levensstijl met een positieve impact op het fysiek, mentaal en sociaal welzijn. Het waar mogelijk maximaal weren van auto en vrachtwagen uit de kernen verhoogt er de leefbaarheid. Ook toegenomen veiligheid heeft een positieve impact op het fysiek, mentaal en sociaal welzijn.

Waar er bijkomende verharding zou komen, stijgen de risico's op overstromingsgevaar en hittestress, met een beperkt negatief effect, groter in stedelijke gebieden dan op het platteland. de risico's op overstromingsgevaar en hittestress, met een beperkt negatief effect, groter in stedelijke gebieden dan op het platteland.



Bijdrage aan beleidsdoelen

Het regionaal mobiliteitsplan levert een positieve bijdrage aan beleidsdoelstellingen over geluid, lucht en fysiek, mentaal en sociaal welzijn. Het regionaal mobiliteitsplan is echter onvoldoende om die doelstellingen te bereiken.

Het regionaal mobiliteitsplan is sterk positief voor de doelstelling veiligheid, maar ook die wordt nog niet bereikt.

GELUID



LUCHT



VERKEERSVEILIGHEID



FYSIEK, MENTAAL & SOCIAAL WELZIJN



Samengevat

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

Aanbevelingen

Het MER stelt voor om nog meer de wagen aan de kant te laten door de inzet van aanvullende maatregelen. Dit zou kunnen gaan om bijvoorbeeld voldoende aanbod aan openbaar vervoer, slimme kilometerheffingen, afschaffen van salariswagens en het extralegaal voordeel van bedrijfswagens, afschaffen van de tankkaart en interessantere fiscaliteit voor emissieloze voertuigen. Daarnaast raadt het aan om meer in te zetten op elektrisch spoor en op watertransport met groenere vaartuigen. Spoorovergangen moeten veiliger worden. En ten slotte moet er volop ingezet worden op ontharden, half-verharden en meer groen naast verharde oppervlakten.

Impact op ruimte

De impact van het regionaal mobiliteitsplan op ruimte is te vertalen in drie aspecten. Ruimtelijke samenhang: hoe de netwerken voor auto, fiets, trein, water de ruimte versnipperen of ontsnipperen. Het thema Ruimtebeslag behandelt de oppervlakte die de infrastructuur en de andere functies innemen. Ruimtelijke kwaliteit kijkt naar de impact van het plan op hoe we ruimte gebruiken, beleven of vrijwaren voor de toekomst.

Ruimtelijke samenhang

De netwerkkaart voor het fietsverkeer herbevestigt eerdere plannen voor een netwerk dat de gehele regio omspannt. Ze zorgt, wanneer ze gerealiseerd is in de praktijk, voor een betere ontsluiting van de Westhoek en het wegwerken van barrières. Het verder realiseren van het fietsnetwerk heeft een positief effect.

De treinlijnen krijgen een verbetering en de kwaliteit van de stations neemt toe. Een aantal nieuwe busverbindingen verdienen het om verder onderzocht te worden. Ook bestaande lijnen verdienen opwaardering, afstemming op toeristische locaties of op grensoverschrijdende verbindingen. Zoals aangegeven is dit een visie op lange

termijn. Dit zijn voornamelijk te onderzoeken ideeën, nog geen echte acties of goedgekeurde visies. Ze dragen echter wel allemaal bij aan de versterking van het ruimtelijke verkeersnetwerk.

Bij de indeling van de wegen vindt het MER het goed dat de rangorde van wegen meer zichtbaar wordt. Er komt een onderscheid tussen wegen met een regionale functie en die met een interlokale rol. Interlokale wegen mogen niet regionaal werken.

De kaart met het vrachtroutenetwerk heeft een positief effect, maar had nog beter gekund door spoor- en waterwegen toe te voegen en dus niet uitsluitend te focussen op vrachtverkeer over de weg.

Andere elementen zijn een parkeervisie die hinder beperkt, een visie die zwaar verkeer maximaal uit de kernen weert,

minder verkeer aan schoolomgevingen, alsook het weren van barrières voor traag verkeer. Die leiden allemaal tot een betere samenhang tussen de verschillende functies van de ruimte.

Ten slotte zorgen mobiliteitsmaatregelen voor het versterken van de kernen, wat goed is voor zowel de kernen als de open ruimte.

Het effect van het regionaal mobiliteitsplan op de ruimtelijke samenhang is positief.

Ruimtebeslag

Ruimtebeslag is het oppervlak in vierkante meter die infrastructuur of andere ingrepen in de ruimte innemen. Bruto ruimtebeslag is alle ruimte die ingenomen wordt waarbij we de niet-verharde gedeelten meerekenen



zoals bermen, waterlopen, ... Netto ruimtebeslag is de verharde ruimte binnen de infrastructuur. Er is ook een indirect effect op ruimtebeslag. Een reductie van autogebruik heeft bijvoorbeeld indirect een effect op de hoeveelheid nodige verharde parkeer-ruimte.

Positieve maatregelen op vlak van ruimtebeslag doen dit beslag afnemen. Dergelijke maatregelen komen niet voor in het regionaal mobiliteitsplan. Indirect doen verschillende maatregelen het parkeeraanbod of de vraag naar gemotoriseerd verkeer beperken. Er zal meer ruimte komen voor fietsstallingen, maar het netto ruimtebeslag zal toch verminderen omwille van het grotere ruimtebeslag van autoparkeerplaatsen tegenover fietsparkeerplaatsen.

Negatieve maatregelen op vlak van ruimtebeslag gaan over nieuwe infrastructuur, bijvoorbeeld fietsinfrastructuur, over ruimte om goederen over te slaan op spoor en water alsook over randparkings, vrachtwagenparkings.

Voor sommige maatregelen zoals het veiliger maken van schoolomgevingen, het vergevingsgezind maken van wegen, het vervangen van autoparking door fietsparking... kan bijkomende verharding in theorie niet uitgesloten worden. In de praktijk zal deze echter erg beperkt of onbestaande zijn.

Er is ook een onrechtstreeks effect. Een aantal elementen mikken op het bundelen van het vervoersaanbod in de kernen, betere bereikbaarheid van die kernen en een aangename leefomgeving. Dit zorgt mee voor meer verdichting en spaart dus ruimte. Ook betekenen minder auto's minder nood aan parkeerplaatsen.

Het effect van het regionaal mobiliteitsplan op ruimtebeslag is beperkt positief.

Ruimtelijke kwaliteit, gebruikswaarde

Er zijn verschillende elementen die de kwaliteit van de ruimte en het nuttig gebruik ervan in steden en kernen verhogen, zoals fietsinfrastructuur, openbaar vervoer, uitgeruste overstap-

punten, veiligere en toegankelijke infrastructuur, ... Dit leidt ertoe dat de kernen intensiever gebruikt kunnen worden, wat interessant is.

Vrachtwagenparkeren afleiden naar het privaat terrein van bedrijven heeft voordelen in de kernen en nadelen op de bedrijfsterreinen. Parkeerruimte en circulatieruimte neemt plaats af van de feitelijke bedrijvigheid en kan tot een grotere industriële vraag naar ruimte leiden.

Het globaal effect is hier positief

Ruimtelijke kwaliteit, belevingswaarde

Als nieuwe ruimte wordt aangesneden voor infrastructuur kan er impact zijn op het landschap en mogelijk de archeologie. Maar een aangepast parkeerbeleid en maatregelen voor veiligheid vergroten net de belevingswaarde. Het aantal elementen met impact is beperkt, dus wordt het globaal effect als beperkt positief omschreven.

Bijdrage tot beleidsdoelen

Het plan levert een positieve bijdrage aan de beleidsdoelstellingen ruimtelijke samenhang, ruimtebeslag en ruimtelijke kwaliteit, al is het onvoldoende om ze te bereiken.

RUIMTELIJKE SAMENHANG



RUIMTEBESLAG



RUIMTELIJKE KWALITEIT



Samengevat

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

Aanbevelingen

Het MER stelt voor om spoor en pijpleidingen mee op te nemen in het netwerk voor goederentransport. Verder raadt het aan om vrachtwagenparkeerplaatsen te bundelen, overloop-parking en wandelpaden aan te leggen in waterdoorlatende materialen, bij grote te verharden oppervlaktes groen-bermen en wadi's te voorzien. Ook vraagt het MER om na te kijken welke wegen en infrastructuurelementen minder gebruikt worden en dus deels kunnen onthard worden. Bijvoorbeeld parkeerstroken of vluchtstroken aan gewestwegen. Om belevingswaarde te behouden een goede afstemming voorzien met erfgoed. Kijk naar de schoonheid van de omgeving als je nieuwe voorzieningen inplant als fietsparkings of Hoppinpunten.



Impact op biodiversiteit

De impact van het regionaal mobiliteitsplan op de biodiversiteit gaat over het winnen of verliezen van ecotopen, versnippering of ontsnippering van leefgebieden, verstoring door geluid, licht of beweging, vermisting en verzuring, waterkwaliteit.

Ecotopen

Inname van ecotopen gebeurt als er nieuwe infrastructuur wordt gebouwd in bepaalde natuurtypes. Hoe waardevoller dit natuurtype, hoe groter de impact van de inname ervan. Inname kan er zijn bij nieuwe infrastructuur voor transport over weg, water en spoor, bij uitbreiding van het fietsnetwerk of bij parkings en vrachtwagenparkings. Waar men wegen vergevingsgezind wil maken, kan dit eventueel leiden tot kap van bomen. Dit heeft een negatief effect op het landschap en op de dieren die in de bomen leven. Ook voor de strijd tegen klimaatopwarming heeft het kappen van bomen langs de weg een negatief effect.

Versnippering

Wegen, spoorwegen en kanalen vormen barrières waar sommige diersoorten niet over kunnen. Ook geluidsschermen of verstoring door de aanwezigheid van de mens versterken de versnippering. Versnippering wordt in sterke mate vermeden als infrastructuren gebundeld worden. Waar het aantal verplaatsingen op het platteland afneemt, neemt ook het versnipperend effect van geluid en licht er af. Ingrepen in het buitengebied nabij corridors of nabij natuurgebieden hebben potentieel impact. Deze impact is er door directe versnippering of door verstoring: verlichting die niet aangepast is op fietspaden schept een

barrière voor licht mijdende dieren zoals vleermuizen. Opgaand groen in bermen in de polders heeft een versnipperend effect op weidevogels en ganzen. Bermen van spoorwegen en waterwegen vormen een groene verbinding voor heel wat soorten, dus heeft het doorbreken ervan een negatieve impact. Nabij corridors of natuurgebieden is het effect beperkt tot aanzienlijk negatief.

Verstoring

Minder verkeer op de landelijke wegen leidt tot minder verstoring door geluid, verlichting of menselijke aanwezigheid. Bijkomende infrastructuur kan tot bijkomende verstoring leiden door geluid,

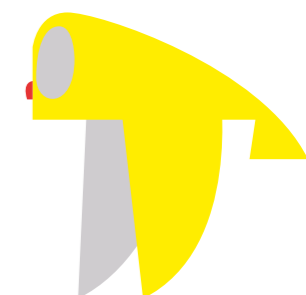
licht en menselijke aanwezigheid. Niet aangepaste verlichting van nieuwe fietspaden is een bron van verstoring voor vleermuizen, zeker in een Vlaamse context met al sterke lichtpollutie. Nieuwe infrastructuren in gebieden gevoelig voor verstoring hebben een beperkt tot aanzienlijk negatief effect.

Vermesting en verzuring

Minder autoverkeer in het buitengebied zorgt voor minder stikstofuitstoot. De stikstofuitstoot van goederenverkeer via water is relatief hoog. Via spoor is er relevante stikstofuitstoot als het via dieseltractie verloopt. Algemeen is er wel een aanzienlijk positief effect.

Water

Nieuwe wegen en andere infrastructuren die verharding of bemaling vragen hebben een aanzienlijk negatief effect, vooral in de buurt van ecotopen die gevoelig zijn voor verdroging. Specifiek belangrijk voor deze regio is de impact op zilte en zoute standplaatsen nabij De Panne, in de polders en aan de kanalen en de bodems met veen. Bijkomende verharding of bemaling is er negatief. Afstromend wegwater vervuult de oppervlaktewateren door deeltjes van sleet aan banden en remmen, en door roetemissies. Meer duurzame verplaatsingen milderden dit probleem. Bij transport via waterwegen moet de ecologische kwaliteit van de waterloop en zijn oevers behouden blijven.



Bijdrage tot beleidsdoelen

Door inname van ruimte voor infrastructuur draagt het plan niet bij aan de doelstelling van ecotoopcreatie. Bundeling van infrastructuur kan versnippering tegengaan. Ook kan het plan een hefboom zijn om te ontsnipperen al wordt daar nu nog niet op ingegaan. Impact op versnippering is dus onzeker. De impact op verstoring hangt samen met de concrete locaties bij realisatie van infrastructuur. Dus ook hier onzekere impact. Zowel verharding als ontharding komen in het plan voor. De doelstelling voor water, die nog veraf ligt, wordt door het plan niet benaderd. Op vlak van verzuren en vermesting is het plan positief door het beperken van stikstofuitstoot, al is dit plan onvoldoende om het doel te bereiken.

ECOTOOPINNAME & -CREATIE



VERSNIPPERING



VERSTORING



WIJZIGING STANDPLAATS KENMERKEN - WATER



VERZURING & VERMESTING



Aanbevelingen

Ecotopen: Maak een doordachte keuze voor de locaties van nieuwe infrastructuur. Vermijd bossen, permanente graslanden, veen, waterrijke gebieden en leefgebieden van relevante diersoorten. Voer geen werken uit in het broedseizoen en spaar bomen waarin vleermuizen kolonies vormen. Behoud bomen op vergevingsgezinde wegen, verlaag er bijvoorbeeld de snelheid liever dan bomen te kappen. Ga zuinig om met ruimte voor parkeren.

Versnippering: Maak nieuwe verbindingen en infrastructuren waar al verharding is. Integreer maatregelen om de versnippering te beperken, voorzie ontsnipperende ingrepen. Maak bruggen groot genoeg zodat de oeverbermen kunnen doorlopen. Behoud bij De panne de resterende duin-polderovergang.

Water: Beperk maximaal verharding en voorzie infiltratiemogelijkheden. Maak langsgrachten niet te diep zodat ze de omgeving niet ontwateren. Zorg ervoor dat water niet te snel wordt afgevoerd uit de polders. Vermijd bemalingen of kies technieken die niet verdrogen. Vermijd vervuiling door afstromend wegwater. Breek overgedimensioneerde wegen en andere verhardingen op.

Verstoring: bundel infrastructuren. Reduceer snelheid om geluidsoverlast tegen te gaan. Vermijd verlichting of optimaliseer ze: niet permanent, geen lichtverlies, juiste kleuren. Kleed infrastructuur in zodat ze in het landschap passen, aangepast aan de specifieke streek.

Verzuring en vermesting: vergroen het watertransport.

Samengevat

Effect	Visie	
Ecotopen	0 bestaande infrastructuur	-1/-3 nieuwe infrastructuur
Versnippering	0 bestaande infrastructuur	-1/-3 nieuwe infrastructuur
Verstoring	0 geen bijkomende bronnen	-1/-3 bijkomende bronnen
Vermesting verzuring	+2	
Water	-3 droogtegevoelige ecotopen	

Impact op klimaat

Voor dit thema houden we zowel rekening met klimaatmitigatie als klimaatadaptatie. Voor klimaatmitigatie beoordeelt het MER hoe het plan erin slaagt minder broeikasgassen uit te laten stoten. Voor klimaatadaptatie evalueert het MER hoe het plan bijdraagt aan een omgeving die bestand is tegen de gevolgen van klimaatverandering, op het vlak van droogte, hittestress, wateroverlast en kwetsbaarheid van de soortenrijkdom.

Klimaatmitigatie

Het regionaal mobiliteitsplan zorgt ervoor dat we ons duurzamer gaan verplaatsen, en ook dat de voertuigen groener worden. Dit is een aanzienlijk positief effect. Het huidige transport via waterweg leidt echter tot hoge emissies per transportkilometer. Verharding voor infrastructuur en het weghalen van bomen en planten voor infrastructuur zorgen ervoor dat de omgeving en de grond geen koolstof kunnen opslaan. Als voor nieuwe infrastructuur veengrond of oude graslanden worden ingenomen komt zelfs de daarin opgeslagen koolstof vrij.

Klimaatadaptatie

Hitte

Bij extra verharding en bij het weg nemen van groen dat voor schaduw en waterverdamping zorgt, stijgt de hitte. Vooral in een stedelijke omgeving zijn er negatieve gevolgen. Bij het weg nemen van bomen voor vergevingsgezinde wegen is er een negatief effect.

Droogte

Verharding zorgt voor toenemende verdroging, die op zijn beurt zorgt voor toenemende risico's op verzilting in de polderregio met effecten op natuur en landbouw.

Wateroverlast

Verharding leidt tot versnelde afvoer van water en minder natuurlijke infiltratie in de bodem. Dit leidt tot wateroverlast bij hevige regen.

Kwetsbaarheid

Doordat er meer infrastructuur komt kunnen dieren en planten moeilijker migreren, wat ze bij klimaatwijzigingen kwetsbaarder maakt. Weginfrastructuur kan beschadigd worden onder extreme hitte of door overstromingen. Bij droogte kunnen waterpeilen in waterwegen zodanig zakken dat ze transport via de waterweg bemoeilijken. Het regionaal mobiliteitsplan biedt echter ook een positieve hefboom. Via ontharden biedt het kansen aan waterinfiltratie.

Bijdrage tot beleidsdoelen

Door minder verkeer met de wagen en de vrachtwagen ontstaat minder uitstoot, maar het regionaal mobiliteitsplan alleen zal de beleidsdoelstelling niet bereiken. Het regionaal mobiliteitsplan verwijst niet naar natuurtechnisch ontwerpen in haar visie en acties. De ambities voor ontharden zijn ook eerder beperkt en compenseren niet die voor de bijkomende verharding. Ook worden geen verkoelende elementen geïntegreerd. Het plan draagt dus niet bij tot klimaatadaptatie.

KLIMAATMITIGATIE



KLIMAATADAPTATIE



Samengevat

Effect	Visie
Klimaatmitigatie	+3
Klimaatadaptatie	0/-1

Aanbevelingen

Klimaatmitigatie: breek de overgedimensioneerde verharding maximaal op en ontwikkel plantengroei die koolstof kan opslaan. Neem geen bodemtypes en vegetaties in die koolstof opslaan. Ga op zoek naar technische oplossingen om bij watertransport de uitstoot van broeikasgassen onder controle te houden.

Klimaatadaptatie: integreer in elke infrastructuurmaatregel verkoelende elementen zoals water, opgaande beplanting en bebossing. Gebruik waterdoorlatende en hittebestendige materialen en onthard maximaal. Vang bij verharding water lokaal op, buffer en laat in de bodem infiltreren. Zorg voor wegbedekking die tegen de hitte kan. Zorg dat plant- en diersoorten blijvend kunnen migreren. Ontsnipper bij elk project het landschap.

Synthese

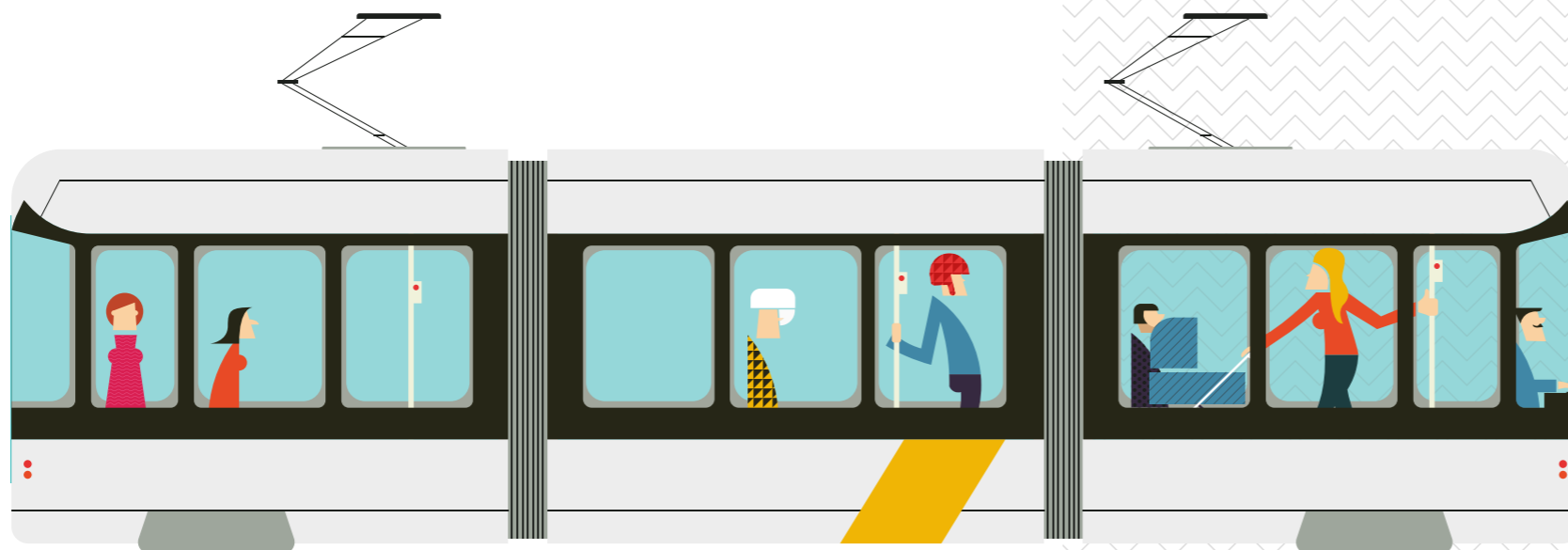
Resultaten analyse

De milieueffecten op de gezondheid van de mens zijn overwegend positief. Voor geluid beperkt positief, voor lucht beperkt positief tot positief, voor verkeersveiligheid positief tot zeer positief, en ook voor fysiek, mentaal en sociaal welzijn positief. De belangrijkste reden hiervoor is de afname van gemotoriseerd verkeer en de verschuiving van verkeersstromen weg van de mensen. Daarnaast formuleert het plan ook specifieke acties voor betere verkeersveiligheid en voor het toegankelijk maken van het openbaar vervoer voor iedereen.

De milieueffecten op de ruimte zijn overwegend positief. Er wordt gewerkt aan ruimtelijke samenhang en aan beter gebruik van de beschikbare ruimte. Mobiliteit en ruimte gaan hand in hand en versterken elkaar binnen een verhaal van duurzaamheid, maar het plan bevat te weinig acties terzake. Het, soms beperkt, bijkomend ruimtebeslag voor nieuwe infrastructuur vraagt aandacht.

De milieueffecten op biodiversiteit hangen sterk af van waar nieuwe structuren zouden komen, en hoe die concreet ingericht worden. Positief is de verminderde uitstoot van stikstof, al moet wel gelet worden op de uitstoot van verkeer over het water. Inname van biotopen, versnippering, verstoring en impact op water moet men vermijden met de juiste maatregelen. Het plan heeft geen negatieve effecten op Habitat- en Vogelrichtlijngebieden of op gebieden voor soortenbescherming.

De milieueffecten op klimaat zijn positief door de reductie van uitstoot van broeikasgassen, wat bijzonder dringend nodig is. Opletten dat de mogelijkheid om koolstof vast te houden via bodem of groen niet vermindert of dat systemen die veel koolstof opslaan, aangetast worden. Nieuwe verharde oppervlakten zijn ongunstig voor klimaatadaptatie. Er zijn hefboomen om meer te ontharden.



Overzicht van aanbevelingen

Het regionaal mobiliteitsplan kan sterker worden door ook volgende aanbevelingen mee in rekening te nemen:

- Behoud de duin-polder overgangen in De Panne.
- Breek overbodige wegen en andere infrastructuren op en integreer er groen.
- Ga maximaal voor ontharding of halfverharding.
- Neem geen bodemtypes en vegetatie in die koolstof kunnen vasthouden.
- Neem in de netwerkkaart voor goederentransport ook de spoorlijnen en pijpleidingen op, evenals op- en overslaglocaties.
- Pas zuinig ruimtegebruik toe.
- Realiseer een zo sterk mogelijke omschakeling van de wagen op alternatieven, via voldoende ruim aanbod openbaar vervoer, slimme kilometerheffing, afschaffen salariswagens en tankkaarten, hervormen autofiscaliteit.
- Reduceer geluidshinder, ook door snelheidsbeperkingen.
- Reduceer verlichting of neem gepaste maatregelen zoals enkel een deel van de nacht verlichten, de lichtintensiteit beperken, afgeschermd armaturen in combinatie met hogere boomkruinen, minst hinderende lichtkleuren.
- Vergroen de binnenvaart.
- Vermijd maximaal nieuwe verharding.
- Volg op hoe de verharde oppervlakken in de vervoerregio evolueren.
- Zet meer in op elektrische tractie voor goederenvervoer over spoor.
- Zorg voor een goede parkeerstrategie, onder meer met meerlaags parkeren, parkeren combineren met andere functies, werken met bestaande verhardingen
- Zorg voor gebundeld vrachtwagenparkeren.

Bij het realiseren van de acties uit het actieplan kunnen initiatiefnemers rekening houden met volgende aandachtspunten:

- Behoud bomen bij vergevingsgezinde wegen.
- Bundel nieuwe infrastructuur met bestaande infrastructuur.
- Gebruik waterdoorlatende materialen, wadi's en groenbermen.
- Integreer groen en verkoelende elementen bij infrastructuur zoals beplanting, bomen, water.
- Maak spoorovergangen veiliger.
- Maak zuinige en doordachte locatiekeuzes voor nieuwe infrastructuur.
- Pas infrastructuur in het landschap in, op maat van het specifieke gebied.
- Stem af op erfgoedwaarde en kwaliteit van het landschap.
- Vermijd bemalen.
- Vermijd nieuwe niet-afgestemde verlichtingsbronnen nabij kwetsbare natuur.
- Werk niet aan groenzones in het broedseizoen en let op voor vleermuizen die in holtes wonen.
- Zorg dat afstromend wegwater de waterlopen niet vervuult.
- Zorg dat langsrachten niet drainerend werken.
- Zorg dat water maximaal in de bodem kan dringen. Waar verharding onvermijdelijk is, buffer het water en voer af naar een plaats waar het wel de grond in kan dringen.
- Zorg voor maatregelen tegen versnippering in elk project, zoals doorgangen voor dieren, zeker aan de waterlopen en andere corridors.
- Zorg voor wegbedekking die tegen hitte kan.

Verklarende woordenlijst

Attractiepool - locatie die veel verkeer aantrekt, zoals scholen, bedrijvzones, ziekenhuizen, toeristische plaatsen, ...

Bemalen - grondwater tijdelijk wegpompen om bouwwerken te kunnen realiseren.

Biodiversiteit - de variatie van planten en dieren op een plaats.

Corridor - doorgang voor dieren.

Ecotoop - plaats waar verschillende planten en dieren samen natuur vormen.

Hoppinpunt - sterk uitgeruste overstapplaats voor de verschillende manier van verplaatsen zoals fiets, bus, tram, trein, wagen, deelfiets, deelwagen...

Klimaatadaptatie - aanpassen aan de opwarming van het klimaat: hittegolven, droogte, overstromingen, zware stormen, ...

Klimaatmitigatie - vermijden van de uitstoot van broeikasgassen zoals CO₂ om de opwarming van de aarde af te remmen.

Natuurtechnisch ontwerpen - inrichten van infrastructuur zoals wegen met oog op de natuur, bijvoorbeeld via berm, bomen, doorgangen voor dieren.

NOx - verschillende vormen van gebonden stikstof.

PM - fijn stof, PM₁₀ is fijner dan 10 micrometer, PM_{2.5} is fijner van 2,5 micrometer.

Roet - vervuild koolstof dat neerslaat na verbranding, bijvoorbeeld bij gebruik van benzine of diesel.

SO₂ - zwaveldioxide, uitstoot bij verbranding van fossiele brandstoffen.

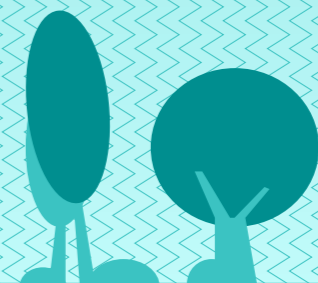
UFP - ultrafijn stof, veel kleiner dan PM_{2.5}.

Vergevingsgezinde weg - een weg of fietspad die zo is aangelegd dat een stuurfout niet tot zware gevolgen leidt, bijvoorbeeld met bredere, zachte berm of bufferzones.

Vrachtroutenetwerk - een netwerk uitgetekend op het wegennet waar doorgaand vrachtverkeer welkom is.

Wadi - een put in het landschap die als opvangplaats voor regenwater dient. Soms is hij gevuld en soms staat hij droog.

Wegencategorisering - indeling van het wegennet volgens functie. Bepaalt waar welk type verkeer welkom is.





Vervoerregio
WESTHOEK

