
Regionaal mobiliteitsplan Westhoek

MER

Departement Mobiliteit en Openbare Werken

December 2023



DOCUMENTGESCHIEDENIS (BOVENSTE RIJ IS HUIDIGE VERSIE)

Versie	Datum	Opmerkingen
4	20/12/2023	Definitieve versie na openbaar onderzoek
3	30/05/2023	Definitieve versie
2	06/04/2023	Aangepast aan opm. MOW
1	06/03/2023	Eerste versie

DOCUMENTVERANTWOORDELIJKHEID

Titel	MER Regionaal mobiliteitsplan Westhoek	
Projectnummer	P.020037 – DO4	
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	
	Bieke Cloet	
Documentscreener(s)	Naam	
	Stefan Helsen	

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>Digitaal ondertekend door Bieke Cloet (Signature) Datum: 11/12/2023 17:29:55</p>
<p>Stefan Helsen</p> <p>MER-deskundige Bodem & Grondwater AMV/LNE/ERK/MER/EDA-539/V3</p>	<p>digitaal ondertekend door CONNECTIVE NV - Connective eSignatures in naam van Stefan Helsen datum: 11/12/2023 19:42:02 Getekend met eenmalig SMS wachtwoord: 299284</p>
<p>Chris Neuteleers</p> <p>MER-deskundige Geluid en Trillingen MB/MER/EDA/556/V-3</p>	<p>Digitaal ondertekend door Neuteleers Chris Julia A Datum: 11/12/2023 17:32:08</p>
<p>Johan Versieren</p> <p>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>digitaal ondertekend door CONNECTIVE NV - Connective eSignatures in naam van Rebecca Devlaeminck datum: 12/12/2023 14:32:01 Getekend met eenmalig SMS wachtwoord: 100051</p>

INHOUDSTAFEL

1. INLEIDING.....	7
1.1. Milieueffectenrapport	7
1.2. Beknopte voorstelling van het Regionaal Mobiliteitsplan Westhoek.....	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.....	15
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	21
3.1. Situering.....	21
3.2. Planbeschrijving	22

3.2.1.	Procesvoering visienota.....	22
3.2.2.	Visienota	22
3.2.3.	Actieplan	27
4.	MILIEUEFFECTEN VAN HET PLAN	45
4.1.	Basisdata	45
4.1.1.	Verkeer	45
4.1.2.	Lucht	49
4.1.3.	Geluid	54
4.1.4.	Bodem	55
4.1.5.	Water	55
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	88
4.2.7.	Aanbeveling en monitoring	91
4.2.8.	Leemten in de kennis	91
4.2.9.	Grensoverschrijdende effecten	91
4.3.	Receptor Ruimte	92
4.3.1.	Afbakening van het studiegebied	92
4.3.2.	Referentiesituatie	92
4.3.3.	Beleidsdoelstellingen	96
4.3.4.	Beoordelingskader.....	98
4.3.5.	Beschrijving en beoordeling milieueffecten	99
4.3.6.	Aftoetsing beleidsdoelstellingen	125
4.3.7.	Aanbevelingen en monitoring	127
4.3.8.	Leemten in de kennis	127
4.3.9.	Grensoverschrijdende effecten	127
4.4.	Receptor Biodiversiteit.....	129
4.4.1.	Afbakening van het studiegebied	129
4.4.2.	Referentiesituatie	129
4.4.3.	Beleidsdoelstellingen	132
4.4.4.	Beoordelingskader.....	134
4.4.5.	Beschrijving en beoordeling milieueffecten	136
4.4.6.	Aftoetsing beleidsdoelstellingen	163
4.4.7.	Aanbevelingen en monitoring	167
4.4.8.	Leemten in de kennis	168
4.4.9.	Grensoverschrijdende effecten	169
4.4.10.	Voortoets passende beoordeling	169

4.5.	Receptor Klimaat	190
4.5.1.	Afbakening van het studiegebied	190
4.5.2.	Referentiesituatie	190
4.5.3.	Beleidsdoelstellingen	193
4.5.4.	Beoordelingskader.....	195
4.5.5.	Beschrijving en beoordeling milieueffecten	196
4.5.6.	Aftoetsing beleidsdoelstellingen	219
4.5.7.	Aanbevelingen en monitoring	220
4.5.8.	Leemten in de kennis	221
4.5.9.	Grensoverschrijdende effecten	221
5.	EINDSYNTHESE	222
5.1.	Besluit verwachte effecten	222
5.2.	Besluit voortoets passende beoordeling	223
5.3.	Overzicht aanbevelingen en voorstellen tot monitoring	224
5.4.	Leemten in de kennis	226
5.5.	Grensoverschrijdende effecten	226
6.	WIJZIGINGEN PLANVOORNEMEN	228
6.1.	Wijzigingen tijdens de opmaak van het plan	228
6.1.1.	Wijzigingen RMP n.a.v. aanbevelingen uit het MER.....	228
6.1.2.	Wijzigingen visienota na verder overleg	232
6.1.3.	Wijzigingen actietabel na verder overleg.....	235
6.1.4.	Wijzigingen van de onderzochte effecten	237
6.2.	Wijzigingen na openbaar onderzoek	239
6.2.1.	Wijzigingen aan het MER	239
6.2.2.	Wijzigingen aan het RMP	240
6.2.3.	Wijzigingen van de onderzochte effecten	244
BIJLAGE A.	NIET TECHNISCHE SAMENVATTING	246
BIJLAGE B.	JURIDISCH-BELEIDSMATIG KADER	247
BIJLAGE C.	BELEIDSDOELSTELLINGEN	253
BIJLAGE D.	EMISSIEFACTOREN (BRON: VMM)	266

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 Westhoek. Deze regio omvat de gemeenten Alveringem, De Panne, Diksmuide, Heuvelland, Houthulst, Ieper, Koekelare, Kortemark, Langemark-Poelkapelle, Lo-Reninge, Mesen, Poperinge, Veurne, Vleteren en Zonnebeke.

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 het 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 bepaald. Tenslotte wordt aangegeven in hoeverre de gewenste mobiliteitsontwikkeling is afgestemd op andere beleidsplannen. Om een samenhangende ruimtelijke ontwikkeling na te streven, wordt een aanzet van ruimtelijk (locatie)beleid uitgewerkt. 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 beleidsplan 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. Het beleidsplan wordt geconcretiseerd in een **actieplan**. 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.

1.2. Beknopte voorstelling van het Regionaal Mobiliteitsplan Westhoek

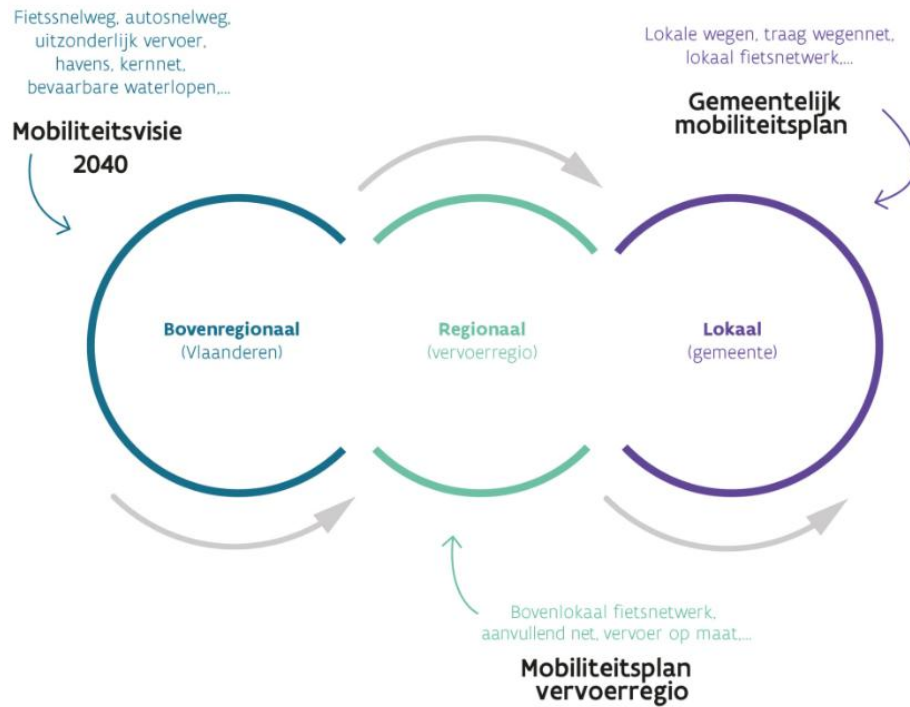
In 2018 besliste de Vlaamse overheid dat gemeentebesturen meer zelf kunnen beslissen hoe ze 'hun' mobiliteit organiseren. Maar omdat verkeer niet stopt aan de grens van een gemeente is Vlaanderen sinds 1 januari 2019 hiertoe opgedeeld in 15 zogenaamde vervoerregio's. Met de inrichting van vervoerregio's 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 Westhoek 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 Westhoek 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 Westhoek 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 Patrick D'haese.

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 Westhoek 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 in het kader van de decretaal voorgeschreven projectmethodologie via de projectstuurgroep, 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" scenario², 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.

2

Best case scenario: ervan uitgaande dat de voorgenomen visie integraal wordt gerealiseerd.

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 modelering 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 (infrastructuraanpassingen en ruimtelijke projecten) waarvan verwacht te zijn uitgevoerd tegen 2030 (*business-as-usual scenario*) en die dus onderdeel zijn van de referentiesituatie 2030, wordt verwezen naar onderstaande website: <https://analytics.omnitransnext.dat.nl/public/GX62RrXh2AQRZyTTbizlDey1>

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.

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.

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.

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

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

Omleidingsweg RUP Adinkerke

Het gewestelijk RUP N34 – Omleiding Adinkerke beoogde een structurele, haalbare en duurzame oplossing voor de verkeersafwikkeling van de N34 in Adinkerke. De inrichting van de N34 is immers niet afgestemd op zijn rol als primaire weg en kan omwille van zijn ligging in de doortocht van Adinkerke deze rol ook niet opnemen. Dit leidt tot een moeizame verkeersafwikkeling (in het bijzonder bij druk toeristisch verkeer) en resulteert in filevorming op de E40, wat tevens een probleem inhoudt naar verkeersveiligheid, en een verminderde bereikbaarheid van Adinkerke, De Panne en Plopsaland.

De procedure om een RUP op te maken werd stopgezet na de plenaire vergadering. Het planproces voor de noodzakelijke opmaak van het gewestelijk RUP voor deze nieuwe primaire weg werd door het Departement Omgeving heropgestart n.a.v. een beslissing van de Vlaamse Regering d.d. 20/11/2020. Deze herneming heeft nog niet tot relevante inzichten geleid. Dit plan wordt dan ook niet meegenomen in de referentiesituatie of als ontwikkelingsscenario.

Verbinding N8 Veurne-leper

In het verleden waren reeds verschillende plannen en project opgemaakt om de verbinding leper-Veurne te verbeteren, hetzij door aangepaste inrichtingsmaatregelen, hetzij door plaatselijke omleidingen. Het hiervoor opgemaakte RUP werd deels vernietigd.

Op dit ogenblik zijn er plannen goedgekeurd voor de herinrichting van de N8 tussen Vleteren en Veurne, waarbij het segment tussen Veurne en Alveringem reeds in uitvoering is. Deze voorzien in de herinrichting van de bestaande weg conform de wegcategorisering.

Daarnaast is er overleg om op Vlaams niveau een complex project op te starten met betrekking tot de verbetering van de verbindingen tussen de steden in de westhoek, waaronder ook de verbinding leper-Veurne. Op dit ogenblik is hiervoor nog geen startbeslissing genomen. Dit plan wordt dan ook niet meegenomen als ontwikkelingsscenario.

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

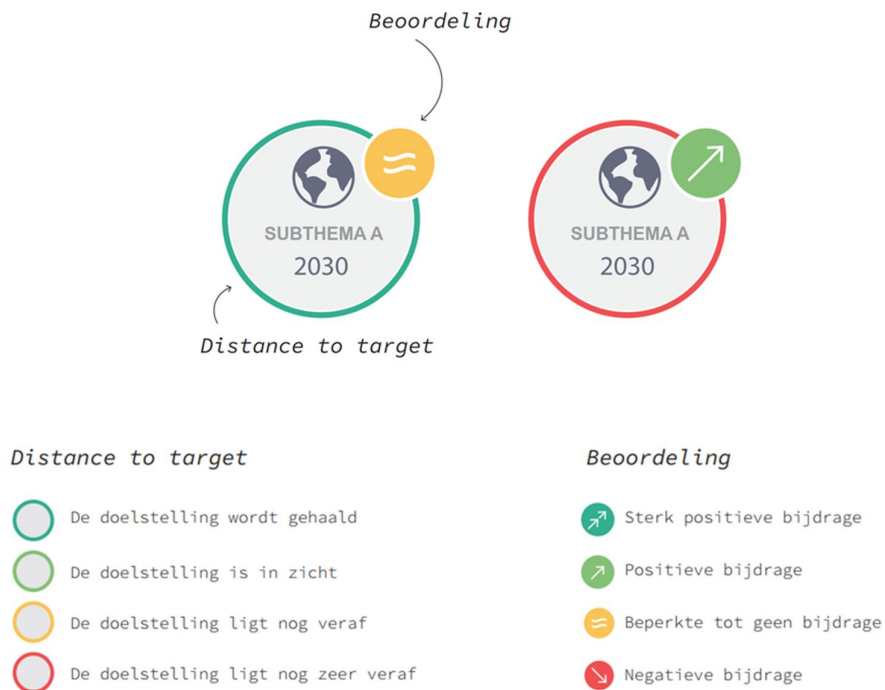
gegevens beschikbaar zijn, kan ook een kwantitatieve beoordeling gebeuren. Daarbij wordt rekening gehouden met juridisch-beleidsmatig kader, zoals opgenomen in Bijlage B.

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 wordt 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 Westhoek 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

De VVR Westhoek grenst ten westen aan Frankrijk en in het zuiden aan Wallonië.

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.

Bijgevolg zullen ook het aangrenzend departement in Frankrijk (département du Nord) en de aangrenzende kantons en gemeenten, als ook de aangrenzende provincie Henegouwen en de aangrenzende gemeente (Komen-Waasten) geïnformeerd en verder betrokken worden (indien ze dit wensen), conform het DABM.

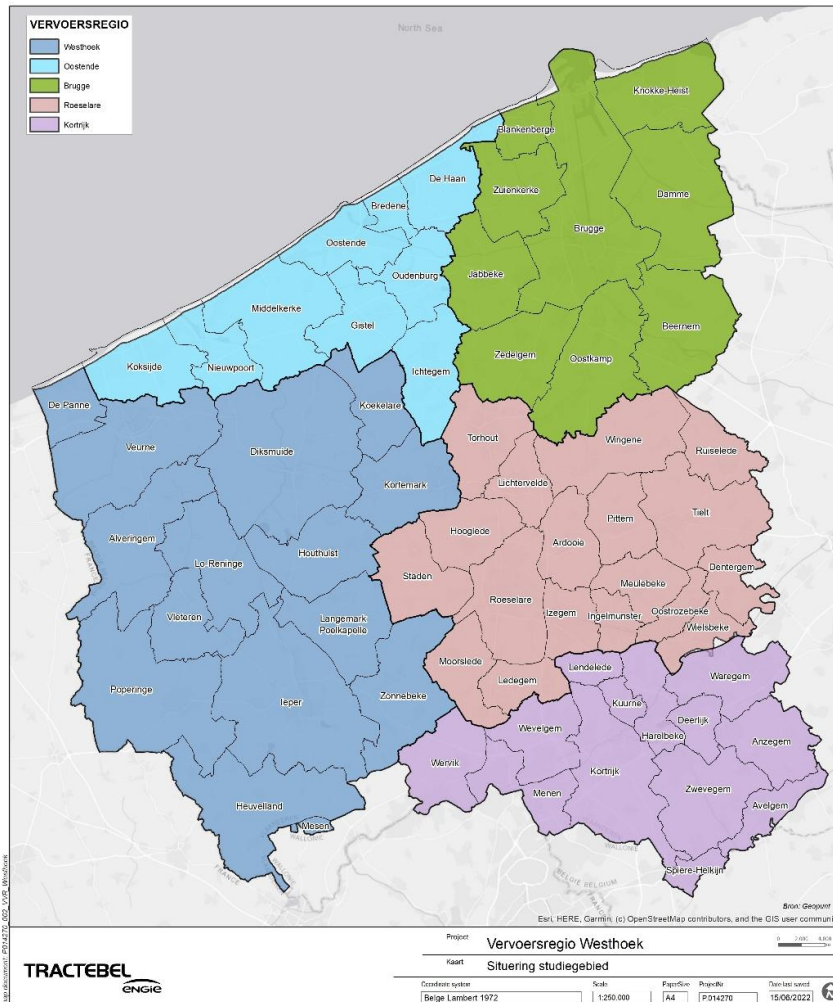
3. PLANBESCHRIJVING

3.1. Situering

Het voorgenoemen plan situeert zich in het westelijke deel van Vlaanderen, namelijk de Westhoek en omvat het grondgebied van de gemeenten Alveringem, De Panne, Diksmuide, Heuvelland, Houthulst, Ieper, Koekelare, Kortemark, Langemark-Poelkapelle, Lo-Reninge, Mesen, Poperinge, Veurne, Vleteren en Zonnebeke.

De VVR Westhoek grenst in het noorden aan de VVR Oostende en in het oosten aan de VVR's Midwest en Kortrijk. Mogelijke interactie met de aangrenzende gemeenten uit deze VVR's zal dus ook mee onderzocht worden bij de effectbeoordeling. Voor VVR Oostende betreft dit de gemeenten Koksijde, Nieuwpoort, Middelkerke, Gistel en Ichtegem. Voor VVR Roeselare zijn dit de gemeenten Torhout, Hooglede, Staden, Roeselare en Moorslede. Voor VVR Kortrijk is dit de gemeente Wervik.

De VVR Westhoek grenst ter hoogte van De Panne aan de Noordzee, ten westen aan Frankrijk en ten zuiden aan Wallonië.



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 Westhoek is een proces in drie fasen.

In de eerste fase – de oriëntatiefase – werden in de oriëntatienota beleidscontexten geïnventariseerd en kansen en knelpunten gebundeld. Vervoerregioraad Westhoek heeft op 13 mei 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 Westhoek onder 'Regionaal mobiliteitsplan' bij 'Officiële documenten': [Vervoerregio Westhoek | Vlaanderen.be](https://www.vervoerregio.westhoek.vlaanderen.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 1 juni 2022. De visienota formuleert de visie op de toekomstige mobiliteit in Vervoerregio Westhoek 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 Westhoek zoals vastgelegd in de visienota. De strategische doelstellingen op Vlaams niveau worden hierin door vertaald 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 Westhoek onder 'Regionaal mobiliteitsplan' bij 'Officiële documenten': [Vervoerregio Westhoek | Vlaanderen.be](https://www.vervoerregio.westhoek.vlaanderen.be)

In een derde fase is een actietabel opgemaakt. Deze omvat de acties die de vervoerregioraad op dit ogenblik 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 Westhoek 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.

In de visienota wordt verduidelijkt hoe in de vervoersregio zal omgegaan worden met de Vlaamse doelstellingen. Per thema wordt daarna beschreven hoe deze doelstellingen gerealiseerd zullen worden in de regio. Daarbij worden verschillende principes aangereikt. Deze beschouwen we als 'de bouwstenen' van de visie. Hierna is een overzicht opgenomen van de doelstellingen en van de bouwstenen. In de visienota zijn deze uitgebreid beschreven.

Daarnaast worden in het actieplan concrete acties geformuleerd die deze bouwstenen op terrein kunnen realiseren. Deze zijn opgenomen in het volgende hoofdstuk.

TABEL 3-1 STRATEGISCHE EN OPERATIONELE DOELSTELLINGEN PER AMBITIE.

Ambitie	Strategisch doel op Vlaams niveau	Strategisch doel toegepast op VVR Westhoek ⁴
	<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>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, in goede fietsinfrastructuur, een vlot en veilig wegennet en een kwalitatief openbaar vervoer. Bus, tram, auto en fiets hebben in de stad dezelfde reistijd.</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. Wat betreft goederenvervoer willen we investeringen in het spoor en de binnenvaart. De zeehavens buiten de vervoerregio spelen daarbij een cruciale rol.</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 lokale besturen doen maximale inspanningen om voor het eigen wagenpark enkel zero-emissievoertuigen aan te kopen.</p>
	<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 stads op termijn alleen nog vervoerd als dit gebeurt zonder uitstoot. Dat wil zeggen dat we overschakelen op elektrisch aangedreven transport, op fietskoeriers...</p>

4

Samenvatting van strategische doelen beschreven in de visienota

	<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>
	<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 je moet verplaatsen. We sparen daarmee de open ruimte en beperken de nood aan verplaatsingen. Ook de verkeersinfrastructuur zelf neemt minder ruimte in.</p>

Om deze doelstellingen 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;
- Ontvlechten van verkeersinfrastructuren en netwerken;
- Snelheidsbeperking van maximum 30 km/u in schoolomgevingen, woonwijken en dorpskernen;
- Maximaal weren van vrachtverkeer inclusief landbouwvoertuigen uit de kernen van de gemeenten en schoolomgevingen tijdens spitsuren, o.a. door toepassing van het Charter Wegtransport en via aangepaste GPS-geleiding en aangepaste venstertijden;
- Veiligheid van actieve weggebruikers verhogen door inzetten op ongelijkgrondse kruisingen of maximaal werken met conflictvrije regelingen bij gelijkgrondse kruisingen;
- Ontwikkelen van vergevingsgezinde fietsinfrastructuur en wegen om letsels bij ongevallen te beperken;
- Inzetten op politiecontroles ter handhaving van onveilig en asociaal gedrag in het verkeer (o.a. ook tonnagebeperkingen als snelheidsbeperkingen);
- Sensibilisering en educatie van alle verkeersdeelnemers.

Ruimte

- Minimum een modal split halen met een aandeel van 40% duurzame verplaatsingen tegen 2024. Hierbij zal in de eerste plaats ingezet worden op de fiets;
- 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 de fiets en OV als verplaatsingsmiddelen voor het woon-werkverkeer door het creëren van nabijheid, een mentaliteitsverandering en sensibilisering;
- Maximaal inzetten op het wegwerken van missing links binnen het huidige fietsnetwerk en op het verder verhogen van het functioneel fietsgebruik. Dit zal ondersteund worden door structurele verbeteringen aan bestaande fietsinfrastructuur en door bedrijven te stimuleren bedrijfsvervoerplannen op te stellen;
- Maximaal inzetten op directe en veilige fietsverbindingen tussen tewerkstellingspolen en de dichtstbijzijnde woonkernen;
- 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;
- Proactief inzetten op nabijheid voor nieuwe ontwikkelingen: rond strategische collectieve vervoerknooppunten, op plaatsen met aanvaardbare afstanden en vlotte, veilige verbindingen voor voetgangers en fietsers naar een voldoende pakket aan basisvoorzieningen etc;
- Verhogen van de dichtheid van (nieuwe) woonontwikkelingen op plaatsen met voldoende gunstige OV- en fietsbereikbaarheid en een voldoende basisvoorzieningsniveau;
- Slim omgaan met invulling van schaarse bedrijventerreinen nabij spoorwegen en waterwegen;
- Terugdringen van het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem en overmatige verharding zo veel mogelijk wegnemen.

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.

Fietsverkeer

- 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;
- Verknopen van alle bedrijventerreinen met een regionale mobiliteitsvraag met het BFF en/of fietssnelwegennet;
- Veiligheid verhogen nabij scholen en op gevaarlijke fietsovergangen en kruispunten, prioriteit om conflicten met vrachtverkeer te vermijden;
- Fix the mix concept toepassen in (ver)stedelijk(t)e gebieden en kernen;
- Landbouwwegen inzetten als autoluwe, alternatieve fietsroutes mits de nodige maatregelen;
- 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.

Openbaar vervoer

- Versterken van het openbaar vervoer door toekomstige ruimtelijke ordening hierop te richten;
- Optimaal afstemmen van het aanbod ter hoogte van de hoppinpunten, knooppunten, haltes;

- Verbeteren van aanbod (frequentie, amplitude) en kwaliteit (commerciële snelheid, betrouwbaarheid);
- Creëren van een aantrekkelijk alternatief voor de auto met een focus op (middel)lange afstanden en de link met omliggende vervoerregio's;
- Versterken van het openbaar vervoer aanbod tijdens toeristische periodes en naar toeristische attractiepolen.
- Stimuleren van de modal shift richting duurzame vervoersmodi, waarbij het OV zich bijkomend zal richten op verplaatsingen op (middel)lange 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.

Autoverkeer

- Uutfasering voertuigen op klassieke brandstoffen;
- Terugdringen aantal gereden autokilometers door o.a. aantrekkelijker maken van duurzame modi;
- Inzetten op het vermijden van verplaatsingen en het beperken van de lengte van de verplaatsingen voor o.m. woon-werkverplaatsingen (stimuleren thuiswerk, nabijheid tewerkstellingsplaats);
- Stimuleren van de deelwagen;
- 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;

Parkeren

- Aantrekkelijker maken van carpoolen door aanleg van goed bereikbare randparkings rond kernen en carpoolparkings langs belangrijke verkeersassen en -knooppunten;
- Combinatie van de wagen met alternatieve modi aantrekkelijker maken door o.a. de uitbouw van mobipunten en de gratis stationsparkings;
- Toekomstig beleid via parkeerverordening die het gebruik van de fiets en het andere duurzame vervoersmodi aantrekkelijker maakt dan de auto door een parkeernorm te hanteren en de nabijheid van fietsparkings;
- Betere en veiligere parkeermogelijkheden voor de fiets;
- Weren van geparkeerde vrachtwagens uit de kernen en deze maximaal opvangen op privaat terrein van betreffende bedrijven;
- Aanleggen van extra bovenlokale vrachtwagenparkings met de nodige beveiliging, enerzijds langsheen de autostrades en anderzijds nabij bedrijven.

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.
- Maximaal inzetten op de modal shift-doelstelling.

Vrachtrouten netwerk

- Invoeren van een nieuw regionaal vrachtrouten netwerk dat bedrijventerreinen 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.

Logistiek

- Inzetten op alternatieven voor goederentransport over de weg (via het water- of spoornetwerk)
- Betere ontsluiting via het water: optimaliseren van binnenvaart in Veurne, Diksmuide en Ieper door het voorzien van regionale overslagcentra, verbinding via Nieuwpoort met havens van Oostende en Zeebrugge;
- Voldoende diepgang vaarwegen voorzien door onderhoudsbaggerwerken;
- Opportuniteiten spoornetwerk onderzoeken te Ieper;

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

- Netwerkkkaart fietsverkeer;
- Netwerkkkaart visie openbaar vervoer op lange termijn;
- Netwerkkkaart weginfrastructuur;
- Netwerkkkaart vrachtvervoer.

Deze netwerkkkaarten zijn een bijlage van de visienota.

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	Ruimte	Voor het thema ruimte zijn de doelstelling op strategisch niveau, waardoor moeilijk concrete acties te formuleren zijn.			
2.1	Wegencategorisering	In het robuust wegennet is de hoogste hiërarchische laag het hoofdwegennet. Hieronder vallen twee subniveaus: Europese en Vlaamse hoofdwegen. Het hoofdwegennet wordt maximaal ingericht conform de inrichtingsvoorschriften.	-	Vlot, Veilig	AWV
2.2	Wegencategorisering	De tweede categorie van het robuust wegennet is het dragend netwerk. Dit netwerk wordt maximaal ingericht volgens de inrichtingsprincipes. Dit netwerk bestaat uit twee subniveaus: - Regionale wegen - Interlokale wegen.	-	Vlot, Veilig, leefbaar	AWV (regionale wegen) AWV/Lokale besturen (interlokale wegen)
2.3	Wegencategorisering	Lokale besturen werken een voorstel/update voor de invulling van het lokale wegennet uit, met het oog op het - waar mogelijk - weren van doorgaand verkeer, waarbij rekening wordt gehouden met het OV. Dit netwerk wordt maximaal ingericht volgens de inrichtingsprincipes. Voor de mazen: zie kaart wegencategorisering.		Vlot, Veilig, leefbaar, Anders	Lokale besturen
3.1	Fiets, subthema Netwerk	Zwakke schakels in het fietsnetwerk: We onderzoeken de zwakke schakels in het fietsnetwerk (opgenomen in het Masterplan Fiets) en pakken die vervolgens aan.	<ul style="list-style-type: none"> Definiëren van zwakke schakels in het fietsnetwerk (zowel ontbrekende als onveilige schakels). Hierbij wordt o.a. op zoek gegaan naar conflictpunten tussen fiets- en vrachtverkeer. 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. In kaart brengen van de zwakke schakels in de vervoerregio. Nagaan welke maatregelen in specifieke situaties getroffen kunnen worden om deze zwakke schakels weg te werken. Toepassen van de prioritering op de aan te pakken zwakke schakels. Investeren in de kwaliteit van de bestaande fietspaden.	Anders, Vlot, Veilig, Leefbaar	Coördinerende rol: Provincie (Her)aanleg: Gewestwegen: AWV Gemeentewegen: Lokale besturen
3.2	Fiets, subthema Netwerk	Zwakke schakels in het fietsnetwerk: 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).	Anders, Vlot, Veilig	Provincie

Actie	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer
			<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>		Lokale besturen
3,3	Fiets, subthema Network	Zwakke schakels in het fietsnetwerk	We willen een fietsklimaat creëren in onze vervoerregio. Daarom streven we ernaar alle fietspaden conform het (nieuwe) Vademecum fietsvoorzieningen in te richten: voldoende breed en afgescheiden van het autoverkeer.	Anders, Veilig, Vlot	Coördinerende rol: Provincie (Her)aanleg: Gewestwegen: AWW Gemeentewegen: Lokale besturen
3.4	Fiets, subthema Network	Realisatie van een volledig bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk inclusief fietssnelwegen, die de kernen met elkaar verbinden.	Bij de realisatie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk gaan we eveneens uit van het herverdelen van de ruimte ten voordele van de fiets(er) naast het aanleggen van nieuwe (duurdere) infrastructuur.	Anders, Veilig, Vlot, Sociaal, Leefbaar	Gewestwegen: AWW, Gemeentewegen: Lokale besturen; Jaagpaden: DVW
3,5	Fiets subthema Network	Realisatie van een volledig bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk inclusief fietssnelwegen, die de kernen met elkaar verbinden.	<p>De voorbije jaren is het aantal soorten fietsen op de weg sterk gestegen. Om plaats te bieden aan alle fietsers wordt bij het realiseren van fietsinfrastructuur focus gelegd op de duurzame breedte (rekening houdende met diversiteit tussen stedelijk en landelijk(er) gebied, cfr Leeswijzer).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het vernieuwde Vademecum fietsvoorzieningen als uitgangspunt genomen; • Onderzocht wat er mogelijk is om die duurzame breedte te realiseren in de komende 10 jaar; • Waar nodig tussentijdse maatregelen genomen. 	Anders, Veilig, Vlot	Lokale besturen, Vlaanderen
3.6	Fiets subthema Network	Realisatie van een volledig bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk inclusief fietssnelwegen, die de kernen met elkaar verbinden.	<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 (= maximumtermijn 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>	Anders, Veilig, Vlot	Vlaanderen

Actie	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer
3,7	Fiets subthema Netwerk	Realisatie van een volledig bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk inclusief fietssnelwegen, die de kernen met elkaar verbinden.	Bestaande fietsverbindingen worden structureel onderhouden via onderhoudsplannen en aangepast onderhoudsmateriaal.		Gewestwegen: AWV Gemeentewegen: Lokale besturen
3,8	Fiets subthema Netwerk.	Nagaan welke verbindingen op bovenlokaal/regionaal niveau kunnen worden opgenomen	In het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (cfr. Masterplan Fiets) kunnen ontbrekende en/of te brede mazen zijn, zodat niet altijd rekening gehouden wordt met de behoeften van de fietsers. Om ervoor te zorgen dat het BFF blijft werken, zal de Vlaamse overheid i.s.m. de provincie waar nodig het fietsroutenetwerk herdenken zodat een fijnmazig netwerk van kwalitatieve fietsroutes uitgebouwd kan worden.	Veilig, Vlot, Groen	Vlaanderen en provincie
3,9	Fiets subthema Netwerk.	Nagaan welke verbindingen op bovenlokaal/regionaal niveau kunnen worden opgenomen	Alle bedrijventerreinen met een regionale mobiliteitsvraag moeten verknopen met het BFF en/of fietssnelwegennet. <ul style="list-style-type: none"> de bedrijventerreinen met een regionale mobiliteitsvraag in kaart brengen (continu proces); de nood aan betere verknoping in kaart brengen; ook in de toekomst, bij ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen, het BFF updaten 	Anders, Veilig, Vlot	Provincie
3,10	Fiets subthema Netwerk.	Nagaan welke verbindingen op bovenlokaal/regionaal niveau kunnen worden opgenomen	We onderzoeken lokale fietsroutes in functie van de fietsbereikbaarheid van bedrijven: In kaart brengen van de bedrijventerreinen met een lokale mobiliteitsvraag; In kaart brengen van de bestaande en gewenste fietsroutes met de bijhorende knelpunten en opportuniteiten.	Anders, Veilig, vlot	Lokale besturen
3,11	Fiets subthema Netwerk.	Nagaan welke verbindingen op bovenlokaal/regionaal niveau kunnen worden opgenomen	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.	Veilig, Vlot, Groen	Vlaanderen (MOW+ANB) en provincie
3,12	Fiets subthema Netwerk.	Nagaan welke verbindingen op bovenlokaal/regionaal niveau kunnen worden opgenomen	We leggen goede verbindingen aan voor middelbare scholen en lagere scholen naar het BFF en/of LFF. We willen dat kinderen zo veel mogelijk met de fiets naar school gaan. Met een veilige schoolroute is het makkelijker om zelf naar school te fietsen. Voor kinderen van de lagere school wordt gekeken naar routes binnen het lokale fietsnetwerk, voor kinderen van de middelbare school wordt ook gekeken naar routes op bovenlokaal niveau. Deze actie is niet eenmalig, maar moet permanent in acht genomen worden: In kaart brengen van bestaande en gewenste fietsroutes voor kinderen naar lagere scholen en middelbare scholen;	Anders, Veilig, Vlot	Gewestwegen: AWV Gemeentewegen: Lokale besturen

Actie	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer
			Een kader opstellen om te bepalen aan welke voorwaarden schoolroutes (extra) moeten voldoen; De staat en veiligheid van de bestaande verbindingen nagaan; Er wordt gezocht naar intergemeentelijke samenwerkingen voor de verdere uitrol van de schoolroutes.		
3,13	Fiets subthema Netwerk.	Nagaan welke verbindingen op bovenlokaal/regionaal niveau kunnen worden opgenomen	Onderzoek naar de mogelijkheden van onteigening of ruilverkaveling in functie van de fietsers. Zeker op bedrijventerreinen kan hier extra op ingezet worden ten voordele van de kwaliteit en veiligheid.	Anders, Veilig, Vlot	AWV en Lokale besturen
3,14	Fiets, subthema Gamechangers	Een haalbaarheidsstudie gaat na onder welke randvoorwaarden en in welke kernen en gebieden het fix the mix-concept kan worden toegepast met aandacht voor:	Herverdeling van de ruimte volgens het STOP-principe; Invoeren van circulatiemaatregelen (lobben, knips...) om autoverkeer in kernen maximaal te ontmoedigen en doorgaand verkeer te vermijden (waarbij rekening wordt gehouden met het OV).	Anders, Veilig, Vlot, Leefbaar	Vlaanderen i.s.m. lokale besturen
3,15	Fiets, subthema Gamechangers	Landbouwwegen kunnen op relevante locaties worden ingezet als recreatieve (en/of functionele) fietsroutes, waarbij veiligheid en comfort van fietsers wordt gemaximaliseerd via o.a. onderstaande maatregelen:	Bij beschikbare parallelle verbindingen het fiets- en landbouwverkeer maximaal spreiden (incl. bewegwijzering); <ul style="list-style-type: none"> Maatregelen treffen om de plaats van de fietsers op de weg te accentueren; Snelheidsremmende maatregelen nemen, ondersteund door handhaving (waarbij er op dient gelet dat landbouwverkeer niet verschuift van gewenste naar minder gewenste wegen); Onderzoeken waar desgewenst uitwijkzones kunnen worden aangelegd; Aandacht voor de reiniging van landbouwwegen die worden ingezet als fietsverbinding, waarbij de vervuiler instaat voor de reiniging. 	Anders, Veilig, Vlot	Vlaanderen (visie) Lokale besturen (realisatie)
3,16	Fiets, subthema Fietsveiligheid	De fiets en bij uitbreiding duurzame alternatieven centraal in het verkeersveiligheidsbeleid plaatsen.	Voor fietspaden die onveilig zijn opnieuw fietsveiligheid garanderen. Per locatie wordt op zoek gegaan naar gepaste maatregelen (bijv. verlagen van snelheid autoverkeer).	Anders, Veilig, Vlot	Vlaanderen & Lokale besturen
3,17	Fiets, subthema Fietsveiligheid	Gelijkaardige afstemming van het snelheidsbeleid binnen de vervoerregio. De wegencategorisering (regionale wegen & interlokale wegen) is daarbij een evident uitgangspunt		Anders, Veilig, Vlot	Gewestwegen: AWV Gemeentewegen: Lokale besturen Coördinerende rol voor vervoerregio
3,18	Fiets, subthema Fietsveiligheid	We streven ernaar om de verplaatsingen van en naar school zo maximaal mogelijk te verduurzamen. Om dit te faciliteren vormen scholen en lokale besturen een globale mobiliteitsvisie in de vorm van een Schoolvervoerplan. Hierin wordt onderzoek gedaan naar de verplaatsingswijzen en de knelpunten in de schoolomgeving en de schoolroutes worden in kaart		Anders, Veilig, Vlot	Lokale besturen & scholen

Actie	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer
		gebracht. Vervolgens stelt de school samen met het lokaal bestuur een actieplan met concrete acties op.			
3.19	Fiets, subthema Fietsveiligheid	Een veilig fietsnetwerk creëren voor alle fietsers, ook voor jonge kinderen en ouderen.	<ul style="list-style-type: none"> Waar mogelijk schoolomgeving aanpassen volgens het ontvechttingsprincipe (bijvoorbeeld via het verplaatsen van de toegang tot de school zodat fietsers en gemotoriseerd verkeer maximaal gescheiden worden); Zwaar verkeer ontmoedigen en/of weren in schoolomgevingen, minstens tijdens de schoolspitsen (cfr. Charter Wegtransport); Inzetten op schoolstraten (rekening houdende met het OV); Opmaak van schoolroutekaarten stimuleren. 	Anders, Veilig, Vlot, Sociaal	Lokale besturen
3.20	Fiets, subthema Fietsveiligheid	We willen de veiligheid van de fietsers garanderen door inzicht te krijgen in de staat van de fietspaden. Waar nodig wordt onderzoek gedaan naar de nodige maatregelen.		Veilig, Vlot	Coördinerende rol: Provincie Gewestwegen: AWW Gemeentewegen: Lokale besturen
3.21	Fiets, subthema Fietsveiligheid	Waar nodig lichtengeregelde kruispunten conflictvrij organiseren zonder het comfort van de fietsers te verminderen. Een groen licht voor fietsers betekent momenteel niet in alle situaties dat fietsers veilig kunnen oversteken.	<ul style="list-style-type: none"> In kaart brengen van lichtengeregelde kruispunten met conflicten tussen autoverkeer en fietsers; Afwegingskader creëren om te bepalen waar/wanneer conflictvrije lichtengeregelde kruispunten gewenst zijn; Investeren in slimme verkeerslichtenregelingen. 	Anders, Veilig, Vlot	AWV
3.22	Fiets, subthema Flankerend beleid	We streven ernaar mensen zo veel mogelijk op de fiets te krijgen, inzonderheid voor de korte verplaatsingen. Hiervoor is het van belang om mensen te overtuigen van het belang, het gemak en het snelheidsvoordeel van de fiets. We breiden de bestaande opleidingen uit, onderzoeken intergemeentelijke samenwerkingen en verruimen ook de doelgroepen (fietseducatie op school, aan nieuwkomers, voor elektrische fietsen en speed pedelecs, etc).		Anders, Veilig, Vlot	Lokale besturen
3.33	Fiets, subthema Flankerend beleid	Uitbreiding van fietsdeelsystemen, rekening houdende met het potentieel aan gebruikers. Onderzoek naar de mogelijkheden voor het opzetten van een gecombineerd systeem met fietsverhuur in combinatie met OV.		Anders, Veilig, Vlot, Sociaal	Lokale besturen & De Lijn
3.34	Fiets, algemeen	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. Overkoepelend stellen de lokale besturen gewenste doelstellingen op.		Anders, Veilig, Vlot	Lokale besturen

Actie	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer
3.35	Fiets, algemeen	Uitvoeren van fietstellingen om inzicht te krijgen in de fietsstromen. Deze tellingen analyseren en de inzichten gebruiken als element voor het verdere beleid (waarbij investeringen – gelet op het specifieke karakter van de Westhoek – niet uitsluitend mogen gericht worden op fietsverbindingen met grote fietsersaantallen) AWV en de Provincie kunnen hiervoor tools ter beschikking stellen van de lokale besturen (telslangen...).		Anders, Veilig, Vlot	Lokale besturen & AWV
3.36	Fiets, algemeen	We zorgen ervoor dat er in het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) jaarlijks meer geld gaat naar de modus fiets, die sterk moet groeien.		Anders	MOW
4,1	Openbaar vervoer op lange termijn, subthema het STOP principe toegepast op openbaar vervoer	Optimaal inzetten op de complementariteit met de (deel)fiets voor het voor- en natransport van en naar de halte.	<ul style="list-style-type: none"> • Knooppunten en hoppinpunten beter uitbouwen met kwalitatieve fietsenstallingen. • Vlaanderen voorziet inhoudelijke en procedurele ondersteuning voor de verdere uitbouw van de hoppinpunten zodat gemeenten met een beperkte personeelsbezetting dezelfde meerwaarde aan de (potentiële) gebruikers kunnen aanbieden. 	Anders, Vlot, Slim, Groen	Lokale besturen, Vlaanderen
4,2	Openbaar vervoer op lange termijn, subthema vraaggericht investeren in bereikbaarheid met trein, tram en bus	Regulier openbaar vervoer prioritair aanbieden op de plekken en momenten dat er voldoende mensen gebruik van willen en kunnen maken (rekening houdende met het specifieke karakter van de Westhoek).		Anders, Vlot	VVR & De Lijn NMBS
4,3	Openbaar vervoer op lange termijn, subthema vraaggericht investeren in bereikbaarheid met trein, tram en bus	Vervoer op maat met een gepast aanbod aan flexvervoer of andere concepten inzetten voor de relaties met een beperkte vraag.		Anders, Vlot, Nabij, Sociaal	VVR & De Lijn
4,4	Openbaar vervoer op lange termijn Subthema: Openbaar vervoer als duurzaam en multimodaal gelaagd en integraal systeem	Alle treinstations voorzien van verhoogde perrons.		Anders, Sociaal	Infrabel & NMBS
4,5	Openbaar vervoer op lange termijn Subthema: Openbaar vervoer als duurzaam en multimodaal gelaagd en integraal systeem	Onderzoeken verdubbeling van enkelspoortrajecten in het treinnet.		Vlot	Infrabel
4,6	Openbaar vervoer op lange termijn Subthema: Openbaar vervoer als duurzaam en	Bij het afschaffen van overwegen over het spoor, (ongelijkgronds) alternatief voorzien voor zowel fietsers en voetgangers, als voor openbaar vervoer.		Anders, Vlot	Infrabel

Actie	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer
	multimodaal gelaagd en integraal systeem				
4,7	Openbaar vervoer op lange termijn Subthema: Openbaar vervoer als duurzaam en multimodaal gelaagd en integraal systeem	Investeren in de uitbouw van mobipunten/Hoppinpunten als schakels in het netwerk.		Anders, Vlot, Nabij, Sociaal	Lokale besturen & Vlaamse overheid
4,8	Openbaar vervoer op lange termijn Subthema Op de juiste plaatsen en momenten een aantrekkelijk aanbod creëren om de keuzereiziger uit de auto te halen.	Binnen de vervoerregio focussen op grotere vervoersstromen richting kleinstedelijke gebieden, scholencentra, tewerkstellingspolen (Ieper, Poperinge, Diksmuide en Veurne) en toeristische bestemmingen met een kwalitatief trein- of busaanbod.		Vlot, Nabij	VVR & De Lijn
4,9	Openbaar vervoer op lange termijn Subthema Op de juiste plaatsen en momenten een aantrekkelijk aanbod creëren om de keuzereiziger uit de auto te halen.	Voorzien rechtstreekse treinverbinding (minimaal tijdens de ochtend- en avondspits) tussen De Panne en Brussel. Snelle treinverbinding tussen Gent en De Panne.		Anders	NMBS
4,10	Openbaar vervoer op lange termijn Subthema Op de juiste plaatsen en momenten een aantrekkelijk aanbod creëren om de keuzereiziger uit de auto te halen.	Inzetten op een extra regulier busaanbod als verbinding tussen kernen die meer dan een half uur (elektrisch) fietsen uit elkaar liggen en met voldoende verplaatsingen.		Anders, Nabij	VVR & De Lijn
4,11	Openbaar vervoer op lange termijn Subthema Op de juiste plaatsen en momenten een aantrekkelijk aanbod creëren om de keuzereiziger uit de auto te halen.	Regelmatige opvolging van flexvervoer.		Anders, Vlot, Nabij	VVR & De Lijn
4,12	Openbaar vervoer op lange termijn Subthema Op de juiste plaatsen en momenten een aantrekkelijk aanbod creëren om de keuzereiziger uit de auto te halen.	Mogelijkheden voor nachtelijk openbaar vervoer (incl. taxi-diensten) onderzoeken indien er vraag is.		Anders	VVR & De Lijn
4,13	Openbaar vervoer op lange termijn Subthema De link maken met de omliggende regio's.	Aanbod van het openbaar vervoer afstemmen op de omliggende vervoerregio's (exhaustieve opsomming in visienota)		Nabij, Anders	VVR & De Lijn
4,14	Openbaar vervoer op lange termijn Subthema Knopen en hoppinpunten als poorten tot	Hoppinpunten gelegen aan belangrijke trein-, tram- en bushaltes transformeren tot een integraal, toegankelijk		Nabij, Anders, Vlot, Sociaal	Treinhaltes: NMBS Tramhaltes: De Lijn

Actie	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer
	het netwerk en focusplaatsen van combimobiliteit	hoppinpunt met kwalitatieve en toegankelijke perrons, fietsenstallingen en ruimte voor deelmobiliteit.			Bushaltes: AWW & lokale besturen
4,15	Openbaar vervoer op lange termijn Subthema: Doorstroming en Vf-factor OV-auto zijn de sleutels om autogebruikers te verleiden	Op corridors met een hoog potentieel vooral inzetten op frequentie, amplitude, commerciële snelheid, efficiëntie en betrouwbaarheid. De doorstroming van het openbaar vervoer verbeteren d.m.v. doordachte maatregelen, bv busbanen, rekening houdend met het STOP-principe en het maken van keuzes zodat elke modus de aangepaste infrastructuur krijgt die hij verdient.		Vlot, Anders	Infrabel/NMBS & AWW & De Lijn
4,16	Openbaar vervoer op lange termijn Subthema OV-aanbod versterken tijdens bepaalde periodes in functie van toerisme.	Onderzoek naar haalbaarheid en noodzaak versterken aanbod naar toeristische attractiepolen/-gebieden voor zowel het trein- als busnetwerk (en aansluitende deelmobiliteit) tijdens toeristische periodes (hoogseizoen).		Vlot, Anders, Nabij	NMBS & De Lijn
4,17	Openbaar vervoer op lange termijn Subthema Versterking Openbaar Vervoer in de Ruimtelijke Context.	Toekomstige investeringen in het openbaar vervoer inzetten op het verbinden van zelfvoorzienende kernen met de omliggende steden waar dit nog niet het geval is.		Vlot, Anders	VVR & De Lijn
4,18	Openbaar vervoer op lange termijn Subthema Versterking Openbaar Vervoer in de Ruimtelijke Context.	Op de sterke OV-assen ruimte voor infrastructuur en doorstroming voorzien, zodat het openbaar vervoer hier kwalitatief kan worden uitgebouwd.		Vlot, Anders	AWV & lokale besturen
5.1	Autoverkeer subthema groenere autokilometers.	Gebruik van emissiearme voertuigen bevorderen ten opzichte van voertuigen op fossiele brandstoffen	We creëren een draagvlak voor de maatregelen die noodzakelijk worden geacht voor het behalen van en/of bijdragen aan de doelstellingen van het RMP. Draagvlak is noodzakelijk voor het pakket aan maatregelen van het RMP.	Groen	Lokale besturen & Vlaanderen & vervoerregio
5,2	Autoverkeer subthema groenere autokilometers.	Gebruik van emissiearme voertuigen bevorderen ten opzichte van voertuigen op fossiele brandstoffen	- Engagement in/deelname aan bovenlokale initiatieven rond kennisuitwisseling en experiment. Bvb. deelname aan een tweede iteratie van het Clean Power for Transport (CPT)-initiatief door de steden/gemeenten.	Anders, Leefbaar, Groen	Vlaanderen
5,3	Autoverkeer subthema groenere autokilometers.	Gebruik van emissiearme voertuigen bevorderen ten opzichte van voertuigen op fossiele brandstoffen	Uitvoeren van een verkenning naar de mogelijke regelgeving om de trend naar steeds groter (en zwaarder) wordende auto's te stoppen en/of terug te dringen.	Veilig, Anders, Leefbaar, Groen	Vlaanderen, federale overheid en Europa
5,4	Autoverkeer subthema groenere autokilometers.	Gebruik van emissiearme voertuigen bevorderen ten opzichte van voertuigen op fossiele brandstoffen	Onderzoeken hoe het steeds groter (en zwaarder) worden van landbouwvoertuigen tegengegaan kan worden.	Veilig	Vlaanderen, federale overheid en Europa
5,5	Autoverkeer subthema groenere autokilometers.	Uitrol van een gebiedsdekkend systeem van laadpalen	Mogelijk maken om elektrische laadpalen van bedrijven publiek ter beschikking te stellen (met aandacht voor ongewenste 'vermarkting')	Leefbaar, Groen, Anders	Lokale besturen

Actie	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer
5,6	Autoverkeer subthema groenere autokilometers.	Uitrol van een gebiedsdekkend systeem van laadpalen	Opstellen van een overkoepelend beleid rond het (uniform) plaatsen van laadpalen incl. bedrading, rekening houdend met verschillende locaties en functies (bedrijven, appartementen, woningen, parkeergarages ...).	Leefbaar, Groen, Anders	Vlaanderen Vervoerregio neemt coördinerende rol op t.a.v. lokale besturen
5,7	Autoverkeer subthema groenere autokilometers.	Uitrol van een gebiedsdekkend systeem van laadpalen	Onderzoek naar het plaatsen van snellaadpalen voor elektrische wagens en de uitrol hiervan op het terrein.	Vlot, Leefbaar, Groen, Anders	Vlaanderen
5,8	Autoverkeer subthema groenere autokilometers	Andere	Investeren in groenere voertuigen voor het openbaar vervoer. Dit geldt ook voor voertuigen die worden ingezet via het Vervoer op maat.	Groen, Leefbaar	Vlaanderen, OV-maatschappijen
5,9	Autoverkeer subthema groenere autokilometers	Andere	Investeren in elektrische voertuigen bij nieuw aanbod deelwagens. Investeren in groenere voertuigen voor het eigen wagenpark, inzonderheid bij de aankoop van nieuwe voertuigen.	Groen, Leefbaar	Lokale besturen
5,10	Autoverkeer subthema groenere autokilometers	Andere	Inzetten op een combinatie van subsidies voor emissiearme voertuigen (incl. wagenpark lokale besturen en aanbod deelwagens) en het belasten van voertuigen op basis van hun emissie.	Groen, Leefbaar	Vlaanderen
5.11	Autoverkeer subthema groenere autokilometers	Andere	Maatregelen treffen om naast salariswagens ook de eigen wagens op fossiele brandstoffen minder te bevoordelen en het aandeel af te bouwen.	Groen, Leefbaar	Vlaanderen
5.12	Autoverkeer. Subthema minder autokilometers	Verplaatsingen met niet-duurzame modi vermijden.	Stimuleren thuiswerk. Uitrollen mobiliteitsbudget en inperken salariswagens. Op termijn salariswagens en extralegaal voordeel van bedrijfswagens afschaffen.	Groen, Anders, Vlot, Leefbaar	Vlaamse & federale overheid
5.13	Autoverkeer. Subthema minder autokilometers	Aantrekkelijker maken duurzame modi	We sensibiliseren en maken de gebruiker bewuster van de verborgen kosten van autogebruik, namelijk de kosten die milieuschade, ongevallen, files... met zich meebrengen, in combinatie met het promoten van het OV en het gebruik van de fiets.	Anders, Leefbaar	Provincie
5.14	Autoverkeer. Subthema minder autokilometers	Aantrekkelijker maken duurzame modi	We zetten in op een sturend prijsverschil tussen duurzame en niet-duurzame vervoerswijzen, waarbij we specifieke aandacht hebben voor het vermijden van vervoersarmoede. Hierbij moet bv. onderzocht worden: Wat de rol is die accijnzen kunnen hebben en/of reeds hebben als alternatief voor rekeningrijden. - Wat de opportuniteiten zijn van een slim systeem voor rekeningrijden, zodat autokilometers in tijd en ruimte gespreid worden.	Anders, Leefbaar	Vlaanderen

Actie	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer
			- Wat de impact is van een hoger aanbod aan OV en fietsvoorzieningen voor het draagvlak voor een sturend prijsverschil.		
5.15	Autoverkeer. Subthema minder autokilometers	Aantrekkelijker maken duurzame modi	We zetten in op meer voorrang voor duurzame modi, bv. bij het (her)ontwerpen van de weginfrastructuur. Zo hebben die minder last van files of vertragingen en verbetert hun concurrentiepositie t.o.v. de auto.	Anders, Vlot, Leefbaar	Lokale besturen & AWW
5.16	Autoverkeer. Subthema minder autokilometers	Autodelen is een duurzaam en flexibel alternatief voor het bezit van een eigen (tweede) wagen. In samenwerking met externe partners (en subsidiërende overheden) spelen de lokale besturen hierin een belangrijke rol.	Om de voordelen van autodelen te maximaliseren stellen de lokale besturen (al dan niet intergemeentelijk) een autodeelactieplan op dat als houvast dient om autodelen te ondersteunen. Vervolgens biedt de gemeente i.s.m. externe partners het geschikte autodeelsysteem aan en/of ondersteunt de burgers bij het opzetten van een particulier autodeelsysteem. Met gerichte communicatieacties worden de systemen van autodelen kenbaar gemaakt aan de inwoners.	Leefbaar, groen, anders, slim	Lokale besturen
5.17	Autoverkeer. Subthema minder autokilometers	Door gebruik te maken van apps en nieuwe deelplatformen stimuleren lokale besturen carpools bij de bedrijven(terreinen). Om het grootste resultaat te hebben worden bedrijven collectief benaderd.		Vlot, leefbaar, groen, anders, slim	Lokale besturen
5.18	Autoverkeer. Subthema 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 organiseren van evenementen rond duurzame verplaatsingen...).		Vlot, leefbaar, groen, anders, slim	Lokale besturen
5.19	Autoverkeer. Subthema minder autokilometers	Onderzoek naar de (positieve en/of negatieve) impact van autoluwe en/of autovrije kernen op de centrumhandel, zowel in stedelijk als landelijk gebied.		Leefbaar, Anders	Vlaanderen
5.20	Autoverkeer. Subthema minder autokilometers	We willen deelmobiliteit verankeren in (nieuwe) bouwprojecten, zodat er meer ruimte ontstaat, de parkeerdruk vermindert en het verplaatsingsgedrag van bewoners verandert. Rekening houdend met verschillende factoren zoals locatie en doelgroep van het project, bereikbaarheid van voorzieningen en alternatieve vormen van vervoer, het gehanteerde parkeerbeleid in de buurt etc. stellen de gemeenten een vervangratio deelwag/privéwag op en deze wordt geïntegreerd in de parkeernorm (op maat van de gemeente).		Vlot, leefbaar, groen, anders, slim	Lokale besturen
5.21	Autoverkeer. Subthema minder autokilometers	Uitwerken van extra bedrijfsvervoerplannen om het woon-werkverkeer te verduurzamen. Het doel van het bedrijfsvervoerplan is om in te zetten op een betere bereikbaarheid, een verhoogde verkeersveiligheid, een		Vlot, leefbaar, groen, anders, slim	Provincie

Actie	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer
		betere verkeersleefbaarheid en minder autokilometers door alternatieven voor te stellen.			
6,1	Parkeren. Subthema grootschalige parkings	Tarieven van stationsparkings zo bepalen dat ze het gewenste gedrag faciliteren. Gelet op de ligging van de Westhoek blijven de parkings van de treinstations gratis voor de pendelaars.		Vlot, Veilig, Leefbaar	NMBS
6,2	Parkeren, Subthema grootschalige parkings	Verdere uitbouw van carpoolparkings, P+R's en P+B's	We stimuleren het carpoolen en overstappen van auto op OV en fiets: <ul style="list-style-type: none"> - We ondersteunen nieuwe technologieën, bvb. MAAS-apps, om het carpoolen in de Westhoek te verhogen. - We leggen goed bereikbare randparkings aan- en/of optimaliseren de bestaande randparkings. - We leggen carpool- en overstapparkings aan langs belangrijke verkeersassen en knooppunten, met vlotte en veilige overstapmogelijkheden naar andere vervoersmodi. 	Vlot, Veilig, Leefbaar, Groen	Vlaanderen
6,3	Parkeren, Autoverkeer	Verdere uitbouw van carpoolparkings, P+R's en P+B's	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.	Vlot, Veilig, Leefbaar, Groen, Anders	Lokale besturen
6,4	Parkeren, subthema vrachtwagenparkeren	Opmaak van een overkoepelende visie rond vrachtwagenparkeren om geparkeerde vrachtwagens uit onze kernen en langs wegen van het dragend netwerk te weren, inclusief handhaving.	Daarin kunnen volgende maatregelen aan bod komen: Doorgaand vrachtverkeer: <ul style="list-style-type: none"> - Aanleg extra bovenlokale vrachtwagenparkings, met aandacht voor beveiliging en comfort. - Onderzoeken of bestaande infrastructuur kan worden aangewend en uitgerust met faciliteiten voor vrachtwagenchauffeurs. Lokaal vrachtverkeer: <ul style="list-style-type: none"> - Parkeernood maximaal op te vangen op privaat terrein van bedrijven. Eventueel sturen adhv vergunningsvoorwaarden. - Bereikbaarheid van deze parkings garanderen (cfr. uurregeling bussen). 	Vlot, Veilig, Leefbaar,	Vlaanderen en lokale besturen
6,5	Parkeren, subthema vrachtwagenparkeren	Doorgaand (trans)nationaal vrachtverkeer dat de snelweg verlaat om tijdelijk te parkeren, krijgt een plaats langs en/of nabij snelwegen.	<ul style="list-style-type: none"> - Haalbaarheidsonderzoek om (trans)nationaal vrachtverkeer dat de snelweg verlaat om tijdelijk te parkeren een plaats te geven langs en/of nabij snelwegen. Synergiën met carpoolparkings zijn hierbij na te streven. - Opstellen van maatregelen voor vrachtwagenparkings langs snelwegen die kampen met problemen rond transmigranten. 	Vlot, Veilig, Leefbaar,	Vlaanderen
6,6	Parkeren, Toekomstgericht beleid via parkeerverordening	We streven – op maat van de gemeente - naar parkeernormen, die we algemeen vastleggen in een verordening of op maat van een project in de		Vlot, Veilig, Leefbaar,	Lokale besturen

Actie	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer
		vergunning. Hierbij wordt een modal shift in het achterhoofd gehouden			
6,7	Parkeren, Fiets	We voorzien comfortabele, diefstalveilige en vandaalongevoelige fietsparkeervoorzieningen. Waar fietsen een hele dag staan (zoals aan stations, scholen, werklocaties van de gemeente) worden overdekte stallingen geplaatst. Bij grotere fietsenstallingen kunnen fietspompen en oplaadpunten voor elektrische fietsen voorzien worden.		Vlot, Veilig, Leefbaar,	Lokale besturen en NMBS
7.1	Logistiek, subthema modal shift goederen	Optimalisatie waternetwerk	Meer vervoer van goederen over de waterlopen in de Westhoek nastreven. Drie van de vier stedelijke gebieden hebben potentieel om van het water gebruik te maken voor het vervoer van goederen. - Voornaamste knelpunt aanpakken: bevaarbaarheid van het waternetwerk. Onderhoudsbaggerwerken dienen uitgevoerd te worden. Uitbouw regionale overslagcentra (onderzoeken en benutten mogelijkheden in Veurne, Diksmuide en Ieper)	Anders, Vlot	De Vlaamse Waterweg
7.2	Logistiek, subthema modal shift goederen	Optimalisatie waternetwerk	Aanpakken aandachtspunten kanaal Plassendale – Nieuwpoort.	Anders, Vlot	De Vlaamse Waterweg
7.3	Logistiek, subthema modal shift goederen	Optimalisatie waternetwerk	Betere afspraken tussen verlader en logistieke dienstverleners en digitalisering van info-uitwisseling. Meer inzetten op (digitaal en data gestuurde) platformen die deze samenwerking kunnen bewerkstelligen.	Anders	Vlaanderen
7.4	Logistiek, subthema modal shift goederen	Optimalisatie spoornetwerk	Haalbaarheidsonderzoek voor spoorterminal/overslagcentrum in Ieper en Poperinge.	Anders, Vlot	Infrabel
7.5	Logistiek, subthema modal shift goederen	Optimalisatie spoornetwerk	Onderzoek naar de aanleg van uitwijksporen tussen Poperinge en Kortrijk.	Anders	Infrabel
7.6	Logistiek, subthema modal shift goederen	Haalbaarheidsonderzoek gaat na onder welke randvoorwaarden (de sporen van) de kusttram ingezet kunnen worden om een logistieke functie op te nemen. Op basis van deze randvoorwaarden wordt nagegaan of er ook een functioneel en rendabel systeem kan opgezet worden.		Anders, Veilig, Vlot, Groen	De Lijn
7.7	Logistiek, subthema logistieke ingrepen buiten de vervoerregio met (in)directe impact op de vervoerregio	Ingrepen gerelateerd aan goederentransport over water.	Optimalisatie van de waterlink Oostende – Brugge – Gent.	Anders, Vlot	De Vlaamse Waterweg
7.8	Logistiek, subthema logistieke ingrepen buiten de vervoerregio met (in)directe impact op de vervoerregio	Ingrepen gerelateerd aan goederentransport over water.	Uitbouw van River terminals Roeselare en Midwest.	Anders, Vlot	De Vlaamse Waterweg

Actie	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer
7.9	Logistiek, subthema logistieke ingrepen buiten de vervoerregio met (in)directe impact op de vervoerregio	Ingrepen gerelateerd aan goederentransport over water.	Onderzoek naar de knelpunten van de binnenvaartontsluiting van de Haven van Zeebrugge en de doortocht via de Ringvaart rond Brugge.	Anders, Vlot	De Vlaamse Waterweg
7.10	Logistiek, subthema logistieke ingrepen buiten de vervoerregio met (in)directe impact op de vervoerregio	Ingrepen gerelateerd aan goederentransport per spoor	Onderzoek naar de aanleg van wijksporen voor goederentreinen naar de havens in het noorden van Vlaanderen.	Anders, Vlot	Infrabel
7.11	Logistiek, subthema logistieke ingrepen buiten de vervoerregio met (in)directe impact op de vervoerregio	Ingrepen gerelateerd aan goederentransport per spoor	Onderzoek naar de bottleneck voor goederenvervoer per spoor rond Gent.	Anders, Vlot	Infrabel
7.12	Logistiek, subthema logistieke ingrepen buiten de vervoerregio met (in)directe impact op de vervoerregio	Ingrepen gerelateerd aan goederentransport per spoor	Optimalisaties aan het overslagpunt in industriegebied LAR (Lauwe, Aalbeke, Rekkem) onderzoeken.	Anders, Vlot	Infrabel
7.13	Logistiek, subthema trends en innovaties	Onderzoek naar nieuwe logistieke transportmodi in overweging te nemen	Verder uitbouwen en evalueren van proefprojecten met onbemande vaartuigen. Er worden reeds een aantal jaar pilootprojecten uitgevoerd met (onbemande) vaartuigen op de kleinere waterlopen. Om dergelijke nieuwe systemen te doen slagen is het belangrijk om te blijven experimenteren, zodat pijnpunten kunnen blootgelegd en aangepakt worden.	Anders, Groen	Vlaanderen
7.14	Logistiek, subthema trends en innovaties	Onderzoek naar nieuwe logistieke transportmodi in overweging te nemen	Onderzoek naar haalbaarheid en potentieel van nieuwe innovatieve systemen, zoals de Volodrone.	Anders, Groen, Vlot	Vlaanderen
7.15	Logistiek, subthema trends en innovaties	Onderzoek naar nieuwe logistieke transportmodi in overweging te nemen	Onderzoek naar haalbaarheid en potentieel van aanleg pijpleidingen.	Anders, Vlot	Vlaanderen
7.16	Logistiek, subthema trends en innovaties	Vernieuwing op beleidsniveau	Opmaak van een duurzaam stedelijk logistiek beleidsplan tegen 2030 (TEN-T verordening).	Anders, Groen	Lokale besturen
7.17	Logistiek, subthema trends en innovaties	Vernieuwing op beleidsniveau	Onderzoek naar de mogelijkheden om logistiek transport op lokaal niveau te faciliteren. Daarbij dient de distributiesector betrokken te worden.	Anders, Groen	Lokale besturen
7.18	Logistiek, subthema trends en innovaties	Vernieuwing op beleidsniveau	Onderzoek naar de mogelijkheden van stedelijke/lokale distributiehubs zodat in (de kernen van) gemeenten kan bedeed worden met kleinere voertuigen, inzonderheid m.b.t. leveringen aan grootwarenhuizen.	Anders, Groen, Veilig	Lokale besturen
8.1	Veiligheid	Veiliger maken van infrastructuur en netwerken	Wegwerken onveilige schakels in het fietsnetwerk. - 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).	Vlot, Veilig, Leefbaar	Vlaanderen en Lokale besturen

Actie	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer
			Proactief de 'grijze punten' (locaties van bijna-ongevallen en/of locaties die omwille van de veiligheid worden gemeden door de gebruikers) aanpakken.		
8.2	Veiligheid	Veiliger maken van infrastructuur en netwerken	We zetten sterk in op het ontvlechten van verkeersinfrastructuur en netwerken met prioriteit voor actieve vervoerswijzen. We halen de fietser en de automobilist waar mogelijk en nodig uit elkaar. De nieuwe wegcategorisering en de daaraan gekoppelde functies vormen hiervoor de basis. Waar fietsers mengen met gemotoriseerd verkeer houden we de snelheid laag. Een snelheidsbeperking van maximum 30 km/u dient overwogen in schoolomgevingen, woonwijken en dorpskernen, inzonderheid daar waar geen conforme fietsinfrastructuur aanwezig is.	Veilig, Leefbaar	AWV & Lokale besturen
8.3	Veiligheid	Veiliger maken van infrastructuur en netwerken	Afhankelijk van intensiteit en netwerk: kruisingen ongelijkgronds maken.	Veilig	AWV
8.4	Veiligheid	Veiliger maken van infrastructuur en netwerken	Schoolomgevingen, zowel aan drukke gewestwegen als langsheen lokale wegen, veilig inrichten.	Veilig, Leefbaar	AWV en Lokale besturen
8.5	Veiligheid	Veiliger maken van infrastructuur en netwerken	Vergevingsgezinde fietsinfrastructuur en wegen ontwikkelen om letsels bij eenzijdige fietsongevallen maximaal te beperken. <ul style="list-style-type: none"> - Pro-actief op zoek gaan naar locaties met veel eenzijdige fietsongevallen. Deze knelpunten aanpakken door weginrichting te herzien.	Veilig	AWV en Lokale besturen
8.6	Veiligheid	Veiliger maken van infrastructuur en netwerken	Toepassen van informatietechnologie om verkeersgeleiding zo veilig mogelijk te maken. <ul style="list-style-type: none"> - In kaart brengen onder welke randvoorwaarden dit mogelijk is. Technologie in individuele voertuigen stimuleren om de veiligheid te verhogen.	Veilig, Slim	Vlaanderen
8.7	Veiligheid	Regulering en handhaving	Er wordt meer ingezet op politiecontroles naar onveilig en asociaal gedrag (snelheid, alcohol, afleiding en roekeloos rijgedrag) en naar de staat van het voertuig. <p>De capaciteit om boetes te verwerken (via de GVC's) wordt afgestemd op de toename van de politiecontroles.</p>	Veilig	Vlaanderen
8.8	Veiligheid	Regulering en handhaving	De handhaving van zowel tonnagebeperkingen als snelheidsbeperkingen moet over de politiezones heen afgestemd worden. <p>Ook operationeel kunnen politiezones gezamenlijk handhaven.</p>	Veilig	Vervoerregio
8.9	Veiligheid	Regulering en handhaving	In uitvoering van het GAS-decreet kunnen GAS-ambtenaren worden ingezet voor de handhaving van beperkte snelheidsovertredingen.	Veilig	Lokale besturen
8.10	Veiligheid	Regulering en handhaving	BOB-campagnes worden behouden en versterkt	Veilig	Vlaanderen

Actie	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer
8.11	Veiligheid	Regulering en handhaving	Snelheids- en alcoholboetes verhogen en exponentieel laten toenemen bij herhaling. Langer intrekken van het rijbewijs mogelijk maken bij snelheids- en alcoholovertredingen.	Veilig	Vlaanderen en federale overheid
8.12	Veiligheid	Inzetten op sensibilisering en educatie	Bestaande verkeerseducatie in scholen versterken. Een goede samenwerking tussen scholen en gemeente, met overdracht van kennis en materiaal, is hierbij belangrijk.	Veilig	Lokale besturen, scholen ism lokale besturen/politiezones
8.13	Veiligheid	Inzetten op sensibilisering en educatie	Sensibilisering en educatie moet ook verder uitgebouwd worden via bedrijven en horeca. Een groot deel van de bevolking kan op deze manier bereikt worden, net als bvb chauffeurs in onderaanneming. Er wordt daarom ondersteuning geboden aan, onder andere, preventie-adviseurs om hier voldoende aandacht aan te schenken.	Veilig, Sociaal	Lokale besturen en Vlaanderen
9.1	Toegankelijkheid	Voldoende groentijd in de lichtenregelingen zorgt ervoor dat iedereen genoeg tijd krijgt om op een veilige manier over te steken. Locaties waar dit een knelpunt vormt dienen in kaart gebracht te worden en er dient onderzocht te worden of een langere groentijd mogelijk is.		Veilig, Sociaal, Leefbaar	AWV en lokale besturen
9.2	Toegankelijkheid	Sociaal tarief of derdebetalerssysteem voor inkomenszwakke groepen voorzien. Dergelijke maatregelen moeten een betaalbare mobiliteit en openbaar vervoer garanderen voor iedereen. Er moet worden onderzocht hoe deze maatregelen het best kunnen worden geïmplementeerd en de gebruiksvriendelijkheid ervan geoptimaliseerd.		Sociaal	De Lijn en Vlaanderen
9.3	Toegankelijkheid	Halte-infrastructuur en parkeerplaatsen toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking, conform vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW.	Haltes toegankelijk maken voor rolstoelgebruikers. Volgorde prioriteiten: haltes hoppinpunten - haltes kernnet - haltes aanvullend net. Van deze volgorde kan omwille van gebruikersaantallen worden afgeweken.	Sociaal, Leefbaar	NMBS, Vlaanderen en lokale besturen
9.4	Toegankelijkheid	Halte-infrastructuur en parkeerplaatsen toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking, conform vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW.	Informatiesystemen aangepast aan slechtzienden voorzien. Volgorde prioriteiten: haltes hoppinpunten - haltes kernnet - haltes aanvullend net. Van deze volgorde kan omwille van gebruikersaantallen worden afgeweken.	Sociaal, Leefbaar	NMBS, Vlaanderen en lokale besturen
9.5	Toegankelijkheid	Halte-infrastructuur en parkeerplaatsen toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking, conform vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW.	Maximaal inzetten op visuele signalisatie aan de haltes Volgorde prioriteiten: haltes hoppinpunten - haltes kernnet - haltes aanvullend net. Van deze volgorde kan omwille van gebruikersaantallen worden afgeweken.	Sociaal, Leefbaar	NMBS, Vlaanderen en lokale besturen
9.6	Toegankelijkheid	Halte-infrastructuur en parkeerplaatsen toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking, conform vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW.	Overstaphaltes zo leesbaar mogelijk inrichten. Volgorde prioriteiten: haltes hoppinpunten - haltes kernnet - haltes aanvullend net. Van deze volgorde kan omwille van gebruikersaantallen worden afgeweken.	Sociaal, Leefbaar	NMBS, Vlaanderen en lokale besturen

Actie	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer
9,7	Toegankelijkheid	Halte-infrastructuur en parkeerplaatsen toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking, conform vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW.	Alle treinen en bussen (bussen geregeld vervoer (KN/AN)) voorzien op personen met een motorische of visuele beperking. Alle nieuw rollend materiaal is zoveel mogelijk afgestemd op toegankelijkheid voor personen met een motorische of visuele beperking. Er mag geen nieuw rollend materiaal in gebruik genomen worden dat daar niet op voorzien is.	Sociaal	NMBS, Vlaanderen en lokale besturen
9,8	Toegankelijkheid	Halte-infrastructuur en parkeerplaatsen toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking, conform vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW.	Voldoende ruime parkeerplaatsen voorzien voor voertuigen van personen met een motorische beperking.	Sociaal	NMBS, Vlaanderen en lokale besturen
9,9	Toegankelijkheid	Standaard visueel en auditief reizigersinformatie voorzien in stations en de belangrijkste haltes.	De belangrijkste haltes moeten grondig gescreend worden op de aanwezigheid van degelijke visuele & auditieve reizigersinformatie. Volgorde prioriteiten: haltes hoppinpunten - haltes kernnet - haltes aanvullend net.	Sociaal, Leefbaar	De Lijn en Vlaanderen
9,10	Toegankelijkheid	Standaard visueel en auditief reizigersinformatie voorzien in stations en de belangrijkste haltes.	Waar nodig moet de standaard visuele en auditieve reizigersinformatie spoedig voorzien worden. Volgorde prioriteiten: haltes hoppinpunten - haltes kernnet - haltes aanvullend net.	Sociaal, Leefbaar	De Lijn en Vlaanderen
10.1	Vrachtverkeer	Opmaak van een regiobrede en gedragen visie over de intekening en verwevenheid van bedrijvigheid met woon-/schoolfuncties als hulpmiddel voor lokale besturen om zwaar verkeer in de school-/woonomgevingen te weren.		Anders, Veilig, Vlot, Leefbaar	Lokale besturen
10,2	Vrachtverkeer	Tonnagebeperkingen - voor niet-bestemmingsverkeer - worden waar nodig ingevoerd en gehandhaafd. Deze worden over de gemeentegrenzen heen en in overleg tussen de naburige gemeenten op elkaar afgestemd, met respect voor de lokale autonomie. 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.		Veilig, Leefbaar	Vervoerregio en Lokale besturen
10,3	Vrachtverkeer	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		Veilig, Leefbaar	Vlaanderen
10,4	Vrachtverkeer	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:		Veilig, Leefbaar	Vlaanderen

Actie	Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer
		De laagste tarieven op de hoofdvrachtroutes. Gemiddelde tarieven op de overige vrachtroutes. De hoogste tarieven op wegen die niet als vrachtroute geselecteerd zijn.			

4. MILIEUEFFECTEN VAN HET PLAN

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

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 ⁵en per definitie te optimistisch. Er zal dus bij de interpretatie van de data rekening gehouden worden met het beste case karakter van de modelgegevens.

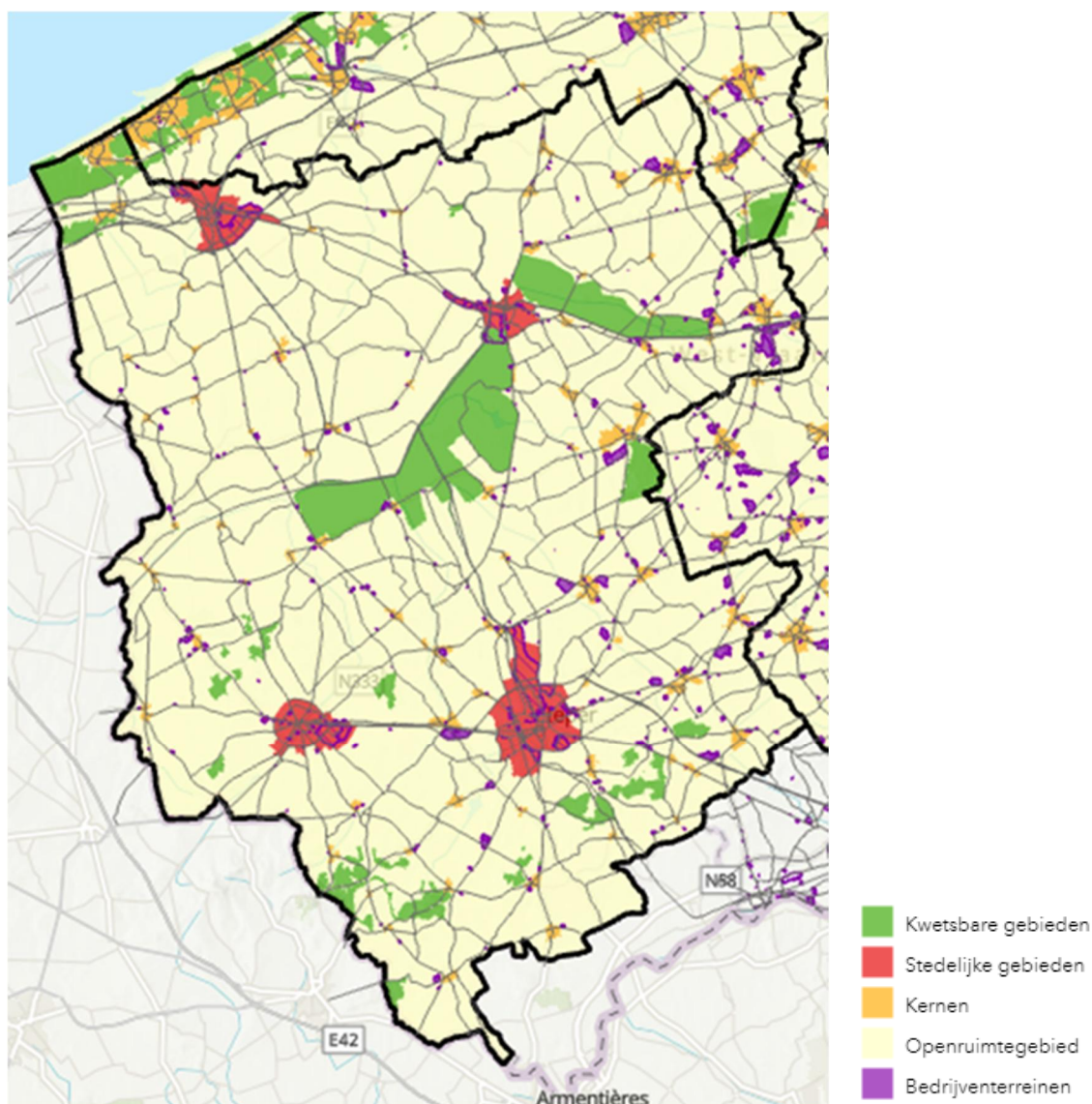
Bij de verwerking van de modelgegevens werd voor de VVR Westhoek een opsplitsing gemaakt tussen 5 typegebieden (zie Figuur 4-1), dewelke als volgt gedefinieerd worden:

- **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 betreft in deze regio de afbakeningslijnen van de kleinstedelijke gebieden Ieper, Poperinge, Diksmuide en Veurne.
- **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.

⁵

Best case scenario: ervan uitgaande dat de voorgenomen visie integraal wordt gerealiseerd.



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
Westhoek	2091489	2269882	1117997	960345	2995782	9435507	3066529649
Bedrijventerreinen	53351	58655	28786	26135	75136	242067	78671222
Kernen	405178	440404	213138	171404	587177	1817326	590625345
Kwetsbare gebieden	66089	76132	36260	29568	99008	307033	99792360
Openruimtegebied	1094254	1192803	590755	522938	1556603	4957388	1611141818
Stedelijke gebieden	472617	501888	249058	210300	677858	2111693	686298904

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
Westhoek	230703	189515	109362	224442	472626	1226929	352145749
Bedrijventerreinen	8340	6778	4053	8211	17170	44565	12790636
Kernen	30181	24972	12956	27982	61644	157820	45297450
Kwetsbare gebieden	8750	7427	3931	8242	17525	45915	13176280
Openruimtegebied	128860	105437	62124	125815	265319	687695	197380347
Stedelijke gebieden	54572	44901	26298	54192	110968	290934	83501036

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
Westhoek	1940736	2134479	1051119	919901	2812062	8858253	2878942959
Bedrijventerreinen	53278	59350	29095	26981	75957	244661	79515868
Kernen	361600	397715	192363	157470	529514	1638636	532562680
Kwetsbare gebieden	61442	70917	33997	27520	92834	286690	93174952
Openruimtegebied	1031461	1139466	564545	505802	1487838	4729094	1536961706
Stedelijke gebieden	432955	467031	231119	202128	625919	1959172	636727753

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
Westhoek	232064	190800	110376	226105	474979	1234549	354330750
Bedrijventerreinen	8450	6813	4122	8315	17333	45036	12925221
Kernen	30026	24831	12995	28078	61523	157528	45212484
Kwetsbare gebieden	8606	7351	3904	8199	17318	45419	13029346
Openruimtegebied	129537	106177	62663	126680	266462	691552	198491516
Stedelijke gebieden	55445	45628	26692	54833	112343	295014	84672183

TABEL 4-6 VERSCHIL GEPLANDE SITUATIE EN REFERENTIESITUATIE INTENSITEIT PERSONENWAGENS

Row Labels	Sum of PW_OSP_2030_ref	Sum of PW_ASP_2030_ref	Sum of PW_EVE_2030_ref	Sum of PW_NCH_2030_ref	Sum of PW_RST_2030_ref	Sum of PW_ETM_2030_ref	Sum of PW_JAAR_2030_ref
Westhoek	-150753	-135403	-66878	-40444	-183720	-577254	-187586690
Bedrijventerreinen	-73	695	309	846	821	2594	844646
Kernen	-43578	-42689	-20775	-13934	-57663	-178690	-58062665
Kwetsbare gebieden	-4647	-5215	-2263	-2048	-6174	-20343	-6617408
Openruimtegebied	-62793	-53337	-26210	-17136	-68765	-228294	-74180112
Stedelijke gebieden	-39662	-34857	-17939	-8172	-51939	-152521	-49571151

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
Westhoek	1361	1285	1014	1663	2353	7620	2185001
Bedrijventerreinen	110	35	69	104	163	471	134585
Kernen	-155	-141	39	96	-121	-292	-84966
Kwetsbare gebieden	-144	-76	-27	-43	-207	-496	-146934
Openruimtegebied	677	740	539	865	1143	3857	1111169
Stedelijke gebieden	873	727	394	641	1375	4080	1171147

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
Westhoek	3066529649	2878942959	-187586690	352145749	354330750	2185001
Bedrijventerreinen	78671222	79515868	844646	12790636	12925221	134585
Kernen	590625345	532562680	-58062665	45297450	45212484	-84966
Kwetsbare gebieden	99792360	93174952	-6617408	13176280	13029346	-146934
Openruimtegebied	1611141818	1536961706	-74180112	197380347	198491516	1111169
Stedelijke gebieden	686298904	636727753	-49571151	83501036	84672183	1171147

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
Westhoek	1016884398	962554571	-54329827	141823888	142267554	443666
Bedrijventerreinen	22860514	22679747	-180768	5651041	5622691	-28350
Kernen	104744986	94179203	-10565783	7899749	7911721	11972
Kwetsbare gebieden	21307171	19914819	-1392352	3308436	3280297	-28138
Openruimtegebied	746572890	712560649	-34012241	109903947	110171423	267476
Stedelijke gebieden	121398837	113220154	-8178683	15060716	15281422	220706

Uit Tabel 4-6 blijkt dat in de geplande situatie de intensiteit wat betreft personenwagens lager is in de kernen, kwetsbare gebieden, openruimtegebied en stedelijke gebieden en dit voor elk deel van de dag. Enkel in de bedrijventerreinen is de intensiteit hoger in de geplande situatie voor elk deel van de dag, behalve voor de ochtendspits. Uit Tabel 4-7 blijkt dat voor vrachtwagens de intensiteit hoger is in de geplande situatie voor de bedrijventerreinen, openruimtegebied en stedelijke kernen en dit voor elk deel van de dag. Voor de kwetsbare gebieden wordt een lagere intensiteit verwacht dan in de referentiesituatie. Ook voor de kernen wordt een lagere intensiteit verwacht behalve voor de avond- en nachtperiode.

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 behalve voor de bedrijventerreinen. Voor vrachtwagens blijken de jaarintensiteiten enkel lager in de geplande situatie ter hoogte van de kernen en kwetsbare gebieden. In de andere gebieden zijn de jaarintensiteiten in de geplande situatie 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 alle typegebieden en dus ook ter hoogte van de bedrijventerreinen. Voor vrachtwagens blijkt er eveneens een afname van voertuigkilometers voor de bedrijventerreinen en de kwetsbare gebieden. In de geplande situatie blijkt er wel een toename van vrachtwagenkilometers in de kernen, openruimtegebied en stedelijke gebieden.

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 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, %
Westhoek	1016884398	962554571	-54329827	-5,3
BT	22860514	22679747	-180768	-0,8
kernen	104744986	94179203	-10565783	-10,1
kwetsbaar	21307171	19914819	-1392352	-6,5
open ruimte	746572890	712560649	-34012241	-4,6
stedelijk	121398837	113220154	-8178683	-6,7
	Ref 2030	Plan 2030	Vershil	Relatief verschil
	VW, km	VW, km	VW, km	VW, %
Westhoek	141823888	142267554	443666	0,3
BT	5651041	5622691	-28350	-0,5
kernen	7899749	7911721	11972	0,2
kwetsbaar	3308436	3280297	-28138	-0,9
open ruimte	109903947	110171423	267476	0,2
stedelijk	15060716	15281422	220706	1,5

Conclusies mbt voertuigkilometers:

- Inzake PW, grootste relatie afname voertuigkilometers voor de kernen, stedelijke gebieden en kwetsbare gebieden.
- plan leidt zelfs bij de "te optimistische berekeningen" niet tot het invullen van de doelstellingen inzake vermindering van voertuigkilometers PW.
- Inzake VW, verschuivingen van voertuigkilometers tussen typegebieden verwaarloosbaar. In de stedelijke gebieden wel sprake van een beperkte toename van voertuigkilometers.
- Inzake VW wordt globaal gezien aan de doelstelling tot beperken van de toename van voertuigkilometers wel voldaan.

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 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 emissiefactoren zijn opgenomen in Bijlage D.

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 NOx-uitstoot in de geplande situatie beduidend lager dan in de referentiesituatie, enkel ter hoogte van de bedrijventerreinen is de afname verwaarloosbaar. Globaal wordt er voor personenwagens een afname verwacht van ca. 4,7%.

Voor vrachtwagens zijn de wijzigingen in NOx-emissies verwaarloosbaar voor alle typegebieden behalve voor de stedelijke gebieden waar een beperkte toename berekend wordt. Globaal gezien is in de VVR Westhoek de wijziging van de NOx-uitstoot door vrachtwagens ten gevolge van het plan verwaarloosbaar (0,3%).

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

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

Row Labels	Sum of Nox PW_JAAR_ref	Sum of Nox PW_JAAR_2030	Sum of Nox PW_JAAR_2030_ref	% tov ref
Westhoek	333,8	318,2	-15,5	-4,7%
Bedrijventerreinen	8,5	8,4	0,0	-0,4%
Kernen	34,1	30,6	-3,5	-10,3%
Kwetsbare gebieden	6,5	6,1	-0,4	-6,4%
Openruimtegebied	245,3	236,1	-9,2	-3,8%
Stedelijke gebieden	39,4	37,0	-2,4	-6,0%

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

Row Labels	Sum of Nox VR_JAAR_ref	Sum of Nox VR_JAAR_2030	Sum of Nox VR_JAAR_2030_ref	% tov ref
Westhoek	28,8	28,8	0,1	0,3%
Bedrijventerreinen	1,1	1,1	0,0	-0,6%
Kernen	2,0	2,0	0,0	0,0%
Kwetsbare gebieden	0,7	0,7	0,0	-0,9%
Openruimtegebied	21,7	21,7	0,0	0,2%
Stedelijke gebieden	3,3	3,4	0,0	1,4%

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 4,3%).

De meest relevante afname van emissies wordt verwacht t.h.v. de kernen wat uiteraard een positieve impact heeft op de bewoners in deze gebieden. Ook in de kwetsbare gebieden, stedelijke gebieden en openruimtegebieden wordt een positieve impact verwacht. Ter hoogte van de bedrijventerreinen zijn de wijzigingen ten opzichte van de referentiesituatie verwaarloosbaar. Het is voornamelijk in de stedelijke gebieden en kernen dat bewoners de grootste impact ondervinden van het wegverkeer gezien de woningen veel dichterbij 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 weg.

Globaal neemt de NOx-emissie met ongeveer 4,3% af. Afhankelijk van de specifieke locaties waar de (grootste) afnames zich situeren kan dit er zeker toe leiden dat het plan er mee kan voor 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 Nox_JAAR_ref	Sum of Nox_JAAR_2030	Sum of Nox_JAAR_2030_ref	% tov ref
Westhoek	362,5	347,1	-15,5	-4,3%
Bedrijventerreinen	9,5	9,5	0,0	-0,4%
Kernen	36,2	32,6	-3,5	-9,7%
Kwetsbare gebieden	7,2	6,7	-0,4	-5,9%
Openruimtegebied	267,0	257,8	-9,2	-3,4%
Stedelijke gebieden	42,7	40,4	-2,3	-5,4%

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 elementen van het plan die inzetten op meer transport via binnenvaart (i.pl.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 worden⁶.

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, enkel ter hoogte van de bedrijventerreinen is de afname verwaarloosbaar. Globaal wordt er voor personenwagens een afname verwacht van ca. 5,2%.

Voor vrachtwagens zijn de wijzigingen in CO2-emissies verwaarloosbaar voor alle typegebieden behalve voor de stedelijke gebieden waar een beperkte toename berekend wordt. Globaal gezien

6

Op basis van de emissies van de huidige scheepvaartvloot

is in de VVR Westhoek de wijziging van de CO₂-uitstoot door vrachtwagens ten gevolge van het plan verwaarloosbaar (0,3%).

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 PW_JAAR_ref	Sum of CO ₂ PW_JAAR_2030	Sum of CO ₂ PW_JAAR_2030_ref	% tov ref
Westhoek	144242,9	136764,0	-7478,8	-5,2%
Bedrijventerreinen	3343,9	3321,9	-22,0	-0,7%
Kernen	15501,5	13912,6	-1588,9	-10,2%
Kwetsbare gebieden	2922,9	2733,1	-189,8	-6,5%
Openruimtegebied	105051,1	100538,3	-4512,8	-4,3%
Stedelijke gebieden	17423,5	16258,1	-1165,4	-6,7%

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

Row Labels	Sum of CO ₂ VR_JAAR_ref	Sum of CO ₂ VR_JAAR_2030	Sum of CO ₂ VR_JAAR_2030_ref	% tov ref
Westhoek	94951,8	95240,4	288,6	0,3%
Bedrijventerreinen	3730,0	3710,9	-19,1	-0,5%
Kernen	5581,7	5587,4	5,7	0,1%
Kwetsbare gebieden	2211,8	2192,7	-19,1	-0,9%
Openruimtegebied	73162,0	73334,3	172,3	0,2%
Stedelijke gebieden	10266,3	10415,1	148,8	1,4%

Uit Tabel 4-16 blijkt dat de meest relevante afname van CO₂-emissies wordt verwacht t.h.v. de kernen. Ook in de kwetsbare gebieden, stedelijke gebieden en openruimtegebieden wordt een positieve impact verwacht. Ter hoogte van de bedrijventerreinen zijn de wijzigingen ten opzichte van de referentiesituatie verwaarloosbaar. Globaal in de VVR zijn er in de geplande situatie minder CO₂-emissies te verwachten ten gevolge van wegverkeer in het algemeen (afname met ca. 3%).

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

Row Labels	Sum of CO ₂ _JAAR_ref	Sum of CO ₂ _JAAR_2030	Sum of CO ₂ _JAAR_2030_ref	% tov ref
Westhoek	239194,7	232004,4	-7190,3	-3,0%
Bedrijventerreinen	7073,8	7032,7	-41,1	-0,6%
Kernen	21083,2	19500,1	-1583,2	-7,5%
Kwetsbare gebieden	5134,7	4925,8	-208,9	-4,1%
Openruimtegebied	178213,1	173872,6	-4340,5	-2,4%
Stedelijke gebieden	27689,8	26673,2	-1016,6	-3,7%

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

Ze er 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 Westhoek 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 GEBIEDSTYPER

	Bedrijven- terreinen	Kernen	Kwetsbare gebieden	Openruimte- gebied	Stedelijke gebieden
VVR Westhoek	0.0	-0.3	-0.6	-0.3	-0.2

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.

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. Het grootste positief effect wordt bekomen ter hoogte van de kwetsbare gebieden. 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

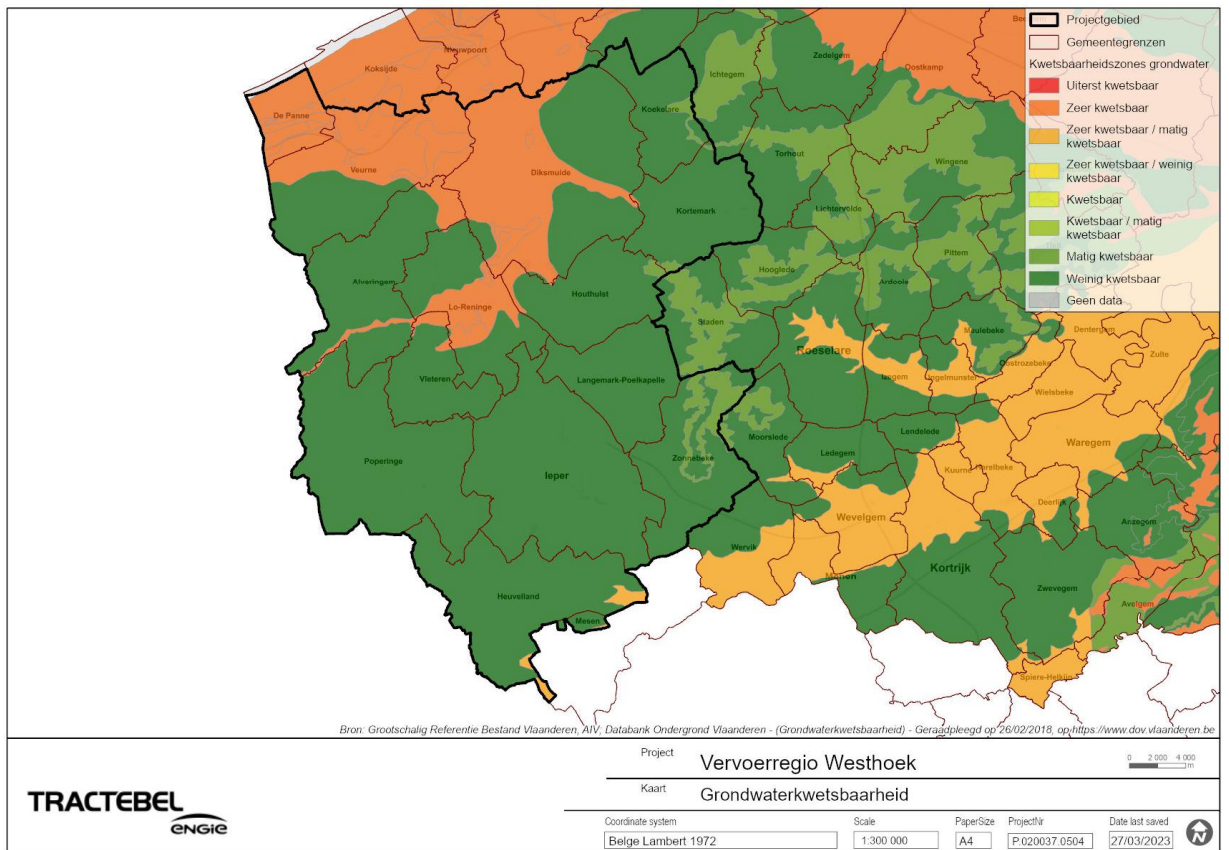
De bouwstenen en acties kunnen een effect hebben op de verharding van de bodem: naast opnieuw aan te leggen infrastructuren (conform de wegcategorisering, soms ook bij vergevingsgezind maken) die een bijkomende verharding van de bodem kunnen inhouden zijn er ook een beperkt aantal nieuwe infrastructuren. 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 bouwstenen en acties die leiden tot ontharding (bv. het terugdringen van het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem en overmatige verharding zo veel mogelijk wegnemen). Ook deze bouwstenen en acties kunnen in dit stadium nog niet becijferd worden.

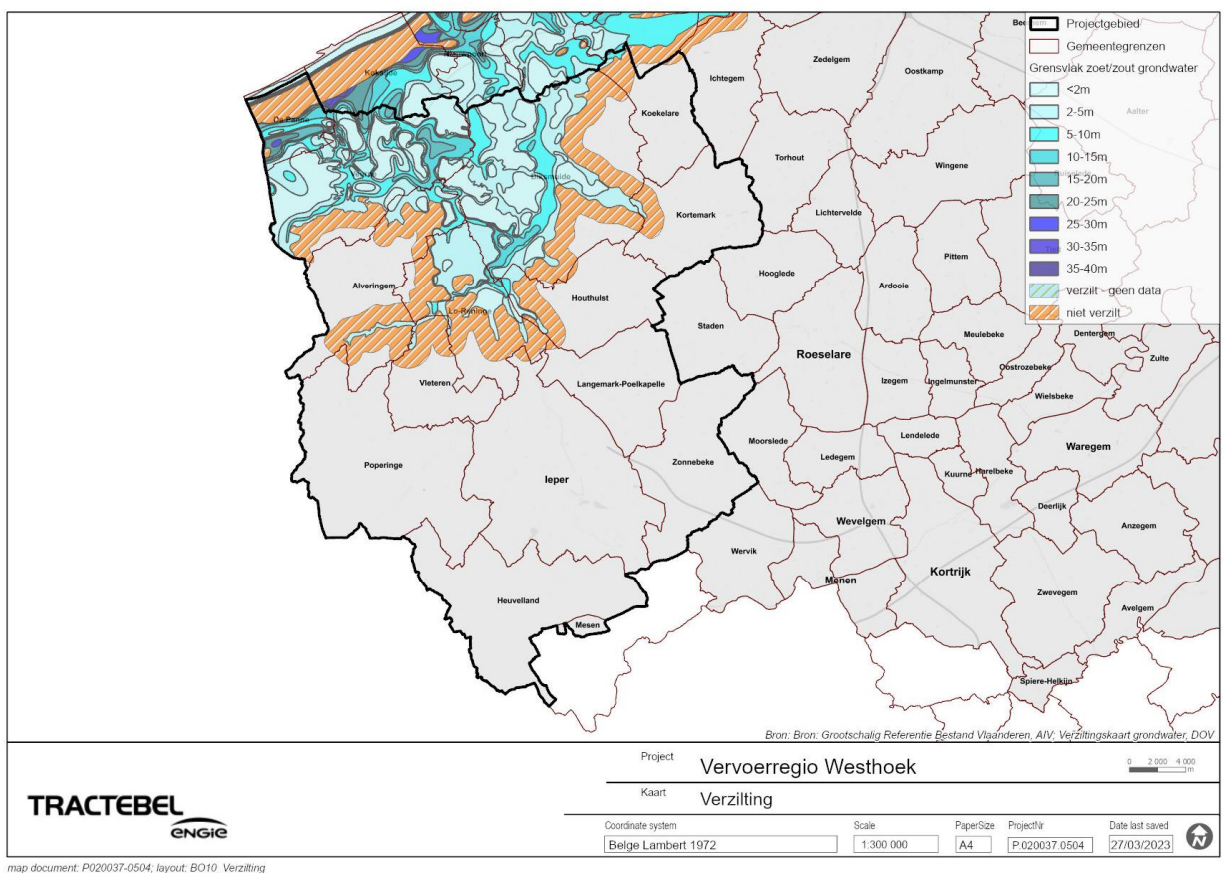
4.1.5. Water

De bouwstenen en acties die een effect hebben op de verharding van de bodem hebben ook een effect op het volume opgevangen 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 figuren illustreren de grondwatergevoeligheid van het plangebied.



FIGUUR 4-2: GRONDWATERKWETSBAARHEID PLANGEBIED VVR WESTHOEK



FIGUUR 4-3: GRENSVLAK ZOET/ZOUT GRONDWATER PLANGEBIED VVR WESTHOEK

4.2. Receptor Mens-gezondheid

4.2.1. Afbakening van het studiegebied

Het onderzoek focust zich op de elementen van het RMP Westhoek 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 vervoersregio.

4.2.2. Referentiesituatie

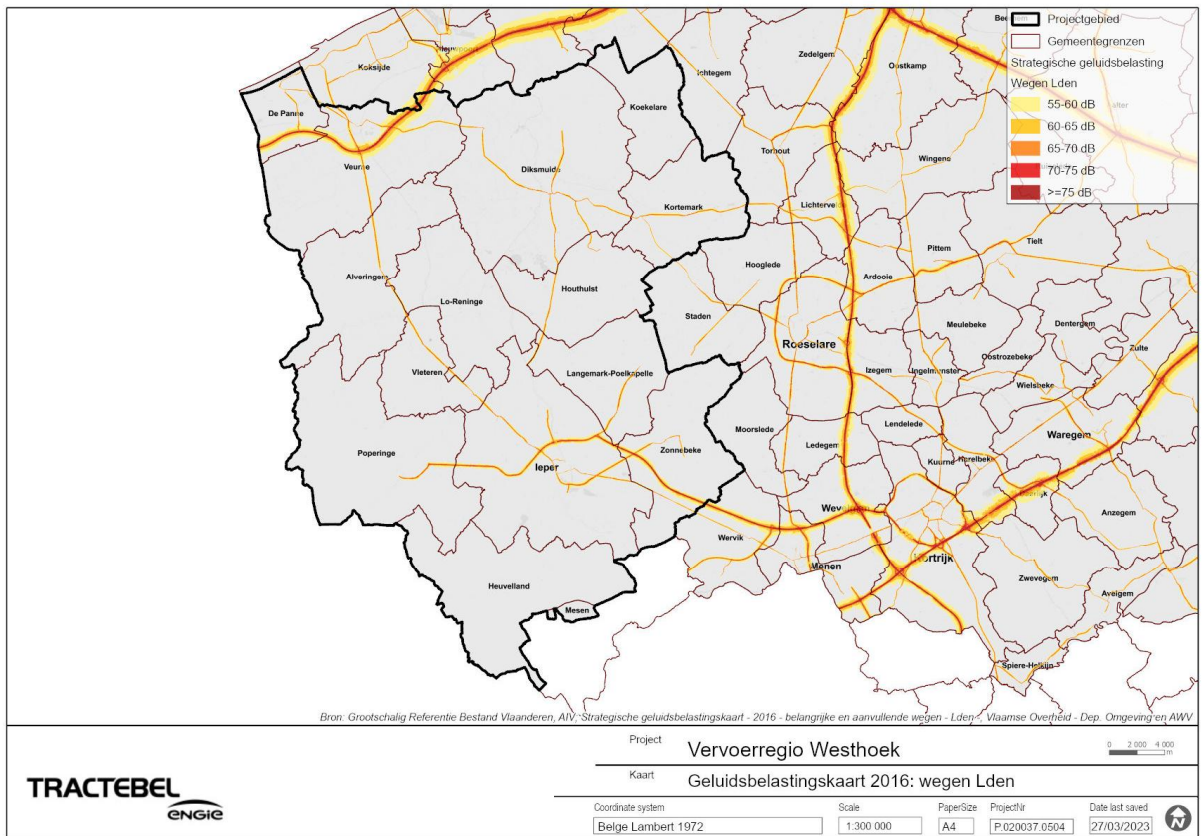
De VVR Westhoek bestaat uit 15 gemeenten, namelijk: De Panne, Veurne, Diksmuide, Koekelare, Kortemark, Alveringem, Lo-Reninge, Houthulst, Vleteren, Poperinge, Ieper, Langemark-Poelkapelle, Zonnebeke, Heuvelland en Mesen. Het is een eerder atypische regio met een uitgesproken landelijk karakter waarbinnen geen echte centrumstad gelegen is. De belangrijkste kernen zijn Ieper, Poperinge, Diksmuide en Veurne, geselecteerd als kleinstedelijke gebieden. Tussen deze kernen zijn meerdere kleinere kernen ingebed in een landelijke omgeving. De grootste bevolkingsdichtheden in de vervoerregio bevinden zich in deze kleinstedelijke gebieden, aan de kust en in een aantal grotere kernen in het oosten. In totaal wonen er ongeveer 200.000 inwoners in deze vervoerregio.

De grootste bedrijventerreinen in de vervoerregio bevinden zich rond de kleinstedelijke gebieden. Ook langs enkele belangrijke verkeersassen vinden we grotere bedrijventerreinen, vaak gelegen aan de rand van woonkernen.

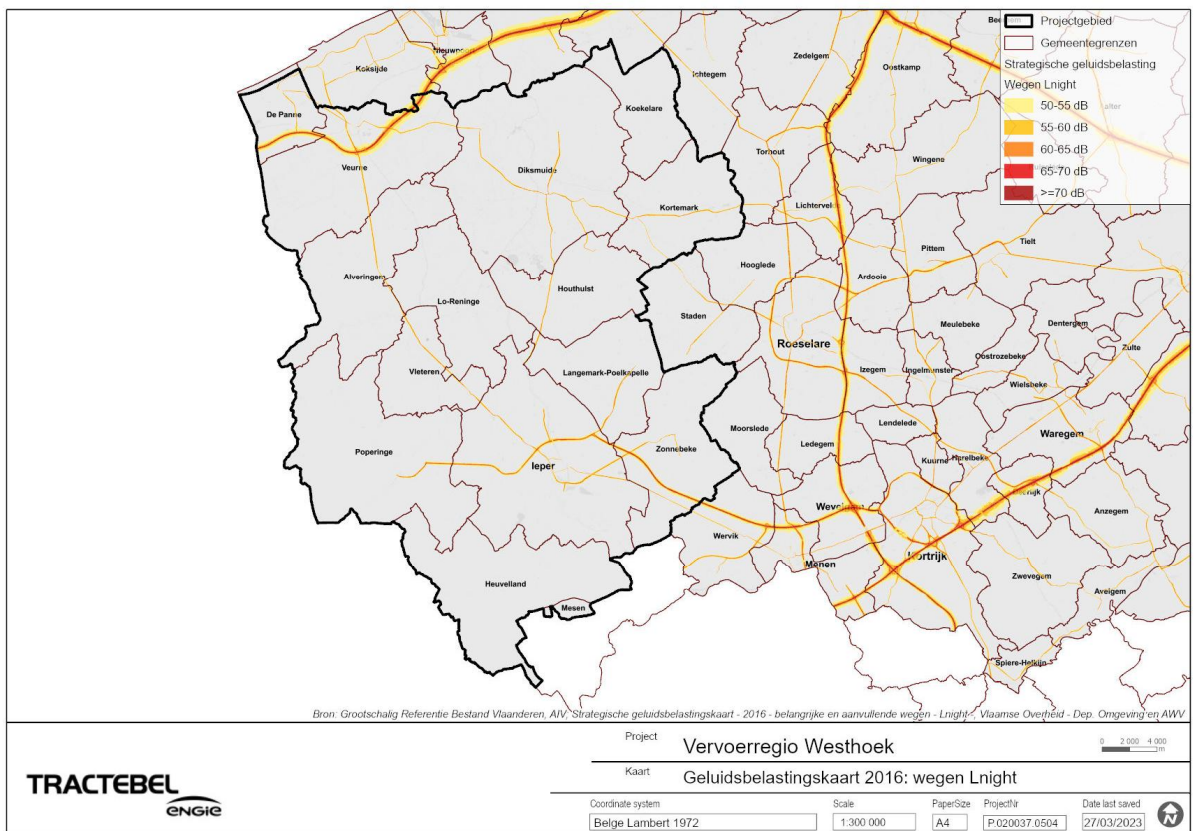
De onderwijsinstellingen liggen verspreid over de regio, met secundaire onderwijsinstellingen in de kleinstedelijke gebieden en enkele grotere kernen. Binnen de vervoerregio is geen hogeschool of universiteit gelegen. De belangrijkste attractiepolen voor de zorg zijn de ziekenhuizen van Ieper (2), Poperinge en Veurne. Net buiten de vervoerregio bevinden zich ziekenhuizen in Roeselare, Menen, Wervik, Torhout en Koksijde.

De vervoerregio is eveneens een uitgesproken toeristische regio. Het wereldoorlogerfgoed met bijhorende musea en bezoekerscentra lokt ieder jaar veel toeristen naar de Westhoek. Ook de twee pretparken Plopsaland (De Panne) en Bellewaerde (Ieper) trekken veel toeristen aan.

Voor de gezondheidskenmerken gerelateerd aan mobiliteit worden voornamelijk lucht- en geluidseffecten beschouwd. Wat betreft geluid zijn de snelwegen en gewestwegen het meest relevant. Op onderstaande kaarten wordt de geluidsbelasting weergegeven voor het wegverkeer. De E40 en de A19 komen hierbij duidelijk naar voor. Ook de spoorwegen die de VVR doorkruisen (lijn 69 (Kortrijk – Poperinge) en lijn 73 (De Panne – Deinze)) zijn een belangrijke bron van geluidsemisies. Voor wat betreft luchtverontreiniging - en meer specifiek NO₂-emissies - worden voornamelijk verhoogde concentraties waargenomen rond de grote verkeersassen (E40, A19 en N38) en in de kleinstedelijke gebieden (vnl. Ieper, Diksmuide en Veurne). De Europese grenswaarde van 40 µg/m³ wordt enkel langs een zeer beperkt aantal wegsegmenten overschreden. De WHO-advieswaarde van 10 µg/m³ wordt enkel gehaald in het westen van de VVR en ten zuiden van de E40.

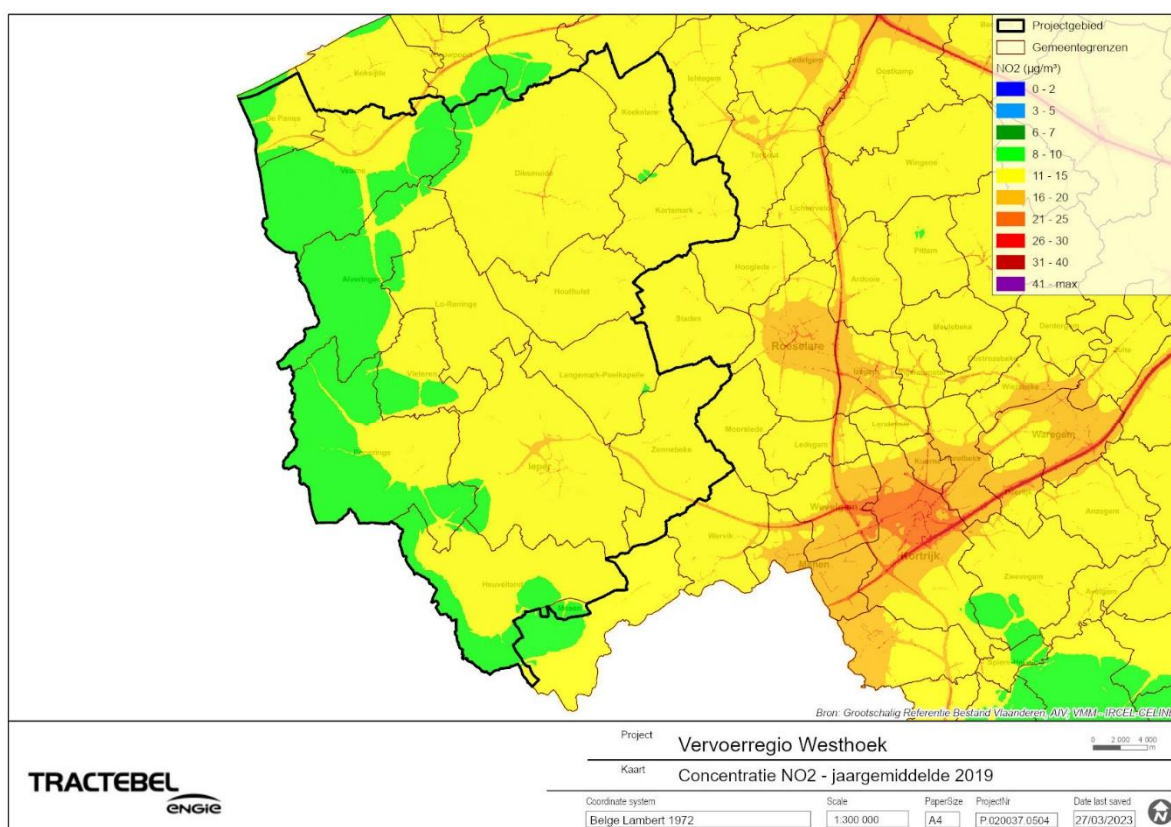


map document: P020037-0504; layout: GL01_Geluidsbelasting_weg_Lden



map document: P020037-0504; layout: GL02_Geluidsbelasting_weg_Lnight

FIGUUR 4-4: GELUIDSBELASTINGKAART WEGENIS 2016 LDEN (BOVEN) EN LNIIGHT (ONDER)



FIGUUR 4-5: 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 Westhoek ten opzichte van de mediaan van Vlaanderen (per 100.000 inwoners van die leeftijdsgroep). We zien duidelijk dat de waarden voor de VVR voor elk gezondheidseffect significant lager zijn dan de mediaan voor Vlaanderen.

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

Bootstelling - gezondheidseffect	VVR Westhoek	Vlaanderen
Geluid – Ischemische hartziekten – vanaf 20 jaar	319	338
Geluid – Slaapverstoring – vanaf 20 jaar	2.716	4.542
Geluid – Sterke geluidshinder – vanaf 20 jaar	10.163	15.827
NO2 – Astma – 0-19 jaar	104	143
NO2 – Astma – 30-74 jaar	144	190
NO2 – Chronische obstructieve longziekte (COPD) – vanaf 20 jaar	6	9
NO2 – Diabetes type 2 – vanaf 30 jaar	165	222
NO2 – Hartfalen – 40-90 jaar	20	27
NO2 – Laag geboortegewicht bij terme geboorte - Borelingen	183	206
NO2 – Mortaliteit – COMEAP – vanaf 30 jaar	22	32

Wat betreft verkeersveiligheid komt volgens statistiek Vlaanderen en Statbel (2016) het gemiddeld aantal verkeersongevallen in de vervoerregio Westhoek (3,79 ongevallen per 1000 inwoners) ongeveer overeen met het Vlaamse gemiddelde (3,83 ongevallen per 1000 inwoners). 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 verzadigingsgraad en onaangepaste weginfrastructuur de nodige veiligheidsproblemen veroorzaken.

Wat betreft fysiek, mentaal en sociaal welzijn blijkt het aandeel personen met een handicap significant hoger te liggen in VVR Westhoek (11,8%) dan in West-Vlaanderen (8,46%) en in Vlaanderen (6,5%). In Poperinge, Ieper en Mesen gaat het zelfs om 1 op 7 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 ervoor 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, 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 omgevingslawaai⁷ 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

7

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. Deze geluidsactieplannen bevatten een overzicht van de bestaande en voorziene maatregelen om het omgevingslawaai te beheersen en worden periodiek geëvalueerd en zo nodig aangepast. Deze geluidsactieplannen vertalen zich eveneens in een visie op korte en lange termijn.

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 teruggedrongen. 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 2050 wordt gestreefd naar 0 verkeersdoden of verkeersongevallen met zwaargewonden over alle modi (i.e. het zogenaamde *vision zero*), voor fietsers en voetgangers is de streefdatum 2040. 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**

In onderstaande tabel wordt het beoordelingskader voor de milieueffecten voorgesteld met betrekking tot het thema Mens. Het thema wordt hierbij opgesplitst in een aantal subthema's. Voor elk subthema worden de te onderzoeken effecten gedefinieerd samen met de manier waarop ze onderzocht zullen worden. Deze effectbeoordeling zal gebeuren ten opzichte van de referentiesituaties.

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 	<ul style="list-style-type: none"> • Kwalitatieve beoordeling op basis van experten-oordeel

Subthema	Criterium	Methode effectbeoordeling
	combinatie relatieve wijziging emissies en locaties waar de emissies wijzigen	
Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> Conflictpunten tussen verschillende verkeersstromen (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

In onderstaande tabel wordt het toetsingskader voor het thema Mens voorgesteld. Het thema wordt hierbij opgesplitst in een aantal subthema's. Voor elk subthema worden een aantal indicatoren gedefinieerd, die de basis vormen voor de aftoetsing van de bijdrage van de planingrepen aan de beleidsdoelstellingen.

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
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 worden de effecten per effectgroep beschreven.

TABEL 4-21 MILIEUEFFECTEN BOUWSTENEN RECEPTOR MENS-GEZONDHEID

Bouwsteen	Geluid	Lucht	Verkeersveiligheid	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; Ontvlechten van verkeersinfrastructuren en netwerken; Snelheidsbeperking van maximum 30 km/u in schoolomgevingen, woonwijken en dorpskernen; Maximaal weren van vrachtverkeer inclusief landbouwvoertuigen uit de kernen van de gemeenten en schoolomgevingen tijdens spitsuren, o.a. door toepassing van het Charter Wegtransport en via aangepaste GPS-geleiding en aangepaste venstertijden; Veiligheid van actieve weggebruikers verhogen door inzetten op ongelijkgrondse kruisingen of maximaal werken met conflictvrije regelingen bij gelijkgrondse kruisingen; Ontwikkelen van vergevingsgezinde fietsinfrastructuur en wegen om letsels bij ongevallen te beperken; Inzetten op politiecontroles ter handhaving van onveilig en asociaal gedrag in het verkeer (o.a. ook tonnagebeperkingen als snelheidsbeperkingen); Sensibilisering en educatie van alle verkeersdeelnemers. 				
<u>Ruimte</u> <ul style="list-style-type: none"> Minimum een modal split halen met een aandeel van 40% duurzame verplaatsingen tegen 2024. Hierbij zal in de eerste plaats ingezet worden op de fiets; 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 de fiets en OV als verplaatsingsmiddelen voor het woon-werkverkeer door het creëren van nabijheid, een mentaliteitsverandering en sensibilisering; 				

Bouwsteen	Geluid	Lucht	Verkeersveiligheid	Fysiek, mentaal en sociaal welzijn
<ul style="list-style-type: none"> · Maximaal inzetten op het wegwerken van missing links binnen het huidige fietsnetwerk en op het verder verhogen van het functioneel fietsgebruik. Dit zal ondersteund worden door structurele verbeteringen aan bestaande fietsinfrastructuur en door bedrijven te stimuleren bedrijfsvervoerplannen op te stellen; · Maximaal inzetten op directe en veilige fietsverbindingen tussen tewerkstellingspolen en de dichtstbijzijnde woonkernen; · 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; · Proactief inzetten op nabijheid voor nieuwe ontwikkelingen: rond strategische collectieve vervoerknooppunten, op plaatsen met aanvaardbare afstanden en vlotte, veilige verbindingen voor voetgangers en fietsers naar een voldoende pakket aan basisvoorzieningen etc; · Verhogen van de dichtheid van (nieuwe) woonontwikkelingen op plaatsen met voldoende gunstige OV- en fietsbereikbaarheid en een voldoende basisvoorzieningenniveau; · Slim omgaan met invulling van schaarse bedrijventerreinen nabij spoorwegen en waterwegen; · Terugdringen van het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem en overmatige verharding zo veel mogelijk wegnemen. 	<div style="background-color: #92d050; height: 100%;"></div>	<div style="background-color: #92d050; height: 100%;"></div>	<div style="background-color: #92d050; height: 100%;"></div>	<div style="background-color: #92d050; height: 100%;"></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. 	<div style="background-color: #92d050; height: 100%;"></div>			
<p><u>Fietsverkeer</u></p> <ul style="list-style-type: none"> · 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; · Verknopen van alle bedrijventerreinen met een regionale mobiliteitsvraag met het BFF en/of fietsnelwegennet; · Veiligheid verhogen nabij scholen en op gevaarlijke fietsovergangen en kruispunten, prioriteit om conflicten met vrachtverkeer te vermijden; · Fix the mix concept toepassen in (ver)stedelijk(t)e gebieden en kernen · Landbouwwegen inzetten als autoluwe, alternatieve fietsroutes mits de nodige maatregelen; · 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. 	<div style="background-color: #92d050; height: 100%;"></div>			

Bouwsteen	Geluid	Lucht	Verkeersveiligheid	Fysiek, mentaal en sociaal welzijn
<ul style="list-style-type: none"> · 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; · Optimaal afstemmen van het aanbod ter hoogte van de hoppinpunten, knooppunten, haltes; · Verbeteren van aanbod (frequentie, amplitude) en kwaliteit (commerciële snelheid, betrouwbaarheid); · Creëren van een aantrekkelijk alternatief voor de auto met een focus op (middel)lange afstanden en de link met omliggende vervoerregio's; · Versterken van het openbaar vervoer aanbod tijdens toeristische periodes en naar toeristische attractiepolen. · Stimuleren van de modal shift richting duurzame vervoersmodi, waarbij het OV zich bijkomend zal richten op verplaatsingen op (middel)lange 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. 				
<p><u>Autoverkeer</u></p> <ul style="list-style-type: none"> · Uutfasering voertuigen op klassieke brandstoffen; · Terugdringen aantal gereden autokilometers door o.a. aantrekkelijker maken van duurzame modi; · Inzetten op het vermijden van verplaatsingen en het beperken van de lengte van de verplaatsingen voor o.m. woon-werkverplaatsingen (stimuleren thuiswerk, nabijheid tewerkstellingsplaats) · Stimuleren van de deelwagen; · 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; 				
<p><u>Parkeren</u></p> <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; · Combinatie van de wagen met alternatieve modi aantrekkelijker maken door o.a. de uitbouw van mobipunten en de gratis stationsparkings; · Toekomstig beleid via parkeerverordening die het gebruik van de fiets en het andere duurzame vervoersmodi aantrekkelijker maakt dan de auto door een parkeernorm te hanteren en de nabijheid van fietsparkings. · Betere en veiligere parkeermogelijkheden voor de fiets; 				

Bouwsteen	Geluid	Lucht	Verkeersveiligheid	Fysiek, mentaal en sociaal welzijn
<ul style="list-style-type: none"> · Weren van geparkeerde vrachtwagens uit de kernen en deze maximaal opvangen op privaat terrein van betreffende bedrijven; · Aanleggen van extra bovenlokale vrachtwagenparkings, enerzijds langsheen de autostrades (met de nodige beveiliging) en anderzijds nabij bedrijven. 				
<p><u>Wegencategorisering</u></p> <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. · Maximaal inzetten op de modal shift-doelstelling. 				
<p><u>Vrachtroutenetwerk</u></p> <ul style="list-style-type: none"> · Invoeren van een nieuw regionaal vrachtroutenetwerk dat bedrijventerreinen 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. 				
<p><u>Logistiek</u></p> <ul style="list-style-type: none"> · Inzetten op alternatieven voor goederentransport over de weg (via het water- of spoornetwerk) · Betere ontsluiting via het water: optimaliseren van binnenvaart in Veurne, Diksmuide en Ieper door het voorzien van regionale overslagcentra, verbinding via Nieuwpoort met havens van Oostende en Zeebrugge; · Voldoende diepgang vaarwegen voorzien door onderhoudsbaggerwerken; · Opportuniteiten spoornetwerk onderzoeken te Ieper; 				

4.2.5.1.1. Geluid

De meeste bouwstenen hebben rechtstreeks of onrechtstreeks een positieve impact 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. Het grootste positief effect wordt bekomen ter hoogte van de kwetsbare gebieden. Gezien het plan gericht is op het verminderen van vrachtverkeer en personenwagens in dichtbevolkte gebieden waar het aantal geïmpacteerden groter is dan op de locaties naar waar deze verkeersstromen zich zouden verplaatsen, wordt de impact als **beperkt positief (score +1)** beoordeeld.

Daarnaast zijn er nog enkele bouwstenen die zowel positieve als negatieve effecten hebben op de omgeving (oranje vakjes). Het gaat dan voornamelijk om bouwstenen gericht op de modal shift van goederentransport over de weg naar goederentransport via water of 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 verbeteren van het OV-aanbod (verhogen frequentie en amplitude) zullen er zich wijzigingen voordoen in verkeersstromen die lokaal positieve en negatieve effecten met zich meebrengen. Ervan 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

De impactbeoordeling voor lucht is zeer gelijkaardig aan deze voor geluid. Ook hier 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 luchtemissies 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 NOx-emissies te verwachten zijn ten gevolge van wegverkeer in het algemeen (globale afname met ongeveer 4,3%). De meest relevante positieve impact doet zich hierbij voor t.h.v. de kernen (-9,7%) gevolgd door de kwetsbare gebieden (-5,9%) en de stedelijke gebieden (-5,4%). In de stedelijke gebieden en de kernen ondervinden de bewoners de grootste impact van het wegverkeer gezien de woningen veel dichterbij de wegen staan, vaak aaneengesloten. De impact neemt ook zeer snel af met de afstand tot de wegas. 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 NOx, 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, 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. Ook hier kan gewezen worden op de verschuiving qua locaties waar de wijzigingen zich voordoen. Daarnaast zullen ook de bouwstenen gericht op het invoeren van het nieuw regionaal vrachtrouten netwerk en het verbeteren van het OV-aanbod (verhogen frequentie en amplitude) wijzigingen in verkeersstromen veroorzaken 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. 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 verkeersinfrastructuur... Deze bouwstenen worden als **zeer positief (score +3)** beoordeeld op vlak van 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. 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 betreft 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... 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.

TABEL 4-22 MILIEUEFFECTEN ACTIES RECEPTOR MENS-GEZONDHEID

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Geluid	Lucht	Verkeers-veiligheid	Fysiek, mentaal en sociaal welzijn
1.1	Voor het thema ruimte zijn de doelstelling op strategisch niveau, waardoor moeilijk concrete acties te formuleren zijn.					
2.1	In het robuust wegennet is de hoogste hiërarchische laag het hoofdwegennet. Hieronder vallen twee subniveaus: Europese en Vlaamse hoofdwegen. Het hoofdwegennet wordt maximaal ingericht conform de inrichtingsvoorschriften.					
2.2	De tweede categorie van het robuust wegennet is het dragend netwerk. Dit netwerk wordt maximaal ingericht volgens de inrichtingsprincipes. Dit netwerk bestaat uit twee subniveaus: Regionale wegen en Interlokale wegen.					
2.3	Lokale besturen werken een voorstel/update voor de invulling van het lokale wegennet uit, met het oog op het - waar mogelijk - weren van doorgaand verkeer, waarbij rekening wordt gehouden met het OV. Dit netwerk wordt maximaal ingericht volgens de inrichtingsprincipes. Voor de mazen: zie kaart wegencategorisering.					
3.1	Zwakke schakels in het fietsnetwerk: We onderzoeken de zwakke schakels in het fietsnetwerk (opgenomen in het Masterplan Fiets) en pakken die vervolgens aan.	Definiëren van zwakke schakels in het fietsnetwerk (zowel ontbrekende als onveilige schakels). Hierbij wordt o.a. op zoek gegaan naar conflictpunten tussen fiets- en vrachtverkeer.				

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Geluid	Lucht	Verkeers- veiligheid	Fysiek, mentaal en sociaal welzijn
		<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 fietsnelwegen (provincie), het vrachtroutenetwerk en de wegencategorisering.</p> <ul style="list-style-type: none"> - In kaart brengen van de zwakke schakels in de vervoerregio. - Nagaan welke maatregelen in specifieke situaties getroffen kunnen worden om deze zwakke schakels weg te werken. - Toepassen van de prioritering op de aan te pakken zwakke schakels. - Investeren in de kwaliteit van de bestaande fietspaden. 				
3.2	Zwakke schakels in het fietsnetwerk: Om zicht te hebben op de staat van het fietsnetwerk is het van belang te beschikken over de nodige en meest actuele informatie.	<p>De provincie beschikt over een overzichtskaart die een beeld geeft van de staat van het BFF (conformiteit) en de fietsnelwegen. 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>De staat van het lokale fietsnetwerk, schoolroutes etc. wordt in kaart gebracht door de lokale besturen.</p>				
3.3	Zwakke schakels in het fietsnetwerk	<p>We willen een fietsklimaat creëren in onze vervoerregio. Daarom streven we ernaar alle fietspaden conform het (nieuwe) Vademecum fietsvoorzieningen in te richten: voldoende breed en afgescheiden van het autoverkeer.</p>				
3.4	Realisatie van een volledig bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk inclusief fietssnelwegen, die de kernen met elkaar verbinden.	<p>Bij de realisatie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk gaan we eveneens uit van het herverdelen van de ruimte ten voordele van de fiets(er) naast het aanleggen van nieuwe (duurdere) infrastructuur.</p>				
3.5	Realisatie van een volledig bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk inclusief fietssnelwegen, die de kernen met elkaar verbinden.	<p>De voorbije jaren is het aantal soorten fietsen op de weg sterk gestegen. Om plaats te bieden aan alle fietsers wordt bij het realiseren van fietsinfrastructuur focus gelegd op de duurzame breedte (rekening houdende met diversiteit tussen stedelijk en landelijk(er) gebied).</p> <p>Het vernieuwde Vademecum fietsvoorzieningen als uitgangspunt genomen;</p> <p>Onderzoek wat er mogelijk is om die duurzame breedte te realiseren in de komende 10 jaar;</p> <p>Waar nodig tussentijdse maatregelen genomen.</p>				
3.6	Realisatie van een volledig bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk inclusief fietssnelwegen, die de kernen met elkaar verbinden.	<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>				

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Geluid	Lucht	Verkeers- veiligheid	Fysiek, mentaal en sociaal welzijn
		Daarnaast stimuleren we - met het oog op een snellere realisatie van fietsverbindingen - het gebruik van de nieuwe onteigeningsprocedure (= maximumtermijn minnelijke schikking waarna sneller kan overgegaan tot gerechtelijke onteigening).				
3.7	Realisatie van een volledig bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk inclusief fietssnelwegen, die de kernen met elkaar verbinden.	De Vlaamse overheid neemt onteigeningskosten maximaal mee op in de subsidiabele kosten bij de (her)aanleg van fietspaden. Bestaande fietsverbindingen worden structureel onderhouden via onderhoudsplannen en aangepast onderhoudsmateriaal				
3.8	Nagaan welke verbindingen op bovenlokaal/regionaal niveau kunnen worden opgenomen.	In het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (cfr. Masterplan Fiets) kunnen ontbrekende en/of te brede mazen zijn, zodat niet altijd rekening gehouden wordt met de behoeften van de fietsers. Om ervoor te zorgen dat het BFF blijft werken, zal de Vlaamse overheid i.s.m. de provincie waar nodig het fietsroutenetwerk herdenken zodat een fijnmazig netwerk van kwalitatieve fietsroutes uitgebouwd kan worden.				
3.9	Nagaan welke verbindingen op bovenlokaal/regionaal niveau kunnen worden opgenomen	Alle bedrijventerreinen met een regionale mobiliteitsvraag moeten verknopen met het BFF en/of fietssnelwegennet. - de bedrijventerreinen met een regionale mobiliteitsvraag in kaart brengen (continu proces); - de nood aan betere verknoping in kaart brengen; - ook in de toekomst, bij ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen, het BFF updaten				
3.10	Nagaan welke verbindingen op bovenlokaal/regionaal niveau kunnen worden opgenomen	We onderzoeken lokale fietsroutes in functie van de fietsbereikbaarheid van bedrijven: - In kaart brengen van de bedrijventerreinen met een lokale mobiliteitsvraag; - In kaart brengen van de bestaande en gewenste fietsroutes met de bijhorende knelpunten en opportuniteiten.				
3.11	Nagaan welke verbindingen op bovenlokaal/regionaal niveau kunnen worden opgenomen	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 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.				

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Geluid	Lucht	Verkeers- veiligheid	Fysiek, mentaal en sociaal welzijn
3.12	Nagaan welke verbindingen op bovenlokaal/regionaal niveau kunnen worden opgenomen	<p>We leggen goede verbindingen aan voor middelbare scholen en lagere scholen naar het BFF en/of LFF. We willen dat kinderen zo veel mogelijk met de fiets naar school gaan. Met een veilige schoolroute is het makkelijker om zelf naar school te fietsen. Voor kinderen van de lagere school wordt gekeken naar routes binnen het lokale fietsnetwerk, voor kinderen van de middelbare school wordt ook gekeken naar routes op bovenlokaal niveau. Deze actie is niet eenmalig, maar moet permanent in acht genomen worden:</p> <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 (extra) moeten voldoen; - De staat en veiligheid van de bestaande verbindingen nagaan; - Er wordt gezocht naar intergemeentelijke samenwerkingen voor de verdere uitrol van de schoolroutes. 				
3.13	Nagaan welke verbindingen op bovenlokaal/regionaal niveau kunnen worden opgenomen	<p>Onderzoek naar de mogelijkheden van onteigening of ruilverkaveling in functie van de fietsers. Zeker op bedrijventerreinen kan hier extra op ingezet worden ten voordele van de kwaliteit en veiligheid.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Herverdeling van de ruimte volgens het STOP-principe; 				
3.14	Een haalbaarheidsstudie gaat na onder welke randvoorwaarden en in welke kernen en gebieden het fix the mix-concept kan worden toegepast met aandacht voor:	<ul style="list-style-type: none"> - Invoeren van circulatiemaatregelen (lobben, knips...) om autoverkeer in kernen maximaal te ontmoedigen en doorgaand verkeer te vermijden (waarbij rekening wordt gehouden met het OV). 				
3.15	Landbouwwegen kunnen op relevante locaties worden ingezet als recreatieve (en/of functionele) fietsroutes, waarbij veiligheid en comfort van fietsers wordt gemaximaliseerd via o.a. onderstaande maatregelen:	<ul style="list-style-type: none"> - Bij beschikbare parallelle verbindingen het fiets- en landbouwverkeer maximaal spreiden (incl. bewegwijzering); - Maatregelen treffen om de plaats van de fietsers op de weg te accentueren; - Snelheidsremmende maatregelen nemen, ondersteund door handhaving (waarbij er op dient gelet dat landbouwverkeer niet verschuift van gewenste naar minder gewenste wegen); - Onderzoeken waar desgewenst uitwijkzones kunnen worden aangelegd; - Aandacht voor de reiniging van landbouwwegen die worden ingezet als fietsverbinding, waarbij de vervuiler instaat voor de reiniging. 				
3.16	De fiets en bij uitbreiding duurzame alternatieven centraal in het verkeersveiligheidsbeleid plaatsen.	<p>Voor fietspaden die onveilig zijn opnieuw fietsveiligheid garanderen. Per locatie wordt op zoek gegaan naar gepaste maatregelen (bijv. verlagen van snelheid autoverkeer).</p>				

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Geluid	Lucht	Verkeers- veiligheid	Fysiek, mentaal en sociaal welzijn
3.17	Gelijkaardige afstemming van het snelheidsbeleid binnen de vervoerregio. De wegencategorisering (regionale wegen & interlokale wegen) is daarbij een evident uitgangspunt					
3.18	We streven ernaar om de verplaatsingen van en naar school zo maximaal mogelijk te verduurzamen. Om dit te faciliteren vormen scholen en lokale besturen een globale mobiliteitsvisie in de vorm van een Schoolvervoerplan. Hierin wordt onderzoek gedaan naar de verplaatsingswijzen en de knelpunten in de schoolomgeving en de schoolroutes worden in kaart gebracht. Vervolgens stelt de school samen met het lokaal bestuur een actieplan met concrete acties op.					
3.19	Een veilig fietsnetwerk creëren voor alle fietsers, ook voor jonge kinderen en ouderen.	<ul style="list-style-type: none"> - Waar mogelijk schoolomgeving aanpassen volgens het ontvlechtingprincipe (bijvoorbeeld via het verplaatsen van de toegang tot de school zodat fietsers en gemotoriseerd verkeer maximaal gescheiden worden); - Zwaar verkeer ontmoedigen en/of weren in schoolomgevingen, minstens tijdens de schoolspitsen (cfr. Charter Wegtransport); - Inzetten op schoolstraten (rekening houdende met het OV); - Opmaak van schoolroutekaarten stimuleren. 				
3.20	We willen de veiligheid van de fietsers garanderen door inzicht te krijgen in de staat van de fietspaden. Waar nodig wordt onderzoek gedaan naar de nodige maatregelen.					
3.21	Waar nodig lichtengeregelde kruispunten conflictvrij organiseren zonder het comfort van de fietsers te verminderen. Een groen licht voor fietsers betekent momenteel niet in alle situaties dat fietsers veilig kunnen oversteken.	<ul style="list-style-type: none"> - In kaart brengen van lichtengeregelde kruispunten met conflicten tussen autoverkeer en fietsers; - Afwegingskader creëren om te bepalen waar/wanneer conflictvrije lichtengeregelde kruispunten gewenst zijn; - Investeren in slimme verkeerslichtenregelingen. 				
3.22	We streven ernaar mensen zo veel mogelijk op de fiets te krijgen, inzonderheid voor de korte verplaatsingen. Hiervoor is het van belang om mensen te overtuigen van het belang, het gemak en het snelheidsvoordeel van de fiets. We breiden de bestaande opleidingen uit, onderzoeken intergemeentelijke samenwerkingen en verruimen ook de doelgroepen (fietseducatie op school, aan nieuwkomers, voor elektrische fietsen en speed pedelecs, etc).					

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Geluid	Lucht	Verkeers- veiligheid	Fysiek, mentaal en sociaal welzijn
3.33	Uitbreiding van fietsdeelsystemen, rekening houdende met het potentieel aan gebruikers. Onderzoek naar de mogelijkheden voor het opzetten van een gecombineerd systeem met fietsverhuur in combinatie met OV.					
3.34	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. Overkoepelend stellen de lokale besturen gewenste doelstellingen op.					
3.35	Uitvoeren van fietstellingen om inzicht te krijgen in de fietsstromen. Deze tellingen analyseren en de inzichten gebruiken als element voor het verdere beleid (waarbij investeringen – gelet op het specifieke karakter van de Westhoek – niet uitsluitend mogen gericht worden op fietsverbindingen met grote fietsersaantallen).					
3.36	AWV en de Provincie kunnen hiervoor tools ter beschikking stellen van de lokale besturen (telslangen...).					
		We zorgen ervoor dat er in het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) jaarlijks meer geld gaat naar de modus fiets, die sterk moet groeien.				
4.1	Optimaal inzetten op de complementariteit met de (deel)fiets voor het voor- en natransport van en naar de halte.	Knooppunten en hoppinpunten beter uitbouwen met kwalitatieve fietsenstallingen. Vlaanderen voorziet inhoudelijke en procedurele ondersteuning voor de verdere uitbouw van de hoppinpunten zodat gemeenten met een beperkte personeelsbezetting dezelfde meerwaarde aan de (potentiële) gebruikers kunnen aanbieden.				
4.2	Regulier openbaar vervoer prioritair aanbieden op de plekken en momenten dat er voldoende mensen gebruik van willen en kunnen maken (rekening houdende met het specifieke karakter van de Westhoek).					
4.3	Vervoer op maat met een gepast aanbod aan flexvervoer of andere concepten inzetten voor de relaties met een beperkte vraag.					
4.4	Alle treinstations voorzien van verhoogde perrons.					
4.5	Onderzoeken verdubbeling van enkelspoortrajecten in het treinnet.					

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Geluid	Lucht	Verkeers- veiligheid	Fysiek, mentaal en sociaal welzijn
4.6	Bij het afschaffen van overwegen over het spoor, (ongelijkgronds) alternatief voorzien voor zowel fietsers en voetgangers, als voor openbaar vervoer.					
4.7	Investeren in de uitbouw van mobipunten/Hoppinpunten als schakels in het netwerk.					
4.8	Binnen de vervoerregio focussen op grotere vervoersstromen richting kleinstedelijke gebieden, scholencentra, tewerkstellingspolen (Ieper, Poperinge, Diksmuide en Veurne) en toeristische bestemmingen met een kwalitatief trein- of busaanbod.					
4.9	Voorzien rechtstreekse treinverbinding (minimaal tijdens de ochtend- en avondspits) tussen De Panne en Brussel. Snelle treinverbinding tussen Gent en De Panne.					
4.10	Inzetten op een extra regulier busaanbod als verbinding tussen kernen die meer dan een half uur (elektrisch) fietsen uit elkaar liggen en met voldoende verplaatsingen.					
4.11	Regelmatige opvolging van flexvervoer.					
4.12	Mogelijkheden voor nachtelijk openbaar vervoer (incl. taxi-diensten): onderzoeken indien er vraag is.					
4.13	Aanbod van het openbaar vervoer afstemmen op de omliggende vervoerregio's.					
4.14	Hoppinpunten gelegen aan belangrijke trein-, tram- en bushaltes transformeren tot een integraal, toegankelijk hoppinpunt met kwalitatieve en toegankelijke perrons, fietsenstallingen en ruimte voor deelmobiliteit.					
4.15	Op corridors met een hoog potentieel vooral inzetten op frequentie, amplitude, commerciële snelheid, efficiëntie en betrouwbaarheid.					
4.15	De doorstroming van het openbaar vervoer verbeteren d.m.v. doordachte maatregelen, bv busbanen, rekening houdend met het STOP-principe en het maken van keuzes zodat elke modus de aangepaste infrastructuur krijgt die hij verdient.					
4.16	Onderzoek naar haalbaarheid en noodzaak) versterken aanbod naar toeristische attractiepolen/-gebieden voor zowel het trein- als busnetwerk (en aansluitende deelmobiliteit) tijdens toeristische periodes (hoogseizoen).					

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Geluid	Lucht	Verkeers- veiligheid	Fysiek, mentaal en sociaal welzijn
4.17	Toekomstige investeringen in het openbaar vervoer inzetten op het verbinden van zelfvoorzienende kernen met de omliggende steden waar dit nog niet het geval is.					
4.18	Op de sterke OV-assen ruimte voor infrastructuur en doorstroming voorzien, zodat het openbaar vervoer hier kwalitatief kan worden uitgebouwd.					
5.1	Gebruik van emissiearme voertuigen bevorderen ten opzichte van voertuigen op fossiele brandstoffen	We creëren een draagvlak voor de maatregelen die noodzakelijk worden geacht voor het behalen van en/of bijdragen aan de doelstellingen van het RMP. Draagvlak is noodzakelijk voor het pakket aan maatregelen van het RMP.				
5.2	Gebruik van emissiearme voertuigen bevorderen ten opzichte van voertuigen op fossiele brandstoffen	Engagement in/deelname aan bovenlokale initiatieven rond kennisuitwisseling en experiment. Bvb. deelname aan een tweede iteratie van het Clean Power for Transport (CPT)-initiatief door de steden/gemeenten.				
5.3	Gebruik van emissiearme voertuigen bevorderen ten opzichte van voertuigen op fossiele brandstoffen	Uitvoeren van een verkenning naar de mogelijke regelgeving om de trend naar steeds groter (en zwaarder) wordende auto's te stoppen en/of terug te dringen.				
5.4	Gebruik van emissiearme voertuigen bevorderen ten opzichte van voertuigen op fossiele brandstoffen	Onderzoeken hoe het steeds groter (en zwaarder) worden van landbouwvoertuigen tegengegaan kan worden.				
5.5	Uitrol van een gebiedsdekkend systeem van laadpalen	Mogelijk maken om elektrische laadpalen van bedrijven publiek ter beschikking te stellen (met aandacht voor ongewenste 'vermarkting').				
5.6	Uitrol van een gebiedsdekkend systeem van laadpalen	Opstellen van een overkoepelend beleid rond het (uniform) plaatsen van laadpalen incl. bedrading, rekening houdend met verschillende locaties en functies (bedrijven, appartementen, woningen, parkeergarages ...).				
5.7	Uitrol van een gebiedsdekkend systeem van laadpalen	Onderzoek naar het plaatsen van snellaadpalen voor elektrische wagens en de uitrol hiervan op het terrein.				
5.8	Andere	Investeren in groenere voertuigen voor het openbaar vervoer. Dit geldt ook voor voertuigen die worden ingezet via het Vervoer op maat. Investeren in elektrische voertuigen bij nieuw aanbod deelwagens.				
5.9	Andere	Investeren in groenere voertuigen voor het eigen wagenpark, inzonderheid bij de aankoop van nieuwe voertuigen.				
5.10	Andere	Inzetten op een combinatie van subsidies voor emissiearme voertuigen (incl. wagenpark lokale besturen en aanbod deelwagens) en het belasten van voertuigen op basis van hun emissie.				
5.11	Andere	Maatregelen treffen om naast salariswagens ook de eigen wagens op fossiele brandstoffen minder te bevoordelen en het aandeel af te bouwen.				

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Geluid	Lucht	Verkeers- veiligheid	Fysiek, mentaal en sociaal welzijn
5.12	Verplaatsingen met niet-duurzame modi vermijden.	Stimuleren thuiswerk. Uitrollen mobiliteitsbudget en inperken salariswagens. Op termijn salariswagens en extralegaal voordeel van bedrijfswagens afschaffen.				
5.13	Aantrekkelijker maken duurzame modi	We sensibiliseren en maken de gebruiker bewuster van de verborgen kosten van autogebruik, namelijk de kosten die milieuschade, ongevallen, files... met zich meebrengen, in combinatie met het promoten van het OV en het gebruik van de fiets.				
5.14	Aantrekkelijker maken duurzame modi	We zetten in op een sturend prijsverschil tussen duurzame en niet-duurzame vervoerswijzen, waarbij we specifieke aandacht hebben voor het vermijden van vervoersarmoede. Hierbij moet bv. onderzocht worden: <ul style="list-style-type: none"> - Wat de rol is die accijnzen kunnen hebben en/of reeds hebben als alternatief voor rekeningrijden. - Wat de opportuniteiten zijn van een slim systeem voor rekeningrijden, zodat autokilometers in tijd en ruimte gespreid worden. - Wat de impact is van een hoger aanbod aan OV en fietsvoorzieningen voor het draagvlak voor een sturend prijsverschil. 				
5.15	Aantrekkelijker maken duurzame modi	We zetten in op meer voorrang voor duurzame modi, bv. bij het (her)ontwerpen van de weginfrastructuur. Zo hebben die minder last van files of vertragingen en verbetert hun concurrentiepositie t.o.v. de auto.				
5.16	Autodelen is een duurzaam en flexibel alternatief voor het bezit van een eigen (tweede) wagen. In samenwerking met externe partners (en subsidiërende overheden) spelen de lokale besturen hierin een belangrijke rol.	Om de voordelen van autodelen te maximaliseren stellen de lokale besturen (al dan niet intergemeentelijk) een autodeelactieplan op dat als houvast dient om autodelen te ondersteunen. Vervolgens biedt de gemeente i.s.m. externe partners het geschikte autodeelsysteem aan en/of ondersteunt de burgers bij het opzetten van een particulier autodeelsysteem. Met gerichte communicatieacties worden de systemen van autodelen kenbaar gemaakt aan de inwoners.				
5.17	Door gebruik te maken van apps en nieuwe deelplatformen stimuleren lokale besturen carpoolen bij de bedrijven(terreinen). Om het grootste resultaat te hebben worden bedrijven collectief benaderd.					

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Geluid	Lucht	Verkeers- veiligheid	Fysiek, mentaal en sociaal welzijn
5.18	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...).					
5.19	Onderzoek naar de (positieve en/of negatieve) impact van autoluwe en/of autovrije kernen op de centrumhandel, zowel in stedelijk als landelijk gebied.					
5.20	We willen deelmobiliteit verankeren in (nieuwe) bouwprojecten, zodat er meer ruimte ontstaat, de parkeerdruk vermindert en het verplaatsingsgedrag van bewoners verandert. Rekening houdend met verschillende factoren zoals locatie en doelgroep van het project, bereikbaarheid van voorzieningen en alternatieve vormen van vervoer, het gehanteerde parkeerbeleid in de buurt etc. stellen de gemeenten een vervangratio deelwaggen/privéwaggen op en deze wordt geïntegreerd in de parkeernorm (op maat van de gemeente).					
5.21	Uitwerken van extra bedrijfsvervoerplannen om het woon-werkverkeer te verduurzamen. Het doel van het bedrijfsvervoerplan is om in te zetten op een betere bereikbaarheid, een verhoogde verkeersveiligheid, een betere verkeersleefbaarheid en minder autokilometers door alternatieven voor te stellen.					
6.1	Tarieven van stationsparkings zo bepalen dat ze het gewenste gedrag faciliteren. Gelet op de ligging van de Westhoek blijven de parkings van de treinstations gratis voor de pendelaars.					
6.2	Verdere uitbouw van carpoolparkings, P+R's en P+B's	<p>We stimuleren het carpoolen en overstappen van auto op OV en fiets:</p> <ul style="list-style-type: none"> - We ondersteunen nieuwe technologieën, bvb. MAAS-apps, om het carpoolen in de Westhoek te verhogen. - We leggen goed bereikbare randparkings aan- en/of optimaliseren de bestaande randparkings. <p>We leggen carpool- en overstapparkings aan langs belangrijke verkeersassen en knooppunten, met vlotte en veilige overstapmogelijkheden naar andere vervoersmodi.</p>				

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Geluid	Lucht	Verkeers- veiligheid	Fysiek, mentaal en sociaal welzijn
6.3	Verdere uitbouw van carpoolparkings, P+R's en P+B's	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.				
6.4	Opmaak van een overkoepelende visie rond vrachtwagenparkeren om geparkeerde vrachtwagens uit onze kernen en langs wegen van het dragend netwerk te weren, inclusief handhaving.	Daarin kunnen volgende maatregelen aan bod komen: Doorgaand vrachtverkeer: - Aanleg extra bovenlokale vrachtwagenparkings, met aandacht voor beveiliging en comfort. - Onderzoeken of bestaande infrastructuur kan worden aangewend en uitgerust met faciliteiten voor vrachtwagenchauffeurs. Lokaal vrachtverkeer: - Parkeernood maximaal op te vangen op privaat terrein van bedrijven. Eventueel sturen adhv vergunningsvoorwaarden. Bereikbaarheid van deze parkings garanderen (cfr. uurregeling bussen).				
6.5	Doorgaand (trans)nationaal vrachtverkeer dat de snelweg verlaat om tijdelijk te parkeren, krijgt een plaats langs en/of nabij snelwegen.	Haalbaarheidsonderzoek om (trans)nationaal vrachtverkeer dat de snelweg verlaat om tijdelijk te parkeren een plaats te geven langs en/of nabij snelwegen. Synergieën met carpoolparkings zijn hierbij na te streven. Opstellen van maatregelen voor vrachtwagenparkings langs snelwegen die kampen met problemen rond transmigranten.				
6.6	We streven – op maat van de gemeente - naar parkeernormen, die we algemeen vastleggen in een verordening of op maat van een project in de vergunning. Hierbij wordt een modal shift in het achterhoofd gehouden.					
6.7	We voorzien comfortabele, diefstalveilige en vandaalgevoelige fietsparkeervoorzieningen. Waar fietsen een hele dag staan (zoals aan stations, scholen, werklocaties van de gemeente) worden overdekte stallingen geplaatst. Bij grotere fietsenstallingen kunnen fietspompen en oplaadpunten voor elektrische fietsen voorzien worden.					
7.1	Optimalisatie waternetwerk	Meer vervoer van goederen over de waterlopen in de Westhoek nastreven. Drie van de vier stedelijke gebieden hebben potentieel om van het water gebruik te maken voor het vervoer van goederen. - Voornaamste knelpunt aanpakken: bevaarbaarheid van het waternetwerk. Onderhoudsbaggerwerken dienen uitgevoerd te worden.				

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Geluid	Lucht	Verkeers- veiligheid	Fysiek, mentaal en sociaal welzijn
7.2	Optimalisatie waternetwerk	- Uitbouw regionale overslagcentra (onderzoeken en benutten mogelijkheden in Veurne, Diksmuide en Ieper) Aanpakken aandachtspunten kanaal Plassendale – Nieuwpoort.				
7.3	Optimalisatie waternetwerk	Betere afspraken tussen verlader en logistieke dienstverleners en digitalisering van info-uitwisseling. Meer inzetten op (digitaal en data gestuurde) platformen die deze samenwerking kunnen bewerkstelligen.				
7.4	Optimalisatie spoornetwerk	Haalbaarheidsonderzoek voor spoorterminal/overslagcentrum in Ieper en Poperinge.				
7.5	Optimalisatie spoornetwerk	Onderzoek naar de aanleg van uitwijksporen tussen Poperinge en Kortrijk.				
7.6	Ingrepen gerelateerd aan goederentransport over water.	Optimalisatie van de waterlink Oostende – Brugge – Gent.				
7.7	Ingrepen gerelateerd aan goederentransport over water.	Uitbouw (capaciteit) van River terminals Roeselare en Wielsbeke.				
7.8	Ingrepen gerelateerd aan goederentransport over water.	Onderzoek naar de knelpunten van de binnenvaartontsluiting van de Haven van Zeebrugge en de doortocht via de Ringvaart rond Brugge.				
7.9	Ingrepen gerelateerd aan goederentransport per spoor	Onderzoek naar de aanleg van wijksporen voor goederentreinen naar de havens in het noorden van Vlaanderen.				
7.10	Ingrepen gerelateerd aan goederentransport per spoor	Onderzoek naar de bottleneck voor goederenvervoer per spoor rond Gent.				
7.11	Ingrepen gerelateerd aan goederentransport per spoor	Optimalisaties aan het overslagpunt in industriegebied LAR (Lauwe, Aalbeke, Rekkem) onderzoeken.				
7.12	Onderzoek naar nieuwe logistieke transportmodi in overweging te nemen	Verder uitbouwen en evalueren van proefprojecten met onbemande vaartuigen. Er worden reeds een aantal jaar pilotprojecten uitgevoerd met (onbemande) vaartuigen op de kleinere waterlopen. Om dergelijke nieuwe systemen te doen slagen is het belangrijk om te blijven experimenteren, zodat pijnpunten kunnen blootgelegd en aangepakt worden.				
7.13	Onderzoek naar nieuwe logistieke transportmodi in overweging te nemen	Onderzoek naar haalbaarheid en potentieel van nieuwe innovatieve systemen, zoals de Volodrone.				
7.14	Onderzoek naar nieuwe logistieke transportmodi in overweging te nemen	Onderzoek naar haalbaarheid en potentieel van aanleg pijpleidingen.				
7.15	Vernieuwing op beleidsniveau	Opmaak van een duurzaam stedelijk logistiek beleidsplan tegen 2030 (TEN-T verordening).				

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Geluid	Lucht	Verkeers- veiligheid	Fysiek, mentaal en sociaal welzijn
7.16	Vernieuwing op beleidsniveau	<p>Onderzoeken van de logistieke en stedelijke distributie in onze regio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - In beeld brengen van de noden en invulling van stadsdistributie/last mile belevering 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. 				
8.1	Veiliger maken van infrastructuur en netwerken	<p>Wegwerken onveilige schakels in het fietsnetwerk.</p> <p>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).</p> <p>Proactief de 'grijze punten' (locaties van bijna-ongevallen en/of locaties die omwille van de veiligheid worden gemeden door de gebruikers) aanpakken.</p>				
8.2	Veiliger maken van infrastructuur en netwerken	<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. De nieuwe wegcategorisering en de daaraan gekoppelde functies vormen hiervoor de basis. Waar fietsers mengen met gemotoriseerd verkeer houden we de snelheid laag. Een snelheidsbeperking van maximum 30 km/u dient overwogen in schoolomgevingen, woonwijken en dorpskernen, inzonderheid daar waar geen conforme fietsinfrastructuur aanwezig is.</p>				
8.3	Veiliger maken van infrastructuur en netwerken	<p>Afhankelijk van intensiteit en netwerk: kruisingen ongelijkgronds maken.</p>				
8.4	Veiliger maken van infrastructuur en netwerken	<p>Schoolomgevingen, zowel aan drukke gewestwegen als langsheen lokale wegen, veilig inrichten.</p>				
8.5	Veiliger maken van infrastructuur en netwerken	<p>Vergevingsgezinde fietsinfrastructuur en wegen ontwikkelen om letsels bij eenzijdige fietsongevallen maximaal te beperken.</p> <p>Proactief op zoek gaan naar locaties met veel eenzijdige fietsongevallen.</p> <p>Deze knelpunten aanpakken door weginrichting te herzien.</p>				
8.6	Veiliger maken van infrastructuur en netwerken	<p>Toepassen van informatietechnologie om verkeersgeleiding zo veilig mogelijk te maken.</p> <p>In kaart brengen onder welke randvoorwaarden dit mogelijk is.</p> <p>Technologie in individuele voertuigen stimuleren om de veiligheid te verhogen.</p>				

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Geluid	Lucht	Verkeers- veiligheid	Fysiek, mentaal en sociaal welzijn
8.7	Regulering en handhaving	Er wordt meer ingezet op politiecontroles naar onveilig en asociaal gedrag (snelheid, alcohol, afleiding en roekeloos rijgedrag) en naar de staat van het voertuig.				
8.8	Regulering en handhaving	De capaciteit om boetes te verwerken (via de GVC's) wordt afgestemd op de toename van de politiecontroles. De handhaving van zowel tonnagebeperkingen als snelheidsbeperkingen moet over de politiezones heen afgestemd worden. Ook operationeel kunnen politiezones gezamenlijk handhaven.				
8.9	Regulering en handhaving	In uitvoering van het GAS-decreet kunnen GAS-ambtenaren worden ingezet voor de handhaving van beperkte snelheidsovertredingen.				
8.10	Regulering en handhaving	BOB-campagnes worden behouden en versterkt				
8.11	Regulering en handhaving	Snelheids- en alcoholboetes verhogen en exponentieel laten toenemen bij herhaling. Langer intrekken van het rijbewijs mogelijk maken bij snelheids- en alcoholovertredingen.				
8.12	Inzetten op sensibilisering en educatie	Bestaande verkeerseducatie in scholen versterken. Een goede samenwerking tussen scholen en gemeente, met overdracht van kennis en materiaal, is hierbij belangrijk.				
8.13	Inzetten op sensibilisering en educatie	Sensibilisering en educatie moet ook verder uitgebouwd worden via bedrijven en horeca. Een groot deel van de bevolking kan op deze manier bereikt worden, net als bvb chauffeurs in onderaanneming. Er wordt daarom ondersteuning geboden aan, onder andere, preventie-adviseurs om hier voldoende aandacht aan te schenken.				
9.1	Voldoende groentijd in de lichtenregelingen zorgt ervoor dat iedereen genoeg tijd krijgt om op een veilige manier over te steken. Locaties waar dit een knelpunt vormt dienen in kaart gebracht te worden en er dient onderzocht te worden of een langere groentijd mogelijk is.					
9.2	Sociaal tarief of derdebetalerssysteem voor inkomenszwakke groepen voorzien. Dergelijke maatregelen moeten een betaalbare mobiliteit en openbaar vervoer garanderen voor iedereen. Er moet worden onderzocht hoe deze maatregelen het best kunnen worden geïmplementeerd en de gebruiksvriendelijkheid ervan geoptimaliseerd.					

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Geluid	Lucht	Verkeers- veiligheid	Fysiek, mentaal en sociaal welzijn
9.3	Halte-infrastructuur en parkeerplaatsen toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking, conform vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW.	Haltes toegankelijk maken voor rolstoelgebruikers. Volgorde prioriteiten: haltes hoppinpunten - haltes kernnet - haltes aanvullend net. Van deze volgorde kan omwille van gebruikersaantallen worden afgeweken. Informatiesystemen aangepast aan slechtzienden voorzien.				
9.4	Halte-infrastructuur en parkeerplaatsen toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking, conform vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW.	Volgorde prioriteiten: haltes hoppinpunten - haltes kernnet - haltes aanvullend net. Van deze volgorde kan omwille van gebruikersaantallen worden afgeweken.				
9.5	Halte-infrastructuur en parkeerplaatsen toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking, conform vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW.	Maximaal inzetten op visuele signalisatie aan de haltes Volgorde prioriteiten: haltes hoppinpunten - haltes kernnet - haltes aanvullend net. Van deze volgorde kan omwille van gebruikersaantallen worden afgeweken.				
9.6	Halte-infrastructuur en parkeerplaatsen toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking, conform vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW.	Overstaphaltes zo leesbaar mogelijk inrichten. Volgorde prioriteiten: haltes hoppinpunten - haltes kernnet - haltes aanvullend net. Van deze volgorde kan omwille van gebruikersaantallen worden afgeweken.				
9.7	Halte-infrastructuur en parkeerplaatsen toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking, conform vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW.	Alle treinen en bussen (bussen geregeld vervoer (KN/AN)) voorzien op personen met een motorische of visuele beperking. Alle nieuw rollend materiaal is zoveel mogelijk afgestemd op toegankelijkheid voor personen met een motorische of visuele beperking. Er mag geen nieuw rollend materiaal in gebruik genomen worden dat daar niet op voorzien is.				
9.8	Halte-infrastructuur en parkeerplaatsen toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking, conform vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW.	Voldoende ruime parkeerplaatsen voorzien voor voertuigen van personen met een motorische beperking.				
9.9	Standaard visueel en auditief reizigersinformatie voorzien in stations en de belangrijkste haltes.	De belangrijkste haltes moeten grondig gescreend worden op de aanwezigheid van degelijke visuele & auditieve reizigersinformatie. Volgorde prioriteiten: haltes hoppinpunten - haltes kernnet - haltes aanvullend net.				
9.10	Standaard visueel en auditief reizigersinformatie voorzien in stations en de belangrijkste haltes.	Waar nodig moet de standaard visuele en auditieve reizigersinformatie spoedig voorzien worden. Volgorde prioriteiten: haltes hoppinpunten - haltes kernnet - haltes aanvullend net.				

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Geluid	Lucht	Verkeers- veiligheid	Fysiek, mentaal en sociaal welzijn
10.1	Opmaak van een regiobrede en gedragen visie over de intekening en verwevenheid van bedrijvigheid met woon-/schoolfuncties als hulpmiddel voor lokale besturen om zwaar verkeer in de school-/woonomgevingen te weren.					
	Tonnagebeperkingen - voor niet-bestemmingsverkeer - worden waar nodig ingevoerd en gehandhaafd. Deze worden over de gemeentegrenzen heen en in overleg tussen de naburige gemeenten op elkaar afgestemd, met respect voor de lokale autonomie.					
10.2	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.					
10.3	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					
	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:					
10.4	<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. 					

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 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 bijvoorbeeld het uitfaseren van voertuigen op klassieke brandstoffen voor verkeersveiligheid, en 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 4-23 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 omgevingslawaaai 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 en het investeren in groenere voertuigen 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 wil 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 en het investeren in groenere voertuigen 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.
- Bij meer goederenvervoer via spoor en water respectievelijk inzetten op elektrische tractie en vergroening van de schepen.
- 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.

4.2.9. Grensoverschrijdende effecten

De reductie in emissies van NO_x en CO₂ die door het plan ontstaat, zal een positieve impact hebben die niet aan de grenzen stopt. De positieve impact op luchtkwaliteit en op vlak van klimaat is een globaal positief effect op de gezondheid

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

De Vervoerregio Westhoek is een landelijke regio met de kleinstedelijke gebieden Diksmuide, Ieper, Poperinge en Veurne. Ze beschikken allen over een zeker voorzieningenniveau op het vlak van diensten, handel, onderwijs, gezondheid... waar ook de aangrenzende kernen in de regio gebruik van maken. Op vlak van toerisme en recreatie hebben ze een ruimere aantrekking. Daarnaast komen nog verschillende (meervoudige) hoofddorpen voor, en heel wat kleinere kernen en gehuchten. In heel wat kernen zijn de voorzieningen erg beperkt tot afwezig: vaak is er wel een lagere school, maar geen algemene voedingswinkel, of dokter. De interactie met de aangrenzende Franse kernen is hoofdzakelijk lokaal en interlokaal. Met de West-Vlaamse buurregio's is er wel intensere interactie: inwoners van de Westhoek maken ook gebruik van voorzieningen in de (klein)stedelijke gebieden Oostende, Brugge, Torhout, Roeselare, Menen en Kortrijk. De bebouwingsdichtheid en het voorzieningenniveau in de kernen neemt toe in oostelijke richting.

Deze hiërarchie is duidelijk afleesbaar in de kaart met knooppuntwaardes⁸: het centrum van Diksmuide, Ieper en Veurne hebben een heel hoge knooppuntwaarde, Poperinge, Koekelare, Kortemark en de Panne volgen, maar de ruimte tussen deze heeft een erg lage tot geen knooppuntwaarde. Ten oosten van de as Diksmuide – Ieper bevinden zich wel enkele kernen met een iets hogere knooppuntwaarde (Houthulst, Langemark – Poelkapelle, Zonnebeke). Deze knooppuntwaardes zijn geen afspiegeling van de aangeduide hoofddorpen, hoofddorpen zoals Leke, Pervijze, Proven, Oostvleteren ... hebben geen hogere knooppuntwaarde dan andere landelijke kernen.

Ruimtelijk bestaat de regio uit **verschillende landschappen**: ten noorden bevinden zich de polders met aansluitend de duinengordel en de kust, in het zuiden bevinden zich de West-Vlaamse heuvels. In het oosten bevindt zich een sterker versnipperd en intensiever gebruikt landschap, met meer bebouwing en intensievere teelten. Deze landschappen leiden ook tot andere ruimtelijke structuren en sluiten aan op de landschapsstructuren in de aangrenzende regio's.

8

Knooppuntwaarde: zie www.ruimtemonitor.be. Kaart met knooppuntwaardes, bepaald op basis van aanwezigheid van voorzieningen en uitrusting openbaar vervoer.

De strand- en duinengordel maakt deel uit van het toeristisch-recreatief netwerk van de kust, en van de ecologische duinenstructuur. Deze lopen door in de buurregio's. Het toeristisch-recreatief netwerk loopt verder in de polders: in de kernen dicht bij de duinengordel zijn er tal van voorzieningen gericht op kusttoerisme en recreatie, zoals campings, kleinschalige logies en Plopsaland. Er bevinden zich een aantal oost-west structuren in deze zone: de Koninklijke baan, de E40, het kanaal Gent – Oostende – Duinkerke.

De polders vormen een belangrijke landbouwstructuur, aangevuld met belangrijke ecologische structuren die samenvallen met de waterlopen. In de polders bevinden zich de kleinstedelijke gebieden Veurne en Diksmuide met hun voorzieningen en bedrijvigheid op niveau van de regio, naast de dorpen en kernen verspreid in de open ruimte. Ook hier sluiten deze aan bij de polders ten oosten en westen van de regio.

In het zuiden van de regio, ten noorden van de as Ieper en Poperinge, bevinden zich de West-Vlaamse heuvels. Deze worden gekenmerkt door een afwisseling van bosgebieden en natuurgebieden rondom de heuvels en beekvalleien, landbouw, kleine nederzettingen en toeristisch recreatieve voorzieningen. Ze sluiten in het westen aan op de heuvelrij op Frans grondgebied, dat eenzelfde ruimtelijke structuur heeft.

Tussen de polders en de heuvels bevindt zich aansluitend op de regio Mid-West en overgangszone, met grotere kernen en intensievere landbouw.

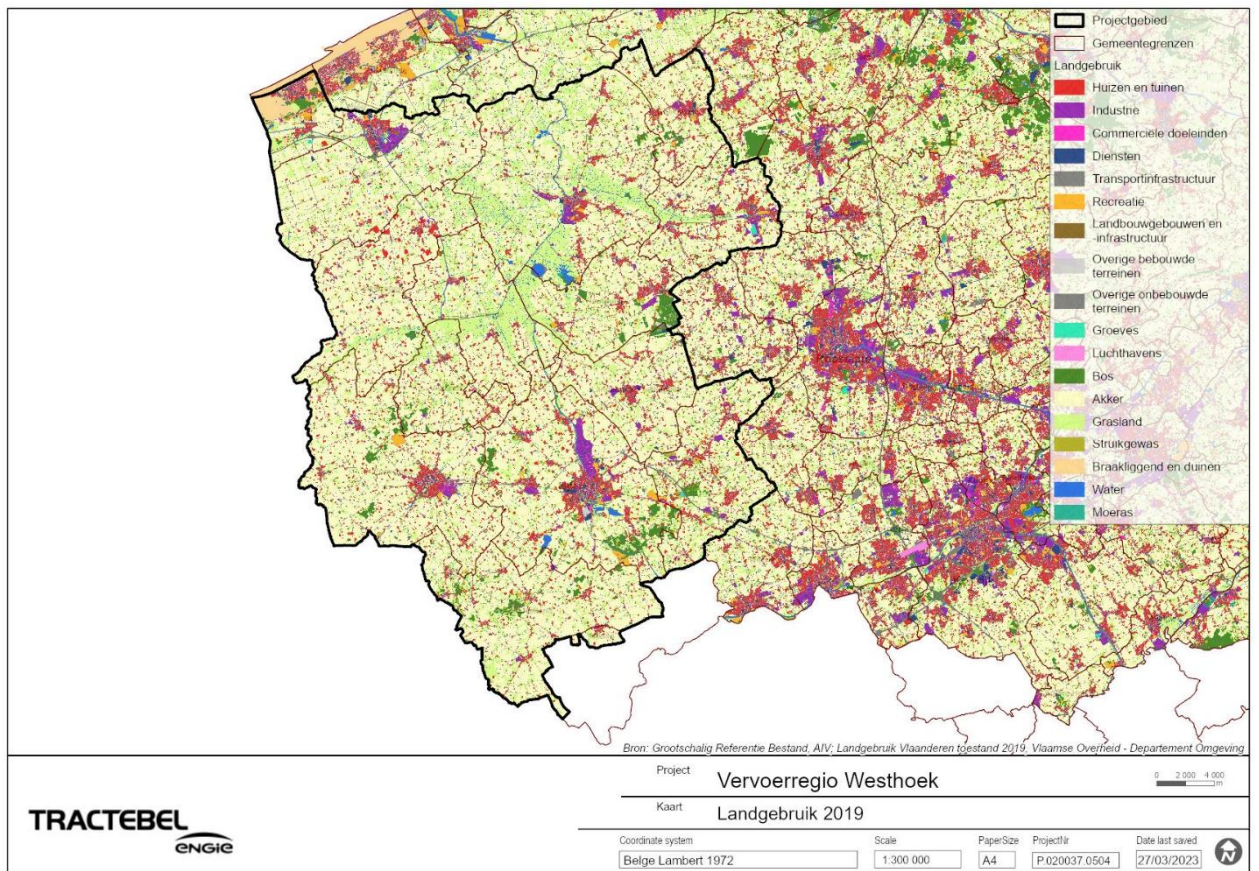
De **verkeersstructuren** hebben een eigen logica die niet altijd afgestemd is met bovenstaande structuren. De oorspronkelijk steenwegstructuur, met radiaal patroon rond en tussen de kernen (van kerktoren tot kerktoren) en vervult nog een belangrijke rol om de stedelijke gebieden te bereiken vanuit het hinterland. Daarnaast bevinden er zich twee bovenlokale oost-west verbindingen: de E40 als Europese hoofdweg in het noorden, de as A19 / N38 in het zuiden. In de noord zuid richting bevinden zich wel belangrijke wegverbindingen (bv tussen Ieper en Veurne, Middelkerke – Diksmuide – Ieper, Nieuwpoort – Diksmuide) maar zijn deze niet altijd hiërarchisch te onderscheiden van andere radiale steenwegen rondom deze steden.

De spoorwegen komende uit het binnenland vinden hun eindpunt in deze regio. Het betreft twee verbindingen: de spoorverbinding tussen Gent en De Panne, met stations in Diksmuide, Veurne en eindstation Adinkerke; en de spoorverbinding tussen Gent en Poperinge, met haltes in Ieper en Poperinge. Bij beide lijnen bestaat het laatste traject uit een enkelspoor. Deze staan vooral in voor de verbinding met aangrenzende regio's.

De waterwegen in de regio zijn een passage van het kanaal Gent-Oostende-Duinkerke, de IJzer, de Ieperlee (het kanaal dat Ieper met de IJzer verbindt) en het Lokanaal (tussen de IJzer en Veurne). Enkel het kanaal Gent-Oostende-Duinkerke heeft een functie als waterweg. De IJzer, de Ieperlee en de Lovaart zijn (naast hun afwateringsfunctie) onderdeel van de landschappelijke, ecologische en recreatieve structuur. Ze hebben op heden geen functie als functionele waterweg.

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 functies landbouw en natuur nemen de grootste oppervlakte in.



map document: P020037-0504; layout: BG03_Landgebruik

FIGUUR 4-6: LANDGEBRUIK 2019

Naast de bebouwing in de steden en een aantal grotere kernen in het oosten van de regio valt op dat de overige bebouwing sterk verspreid is en de kernen erg klein. In het oosten zijn een aantal linten te onderscheiden. De bedrijfsterreinen bevinden zich in de rand of aansluitend aan de stedelijke gebieden.

In de steden is de woningdichtheid en huishoudensdichtheid duidelijk hoger dan in de kernen, maar is deze maar op een aantal specifieke plaatsen een echt stedelijk dichtheid. Opvallend is dat er grote oppervlaktes zijn zonder bewoning: met name in de IJzervallei en de IJzerbroeken zijn er grote aaneengesloten oppervlaktes zonder bewoning. Op basis van het beleid inzake kernverdichting, de aanname dat de bestaande toeristische druk niet zal afnemen en de ontwikkelingsmogelijkheden die het vigerende PRUP solitaire vakantiewoningen Brugge-Oostende biedt, kan aangenomen worden dat er in de toekomst nog verdere verdichting zal plaatsvinden in de steden, en een afname van de verspreide bewoning. Er kan eveneens aangenomen worden dat meer bebouwing in de open ruimte zal geëxploiteerd worden als vakantieobjecten.

Naast de grote oppervlakte landbouw is er ook een grote groene structuur in de IJzervallei en in de West-Vlaamse heuvels aanwezig. Verspreid in de open ruimte van de regio komen nog verschillend natuurfragmenten. 'Bachten De Kupe' (achter de IJzer) komen er ook grotere aaneengesloten oppervlaktes natuur voor. Bosfragmenten komen voor in Heuvelland en in het oosten van de regio. De duinengordel is onderbroken door de kern van De Panne.

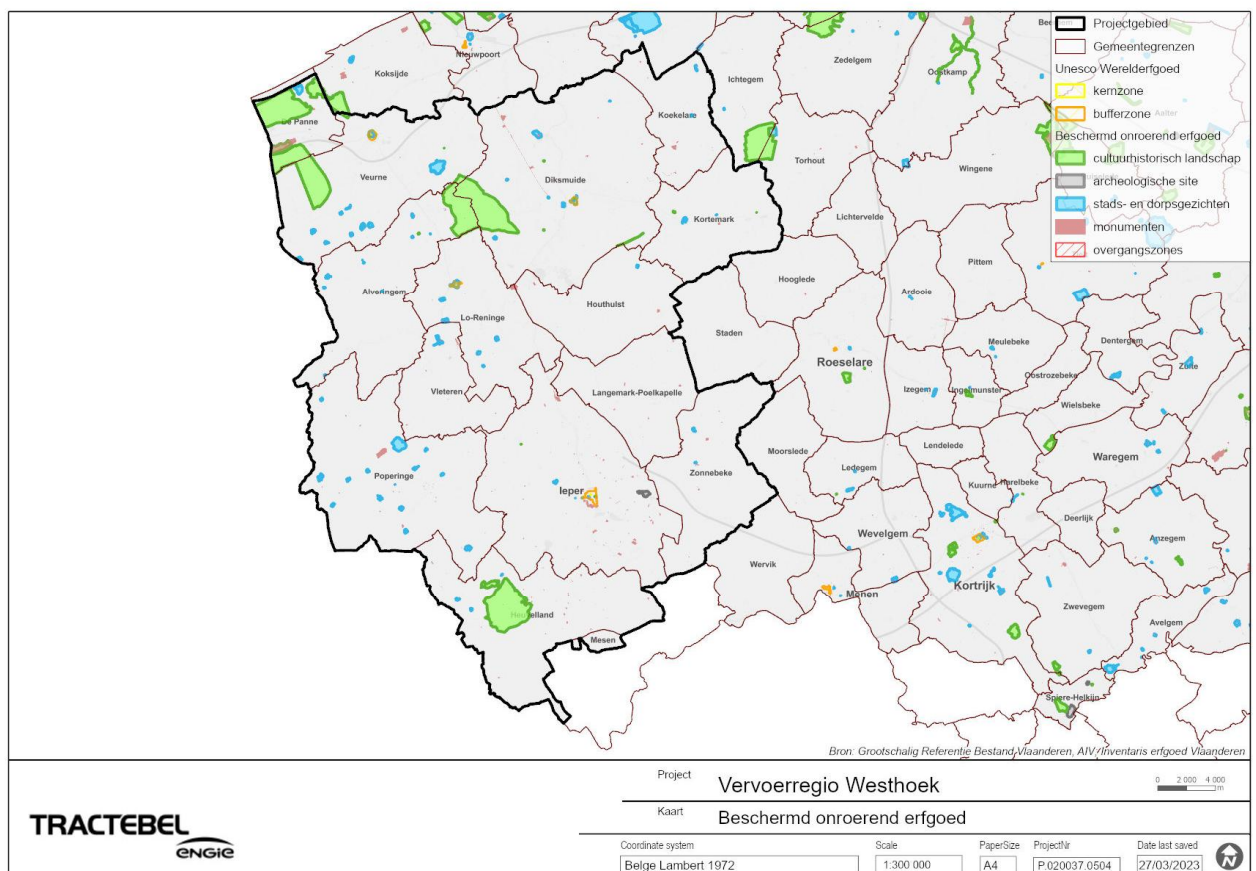
4.3.2.3. RUIMTELIJKE KWALITEIT

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. Deze is in de Westhoek Beperkt. In de steden zijn weliswaar verschillende basisvoorzieningen aanwezig, zoals onderwijs, ziekenhuizen, tewerkstelling, dagdagelijkse handelszaken, recreatieve voorzieningen en toeristische logies, maar er zijn ook verschillende voorzieningen niet aanwezig in de regio, zoals hoger onderwijs, een uitgebreid winkelnetwerk met speciaalzaken... In de grotere kernen, voornamelijk in het oosten van de regio, is er eveneens een zeker uitrustingsniveau op maat van de kern. In de kleine kernen tussen de vierhoek Diksmuide – Ieper – Poperinge en Veurne is het uitrustingsniveau van de kleine kernen echter heel erg beperkt tot onbestaande. Ook de ontsluiting met het openbaar vervoer is er beperkt. Op een aantal locaties zijn er doortochten door de kernen die de woonkwaliteit negatief beïnvloeden en voor barrières zorgen. Voor toeristen en recreanten is de gebruikskwaliteit wel hoog: er zijn veel toeristische logies, horecazaken, uitgestippelde routes...

De regio heeft een hoge belevingswaarde. Zowel in de heuvels, de polders als de duinen is er veel open ruimte met een eigen beleving en veel natuur. De steden en de kernen in de regio zijn herkenbaar door het gebruik van een typische gele baksteen en wederopbouwarchitectuur. Daarnaast zijn er de vele oorlogsmonumenten die een eigen verhaal vertellen en een extra laag geven aan het landschap. Er bevinden zich dan ook veel beschermde sites in de regio



FIGUUR 4-7: 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, 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 2.3.1 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 er potentieel van toepassing zijn.

TABEL 4-24 MILIEUEFFECTEN BOUWSTENEN RECEPTOR RUIMTE

Bouwsteen	Ruimtelijke samenhang	Ruimtebeslag	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; Ontvlechten van verkeersinfrastructuren en netwerken; Snelheidsbeperking van maximum 30 km/u in schoolomgevingen, woonwijken en dorpskernen; Maximaal weren van vrachtverkeer inclusief landbouwvoertuigen uit de kernen van de gemeenten en schoolomgevingen tijdens spitsuren, o.a. door toepassing van het Charter Wegtransport en via aangepaste GPS-geleiding en aangepaste venstertijden; Veiligheid van actieve weggebruikers verhogen door maximaal inzetten op ongelijkgrondse kruisingen of werken met conflictvrije regelingen bij gelijkgrondse kruisingen; Ontwikkelen van vergevingsgezinde fietsinfrastructuur en wegen om letsels bij ongevallen te beperken; Inzetten op politiecontroles ter handhaving van onveilig en asociaal gedrag in het verkeer (o.a. ook tonnagebeperkingen als snelheidsbeperkingen); Sensibilisering en educatie van alle verkeersdeelnemers. 				
<u>Ruimte</u> <ul style="list-style-type: none"> Minimum een modal split halen met een aandeel van 40% duurzame verplaatsingen tegen 2024. Hierbij zal in de eerste plaats ingezet worden op de fiets; 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 de fiets en OV als verplaatsingsmiddelen voor het woon-werkverkeer door het creëren van nabijheid, een mentaliteitsverandering en sensibilisering; 				

Bouwsteen	Ruimtelijke samenhang	Ruimtebeslag	Gebruiks- waarde	Belevings- waarde
<ul style="list-style-type: none"> Maximaal inzetten op het wegwerken van missing links binnen het huidige fietsnetwerk en op het verder verhogen van het functioneel fietsgebruik. Dit zal ondersteund worden door structurele verbeteringen aan bestaande fietsinfrastructuur en door bedrijven te stimuleren bedrijfsvervoerplannen op te stellen; Maximaal inzetten op directe en veilige fietsverbindingen tussen tewerkstellingspolen en de dichtstbijzijnde woonkernen; 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; Pro-actief inzetten op nabijheid voor nieuwe ontwikkelingen: rond strategische collectieve vervoerknooppunten, op plaatsen met aanvaardbare afstanden en vlotte, veilige verbindingen voor voetgangers en fietsers naar een voldoende pakket aan basisvoorzieningen etc; Verhogen van de dichtheid van (nieuwe) woonontwikkelingen op plaatsen met voldoende gunstige OV- en fietsbereikbaarheid en een voldoende basisvoorzieningenniveau; Slim omgaan met invulling van schaarse bedrijventerreinen nabij spoorwegen en waterwegen; <p>Terugdringen van het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem en overmatige verharding zo veel mogelijk wegnemen.</p>		<div style="background-color: #92d050; width: 100%; height: 100%;"></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. 				
<p><u>Fietsverkeer</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 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; Verknopen van alle bedrijventerreinen met een regionale mobiliteitsvraag met het BFF en/of fietssnelwegennet; Veiligheid verhogen nabij scholen en op gevaarlijke fietsovergangen en kruispunten, prioriteit om conflicten met vrachtverkeer te vermijden; Fix the mix concept toepassen in (ver)stedelijk(t)e gebieden en kernen Landbouwwegen inzetten als autoluwe, alternatieve fietsroutes mits de nodige maatregelen; 		<div style="background-color: #92d050; width: 100%; height: 100%;"></div>		

Bouwsteen	Ruimtelijke samenhang	Ruimtebeslag	Gebruiks- waarde	Belevings- waarde
<ul style="list-style-type: none"> 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. 				
<u>Openbaar vervoer</u> <ul style="list-style-type: none"> Versterken van het openbaar vervoer door toekomstige ruimtelijke ordening hier op te richten; Optimaal afstemmen van het aanbod ter hoogte van de hoppinpunten, knooppunten, haltes; Verbeteren van aanbod (frequentie, amplitude) en kwaliteit (commerciële snelheid, betrouwbaarheid); Creëren van een aantrekkelijk alternatief voor de auto met een focus op (middel)lange afstanden en de link met omliggende vervoerregio's; Versterken van het openbaar vervoer aanbod tijdens toeristische periodes en naar toeristische attractiepolen. Stimuleren van de modal shift richting duurzame vervoersmodi, waarbij het OV zich bijkomend zal richten op verplaatsingen op (middel)lange 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. 				
<u>Autoverkeer</u> <ul style="list-style-type: none"> Uitfasering voertuigen op klassieke brandstoffen; Terugdringen aantal gereden autokilometers door o.a. aantrekkelijker maken van duurzame modi; Inzetten op het vermijden van verplaatsingen en het beperken van de lengte van de verplaatsingen voor o.m. woon-werkverplaatsingen (stimuleren thuiswerk, nabijheid tewerkstellingsplaats) Stimuleren van de deelwagen; 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; 				
<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; Combinatie van de wagen met alternatieve modi aantrekkelijker maken door o.a. de uitbouw van mobipunten en de gratis stationsparkings; 				

Bouwsteen	Ruimtelijke samenhang	Ruimtebeslag	Gebruiks- waarde	Belevings- waarde
<ul style="list-style-type: none"> · Toekomstig beleid via parkeerverordening die het gebruik van de fiets en het andere duurzame vervoersmodi aantrekkelijker maakt dan de auto door een parkeernorm te hanteren en de nabijheid van fietsparkings. 				
<ul style="list-style-type: none"> · Betere en veiligere parkeermogelijkheden voor de fiets; 				
<ul style="list-style-type: none"> · Weren van geparkeerde vrachtwagens uit de kernen en deze maximaal opvangen op privaat terrein van betreffende bedrijven; 				
<ul style="list-style-type: none"> · Aanleggen van extra bovenlokale vrachtwagenparkings met de nodige beveiliging, enerzijds langsheen de autostrades en anderzijds nabij bedrijven. 				
<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 erttoegangsfunctie (het lokale wegennet). · Betere afscherming van het lokale wegennet voor doorgaand verkeer door behoud van de boomstructuur in functie van verkeersleefbaarheid en -veiligheid. · Maximaal inzetten op de modal shift-doelstelling. 				
<u>Vrachtrouten netwerk</u>				
<ul style="list-style-type: none"> · Invoeren van een nieuw regionaal vrachtrouten netwerk dat bedrijventerreinen 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>Logistiek</u>				
<ul style="list-style-type: none"> · Inzetten op alternatieven voor goederentransport over de weg (via het water- of spoornetwerk) · Betere ontsluiting via het water: optimaliseren van binnenvaart in Veurne, Diksmuide en Ieper door het voorzien van regionale overslagcentra, verbinding via Nieuwpoort met havens van Oostende en Zeebrugge; · Voldoende diepgang vaarwegen voorzien door onderhoudsbaggerwerken; · Opportuniteiten spoornetwerk onderzoeken te Ieper en waterwegennetwerk aan het Ieperleekanaal; 				

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.

De *netwerkaart van het fietsnetwerk* omvat fietssnelwegen, een bovenlokaal regionaal netwerk en is nog aan te vullen met een lokaal netwerk. De fietssnelwegen zijn aangeduid op Vlaams niveau en verbinden in theorie steden. In de regio vormen ze verbindingen tussen de steden en met de aangrenzende vervoersregio's. Ze zijn hoofdzakelijk gebundeld met bovenlokale infrastructuur: de spoorlijnen, interlokale en regionale wegen en waterlopen. De bovenlokale functionele fietsroutes verbinden de kernen onderling, en met het fietssnelwegennetwerk. Het voorgestelde netwerk wijzigt niet ten opzichte van het huidige vastgelegde netwerk. Daarbij moet wel vermeld worden dat het aangeduide netwerk nog niet volledig gerealiseerd is. De netwerkaart bevestigt dus de keuzes, en neemt ook de intentie over om ze te realiseren. Er kan besloten worden dat de aanvullingen en het verder realiseren van dit fietsnetwerk een positief effect is.

De *netwerkaart voor openbaar vervoer* omvat een visie voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer op lange termijn. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen elementen met betrekking, tot trein, bus, tram en algemeen beleid.

Voor de treinverbindingen wordt de opwaardering van de verbindingen vooropgesteld, alsook om de kwaliteit van de stations te verbeteren. Met betrekking tot het busnet worden een aantal nieuwe verbindingen als te onderzoeken naar voor geschoven: Houthulst – Ieper, snelbus Poperinge – Ieper – Roeselare – Brugge. Daarnaast wordt er ook onderzoek naar het opwaarderen van een aantal bestaande lijnen voorgesteld Langemark-Roeselare, Diksmuide-Nieuwpoort, Veurne-Koksijde-Bad. In het minder dicht bebouwde gebied tussen de steden wordt voorgesteld om het busvervoer ook af te stemmen op toeristische locaties. Voor de grensoverschrijdende buslijn tussen Poperinge en Armentières wordt aangegeven dat monitoring, evaluatie en daaraan gekoppelde actie gewenst is. Specifiek voor de Kusttram wordt eveneens gekeken om verdere opwaardering te onderzoeken, alsook een landsgrensoverschrijdende verbinding naar Duinkerke. Voor het OV-plan op korte termijn wordt de noodzaak tot monitoring weergegeven, de afstemming met ruimtelijke ontwikkelingen, en het verbeteren van het volledige OV-systeem (doorstroming, snelheid, toegankelijkheid, betrouwbaarheid). Zoals aangegeven is dit een visie op lange termijn. Het betreft voornamelijk onderzoekselementen, nog geen echte acties of goedgekeurde visies. Ze dragen echter wel allemaal bij aan versterking van het ruimtelijke verkeersnetwerk.

De *netwerkaart voor de wegen* bevat de hoofdwegen (Europese en Vlaamse, vastgelegd op hoger niveau), de regionale wegen en de Interlokale wegen. Naast de Europese hoofdweg E40/A18 is de verbinding tussen de A19 te Ieper en Poperinge en verder tot Steenvoorde (N38 en R33) een Vlaamse hoofdweg.

De vervoerregio duidt een aantal gewestwegen als regionale wegen: de N8 tussen Veurne en Ieper, de N396 tussen Diksmuide en Ieper, de N35 tussen Koksijde, Diksmuide, Kortemark en verder richting Tielt. Te Diksmuide wordt een zuidelijke verbinding rond het centrum aangeduid, via een in aanbouw zijnde omleidingsweg tussen de N35 in Kaaskerke en de N369 ter hoogte van de aansluiting op de Eikhofstraat. Daarnaast wordt N34, tussen de E40 en de N386 in Adinkerke, eveneens aangeduid als een regionale weg.

Deze wegen vormen samen met de interlokale wegen het dragend netwerk. De interlokale wegen verbinden hoofddorpen met elkaar, met de stedelijke gebieden en met het hoofdwegennetwerk.

Daar er op dit ogenblik niet altijd een hiërarchie afleesbaar is tussen wegen met een regionale functie en een interlokale functie wordt dit positief beoordeeld.

Daarnaast is er ook een *netwerkaart opgemaakt voor de vrachtroutes*. In de referentiesituatie bestaat er nog geen classificatie voor alle vrachtverkeer. De visiekaart omvat het vrachtvervoer voor vervoer over weg, en de waterwegen. De categorisering voor de spoorwegen en (pijp)leidingen zijn eveneens belangrijke schakels in het goederentransport maar niet opgenomen in deze kaart. Over de weg wordt een onderscheid gemaakt tussen hoofdvrachtgeleidingsroutes en regionale vrachtgeleidingsroutes en aanrijroutes naar bedrijfsterrinen. Als hoofdvrachtgeleidingsroute is het hoofdwegennetwerk aangeduid, de regionale vrachtgeleidingsroutes betreffen de regionale wegen. Deze netwerkaart is positief voor de ruimtelijke samenhang, maar kon, door het betrekken van alle 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: parkeervisie en werven (vrachtwagen)parkings uit de kernen, maar ook het werven van zwaar verkeer uit de kernen en een verkeersluwe 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 bedrijventerreinen als de open ruimte.

Verschillende bouwstenen, zoals het uitbouwen van het bovenlokaal fietsnetwerk tussen de kernen, het verknopen van de bedrijventerreinen met het fietsnetwerk, het versterken van het openbaar vervoer door toekomstige ruimtelijke ordening hierop te richten, optimaal afstemmen van het openbaar vervoersaanbod maar ook de aangepaste inrichting in functie van de kern zoals het werven van vrachtwagens, het verhogen van de fietsveiligheid nabij scholen 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 beïnvloedt.

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 infrastructuur en aanhorigheden, inclusief bermen, waterlopen... Daarnaast is er ook het netto ruimtebeslag, de verharde ruimte binnen de infrastructuur. 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.

Er zijn geen positieve effecten op het ruimtebeslag van de infrastructuur. Wel zijn er indirect verschillende acties die het parkeeraanbod en de vraag voor gemotoriseerd verkeer beperken, en op deze manier de nodige ruimte voor parkeren beperken. Dit zijn acties die autoverkeer in de kernen beperken, alternatieve modi stimuleren, ...

Er zijn een aantal bijkomende bruto en nette toenames van het ruimtebeslag door infrastructuur mogelijk door het aanleggen van nieuwe infrastructuur, zoals fietsinfrastructuur, op- en overslaglocaties, randparkings en vrachtwagenparkings... Dit betekent ook dat de beschikbare ruimte voor andere functies, zoals landbouw, natuur, wonen, bedrijvigheid... zal afnemen. We nemen aan dat bij de 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. Van een aantal bouwstenen zal in de praktijk geen of slechts erg beperkte bijkomende verharding nodig zijn. Met

name het veiliger maken van de schoolomgevingen door ontvlechting (zal nooit een toename zijn van verharding), het vergevingsgezind maken van wegen, aanleg van fietsparkings (in vervanging van autoparkings). De negatieve impact zal dan ook beperkt 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 kleinstedelijke gebieden en de kernen 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 vergevingsgezinde wegen, veiliger en toegankelijker infrastructuur... Deze ingrepen dragen bij tot de ruimtelijke kwaliteit.

Eén bouwsteen heeft naast een positief ook een potentieel negatief effect. 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 altijd 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.

Ook kan niet uitgesloten worden dat de specifieke verdere uitwerking van een individuele actie een negatieve impact kan hebben op de beschikbare ruimte voor een andere gebruiksfunctie. Zo kan bij het wegwerken van missing links in de fietssnelwegen landbouwgrond ingenomen worden, wat resulteert in een wijziging in de gebruikskwaliteit van een landbouwbedrijf.

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 infrastructuren en aan te passen infrastructuren, zoals de op- en overslagvoorzieningen langs spoor- en waterwegen, optimalisatie van de fietsinfrastructuur, ... 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 betreft actie 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 geen ruimtelijke effecten.

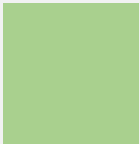

TABEL 4-25 MILIEUEFFECTEN ACTIES RECEPTOR RUIMTE

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ruimtelijke samenhang	Ruimtebeslag	Gebruikswaarde	Belevingswaarde
1.1	Voor het thema ruimte zijn de doelstelling op strategisch niveau, waardoor moeilijk concrete acties te formuleren zijn.					
2.1	In het robuust wegennet is de hoogste hiërarchische laag het hoofdwegennet. Hieronder vallen twee subniveaus: Europese en Vlaamse hoofdwegen. Het hoofdwegennet wordt maximaal ingericht conform de inrichtingsvoorschriften.					
2.2	De tweede categorie van het robuust wegennet is het dragend netwerk. Dit netwerk wordt maximaal ingericht volgens de inrichtingsprincipes. Dit netwerk bestaat uit twee subniveaus: Regionale wegen en Interlokale wegen.					
2.3	Lokale besturen werken een voorstel/update voor de invulling van het lokale wegennet uit, met het oog op het - waar mogelijk - weren van doorgaand verkeer, waarbij rekening wordt gehouden met het OV. Dit netwerk wordt maximaal ingericht volgens de inrichtingsprincipes. Voor de mazen: zie kaart wegencategorisering.					

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ruimtelijke samenhang	Ruimte-beslag	Gebruiks-waarde	Belevings-waarde
3.1	Zwakke schakels in het fietsnetwerk: We onderzoeken de zwakke schakels in het fietsnetwerk (opgenomen in het Masterplan Fiets) en pakken die vervolgens aan.	<p>Definiëren van zwakke schakels in het fietsnetwerk (zowel ontbrekende als onveilige schakels). Hierbij wordt o.a. op zoek gegaan naar conflictpunten tussen fiets- en vrachtverkeer.</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 wegcategorisering.</p> <ul style="list-style-type: none"> - In kaart brengen van de zwakke schakels in de vervoerregio. - Nagaan welke maatregelen in specifieke situaties getroffen kunnen worden om deze zwakke schakels weg te werken. - Toepassen van de prioritering op de aan te pakken zwakke schakels. - Investeren in de kwaliteit van de bestaande fietspaden. 				
3.2	Zwakke schakels in het fietsnetwerk: Om zicht te hebben op de staat van het fietsnetwerk is het van belang te beschikken over de nodige en meest actuele informatie.	<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>De staat van het lokale fietsnetwerk, schoolroutes etc. wordt in kaart gebracht door de lokale besturen.</p>				
3.3	Zwakke schakels in het fietsnetwerk	<p>We willen een fietsklimaat creëren in onze vervoerregio. Daarom streven we ernaar alle fietspaden conform het (nieuwe) Vademecum fietsvoorzieningen in te richten: voldoende breed en afgescheiden van het autoverkeer.</p>				
3.4	Realisatie van een volledig bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk inclusief fietssnelwegen, die de kernen met elkaar verbinden.	<p>Bij de realisatie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk gaan we eveneens uit van het herverdelen van de ruimte ten voordele van de fiets(er) naast het aanleggen van nieuwe (duurdere) infrastructuur.</p>				
3.5	Realisatie van een volledig bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk inclusief fietssnelwegen, die de kernen met elkaar verbinden.	<p>De voorbije jaren is het aantal soorten fietsen op de weg sterk gestegen. Om plaats te bieden aan alle fietsers wordt bij het realiseren van fietsinfrastructuur focus gelegd op de duurzame breedte (rekening houdende met diversiteit tussen stedelijk en landelijk(er) gebied).</p> <p>Het vernieuwde Vademecum fietsvoorzieningen als uitgangspunt genomen; Onderzoek wat er mogelijk is om die duurzame breedte te realiseren in de komende 10 jaar;</p> <p>Waar nodig tussentijdse maatregelen genomen.</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>				
3.6	Realisatie van een volledig bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk inclusief fietssnelwegen, die de kernen met elkaar verbinden.	<p>Daarnaast stimuleren we - met het oog op een snellere realisatie van fietsverbindingen - het gebruik van de nieuwe onteigeningsprocedure (= maximumtermijn 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>				

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ruimtelijke samenhang	Ruimte-beslag	Gebruiks-waarde	Belevings-waarde
3.7	Realisatie van een volledig bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk inclusief fietssnelwegen, die de kernen met elkaar verbinden.	Bestaande fietsverbindingen worden structureel onderhouden via onderhoudsplannen en aangepast onderhoudsmateriaal				
3.8	Nagaan welke verbindingen op bovenlokaal/regionaal niveau kunnen worden opgenomen.	In het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (cfr. Masterplan Fiets) kunnen ontbrekende en/of te brede mazen zijn, zodat niet altijd rekening gehouden wordt met de behoeften van de fietsers. Om ervoor te zorgen dat het BFF blijft werken, zal de Vlaamse overheid i.s.m. de provincie waar nodig het fietsroutenetwerk herdenken zodat een fijnmazig netwerk van kwalitatieve fietsroutes uitgebouwd kan worden. Alle bedrijventerreinen met een regionale mobiliteitsvraag moeten verknopen met het BFF en/of fietssnelwegennet.				
3.9	Nagaan welke verbindingen op bovenlokaal/regionaal niveau kunnen worden opgenomen	<ul style="list-style-type: none"> - de bedrijventerreinen met een regionale mobiliteitsvraag in kaart brengen (continu proces); - de nood aan betere verknoping in kaart brengen; - ook in de toekomst, bij ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen, het BFF updaten <p>We onderzoeken lokale fietsroutes in functie van de fietsbereikbaarheid van bedrijven:</p>				
3.10	Nagaan welke verbindingen op bovenlokaal/regionaal niveau kunnen worden opgenomen	<ul style="list-style-type: none"> - In kaart brengen van de bedrijventerreinen met een lokale mobiliteitsvraag; - In kaart brengen van de bestaande en gewenste fietsroutes met de bijhorende knelpunten en opportuniteiten. 				
3.11	Nagaan welke verbindingen op bovenlokaal/regionaal niveau kunnen worden opgenomen	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. We leggen goede verbindingen aan voor middelbare scholen en lagere scholen naar het BFF en/of LFF. We willen dat kinderen zo veel mogelijk met de fiets naar school gaan. Met een veilige schoolroute is het makkelijker om zelf naar school te fietsen. Voor kinderen van de lagere school wordt gekeken naar routes binnen het lokale fietsnetwerk, voor kinderen van de middelbare school wordt ook gekeken naar routes op bovenlokaal niveau. Deze actie is niet eenmalig, maar moet permanent in acht genomen worden:				
3.12	Nagaan welke verbindingen op bovenlokaal/regionaal niveau kunnen worden opgenomen	<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 (extra) moeten voldoen; - De staat en veiligheid van de bestaande verbindingen nagaan; - Er wordt gezocht naar intergemeentelijke samenwerkingen voor de verdere uitrol van de schoolroutes. 				

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ruimtelijke samenhang	Ruimte-beslag	Gebruiks-waarde	Belevings-waarde
3.13	Nagaan welke verbindingen op bovenlokaal/regionaal niveau kunnen worden opgenomen	Onderzoek naar de mogelijkheden van onteigening of ruilverkaveling in functie van de fietsers. Zeker op bedrijventerreinen kan hier extra op ingezet worden ten voordele van de kwaliteit en veiligheid.				
3.14	Een haalbaarheidsstudie gaat na onder welke randvoorwaarden en in welke kernen en gebieden het fix the mix-concept kan worden toegepast met aandacht voor:	<ul style="list-style-type: none"> - Herverdeling van de ruimte volgens het STOP-principe; - Invoeren van circulatiemaatregelen (lobben, knips...) om autoverkeer in kernen maximaal te ontmoedigen en doorgaand verkeer te vermijden (waarbij rekening wordt gehouden met het OV). 				
3.15	Landbouwwegen kunnen op relevante locaties worden ingezet als recreatieve (en/of functionele) fietsroutes, waarbij veiligheid en comfort van fietsers wordt gemaximaliseerd via o.a. onderstaande maatregelen:	<ul style="list-style-type: none"> - Bij beschikbare parallele verbindingen het fiets- en landbouwverkeer maximaal spreiden (incl. bewegwijzering); - Maatregelen treffen om de plaats van de fietsers op de weg te accentueren; - Snelheidsremmende maatregelen nemen, ondersteund door handhaving (waarbij er op dient gelet dat landbouwverkeer niet verschuift van gewenste naar minder gewenste wegen); - Onderzoeken waar desgewenst uitwijkzones kunnen worden aangelegd; - Aandacht voor de reiniging van landbouwwegen die worden ingezet als fietsverbinding, waarbij de vervuiler instaat voor de reiniging. 				
3.16	De fiets en bij uitbreiding duurzame alternatieven centraal in het verkeersveiligheidsbeleid plaatsen.	Voor fietspaden die onveilig zijn opnieuw fietsveiligheid garanderen. Per locatie wordt op zoek gegaan naar gepaste maatregelen (bijv. verlagen van snelheid autoverkeer).				
3.17	Gelijkaardige afstemming van het snelheidsbeleid binnen de vervoerregio. De wegencategorisering (regionale wegen & interlokale wegen) is daarbij een evident uitgangspunt					
3.18	We streven ernaar om de verplaatsingen van en naar school zo maximaal mogelijk te verduurzamen. Om dit te faciliteren vormen scholen en lokale besturen een globale mobiliteitsvisie in de vorm van een Schoolvervoerplan. Hierin wordt onderzoek gedaan naar de verplaatsingswijzen en de knelpunten in de schoolomgeving en de schoolroutes worden in kaart gebracht. Vervolgens stelt de school samen met het lokaal bestuur een actieplan met concrete acties op.					
3.19	Een veilig fietsnetwerk creëren voor alle fietsers, ook voor jonge kinderen en ouderen.	<ul style="list-style-type: none"> - Waar mogelijk schoolomgeving aanpassen volgens het ontlichtingsprincipe (bijvoorbeeld via het verplaatsen van de toegang tot de school zodat fietsers en gemotoriseerd verkeer maximaal gescheiden worden); - Zwaar verkeer ontmoedigen en/of weren in schoolomgevingen, minstens tijdens de schoolspitsen (cfr. Charter Wegtransport); - Inzetten op schoolstraten (rekening houdende met het OV); - Opmaak van schoolroutekaarten stimuleren. 				

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ruimtelijke samenhang	Ruimte-beslag	Gebruiks-waarde	Belevings-waarde
3.20	We willen de veiligheid van de fietsers garanderen door inzicht te krijgen in de staat van de fietspaden. Waar nodig wordt onderzoek gedaan naar de nodige maatregelen.					
3.21	Waar nodig lichtengeregelde kruispunten conflictvrij organiseren zonder het comfort van de fietsers te verminderen. Een groen licht voor fietsers betekent momenteel niet in alle situaties dat fietsers veilig kunnen oversteken.	<ul style="list-style-type: none"> - In kaart brengen van lichtengeregelde kruispunten met conflicten tussen autoverkeer en fietsers; - Afwegingskader creëren om te bepalen waar/wanneer conflictvrije lichtengeregelde kruispunten gewenst zijn; - Investeren in slimme verkeerslichtenregelingen. 				
3.22	We streven ernaar mensen zo veel mogelijk op de fiets te krijgen, inzonderheid voor de korte verplaatsingen. Hiervoor is het van belang om mensen te overtuigen van het belang, het gemak en het snelheidsvoordeel van de fiets. We breiden de bestaande opleidingen uit, onderzoeken intergemeentelijke samenwerkingen en verruimen ook de doelgroepen (fietseducatie op school, aan nieuwkomers, voor elektrische fietsen en speed pedelecs, etc).					
3.33	Uitbreiding van fietsdeelsystemen, rekening houdende met het potentieel aan gebruikers. Onderzoek naar de mogelijkheden voor het opzetten van een gecombineerd systeem met fietsverhuur in combinatie met OV.					
3.34	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. Overkoepelend stellen de lokale besturen gewenste doelstellingen op.					
3.35	Uitvoeren van fietstellingen om inzicht te krijgen in de fietsstromen. Deze tellingen analyseren en de inzichten gebruiken als element voor het verdere beleid (waarbij investeringen – gelet op het specifieke karakter van de Westhoek – niet uitsluitend mogen gericht worden op fietsverbindingen met grote fietsersaantallen). AWV en de Provincie kunnen hiervoor tools ter beschikking stellen van de lokale besturen (telslangen...).					
3.36	We zorgen ervoor dat er in het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) jaarlijks meer geld gaat naar de modus fiets, die sterk moet groeien.					

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ruimtelijke samenhang	Ruimte-beslag	Gebruiks-waarde	Belevings-waarde
4.1	Optimaal inzetten op de complementariteit met de (deel)fiets voor het voor- en natransport van en naar de halte.	Knooppunten en hoppinpunten beter uitbouwen met kwalitatieve fietsenstallingen. Vlaanderen voorziet inhoudelijke en procedurele ondersteuning voor de verdere uitbouw van de hoppinpunten zodat gemeenten met een beperkte personeelsbezetting dezelfde meerwaarde aan de (potentiële) gebruikers kunnen aanbieden.				
4.2	Regulier openbaar vervoer prioritair aanbieden op de plekken en momenten dat er voldoende mensen gebruik van willen en kunnen maken (rekening houdende met het specifieke karakter van de Westhoek).					
4.3	Vervoer op maat met een gepast aanbod aan flexvervoer of andere concepten inzetten voor de relaties met een beperkte vraag.					
4.4	Alle treinstations voorzien van verhoogde perrons.					
4.5	Onderzoeken verdubbeling van enkelspoortrajecten in het treinnet.					
4.6	Bij het afschaffen van overwegen over het spoor, (ongelijkgronds) alternatief voorzien voor zowel fietsers en voetgangers, als voor openbaar vervoer.					
4.7	Investeren in de uitbouw van mobipunten/Hoppinpunten als schakels in het netwerk.					
4.8	Binnen de vervoerregio focussen op grotere vervoersstromen richting kleinstedelijke gebieden, scholencentra, tewerkstellingspolen (Ieper, Poperinge, Diksmuide en Veurne) en toeristische bestemmingen met een kwalitatief trein- of busaanbod.					
4.9	Voorzien rechtstreekse treinverbinding (minimaal tijdens de ochtend- en avondspits) tussen De Panne en Brussel. Snelle treinverbinding tussen Gent en De Panne.					
4.10	Inzetten op een extra regulier busaanbod als verbinding tussen kernen die meer dan een half uur (elektrisch) fietsen uit elkaar liggen en met voldoende verplaatsingen.					
4.11	Regelmatige opvolging van flexvervoer.					
4.12	Mogelijkheden voor nachtelijk openbaar vervoer (incl. taxi-diensten): onderzoeken indien er vraag is.					

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ruimtelijke samenhang	Ruimte-beslag	Gebruiks-waarde	Belevings-waarde
4.13	Aanbod van het openbaar vervoer afstemmen op de omliggende vervoerregio's.		■	■	■	■
4.14	Hoppinpunten gelegen aan belangrijke trein-, tram- en bushaltes transformeren tot een integraal, toegankelijk hoppinpunt met kwalitatieve en toegankelijke perrons, fietsenstallingen en ruimte voor deelmobiliteit.		■	■	■	■
4.15	Op corridors met een hoog potentieel vooral inzetten op frequentie, amplitude, commerciële snelheid, efficiëntie en betrouwbaarheid. De doorstroming van het openbaar vervoer verbeteren d.m.v. doordachte maatregelen, bv busbanen, rekening houdend met het STOP-principe en het maken van keuzes zodat elke modus de aangepaste infrastructuur krijgt die hij verdient.		■	■	■	■
4.16	Onderzoek naar haalbaarheid en noodzaak) versterken aanbod naar toeristische attractiepolen/-gebieden voor zowel het trein- als busnetwerk (en aansluitende deelmobiliteit) tijdens toeristische periodes (hoogseizoen).		■	■	■	■
4.17	Toekomstige investeringen in het openbaar vervoer inzetten op het verbinden van zelfvoorzienende kernen met de omliggende steden waar dit nog niet het geval is.		■	■	■	■
4.18	Op de sterke OV-assen ruimte voor infrastructuur en doorstroming voorzien, zodat het openbaar vervoer hier kwalitatief kan worden uitgebouwd.		■	■	■	■
5.1	Gebruik van emissiearme voertuigen bevorderen ten opzichte van voertuigen op fossiele brandstoffen	We creëren een draagvlak voor de maatregelen die noodzakelijk worden geacht voor het behalen van en/of bijdragen aan de doelstellingen van het RMP. Draagvlak is noodzakelijk voor het pakket aan maatregelen van het RMP.				
5.2	Gebruik van emissiearme voertuigen bevorderen ten opzichte van voertuigen op fossiele brandstoffen	Engagement in/deelname aan bovenlokale initiatieven rond kennisuitwisseling en experiment. Bvb. deelname aan een tweede iteratie van het Clean Power for Transport (CPT)-initiatief door de steden/gemeenten.				
5.3	Gebruik van emissiearme voertuigen bevorderen ten opzichte van voertuigen op fossiele brandstoffen	Uitvoeren van een verkenning naar de mogelijke regelgeving om de trend naar steeds groter (en zwaarder) wordende auto's te stoppen en/of terug te dringen.				
5.4	Gebruik van emissiearme voertuigen bevorderen ten opzichte van voertuigen op fossiele brandstoffen	Onderzoeken hoe het steeds groter (en zwaarder) worden van landbouwvoertuigen tegengegaan kan worden.				
5.5	Uitrol van een gebiedsdekkend systeem van laadpalen	Mogelijk maken om elektrische laadpalen van bedrijven publiek ter beschikking te stellen (met aandacht voor ongewenste 'vermarkting').			■	■
5.6	Uitrol van een gebiedsdekkend systeem van laadpalen	Opstellen van een overkoepelend beleid rond het (uniform) plaatsen van laadpalen incl. bedrading, rekening houdend met verschillende locaties en functies (bedrijven, appartementen, woningen, parkeergarages ...).			■	■

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ruimtelijke samenhang	Ruimte-beslag	Gebruiks-waarde	Belevings-waarde
5.7	Uitrol van een gebiedsdekkend systeem van laadpalen	Onderzoek naar het plaatsen van snellaadpalen voor elektrische wagens en de uitrol hiervan op het terrein.				
5.8	Andere	Investeren in groenere voertuigen voor het openbaar vervoer. Dit geldt ook voor voertuigen die worden ingezet via het Vervoer op maat.				
5.9	Andere	Investeren in elektrische voertuigen bij nieuw aanbod deelwagens. Investeren in groenere voertuigen voor het eigen wagenpark, inzonderheid bij de aankoop van nieuwe voertuigen.				
5.10	Andere	Inzetten op een combinatie van subsidies voor emissiearme voertuigen (incl. wagenpark lokale besturen en aanbod deelwagens) en het belasten van voertuigen op basis van hun emissie.				
5.11	Andere	Maatregelen treffen om naast salariswagens ook de eigen wagens op fossiele brandstoffen minder te bevoordelen en het aandeel af te bouwen.				
5.12	Verplaatsingen met niet-duurzame modi vermijden.	Stimuleren thuiswerk. Uitrollen mobiliteitsbudget en inperken salariswagens. Op termijn salariswagens en extralegaal voordeel van bedrijfswagens afschaffen.				
5.13	Aantrekkelijker maken duurzame modi	We sensibiliseren en maken de gebruiker bewuster van de verborgen kosten van autogebruik, namelijk de kosten die milieuschade, ongevallen, files... met zich meebrengen, in combinatie met het promoten van het OV en het gebruik van de fiets.				
5.14	Aantrekkelijker maken duurzame modi	We zetten in op een sturend prijsverschil tussen duurzame en niet-duurzame vervoerswijzen, waarbij we specifieke aandacht hebben voor het vermijden van vervoersarmoede. Hierbij moet bv. onderzocht worden: <ul style="list-style-type: none"> - Wat de rol is die accijnzen kunnen hebben en/of reeds hebben als alternatief voor rekeningrijden. - Wat de opportuniteiten zijn van een slim systeem voor rekeningrijden, zodat autokilometers in tijd en ruimte gespreid worden. - Wat de impact is van een hoger aanbod aan OV en fietsvoorzieningen voor het draagvlak voor een sturend prijsverschil. 				
5.15	Aantrekkelijker maken duurzame modi	We zetten in op meer voorrang voor duurzame modi, bv. bij het (her)ontwerpen van de weginfrastructuur. Zo hebben die minder last van files of vertragingen en verbetert hun concurrentiepositie t.o.v. de auto.				
5.16	Autodelen is een duurzaam en flexibel alternatief voor het bezit van een eigen (tweede) wagen. In samenwerking met externe partners (en subsidiërende overheden) spelen de lokale besturen hierin een belangrijke rol.	Om de voordelen van autodelen te maximaliseren stellen de lokale besturen (al dan niet intergemeentelijk) een autodeelactieplan op dat als houvast dient om autodelen te ondersteunen. Vervolgens biedt de gemeente i.s.m. externe partners het geschikte autodeelsysteem aan en/of ondersteunt de burgers bij het opzetten van een particulier autodeelsysteem. Met gerichte communicatieacties worden de systemen van autodelen kenbaar gemaakt aan de inwoners.				

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ruimtelijke samenhang	Ruimte-beslag	Gebruiks-waarde	Belevings-waarde
5.17	Door gebruik te maken van apps en nieuwe deelplatformen stimuleren lokale besturen carpoolen bij de bedrijven(terreinen). Om het grootste resultaat te hebben worden bedrijven collectief benaderd.					
5.18	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...).					
5.19	Onderzoek naar de (positieve en/of negatieve) impact van autoluwe en/of autovrije kernen op de centrumhandel, zowel in stedelijk als landelijk gebied.					
5.20	We willen deelmobiliteit verankeren in (nieuwe) bouwprojecten, zodat er meer ruimte ontstaat, de parkeerdruk vermindert en het verplaatsingsgedrag van bewoners verandert. Rekening houdend met verschillende factoren zoals locatie en doelgroep van het project, bereikbaarheid van voorzieningen en alternatieve vormen van vervoer, het gehanteerde parkeerbeleid in de buurt etc. stellen de gemeenten een vervangratio deelwageng/privéwageng op en deze wordt geïntegreerd in de parkeernorm (op maat van de gemeente). Uitwerken van extra bedrijfsvervoerplannen om het woon-werkverkeer te verduurzamen. Het doel van het bedrijfsvervoerplan is om in te zetten op een betere bereikbaarheid, een verhoogde verkeersveiligheid, een betere verkeersleefbaarheid en minder autokilometers door alternatieven voor te stellen.					
5.21	Tarieven van stationsparkings zo bepalen dat ze het gewenste gedrag faciliteren. Gelet op de ligging van de Westhoek blijven de parkings van de treinstations gratis voor de pendelaars.					
6.1	Verdere uitbouw van carpoolparkings, P+R's en P+B's	We stimuleren het carpoolen en overstappen van auto op OV en fiets: - We ondersteunen nieuwe technologieën, bvb. MAAS-apps, om het carpoolen in de Westhoek te verhogen. - We leggen goed bereikbare randparkings aan- en/of optimaliseren de bestaande randparkings.				
6.2	Verdere uitbouw van carpoolparkings, P+R's en P+B's	We leggen carpool- en overstapparkings aan langs belangrijke verkeersassen en knooppunten, met vlotte en veilige overstapmogelijkheden naar andere vervoersmodi.				
6.3	Verdere uitbouw van carpoolparkings, P+R's en P+B's	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.				

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ruimtelijke samenhang	Ruimte-beslag	Gebruiks-waarde	Belevings-waarde
6.4	Opmaak van een overkoepelende visie rond vrachtwagenparkeren om geparkeerde vrachtwagens uit onze kernen en langs wegen van het dragend netwerk te weren, inclusief handhaving.	Daarin kunnen volgende maatregelen aan bod komen: Doorgaand vrachtverkeer: - Aanleg extra bovenlokale vrachtwagenparkings, met aandacht voor beveiliging en comfort. - Onderzoeken of bestaande infrastructuur kan worden aangewend en uitgerust met faciliteiten voor vrachtwagenchauffeurs. Lokaal vrachtverkeer: - Parkeermood maximaal op te vangen op privaat terrein van bedrijven. Eventueel sturen adhv vergunningsvoorwaarden. Bereikbaarheid van deze parkings garanderen (cfr. uurregeling bussen).				
6.5	Doorgaand (trans)nationaal vrachtverkeer dat de snelweg verlaat om tijdelijk te parkeren, krijgt een plaats langs en/of nabij snelwegen.	Haalbaarheidsonderzoek om (trans)nationaal vrachtverkeer dat de snelweg verlaat om tijdelijk te parkeren een plaats te geven langs en/of nabij snelwegen. Synergiën met carpoolparkings zijn hierbij na te streven. Opstellen van maatregelen voor vrachtwagenparkings langs snelwegen die kampen met problemen rond transmigranten.				
6.6	We streven – op maat van de gemeente - naar parkeernormen, die we algemeen vastleggen in een verordening of op maat van een project in de vergunning. Hierbij wordt een modal shift in het achterhoofd gehouden.					
6.7	We voorzien comfortabele, diefstalveilige en vandaalongevoelige fietsparkeervoorzieningen. Waar fietsen een hele dag staan (zoals aan stations, scholen, werklocaties van de gemeente) worden overdekte stallingen geplaatst. Bij grotere fietsenstallingen kunnen fietspompen en oplaadpunten voor elektrische fietsen voorzien worden.					
7.1	Optimalisatie waternetwerk	Meer vervoer van goederen over de waterlopen in de Westhoek nastreven. Drie van de vier stedelijke gebieden hebben potentieel om van het water gebruik te maken voor het vervoer van goederen. - Voornaamste knelpunt aanpakken: bevaarbaarheid van het waternetwerk. Onderhoudsbaggerwerken dienen uitgevoerd te worden. - Uitbouw regionale overslagcentra (onderzoeken en benutten mogelijkheden in Veurne, Diksmuide en Ieper)				
7.2	Optimalisatie waternetwerk	Aanpakken aandachtspunten kanaal Plassendale – Nieuwpoort.				
7.3	Optimalisatie waternetwerk	Betere afspraken tussen verlader en logistieke dienstverleners en digitalisering van info-uitwisseling. Meer inzetten op (digitaal en data gestuurde) platformen die deze samenwerking kunnen bewerkstelligen.				
7.4	Optimalisatie spoornetwerk	Haalbaarheidsonderzoek voor spoorterminal/overslagcentrum in Ieper en Poperinge.				
7.5	Optimalisatie spoornetwerk	Onderzoek naar de aanleg van uitwijksporen tussen Poperinge en Kortrijk.				
7.6	Ingrepen gerelateerd aan goederentransport over water.	Optimalisatie van de waterlink Oostende – Brugge – Gent.				
7.7	Ingrepen gerelateerd aan goederentransport over water.	Uitbouw (capaciteit) van River terminals Roeselare en Wielsbeke.				

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ruimtelijke samenhang	Ruimtebeslag	Gebruikswaarde	Belevingswaarde
7.8	Ingrepen gerelateerd aan goederentransport over water.	Onderzoek naar de knelpunten van de binnenvaartontsluiting van de Haven van Zeebrugge en de doortocht via de Ringvaart rond Brugge.				
7.9	Ingrepen gerelateerd aan goederentransport per spoor	Onderzoek naar de aanleg van wijksporen voor goederentreinen naar de havens in het noorden van Vlaanderen.				
7.10	Ingrepen gerelateerd aan goederentransport per spoor	Onderzoek naar de bottleneck voor goederenvervoer per spoor rond Gent.				
7.11	Ingrepen gerelateerd aan goederentransport per spoor	Optimalisaties aan het overslagpunt in industriegebied LAR (Lauwe, Aalbeke, Rekkem) onderzoeken.				
7.12	Onderzoek naar nieuwe logistieke transportmodi in overweging te nemen	Verder uitbouwen en evalueren van proefprojecten met onbemande vaartuigen. Er worden reeds een aantal jaar pilootprojecten uitgevoerd met (onbemande) vaartuigen op de kleinere waterlopen. Om dergelijke nieuwe systemen te doen slagen is het belangrijk om te blijven experimenteren, zodat pijnpunten kunnen blootgelegd en aangepakt worden.				
7.13	Onderzoek naar nieuwe logistieke transportmodi in overweging te nemen	Onderzoek naar haalbaarheid en potentieel van nieuwe innovatieve systemen, zoals de Volodrone.				
7.14	Onderzoek naar nieuwe logistieke transportmodi in overweging te nemen	Onderzoek naar haalbaarheid en potentieel van aanleg pijpleidingen.				
7.15	Vernieuwing op beleidsniveau	Opmaak van een duurzaam stedelijk logistiek beleidsplan tegen 2030 (TEN-T verordening).				
7.16	Vernieuwing op beleidsniveau	Onderzoeken van de logistieke en stedelijke distributie in onze regio: <ul style="list-style-type: none"> - 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. 				
8.1	Veiliger maken van infrastructuur en netwerken	Wegwerken onveilige schakels in het fietsnetwerk. We werken de gevaarlijke punten voor fietsers weg aan de hand van een dynamische prioriteitenlijst, met prioriteit voor zwarte punten voor fietsers (https://wegenverkeer.be/veilig-op-weg/gevaarlijke-punten). Proactief de 'grijze punten' (locaties van bijna-ongevallen en/of locaties die omwille van de veiligheid worden gemedend door de gebruikers) aanpakken. 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. De nieuwe wegencategorisering en de daaraan gekoppelde functies vormen hiervoor de basis. Waar fietsers mengen met gemotoriseerd verkeer houden we de snelheid laag. Een snelheidsbeperking van maximum 30 km/u dient overwogen in schoolomgevingen, woonwijken en dorpskernen, inzonderheid daar waar geen conforme fietsinfrastructuur aanwezig is.				
8.2	Veiliger maken van infrastructuur en netwerken					

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ruimtelijke samenhang	Ruimtebeslag	Gebruikswaarde	Belevingswaarde
8.3	Veiliger maken van infrastructuur en netwerken	Afhankelijk van intensiteit en netwerk: kruisingen ongelijkgronds maken.				
8.4	Veiliger maken van infrastructuur en netwerken	Schoolomgevingen, zowel aan drukke gewestwegen als langsheen lokale wegen, veilig inrichten.				
8.5	Veiliger maken van infrastructuur en netwerken	Vergevingsgezinde fietsinfrastructuur en wegen ontwikkelen om letsels bij eenzijdige fietsongevallen maximaal te beperken. Proactief op zoek gaan naar locaties met veel eenzijdige fietsongevallen. Deze knelpunten aanpakken door weginrichting te herzien. Toepassen van informatietechnologie om verkeersgeleiding zo veilig mogelijk te maken.				
8.6	Veiliger maken van infrastructuur en netwerken	In kaart brengen onder welke randvoorwaarden dit mogelijk is. Technologie in individuele voertuigen stimuleren om de veiligheid te verhogen. Er wordt meer ingezet op politiecontroles naar onveilig en asociaal gedrag (snelheid, alcohol, afleiding en roekeloos rijgedrag) en naar de staat van het voertuig.				
8.7	Regulering en handhaving	De capaciteit om boetes te verwerken (via de GVC's) wordt afgestemd op de toename van de politiecontroles.				
8.8	Regulering en handhaving	De handhaving van zowel tonnagebeperkingen als snelheidsbeperkingen moet over de politiezones heen afgestemd worden. Ook operationeel kunnen politiezones gezamenlijk handhaven.				
8.9	Regulering en handhaving	In uitvoering van het GAS-decreet kunnen GAS-ambtenaren worden ingezet voor de handhaving van beperkte snelheidsovertredingen.				
8.10	Regulering en handhaving	BOB-campagnes worden behouden en versterkt				
8.11	Regulering en handhaving	Snelheids- en alcoholboetes verhogen en exponentieel laten toenemen bij herhaling. Langer intrekken van het rijbewijs mogelijk maken bij snelheids- en alcoholovertredingen.				
8.12	Inzetten op sensibilisering en educatie	Bestaande verkeerseducatie in scholen versterken. Een goede samenwerking tussen scholen en gemeente, met overdracht van kennis en materiaal, is hierbij belangrijk.				
8.13	Inzetten op sensibilisering en educatie	Sensibilisering en educatie moet ook verder uitgebouwd worden via bedrijven en horeca. Een groot deel van de bevolking kan op deze manier bereikt worden, net als bv chauffeurs in onderaanneming. Er wordt daarom ondersteuning geboden aan, onder andere, preventie-adviseurs om hier voldoende aandacht aan te schenken.				
9.1	Voldoende groentijd in de lichtenregelingen zorgt ervoor dat iedereen genoeg tijd krijgt om op een veilige manier over te steken. Locaties waar dit een knelpunt vormt dienen in kaart gebracht te worden en er dient onderzocht te worden of een langere groentijd mogelijk is.					

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ruimtelijke samenhang	Ruimte-beslag	Gebruiks-waarde	Belevings-waarde
9.2	Sociaal tarief of derdebetalerssysteem voor inkomenszwakke groepen voorzien. Dergelijke maatregelen moeten een betaalbare mobiliteit en openbaar vervoer garanderen voor iedereen. Er moet worden onderzocht hoe deze maatregelen het best kunnen worden geïmplementeerd en de gebruiksvriendelijkheid ervan geoptimaliseerd.					
9.3	Halte-infrastructuur en parkeerplaatsen toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking, conform vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW.	Haltes toegankelijk maken voor rolstoelgebruikers. Volgorde prioriteiten: haltes hoppinpunten - haltes kernnet - haltes aanvullend net. Van deze volgorde kan omwille van gebruikersaantallen worden afgeweken.				
9.4	Halte-infrastructuur en parkeerplaatsen toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking, conform vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW.	Informatiesystemen aangepast aan slechtzienden voorzien. Volgorde prioriteiten: haltes hoppinpunten - haltes kernnet - haltes aanvullend net. Van deze volgorde kan omwille van gebruikersaantallen worden afgeweken.				
9.5	Halte-infrastructuur en parkeerplaatsen toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking, conform vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW.	Maximaal inzetten op visuele signalisatie aan de haltes Volgorde prioriteiten: haltes hoppinpunten - haltes kernnet - haltes aanvullend net. Van deze volgorde kan omwille van gebruikersaantallen worden afgeweken.				
9.6	Halte-infrastructuur en parkeerplaatsen toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking, conform vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW.	Overstaphaltes zo leesbaar mogelijk inrichten. Volgorde prioriteiten: haltes hoppinpunten - haltes kernnet - haltes aanvullend net. Van deze volgorde kan omwille van gebruikersaantallen worden afgeweken.				
9.7	Halte-infrastructuur en parkeerplaatsen toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking, conform vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW.	Alle treinen en bussen (bussen geregeld vervoer (KN/AN)) voorzien op personen met een motorische of visuele beperking. Alle nieuw rollend materiaal is zoveel mogelijk afgestemd op toegankelijkheid voor personen met een motorische of visuele beperking. Er mag geen nieuw rollend materiaal in gebruik genomen worden dat daar niet op voorzien is.				
9.8	Halte-infrastructuur en parkeerplaatsen toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking, conform vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW.	Voldoende ruime parkeerplaatsen voorzien voor voertuigen van personen met een motorische beperking.				
9.9	Standaard visueel en auditief reizigersinformatie voorzien in stations en de belangrijkste haltes.	De belangrijkste haltes moeten grondig gescreend worden op de aanwezigheid van degelijke visuele & auditieve reizigersinformatie. Volgorde prioriteiten: haltes hoppinpunten - haltes kernnet - haltes aanvullend net.				
9.10	Standaard visueel en auditief reizigersinformatie voorzien in stations en de belangrijkste haltes.	Waar nodig moet de standaard visuele en auditieve reizigersinformatie spoedig voorzien worden. Volgorde prioriteiten: haltes hoppinpunten - haltes kernnet - haltes aanvullend net.				
10.1	Opmaak van een regiobrede en gedragen visie over de intekening en verwevenheid van bedrijvigheid met woon-/schoolfuncties als hulpmiddel voor lokale besturen om zwaar verkeer in de school-/woonomgevingen te weren.					

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ruimtelijke samenhang	Ruimte- beslag	Gebruiks- waarde	Belevings- waarde
10.2	Tonnagebepalingen - voor niet-bestemmingsverkeer - worden waar nodig ingevoerd en gehandhaafd. Deze worden over de gemeentegrenzen heen en in overleg tussen de naburige gemeenten op elkaar afgestemd, met respect voor de lokale autonomie. Deze tonnagebepalingen worden in kaart gebracht voor de volledige vervoerregio.					
10.3	Tonnagebepalingen kunnen niet worden ingevoerd op de routes van het Vrachtroutenetwerk zoals goedgekeurd door de Vervoerregioraad. 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					
10.4	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: <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. 					

4.3.5.2.1. Ruimtelijke samenhang

Net zoals de bouwstenen hebben heel wat concrete acties (79 van de 179 acties) 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, afgestemde inplanting van laadpunten.

Een aantal acties zijn specifiek gericht op het verbeteren op het van het spoor- en waterwegennet voor goederentransport. Het wegwerken van een aantal knelpunten in het kader van de bevaarbaarheid in de regio en buiten de regio (baggeren Ieperleekanaal, wegwerken probleempunten kanaal Gent-Oostende-Duinkerke) maar ook het inzetten op – en overslagplaatsen in en buiten de regio vormen daarbij de aandachtspunten. Idem voor het spoornetwerk: naast het wegwerken van de infrastructurele knelpunten in de regio (ontdubbelen spoor Ieper-Poperinge) wordt ook onderzoek naar op- en overslaglocaties en connecties met de buurregio's naar voor geschoven.

Daarnaast zijn er ook operationele acties, zoals het parkeerbeleid, tonnagebeperkingen en de handhaving ervan, verkeersveiliger maken van schoolomgevingen... die de samenhang van het woonweefsel in de kernen positief beïnvloeden.

Andere operationele acties het wegwerken van gevaarlijke punten en barrières voor langzaam verkeer, maar ook de afstemming van verkeerslichten, het voorzien van ongelijkgrondse langzaam verkeersverbindingen bij het afschaffen van gelijkgrondse spoorovergangen, verminderen de barrièrevorming van bestaande infrastructures.

Beleidsacties die de ruimtelijke samenhang eveneens positief beïnvloedden zijn het bundelen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen op goed ontsloten plaatsen voor het openbaar vervoer, en diverse beleidsuggesties die het aantal gereden autokilometers doen afnemen, afgestemde parkeertarifiering. Maatregelen zoals het weren van vrachtvervoer, sturende tolheffing voor vrachtverkeer, en zware auto's in de kernen weren 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 179 geformuleerde acties (bij de opmaak van deze milieubeoordeling) hebben er 51 een impact op het ruimtebeslag. Het betreft zowel positieve als negatieve impacts, of beide.

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, aanleg busbanen, fietsinfrastructuur, en toegankelijker maken van hoppinpunten gestreefd zal worden om te werken binnen de grenzen van het openbaar domein, maar een grotere verharde oppervlakte niet bij voorbaat kan uitgesloten worden (stijging netto ruimtebeslag). Bij acties zoals het ontdubbelen van het spoor tussen Ieper en Poperinge, aanleg op- en overslaglocaties langs spoor- en waterwegen zal er ook bijkomend bruto ruimtebeslag zijn. Er kan ook niet uitgesloten worden dat er ook onteigeningen nodig zullen zijn en er een toename van bruto ruimte voor infrastructuur zal zijn, bij bv de aanleg van ongelijkgrondse kruisingen voor langzaam verkeer, aanleg randparkings, vergevingsgezind maken van wegenis... Indirect kunnen er ook beperkte wijzigingen zijn in het ruimtegebruik voor andere functies door eventuele noodzakelijke compensaties voor water, bos en/of kleine landschapselementen.

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

Enkele acties kunnen zowel een positief als negatief effect hebben: het aanleggen van parkings (randparkings, vrachtwagenparkings) zal bv leiden tot minder nood aan parkeerplaatsen in de kernen. Idem bij de aanleg van fietsparkings: op de oppervlakte voor één wagen kunnen meerdere fietsen gestald worden. Deze zullen echter niet altijd op dezelfde locatie vervangen worden, maar er kan aangenomen worden dat de directe toename van verharding indirect een afname zal zijn.

Andere indirecte positieve effecten op het ruimtebeslag worden verwacht van diverse acties met betrekking tot de gewijzigde modal shift (bv. afschaffen voordelen autogebruik, afname van gereden autokilometers) en kernversterking (verankeren deelmobiliteit in bouwprojecten, parkeerverordeningen). Deze leiden tot minder nood aan infrastructuurruimte en voor wonen.

Samengevat leiden de concrete acties echter niet tot het beperkt positieve effect inzake ruimtebeslag: er zijn meerdere acties waarvoor een beperkte bijkomende ruimte vraag niet bij voorbaat kan uitgesloten worden, en geen directe acties die het netto- of bruto ruimtebeslag van de infrastructuur doen afnemen. Indirect zijn er wel een aantal acties die kunnen leiden tot een afname van het ruimtebeslag.

4.3.5.2.3. Ruimtelijke kwaliteit

Gebruikswaarde

Heel wat acties (110) hebben een positieve impact op de gebruikswaarde. Van de overige acties (87) wordt geen impact verwacht op de gebruikswaarde.

Verschillende acties omschrijven de aanpassing van de infrastructuur: (her)aanleg conform de inrichtingsvoorschriften van de wegencategorisering, verkeersveilige en vergevingsgezinde aanleg fietsinfrastructuur, wegwerken gevaarlijke punten, veiliger maken schoolomgevingen, toegankelijkheid en leesbaarheid van halte-infrastructuren, aanpassen lichtenregelingen... zullen de gebruikswaarde van de infrastructuur en de van de aangrenzende functies verhogen.

Ook het onderhoud van (fiets)infrastructuur, het aanpakken van onveilige kruispunten, maar ook acties zoals het uitrollen van een laadpalennetwerk dragen op eenzelfde manier bij tot een hogere gebruikskwaliteit voor de infrastructuurgebruikers en voor het aangrenzende woonweefsel.

Het afstemmen van het locatie- en vergunningenbeleid zal zowel de gebruikswaarde van de openbaarvervoersknooppunten verhogen (meer gebruikers, hogere frequenties worden rendabeler) als deze van de onbebouwde ruimtes die door deze verdichting gevrijwaard worden.

Andere beleidsmaatregelen zoals het afstemmen van het snelheidsbeleid, weren van tonnagebeperkingen voor vrachtwagens in de kernen, afgestemde parkeertarifieringen ... en dit ook handhaven dragen bij tot een betere afstemming met het woonweefsel en de gebruikskwaliteit. Ze zullen bv zorgen voor een veiliger woonomgeving 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 kan niet uitgesloten worden dat op niveau van de uitwerking van een aantal acties met ruimtebeslag, er een impact kan zijn op de gebruikskwaliteit van specifieke functies ter hoogte van de ingreep. Zo kan bij de realisatie van delen van de fietssnelwegen landbouwgrond ingenomen worden, wat resulteert in een wijziging in de gebruikskwaliteit van een landbouwbedrijf. Deze mogelijke lokale impact is op niveau van de vervoerregio echter niet significant.

Belevingswaarde

Een beperkt aantal acties heeft mogelijk een impact op de belevingswaarde. Voor 34 acties wordt een positieve impact verwacht, voor 24 kan een negatieve impact niet bij voorbaat uitgesloten worden.

Er wordt aangenomen dat een aantal herinrichtingen met bijkomend ruimtebeslag tot een aantasting van de belevingswaarde kunnen leiden: het aanpassen van de fietsvoorzieningen in afstemming met de categorisering en het fietsvademecum, ontdebellen van het spoor, aanleg busbanen, randparkings, op- en overslaglocaties... kunnen leiden tot een aantasting van de beeldwaarde in omgevingen met hoge (beschermde) beeldwaardes. Idem voor het aanleggen van ongelijkgrondse kruisingen bij gevaarlijke knooppunten of spoorwegovergangen die verdwijnen: niet afgestemde brugconstructies kunnen leiden tot een negatieve impact op het landschap. Ook voor andere constructies en voorzieningen zoals (overdekte) fietsparkings is een goede ruimtelijke integratie en kwaliteitsvolle architectuur gewenst.

Van andere herinrichtingen wordt wel overwegend een positieve impact verwacht: er wordt aangenomen dat deze, naast de inrichtingsprincipes voor de beoogde functies ook rekening houden met de belevingswaarde voor de verschillende verkeersdeelnemers en aangrenzende gebruikers. Acties zoals het weren van vrachtwagen(parking)s uit de kernen,

De aanleg van laadpaleninfrastructuur heeft worst case een negatieve impact op de beeldkwaliteit van de open ruimte. Bij de acties is hiervoor reeds specifieke aandacht: er wordt een overkoepelend beleid voor her uniform plaatsen van laadplan in afstemming met de omgeving en functies naar voor geschoven.

Vanuit het erfgoedperspectief is de impact op de belevingswaarde potentieel beperkt negatief. Deze impacts zijn onherstelbaar: deze aantastingen van de polderlandschappen en archeologische zones zijn voor altijd verstoord. Er kan wel aangenomen worden dat de beeldwaarde in beschermde omgevingen bewaakt zal worden door de bevoegde administraties en de impact er dan ook kleiner zal zijn. Op niet beschermde locaties is het risico op aantasting groter.

4.3.5.3. CUMULATIEVE EFFECTEN

Het **nieuwe beheerscontract tussen de overheid, NMBS en Infrabel** is nog onduidelijk. Indien dit voorziet in een versterking van het sporaanbod op maat, en voor personenvervoer afgestemd wordt 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.

Het nemen van **prijsmatregelen** zoals tolheffing, rekeningrijden... zal het behalen van de voorgestelde modal split ondersteunen. Deze zijn ook als acties opgenomen in het actieplan. 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 overwegend 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 ze 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 beperkt bijkomend ruimtebeslag, zowel bruto als netto. Op lange termijn wordt de vraag 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 die echter noodzakelijk is om het ruimtelijke beleid terzake te doen slagen. Gezien het landelijk karakter van de regio is de impact van het mobiliteitsbeleid beperkter dan in andere regio's. Het plan draagt in beperkte mate bij aan de doelstelling maar zorgt er niet 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 verbeteren van de leefomgeving in de steden en kernen. De mobiliteitsstructuren en infrastructuur 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 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:

Ruimtelijke samenhang:

- In netwerk voor het goederentransport ontbreken de modi spoor en leidingen. Op de netwerkkaart zijn eventuele op- en overslag locaties, ook buiten de regio, niet opgenomen. Het aanduiden van deze elementen op de visiekaart benadrukt dat goederentransport ruimer is dan louter het vervoer over de weg (en de visie van het plan ook breder is dan enkel de weg).

Ruimtebeslag:

- De concrete acties bevatten heel wat acties waarvan een beperkt ruimtebeslag niet uitgesloten 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:
 - . Gebundelde parkeerplaatsen voor vrachtwagens
 - § Bv principes materiaalgebruik:
 - . Waterdoorlatende materialen bij minder intensief gebruikte infrastructures zoals overloopparkings, wandelpaden
 - . Toepassen van principe van groenbermen / wadi's grachten bij grote te verhardene oppervlaktes.
 - § Bv principes ontharding
 - . Opvolging van intensiteit van gebruik wegen en infrastructures downgraden/ontharden bij gedaalde gebruik, bv parkeerstroken of vluchtstroken naast gewestwegen.

De effecten op de ruimtelijke kwaliteit, met name de gebruikskwaliteit, zijn eveneens positief. Zoals hoger beschreven bij de aanbevelingen voor het ruimtebeslag verbetert een goede parkeerstrategie en aanpak ook de gebruikskwaliteit.

Met betrekking tot de impact op de belevingswaarde is een goede afstemming op de omgeving met aandacht voor erfgoedwaarde altijd aangewezen. Bij het inplanten van specifieke voorzieningen, zoals laadpalen, maar ook fietsparkeerplaatsen, hoppinpunten, ... is het belangrijk om zorgvuldig om te gaan met de beeldkwaliteit.

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.

4.3.9. Grensoverschrijdende effecten

Een aantal voorgestelde ingrepen kunnen ook een effect hebben op de ruimtelijke samenhang in de aangrenzende vervoersregio's, alsook op de Noordzee en het grensgebied met Frans-Vlaanderen.

De voorgestelde netwerkkaarten zijn nog niet volledig afgestemd op de netwerkkaarten van de aangrenzende Vlaamse regio's. De voorgestelde categorisering van het wegennet is een gedragen voorstel vanuit de Vervoerregio naar de Vlaamse Regering die in deze decretaal de finale categorisering moet vaststellen.

In het plan worden verschillende acties naar voor geschoven in de buurregio's, die ook tot een beter mobiliteit leiden in deze regio: oplossen knelpunten in het waterwegennetwerk, ontwikkelen van op- en overslagpunten voor vervoer over water en spoor... Deze acties zijn ook als acties opgenomen in de desbetreffende regio's.

Daarnaast zijn er ook een aantal bouwstenen en acties met betrekking tot de grensoverschrijdende verbindingen van het openbaar vervoer. Daarbij wordt overleg en gezamenlijke opvolging met de bevoegde overheden vooropgesteld.

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 Westhoek 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

De kust, de polders en de Westhoek behoren tot de grote aaneengesloten gebieden die overheersen aan de rand van Vlaanderen.

Op vlak van grote landschappelijke gehelen vallen in deze regio de deelzones 'polders en kust', 'Hoppeland', 'Ieperboog', 'Heuvelland' en 'drevenlandschap Houthulst' te onderscheiden.

De kust- en polderzone omvat belangrijke duingebieden en de IJzer- en Handzamevallei. Grote open polderlandschappen zijn 'De Drie Mussen' en de Komgronden van Lampernisse.

Het zone **Westhoekreservaat- Calmeynbos, Krakeelduinen en Oosthoekduinen** zijn beschermd als SBZ-H "Duingebieden inclusief IJzermonding en Zwin", dat grotendeels overlapt met het Vogelrichtlijn- en VEN-gebied 'De Westkust'. Het gebied beslaat het meest gaaf gebleven zeeduinlandschap van de Vlaamse kust met duinvorming in de verschillende stadia van ontwikkeling. Min of meer evenwijdig met de kustlijn kunnen van noord naar zuid volgende zones worden onderscheiden: het strand, de voorduinen, de noordelijke pannengordel, het centraal stuifduin (de Romeinse vlakte), de zuidelijke pannengordel en ten slotte de binnenduinen.

De **duinen** vallen onder bescherming van het Duinendecreet.

De IJzervallei en het sterk vertakt netwerk van beekvalleien is structuurbepalend voor het buitengebied. Ter hoogte van Nieuwpoort mondt de IJzer rechtstreeks uit in zee. Het natuurgebied de **IJzermonding** omvat een bijzondere biotoop met slikken, schorren, duinen, strand en polders. Het gebied is Europees beschermd als onderdeel van Natura 2000-gebied 'Duingebieden inclusief IJzermonding en Zwin' en als GEN "De Middenkust".

De **IJzer- en Handzamevallei** omvat beschermingen als GEN IJzervallei en als Vogelrichtlijngebied "IJzervallei". De **Blankaart** is tevens onderdeel van het Ramsar gebied 'De Blankaart en IJzerbroeken' en is erkend natuureservaat. Het natuureservaat de Blankaart strekt zich uit rondom de centraal gelegen Blankaartvijver. Rondom de vijver zijn er uitgestrekte rietlanden, broekbos, kleinere plassen en poldergraslanden. Het is gelegen in het laagste deel van de Blankaartbekken en maakt deel uit van het broekgebied in het lage, overstroombare winterbed van de IJzer. Het gebied is een belangrijke pleisterplaats voor trekkende watervogels en allerhande soorten overwinterende eenden en ganzen. Sinds 2008 is een natuurinrichtingsproject actief in het gebied waarbij via graafwerken aan moerasherstel- en uitbreiding wordt gedaan en finaal de peilen terug afgestemd zullen worden op moerasnatuur.

Ter hoogte van Stuivekenskerke zijn ook de **Viconiakleiputten** nog opgenomen als VEN-gebied.

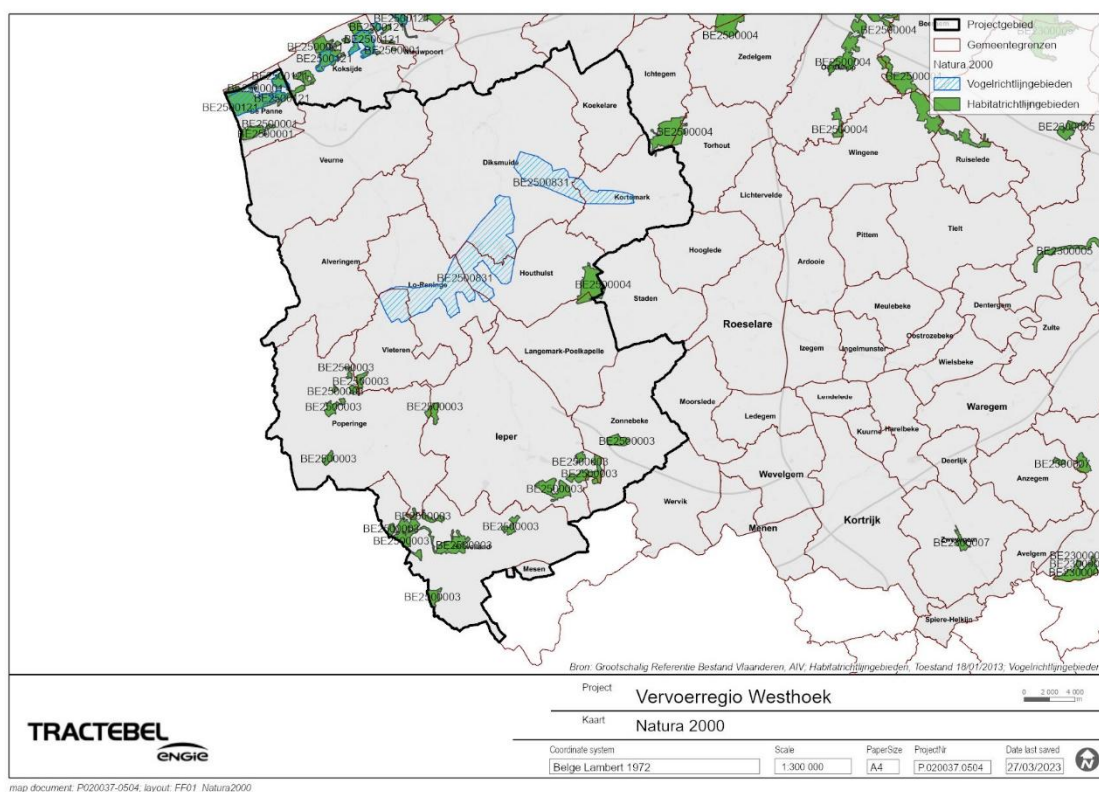
Het Hoppeland is de omgeving rondom Poperinge en Vleteren. De boszone van het **Couthofbos-De Lovie** is beschermd als deelgebied van het Habitatrichtlijngebied West-Vlaams Heuvelland. Ook het **Helleketelbos** is als deelgebied SBZ-H beschermd.

De Ieperboog is de zone aan de zuidkant van Ieper en Zonnebeke. Deze bosgordel is beschermd als SBZ-H en deels als VEN 'De Ieperboog'.

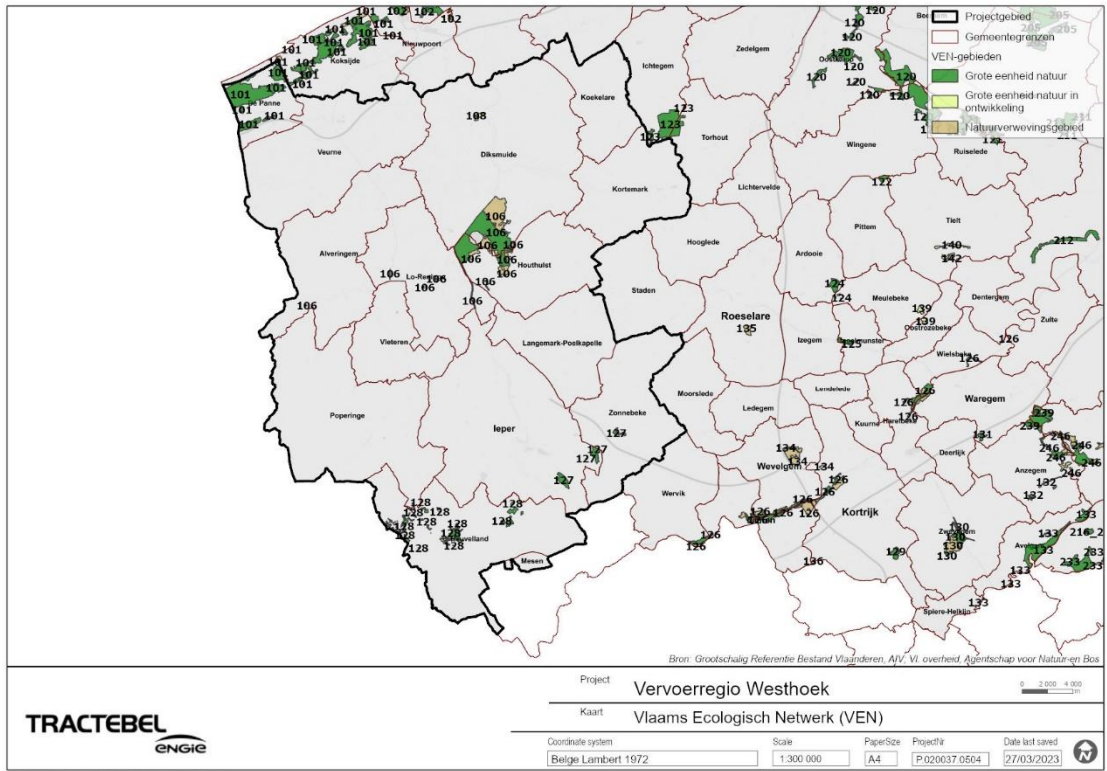
Het Heuvelland is een heuvelachtig gebied dat zich grofweg tussen IJzer en Leie situeert. Bekende heuvels zijn onder meer de **Kemmelberg, Zwarteberg, Katsberg, Baneberg, Vidaigneberg, Scherpenberg en Rodeberg**. Deze zijn beschermd als SBZ-H Westvlaams Heuvelland en deels als GEN Het West-Vlaams Heuvelland. Ook het **Hellegatbos** is beschermd als SBZ-H en VEN.

Het drevenlandschap strekt zich uit over Houthulst en Langemark-Poelkapelle. Het **Vrijbos – bos van Houthulst** betreft een deelgebied van het Habitatrictlijngebied 'Bossen, heiden en valleigebieden van zandig Vlaanderen: westelijk deel'. Ook de dreven zijn getuigen van het historische landschap.

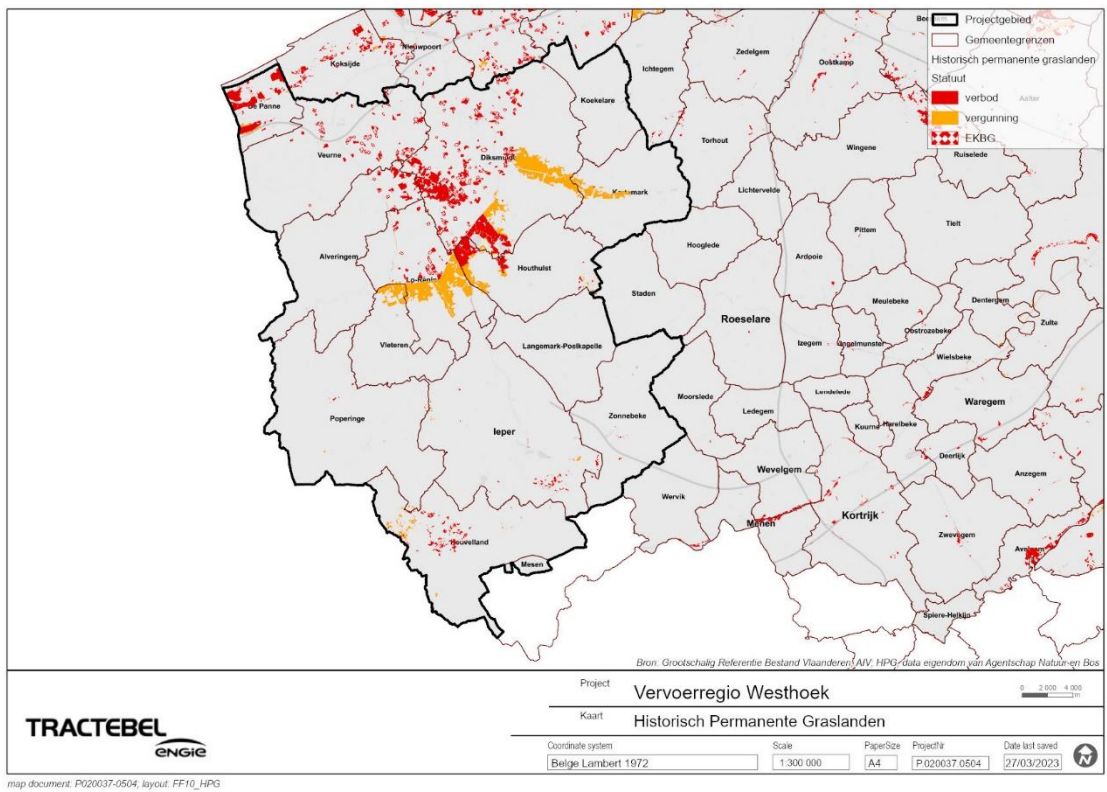
De structuurbepalende elementen en processen zijn de belangrijke vogeltrekroute langs kust en polders, schorren en slikken van de IJzermonding en het Zwin, de kustduinen met goed ontwikkelde overgangen en bereikbaar zoetwater, de uitgestrekte oude duinruggen van Cabour-Ghyvelde, verzilting van de polders (nabij de Cabourduinen, de IJzer bij Schore,), de winterinundaties in IJzer- en Handzamevallei, de kanalen, de gradiëntrijke plotse overgangen (o.m. zandleemplateau van Poperinge-Ieper), het poldergrasland met microreliëf en de scherp ingesneden beekvalleien en bronnen van het West-Vlaamse Heuvelland. (Bron: AGNAS Gewente ruimtelijke structuur regio Kust-Polders-Westhoek).



FIGUUR 4-8: VOGEL- EN HABITATRICTLIJNGEBIEDEN



FIGUUR 4-9: GEBIEDEN VAN HET VLAAMS ECOLOGISCH NETWERK



FIGUUR 4-10: HISTORISCH PERMANENTE GRASLANDEN

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 Westhoek 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 vermisting 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 omgevingslawaai:

Tegen 2050 wenst de Vlaamse overheid cf. Richtlijn 2002/49/EG het omgevingslawaai⁹ 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.

⁹

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. Deze geluidsactieplannen bevatten een overzicht van de bestaande en voorziene maatregelen om het omgevingslawaai 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
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.

Subthema	Indicatoren
Ecotoopverlies/-winst	<ul style="list-style-type: none"> Mate waarin het plan ecotoopwinst stimuleert
Versnippering/ontsnippering	<ul style="list-style-type: none"> Mate waarin het plan versnippering tegengaat en bijdraagt aan ontsnippering
Verstoring (geluid, licht, visueel)	<ul style="list-style-type: none"> 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"> 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"> 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 Vlare-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.

TABEL 4-26 MILIEUEFFECTEN BOUWSTENEN RECEPTOR BIODIVERSITEIT

Bouwsteen	Ecotoopverlies/ -winst	Versnippering/ ontsnippering	Verstoring	Atmosferische verzuring en vermesting	Impact op hydrologische standplaats- kenmerken
<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; Ontvlechten van verkeersinfrastructuren en netwerken; Snelheidsbeperking van maximum 30 km/u in schoolomgevingen, woonwijken en dorpskernen; Maximaal weren van vrachtverkeer inclusief landbouwvoertuigen uit de kernen van de gemeenten en schoolomgevingen tijdens spitsuren, o.a. door toepassing van het Charter Wegtransport en via aangepaste GPS-geleiding en aangepaste venstertijden; Veiligheid van actieve weggebruikers verhogen door inzetten op ongelijkgrondse kruisingen of maximaal werken met conflictvrije regelingen bij gelijkgrondse kruisingen; Ontwikkelen van vergevingsgezinde fietsinfrastructuur en wegen om letsels bij ongevallen te beperken; Inzetten op politiecontroles ter handhaving van onveilig en asociaal gedrag in het verkeer (o.a. ook tonnagebeperkingen als snelheidsbeperkingen); Sensibilisering en educatie van alle verkeersdeelnemers. 					
<u>Ruimte</u> <ul style="list-style-type: none"> Minimum een modal split halen met een aandeel van 40% duurzame verplaatsingen tegen 2024. Hierbij zal in de eerste plaats ingezet worden op de fiets; 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 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 vermesting	Impact op hydrologische standplaats- kenmerken
<ul style="list-style-type: none"> Maximaal inzetten op het wegwerken van missing links binnen het huidige fietsnetwerk en op het verder verhogen van het functioneel fietsgebruik. Dit zal ondersteund worden door structurele verbeteringen aan bestaande fietsinfrastructuur en door bedrijven te stimuleren bedrijfsvervoerplannen op te stellen; Maximaal inzetten op directe en veilige fietsverbindingen tussen tewerkstellingspolen en de dichtstbijzijnde woonkernen; 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; Proactief inzetten op nabijheid voor nieuwe ontwikkelingen: rond strategische collectieve vervoerknooppunten, op plaatsen met aanvaardbare afstanden en vlotte, veilige verbindingen voor voetgangers en fietsers naar een voldoende pakket aan basisvoorzieningen etc; Verhogen van de dichtheid van (nieuwe) woonontwikkelingen op plaatsen met voldoende gunstige OV- en fietsbereikbaarheid en een voldoende basisvoorzieningenniveau; Slim omgaan met invulling van schaarse bedrijventerreinen nabij spoorwegen en waterwegen; Terugdringen van het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem en overmatige verharding zo veel mogelijk wegnemen. 					
<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. 					
<u>Fietsverkeer</u>					
<ul style="list-style-type: none"> 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; Verknopen van alle bedrijventerreinen met een regionale mobiliteitsvraag met het BFF en/of fietswielwagennet; Veiligheid verhogen nabij scholen en op gevaarlijke fietsovergangen en kruispunten, prioriteit om conflicten met vrachtverkeer te vermijden; Fix the mix concept toepassen in (ver)stedelijk(t)e gebieden en kernen Landbouwwegen inzetten als autoluwe, alternatieve fietsroutes mits de nodige maatregelen; 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. 					

Bouwsteen	Ecotoopverlies/ -winst	Versnippering/ ontsnippering	Verstoring	Atmosferische verzuring en vermesting	Impact op hydrologische standplaats- kenmerken
<u>Openbaar vervoer</u>					
<ul style="list-style-type: none"> Versterken van het openbaar vervoer door toekomstige ruimtelijke ordening hierop te richten; Optimaal afstemmen van het aanbod ter hoogte van de hoppinpunten, knooppunten, haltes; Verbeteren van aanbod (frequentie, amplitude) en kwaliteit (commerciële snelheid, betrouwbaarheid); Creëren van een aantrekkelijk alternatief voor de auto met een focus op (middel)lange afstanden en de link met omliggende vervoerregio's; Versterken van het openbaar vervoer aanbod tijdens toeristische periodes en naar toeristische attractiepolen. Stimuleren van de modal shift richting duurzame vervoersmodi, waarbij het OV zich bijkomend zal richten op verplaatsingen op (middel)lange 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. 					
<u>Autoverkeer</u>					
<ul style="list-style-type: none"> Uitfasering voertuigen op klassieke brandstoffen; Terugdringen aantal gereden autokilometers door o.a. aantrekkelijker maken van duurzame modi; Inzetten op het vermijden van verplaatsingen en het beperken van de lengte van de verplaatsingen voor o.m. woon-werkverplaatsingen (stimuleren thuiswerk, nabijheid tewerkstellingsplaats) Stimuleren van de deelwagen; 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; 					
<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; Combinatie van de wagen met alternatieve modi aantrekkelijker maken door o.a. de uitbouw van mobipunten en de gratis stationsparkings; Toekomstig beleid via parkeerverordening die het gebruik van de fiets en het andere duurzame vervoersmodi aantrekkelijker maakt dan de auto door een parkeernorm te hanteren en de nabijheid van fietsparkings. Betere en veiligere parkeermogelijkheden voor de fiets; Weren van geparkeerde vrachtwagens uit de kernen en deze maximaal opvangen op privaat terrein van betreffende bedrijven; 					

Bouwsteen	Ecotoopverlies/ -winst	Versnippering/ ontsnippering	Verstoring	Atmosferische verzuring en vermesting	Impact op hydrologische standplaats- kenmerken
<ul style="list-style-type: none"> Aanleggen van extra bovenlokale vrachtwagenparkings, enerzijds langsheen de autostrades (met de nodige beveiliging) en anderzijds nabij bedrijven. 					
<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. Maximaal inzetten op de modal shift-doelstelling. 					
<u>Vrachtroutenetwerk</u>					
<ul style="list-style-type: none"> Invoeren van een nieuw regionaal vrachtroutenetwerk dat bedrijventerreinen 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>Logistiek</u>					
<ul style="list-style-type: none"> Inzetten op alternatieven voor goederentransport over de weg (via het water- of spoornetwerk) Betere ontsluiting via het water: optimaliseren van binnenvaart in Veurne, Diksmuide en Ieper door het voorzien van regionale overslagcentra, verbinding via Nieuwpoort met havens van Oostende en Zeebrugge; Voldoende diepgang vaarwegen voorzien door onderhoudsbaggerwerken; Opportunities spoornetwerk onderzoeken te Ieper; 					

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. 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 ruimte: nieuwe infrastructuur om goederenvervoer via water en spoor te faciliteren.
- Bouwsteen fietsverkeer: 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 parkings, en bovenlokale 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 voorbijgegaan worden (zie receptor klimaat). Het wegnemen van volwassen bomen langs wegen om deze “vergevingsgezind” te maken, is dan ook een significant negatief (-2) effect. Echter kunnen op deze locaties ook een verlaging van de snelheidslimiet toegepast worden, waardoor de bomen gespaard kunnen blijven en het effect verwaarloosbaar (0) zal zijn.

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 in de open ruimte niet toeneemt – in tegendeel zou dit afnemen. Dit is relevant voor de beoordeling van de bouwstenen wegcategorisering, autoverkeer en vrachtroutenetwerk. Hierdoor kan in principe de versturende impact door licht en geluid van de betreffende wegen in het buitengebied afnemen, en bijgevolg hun versnipperende impact (zie effectengroep verstorende). Op termijn moet afgewogen worden of een deel van de wegen die niet meer intensief gebruikt wordt, voor gemotoriseerd verkeer “geknijpt” of autoluw gemaakt kan worden. Hierbij kan verwezen worden naar het functietoekenningsplan voor landbouwwegen.

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 ruimte: wegwerken missing links binnen het huidige fietsnetwerk door structurele verbeteringen: indien deze structurele verbeteringen inhouden 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. (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: missing links en verknopen: Deze bouwsteen houdt de kans in op de aanleg van nieuwe infrastructuren 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.

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 infrastructuren 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.

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

Uit de mobiliteitsgegevens blijkt dat het plan voor de Vervoerregio zal leiden tot minder voertuigkilometers in de open ruimte. De betere afwikkeling van vervoersstromen en doorstroming heeft ook een positieve impact op het geluidklimaat.

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

- Bouwsteen ruimte en fiets: missing links: indien deze leiden tot nieuwe bronnen van verstoring (incl. verlichting!).

Een negatieve impact door de volgende bestaande infrastructuur:

- Bouwsteen ruimte en fiets: wegwerken missing links binnen het huidige fietsnetwerk: indien dit inhoudt dat er verlichting geplaatst wordt, vormen deze fietsroutes een barrière voor lichtmijdende fauna, waaronder beschermde vleermuissoorten. Vlaanderen heeft reeds een belangrijke problematiek van lichtpollutie, waardoor donkere zones voor deze soorten bijzonder precair worden. Gezien dit impact heeft op vleermuisen, 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 infrastructuur 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). Verdroginggevoelige ecotopen op veenbodem, die verdrogen, zijn amper te herstellen. Let ook op de link met klimaat: deze types natuur zijn van zeer groot belang ifv C-fixeren, waterhuishouding en temperatuurmildering.

Verder is bijzonder voor deze vervoerregio dat een belangrijk areaal open ruimte met hoge natuurbehoudswaarde bestaan uit zeldzame zilte elementen (nabij De Panne, polders nabij de kanalen). De delicate dynamiek van zilte en zoute standplaatsen mag niet verstoord worden door bijkomende verharding en verzegeling noch door bemaling. Bij elk plan of project is dit een belangrijk aandachtspunt.

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

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

- Bouwsteen parkeren: nieuwe randparkings, carpoolparkings, mobipunten, bovenlokale vrachtwagenparkings.
- Bouwsteen logistiek: voldoende diepgang vaarwegen.

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 en eventuele aanbevelingen en monitoringsvoorstellen opgenomen. Studies en verder onderzoek hebben geen effecten.

TABEL 4-27 MILIEUEFFECTEN ACTIES RECEPTOR BIODIVERSITEIT

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ecotoop-inname	Versnippering	Verstoring	Wijziging hydrologische standplaats
1.1	Voor het thema ruimte zijn de doelstelling op strategisch niveau, waardoor moeilijk concrete acties te formuleren zijn.					
2.1	In het robuust wegennet is de hoogste hiërarchische laag het hoofdwegennet. Hieronder vallen twee subniveaus: Europese en Vlaamse hoofdwegen. Het hoofdwegennet wordt maximaal ingericht conform de inrichtingsvoorschriften.					
2.2	De tweede categorie van het robuust wegennet is het dragend netwerk. Dit netwerk wordt maximaal ingericht volgens de inrichtingsprincipes. Dit netwerk bestaat uit twee subniveaus: Regionale wegen en Interlokale wegen.					
2.3	Lokale besturen werken een voorstel/update voor de invulling van het lokale wegennet uit, met het oog op het - waar mogelijk - weren van doorgaand verkeer, waarbij rekening wordt gehouden met het OV. Dit netwerk wordt maximaal ingericht volgens de inrichtingsprincipes. Voor de mazen: zie kaart wegcategorisering.					

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ecotoop-inname	Versnippering	Verstoring	Wijziging hydrologische standplaats
3.1	Zwakke schakels in het fietsnetwerk: We onderzoeken de zwakke schakels in het fietsnetwerk (opgenomen in het Masterplan Fiets) en pakken die vervolgens aan.	<p>- Definiëren van zwakke schakels in het fietsnetwerk (zowel ontbrekende als onveilige schakels). Hierbij wordt o.a. op zoek gegaan naar conflictpunten tussen fiets- en vrachtverkeer. 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 wegcategorisering.</p> <ul style="list-style-type: none"> - In kaart brengen van de zwakke schakels in de vervoerregio. - Nagaan welke maatregelen in specifieke situaties getroffen kunnen worden om deze zwakke schakels weg te werken. - Toepassen van de prioritering op de aan te pakken zwakke schakels. - Investeren in de kwaliteit van de bestaande fietspaden. 				
3.2	Zwakke schakels in het fietsnetwerk: Om zicht te hebben op de staat van het fietsnetwerk, is het van belang te beschikken over de nodige en meest actuele informatie.	<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). De staat van het lokale fietsnetwerk, schoolroutes etc. wordt in kaart gebracht door de lokale besturen. We willen een fietsklimaat creëren in onze vervoerregio. Daarom streven we ernaar alle fietspaden conform het (nieuwe) Vademecum fietsvoorzieningen in te richten: voldoende breed en afgescheiden van het autoverkeer. Bij de realisatie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk gaan we eveneens uit van het herverdelen van de ruimte ten voordele van de fiets(er) naast het aanleggen van nieuwe (duurdere) infrastructuur.</p>				
3.3	Zwakke schakels in het fietsnetwerk					
3.4	Realisatie van een volledig bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk inclusief fietssnelwegen, die de kernen met elkaar verbinden.					

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ecotoop-inname	Versnippering	Verstoring	Wijziging hydrologische standplaats
3.5	Realisatie van een volledig bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk inclusief fietssnelwegen, die de kernen met elkaar verbinden.	De voorbije jaren is het aantal soorten fietsen op de weg sterk gestegen. Om plaats te bieden aan alle fietsers wordt bij het realiseren van fietsinfrastructuur focus gelegd op de duurzame breedte (rekening houdende met diversiteit tussen stedelijk en landelijk(er) gebied). Het vernieuwde Vademecum fietsvoorzieningen als uitgangspunt genomen; Onderzoek wat er mogelijk is om die duurzame breedte te realiseren in de komende 10 jaar; Waar nodig tussentijdse maatregelen genomen. 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.				
3.6	Realisatie van een volledig bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk inclusief fietssnelwegen, die de kernen met elkaar verbinden.	Daarnaast stimuleren we - met het oog op een snellere realisatie van fietsverbindingen - het gebruik van de nieuwe onteigeningsprocedure (= maximumtermijn 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.				
3.7	Realisatie van een volledig bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk inclusief fietssnelwegen, die de kernen met elkaar verbinden.	Bestaande fietsverbindingen worden structureel onderhouden via onderhoudsplannen en aangepast onderhoudsmateriaal				
3.8	Nagaan welke verbindingen op bovenlokaal/regionaal niveau kunnen worden opgenomen.	In het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (cfr. Masterplan Fiets) kunnen ontbrekende en/of te brede mazen zijn, zodat niet altijd rekening gehouden wordt met de behoeften van de fietsers. Om ervoor te zorgen dat het BFF blijft werken, zal de Vlaamse overheid i.s.m. de provincie waar nodig het fietsroutenetwerk herdenken zodat een fijnmazig netwerk van kwalitatieve fietsroutes uitgebouwd kan worden.				

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ecotoop-inname	Versnippering	Verstoring	Wijziging hydrologische standplaats
3.9	Nagaan welke verbindingen op bovenlokaal/regionaal niveau kunnen worden opgenomen	<p>Alle bedrijventerreinen met een regionale mobiliteitsvraag moeten verknopen met het BFF en/of fietssnelwegennet.</p> <ul style="list-style-type: none"> - de bedrijventerreinen met een regionale mobiliteitsvraag in kaart brengen (continu proces); - de nood aan betere verknoping in kaart brengen; - ook in de toekomst, bij ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen, het BFF updaten <p>We onderzoeken lokale fietsroutes in functie van de fietsbereikbaarheid van bedrijven:</p>				
3.10	Nagaan welke verbindingen op bovenlokaal/regionaal niveau kunnen worden opgenomen	<ul style="list-style-type: none"> - In kaart brengen van de bedrijventerreinen met een lokale mobiliteitsvraag; - In kaart brengen van de bestaande en gewenste fietsroutes met de bijhorende knelpunten en opportuniteiten. <p>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.</p>				
3.11	Nagaan welke verbindingen op bovenlokaal/regionaal niveau kunnen worden opgenomen					

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ecotoop-inname	Versnippering	Verstoring	Wijziging hydrologische standplaats
3.12	Nagaan welke verbindingen op bovenlokaal/regionaal niveau kunnen worden opgenomen	<p>We leggen goede verbindingen aan voor middelbare scholen en lagere scholen naar het BFF en/of LFF. We willen dat kinderen zo veel mogelijk met de fiets naar school gaan. Met een veilige schoolroute is het makkelijker om zelf naar school te fietsen. Voor kinderen van de lagere school wordt gekeken naar routes binnen het lokale fietsnetwerk, voor kinderen van de middelbare school wordt ook gekeken naar routes op bovenlokaal niveau. Deze actie is niet eenmalig, maar moet permanent in acht genomen worden:</p> <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 (extra) moeten voldoen; - De staat en veiligheid van de bestaande verbindingen nagaan; - Er wordt gezocht naar intergemeentelijke samenwerkingen voor de verdere uitrol van de schoolroutes. 				
3.13	Nagaan welke verbindingen op bovenlokaal/regionaal niveau kunnen worden opgenomen	<p>Onderzoek naar de mogelijkheden van onteigening of ruilverkaveling in functie van de fietsers. Zeker op bedrijventerreinen kan hier extra op ingezet worden ten voordele van de kwaliteit en veiligheid.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Herverdeling van de ruimte volgens het STOP-principe; 				
3.14	Een haalbaarheidsstudie gaat na onder welke randvoorwaarden en in welke kernen en gebieden het fix the mix-concept kan worden toegepast met aandacht voor:	<ul style="list-style-type: none"> - Invoeren van circulatiemaatregelen (lobben, knips...) om autoverkeer in kernen maximaal te ontmoedigen en doorgaand verkeer te vermijden (waarbij rekening wordt gehouden met het OV). 				

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ecotoop-inname	Versnippering	Verstoring	Wijziging hydrologische standplaats
3.15	Landbouwwegen kunnen op relevante locaties worden ingezet als recreatieve (en/of functionele) fietsroutes, waarbij veiligheid en comfort van fietsers wordt gemaximaliseerd via o.a. onderstaande maatregelen:	<ul style="list-style-type: none"> - Bij beschikbare parallelle verbindingen het fiets- en landbouwverkeer maximaal spreiden (incl. bewegwijzering); - Maatregelen treffen om de plaats van de fietsers op de weg te accentueren; - Snelheidsremmende maatregelen nemen, ondersteund door handhaving (waarbij er op dient gelet dat landbouwverkeer niet verschuift van gewenste naar minder gewenste wegen); - Onderzoeken waar desgewenst uitwijkzones kunnen worden aangelegd; - Aandacht voor de reiniging van landbouwwegen die worden ingezet als fietsverbinding, waarbij de vervuiler instaat voor de reiniging. 				
3.16	De fiets en bij uitbreiding duurzame alternatieven centraal in het verkeersveiligheidsbeleid plaatsen.	Voor fietspaden die onveilig zijn opnieuw fietsveiligheid garanderen. Per locatie wordt op zoek gegaan naar gepaste maatregelen (bijv. verlagen van snelheid autoverkeer).				
3.17	Gelijkaardige afstemming van het snelheidsbeleid binnen de vervoerregio. De wegencategorisering (regionale wegen & interlokale wegen) is daarbij een evident uitgangspunt					
3.18	We streven ernaar om de verplaatsingen van en naar school zo maximaal mogelijk te verduurzamen. Om dit te faciliteren vormen scholen en lokale besturen een globale mobiliteitsvisie in de vorm van een Schoolvervoerplan. Hierin wordt onderzoek gedaan naar de verplaatsingswijzen en de knelpunten in de schoolomgeving en de schoolroutes worden in kaart gebracht. Vervolgens stelt de school samen met het lokaal bestuur een actieplan met concrete acties op.					
3.19	Een veilig fietsnetwerk creëren voor alle fietsers, ook voor jonge kinderen en ouderen.	<ul style="list-style-type: none"> - Waar mogelijk schoolomgeving aanpassen volgens het ontvlechtigingsprincipe (bijvoorbeeld via het verplaatsen van de toegang tot de school zodat fietsers en gemotoriseerd verkeer maximaal gescheiden worden); - Zwaar verkeer ontmoedigen en/of weren in schoolomgevingen, minstens tijdens de schoolspitsen (cfr. Charter Wegtransport); - Inzetten op schoolstraten (rekening houdende met het OV); - Opmaak van schoolroutekaarten stimuleren. 				

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ecotoop-inname	Versnippering	Verstoring	Wijziging hydrologische standplaats
3.20	We willen de veiligheid van de fietsers garanderen door inzicht te krijgen in de staat van de fietspaden. Waar nodig wordt onderzoek gedaan naar de nodige maatregelen.					
3.21	Waar nodig lichtengeregelde kruispunten conflictvrij organiseren zonder het comfort van de fietsers te verminderen. Een groen licht voor fietsers betekent momenteel niet in alle situaties dat fietsers veilig kunnen oversteken.	<ul style="list-style-type: none"> - In kaart brengen van lichtengeregelde kruispunten met conflicten tussen autoverkeer en fietsers; - Afwegingskader creëren om te bepalen waar/wanneer conflictvrije lichtengeregelde kruispunten gewenst zijn; - Investeren in slimme verkeerslichtenregelingen. 				
3.22	We streven ernaar mensen zo veel mogelijk op de fiets te krijgen, inzonderheid voor de korte verplaatsingen. Hiervoor is het van belang om mensen te overtuigen van het belang, het gemak en het snelheidsvoordeel van de fiets. We breiden de bestaande opleidingen uit, onderzoeken intergemeentelijke samenwerkingen en verruimen ook de doelgroepen (fietseducatie op school, aan nieuwkomers, voor elektrische fietsen en speed pedelecs, etc). Uitbreiding van fietsdeelsystemen, rekening houdende met het potentieel aan gebruikers.					
3.33	Onderzoek naar de mogelijkheden voor het opzetten van een gecombineerd systeem met fietsverhuur in combinatie met OV.					
3.34	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. Overkoepelend stellen de lokale besturen gewenste doelstellingen op.					
3.35	Uitvoeren van fietstellingen om inzicht te krijgen in de fietsstromen. Deze tellingen analyseren en de inzichten gebruiken als element voor het verdere beleid (waarbij investeringen – gelet op het specifieke karakter van de Westhoek – niet uitsluitend mogen gericht worden op fietsverbindingen met grote fietsersaantallen). AWV en de Provincie kunnen hiervoor tools ter beschikking stellen van de lokale besturen (telslangen...).					

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ecotoop-inname	Versnippering	Verstoring	Wijziging hydrologische standplaats
3.36	We zorgen ervoor dat er in het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) jaarlijks meer geld gaat naar de modus fiets, die sterk moet groeien.					
4.1	Optimaal inzetten op de complementariteit met de (deel)fiets voor het voor- en natransport van en naar de halte.	Knooppunten en hoppinpunten beter uitbouwen met kwalitatieve fietsenstallingen. Vlaanderen voorziet inhoudelijke en procedurele ondersteuning voor de verdere uitbouw van de hoppinpunten zodat gemeenten met een beperkte personeelsbezetting dezelfde meerwaarde aan de (potentiële) gebruikers kunnen aanbieden.				
4.2	Regulier openbaar vervoer prioritair aanbieden op de plekken en momenten dat er voldoende mensen gebruik van willen en kunnen maken (rekening houdende met het specifieke karakter van de Westhoek).					
4.3	Vervoer op maat met een gepast aanbod aan flexvervoer of andere concepten inzetten voor de relaties met een beperkte vraag.					
4.4	Alle treinstations voorzien van verhoogde perrons.					
4.5	Onderzoeken verdubbeling van enkelspoortrajecten in het treinnet.					
4.6	Bij het afschaffen van overwegen over het spoor, (ongelijkgronds) alternatief voorzien voor zowel fietsers en voetgangers, als voor openbaar vervoer.					
4.7	Investeren in de uitbouw van mobipunten/Hoppinpunten als schakels in het netwerk.					
4.8	Binnen de vervoerregio focussen op grotere vervoersstromen richting kleinstedelijke gebieden, scholencentra, tewerkstellingspolen (Ieper, Poperinge, Diksmuide en Veurne) en toeristische bestemmingen met een kwalitatief trein- of busaanbod.					
4.9	Voorzien rechtstreekse treinverbinding (minimaal tijdens de ochtend- en avondspits) tussen De Panne en Brussel. Snelle treinverbinding tussen Gent en De Panne.					
4.10	Inzetten op een extra regulier busaanbod als verbinding tussen kernen die meer dan een half uur (elektrisch) fietsen uit elkaar liggen en met voldoende verplaatsingen.					
4.11	Regelmatige opvolging van flexvervoer.					

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ecotoop-inname	Versnippering	Verstoring	Wijziging hydrologische standplaats
4.12	Mogelijkheden voor nachtelijk openbaar vervoer (incl. taxi-diensten): onderzoeken indien er vraag is.					
4.13	Aanbod van het openbaar vervoer afstemmen op de omliggende vervoerregio's.					
4.14	Hoppinpunten gelegen aan belangrijke trein-, tram- en bushaltes transformeren tot een integraal, toegankelijk hoppinpunt met kwalitatieve en toegankelijke perrons, fietsenstallingen en ruimte voor deelmobiliteit. Op corridors met een hoog potentieel vooral inzetten op frequentie, amplitude, commerciële snelheid, efficiëntie en betrouwbaarheid.					
4.15	De doorstroming van het openbaar vervoer verbeteren d.m.v. doordachte maatregelen, bv busbanen, rekening houdend met het STOP-principe en het maken van keuzes zodat elke modus de aangepaste infrastructuur krijgt die hij verdient.					
4.16	Onderzoek naar haalbaarheid en noodzaak) versterken aanbod naar toeristische attractiepolen/-gebieden voor zowel het trein- als busnetwerk (en aansluitende deelmobiliteit) tijdens toeristische periodes (hoogseizoen).					
4.17	Toekomstige investeringen in het openbaar vervoer inzetten op het verbinden van zelfvoorzienende kernen met de omliggende steden waar dit nog niet het geval is.					
4.18	Op de sterke OV-assen ruimte voor infrastructuur en doorstroming voorzien, zodat het openbaar vervoer hier kwalitatief kan worden uitgebouwd.					
5.1	Gebruik van emissiearme voertuigen bevorderen ten opzichte van voertuigen op fossiele brandstoffen	We creëren een draagvlak voor de maatregelen die noodzakelijk worden geacht voor het behalen van en/of bijdragen aan de doelstellingen van het RMP. Draagvlak is noodzakelijk voor het pakket aan maatregelen van het RMP.				
5.2	Gebruik van emissiearme voertuigen bevorderen ten opzichte van voertuigen op fossiele brandstoffen	Engagement in/deelname aan bovenlokale initiatieven rond kennisuitwisseling en experiment. Bvb. deelname aan een tweede iteratie van het Clean Power for Transport (CPT)-initiatief door de steden/gemeenten.				
5.3	Gebruik van emissiearme voertuigen bevorderen ten opzichte van voertuigen op fossiele brandstoffen	Uitvoeren van een verkenning naar de mogelijke regelgeving om de trend naar steeds groter (en zwaarder) wordende auto's te stoppen en/of terug te dringen.				
5.4	Gebruik van emissiearme voertuigen bevorderen ten opzichte van voertuigen op fossiele brandstoffen	Onderzoeken hoe het steeds groter (en zwaarder) worden van landbouwvoertuigen tegengegaan kan worden.				

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ecotoop-inname	Versnippering	Verstoring	Wijziging hydrologische standplaats
5.5	Uitrol van een gebiedsdekkend systeem van laadpalen	Mogelijk maken om elektrische laadpalen van bedrijven publiek ter beschikking te stellen (met aandacht voor ongewenste 'vermarkting').				
5.6	Uitrol van een gebiedsdekkend systeem van laadpalen	Opstellen van een overkoepelend beleid rond het (uniform) plaatsen van laadpalen incl. bedrading, rekening houdend met verschillende locaties en functies (bedrijven, appartementen, woningen, parkeergarages ...).				
5.7	Uitrol van een gebiedsdekkend systeem van laadpalen	Onderzoek naar het plaatsen van snellaadpalen voor elektrische wagens en de uitrol hiervan op het terrein.				
5.8	Andere	Investeren in groenere voertuigen voor het openbaar vervoer. Dit geldt ook voor voertuigen die worden ingezet via het Vervoer op maat.				
5.9	Andere	Investeren in elektrische voertuigen bij nieuw aanbod deelwagens.				
5.10	Andere	Investeren in groenere voertuigen voor het eigen wagenpark, inzonderheid bij de aankoop van nieuwe voertuigen.				
5.11	Andere	Inzetten op een combinatie van subsidies voor emissiearme voertuigen (incl. wagenpark lokale besturen en aanbod deelwagens) en het belasten van voertuigen op basis van hun emissie.				
5.12	Verplaatsingen met niet-duurzame modi vermijden.	Maatregelen treffen om naast salariswagens ook de eigen wagens op fossiele brandstoffen minder te bevoordelen en het aandeel af te bouwen. Stimuleren thuiswerk. Uitrollen mobiliteitsbudget en inperken salariswagens.				
5.13	Aantrekkelijker maken duurzame modi	Op termijn salariswagens en extralegaal voordeel van bedrijfswagens afschaffen. We sensibiliseren en maken de gebruiker bewuster van de verborgen kosten van autogebruik, namelijk de kosten die milieuschade, ongevallen, files... met zich meebrengen, in combinatie met het promoten van het OV en het gebruik van de fiets.				

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ecotoop-inname	Versnippering	Verstoring	Wijziging hydrologische standplaats
5.14	Aantrekkelijker maken duurzame modi	<p>We zetten in op een sturend prijsverschil tussen duurzame en niet-duurzame vervoerswijzen, waarbij we specifieke aandacht hebben voor het vermijden van vervoersarmoede. Hierbij moet bv. onderzocht worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wat de rol is die accijnzen kunnen hebben en/of reeds hebben als alternatief voor rekeningrijden. - Wat de opportuniteiten zijn van een slim systeem voor rekeningrijden, zodat autokilometers in tijd en ruimte gespreid worden. - Wat de impact is van een hoger aanbod aan OV en fietsvoorzieningen voor het draagvlak voor een sturend prijsverschil. 				
5.15	Aantrekkelijker maken duurzame modi	<p>We zetten in op meer voorrang voor duurzame modi, bv. bij het (her)ontwerpen van de weginfrastructuur. Zo hebben die minder last van files of vertragingen en verbetert hun concurrentiepositie t.o.v. de auto. Om de voordelen van autodelen te maximaliseren stellen de lokale besturen (al dan niet intergemeentelijk) een autodeelactieplan op dat als houvast dient om autodelen te ondersteunen. Vervolgens biedt de gemeente i.s.m. externe partners het geschikte autodeelsysteem aan en/of ondersteunt de burgers bij het opzetten van een particulier autodeelsysteem. Met gerichte communicatieacties worden de systemen van autodelen kenbaar gemaakt aan de inwoners.</p>				
5.16	Autodelen is een duurzaam en flexibel alternatief voor het bezit van een eigen (tweede) wagen. In samenwerking met externe partners (en subsidiërende overheden) spelen de lokale besturen hierin een belangrijke rol.					
5.17	Door gebruik te maken van apps en nieuwe deelplatformen stimuleren lokale besturen carpoolen bij de bedrijven(terreinen). Om het grootste resultaat te hebben worden bedrijven collectief benaderd.					
5.18	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...).					
5.19	Onderzoek naar de (positieve en/of negatieve) impact van autoluwe en/of autovrije kernen op de centrumhandel, zowel in stedelijk als landelijk gebied.					

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ecotoop-inname	Versnippering	Verstoring	Wijziging hydrologische standplaats
5.20	We willen deelmobiliteit verankeren in (nieuwe) bouwprojecten, zodat er meer ruimte ontstaat, de parkeerdruk vermindert en het verplaatsingsgedrag van bewoners verandert. Rekening houdend met verschillende factoren zoals locatie en doelgroep van het project, bereikbaarheid van voorzieningen en alternatieve vormen van vervoer, het gehanteerde parkeerbeleid in de buurt etc. stellen de gemeenten een vervangratio deelwagen/privéwagen op en deze wordt geïntegreerd in de parkeernorm (op maat van de gemeente).					
5.21	Uitwerken van extra bedrijfsvervoerplannen om het woon-werkverkeer te verduurzamen. Het doel van het bedrijfsvervoerplan is om in te zetten op een betere bereikbaarheid, een verhoogde verkeersveiligheid, een betere verkeersleefbaarheid en minder autokilometers door alternatieven voor te stellen.					
6.1	Tarieven van stationsparkings zo bepalen dat ze het gewenste gedrag faciliteren. Gelet op de ligging van de Westhoek blijven de parkings van de treinstations gratis voor de pendelaars.					
6.2	Verdere uitbouw van carpoolparkings, P+R's en P+B's	<p>We stimuleren het carpoolen en overstappen van auto op OV en fiets:</p> <ul style="list-style-type: none"> - We ondersteunen nieuwe technologieën, bvb. MAAS-apps, om het carpoolen in de Westhoek te verhogen. - We leggen goed bereikbare randparkings aan- en/of optimaliseren de bestaande randparkings. <p>We leggen carpool- en overstapparkings aan langs belangrijke verkeersassen en knooppunten, met vlotte en veilige overstapmogelijkheden naar andere vervoersmodi.</p>				
6.3	Verdere uitbouw van carpoolparkings, P+R's en P+B's	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.				

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ecotoop-inname	Versnippering	Verstoring	Wijziging hydrologische standplaats
6.4	Opmaak van een overkoepelende visie rond vrachtwagenparkeren om geparkeerde vrachtwagens uit onze kernen en langs wegen van het dragend netwerk te weren, inclusief handhaving.	<p>Daarin kunnen volgende maatregelen aan bod komen:</p> <p>Doorgaand vrachtverkeer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aanleg extra bovenlokale vrachtwagenparkings, met aandacht voor beveiliging en comfort. - Onderzoeken of bestaande infrastructuur kan worden aangewend en uitgerust met faciliteiten voor vrachtwagenchauffeurs. <p>Lokaal vrachtverkeer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Parkeernood maximaal op te vangen op privaat terrein van bedrijven. Eventueel sturen adhv vergunningsvoorwaarden. <p>Bereikbaarheid van deze parkings garanderen (cfr. uurregeling bussen).</p> <p>Haalbaarheidsonderzoek om (trans)nationaal vrachtverkeer dat de snelweg verlaat om tijdelijk te parkeren een plaats te geven langs en/of nabij snelwegen. Synergieën met carpoolparkings zijn hierbij na te streven.</p> <p>Opstellen van maatregelen voor vrachtwagenparkings langs snelwegen die kampen met problemen rond transmigranten.</p>				
6.5	Doorgaand (trans)nationaal vrachtverkeer dat de snelweg verlaat om tijdelijk te parkeren, krijgt een plaats langs en/of nabij snelwegen.					
6.6	We streven – op maat van de gemeente - naar parkeernormen, die we algemeen vastleggen in een verordening of op maat van een project in de vergunning. Hierbij wordt een modal shift in het achterhoofd gehouden.					
6.7	We voorzien comfortabele, diefstalveilige en vandaalongevoelige fietsparkeervoorzieningen. Waar fietsen een hele dag staan (zoals aan stations, scholen, werklocaties van de gemeente) worden overdekte stallingen geplaatst. Bij grotere fietsstallingen kunnen fietspompen en oplaadpunten voor elektrische fietsen voorzien worden.					
7.1	Optimalisatie waternetwerk	<p>Meer vervoer van goederen over de waterlopen in de Westhoek nastreven. Drie van de vier stedelijke gebieden hebben potentieel om van het water gebruik te maken voor het vervoer van goederen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voornaamste knelpunt aanpakken: bevaarbaarheid van het waternetwerk. Onderhoudsbaggerwerken dienen uitgevoerd te worden. - Uitbouw regionale overslagcentra (onderzoeken en benutten mogelijkheden in Veurne, Diksmuide en Ieper) 				
7.2	Optimalisatie waternetwerk	Aanpakken aandachtspunten kanaal Plassendale – Nieuwpoort.				

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ecotoop-inname	Versnippering	Verstoring	Wijziging hydrologische standplaats
7.3	Optimalisatie waternetwerk	Betere afspraken tussen verlader en logistieke dienstverleners en digitalisering van info-uitwisseling. Meer inzetten op (digitaal en data gestuurde) platformen die deze samenwerking kunnen bewerkstelligen.				
7.4	Optimalisatie spoornetwerk	Haalbaarheidsonderzoek voor spoorterminal/overslagcentrum in Ieper en Poperinge.				
7.5	Optimalisatie spoornetwerk	Onderzoek naar de aanleg van uitwijksporen tussen Poperinge en Kortrijk.				
7.6	Ingerepen gerelateerd aan goederentransport over water.	Optimalisatie van de waterlink Oostende – Brugge – Gent.				
7.7	Ingerepen gerelateerd aan goederentransport over water.	Uitbouw (capaciteit) van River terminals Roeselare en Wielsbeke.				
7.8	Ingerepen gerelateerd aan goederentransport over water.	Onderzoek naar de knelpunten van de binnenvaartontsluiting van de Haven van Zeebrugge en de doortocht via de Ringvaart rond Brugge.				
7.9	Ingerepen gerelateerd aan goederentransport per spoor	Onderzoek naar de aanleg van wijksporen voor goederentreinen naar de havens in het noorden van Vlaanderen.				
7.10	Ingerepen gerelateerd aan goederentransport per spoor	Onderzoek naar de bottleneck voor goederenvervoer per spoor rond Gent.				
7.11	Ingerepen gerelateerd aan goederentransport per spoor	Optimalisaties aan het overslagpunt in industriegebied LAR (Lauwe, Aalbeke, Rekkem) onderzoeken.				
7.12	Onderzoek naar nieuwe logistieke transportmodi in overweging te nemen	Verder uitbouwen en evalueren van proefprojecten met onbemande vaartuigen. Er worden reeds een aantal jaar pilootprojecten uitgevoerd met (onbemande) vaartuigen op de kleinere waterlopen. Om dergelijke nieuwe systemen te doen slagen is het belangrijk om te blijven experimenteren, zodat pijnpunten kunnen blootgelegd en aangepakt worden.				
7.13	Onderzoek naar nieuwe logistieke transportmodi in overweging te nemen	Onderzoek naar haalbaarheid en potentieel van nieuwe innovatieve systemen, zoals de Volodrone.				
7.14	Onderzoek naar nieuwe logistieke transportmodi in overweging te nemen	Onderzoek naar haalbaarheid en potentieel van aanleg pijpleidingen.				
7.15	Vernieuwing op beleidsniveau	Opmaak van een duurzaam stedelijk logistiek beleidsplan tegen 2030 (TEN-T verordening).				

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ecotoop-inname	Versnippering	Verstoring	Wijziging hydrologische standplaats
7.16	Vernieuwing op beleidsniveau	<p>Onderzoeken van de logistieke en stedelijke distributie in onze regio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. 				
8.1	Veiliger maken van infrastructuur en netwerken	<p>Wegwerken onveilige schakels in het fietsnetwerk. We werken de gevaarlijke punten voor fietsers weg aan de hand van een dynamische prioriteitenlijst, met prioriteit voor zwarte punten voor fietsers (https://wegenverkeer.be/veilig-op-weg/gevaarlijke-punten).</p> <p>Proactief de 'grijze punten' (locaties van bijna-ongevallen en/of locaties die omwille van de veiligheid worden gemeden door de gebruikers) aanpakken.</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. De nieuwe wegencategorisering en de daaraan gekoppelde functies vormen hiervoor de basis. Waar fietsers mengen met gemotoriseerd verkeer houden we de snelheid laag. Een snelheidsbeperking van maximum 30 km/u dient overwogen in schoolomgevingen, woonwijken en dorpskernen, inzonderheid daar waar geen conforme fietsinfrastructuur aanwezig is.</p>				
8.2	Veiliger maken van infrastructuur en netwerken					
8.3	Veiliger maken van infrastructuur en netwerken	Afhankelijk van intensiteit en netwerk: kruisingen ongelijkgronds maken.				
8.4	Veiliger maken van infrastructuur en netwerken	Schoolomgevingen, zowel aan drukke gewestwegen als langsheen lokale wegen, veilig inrichten.				
8.5	Veiliger maken van infrastructuur en netwerken	Vergevingsgezinde fietsinfrastructuur en wegen ontwikkelen om letsels bij eenzijdige fietsongevallen maximaal te beperken. Proactief op zoek gaan naar locaties met veel eenzijdige fietsongevallen. Deze knelpunten aanpakken door weginrichting te herzien.				

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ecotoop-inname	Versnippering	Verstoring	Wijziging hydrologische standplaats
8.6	Veiliger maken van infrastructuur en netwerken	Toepassen van informatietechnologie om verkeersgeleiding zo veilig mogelijk te maken. In kaart brengen onder welke randvoorwaarden dit mogelijk is. Technologie in individuele voertuigen stimuleren om de veiligheid te verhogen.				
8.7	Regulering en handhaving	Er wordt meer ingezet op politiecontroles naar onveilig en asociaal gedrag (snelheid, alcohol, afleiding en roekeloos rijgedrag) en naar de staat van het voertuig. De capaciteit om boetes te verwerken (via de GVC's) wordt afgestemd op de toename van de politiecontroles.				
8.8	Regulering en handhaving	De handhaving van zowel tonnagebeperkingen als snelheidsbeperkingen moet over de politiezones heen afgestemd worden. Ook operationeel kunnen politiezones gezamenlijk handhaven.				
8.9	Regulering en handhaving	In uitvoering van het GAS-decreet kunnen GAS-ambtenaren worden ingezet voor de handhaving van beperkte snelheidsovertredingen.				
8.10	Regulering en handhaving	BOB-campagnes worden behouden en versterkt				
8.11	Regulering en handhaving	Snelheids- en alcoholboetes verhogen en exponentieel laten toenemen bij herhaling. Langer intrekken van het rijbewijs mogelijk maken bij snelheids- en alcoholovertredingen.				
8.12	Inzetten op sensibilisering en educatie	Bestaande verkeerseducatie in scholen versterken. Een goede samenwerking tussen scholen en gemeente, met overdracht van kennis en materiaal, is hierbij belangrijk.				
8.13	Inzetten op sensibilisering en educatie	Sensibilisering en educatie moet ook verder uitgebouwd worden via bedrijven en horeca. Een groot deel van de bevolking kan op deze manier bereikt worden, net als bvb chauffeurs in onderaanneming. Er wordt daarom ondersteuning geboden aan, onder andere, preventie-adviseurs om hier voldoende aandacht aan te schenken.				
9.1		Voldoende groentijd in de lichtenregelingen zorgt ervoor dat iedereen genoeg tijd krijgt om op een veilige manier over te steken. Locaties waar dit een knelpunt vormt dienen in kaart gebracht te worden en er dient onderzocht te worden of een langere groentijd mogelijk is.				

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ecotoop-inname	Versnippering	Verstoring	Wijziging hydrologische standplaats
9.2	Sociaal tarief of derdebetalerssysteem voor inkomenszwakke groepen voorzien. Dergelijke maatregelen moeten een betaalbare mobiliteit en openbaar vervoer garanderen voor iedereen. Er moet worden onderzocht hoe deze maatregelen het best kunnen worden geïmplementeerd en de gebruiksvriendelijkheid ervan geoptimaliseerd.					
9.3	Halte-infrastructuur en parkeerplaatsen toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking, conform vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW.	Haltes toegankelijk maken voor rolstoelgebruikers. Volgorde prioriteiten: haltes hoppinpunten - haltes kernnet - haltes aanvullend net. Van deze volgorde kan omwille van gebruikersaantallen worden afgeweken. Informatiesystemen aangepast aan slechtzienden voorzien.				
9.4	Halte-infrastructuur en parkeerplaatsen toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking, conform vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW.	Volgorde prioriteiten: haltes hoppinpunten - haltes kernnet - haltes aanvullend net. Van deze volgorde kan omwille van gebruikersaantallen worden afgeweken.				
9.5	Halte-infrastructuur en parkeerplaatsen toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking, conform vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW.	Maximaal inzetten op visuele signalisatie aan de haltes Volgorde prioriteiten: haltes hoppinpunten - haltes kernnet - haltes aanvullend net. Van deze volgorde kan omwille van gebruikersaantallen worden afgeweken.				
9.6	Halte-infrastructuur en parkeerplaatsen toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking, conform vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW.	Overstaphaltes zo leesbaar mogelijk inrichten. Volgorde prioriteiten: haltes hoppinpunten - haltes kernnet - haltes aanvullend net. Van deze volgorde kan omwille van gebruikersaantallen worden afgeweken.				
9.7	Halte-infrastructuur en parkeerplaatsen toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking, conform vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW.	Alle treinen en bussen (bussen geregeld vervoer (KN/AN)) voorzien op personen met een motorische of visuele beperking. Alle nieuw rollend materiaal is zoveel mogelijk afgestemd op toegankelijkheid voor personen met een motorische of visuele beperking. Er mag geen nieuw rollend materiaal in gebruik genomen worden dat daar niet op voorzien is.				
9.8	Halte-infrastructuur en parkeerplaatsen toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking, conform vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW.	Voldoende ruime parkeerplaatsen voorzien voor voertuigen van personen met een motorische beperking.				
9.9	Standaard visueel en auditief reizigersinformatie voorzien in stations en de belangrijkste haltes.	De belangrijkste haltes moeten grondig gescreend worden op de aanwezigheid van degelijke visuele & auditieve reizigersinformatie. Volgorde prioriteiten: haltes hoppinpunten - haltes kernnet - haltes aanvullend net.				

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Ecotoop-inname	Versnippering	Verstoring	Wijziging hydrologische standplaats
9.10	Standaard visueel en auditief reizigersinformatie voorzien in stations en de belangrijkste haltes.	Waar nodig moet de standaard visuele en auditieve reizigersinformatie spoedig voorzien worden. Volgorde prioriteiten: haltes hoppinpunten - haltes kernnet - haltes aanvullend net.				
10.1	Opmaak van een regiobrede en gedragen visie over de intekening en verwevenheid van bedrijvigheid met woon-/schoolfuncties als hulpmiddel voor lokale besturen om zwaar verkeer in de school-/woonomgevingen te weren. Tonnagebeperkingen - voor niet-bestemmingsverkeer - worden waar nodig ingevoerd en gehandhaafd. Deze worden over de gemeentegrenzen heen en in overleg tussen de naburige gemeenten op elkaar afgestemd, met respect voor de lokale autonomie.					
10.2	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.					
10.3	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 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:					
10.4	<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. 					

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 4-28 BEOORDELING RECEPTOR BIODIVERSITEIT

Effect	Beoordeling
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 verstoringbronnen
Vermesting en verzuring via lucht	+3
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 natuureengebied en het herstellen ervan, impliceert direct ook dat er geen bijkomende inname van natuur mag zijn.

Het plan voorziet heel wat nieuwe infrastructuur 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 infrastructuur 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 ervan afhangen of nieuwe infrastructures 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 alternatieven voor de klassieke weg- en fietspadverlichting, m 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' dan 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 heel wat 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 ambities om te ontharden (zie vb. maatregel parkeren), maar dit is dermate beperkt dat dit niet zal opwegen tegen het grote aantal acties die bijkomende verharding impliceren. Ook zijn verschillende van die acties nabij waterafhankelijke natuurkernen gelegen. De onthardingsambitie zou dan ook zeer significant omhoog bijgesteld moeten worden.

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 vermisting ook de doelen voor 2030 – nog veraf.

Verkeer levert een grote bijdrage aan stikstofoxiden (NOx). 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 vermisting 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 infrastructuren: bij voorkeur ter hoogte van bestaande verhardingen. Het is van groot belang om waardevolle en beschermde ecotopen of leefgebieden te vrijwaren. Bijzondere aandacht moet uitgaan naar ecotopen met hoge bijdrage in het kader van de klimaatproblematiek en die moeilijk vervangbaar zijn. Specifiek gaat het om (oude) boscosystemen en - vooral in de polders - oude/permanente graslanden (zie ook de beschermde graslanden) en ecosystemen op veen. 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 thv bestaande verhardingen (bedrijventerreinen, parkings scholen...).
- Vergevingsgezinde wegen met bomen.
 - § Groene inkleding van infrastructuren, restruimtes, e.d.

Beperken versnippering:

- Maximaal situeren van de nieuwe verbinding of overige infrastructuren ter hoogte van bestaande verhardingen of infrastructuren 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 (-2). Dat is te ondervangen door het aanpassen van de dwarsende structuur (overdimensioneren zodat de oevers door kunnen lopen, faunamaatregelen integreren). Specifiek ter hoogte van de duinengordel rond de Panne en de N34, N35, N386... is het behoud van de resterende relaties tussen de duinen en met de duin-polderovergang zeer belangrijk.

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. Ook in de polders mag niet geopteerd worden voor het versneld afvoeren van water. 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. Specifiek in de polder en kustregio is een verstoring van het zoet-zoutevenwicht (verzilting) te vermijden.
- Alle mogelijke maatregelen moeten genomen worden om verontreiniging door vervuild afstromend wegwater of calamiteiten te vermijden.
 - § 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.

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 infrastructuren 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.

Beperken verzuring en vermesting door emissies goederentransport via water

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

4.4.7.2. AANVULLEND VOOR SPECIFIEKE BOUWSTENEN EN MAATREGELLEN

Aanvullende aanbeveling bouwsteen Logistiek

Bij de onderhoudsbaggerwerken moet de impact op de hydrologie van nabijgelegen natuurkernen vermeden 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. Grensoverschrijdende effecten

De reductie in atmosferische emissies die door het plan ontstaan, zal een positieve impact hebben die niet aan de grenzen stopt.

4.4.10. Voortoets passende beoordeling

4.4.10.1. INLEIDING

Het plangebied overlapt, al dan niet deels, met **3 Habitatrictlijn- en 2 Vogelrichtlijngebieden**. Ook zijn er twee zones afgebakend als **Ramsargebied**. Onderstaande tabel geeft een overzicht van deze speciale beschermingszones.

TABEL 4-29 SPECIALE BESCHERMINGSZONES (SBZ) EN RAMSAR GEBIEDEN BINNEN HET PLANGEBIED

SBZ-V	BE2500121	Westkust (integraal)
SBZ-V	BE2500831	Ijzervallei (niet integraal)
SBZ-H	BE25000001	Duingebieden inclusief IJzermondig en Zwin
SBZ-H	BE2500004	Bossen, heiden en valleigebieden van zandig Vlaanderen: Westelijk deel
SBZ-H	BE2500003	Westvlaams Heuvelland
Ramsar		Blankaart - Ijzervallei
Ramsar		Vlaamse Banken

Aan Franse zijde grenst de Vervoerregio aan de volgende SBZ: FR3100475 Dunes flandriennes décalcifées de Ghyvelde en FR3102002 Bancs de Flandres en FR3100474 Dunes de la plaine maritime Flamande.

In de Belgische Noordzee gaat het om het SBZ-H "Vlaamse Banken" en het SBZ-V zone 1.

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.

4.4.10.2. BETROKKEN SPECIALE BESCHERMINGSZONES

4.4.10.2.1. SBZ-V Westkust

Het SBZ-V Westkust is integraal beschermd.

De Europees te beschermen soorten waarvoor het SBZ-V werd aangemeld, staan opgelijst in onderstaande tabel.

SBZ-V	BE2500121 – Westkust
Provincie	West-Vlaanderen
Gemeenten	De Panne, Koksijde en Nieuwpoort
Oppervlakte	1.115 ha (waarvan 1.015 ha binnen SBZ-H)
Broedvogels bijlage IV	Strandplevier - <i>Charadrius alexandrinus</i> Kleine zilverreiger - <i>Egretta garzetta</i> Blauwborst - <i>Luscinia svecica</i> Visdief - <i>Sterna hirundo</i> Kluut - <i>Recurvirostra avosetta</i> Boomleeuwerik - <i>Lullula arborea</i>
Doortrekkers en overwinterraars	Blauwe kiekendief - <i>Circus cyaneus</i> Kemphaan - <i>Philomachus pugnax</i> Goudplevier - <i>Pluvialis apricari</i> Zilvermeeuw - <i>Larus argentatus</i> Wulp - <i>Numenius arquata</i>
Soort(en) waarvoor geen doelstellingen worden geformuleerd:	
Doortrekkers en overwinterraars	Velduil - <i>Asio flammeus</i>

4.4.10.2.2. SBZ-V IJzervallei

Niet-integraal beschermd.

Beschermde habitattypes zijn: Riet- en zeggevelden, verlaten kleigroeven, oude veenwinningen, broekbossen, dijken, vijvers en moerassen, poldergraslanden en hun microreliëf

Het SBZ is aangeduid voor:

Watervogels, met aantallen van internationaal belang o.a.: Brandgans (*Branta leucopsis*); Smient (*Anas penelope*); Slobeend (*Anas clypeata*); Goudplevier (*Pluvialis apricaria*). Speciale Beschermingszones in Vlaanderen in uitvoering van de Europese Richtlijn 79/409/EEG (Vogelrichtlijn) 7 Wat betreft vogels van de Bijlage I lijst: 3 tot 4 broedgevallen van de Bruine Kiekendief (*Circus aeruginosus*); tevens een aantal niet-broedende Bijlage I soorten in grote aantallen, o.a. Aalscholver (*Phalacrocorax carbo sinensis*: 200); Kleine Zwaan (*Cygnus columbianus bewickii*: 70); Brandgans (*Branta leucopsis*: 2000); Blauwe Kiekendief (*Circus cyaneus*: 25); Goudplevier (*Pluvialis apricaria*: 15000); Kemphaan (*Philomachus pugnax*: 600); Zwarte Stern (*Chlidonias niger*: 100).

4.4.10.2.3. SBZ-H Duingebieden inclusief IJzermonding en Zwin (BE2500001)

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

Habitats:

1130 Estuaria

1140 Bij eb droogvallende slikwadden en zandplaten
1310 Eénjarige pioniervegetaties van slik- en zandgebieden met *Salicornia*-soorten en andere zoutminnende planten
1320 Schorren met slijkgrasvegetaties (*Spartinion*).
1330 Atlantische schorren (*Glauco-Puccinellietalia maritimae*)
2110 Embryonale wandelende duinen
2120 Wandelende duinen op de strandwal met *Ammophila arenaria* (witte duinen)
2130 Vastgelegde duinen met kruidvegetaties (grijze duinen) (
2150 Eu-atlantische vastgelegde ontkalkte duinen (*Galluno-Ulicetea*)
2160 Duinen met *Hippophae rhamnoides*
2170 Duinen met *Salix arenaria*
2180 Beboste duinen van het Atlantische kustgebied
2190 Vochtige duinvalleien
3140 Kalkhoudende oligo-mesotrofe wateren met bentische *Characeeën*vegetatie

Soorten:

Amfibieën en reptielen: 1166 *Triturus cristatus*, Kamsalamander

Invertebraten: 1014 *Vertigo angustior*, Nauwe korfslak

Planten: 1614 *Apium repens*, Kruipend moerasscherm

4.4.10.2.4. **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 habitattype)

Soorten:

Vissen: *Rhodeus amarus*, Bittervoorn

4.4.10.2.5. **SBZ-H West-Vlaams Heuvelland (BE2500003)**

Dit SBZ is aangemeld voor de volgende habitats en soorten:

Habitattypes bijlage I:

3150: Van nature eutrofe meren met vegetatie van het type *Magnopotamion* of *Hydrocharition*

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
9120: Eiken-Beukenbossen op zure bodem
9130: Beukenbossen van het type *Asperulo-Fagetum*
91E0: Overblijvende of relictbossen op alluviale grond (*Alnion glutinoso-incanae*)

Soorten van Bijlage II:
Bittervoorn *Rhodeus amarus*
Kamsalamander *Triturus cristatus*

Daarna zijn volgende soorten van Bijlage III relevant:
Brandt's vleermuis/Gewone baardvleermuis
Franjestaart
Gewone/grijze grootoorvleermuis
Kamsalamander
Laatvlieger
Ruige/gewone/kleine dwergvleermuis
Watervleermuis
Rosse vleermuis

4.4.10.2.6. FR3100475 Dunes flandriennes décalcifiées de Ghyvelde

Dit SBZ is aangeduid voor:

Habitats:
2120 Wandelende duinen op de strandwal met *Ammophila arenaria* (witte duinen)
2130 Vastgelegde duinen met kruidvegetaties (grijze duinen) (
2160 Duinen met *Hippophae rhamnoides*
2170 Duinen met *Salix arenaria*
2180 Beboste duinen van het Atlantische kustgebied
2190 Vochtige duinvalleien
3140 Wateren met kranswiervegetaties
6430 Voedselrijke ruigten
6510 glanshaver- en grote vossenstaartgraslanden

Soorten:
1040 nauwe korfslak

4.4.10.2.7. FR3100474 Dunes de la plaine maritime Flamande

Dit SBZ is aangeduid voor:

Habitats:
1110 Zandbanken
1140 Bij eb droogvallende slikwadden en zandplaten
2110 Embryonale wandelende duinen
2120 Wandelende duinen op de strandwal met *Ammophila arenaria* (witte duinen)
2130 Vastgelegde duinen met kruidvegetaties (grijze duinen) (
2160 Duinen met *Hippophae rhamnoides*
2170 Duinen met *Salix arenaria*
2180 Beboste duinen van het Atlantische kustgebied

2190 Vochtige duinvalleien
6510 glanshaver- en grote vossenstaartgraslanden

Soorten:

1365 gewone zeehond
1166 kamsalamander
1014 nauwe korflak

4.4.10.2.8. FR3102002 Bancs de Flandres

Aangeduid voor habitattype 1160 : bancs de sable à faible couverture permanente d'eau marine.

Aangeduid voor de soorten:

1351 Bruinvis *Phocoena phocoena*
1364 grijze zeehond *Halichoerus grypus*
1365 Gewone zeehond *Phoca vitulina*

4.4.10.2.9. Marien SBZ-H Vlaamse Banken

Dit SBZ is beschreven als uiterst waardevol voor de habitats zandbanken (1110) en de soorten Bruinvis, gewone zeehond, grijze zeehond. Ook is dit gebied van belang voor de bijlage I Vogelrichtlijnsoorten roodkeelduiker en de belangrijke trekvogels fuut, grote mantelmeeuw en zwarte zee-eend.

Dit gebied is daarnaast waardevol voor habitattype riffen (1170) en de soorten grote stern, visdief en als trekvogel de kleine mantelmeeuw.

Habitatrichtlijn						Vogelrichtlijn								
Bijlage I		Bijlage II				Bijlage I					Belangrijke trekvogels niet in Bijlage I			
Habitat-type		Soort												
Zandbanken (1110)	Riffen (1170)	Bruinvis (1351)	Gewone Zeehond (1365)	Grijze zeehond (1364)	Ffint (1103)	Roodkeelduiker (A001)	Dwergmeeuw (A177)	Grote Stern (A191)	Visdief (A193)	Dwergstern (A195)	Fuut (A691)	Grote mantelmeeuw (A187)	Kleine Mantelmeeuw (A183)	Zwarte zee-eend (A706)
A	B	A	A	A	D	A	BC	B	B	D	A	A	B	A

FIGUUR 4-11 MARIEN SBZ VLAAMSE BANKEN: EUROPESE BESCHERMDE HABITATTYPES EN SOORTEN WAARVOOR INSTANDHOUDINGSDOELSTELLINGEN BEPAALD WORDEN MET DE ALGEMENE BEOORDELING VAN HET EUROPESE BELANG VAN DE HABITATTYPEN OF SOORTEN'. BELANG BEPAALD VOLGENS DE RICHTSNOEREN VAN DE "STANDARD DATA FORM EXPLANATORY NOTE": A (UITERST WAARDEVOL), B (WAARDEVOL), C (BEDUIDEND), D (VERWAARLOOSBAAR).

4.4.10.2.10. Marien SBZ-V Belgisch deel van de Noordzee Zone 1

Dit SBZ werd aangeduid op basis van het BMM-rapport betreffende het ornithologisch belang van de Belgische zeegebieden (Haelters et al, 2004). Dit vogelrichtlijngebied is belangrijk als foerageer- of overwinteringsgebied voor een aantal kwetsbare vogelsoorten. Dit maritieme SBZ is als volgt gewaardeerd:

Habitatrichtlijn						Vogelrichtlijn								
Bijlage I		Bijlage II				Bijlage I			Belangrijke trekvogels niet in Bijlage I					
Habitat-type		Soort												
Zandbanken (1110)	Riffen (1170)	Bruinvis (1351)	Gewone Zeehond (1365)	Grijze zeehond (1364)	Fflint (1103)	Roodkeelduiker (A001)	Dwergmeeuw (A177)	Grote Stern (A191)	Visdief (A193)	Dwergstern (A195)	Fuut (A691)	Grote mantelmeeuw (A187)	Kleine Mantelmeeuw (A183)	Zwarte zee-eend (A706)
A	C	D	C	D	D	B	D	C	D	D	A	C	D	A

FIGUUR 4-12 MARIEM SBZ ZONE 1: EUROPESE BESCHERMDE HABITATTYPE EN SOORTEN WAARVOOR INSTANDHOUDINGSDOELSTELLINGEN BEPAALD WORDEN MET DE ALGEMENE BEOORDELING VAN HET EUROPESE BELANG VAN DE HABITATTYPE OF SOORTEN'. BELANG BEPAALD VOLGENS DE RICHTSNOEREN VAN DE "STANDARD DATA FORM EXPLANATORY NOTE": A (UITERST WAARDEVOL), B (WAARDEVOL), C (BEDUIDEND), D (VERWAARLOOSBAAR).

4.4.10.3. BESCHRIJVING VAN DE BESTAANDE TOESTAND

4.4.10.3.1. SBZ-V Westkust

Bron: *Agentschap voor Natuur en Bos. (2011). S-IHD rapport 30. Instandhoudingsdoelstellingen voor speciale beschermingszones BE2500001 Duingebieden inclusief IJzermonding en Zwin, BE2500121 Westkust, BE2501033 Het Zwin.*

In het Vogelrichtlijngebied 'Westkust' komen een aantal Bijlage I soorten voor. De voorkomende broedvogels zijn Blauwborst (ca. 5 bp), Boomleeuwerik, Kleine zilverreiger (0-3 bp), Kluut (1-6 bp), Strandplevier (0-1 bp) en Visdief (ca. 70 bp). Daarnaast is het gebied belangrijk als doortrek- en pleistergebied voor Bijlage I soorten zoals Kempshaan, Goudplevier, Zilvermeeuw en Wulp.

Het SBZ-V strekt zich uit over de duingebieden tussen Nieuwpoort en de Franse grens. De verschillende deelgebieden grenzen enerzijds vrijwel onmiddellijk aan het strand en worden anderzijds begrensd door de omliggende bebouwing. In het zuidoosten gaan ze over in het polderlandschap met landbouwgronden.

De zones binnen het SBZ-V zijn vooral van belang voor soorten van zachte substraten (zandstranden) en minder voor soorten van harde substraten (strandhoofden). Het strand fungeert hier als foerageergebied, terwijl de IJzermonding (Nieuwpoort) fungeert als hoogwatervluchtplaats. Verder bestaat er een functionele relatie tussen het strand/de zee en de polders onder de vorm van slaap- en voedseltrek (zie verder 'Vogelatlas').

4.4.10.3.2. SBZ-V IJzervallei

Bron: *Devos K. Natuur.oriolus 85 (1)*

Het Europees vogelrichtlijngebied 'IJzervallei' omvat het belangrijkste deel van de overstroombare broeken van de IJzer en de hele Handzamevallei, ook het aangrenzende landbouwgebied hoort erbij. De IJzervallei herbergt het erkende natuureservaat De Blankaart en het Vlaams natuureservaat IJzerbroeken. Meer dan 40 vogelsoorten, én hun leefgebieden, zijn er beschermd. Het gaat om watervogels, moerasvogels, weidevogels en roofvogels, die het moeras en de graslanden als biotoop hebben en waarvan sommige er in internationaal belangrijke aantallen voorkomen.

Het grootste deel van het gebied bestaat uit de zogenaamde 'broeken'; dit zijn laaggelegen, permanente graslanden die bij piekdebieten fungeren als een natuurlijk wachtbekken van de IJzer en Handzamevaart. Hierdoor treden in de IJzer- en Handzamebroeken periodieke winterse overstromingen op. De broeken worden doorsneden door talrijke waterlopen en een netwerk van sloten die zorgen voor de afwatering naar de IJzer. Op de rand van de IJzervallei is er een overgang naar de zandleemstreek waar een afwisselend landschap van akkers en graslanden te vinden is. Daar zijn lokaal relictten van het historisch landschap met veel kleinschalige landschapselementen aanwezig (hagen, houtkanten, knotbomen). Kenmerkend voor de IJzerbroeken zijn ook de zogenaamde aanzitputten die vroeger gebruikt werden voor de loerjacht op watervogels. In de broeken van Merkem is nog een oude eendenkooi bewaard gebleven. De Handzamevallei maakt onderdeel uit van het Vogelrichtlijngebied IJzervallei maar ligt enigszins geïsoleerd van de IJzerbroeken. Wat ecologische karakteristieken betreft zijn beide echter goed vergelijkbaar. De bodems in de IJzer- en Handzamevallei bestaan hoofdzakelijk uit een zware kleiige bovenlaag. Onder de kleilaag bevindt zich een grote variatie: er zijn plaatsen met een venige onderlaag (overdekte poelgronden), een eerder zandige ondergrond (overdekte kreekkruggen), of Pleistocene zandlemige ondergrond. Bovendien zijn in het verleden grote delen van de broeken uitgeveend, waardoor er in deze zones een grote heterogeniteit in de bodem is te vinden. Op hoger gelegen (niet overstroombare) plaatsen en op de randen van de vallei, bestaat de bodem uit natte zandleem.

In het Vogelrichtlijngebied liggen ook enkele grote waterplassen: de Blankaartvijver - onderdeel van het natuureservaat De Blankaart en het waterspaarbekken van De Watergroep. De Blankaartvijver is ongeveer 30 ha groot en is het resultaat van turfonginning in de 16de eeuw. De plas is over het algemeen zeer ondiep en wordt omgeven door moeilijk toegankelijke rietmoerassen en wilgenbroekbossen.

Het voorliggend gebied wordt gekenmerkt door het hoge aandeel landbouwbestemming: 4037 ha of 79% van het Vogelrichtlijngebied.

4.4.10.3.3. SBZ-H Duingebieden inclusief IJzermondig en Zwin (BE2500001)

Bron: *Voorgangsdokument Natura 2000 – Duingebieden, Agentschap Natuur en Bos*

Dit gebied omvat alle interessante duingebieden aan onze kust, inclusief de IJzermondig en enkele binnenduinen. Het kustmilieu is gekenmerkt door de grote verscheidenheid aan milieutypes en een aantal zeer specifieke milieumomstandigheden en processen. Bepalend voor deze verscheidenheid zijn de overgangen van strand (met lokaal voorduinen) over kalkrijke en meer kalkarme duinen tot polder, zoutwaterslikken en -schorren en de zeer gevarieerde geomorfologie van het duingebied zelf.

Onderstaande tabel geeft de stand van zaken weer van de realisatie van de taakstelling, met name van de oppervlakte doelen, op basis van het passend beheer.

TABEL 4-30 OPPERVLAKTEBALANS IN HECTARE (FEBRUARI 2017)

BE2500001 - Duingebieden inclusief IJzermonding en Zwin

Habitat code	totaal doel	met passend beheer	openstaande taakstelling
1130	41,9	42,1	0
1140	371	371,2	0
1310***	42	36,5	5,5
1320	1,5	1,5	0
1330	103	95,4	7,6
2110	14	7,3	6,7
2120	484	321,1	162,9
2130	732	586,6	145,4
2150	3	0,8	2,2
2160	595,2	553,1	42,1
2170	81	73,8	7,2
2180	456	357,3	98,7
2190	98	103,5	0

4.4.10.3.4. SBZ-H Bossen, heiden en valleigebieden van zandig Vlaanderen: westelijk deel (BE2500004)

Bron: *Voorgangsdocumenten Natura 2000 – Zandig Vlaanderen West, Agentschap Natuur en Bos*

Dit gebied is gelegen in de noordoostelijke helft van de provincie West-Vlaanderen. Het omvat beekvalleien en brongebieden met bossen, natte graslanden, droge en vochtige heide, en waardevolle graslandrelictten. Er is een variatie van beekvalleien en brongebieden met beekbegeleidende bossen, natte graslanden, laagveenrelictten, zuurminnende bossen en naaldhout, droge en vochtige heide(relictten), heischrale en glanshavergraslandrelictten. Er is dringend een kwaliteitsverbetering en vergroting van de bos- en heidegebieden nodig. Momenteel zijn de waardevolle leefgebieden klein en versnipperd. Het herstel van goed ontwikkelde beekvalleien en een netwerk van aaneengesloten moeras- en natte graslanden zijn noodzakelijk voor het behoud van waardevolle vegetaties en bijhorende diersoorten.

Onderstaande tabel geeft de stand van zaken weer van de realisatie van de taakstelling, met name van de oppervlakte doelen, op basis van het passend beheer.

TABEL 4-31 OPPERVLAKTEBALANS IN HECTARE (FEBRUARI 2017)

BE2500004 - Bossen, heiden en valleigebieden van zandig Vlaanderen: westelijk deel

Habitat code	totaal doel	met passend beheer	openstaande taakstelling
2330	5	1,9	3,1
3130	7	15,1	0
3150	5	20	0
3260(km)*	12	0	12
4010	17	14,7	2,3
4030	28	34,3	0
6230	95	93,6	1,4
6410	11	16	0
6430	9	5,6	3,4
6510	7	3,5	3,5
7140	6	1,8	4,2
9120	1635	1,184,2	450,8
9160	144	10,1	133,9
91E0	224	106,3	117,7

4.4.10.3.5. SBZ-H Westvlaams Heuvelland (BE2500003)

Bron: *Gebiedsvisie natuur Heuvelland 2011 Dochy O. INBO*
en *VoorgangsdOCUMENTEN Natura 2000 – West-Vlaams Heuvelland, Agentschap Natuur en Bos*

Het SBZ-H 'West-Vlaams Heuvelland' wordt gekenmerkt door een gevarieerd landschap met talrijke bossen en een belangrijk aandeel oud bos, bronnen, beekvalleien met relictten van halfnatuurlijke graslanden, heiderelictten en veel kleine landschapselementen (poelen, oude bomenrijen en houtkanten). Typische biotopen voor de streek zijn gerelateerd aan: - bronnen en bronbeekjes: bron, bronbos, dottergrasland - beekvalleien: broekbos, overstroombaar essenbos met rijke voorjaarsflora, vochtige graslanden en ruigtes - hellingen: bossen met Wilde hyacint - zandige bodems, zeer lokaal op de toppen van de bergen en op sommige hellingen waar een zandige laag dagzoomt, ook in de leperboog: vochtige tot droge heide Buiten de bergen is de abiotische variatie op korte afstanden veel minder. De meest zeldzame, kwetsbare of bedreigde gebieden zijn hier vooral nog te vinden in beekvalleien en in (met name de oude) kleine landschapselementen.

Naast de natuurfunctie heeft het Habitatrichtlijngebied voornamelijk een landbouwkundig gebruik en heeft het een recreatieve functie.

Onderstaande tabel geeft de stand van zaken weer van de realisatie van de taakstelling, met name van de oppervlakte doelen, op basis van het passend beheer.

TABEL 4-32 OPPERVLAKTEBALANS IN HECTARE (FEBRUARI 2017)

BE2500003 - Westvlaams Heuvelland

Habitat code	totaal doel	met passend beheer	openstaande taakstelling
3150	3,2	0	3,2
4010	0,1	0	0,1
4030	0,5	0,9	0
6230	6	5	1
6410	0,1	0	0,1
6430	15	34,1	0
6510	10	7,5	2,5
9120	659	479,2	179,8
9130	575	282,5	292,5
91E0	77	49,1	27,9

4.4.10.3.6. Marien SBZ-H Vlaamse Banken

Bron: *Belgische Staat. 2016. De omschrijving van de instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000 gebieden in het Belgische deel van de Noordzee - Habitat- en Vogelrichtlijn. Federale Overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu, DG Leefmilieu, Brussel, België: 38 pp en [N2K BEMNZ0001 dataforms \(europa.eu\)](https://dataforms.europa.eu)*

Het habitatrichtlijngebied "Vlaamse Banken" werd, op basis van de studie van Degraer et al. (2009) aangeduid ter bescherming van 'permanent met zeewater bedekte zandbanken' (Habitattype 1110). Binnen dit zandbankencomplex zijn ook biogene aggregaties van de schelpkokerworm *Lanice conchilega* en geogene grindbedden aanwezig die als habitattype 1170 'riffen' beschouwd kunnen worden. Het uitgebreide gebied van 1009,94 km² omvat het mariene gebied tussen Oostende en de Franse grens vanaf de kustlijn tot ca. 44 km in zee.

Het gaat om een dynamisch gebied met ondiepe zandbanken, relatief goed bewaard in hun natuurlijke toestand, met wat dieper gelegen geulen (tot ca -30 meter bij laagwater) tussen de zandbanken. Het gebied is gelegen in het zuidwestelijke deel van het Belgische deel van de Noordzee (BNZ) en omvat een aantal zandbankcomplexen, zoals de kustbanken (Trapegeer, Broersbank, De Doever, de Stroombank en Nieuwpoortbank, de Oostende Bank en de Smalbank), de Vlaamse Banken (Kwintebank, Middelkerkebank, Buiten Ratel en Oostdijck), de Hinderbanken (Westhinder, Noordhinder) en de Fairy Bank.

Het habitat type "permanent met zeewater van geringe diepte overstroomde zandbanken" (code 1110) bedekt het gehele gebied. Vier algemeen voorkomende macrobenthische gemeenschappen kunnen worden onderscheiden in de subtidale mobiele substraten van dit gebied (en het Belgische deel van de Noordzee). Deze gemeenschappen worden elk gekenmerkt door karakteristieke soorten, diversiteit en dichtheid en worden elk in een specifieke en goed-gedefinieerde omgeving waargenomen (Degraer et al. 2009).

De grindbedden komen wijd verspreid voor in de Vlaamse Banken en vooral in de geulen tussen de banken. Deze gebieden herbergen nog steeds een rijke fauna en flora met een hoge soortenrijkdom. Uit vergelijking met de huidige soortensamenstelling van het macrobenthos van de grindbedden kan worden afgeleid dat er zich heel sterke wijzigingen in soortensamenstelling hebben voorgedaan. Toch worden er nog steeds verschillende unieke soorten voor het BNZ aangetroffen o.a de priktolhoorn *Calliostoma zizyphinum*. Vooral de fauna van in stenen borende en in holten levende soorten, zoals *Barnea parva*, *Gastrochaena dubia*, *Kellia suborbicularis* en *Hiatella spp.* is uniek. Grindbedden vervullen een belangrijke functie als broed- en kinderkamer, dikwijls voor soorten die al onder een verhoogde (visserij)druk staan.

De *Lanice conchilega* (Schelpkokerworm) aggregaties structureren de gemeenschap op een verregaande manier. Op plaatsen waar de Schelpkokerworm aggregaties vormt, verhoogt de soortenrijkdom vier tot zes keer hoger en is het aantal dieren dat er voorkomt tot 34 keer hoger. De aggregaties van Schelpkokerwormen veroorzaken lokale sedimentaccumulaties, waardoor duidelijk afgelijnde structuren ontstaan met specifieke fysische kenmerken. Deze duidelijk afgelijnde microhabitats worden afgewisseld door zones waar geen Schelpkokerwormenaggregaties voorkomen, wat een oppervlaktestructuur genereert van lage heuvels met ondiepe depressies. Dit habitat is van belang voor hogere trofische niveaus zoals juveniele platvis en vogels. Deze implicaties voor zowel het macrobenthos als voor andere trofische niveaus (bottom-up) en belangrijke bodemprocessen (top down) betekent dat deze aggregaties belangrijk zijn voor het functioneren van het mariene ecosysteem.

4.4.10.3.7. Marien SBZ-V Belgisch deel van de Noordzee Zone 1

Bron: Belgische Staat. 2016. De omschrijving van de instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000 gebieden in het Belgische deel van de Noordzee - Habitat- en Vogelrichtlijn. Federale Overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu, DG Leefmilieu, Brussel, België: 38 pp

Dit vogelrichtlijngebied van 110,01 km² omvat het mariene gebied voor Koksijde. Het bestaat uit zeer ondiepe zandbanken als de depressies tussen deze zandbanken. Bij laagwater bevinden de toppen of kruinzones van deze zandbanken zich op nauwelijks enkele meters diepte en vallen bij laagwater soms plaatselijk droog. De banktoppen, geulen en watermassa hebben een eigen fauna die belangrijk is als voedselbron voor de verschillende zeevogels.

Het gebied is door de geringe diepte grotendeels ontoegankelijk voor scheepvaart en is vooral 's winters aantrekkelijk voor de rustminnende soorten (fuut, roodkeelduiker en zwarte zee-eend). Vooral futen hebben een sterke voorkeur voor het gebied en komen er soms in grote aantallen voor (tot > 1% van de Europese populatie en tot 15 % van de totale populatie van onze Noordzee). Sinds 2000 worden er meer zwarte zee-eenden waargenomen maar hun aantallen blijven toch meestal beperkt (gemiddeld rond de 450 exemplaren, maar soms ook wel meerdere duizenden).

Het gebied is voor zeevogels ook belangrijk om voedsel te vinden (te foerageren) en te rusten. Het is aangewezen als speciale beschermingszone vanwege het belang voor de fuut en de grote stern. In het gebied komen tevens belangrijke aantallen roodkeelduikers, zwarte zee-eenden, dwergmeeuwen, kleine mantelmeeuwen en grote mantelmeeuwen voor. Enkel voor de visdief en de dwergstern is dit gebied niet belangrijk.

Dit Vogelrichtlijngebied overlapt voor een deel het Ramsargebied "Vlaamse Banken" dat tot een diepte van 6 m beneden laag laagwaterspring gaat en dat aangeduid is voor de daar verblijvende Zee-eenden en Futen (*Melanitta nigra*, *Melanitta fusca*, *Somatoria molissima* en *Podiceps cristatus*).

4.4.10.3.8. Soorten van bijlage II en IV van de Habitatrichtlijn

Op het schaalniveau van voorliggend plan is het niet mogelijk een analyse te maken van de voorkomende bijlage II en IV-soorten per deelgebied. Wel is het zo dat verschillende gebieden gekend zijn voor diverse vlermuizensoorten, voornamelijk langsheen waterlopen en ter hoogte van waterrijke gebieden.

4.4.10.4. BESCHRIJVING VAN DE EFFECTEN

4.4.10.4.1. 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 Westhoek. Daarnaast stelt de vervoerregio voorop om ook de nabijheid en leefbaarheid te verbeteren. Hiertoe formuleert het plan bouwstenen en acties.

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 infrastructuren of door het voorzien van verlichting bij op heden niet-verlichte infrastructuren.

4.4.10.4.2. Effectbeschrijving bouwstenen

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.

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

Bouwsteen	bijkomende verhardingen (ecotoopinname, versnippering, impact op hydrologische standplaatskenmerken)	Andere impact op de hydrologie	bijkomende verlichting	bijkomende geluidverstoring	Atmosferische verzuring en vermisting
<u>Veiligheid</u>					
· Wegwerken van de gevaarlijke punten, met prioriteit voor zwarte punten voor fietsers;					
· Schoolomgevingen gelegen aan zowel gewestwegen als lokale wegen veiliger inrichten;					
· Ontvlechten van verkeersinfrastructuren en netwerken;					
· Snelheidsbeperking van maximum 30 km/u in schoolomgevingen, woonwijken en dorpskernen;					
· Maximaal weren van vrachtverkeer inclusief landbouwvoertuigen uit de kernen van de gemeenten en schoolomgevingen tijdens spitsuren, o.a. door toepassing van het Charter Wegtransport en via aangepaste GPS-geleiding en aangepaste venstertijden;					
· Veiligheid van actieve weggebruikers verhogen door inzetten op ongelijkgrondse kruisingen of maximaal werken met conflictvrije regelingen bij gelijkgrondse kruisingen;					
· Ontwikkelen van vergevingsgezinde fietsinfrastructuur en wegen om letsels bij ongevallen te beperken;					
· Inzetten op politiecontroles ter handhaving van onveilig en asociaal gedrag in het verkeer (o.a. ook tonnagebeperkingen als snelheidsbeperkingen);					
· Sensibilisering en educatie van alle verkeersdeelnemers.					
<u>Ruimte</u>					
· Minimum een modal split halen met een aandeel van 40% duurzame verplaatsingen tegen 2024. Hierbij zal in de eerste plaats ingezet worden op de fiets;					
· 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 de fiets en OV als verplaatsingsmiddelen voor het woon-werkverkeer door het creëren van nabijheid, een mentaliteitsverandering en sensibilisering;					
· Maximaal inzetten op het wegwerken van missing links binnen het huidige fietsnetwerk en op het verder verhogen van het functioneel fietsgebruik. Dit zal ondersteund worden door structurele verbeteringen aan bestaande fietsinfrastructuur en door bedrijven te stimuleren bedrijfsvervoerplannen op te stellen;					
· Maximaal inzetten op directe en veilige fietsverbindingen tussen tewerkstellingspolen en de dichtstbijzijnde woonkernen;					
· 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;					

Bouwsteen	bijkomende verhardingen (ecotoopinname, versnippering, impact op hydrologische standplaatskenmerken)	Andere impact op de hydrologie	bijkomende verlichting	bijkomende geluidverstoring	Atmosferische verzuring en vermesting
<ul style="list-style-type: none"> Proactief inzetten op nabijheid voor nieuwe ontwikkelingen: rond strategische collectieve vervoerknooppunten, op plaatsen met aanvaardbare afstanden en vlotte, veilige verbindingen voor voetgangers en fietsers naar een voldoende pakket aan basisvoorzieningen etc; Verhogen van de dichtheid van (nieuwe) woonontwikkelingen op plaatsen met voldoende gunstige OV- en fietsbereikbaarheid en een voldoende basisvoorzieningenniveau; Slim omgaan met invulling van schaarse bedrijventerreinen nabij spoorwegen en waterwegen; <p>Terugdringen van het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem en overmatige verharding zo veel mogelijk wegnemen.</p>					X X X X
<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
<u>Fietsverkeer</u>					
<ul style="list-style-type: none"> 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; Verknopen van alle bedrijventerreinen met een regionale mobiliteitsvraag met het BFF en/of fietssnelwegennet; Veiligheid verhogen nabij scholen en op gevaarlijke fietsovergangen en kruispunten, prioriteit om conflicten met vrachtverkeer te vermijden; Fix the mix concept toepassen in (ver)stedelijk(t)e gebieden en kernen Landbouwwegen inzetten als autoluwe, alternatieve fietsroutes mits de nodige maatregelen; 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. 	X X		X X X		X X X X X X
<u>Openbaar vervoer</u>					
<ul style="list-style-type: none"> Versterken van het openbaar vervoer door toekomstige ruimtelijke ordening hier op te richten; 					X

Bouwsteen	bijkomende verhardingen (ecotoopinname, versnippering, impact op hydrologische standplaatskenmerken)	Andere impact op de hydrologie	bijkomende verlichting	bijkomende geluidverstoring	Atmosferische verzuring en vermesting
<ul style="list-style-type: none"> · Optimaal afstemmen van het aanbod ter hoogte van de hoppinpunten, knooppunten, haltes; · Verbeteren van aanbod (frequentie, amplitude) en kwaliteit (commerciële snelheid, betrouwbaarheid); · Creëren van een aantrekkelijk alternatief voor de auto met een focus op (middel)lange afstanden en de link met omliggende vervoerregio's; · Versterken van het openbaar vervoer aanbod tijdens toeristische periodes en naar toeristische attractiepolen. · Stimuleren van de modal shift richting duurzame vervoersmodi, waarbij het OV zich bijkomend zal richten op verplaatsingen op (middel)lange 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 X X X X
<u>Autoverkeer</u>	<ul style="list-style-type: none"> · Uitfasering voertuigen op klassieke brandstoffen; · Terugdringen aantal gereden autokilometers door o.a. aantrekkelijker maken van duurzame modi; - Inzetten op het vermijden van verplaatsingen en het beperken van de lengte van de verplaatsingen voor o.m. woon-werkverplaatsingen (stimuleren thuiswerk, nabijheid tewerkstellingsplaats) · Stimuleren van de deelwaggen; · 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; 				X X X X
<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; · Combinatie van de wagen met alternatieve modi aantrekkelijker maken door o.a. de uitbouw van mobipunten en de gratis stationsparkings; · Toekomstig beleid via parkeerverordening die het gebruik van de fiets en het andere duurzame vervoersmodi aantrekkelijker maakt dan de auto door een parkeernorm te hanteren en de nabijheid van fietsparkings. · Betere en veiligere parkeermogelijkheden voor de fiets; 	X	X	X	X X X

Bouwsteen	bijkomende verhardingen (ecotoopinname, versnippering, impact op hydrologische standplaatskenmerken)	Andere impact op de hydrologie	bijkomende verlichting	bijkomende geluidverstoring	Atmosferische verzuring en vermesting
<ul style="list-style-type: none"> Weren van geparkeerde vrachtwagens uit de kernen en deze maximaal opvangen op privaat terrein van betreffende bedrijven; Aanleggen van extra bovenlokale vrachtwagenparkings, enerzijds langsheen de autostrades (met de nodige beveiliging) en anderzijds nabij bedrijven. 	X		X	X	
<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. Maximaal inzetten op de modal shift-doelstelling. 				X	X
				X	X
				X	X
					X
<u>Vrachtrouten netwerk</u>					
<ul style="list-style-type: none"> Invoeren van een nieuw regionaal vrachtrouten netwerk dat bedrijventerreinen 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 tonnagebepalingen, toepassen van venstertijden in kernen en schoolomgevingen. 				X	
<u>Logistiek</u>					
<ul style="list-style-type: none"> Inzetten op alternatieven voor goederentransport over de weg (via het water- of spoornetwerk) Betere ontsluiting via het water: optimaliseren van binnenvaart in Veurne, Diksmuide en Ieper door het voorzien van regionale overslagcentra, verbinding via Nieuwpoort met havens van Oostende en Zeebrugge; Voldoende diepgang vaarwegen voorzien door onderhoudsbaggerwerken; Opportunities spoornetwerk onderzoeken te Ieper; 	X				X
					X
		X			
					X

Ruimtebeslag

Alle maatregelen die potentieel leiden tot nieuwe verhardingen en infrastructuren:

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

Specifiek voor lichtverstoring:

- **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 ter hoogte van kwetsbare gebieden verbetert. Een aanzienlijke toename van rustverstoring wordt bijgevolg uitgesloten.

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.

De bouwstenen wegencategorisering en vrachtroutenetwerk leiden tot een beter geluidsklimaat door dat deze inzet op het vrij houden van kwetsbare locaties.

Wijziging van de grondwaterstand

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

Aanvullen ook bouwsteen logistiek: voldoende diepgang vaarwegen voorzien door onderhoudsbaggerwerken

Meerdere beschermde natuurtypes zijn verdroginggevoelig. Bij aanleg moet verdroging en wijziging van waterkwantiteit en -kwaliteit vermeden worden. 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 mogelijks impact door eventuele kunstwerken waarvoor de constructie bemaling vereist.

Bij de afvoetsing 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 luchtemissies. 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.

4.4.10.4.3. 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 wordt 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:

Actienr.	Omschrijving actie	Nabijheid SBZ?	Aandachtspunten			
			Ecotoopinname	Versnippering en barrière	Verstoring	Wijziging hydrologie
3.3	Verder vervolledigen van het fietsnetwerk en wegwerken van de zwakke schakels en zwarte fietspunten, volgens de prioritering vooropgesteld in de visienota.	nee	nvt	nvt	nvt	nvt
3.14	Herverdelen van de ruimte volgens het STOP-principe naargelang de wegencategorisering.					
3.19	Verkeersveilig inrichten van alle schoolomgevingen en schoolroutes.	nee	nvt	nvt	nvt	nvt
6.2	Aanleggen van randparkings en P+R's en relatie leggen tussen P+R-parkings en centra.	SBZ-H Duingebieden	Inname is te vermijden door situering buiten SBZ.	De situering moet gebundeld gebeuren met bestaande infrastructuur.	Afhankelijk van de situering, moeten maatregelen genomen worden om een versturende impact te vermijden.	Door gepaste keuzes op vlak van locatie, inrichting en ontwerp is impact te vermijden.
6.2	Aanleggen van carpoolparkings langs belangrijke verkeersassen en knooppunten	SBZ-H Duingebieden	Inname is te vermijden door situering buiten SBZ.	De situering moet gebundeld gebeuren met bestaande infrastructuur.	Afhankelijk van de situering, moeten maatregelen genomen worden om een versturende impact te vermijden.	Door gepaste keuzes op vlak van locatie, inrichting en ontwerp is impact te vermijden.
6.4	Aanleg van extra bovenlokale vrachtwagenparkings	SBZ-H Duingebieden	Inname is te vermijden door situering buiten SBZ.	De situering moet gebundeld gebeuren met bestaande infrastructuur.	Afhankelijk van de situering, moeten maatregelen genomen worden om een versturende impact te vermijden.	Door gepaste keuzes op vlak van locatie, inrichting en ontwerp is impact te vermijden.
7.1	Uitbouw regionale overslagcentra (onderzoeken en benutten mogelijkheden in Veurne, Diksmuide en leper)	SBZ-V Ijzervallei	Inname is te vermijden door situering buiten SBZ.	De situering moet gebundeld gebeuren met bestaande infrastructuur.	Afhankelijk van de situering, moeten maatregelen genomen worden om een versturende impact te vermijden.	Door gepaste keuzes op vlak van locatie, inrichting en ontwerp is impact te vermijden.
7.2	Aanpakken aandachtspunten kanaal Plassendale – Nieuwpoort.	SBZ-H Duingebieden	Inname is te vermijden door situering buiten SBZ.	De situering moet gebundeld gebeuren met bestaande infrastructuur.	Afhankelijk van de situering, moeten maatregelen genomen worden om een versturende impact te vermijden.	Door gepaste keuzes op vlak van locatie, inrichting en ontwerp is impact te vermijden.
7.7	Uitbouw (capaciteit) van River terminals Roeselare en Wielsbeke.	nee	nvt	nvt	nvt	nvt

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 versturende impact 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.

4.4.10.5. GRENSOVERSCHRIJDENDE IMPACT

Voor de mariene SBZ en deze in Frankrijk 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 Frankrijk.

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

Volgens de huidige wegcategorisering is de E40 de enige hoofdweg in de vervoerregio. Deze doorkruist de gemeenten De Panne en Veurne en ligt in het noordwesten van de vervoerregio. In het noorden liggen enkele primaire wegen (type II) die deel uitmaken van de kamstructuur van de kust en de N369 die Diksmuide verbindt met Middelkerke. In het zuidelijke deel van de VVR ligt de A19 met aansluitend de N38 (primaire weg type II), die de VVR doorkruist vanaf de grens met Frankrijk over Poperinge en Ieper richting Kortrijk. Wat betreft de secundaire wegen (type I) zijn de belangrijkste de N8 (Veurne – Ieper), de N369 (Diksmuide – Ieper), de N313 (Roeselare – Ieper) en de N35 (Veurne – Kortemark). Het verkeer op deze verkeersassen zorgt voor een belangrijke bijdrage aan de broeikasgasemissies vanuit de Westhoek.

De steden Ieper en Poperinge maakten in het kader van hun klimaatplan (2021) een risico- en kwetsbaarheidsanalyse, weergegeven in onderstaande tabel.

Hieruit blijkt dat extreme temperatuursomstandigheden en hitte in belangrijke mate toe zullen nemen. De jaargemiddelde temperatuur verhoogt; zomers worden warmer en winters kennen minder vriesdagen. De gemiddelde winterneerslag neemt toe – de gemiddelde zomerneerslag neemt af.

Ook het aantal potentieel gehinderden (kwetsbaarheden) zal in belangrijke mate stijgen. Meer mensen lopen het risico getroffen te worden door wateroverlast ofwel door de toegenomen frequentie ofwel doordat gebieden die momenteel nog niet getroffen worden, in de toekomst wel getroffen kunnen worden. In het toekomstig klimaat zijn de gezondheidsrisico's ten gevolge van hitte groter.

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 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.

TABEL 4-33 RISICO- EN KWETSBAARHEIDSANALYSE KLIMAATPLAN 2030 STAD IEPER EN STAD POPERINGE

thema	indicator	eenheid	POPERINGE					IEPER				
			huidig	2030	2050	2075	2100	huidig	2030	2050	2075	2100
Droogte	Droogte-duur (agrarisch) in dagen per jaar	aantal dagen / jaar	4,4		8,1		17,0	5,5		9,9		20,6
Droogte	Droogte-duur (hydrologisch) in dagen per jaar	aantal dagen / jaar	18,3		26,1		44,0	18,3		26,4		45,0
Droogte	Droogte-intensiteit (agrarisch)	cum mm ³ /mm ³	0,2		0,3		0,8	0,2		0,4		0,9
Droogte	Kwetsbare ecotopen met significante droogtestress (%)	%	0,0		23,6		36,4	1,5		27,2		31,1
Droogte	Laagwaterdebiet (extreem droog) % bijna droge waterlopen (< 0.25 liter/s)	% met minder dan 0,25 liter/s	25,3		28,0		38,8	77,2		77,2		85,3
Droogte	Laagwaterdebiet (gemiddeld) % bijna droge waterlopen (< 0.25 liter/s)	% met minder dan 0,25 liter/s	6,6		9,4		14,2	70,6		75,1		76,3
Droogte	Landbouwpercelen met significante droogtestress (%)	%	0,0		18,2		36,1	0,3		18,5		26,9
Droogte	Relatief bodemvocht (jaargemiddeld) %	%	52,2		48,5		43,8	49,2		45,5		41,4
Droogte	Toename extreme droogte-duur (agrarisch)	aantal dagen / jaar			4,1		27,2			6,2		29,7
Droogte	Toename extreme droogte-duur (hydrologisch)	aantal dagen / jaar			0,0		5,2			0,7		6,9
Hitte	Aantal door hitte getroffen (0-4 en 65+)	aantal	0	0	4927		5208	0	0	9240		9359
Hitte	Aantal hittegolfdagen per jaar	aantal	2,2	7,6	13,5		42,6	2,5	8	14,1		43,9
Hitte	Aantal hittegolfgaaddagen (°C.dag)	°C.dag	6,5	30,4	62,2		253,7	7,3	32,5	65,4		264,5
Hitte	Aantal kwetsbare instellingen met hittestress	aantal	0	0	62		63	0	0	90		91
Hitte	Percentage hitte getroffen (0-4 en 65+)	%	0	0	94,6		100	0	0	98,7		100
Hitte	Percentage kwetsbare instellingen met hittestress	%	0	0	98		100	0	0	99		100
Klimaat	Lengte droge periode (dagen)	aantal	25	37,1	43,2	50,8	58,3	24,8	36,9	42,8	50,4	57,9
Klimaat	Aantal dagen met zware neerslag	aantal	2,9	6,6	8,5	10,8	13,1	3,1	7	8,9	11,3	13,7
Klimaat	Aantal dagen per jaar met neerslag	aantal	188,4	165,5	153,2	137,3	123,4	189,9	167,1	154,8	139,1	125,5
Klimaat	Aantal droge dagen per jaar (meteorologisch)	aantal dagen / jaar	176,6	199,5	211,8	227,7	241,6	175,1	197,9	210,2	225,9	239,5
Klimaat	Aantal vorstdagen	aantal	22,7	20	15,5	9,3	5,5	26,2	23,1	17,8	10,7	6,3
Klimaat	Extreme neerslag eens per 20 jaar (mm per bui)	mm per bui	52,8	59,7	64,4	72,9	89,3	55,8	63	68	76,9	94,2
Klimaat	Extreme neerslag eens per jaar (mm per bui)	mm per bui	26,4	28,3	29,6	31,7	36,2	27,9	29,8	31,2	33,4	38,2
Klimaat	Gemiddelde jaarlijkse windsnelheid (m/s)	m/s	4,9	4,9	5	5	5,1	4,9	4,9	5	5	5,1
Klimaat	Gemiddelde maandtemperatuur	°C	117,5		157,4		190,9	117,4		157,7		191,1
Klimaat	Gemiddelde temperatuur (°C) per jaar	°C	9,8	12	13,1	14,5	15,9	9,8	12	13,1	14,5	15,9
Klimaat	Gemiddelde temperatuur (°C) winter	°C	3,6	5,5	6,5	7,7	9	3,5	5,5	6,5	7,7	8,9
Klimaat	Gemiddelde temperatuur (°C) zomer	°C	16,1	19	20,5	22,3	24,1	16,2	19,1	20,6	22,4	24,2

thema	indicator	eenheid	POPERINGE					IEPER				
			huidig	2030	2050	2075	2100	huidig	2030	2050	2075	2100
Klimaat	Gemiddelde windsnelheid (m/s)	m/s	14,5	9,7	9,8	10	15,2	14,5	9,7	9,8	9,9	15,1
Klimaat	Lengte groeiseizoen	aantal dagen	295,6	301,5	310,3	322,2	331	296,3	302,2	311,1	322,9	331,8
Klimaat	Neerslagtotaal (mm) per jaar	mm	759,9	812,9	858,5	926,8	959	777,6	832	878,7	948,7	981,3
Klimaat	Neerslagtotaal (mm) winter	mm	205,3	207,6	219,1	238,3	264,6	212,5	214,5	226,4	246,3	273,9
Klimaat	Neerslagtotaal (mm) zomer	mm	162,3	145	132	110,8	100,3	171,7	152,8	139	116,7	106,2
Klimaat	Neerslagtotaal per maand	mm	783,7		820,3		858,8	801,9		840		876,8
Klimaat	Potentiële verdamping per maand	mm	514,1		576		708,6	516,7		578,8		712
Klimaat	Potentiële verdamping per seizoen	mm	271,1	288,5	302,7	325,4	336,6	272,8	290,2	304,4	327,3	338,5
Klimaat	Totale jaarlijkse verdamping (mm)	mm	527	566	598	645	666	529	568	599	647	668
Klimaat	Tropische dagen	aantal	2	12,4	15,4	20,4	29,1	2,4	13,1	16,1	21,1	30,5
Klimaat	Tropische nachten	aantal	0,5	17,1	23,1	31,1	41,8	0,5	17,8	23,8	31,8	42,9
Overstroming	Aantal gebouwen met overstroming	aantal	136		230			100		148		
Overstroming	Aantal kwetsbare instellingen met overstroming	aantal	0		0			1		1		
Overstroming	Gemiddelde van de maximale waterdiepte bij overstroming	cm	96		103,2			79,1		86,5		
Overstroming	Percentage gebouwen met overstroming	%	1,3		2,2			0,6		0,9		
Overstroming	Percentage kwetsbare instellingen met overstroming	%	0		0			1,1		1,1		
Wateroverlast	Aantal gebouwen met wateroverlast	aantal	535		953			1295		1925		
Wateroverlast	Aantal kwetsbare instellingen met wateroverlast	aantal	7		9			5		13		
Wateroverlast	Gemiddelde van de maximale waterdiepte bij wateroverlast	cm	45		46			46,4		48,1		
Wateroverlast	Percentage gebouwen met wateroverlast	%	5		9			7,5		11,1		
Wateroverlast	Percentage kwetsbare instellingen met wateroverlast	%	11,1		14,3			5,5		14,3		

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.

Klimaatplan Westhoek (Klimaatplan Westhoek 2030. Westhoek Naar Morgen.2022)

- Op basis van het expertenrapport, veronderstellen we een toename van de vervoersvraag voor personen en lichte vracht van 15% tegen 2050. Een actief locatiebeleid van de stad Westhoek moet in staat zijn om deze verwachte stijging van de vervoersvraag minstens gelijk te houden. Dit veronderstelt dat de inplanting van de stedelijke functies (woning, voorzieningen, werkgelegenheid, onderwijs, zorg) wel overdacht gebeurt, zodat de vervoersvraag van personen en lichte vracht effectief daalt.
- De toename van de vervoersvraag voor zwaar vervoer (vrachtwagens) wordt geraamd op 35% tegen 2050. Dit kan door maximaal de duurzame alternatieven (via pijpleiding, spoor, binnenvaart) te exploreren, als alternatief voor het opvangen van de verwachte toename van goederentransport.

- Streefdoel is géén netto stijging van zowel het personenvervoer als het goederenvervoer door een zeer actief locatiebeleid (dienstverlening en voorzieningen beschikbaar/bereikbaar maken) en een actieve heroriëntatie van o.a. de werking en de transportmodi van de haven zodat deze minder afhankelijk wordt van een goederenstroom via de weg. Het kunnen behouden van deze transportvraag op het niveau 2021 moet voorkomen dat de CO₂-uitstoot stijgt.

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.

TABEL 4-34 MILIEUEFFECTEN BOUWSTENEN RECEPTOR KLIMAAT

Bouwsteen	Klimaatmitigatie	Klimaatadaptatie
<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; · Ontvlechten van verkeersinfrastructuren en netwerken; · Snelheidsbeperking van maximum 30 km/u in schoolomgevingen, woonwijken en dorpskernen; · Maximaal weren van vrachtverkeer inclusief landbouwvoertuigen uit de kernen van de gemeenten en schoolomgevingen tijdens spitsuren, o.a. door toepassing van het Charter Wegtransport en via aangepaste GPS-geleiding en aangepaste venstertijden; · Veiligheid van actieve weggebruikers verhogen door inzetten op ongelijkgrondse kruisingen of maximaal werken met conflictvrije regelingen bij gelijkgrondse kruisingen; · Ontwikkelen van vergevingsgezinde fietsinfrastructuur en wegen om letsels bij ongevallen te beperken; · Inzetten op politiecontroles ter handhaving van onveilig en asociaal gedrag in het verkeer (o.a. ook tonnagebeperkingen als snelheidsbeperkingen); · Sensibilisering en educatie van alle verkeersdeelnemers. 		
<u>Ruimte</u> <ul style="list-style-type: none"> · Minimum een modal split halen met een aandeel van 40% duurzame verplaatsingen tegen 2024. Hierbij zal in de eerste plaats ingezet worden op de fiets; · 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 de fiets en OV als verplaatsingsmiddelen voor het woon-werkverkeer door het creëren van nabijheid, een mentaliteitsverandering en sensibilisering; 		

Bouwsteen	Klimaatmitigatie	Klimaatadaptatie
<ul style="list-style-type: none"> · Maximaal inzetten op het wegwerken van missing links binnen het huidige fietsnetwerk en op het verder verhogen van het functioneel fietsgebruik. Dit zal ondersteund worden door structurele verbeteringen aan bestaande fietsinfrastructuur en door bedrijven te stimuleren bedrijfsvervoerplannen op te stellen; · Maximaal inzetten op directe en veilige fietsverbindingen tussen tewerkstellingspolen en de dichtstbijzijnde woonkernen; · 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; · Proactief inzetten op nabijheid voor nieuwe ontwikkelingen: rond strategische collectieve vervoerknooppunten, op plaatsen met aanvaardbare afstanden en vlotte, veilige verbindingen voor voetgangers en fietsers naar een voldoende pakket aan basisvoorzieningen etc; · Verhogen van de dichtheid van (nieuwe) woonontwikkelingen op plaatsen met voldoende gunstige OV- en fietsbereikbaarheid en een voldoende basisvoorzieningenniveau; · Slim omgaan met invulling van schaarse bedrijventerreinen nabij spoorwegen en waterwegen; <p>Terugdringen van het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem en overmatige verharding zo veel mogelijk wegnemen.</p>	<div style="background-color: #90EE90; width: 100%; height: 100%;"></div>	<div style="background-color: #D3D3D3; width: 100%; height: 100%;"></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. 	<div style="background-color: #90EE90; width: 100%; height: 100%;"></div>	<div style="background-color: #D3D3D3; width: 100%; height: 100%;"></div>
<p><u>Fietsverkeer</u></p> <ul style="list-style-type: none"> · 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; · Verknopen van alle bedrijventerreinen met een regionale mobiliteitsvraag met het BFF en/of fietssnelwegennet; · Veiligheid verhogen nabij scholen en op gevaarlijke fietsovergangen en kruispunten, prioriteit om conflicten met vrachtverkeer te vermijden; · Fix the mix concept toepassen in (ver)stedelijk(t)e gebieden en kernen · Landbouwwegen inzetten als autoluwe, alternatieve fietsroutes mits de nodige maatregelen; · 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. 	<div style="background-color: #FFDAB9; width: 100%; height: 100%;"></div>	<div style="background-color: #D3D3D3; width: 100%; height: 100%;"></div>

Bouwsteen	Klimaatmitigatie	Klimaatadaptatie
<ul style="list-style-type: none"> 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; Optimaal afstemmen van het aanbod ter hoogte van de hoppinpunten, knooppunten, haltes; Verbeteren van aanbod (frequentie, amplitude) en kwaliteit (commerciële snelheid, betrouwbaarheid); Creëren van een aantrekkelijk alternatief voor de auto met een focus op (middel)lange afstanden en de link met omliggende vervoerregio's; Versterken van het openbaar vervoer aanbod tijdens toeristische periodes en naar toeristische attractiepolen. Stimuleren van de modal shift richting duurzame vervoersmodi, waarbij het OV zich bijkomend zal richten op verplaatsingen op (middel)lange 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. 		
<p><u>Autoverkeer</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Uitfasering voertuigen op klassieke brandstoffen; Terugdringen aantal gereden autokilometers door o.a. aantrekkelijker maken van duurzame modi; Inzetten op het vermijden van verplaatsingen en het beperken van de lengte van de verplaatsingen voor o.m. woon-werkverplaatsingen (stimuleren thuiswerk, nabijheid tewerkstellingsplaats) Stimuleren van de deelwagen; 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; 		
<p><u>Parkeren</u></p> <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; Combinatie van de wagen met alternatieve modi aantrekkelijker maken door o.a. de uitbouw van mobipunten en de gratis stationsparkings; Toekomstig beleid via parkeerverordening die het gebruik van de fiets en het andere duurzame vervoersmodi aantrekkelijker maakt dan de auto door een parkeernorm te hanteren en de nabijheid van fietsparkings. Betere en veiligere parkeermogelijkheden voor de fiets; 		

Bouwsteen	Klimaatmitigatie	Klimaatadaptatie
<ul style="list-style-type: none"> · Weren van geparkeerde vrachtwagens uit de kernen en deze maximaal opvangen op privaat terrein van betreffende bedrijven; · Aanleggen van extra bovenlokale vrachtwagenparkings, enerzijds langs de autostrades (met de nodige beveiliging) en anderzijds nabij bedrijven. 		
<p><u>Wegencategorisering</u></p> <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. · Maximaal inzetten op de modal shift-doelstelling. 		
<p><u>Vrachtrouten netwerk</u></p> <ul style="list-style-type: none"> · Invoeren van een nieuw regionaal vrachtrouten netwerk dat bedrijventerreinen 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 tonnagebepalingen, toepassen van venstertijden in kernen en schoolomgevingen. 		
<p><u>Logistiek</u></p> <ul style="list-style-type: none"> · Inzetten op alternatieven voor goederentransport over de weg (via het water- of spoornetwerk) · Betere ontsluiting via het water: optimaliseren van binnenvaart in Veurne, Diksmuide en Ieper door het voorzien van regionale overslagcentra, verbinding via Nieuwpoort met havens van Oostende en Zeebrugge; · Voldoende diepgang vaarwegen voorzien door onderhoudsbaggerwerken; · Opportuniteiten spoornetwerk onderzoeken te Ieper; 		

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 altijd 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.

Uit de discipline lucht blijkt 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 infrastructuur 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 infrastructuur 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 is 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 verharderen en verzegelen van bodems bij nieuwe infrastructuur, 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 ruimte en logistiek wordt ingezet om goederenvervoer via het water en via het spoor te faciliteren. Er moet van uit gegaan 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 kan 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, wat hoger beschreven wordt (milieueffecten van de visie) en anderzijds van de concrete infrastructuurprojecten. Deze worden hieronder beschreven. Waar relevant worden ook aanbevelingen geformuleerd. Studies en verder onderzoek hebben geen effecten.

TABEL 4-35 MILIEUEFFECTEN ACTIES RECEPTOR KLIMAAT

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Klimaatmitigatie	Klimaatadaptatie
1.1	Voor het thema ruimte zijn de doelstelling op strategisch niveau, waardoor moeilijk concrete acties te formuleren zijn.			
2.1	In het robuust wegennet is de hoogste hiërarchische laag het hoofdwegennet. Hieronder vallen twee subniveaus: Europese en Vlaamse hoofdwegen. Het hoofdwegennet wordt maximaal ingericht conform de inrichtingsvoorschriften.			
2.2	De tweede categorie van het robuust wegennet is het dragend netwerk. Dit netwerk wordt maximaal ingericht volgens de inrichtingsprincipes. Dit netwerk bestaat uit twee subniveaus: Regionale wegen en Interlokale wegen.			
2.3	Lokale besturen werken een voorstel/update voor de invulling van het lokale wegennet uit, met het oog op het - waar mogelijk - weren van doorgaand verkeer, waarbij rekening wordt gehouden met het OV. Dit netwerk wordt maximaal ingericht volgens de inrichtingsprincipes. Voor de mazen: zie kaart wegencategorisering.			
3.1	Zwakke schakels in het fietsnetwerk: We onderzoeken de zwakke schakels in het fietsnetwerk (opgenomen in het Masterplan Fiets) en pakken die vervolgens aan.	<p>Definiëren van zwakke schakels in het fietsnetwerk (zowel ontbrekende als onveilige schakels). Hierbij wordt o.a. op zoek gegaan naar conflictpunten tussen fiets- en vrachtverkeer.</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> <ul style="list-style-type: none"> - In kaart brengen van de zwakke schakels in de vervoerregio. - Nagaan welke maatregelen in specifieke situaties getroffen kunnen worden om deze zwakke schakels weg te werken. - Toepassen van de prioritering op de aan te pakken zwakke schakels. 		

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Klimaatmitigatie	Klimaatadaptatie
		- Investeren in de kwaliteit van de bestaande fietspaden.		
3.2	Zwakke schakels in het fietsnetwerk: Om zicht te hebben op de staat van het fietsnetwerk is het van belang te beschikken over de nodige en meest actuele informatie.	<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>De staat van het lokale fietsnetwerk, schoolroutes etc. wordt in kaart gebracht door de lokale besturen.</p>		
3.3	Zwakke schakels in het fietsnetwerk	We willen een fietsklimaat creëren in onze vervoerregio. Daarom streven we ernaar alle fietspaden conform het (nieuwe) Vademecum fietsvoorzieningen in te richten: voldoende breed en afgescheiden van het autoverkeer.		
3.4	Realisatie van een volledig bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk inclusief fietssnelwegen, die de kernen met elkaar verbinden.	Bij de realisatie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk gaan we eveneens uit van het herverdelen van de ruimte ten voordele van de fiets(er) naast het aanleggen van nieuwe (duurdere) infrastructuur.		
3.5	Realisatie van een volledig bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk inclusief fietssnelwegen, die de kernen met elkaar verbinden.	<p>De voorbije jaren is het aantal soorten fietsen op de weg sterk gestegen. Om plaats te bieden aan alle fietsers wordt bij het realiseren van fietsinfrastructuur focus gelegd op de duurzame breedte (rekening houdende met diversiteit tussen stedelijk en landelijk(er) gebied).</p> <p>Het vernieuwde Vademecum fietsvoorzieningen als uitgangspunt genomen;</p> <p>Onderzoek wat er mogelijk is om die duurzame breedte te realiseren in de komende 10 jaar;</p> <p>Waar nodig tussentijdse maatregelen genomen.</p>		
3.6	Realisatie van een volledig bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk inclusief fietssnelwegen, die de kernen met elkaar verbinden.	<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 (= maximumtermijn 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>		

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Klimaatmitigatie	Klimaatadaptatie
3.7	Realisatie van een volledig bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk inclusief fietssnelwegen, die de kernen met elkaar verbinden.	Bestaande fietsverbindingen worden structureel onderhouden via onderhoudsplannen en aangepast onderhoudsmateriaal		
3.8	Nagaan welke verbindingen op bovenlokaal/regionaal niveau kunnen worden opgenomen.	In het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (cfr. Masterplan Fiets) kunnen ontbrekende en/of te brede mazen zijn, zodat niet altijd rekening gehouden wordt met de behoeften van de fietsers. Om ervoor te zorgen dat het BFF blijft werken, zal de Vlaamse overheid i.s.m. de provincie waar nodig het fietsroutenetwerk herdenken zodat een fijnmazig netwerk van kwalitatieve fietsroutes uitgebouwd kan worden.		
3.9	Nagaan welke verbindingen op bovenlokaal/regionaal niveau kunnen worden opgenomen	Alle bedrijventerreinen met een regionale mobiliteitsvraag moeten verknopen met het BFF en/of fietssnelwegennet. <ul style="list-style-type: none"> - de bedrijventerreinen met een regionale mobiliteitsvraag in kaart brengen (continu proces); - de nood aan betere verknoping in kaart brengen; - ook in de toekomst, bij ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen, het BFF updaten 		
3.10	Nagaan welke verbindingen op bovenlokaal/regionaal niveau kunnen worden opgenomen	We onderzoeken lokale fietsroutes in functie van de fietsbereikbaarheid van bedrijven: <ul style="list-style-type: none"> - In kaart brengen van de bedrijventerreinen met een lokale mobiliteitsvraag; - In kaart brengen van de bestaande en gewenste fietsroutes met de bijhorende knelpunten en opportuniteiten. 		
3.11	Nagaan welke verbindingen op bovenlokaal/regionaal niveau kunnen worden opgenomen	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 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.		
3.12	Nagaan welke verbindingen op bovenlokaal/regionaal niveau kunnen worden opgenomen	We leggen goede verbindingen aan voor middelbare scholen en lagere scholen naar het BFF en/of LFF. We willen dat kinderen zo veel mogelijk met de fiets naar school gaan. Met een veilige schoolroute is het makkelijker om zelf naar school te fietsen. Voor kinderen van de lagere school wordt gekeken naar routes binnen het lokale fietsnetwerk, voor kinderen van de middelbare school wordt ook gekeken naar routes op bovenlokaal niveau. Deze actie is niet eenmalig, maar moet permanent in acht genomen worden:		

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Klimaatmitigatie	Klimaatadaptatie
3.13	Nagaan welke verbindingen op bovenlokaal/regionaal niveau kunnen worden opgenomen	<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 (extra) moeten voldoen; - De staat en veiligheid van de bestaande verbindingen nagaan; - Er wordt gezocht naar intergemeentelijke samenwerkingen voor de verdere uitrol van de schoolroutes. <p>Onderzoek naar de mogelijkheden van onteigening of ruilverkaveling in functie van de fietsers. Zeker op bedrijventerreinen kan hier extra op ingezet worden ten voordele van de kwaliteit en veiligheid.</p>		
3.14	Een haalbaarheidsstudie gaat na onder welke randvoorwaarden en in welke kernen en gebieden het fix the mix-concept kan worden toegepast met aandacht voor:	<ul style="list-style-type: none"> - Hervreiding van de ruimte volgens het STOP-principe; - Invoeren van circulatiemaatregelen (lobben, knips...) om autoverkeer in kernen maximaal te ontmoedigen en doorgaand verkeer te vermijden (waarbij rekening wordt gehouden met het OV). 		
3.15	Landbouwwegen kunnen op relevante locaties worden ingezet als recreatieve (en/of functionele) fietsroutes, waarbij veiligheid en comfort van fietsers wordt gemaximaliseerd via o.a. onderstaande maatregelen:	<ul style="list-style-type: none"> - Bij beschikbare parallelle verbindingen het fiets- en landbouwverkeer maximaal spreiden (incl. bewegwijzering); - Maatregelen treffen om de plaats van de fietsers op de weg te accentueren; - Snelheidsremmende maatregelen nemen, ondersteund door handhaving (waarbij er op dient gelet dat landbouwverkeer niet verschuift van gewenste naar minder gewenste wegen); - Onderzoeken waar desgewenst uitwijkzones kunnen worden aangelegd; - Aandacht voor de reiniging van landbouwwegen die worden ingezet als fietsverbinding, waarbij de vervuiler instaat voor de reiniging. 		
3.16	De fiets en bij uitbreiding duurzame alternatieven centraal in het verkeersveiligheidsbeleid plaatsen.	Voor fietspaden die onveilig zijn opnieuw fietsveiligheid garanderen. Per locatie wordt op zoek gegaan naar gepaste maatregelen (bijv. verlagen van snelheid autoverkeer).		
3.17	Gelijkaardige afstemming van het snelheidsbeleid binnen de vervoerregio. De wegencategorisering (regionale wegen & interlokale wegen) is daarbij een evident uitgangspunt			

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Klimaatmitigatie	Klimaatadaptatie
3.18	We streven ernaar om de verplaatsingen van en naar school zo maximaal mogelijk te verduurzamen. Om dit te faciliteren, vormen scholen en lokale besturen een globale mobiliteitsvisie in de vorm van een Schoolvervoerplan. Hierin wordt onderzoek gedaan naar de verplaatsingswijzen en de knelpunten in de schoolomgeving en de schoolroutes worden in kaart gebracht. Vervolgens stelt de school samen met het lokaal bestuur een actieplan met concrete acties op.	<ul style="list-style-type: none"> - Waar mogelijk schoolomgeving aanpassen volgens het ontvlechtingprincipe (bijvoorbeeld via het verplaatsen van de toegang tot de school zodat fietsers en gemotoriseerd verkeer maximaal gescheiden worden); 		
3.19	Een veilig fietsnetwerk creëren voor alle fietsers, ook voor jonge kinderen en ouderen.	<ul style="list-style-type: none"> - Zwaar verkeer ontmoedigen en/of weren in schoolomgevingen, minstens tijdens de schoolspitsen (cfr. Charter Wegtransport); - Inzetten op schoolstraten (rekening houdende met het OV); - Opmaak van schoolroutekaarten stimuleren. 		
3.20	We willen de veiligheid van de fietsers garanderen door inzicht te krijgen in de staat van de fietspaden. Waar nodig wordt onderzoek gedaan naar de nodige maatregelen.	<ul style="list-style-type: none"> - In kaart brengen van lichtengeregelde kruispunten met conflicten tussen autoverkeer en fietsers; 		
3.21	Waar nodig lichtengeregelde kruispunten conflictvrij organiseren zonder het comfort van de fietsers te verminderen. Een groen licht voor fietsers betekent momenteel niet in alle situaties dat fietsers veilig kunnen oversteken.	<ul style="list-style-type: none"> - Afwegingskader creëren om te bepalen waar/wanneer conflictvrije lichtengeregelde kruispunten gewenst zijn; - Investeren in slimme verkeerslichtenregelingen. 		
3.22	We streven ernaar mensen zo veel mogelijk op de fiets te krijgen, inzonderheid voor de korte verplaatsingen. Hiervoor is het van belang om mensen te overtuigen van het belang, het gemak en het snelheidsvoordeel van de fiets. We breiden de bestaande opleidingen uit, onderzoeken intergemeentelijke samenwerkingen en verruimen ook de doelgroepen (fietseducatie op school, aan nieuwkomers, voor elektrische fietsen en speed pedelecs, etc).			
3.33	Uitbreiding van fietsdeelsystemen, rekening houdende met het potentieel aan gebruikers. Onderzoek naar de mogelijkheden voor het opzetten van een gecombineerd systeem met fietsverhuur in combinatie met OV.			

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Klimaatmitigatie	Klimaatadaptatie
3.34	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. Overkoepelend stellen de lokale besturen gewenste doelstellingen op.			
3.35	Uitvoeren van fietstellingen om inzicht te krijgen in de fietsstromen. Deze tellingen analyseren en de inzichten gebruiken als element voor het verdere beleid (waarbij investeringen – gelet op het specifieke karakter van de Westhoek – niet uitsluitend mogen gericht worden op fietsverbindingen met grote fietsersaantallen).			
3.36	AWV en de Provincie kunnen hiervoor tools ter beschikking stellen van de lokale besturen (telslangen...).			
3.36	We zorgen ervoor dat er in het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) jaarlijks meer geld gaat naar de modus fiets, die sterk moet groeien.			
4.1	Optimaal inzetten op de complementariteit met de (deel)fiets voor het voor- en natransport van en naar de halte.	Knooppunten en hoppinpunten beter uitbouwen met kwalitatieve fietsenstallingen. Vlaanderen voorziet inhoudelijke en procedurele ondersteuning voor de verdere uitbouw van de hoppinpunten zodat gemeenten met een beperkte personeelsbezetting dezelfde meerwaarde aan de (potentiële) gebruikers kunnen aanbieden.		
4.2	Regulier openbaar vervoer prioritair aanbieden op de plekken en momenten dat er voldoende mensen gebruik van willen en kunnen maken (rekening houdende met het specifieke karakter van de Westhoek).			
4.3	Vervoer op maat met een gepast aanbod aan flexvervoer of andere concepten inzetten voor de relaties met een beperkte vraag.			
4.4	Alle treinstations voorzien van verhoogde perrons.			
4.5	Onderzoeken verdubbeling van enkelspoortrajecten in het treinnet.			
4.6	Bij het afschaffen van overwegen over het spoor, (ongelijkgronds) alternatief voorzien voor zowel fietsers en voetgangers, als voor openbaar vervoer.			
4.7	Investeren in de uitbouw van mobipunten/Hoppinpunten als schakels in het netwerk.			

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Klimaatmitigatie	Klimaatadaptatie
4.8	Binnen de vervoerregio focussen op grotere vervoersstromen richting kleinstedelijke gebieden, scholencentra, tewerkstellingspolen (Ieper, Poperinge, Diksmuide en Veurne) en toeristische bestemmingen met een kwalitatief trein- of busaanbod.			
4.9	Voorzien rechtstreekse treinverbinding (minimaal tijdens de ochtend- en avondspits) tussen De Panne en Brussel. Snelle treinverbinding tussen Gent en De Panne.			
4.10	Inzetten op een extra regulier busaanbod als verbinding tussen kernen die meer dan een half uur (elektrisch) fietsen uit elkaar liggen en met voldoende verplaatsingen.			
4.11	Regelmatige opvolging van flexvervoer.			
4.12	Mogelijkheden voor nachtelijk openbaar vervoer (incl. taxidiensten): onderzoeken indien er vraag is.			
4.13	Aanbod van het openbaar vervoer afstemmen op de omliggende vervoerregio's.			
4.14	Hoppinpunten gelegen aan belangrijke trein-, tram- en bushaltes transformeren tot een integraal, toegankelijk hoppinpunt met kwalitatieve en toegankelijke perrons, fietsenstallingen en ruimte voor deelmobiliteit.			
4.15	Op corridors met een hoog potentieel vooral inzetten op frequentie, amplitude, commerciële snelheid, efficiëntie en betrouwbaarheid. De doorstroming van het openbaar vervoer verbeteren d.m.v. doordachte maatregelen, bv busbanen, rekening houdend met het STOP-principe en het maken van keuzes zodat elke modus de aangepaste infrastructuur krijgt die hij verdient.			
4.16	Onderzoek naar haalbaarheid en noodzaak) versterken aanbod naar toeristische attractiepolen/-gebieden voor zowel het trein- als busnetwerk (en aansluitende deelmobiliteit) tijdens toeristische periodes (hoogseizoen).			
4.17	Toekomstige investeringen in het openbaar vervoer inzetten op het verbinden van zelfvoorzienende kernen met de omliggende steden waar dit nog niet het geval is.			
4.18	Op de sterke OV-assen ruimte voor infrastructuur en doorstroming voorzien, zodat het openbaar vervoer hier kwalitatief kan worden uitgebouwd.			

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Klimaatmitigatie	Klimaatadaptatie
5.1	Gebruik van emissiearme voertuigen bevorderen ten opzichte van voertuigen op fossiele brandstoffen	We creëren een draagvlak voor de maatregelen die noodzakelijk worden geacht voor het behalen van en/of bijdragen aan de doelstellingen van het RMP. Draagvlak is noodzakelijk voor het pakket aan maatregelen van het RMP.		
5.2	Gebruik van emissiearme voertuigen bevorderen ten opzichte van voertuigen op fossiele brandstoffen	Engagement in/deelname aan bovenlokale initiatieven rond kennisuitwisseling en experiment. Bvb. deelname aan een tweede iteratie van het Clean Power for Transport (CPT)-initiatief door de steden/gemeenten.		
5.3	Gebruik van emissiearme voertuigen bevorderen ten opzichte van voertuigen op fossiele brandstoffen	Uitvoeren van een verkenning naar de mogelijke regelgeving om de trend naar steeds groter (en zwaarder) wordende auto's te stoppen en/of terug te dringen.		
5.4	Gebruik van emissiearme voertuigen bevorderen ten opzichte van voertuigen op fossiele brandstoffen	Onderzoeken hoe het steeds groter (en zwaarder) worden van landbouwvoertuigen tegengegaan kan worden.		
5.5	Uitrol van een gebiedsdekkend systeem van laadpalen	Mogelijk maken om elektrische laadpalen van bedrijven publiek ter beschikking te stellen (met aandacht voor ongewenste 'vermarkting').		
5.6	Uitrol van een gebiedsdekkend systeem van laadpalen	Opstellen van een overkoepelend beleid rond het (uniform) plaatsen van laadpalen incl. bedrading, rekening houdend met verschillende locaties en functies (bedrijven, appartementen, woningen, parkeergarages ...).		
5.7	Uitrol van een gebiedsdekkend systeem van laadpalen	Onderzoek naar het plaatsen van snellaadpalen voor elektrische wagens en de uitrol hiervan op het terrein.		
5.8	Andere	Investeren in groenere voertuigen voor het openbaar vervoer. Dit geldt ook voor voertuigen die worden ingezet via het Vervoer op maat.		
5.9	Andere	Investeren in elektrische voertuigen bij nieuw aanbod deelwagens. Investeren in groenere voertuigen voor het eigen wagenpark, inzonderheid bij de aankoop van nieuwe voertuigen.		
5.10	Andere	Inzetten op een combinatie van subsidies voor emissiearme voertuigen (incl. wagenpark lokale besturen en aanbod deelwagens) en het belasten van voertuigen op basis van hun emissie.		
5.11	Andere	Maatregelen treffen om naast salariswagens ook de eigen wagens op fossiele brandstoffen minder te bevoordelen en het aandeel af te bouwen.		
5.12	Verplaatsingen met niet-duurzame modi vermijden.	Stimuleren thuiswerk. Uitrollen mobiliteitsbudget en inperken salariswagens.		

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Klimaatmitigatie	Klimaatadaptatie
5.13	Aantrekkelijker maken duurzame modi	<p>Op termijn salariswagens en extralegaal voordeel van bedrijfswagens afschaffen.</p> <p>We sensibiliseren en maken de gebruiker bewuster van de verborgen kosten van autogebruik, namelijk de kosten die milieuschade, ongevallen, files... met zich meebrengen, in combinatie met het promoten van het OV en het gebruik van de fiets.</p> <p>We zetten in op een sturend prijsverschil tussen duurzame en niet-duurzame vervoerswijzen, waarbij we specifieke aandacht hebben voor het vermijden van vervoersarmoede. Hierbij moet bv. onderzocht worden:</p>		
5.14	Aantrekkelijker maken duurzame modi	<ul style="list-style-type: none"> - Wat de rol is die accijnzen kunnen hebben en/of reeds hebben als alternatief voor rekeningrijden. - Wat de opportuniteiten zijn van een slim systeem voor rekeningrijden, zodat autokilometers in tijd en ruimte gespreid worden. - Wat de impact is van een hoger aanbod aan OV en fietsvoorzieningen voor het draagvlak voor een sturend prijsverschil. 		
5.15	Aantrekkelijker maken duurzame modi	<p>We zetten in op meer voorrang voor duurzame modi, bv. bij het (her)ontwerpen van de weginfrastructuur. Zo hebben die minder last van files of vertragingen en verbetert hun concurrentiepositie t.o.v. de auto.</p>		
5.16	<p>Autodelen is een duurzaam en flexibel alternatief voor het bezit van een eigen (tweede) wagen. In samenwerking met externe partners (en subsidiërende overheden) spelen de lokale besturen hierin een belangrijke rol.</p>	<p>Om de voordelen van autodelen te maximaliseren stellen de lokale besturen (al dan niet intergemeentelijk) een autodeelactieplan op dat als houvast dient om autodelen te ondersteunen. Vervolgens biedt de gemeente i.s.m. externe partners het geschikte autodeelsysteem aan en/of ondersteunt de burgers bij het opzetten van een particulier autodeelsysteem.</p> <p>Met gerichte communicatieacties worden de systemen van autodelen kenbaar gemaakt aan de inwoners.</p>		
5.17	<p>Door gebruik te maken van apps en nieuwe deelplatformen stimuleren lokale besturen carpoolen bij de bedrijven(terreinen). Om het grootste resultaat te hebben worden bedrijven collectief benaderd.</p>			

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Klimaatmitigatie	Klimaatadaptatie
5.18	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...).			
5.19	Onderzoek naar de (positieve en/of negatieve) impact van autoluwe en/of autovrije kernen op de centrumhandel, zowel in stedelijk als landelijk gebied.			
5.20	We willen deelmobiliteit verankeren in (nieuwe) bouwprojecten, zodat er meer ruimte ontstaat, de parkeerdruk vermindert en het verplaatsingsgedrag van bewoners verandert. Rekening houdend met verschillende factoren zoals locatie en doelgroep van het project, bereikbaarheid van voorzieningen en alternatieve vormen van vervoer, het gehanteerde parkeerbeleid in de buurt etc. stellen de gemeenten een vervangratio deelwageng/privéwageng op en deze wordt geïntegreerd in de parkeernorm (op maat van de gemeente).			
5.21	Uitwerken van extra bedrijfsvervoerplannen om het woon-werkverkeer te verduurzamen. Het doel van het bedrijfsvervoerplan is om in te zetten op een betere bereikbaarheid, een verhoogde verkeersveiligheid, een betere verkeersleefbaarheid en minder autokilometers door alternatieven voor te stellen.			
6.1	Tarieven van stationsparkings zo bepalen dat ze het gewenste gedrag faciliteren. Gelet op de ligging van de Westhoek blijven de parkings van de treinstations gratis voor de pendelaars.			
6.2	Verdere uitbouw van carpoolparkings, P+R's en P+B's	<p>We stimuleren het carpoolen en overstappen van auto op OV en fiets:</p> <ul style="list-style-type: none"> - We ondersteunen nieuwe technologieën, bvb. MAAS-apps, om het carpoolen in de Westhoek te verhogen. - We leggen goed bereikbare randparkings aan- en/of optimaliseren de bestaande randparkings. <p>We leggen carpool- en overstapparkings aan langs belangrijke verkeersassen en knooppunten, met vlotte en veilige overstapmogelijkheden naar andere vervoersmodi.</p>		

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Klimaatmitigatie	Klimaatadaptatie
6.3	Verdere uitbouw van carpoolparkings, P+R's en P+B's	<p>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.</p> <p>Daarin kunnen volgende maatregelen aan bod komen:</p> <p>Doorgaand vrachtverkeer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aanleg extra bovenlokale vrachtwagenparkings, met aandacht voor beveiliging en comfort. - Onderzoeken of bestaande infrastructuur kan worden aangewend en uitgerust met faciliteiten voor vrachtwagenchauffeurs. <p>Lokaal vrachtverkeer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Parkeernood maximaal op te vangen op privaat terrein van bedrijven. Eventueel sturen adhv vergunningsvoorwaarden. <p>Bereikbaarheid van deze parkings garanderen (cfr. uurregeling bussen).</p>		
6.4	Opmaak van een overkoepelende visie rond vrachtwagenparkeren om geparkeerde vrachtwagens uit onze kernen en langs wegen van het dragend netwerk te weren, inclusief handhaving.	<p>Haalbaarheidsonderzoek om (trans)nationaal vrachtverkeer dat de snelweg verlaat om tijdelijk te parkeren een plaats te geven langs en/of nabij snelwegen. Synergiën met carpoolparkings zijn hierbij na te streven.</p> <p>Opstellen van maatregelen voor vrachtwagenparkings langs snelwegen die kampen met problemen rond transmigranten.</p>		
6.5	Doorgaand (trans)nationaal vrachtverkeer dat de snelweg verlaat om tijdelijk te parkeren, krijgt een plaats langs en/of nabij snelwegen.			
6.6	We streven – op maat van de gemeente - naar parkeernormen, die we algemeen vastleggen in een verordening of op maat van een project in de vergunning. Hierbij wordt een modal shift in het achterhoofd gehouden.			
6.7	We voorzien comfortabele, diefstalveilige en vandaalgevoelige fietsparkeervoorzieningen. Waar fietsen een hele dag staan (zoals aan stations, scholen, werklocaties van de gemeente) worden overdekte stallingen geplaatst. Bij grotere fietsenstallingen kunnen fietspompen en oplaadpunten voor elektrische fietsen voorzien worden.			
7.1	Optimalisatie waternetwerk	<p>Meer vervoer van goederen over de waterlopen in de Westhoek nastreven. Drie van de vier stedelijke gebieden hebben potentieel om van het water gebruik te maken voor het vervoer van goederen.</p>		

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Klimaatmitigatie	Klimaatadaptatie
7.2	Optimalisatie waternetwerk	<ul style="list-style-type: none"> - Voornaamste knelpunt aanpakken: bevaarbaarheid van het waternetwerk. Onderhoudsbaggerwerken dienen uitgevoerd te worden. - Uitbouw regionale overslagcentra (onderzoeken en benutten mogelijkheden in Veurne, Diksmuide en Ieper) Aanpakken aandachtspunten kanaal Plassendale – Nieuwpoort.		
7.3	Optimalisatie waternetwerk	Betere afspraken tussen verlader en logistieke dienstverleners en digitalisering van info-uitwisseling. Meer inzetten op (digitaal en data gestuurde) platformen die deze samenwerking kunnen bewerkstelligen.		
7.4	Optimalisatie spoornetwerk	Haalbaarheidsonderzoek voor spoorterminal/overslagcentrum in Ieper en Poperinge.		
7.5	Optimalisatie spoornetwerk	Onderzoek naar de aanleg van uitwijksporen tussen Poperinge en Kortrijk.		
7.6	Ingerepen gerelateerd aan goederentransport over water.	Optimalisatie van de waterlink Oostende – Brugge – Gent.		
7.7	Ingerepen gerelateerd aan goederentransport over water.	Uitbouw van River terminals Roeselare en Midwest.		
7.8	Ingerepen gerelateerd aan goederentransport over water.	Onderzoek naar de knelpunten van de binnenvaartontsluiting van de Haven van Zeebrugge en de doortocht via de Ringvaart rond Brugge.		
7.9	Ingerepen gerelateerd aan goederentransport per spoor	Onderzoek naar de aanleg van wijksporen voor goederentreinen naar de havens in het noorden van Vlaanderen.		
7.10	Ingerepen gerelateerd aan goederentransport per spoor	Onderzoek naar de bottleneck voor goederenvervoer per spoor rond Gent.		
7.11	Ingerepen gerelateerd aan goederentransport per spoor	Optimalisaties aan het overslagpunt in industriegebied LAR (Lauwe, Aalbeke, Rekkem) onderzoeken.		
7.12	Onderzoek naar nieuwe logistieke transportmodi in overweging te nemen	Verder uitbouwen en evalueren van proefprojecten met onbemande vaartuigen. Er worden reeds een aantal jaar pilootprojecten uitgevoerd met (onbemande) vaartuigen op de kleinere waterlopen. Om dergelijke nieuwe systemen te doen slagen is het belangrijk om te blijven experimenteren, zodat pijnpunten kunnen blootgelegd en aangepakt worden.		
7.13	Onderzoek naar nieuwe logistieke transportmodi in overweging te nemen	Onderzoek naar haalbaarheid en potentieel van nieuwe innovatieve systemen, zoals de Volodrone.		
7.14	Onderzoek naar nieuwe logistieke transportmodi in overweging te nemen	Onderzoek naar haalbaarheid en potentieel van aanleg pijpleidingen.		
7.15	Vernieuwing op beleidsniveau	Opmaak van een duurzaam stedelijk logistiek beleidsplan tegen 2030 (TEN-T verordening).		

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Klimaatmitigatie	Klimaatadaptatie
7.16	Vernieuwing op beleidsniveau	<p>Onderzoeken van de logistieke en stedelijke distributie in onze regio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. 		
8.1	Veiliger maken van infrastructuur en netwerken	<p>Wegwerken onveilige schakels in het fietsnetwerk.</p> <p>We werken de gevaarlijke punten voor fietsers weg aan de hand van een dynamische prioriteitenlijst, met prioriteit voor zwarte punten voor fietsers (https://wegenverkeer.be/veilig-op-weg/gevaarlijke-punten).</p> <p>Proactief de 'grijze punten' (locaties van bijna-ongevallen en/of locaties die omwille van de veiligheid worden gemeden door de gebruikers) aanpakken.</p>		
8.2	Veiliger maken van infrastructuur en netwerken	<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. De nieuwe wegencategorisering en de daaraan gekoppelde functies vormen hiervoor de basis. Waar fietsers mengen met gemotoriseerd verkeer houden we de snelheid laag. Een snelheidsbeperking van maximum 30 km/u dient overwogen in schoolomgevingen, woonwijken en dorpskernen, inzonderheid daar waar geen conforme fietsinfrastructuur aanwezig is.</p>		
8.3	Veiliger maken van infrastructuur en netwerken	<p>Afhankelijk van intensiteit en netwerk: kruisingen ongelijkgronds maken.</p>		
8.4	Veiliger maken van infrastructuur en netwerken	<p>Schoolomgevingen, zowel aan drukke gewestwegen als langsheen lokale wegen, veilig inrichten.</p>		
8.5	Veiliger maken van infrastructuur en netwerken	<p>Vergevingsgezinde fietsinfrastructuur en wegen ontwikkelen om letsels bij eenzijdige fietsongevallen maximaal te beperken.</p> <p>Pro-actief op zoek gaan naar locaties met veel eenzijdige fietsongevallen.</p> <p>Deze knelpunten aanpakken door weginrichting te herzien.</p>		
8.6	Veiliger maken van infrastructuur en netwerken	<p>Toepassen van informatietechnologie om verkeersgeleiding zo veilig mogelijk te maken.</p> <p>In kaart brengen onder welke randvoorwaarden dit mogelijk is.</p>		

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Klimaatmitigatie	Klimaatadaptatie
8.7	Regulering en handhaving	<p>Technologie in individuele voertuigen stimuleren om de veiligheid te verhogen.</p> <p>Er wordt meer ingezet op politiecontroles naar onveilig en asociaal gedrag (snelheid, alcohol, afleiding en roekeloos rijgedrag) en naar de staat van het voertuig.</p> <p>De capaciteit om boetes te verwerken (via de GVC's) wordt afgestemd op de toename van de politiecontroles.</p>		
8.8	Regulering en handhaving	<p>De handhaving van zowel tonnagebeperkingen als snelheidsbeperkingen moet over de politiezones heen afgestemd worden.</p> <p>Ook operationeel kunnen politiezones gezamenlijk handhaven.</p>		
8.9	Regulering en handhaving	<p>In uitvoering van het GAS-decreet kunnen GAS-ambtenaren worden ingezet voor de handhaving van beperkte snelheidsovertredingen.</p>		
8.10	Regulering en handhaving	<p>BOB-campagnes worden behouden en versterkt</p>		
8.11	Regulering en handhaving	<p>Snelheids- en alcoholboetes verhogen en exponentieel laten toenemen bij herhaling.</p> <p>Langer intrekken van het rijbewijs mogelijk maken bij snelheids- en alcoholovertredingen.</p>		
8.12	Inzetten op sensibilisering en educatie	<p>Bestaande verkeerseducatie in scholen versterken. Een goede samenwerking tussen scholen en gemeente, met overdracht van kennis en materiaal, is hierbij belangrijk.</p>		
8.13	Inzetten op sensibilisering en educatie	<p>Sensibilisering en educatie moet ook verder uitgebouwd worden via bedrijven en horeca. Een groot deel van de bevolking kan op deze manier bereikt worden, net als bvb chauffeurs in onderaanneming. Er wordt daarom ondersteuning geboden aan, onder andere, preventie-adviseurs om hier voldoende aandacht aan te schenken.</p>		
9.1	Voldoende groentijd in de lichtenregelingen zorgt ervoor dat iedereen genoeg tijd krijgt om op een veilige manier over te steken. Locaties waar dit een knelpunt vormt dienen in kaart gebracht te worden en er dient onderzocht te worden of een langere groentijd mogelijk is.			

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Klimaatmitigatie	Klimaatadaptatie
9.2	Sociaal tarief of derdebetalerssysteem voor inkomenszwakke groepen voorzien. Dergelijke maatregelen moeten een betaalbare mobiliteit en openbaar vervoer garanderen voor iedereen. Er moet worden onderzocht hoe deze maatregelen het best kunnen worden geïmplementeerd en de gebruiksvriendelijkheid ervan geoptimaliseerd.			
9.3	Halte-infrastructuur en parkeerplaatsen toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking, conform vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW.	Haltes toegankelijk maken voor rolstoelgebruikers. Volgorde prioriteiten: haltes hoppinpunten - haltes kernnet - haltes aanvullend net. Van deze volgorde kan omwille van gebruikersaantallen worden afgeweken.		
9.4	Halte-infrastructuur en parkeerplaatsen toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking, conform vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW.	Informatiesystemen aangepast aan slechtzienden voorzien. Volgorde prioriteiten: haltes hoppinpunten - haltes kernnet - haltes aanvullend net. Van deze volgorde kan omwille van gebruikersaantallen worden afgeweken.		
9.5	Halte-infrastructuur en parkeerplaatsen toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking, conform vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW.	Maximaal inzetten op visuele signalisatie aan de haltes Volgorde prioriteiten: haltes hoppinpunten - haltes kernnet - haltes aanvullend net. Van deze volgorde kan omwille van gebruikersaantallen worden afgeweken.		
9.6	Halte-infrastructuur en parkeerplaatsen toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking, conform vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW.	Overstaphaltes zo leesbaar mogelijk inrichten. Volgorde prioriteiten: haltes hoppinpunten - haltes kernnet - haltes aanvullend net. Van deze volgorde kan omwille van gebruikersaantallen worden afgeweken.		
9.7	Halte-infrastructuur en parkeerplaatsen toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking, conform vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW.	Alle treinen en bussen (bussen geregeld vervoer (KN/AN)) voorzien op personen met een motorische of visuele beperking. Alle nieuw rollend materiaal is zoveel mogelijk afgestemd op toegankelijkheid voor personen met een motorische of visuele beperking. Er mag geen nieuw rollend materiaal in gebruik genomen worden dat daar niet op voorzien is.		
9.8	Halte-infrastructuur en parkeerplaatsen toegankelijk maken voor personen met een motorische of visuele beperking, conform vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWW.	Voldoende ruime parkeerplaatsen voorzien voor voertuigen van personen met een motorische beperking.		
9.9	Standaard visueel en auditief reizigersinformatie voorzien in stations en de belangrijkste haltes.	De belangrijkste haltes moeten grondig gescreend worden op de aanwezigheid van degelijke visuele & auditieve reizigersinformatie. Volgorde prioriteiten: haltes hoppinpunten - haltes kernnet - haltes aanvullend net.		

Actie-nr.	Actie	Deelacties	Klimaatmitigatie	Klimaatadaptatie
9.10	Standaard visueel en auditief reizigersinformatie voorzien in stations en de belangrijkste haltes.	<p>Waar nodig moet de standaard visuele en auditieve reizigersinformatie spoedig voorzien worden.</p> <p>Volgorde prioriteiten: haltes hoppinpunten - haltes kernnet - haltes aanvullend net.</p>		
10.1	<p>Opmaak van een regiobrede en gedragen visie over de intekening en verwevenheid van bedrijvigheid met woon-/schoolfuncties als hulpmiddel voor lokale besturen om zwaar verkeer in de school-/woonomgevingen te weren.</p> <p>Tonnagebeperkingen - voor niet-bestemmingsverkeer - worden waar nodig ingevoerd en gehandhaafd. Deze worden over de gemeentegrenzen heen en in overleg tussen de naburige gemeenten op elkaar afgestemd, met respect voor de lokale autonomie.</p>			
10.2	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.		
10.3	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			
10.4	<p>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> <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. 			

4.5.5.2.1. Klimaatmitigatie

Net zoals de bouwstenen leiden heel wat acties tot minder niet-duurzame verplaatsingen (OV en fiets) en tot vergroening van het wagenpark. Acties die bijdragen aan de fietsveiligheid, conflictvrije oversteekplaatsen, gecombineerde systemen in combinatie met OV, flexvervoer en hopinpunten dragen bij aan de modal shift en kunnen mensen stimuleren om minder de wagen te gebruiken. Acties die inzetten op emissiearme voertuigen, een gebiedsdekkend systeem van laadpalen, autodelen en informatie van burgers kunnen ook bijdragen aan lagere emissies. Verder wordt ingezet op meer vervoer via treinen. Deze zijn altijd energiezuiniger dan vrachtwagens, omdat ze meer lading per keer vervoeren.

Anderzijds zijn er ook meerdere acties die kunnen leiden tot toename van de verharde oppervlakte. Bij verharding van een bodem en weghalen van vegetatie verliezen deze hun rol inzake koolstofopname. Op het grondgebied van gemeentes De Panne, Veurne, Diksmuide, Kortemark, Alveringem, Lo-Reninge, Houthulst, Vleteren, Poperinge, Ieper, Zonnebeke en Heuvelland zijn oude graslanden terug te vinden. Dit zijn belangrijke C-sinks en moeten maximaal vrijwaard worden. De bundeling met bestaande infrastructuur is belangrijk.

4.5.5.2.2. Klimaatadaptatie

Net zoals bij de bouwstenen kunnen acties, wanneer voorzien wordt in nieuwe tracés of infrastructuur en afhankelijk van de concrete inplanting en het ontwerp, leiden tot bijkomende innames van ruimte en nieuwe verharding. Ook bij werken aan bestaande infrastructuur 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 aspecten die reeds bij de bouwstenen werden aangehaald. Hieronder worden indien nodig enkele verduidelijken toegevoegd.

Aspect omgang met droogte:

Verschillende bestaande infrastructuur bevinden zich gedeeltelijk in de polders. In de gemeenten De Panne, Veurne, Diksmuide, Alveringem en Lo-Reninge is de bodem sterk verdrogingsgevoelig en kwetsbaar (cfr zoet-zout evenwicht). Bij aanleg van nieuwe infrastructuur moet verdroging en wijziging van waterkwantiteit en -kwaliteit vermeden worden. Een bundeling van de nieuwe infrastructuur met de bestaande infrastructuur is daarom noodzakelijk.

Aspect overstromingen en wateroverlast:

De watertoetskaart 2023 duidt op gevoeligheid voor overstroming vanuit de zee in Veurne en Diksmuide. Lokaal zijn er ook zones gevoelig voor pluviale en fluviale overstroming. Verder hangt de natuurwaarde van de polders met rietkanten, vochtige graslanden e.d. sterk samen met de hydrologie. Er moet daarom bijzondere voorzorg toegepast worden en een bundeling van de nieuwe infrastructuur met de bestaande infrastructuur is daarom noodzakelijk.

Acties die het toelaten om verhardingen te vermijden of te ontharden (actie 3.11) dragen bij aan klimaatadaptatie.

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).

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 4-36 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.



4.5.7. Aanbevelingen en monitoring

4.5.7.1. AANBEVELINGEN MBT KLIMAATMITIGATIE

De verhardingen die overgedimensioneerd zijn of minder gebruikt worden moeten bij voorkeur (deels of geheel) opgebroken worden. Het terug laten ontwikkelen van vegetaties verhoogt de C-opslagcapaciteit.

Bij de aanleg van nieuwe infrastructuren mag geen inname gebeuren van bodemtypes en vegetaties die een belangrijke bijdrage leveren aan C-fixering.

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 infrastructuur in uitvoering van dit plan vergezeld wordt van klimaatadaptatieve 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. Het

maximaal ontharden en daarbij vegetatie integreren, is ook in functie van adaptatie relevant. De ambitie moet zijn om ruimer te ontharden, dus ook ontharden van andere verkeersinfrastructuren.

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.

Nieuwe infrastructuur moet 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 kan in de VVR opgevolgd worden. De monitoring gebeurt op Vlaams niveau (de ruimtemonitor).

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.

4.5.9. Grensoverschrijdende effecten

De reductie in emissies van broeikasgassen die door het plan ontstaat, heeft een positieve impact die niet aan de grenzen stopt.

5. EINDSYNTHESE

5.1. Besluit verwachte effecten

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

TABEL 5-1 OVERZICHT BEOORDELING VISIE

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 verstoringbronnen
Vermesting en verzuring via lucht	+2
Waterkwaliteit / impact hydrologische standplaatskwaliteit	-3 indien verstoring van verdroginggevoelige ecotopen
Receptor klimaat	
Klimaatmitigatie	+3
Klimaatadaptatie	0/-1

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

geïmpacteerd. Daarnaast formuleert het plan ook specifieke acties gericht op het verhogen van de verkeersveiligheid en het toegankelijk maken van het openbaar vervoer voor iedereen.

De milieueffecten voor de **receptor ruimte** zijn overwegend 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 het ruimtebeslag 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.

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.

Voor de effectengroepen ecotoopinname, versnippering, verstoring en impact op de hydrologische standplaatskwaliteit kunnen negatieve effecten vermeden worden door in te zetten op bestaande infrastructuren, door het vermijden van bijkomende verhardingen, door bundeling van infrastructuren en door geen nieuwe of aangepaste bronnen van verlichting in het buitengebied te voorzien. Als daarentegen waardevolle natuur impact ondervindt, is de beoordeling negatief.

Bij de **receptor klimaat** onderscheiden we klimaatadaptatie en klimaatmitigatie. 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. Belangrijk is om daarbij ook in beeld te houden dat het plan niet als ongunstig neveneffect mag leiden tot lokaal verminderde C-fixatie (door verhardingen, door wegnemen vegetatie, door aantasting veen) en moet opgepast worden voor emissies door transport via waterweg.

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. Een aantal bouwstenen en acties bieden hefboomen om beter om te gaan met water en meer te ontharden.

5.2. Besluit voortoets passende beoordeling

Het plangebied overlapt met 3 Habitatrictlijn- en 2 Vogelrichtlijngebieden en twee Ramsargebieden.

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 deze 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 verdrogingsgevoelige

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 versturende 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.

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

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 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.
- Bij meer goederenvervoer via spoor en water respectievelijk inzetten op elektrische tractie en vergroening van de schepen.
- 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:

Ruimtelijke samenhang:

- In netwerk voor het goederentransport ontbreken de modi spoor en leidingen. Op de netwerkkaart zijn eventuele op- en overslag locaties, ook buiten de regio, niet opgenomen. Het aanduiden van deze elementen op de visiekaart benadrukt dat goederentransport ruimer is dan louter het vervoer over de weg (en de visie van het plan ook breder is dan enkel de weg).

Ruimtebeslag:

- De concrete acties bevatten heel wat acties waarvan een beperkt ruimtebeslag niet uitgesloten 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:
 - . 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 verhardende oppervlaktes.
- § Bv principes ontharding
 - . Opvolging van intensiteit van gebruik wegen en infrastructuur downgraden/ontharden bij gedaald gebruik, bv parkeerstroken of vluchtstroken naast gewestwegen.

De effecten op de ruimtelijke kwaliteit, met name de gebruikskwaliteit, zijn eveneens positief. Zoals ook beschreven bij de aanbevelingen voor het ruimtebeslag wordt voorgesteld, verbetert een goede parkeerstrategie en aanpak ook de gebruikskwaliteit.

Met betrekking tot de impact op de belevingswaarde is een goede afstemming op de omgeving met aandacht voor erfgoedwaarde altijd aangewezen. Bij het inplanten van specifieke voorzieningen, zoals laadpalen, maar ook fietsparkeerplaatsen, hoppinpunten, ... is het belangrijk om zorgvuldig om te gaan met de beeldkwaliteit.

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 of ermee gebundeld.
- Integreren 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
- Vermijden bemalen

- Alle mogelijke maatregelen moeten genomen worden om verontreiniging door vervuild afstromend wegwater of calamiteiten te vermijden.

Beperken verstoring geluid, licht en beweging

- Bundelen van infrastructures.
- Vermijden van nieuwe niet afgestemde 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
 - § afgeschermde armaturen (eventueel gecombineerd met hogere boomkruinen)
 - § Gebruik een aangepast kleurenspectrum.
- Maatregelen om verstoring door beweging te beperken
 - § Landschappelijke inkleding – gebiedsgericht differentiëren

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

Aanbevelingen met betrekking tot klimaatmitigatie

- Verwijderen overtollige of minder gebruikte verhardingen.
- Infrastructuur maximaal ontharden en volop te gaan voor halfverharding en integreren van voldoende groen
- Bij de aanleg van nieuwe infrastructures
 - § geen inname van bodemtypes en vegetaties die een belangrijke bijdrage leveren aan C-fixering.

Aanbevelingen met betrekking tot klimaatadaptatie

- klimaatadaptieve maatregelen zoals integreren van verkoelende elementen (water, opgaande beplanting, bebossing).
- Verwijderen overtollige of minder gebruikte verhardingen 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 formuleert deze discipline de volgende monitoring:

- De evolutie van verharde oppervlaktes kan in de VVR opgevolgd worden. De monitoring gebeurt op Vlaams niveau (ruimtemonitor).

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.

5.5. Grensoverschrijdende effecten

De reductie in emissies van NO_x en CO₂ die door het plan ontstaat, zal een positieve impact hebben die niet aan de grenzen stopt. De positieve impact op luchtkwaliteit en op vlak van klimaat is een globaal positief effect op de gezondheid.

Een aantal voorgestelde ingrepen kunnen ook een effect hebben op de ruimtelijke samenhang in de aangrenzende vervoersregio's, alsook op de Noordzee en het grensgebied met Frans-Vlaanderen.

De voorgestelde netwerkkaarten zijn nog niet volledig afgestemd op de netwerkkaarten van de aangrenzende Vlaamse regio's. De voorgestelde categorisering van het wegennet is een gedragen voorstel vanuit de Vervoerregio naar de Vlaamse Regering die in deze decretaal de finale categorisering moet vaststellen.

In het plan worden verschillende acties naar voor geschoven in de buurregio's, die ook tot een beter mobiliteit leiden in deze regio: oplossen knelpunten in het waterwegennetwerk, ontwikkelen van op- en overslagpunten voor vervoer over water en spoor... Deze acties zijn ook als acties opgenomen in de desbetreffende regio's.

Met betrekking tot de receptor biodiversiteit ontstaan positieve grensoverschrijdende effecten daar de reductie in atmosferische emissies van broeikasgassen en stikstofverbindingen die door het plan ontstaat, niet aan de grenzen stopt.

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 tijdens de opmaak van het plan

6.1.1. 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 visie en actietabel wordt verwezen naar de nood aan een voldoende ruim aanbod openbaar vervoer. Er wordt ook gevraagd aan de hogere overheden om op termijn salariswagens en de bijhorend fiscaliteit aan te pakken. De tankkaart wordt hierin niet expliciet genoemd. Verder wordt gevraagd om ook te onderzoeken wat de opportuniteiten zijn voor slim rekeningrijden en het realiseren van een sturend prijsverschil tussen duurzame en niet-duurzame modi. Zero-emissievoertuigen worden in dit laatste niet afzonderlijk benoemd.
Mens - gezondheid	Bij meer goederenvervoer via spoor en water respectievelijk inzetten op elektrische tractie en vergroening van de schepen.	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 actietabel wordt er benadrukt dat er bij het afschaffen van overwegen maximaal (ongelijkgronds) alternatief voorzien moet worden voor zowel fietsers en voetgangers, als voor openbaar vervoer (1.4 thema openbaar vervoer op lange termijn)
Mens - gezondheid	Maximaal ontharden, volop gaan voor halfverharding en integreren van voldoende groen naast verharde oppervlakten	Opgenomen	In de visie en actietabel wordt hiernaar verwezen, zie o.m. thema 'ruimte' en 'thema parkeren', acties in thema wegencategorisering en parkeren.
Ruimte	In netwerk voor het goederentransport ontbreken de modi spoor en leidingen. Op de netwerkkaart zijn eventuele op- en overslag locaties, ook buiten de regio, niet	Deels opgenomen	De spoorwegen en bevaarbare waterlopen worden toegevoegd aan het vrachtroutenetwerk. De nadruk van deze netwerkkaart ligt echter op de selecties van vrachtroutes voor het goederenvervoer over de

Receptor	Aanbeveling	Verwerkt in RMP	Omschrijving verwerking
	opgenomen. Het aanduiden van deze elementen op de visiekaart benadrukt dat goederentransport ruimer is dan louter het vervoer over de weg (en de visie van het plan ook breder is dan enkel de weg).		weg. De kansen en knelpunten op het spoor en over water worden expliciet vermeld in de visienota (3.10 Logistiek) en werden meegenomen in verscheidene acties (thema logistiek). Ook pijpleidingen worden vermeld in de visienota.
Ruimte	De concrete acties bevatten heel wat acties waarvan een beperkt ruimtebeslag niet uitgesloten 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: - Gebundelde parkeerplaatsen voor vrachtwagens	Opgenomen	In de visienota wordt binnen het thema 'parkeren' (3.7) verwezen naar de nood naar gebundelde parkeerplaatsen voor vrachtwagens. Verder wordt omschreven dat er bij grotere projecten collectief parkeren wordt nagestreefd.
Ruimte	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.	Opgenomen	In de visienota wordt er binnen het thema ruimte omschreven dat er actief op zoek wordt gegaan naar wegen die onthard of afgeschaft kunnen worden. Dit werd ook vertaald in een actie in 'thema wegencategorisering'. Verder wordt er in thema 'parkeren' omschreven dat er gebruik wordt gemaakt van waterdoorlatende materialen bij het aanleggen van nieuwe parkings.
Ruimte	Bv principes ontharding - Opvolging van intensiteit van gebruik wegen en infrastructuur downgraden/ontharden bij gedaald gebruik, bv parkeerstroken of vluchtstroken naast gewestwegen.	Opgenomen	In de visienota wordt er binnen het thema ruimte omschreven dat er actief op zoek wordt gegaan naar wegen die onthard of afgeschaft kunnen worden. Dit werd ook vertaald in een actie in 'thema wegencategorisering'.
Ruimte	Met betrekking tot de impact op de belevingswaarde is een goede afstemming op de omgeving met aandacht voor erfgoedwaarde altijd aangewezen. Bij het inplanten van specifieke voorzieningen, zoals laadpalen, maar ook fietsparkeerplaatsen, hoppinpunten, ... is het belangrijk om zorgvuldig om te gaan met de beeldkwaliteit.	Opgenomen	In de visienota wordt omschreven dat er rekening moet worden gehouden met perspectieven als erfgoed. Verder wordt in de visienota in het thema 'auto' omschreven dat uniformiteit en ruimtelijke inpasbaarheid aandachtspunten zijn bij het inplanten van laadpalen.
Biodiversiteit	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 uitgaan naar ecotopen met hoge bijdrage in het kader van de klimaatproblematiek en die moeilijk vervangbaar zijn. Specifiek gaat het om (oude) bosecosystemen en -vooral in de polders - oude/permanente graslanden (zie ook de beschermde graslanden) en ecosystemen op veen. 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 thv bestaande verhardingen (bedrijventerreinen, parkings scholen...) - Vergeevingsgezinde wegen met bomen. - Groene inkleding van infrastructuur, restruimtes, e.d.	Niet opgenomen	Deze aanbevelingen gelden bij het verder concretiseren van specifieke projecten. Het RMP doet geen uitspraken over specifieke tracés.

Receptor	Aanbeveling	Verwerkt in RMP	Omschrijving verwerking
Biodiversiteit	<p>Beperken versnippering:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Maximaal situeren van de nieuwe verbinding of overige infrastructuur ter hoogte van bestaande verhardingen of infrastructuur van 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 (-2). Dat is te ondervangen door het aanpassen van de dwarsende structuur (overdimensioneren zodat de oevers door kunnen lopen, faunamaatregelen integreren). Specifiek ter hoogte van de duinengordel rond de Panne en de N34, N35, N386... is het behoud van de resterende relaties tussen de duinen en met de duin-polderovergang zeer belangrijk. 	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. Dit is eveneens in lijn met de principes basisbereikbaarheid die worden gehanteerd bij thema 'OV lange termijn'</p>
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. · Langs grachten moeten zo gedimensioneerd worden dat zij niet drainerend werken voor de omgeving. Ook in de polders mag niet geopteerd worden voor het versneld afvoeren van water. 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. Specifiek in de polder en kustregio is een verstoring van het zoet-zoutevenwicht (verzilting) te vermijden. · Alle mogelijke maatregelen moeten genomen worden om verontreiniging door vervuild afstromend wegwater of calamiteiten te vermijden. · 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 omschrijft de visienota het potentieel om overgedimensioneerde infrastructuur te ontharden of anders in te richten (zie thema ruimte). Ook de actie in 'thema wegencategorisering' verwijst hiernaar.</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 infrastructuur.</p> <p>Geluidverstoring moet bij verdere detaillering van de maatregelen verder onderzocht worden.</p> <p>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 kleurenspectrum. <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</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. Dit is eveneens in lijn met de principes basisbereikbaarheid die worden gehanteerd bij thema 'OV lange termijn'</p>

Receptor	Aanbeveling	Verwerkt in RMP	Omschrijving verwerking
	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.		
Biodiversiteit	Beperken verzuring en vermessing door emissies goederentransport via water Alle noodzakelijke maatregelen voor een vergroening van het transport via water moeten genomen worden.	Deels opgenomen	Binnen thema logistiek wordt verwezen naar technologische innovaties in het goederenvervoer
Biodiversiteit	Aanvullende aanbeveling bouwsteen Logistiek Bij de onderhoudsbaggerwerken moet de impact op de hydrologie van nabijgelegen natuurkernen vermeden worden.	Deels opgenomen	Deze aanbevelingen gelden bij het verder concretiseren van specifieke projecten. Het RMP doet geen uitspraken over specifieke tracés.
Klimaat	De verhardingen die overgedimensioneerd zijn of minder gebruikt worden moeten bij voorkeur (deels of geheel) opgebroken worden. Het terug laten ontwikkelen van vegetaties verhoogt de C-opslagcapaciteit. Bij de aanleg van nieuwe infrastructures mag geen inname gebeuren van bodemtypes en vegetaties die een belangrijke bijdrage leveren aan C-fixering. 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 actie in het 'thema wegcategorisering' omschrijft de nood om de selecties op te volgen. 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.
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. Het maximaal ontharden en daarbij vegetatie integreren, is ook in functie van adaptatie relevant. De ambitie moet zijn om ruimer te ontharden, dus ook ontharden van andere verkeersinfrastructures. 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. 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	Op strategisch niveau, wordt in thema 'ruimte' wordt expliciet omschreven dat overgedimensioneerde wegen actief moeten worden onthard en vergroend. De actie in 'thema wegcategorisering' omschrijft de nood om de selecties op te volgen. 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.
Klimaat	De evolutie van verharde oppervlaktes kan in de VVR opgevolgd worden. De monitoring gebeurt op Vlaams niveau (de ruimtemonitor).	Opgenomen	In thema 'ruimte' wordt omschreven dat er moet worden gestreefd naar een daling van de verharding

6.1.2. 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

Thema	Versie MER	Finale versie	Aanleiding
Leeswijzer	Deze visienota werd opgesteld door atelier/demitro2 in het kader van de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan van vervoerregio Westhoek. Deze nota vormt het sluitstuk van de tweede fase, waarin de doelstellingen werden bepaald en het gewenste toekomstscenario werd uitgetekend in samenspraak met de betrokken actoren. Deze nota omvat een strategische visie, die in de derde fase wordt vertaald naar een concreet actieplan. Vervoerregio Westhoek omvat de gemeenten Alveringem, De Panne, Diksmuide, Heuveland, Houthulst, Ieper, Koekelare, Kortemark, Langemark-Poelkapelle, Lo-Reninge, Mesen, Poperinge, Veurne, Vleteren en Zonnebeke. Dit document is de visienota zoals ze werd goedgekeurd door de Vervoerregioraad van juni 2022	Toevoegen: ", met enkele tekstuele aanpassingen en verduidelijkingen op basis van de ontwerp-MER."	Aangepast op basis van aanbevelingen MER
Veiligheid	/	Toevoegen: "We kijken uit naar initiatieven van de Europese Unie om potentieel negatieve effecten op het vlak van verkeersveiligheid te vermijden door té stille elektrische voertuigen."	Aangepast op vraag van de vervoerregioraad
Fiets	Waar nodig passen we ook de schoolomgeving zelf aan volgens het ontvlechtigingsprincipe of zetten we in op schoolstraten.	Toevoegen van extra nuance tussen haakjes: "Waar nodig passen we ook de schoolomgeving zelf aan volgens het ontvlechtigingsprincipe (al dan niet op basis van herverdeling van de reeds ingenomen ruimte) of zetten we in op schoolstraten."	Aangepast op basis van aanbevelingen MER
Openbaar Vervoer op Lange Termijn	3.5.8 Doorstroming en Vf-factor OV-auto zijn de sleutels om autogebruikers te verleiden. Om van de trein, maar vooral van de bus een aantrekkelijk mobiliteitsalternatief te maken, moeten we op de corridors met een hoog potentieel vooral inzetten op frequentie, amplitude, snelheid en betrouwbaarheid. Op de belangrijkste corridors willen we de snelheid van de bus verhogen tot die (bijna) even snel is als de auto. Naast deze commerciële snelheid is betrouwbaarheid van de bediening ook essentieel. In het spoornet zorgt de aanwezigheid van éénbaansvakken op de beide lijnen voor problemen. In het busnet zien we hier en daar doorstromingsproblemen waar de bus mee aanschuift met de auto. Deze knelpunten zorgen niet alleen voor een tragere algemene snelheid maar ook voor vertragingen en afgeschafte ritten. Daarom moeten we slimme doorstromingsmaatregelen nemen door o.a. het STOP-principe ook in de praktijk toe te passen, om de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer te verbeteren, zodat pendelaars steeds op de trein, tram en bus kunnen rekenen om op tijd hun bestemming te bereiken. 3.5.9 Een integrale corridorbenadering bij de aanpak van doorstroming en versterking van het aanbod Het netwerk opgebouwd volgens de principes van basisbereikbaarheid heeft ingezet op het bundelen van de vervoersvragen. We kunnen er dus	Toevoegen van: "commerciële" voor elke vermelding van snelheid. 3.5.8 Doorstroming en Vf-factor OV-auto zijn de sleutels om autogebruikers te verleiden Om van de trein, maar vooral van de bus een aantrekkelijk mobiliteitsalternatief te maken, moeten we op de corridors met een hoog potentieel vooral inzetten op frequentie, amplitude, commerciële snelheid en betrouwbaarheid. Op de belangrijkste corridors willen we de commerciële snelheid van de bus verhogen tot die (bijna) even snel is als de auto. Naast deze commerciële snelheid is betrouwbaarheid van de bediening ook essentieel. In het spoornet zorgt de aanwezigheid van éénbaansvakken op de beide lijnen voor problemen. In het busnet zien we hier en daar doorstromingsproblemen waar de bus mee aanschuift met de auto. Deze knelpunten zorgen niet alleen voor een tragere algemene snelheid maar ook voor vertragingen en afgeschafte ritten. Daarom moeten we slimme doorstromingsmaatregelen nemen door o.a. het STOP-principe ook in de praktijk toe te passen, om de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer te verbeteren, zodat pendelaars steeds op de trein, tram en bus kunnen rekenen om op tijd hun bestemming te bereiken. 3.5.9 Een integrale corridorbenadering bij de aanpak van doorstroming en versterking van het aanbod	Aangepast op basis van aanbevelingen MER

Thema	Versie MER	Finale versie	Aanleiding
	van uitgaan dat het een stabiel netwerk is, waarbij we op lange termijn kunnen inzetten op het verder versterken van dit netwerk. Door systematisch in te zetten op snelheid en doorstroming creëren we assen met Hoogwaardig Openbaar Vervoer in en naar de stedelijke gebieden. Dit vraagt een integrale aanpak, waarbij we zowel het aanbod (frequentie, amplitude) als de kwaliteit (snelheid, doorstroming, voorrang...) verbeteren. Deze integrale benadering willen we uitrollen op de belangrijkste buslijnen met het hoogste potentieel in de regio, zodat we op korte termijn de grootste impact kunnen hebben op de meeste reizigers. Zo werken we met alle partners samen aan een beter openbaar vervoer.	Het netwerk opgebouwd volgens de principes van basisbereikbaarheid heeft ingezet op het bundelen van de vervoersvragen. We kunnen er dus van uitgaan dat het een stabiel netwerk is, waarbij we op lange termijn kunnen inzetten op het verder versterken van dit netwerk. Door systematisch in te zetten op commerciële snelheid en doorstroming creëren we assen met Hoogwaardig Openbaar Vervoer in en naar de stedelijke gebieden. Dit vraagt een integrale aanpak, waarbij we zowel het aanbod (frequentie, amplitude) als de kwaliteit (commerciële snelheid, doorstroming, voorrang...) verbeteren. Deze integrale benadering willen we uitrollen op de belangrijkste buslijnen met het hoogste potentieel in de regio, zodat we op korte termijn de grootste impact kunnen hebben op de meeste reizigers. Zo werken we met alle partners samen aan een beter openbaar vervoer.	
Autoverkeer	Het aandeel voer- en vaartuigen dat aangedreven wordt door alternatieve brandstoffen zal toenemen. De hogere overheden zetten daarom in op een combinatie van subsidies voor emissiearme voertuigen en het belasten van voertuigen op basis van hun emissie. Op korte termijn rollen we ook in de Westhoek in samenwerking met de Vlaamse overheid een gebiedsdekkend systeem van laadinfrastructuur voor elektrische wagens uit, waarbij wordt ingezet op (semi-)publieke laadpalen in combinatie met het aanbod van private laadpalen en snelladers.	Toevoegen: "Uniformiteit van de laadinfrastructuur en ruimtelijke inpasbaarheid zijn hierbij aandachtspunten."	Aangepast op vraag van de vervoerregiraad
Parkeren	Gelet op de ligging van de Westhoek vraagt de vervoerregio aan de NMBS dat de parkings aan de treinstations gratis blijven voor de pendelaars.	Actor vervangen: "Gelet op de ligging van de Westhoek vraagt de vervoerregio aan de Federale Overheid dat de parkings aan de treinstations gratis blijven voor de pendelaars."	Aangepast op vraag van de vervoerregiraad
Parkeren	De gemeenten zien kansen in nieuwe technologieën om het carpoolen in de Westhoek te verhogen. We zetten deze opportuniteiten om in de praktijk door de aanleg van goed bereikbare randparkings rond kernen en carpoolparkings langs belangrijke verkeersassen en -knooppunten waar vlot en veilig kan worden overgestapt tussen de verschillende vervoersmodi.	Toevoegen: "Bij de aanleg van nieuwe parkings maken we maximaal gebruik van waterdoorlatende materialen."	Aangepast op basis van aanbevelingen MER
Parkeren	Tegen 2030 moet het aantal mensen dat ernstig hinder ondervindt van wegverkeer, spoorverkeer of logistieke activiteiten sterk gedaald zijn. Daarom wren we geparkeerde vrachtwagens uit onze kernen. De parkeernood wordt maximaal opgevangen op het privaat terrein van betreffende bedrijven.	Toevoegen extra info tussen haakjes: "Tegen 2030 moet het aantal mensen dat ernstig hinder ondervindt van wegverkeer, spoorverkeer of logistieke activiteiten sterk gedaald zijn. Daarom wren we geparkeerde vrachtwagens uit onze kernen. De parkeernood wordt maximaal opgevangen op het privaat terrein van betreffende bedrijven (waar mogelijk collectief gebruik door meerdere bedrijven)."	Aangepast op basis van aanbevelingen MER
Parkeren	Wat lokaal vrachtwagenvervoer betreft, gaan we in de vervoerregio in eerste instantie uit van de verantwoordelijkheid van de bedrijven - waarbij vrachtwagens geparkeerd worden binnen de private bedrijfssite of op een collectief gebruikt terrein binnen het bedrijventerrein - alvorens op zoek te gaan naar oplossingen op het openbaar domein in de bedrijvenszone of nabij het individuele bedrijf zodat de vrachtwagens niet of minder geparkeerd worden ter hoogte van de woning van de chauffeurs of langs de wegen op het dragend netwerk.	Toevoegen: "of op een collectief gebruikt terrein binnen het bedrijventerrein" Wat lokaal vrachtwagenvervoer betreft, gaan we in de vervoerregio in eerste instantie uit van de verantwoordelijkheid van de bedrijven - waarbij vrachtwagens geparkeerd worden binnen de private bedrijfssite of op een collectief gebruikt terrein binnen het bedrijventerrein - alvorens op zoek te gaan naar oplossingen op het openbaar domein in de bedrijvenszone of nabij het individuele bedrijf zodat de vrachtwagens niet of minder geparkeerd worden ter hoogte van de woning van de chauffeurs of langs de wegen op het dragend netwerk. Gelet op de inrichtingsprincipes van deze wegen zal langsparkeren buiten de bebouwde kom op het dragend wegennet immers in de regel verboden worden (zie thema	Aangepast op basis van aanbevelingen MER

Thema	Versie MER	Finale versie	Aanleiding
		wegencategorisering). Ook zou dit ten goede komen aan de verkeersveiligheid en de vlotheid van het verkeer.	
Vrachtwagenverkeer	In 2013 werd het 'Regionaal Vrachtroutenetwerk Vlaanderen' opgemaakt, maar dit netwerk werd nooit geformaliseerd of in de praktijk uitgerold. Het vertrok vanuit een selectie van regionale bedrijventerreinen op basis van oppervlakte en stuurgroepenoverleg en was geënt op de vorige wegcategorisering. De invoering van de nieuwe wegcategorisering biedt een kans om dit vrachtroutenetwerk te herzien, aangepast aan de principes van de nieuwe wegcategorisering.	Toevoegen: "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 vrachtwagenverkeer. Vanuit een bezorgdheid voor lokale leefbaarheid sturen diverse partners in de Vervoerregioraad aan op een meer afdwingbaar kader. Het regionale vrachtroutenetwerk biedt deze kans, waarbij het IDR-netwerk als basis en uitgangspunt genomen werd."	Aangepast op vraag van de vervoerregioraad
Vrachtwagenverkeer	<ul style="list-style-type: none"> - Ontsluiten van bedrijventerreinen en logistieke knooppunten door toegang te verlenen via een voorkeurreoute (verzamelen en verdelen van vrachtwagenverkeer). - Onderling verbinden van bedrijventerreinen en logistieke knooppunten. - Kanaliseren van het vrachtwagenverkeer 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 vrachtwagenverkeer. 	<p>Toevoegen van verduidelijkende zin: "Het maximaal verzekeren van leefbaarheid in de kernen ligt ten grondslag aan de opmaak van het regionaal vrachtroutenetwerk."</p> <p>Schrappen van: "Onderling verbinden van bedrijventerreinen en logistieke knooppunten."</p> <p>Kwetsbare gebieden (zoals kernen) vrijwaren van hinder door vrachtwagenverkeer. Het maximaal verzekeren van leefbaarheid in de kernen ligt ten grondslag aan de opmaak van het regionaal vrachtroutenetwerk.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ontsluiten van bedrijventerreinen en logistieke knooppunten door toegang te verlenen via een voorkeurreoute (verzamelen en verdelen van vrachtwagenverkeer). - Kanaliseren van het vrachtwagenverkeer 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 vrachtwagenverkeer. 	Aangepast op vraag van de vervoerregioraad

6.1.3. 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 bijgestuurd. Ten opzichte van de in de hiervoor opgenomen effectenbespreking zijn dit volgende wijzigingen:

TABEL 6-3: WIJZIGINGEN ACTIETABEL

Thema	Versie MER	Finale versie	Aanleiding
Wegencategorisering	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(re) termijn. Op korte termijn zijn deze inrichtingsprincipes dikwijls niet haalbaar (zoals bijvoorbeeld voor een regionale of interlokale weg ter hoogte van een doortocht).	Toevoegen: De afdwingbaarheid van bepaalde elementen, zoals rooilijnen, vereist bovendien en voorafgaand een wettelijke basis.	Uitbreiding van actie toegevoegd
Wegencategorisering	/ (actie toegevoegd)	We volgen de intensiteit van het gebruik van de wegen op. Bij gedaald gebruik – en rekening houdende met de plaats binnen de wegcategorisering – overwegen we het downgraden en/of ontharden van (delen van) wegen en aanhorende infrastructures.	Actie toegevoegd
Fiets	We onderzoeken de zwakke schakels in het fietsnetwerk (opgenomen in het Masterplan Fiets) en pakken die vervolgens aan: (1)	We onderzoeken de zwakke schakels in het fietsnetwerk en pakken die vervolgens aan	Actie aangepast
Fiets	We onderzoeken de zwakke schakels in het fietsnetwerk en pakken die vervolgens aan: (1) - Definiëren van zwakke schakels in het fietsnetwerk (zowel ontbrekende als onveilige schakels). Hierbij wordt o.a. op zoek gegaan naar conflictpunten tussen fiets- en vrachtverkeer. (9) 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 wegcategorisering. De prioritering als vervat in de visienota bepaalt mee deze selectie. - In kaart brengen van de zwakke schakels in de vervoerregio. - Nagaan welke maatregelen in specifieke situaties getroffen kunnen worden om deze zwakke schakels weg te werken. - Toepassen van de prioritering op de aan te pakken zwakke schakels. - Investeren in de kwaliteit van de bestaande fietspaden	Toevoegen: 'Bij het plaatsen van verlichting langs fietspaden/fietswegen wordt het type verlichting aangepast aan de lokale situatie.'	Deelactie toegevoegd
Fiets	We willen een fietsklimaat creëren in onze vervoerregio. Daarom streven we ernaar alle fietspaden conform het (nieuwe) Vademecum fietsvoorzieningen in te richten: voldoende breed en afgescheiden van het autoverkeer.	We willen een fietsklimaat creëren in onze vervoerregio door het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (opgenomen in het Masterplan Fiets) en de fietssnelwegen integraal te realiseren.	Actie aangepast
Fiets	Bij de realisatie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk gaan we eveneens uit van het herverdelen van de ruimte ten voordele van de fiets(er) naast het aanleggen van nieuwe (duurdere) infrastructuur.	Toevoegen: "Zo kan het omzetten van een rijstrook voor het gemotoriseerd verkeer in een vrijliggend fietspad, dure onteigeningskosten voor extra ruimtegebruik vermijden"	Actie aangepast
Fiets	Zeker op bedrijventerreinen kan hier extra op ingezet worden ten voordele van de kwaliteit en veiligheid.	Zeker op bedrijventerreinen kan hier extra op ingezet worden ten voordele van de kwaliteit en veiligheid van fietsverbindingen.	Actie aangepast
Openbaar vervoer op lange termijn	Voorzien rechtstreekse treinverbinding (minimaal tijdens de ochtend- en avondspits) tussen De Panne en Brussel. Snelle treinverbinding tussen Gent en De Panne.	Voorzien rechtstreekse treinverbinding (minimaal tijdens de ochtend- en avondspits) tussen De Panne en Brussel. Snelle(re) treinverbinding tussen Gent en De Panne en tussen Kortrijk	Actie aangepast

		en Poperinge, waarbij aanbod wordt verhoogd tot 2 treinen/uur (alle stations).	
Autoverkeer	Opstellen van een overkoepelend beleid rond het (uniform) plaatsen van laadpalen incl. bedrading, rekening houdend met verschillende locaties en functies (bedrijven, appartementen, woningen, parkeergarages ...).	Opstellen van een overkoepelend beleid rond het (uniform en ruimtelijk inpasbaar) plaatsen van laadpalen incl. bedrading, rekening houdend met verschillende locaties en functies (bedrijven, appartementen, woningen, parkeergarages ...).	Aangepast op basis van aanbevelingen MER
Parkeren	We stimuleren het carpoolen en overstappen van auto op OV en fiets: - We ondersteunen nieuwe technologieën, bvb. MAAS-apps, om het carpoolen in de Westhoek te verhogen. (1) - We leggen goed bereikbare randparkings aan- en/of optimaliseren de bestaande randparkings. - We leggen carpool- en overstapparkings aan langs belangrijke verkeersassen en knooppunten, met vlotte en veilige overstapmogelijkheden naar andere vervoersmodi.	Toevoegen: 'Bij (her)aanleg van parkings wordt maximaal gebruik gemaakt van waterdoorlatende materialen.'	Deelactie toegevoegd op basis van aanbevelingen MER
Parkeren	In eerste instantie parkeernood maximaal opvangen op (privaat) terrein van bedrijven alvorens op zoek te gaan naar oplossingen op het openbaar domein in de bedrijvenzone of nabij het individuele bedrijf. Eventueel sturen adhv vergunningsvoorwaarden.	In eerste instantie parkeernood maximaal opvangen op (collectief gebruikt) (privaat) terrein van bedrijven alvorens op zoek te gaan naar oplossingen op het openbaar domein in de bedrijvenzone of nabij het individuele bedrijf. Eventueel sturen adhv vergunningsvoorwaarden.	Aangepast op basis van aanbevelingen MER
Veiligheid	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. De nieuwe wegcategorisering en de daaraan gekoppelde functies vormen hiervoor de basis. Waar fietsers mengen met gemotoriseerd verkeer houden we de snelheid laag. Een snelheidsbeperking van maximum 30 km/u dient overwogen in schoolomgevingen, woonwijken en dorpskernen, inzonderheid daar waar geen conforme fietsinfrastructuur aanwezig is. Afhankelijk van intensiteit en netwerk: kruisingen ongelijkgronds maken.	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. De nieuwe wegcategorisering en de daaraan gekoppelde functies vormen hiervoor de basis. Waar fietsers mengen met gemotoriseerd verkeer houden we de snelheid laag. Een snelheidsbeperking van maximum 30 km/u dient overwogen in schoolomgevingen, woonwijken en dorpskernen, inzonderheid daar waar geen conforme fietsinfrastructuur aanwezig is. Afhankelijk van intensiteit en netwerk: kruisingen ongelijkgronds maken. Daarbij gaat de nodige aandacht naar de waterhuishouding.	Aangepast op basis van aanbevelingen MER

6.1.4. 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 infrastructuren, en het maximaal gebruik maken van waterdoorlatende materialen bij de (her)aanleg van parkings zal wel een positieve bijdrage leveren aan het beperken van hittestress en wateroverlast. Een verhoging van het treinaanbod tussen Kortrijk en Poperinge zal een positief effect hebben op de modal schift, maar kan ook lokaal zorgen voor meer geluidshinder.

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 infrastructuren heeft wel een positief effect op het ruimtebeslag. Meer aandacht voor uniformiteit van de laadinfrastructuur en ruimtelijke inpasbaarheid heeft dan weer een positief effect op de ruimtelijke kwaliteit.

Voor de receptor biodiversiteit worden een aantal aanbevelingen deels opgenomen (ontharden, gebruik van waterdoorlatende materialen, aanpassen verlichting aan de lokale situatie...). Deze vormen het kader voor verdere uitwerkingen 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. Deze aanbevelingen worden deels meegenomen in de gewijzigde actietabel (ontharden, gebruik van waterdoorlatende materialen). 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

6.2. Wijzigingen na openbaar onderzoek

De tijdens het openbaar onderzoek geformuleerde adviezen en bezwaren hebben tot een aantal wijzigingen geleid in de milieueffectenbeoordeling en het plan. Daarnaast zijn er ook een aantal vormelijke wijzigingen doorgevoerd, die geen impact hebben op de effectbespreking.

6.2.1. Wijzigingen aan het MER

Onderstaande adviezen en bezwaren op het MER werden verwerkt in de voorgaande hoofdstukken.

TABEL 6-5: VERWERKING OPENBAAR ONDERZOEK IN HET MER

Inhoud (letterlijke passage)	Antwoord / motivatie
In het MER wordt landbouw meegenomen binnen het hoofdstuk 'impact op ruimte'. De impact van het regionaal mobiliteitsplan op ruimte is te vertalen in drie aspecten. Ruimtelijke samenhang gaat over hoe de netwerken voor auto, fiets, trein en water de ruimte versnipperen of ontsnipperen. Het thema ruimtebeslag behandelt de oppervlakte die infrastructuur en andere functies innemen. Ruimtelijke kwaliteit kijkt naar de impact van het plan op hoe we ruimte gebruiken, beleven of vrijwaren voor de toekomst. In het buitengebied van de vervoerregio Westhoek is landbouw een belangrijke landgebruiker en betekent dit dus per definitie een mogelijke impact op landbouw. Het Departement Landbouw en Visserij vraagt de impact op landbouw voldoende mee te nemen. Zeker bij een verdere uitwerking van de concrete acties dient dit expliciet beschreven te worden en waar nodig te worden gemilderd.	Het betreft een plan-MER op strategisch niveau: de mogelijke effecten van het plan op de landbouw en het landbouwverkeer werden op hoofdlijnen beschreven. Bij verdere uitwerking van de acties moet een effectenonderzoek uitgevoerd worden op niveau van het plan of project en de concrete effecten beschreven en eventueel gemilderd worden.
Ruimtegebruik: Met betrekking tot het ruimtegebruik wordt aangenomen dat een verdere verdichting zal plaatsvinden in de steden en een afname van de verspreide bevolking, met meer vakantiegasties in de open ruimte. Gelieve te verduidelijken waarop dit is gestoeld (p.94).	Op basis van het beleid inzake kernverdichting, de aanname dat de bestaande toeristische druk niet zal afnemen en de ontwikkelingsmogelijkheden die het vigerende PRUP solitaire vakantiewoningen Brugge-Oostende biedt, kan aangenomen worden dat er een afname zal zijn van verspreide bebouwing en een toename van vakantiegasties. Dit wordt verduidelijkt in het MER.

6.2.2. Wijzigingen aan het RMP

Volgende adviezen en bezwaren hebben geleid tot aanpassingen aan het regionaal mobiliteitsplan:

TABEL 6-6: VERWERKING OPENBAAR ONDERZOEK IN HET RMP

Onderwerp / trefwoord	Inhoud (letterlijke passage)	Antwoord / motivatie
Vrachtwagenparkeren	<p>Het onderdeel over een beleid voor vrachtwagenparkeren maakt de verkeerde assumptie dat er slechts twee soorten vrachtwagens in de regio voorkomen. Naast de lokale vrachtwagenchauffeur en de vrachtwagen die de regio gebruikt om door te rijden, zijn er ook talloze vrachtwagens die hun goederen moeten laden of lossen in de vervoersregio en dus ook voorafgaand hieraan of volgend hierop de wettelijke regels met betrekking tot rij en rusttijden moeten respecteren. Er is echter op geen enkele manier een kwantificering gemaakt van het aantal vrachtwagens, waardoor het onmogelijk is om de precieze parkeernoden te voorspellen. Aangezien deze noden niet gekend zijn, is het ook onmogelijk om een planning te maken met betrekking tot het centraliseren van vrachtwagenparkings. TLV gaat er alvast vanuit dat er een heel grote spreiding is over de gehele vervoersregio. Het is niet mogelijk om die noden te concentreren op een klein aantal plaatsen. Ook de suggestie met betrekking tot het laten parkeren op de bedrijventerreinen is niet concreter gemaakt. Hierdoor is het onmogelijk om te kunnen evalueren welke de bestaande capaciteit is. TLV krijgt alvast het signaal van haar leden dat het voor bedrijven zeer moeilijk is om te terreinen te verwerven waarvan het doel onder meer het stallen van vrachtwagens is. Met name de lokale overheden zelf staan hier zeer weigerachtig tegenover. TLV wijst er op dat het vrachtverkeer de komende jaren volgens alle voorspellingen verder zal toenemen. De lokale overheid moet dus niet alleen het huidige tekort opvangen, maar ook de voorspelde toename aan vrachtwagens een plaats geven wanneer die niet aan het rijden zijn. De visie om waar mogelijk de nood aan bijkomende parkings te minimaliseren, is volledig contradictorisch aan de realiteit waarmee onze leden dagelijks geconfronteerd worden. Er is op vandaag al een manifest tekort aan goede parkeerplaatsen met adequate voorzieningen overal in Vlaanderen. TLV verwijst ook specifiek naar de talrijke vrachtwagenchauffeurs die, over de hele vervoersregio verspreid, hun woning hebben. Op vandaag wordt de vrachtwagen bij gebrek aan alternatief zeer vaak in de buurt van die woning geparkeerd. Alhoewel dit in de meeste gevallen gebeurt binnen een compleet correct juridisch kader en zonder hinder voor omwonenden, begrijpt TLV dat het de bedoeling is van de vervoersregio om dit fenomeen aan te pakken in eerste instantie door dit op bestaande private bedrijventerreinen af te wikkelen. Helaas zijn deze terreinen nagenoeg onbeschikbaar. Overheden zullen dus deze terreinen ter beschikking moeten stellen. Bovendien is het onaanvaardbaar dat langsparkeren buiten de bebouwde kom overal per definitie verboden zou worden. Dergelijk verbod is voor TLV enkel aanvaardbaar op die plaatsen waar de weginfrastructuur dit ook daadwerkelijk verantwoordt met het oog op de verkeersveiligheid. We wijzen er ook op dat een gecentraliseerde parking de problematiek voor lokale chauffeurs vergroot. De afstand van de woning van de chauffeur tot de geparkeerde vrachtwagen zal hierdoor soms zeer groot worden, en het bereiken van de vrachtwagen met het openbaar vervoer voor de chauffeur is vaak helemaal geen optie. Vrachtwagenritten beginnen typisch 's ochtends heel vroeg, nog voor dat openbaar vervoer is opgestart. In veel gevallen beschikt de chauffeur niet over een alternatief om zich naar de vrachtwagen te begeven. Ook de reistijd van de ene kant van de vervoersregio naar een eventueel centraal gelegen parkeerterrein voor vrachtwagens zal aanzienlijk zijn</p>	<p>Het klopt inderdaad dat het (inter)nationaal verkeer dat laadt en lost in de VVR een belangrijke categorie van vrachtverkeer is. We nemen deze derde categorie, naast lokale vrachtwagens en doorgaand vrachtverkeer, bijkomend op in de visienota. In deze aanvulling schrijven we dat ook de bedrijven zelf, hierin een verantwoordelijkheid moeten opnemen.</p> <p>De kwantificering vormt een onderdeel van de opmaak van een overkoepelende visie rond vrachtwagenparkeren, zoals opgenomen in het actieplan. Wat betreft de verwerving van de terreinen is het een lokale bevoegdheid om vergunningen te verlenen.</p> <p>Het onderzoek naar geschikte locaties voor vrachtwagenparkeren in de regio, kan gevat worden door de op te maken visie die is voorgesteld in het actieplan.</p>

Onderwerp / trefwoord	Inhoud (letterlijke passage)	Antwoord / motivatie
	gezien de relatief grote afstand. Deze aspecten hypothekeren fundamenteel het succes van een gecentraliseerde vrachtwagenparking voor lokale chauffeurs.	
Verkeersveiligheid	Het toevoegen van zones rond schoolomgevingen tijdens het begin en het einde van de schooltijd aan zones waar geen vrachtwagens welkom zijn, is een extreem vergaande maatregel, rekening houdend met de grote spreiding van de schoollocaties. Veel van de schoolsites liggen op belangrijke gewestwegen die ook van oudsher een verbindende functie hebben. Los van alle andere rechtstreekse gevolgen van de invoering van een verbod in schoolomgevingen voor vrachtwagens, antwoordt de vervoersregio niet op de centrale vraag waar de vrachtwagens zouden moeten gestald worden tijdens de momenten van deze verboden.	Zie antwoord 1c / de actie is niet dwingend opgesteld en biedt derhalve mogelijkheden om dit locatiespecifiek te benaderen.
Netwerken	Actiepunt 4.6 algemeen: gezien niet elke overweg wordt vervangen door een ongelijkgronds alternatief, voorstel om de verwoording "Bij het afschaffen van overwegen over het spoor, (ongelijkgronds) alternatief voorzien voor zowel fietsers en voetgangers, als voor openbaar vervoer" te vervangen door "Bij het vervangen van spoorwegovergangen wordt er een gepast mobiliteitsalternatief voorzien, afgestemd op het mobiliteitsplan van de betreffende gemeente. De nodige kruisingen van het weg- en fietsverkeer en openbaar vervoer met spoorlijnen worden altijd ongelijkgronds voorzien via tunnels of bruggen."	Deze actie heeft de bedoeling om op regionaal niveau een visie te ontwikkelen over de aanpak van de treinspooroverwegen. Deze actie vervangt niet het overkoepelende karakter van Infrabel, noch zijn betrokkenheid. De concrete aanpassingen per overweg moeten verder bestudeerd worden op projectniveau. Voorstel van alternatieve formulering zal verwerkt worden in het RMP
Netwerken	P. 91 paragraaf 4.2.7, p. 224 paragraaf 5.3 en p. 228 paragraaf 6.1: voorstel om de verwoording "Treinspooroverwegen veiliger maken" te vervangen door "het vervangen van spoorwegovergangen door een gepast mobiliteitsalternatief, afgestemd op het mobiliteitsplan van de betreffende gemeente".	Voorstel van alternatieve formulering zal verwerkt worden in het RMP.
Openbaar vervoer	Deze opmerkingen die reeds eerder gemaakt werden, zijn niet opgenomen in de actietabel: p. 23: 'Subthema: Openbaar vervoer als duurzaam en multimodaal gelaagd en integraal systeem' titel aan te passen: dit gaat quasi enkel over infrastructuur en niet zozeer over de multimodaliteit en gelaagdheid van het systeem?	Suggestie op te nemen
Openbaar vervoer	Ø P.25: 'Op de juiste plaatsen en momenten een aantrekkelijk aanbod creëren om de keuzereiziger uit de auto te halen' Hier ontbreekt toch een gewenste actie van de NMBS als initiatiefnemer, niet? Evt. al wat in het vet op p.24 staat hierheen verplaatsen.	Suggestie op te nemen
Openbaar vervoer	Ø P.25/26: de link maken met de omliggende regio's/aanbod van het OV afstemmen op de omliggende vervoerregio's Mag wat mij betreft worden aangevuld met iets vaags als "Uitgangspunt van het onderzoek kan hier het voorzien van snelle buslijnen tussen de grootste stedelijke kernen zijn, complementair aan de bestaande treinverbindingen."	Suggestie op te nemen
Openbaar vervoer	Ø P.25-26 'Subthema: OV-aanbod versterken tijdens bepaalde periodes in functie van toerisme'. Sowieso dient naast het trein- en busnetwerk ook het tramnetwerk mee te worden opgenomen. Maar moeten we het niet algemener formuleren en het aanbod 'flexibel inzetten ifv periodiek toenemend potentieel naar blijvende en tijdelijke attractiepolen'. De formulering kan gewijzigd worden maar hiermee bedoel ik niet alleen in te spelen op een toeristisch seizoen maar bijvoorbeeld ook op evenementen, festivals, concerten... die een tijdelijk toenemende vraag genereren naar een tijdelijke locatie.	Suggestie op te nemen
Openbaar vervoer	Ø p.26 'Subthema: Versterking openbaar vervoer' - Toekomstige investeringen in OV inzetten op verbinden van Hier is ook NMBS aan zet! - Op de sterke OV-assen ruimte voor infra en doorstroming voorzien... Ook lokale	Suggestie op te nemen

Onderwerp / trefwoord	Inhoud (letterlijke passage)	Antwoord / motivatie
	besturen en Infrabel (ondertunneling van sporen, stationsomgevingen e.d.) zijn hier aan zet.	
Fiets	De gemeenteraad wenst nog te verduidelijken en aan te vullen met: [...] - Het onderhoud van de bestaande fietsroutes is even belangrijk als aanleg van nieuwe fiets(snel)wegen [...]	Aan te passen in tekst
Ruimte	Het ruimtelijk herlokaliseren van (zonevremde) bedrijven die slecht ontsloten zijn of/en die de leefbaarheid in het gedrang brengen naar strategische plaatsen, lijkt een goede optie, zeker indien beide aspecten aan de orde zijn. Wel dient het financieel prijskaartje hiervan in rekening gebracht te worden (p.22). Gelieve deze nuance toe te voegen in de tekst	Aan te vullen in tekst
Ontharding	Het is positief dat de vervoerregio Westhoek vanaf 2030 actief wil op zoek gaan naar locaties waar wegen kunnen onthard worden, of zelfs worden afgeschaft. Wel zal een gedeelte van deze onthardingsinspanningen tenietgedaan worden door bijkomende infrastructuurprojecten. Men kan dan ook geen dalend verloop van de ontharding garanderen. Tevens wordt nieuwe fietsinfrastructuur, infrastructuur voor openbaar vervoer en duurzaam vrachtvervoer niet meegenomen in de scope, waardoor een vertekend beeld zal bekomen worden (p.22). Gelieve deze verduidelijking mee te nemen in de tekst.	We vullen aan in de tekst van het RMP: "We zetten in op het compenseren van bijkomende verharding voor harde verkeersinfrastructuur. De regio heeft de ambitie om bijkomende verhardingen voor verkeersinfrastructuur te compenseren door ontharding en kritisch te kijken naar, en eventueel vervangen van bestaande onnuttige verharding, zoals overgedimensioneerde wegen. Vanuit de regio moet een kader worden opgezet voor deze ambitie."
Algemeen	Het is een goede zaak dat er inzake de mobiliteitsproblematiek afstemming wordt gezocht met de naburige regio's. Dit wordt (slechts) voor de eerste maal vermeld op pagina 27 (afstemming recreatief fietsnetwerk kust). Dit mag meer aandacht krijgen in de tekst. Inzake grensoverschrijdende opportuniteiten/knelpunten (Noord-Frankrijk) voor de fiets wordt er niet gesproken (p.27) (wel p.32 voor – alleen- het openbaar vervoer).	De grensoverschrijdende afstemming met de naburige vervoerregio's is gebeurd bij de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan. Met de Franse partners zal dit verder thematisch opgenomen worden
Fiets	In hoofdstuk 3.4. merken we geen vermelding van speed-pedelecs. Dit aspect zou meer aandacht mogen krijgen, gezien het potentieel van speed-pedelecs in deze regio	Speed-pedelecs zullen vermeld worden bij elektrische fietsen.
Parkeren	De opmaak van een parkeerverordening om het mobiliteitsbeleid te verduurzamen is zeker een goede zaak, waarbij via omgevingsvergunningen sturend kan worden opgetreden (met aandacht voor gemeentelijk maatwerk). Inzake het parkeren is het aangewezen de mogelijkheden van duurzaam meervoudig ruimtegebruik te onderzoeken (randparkings, carpoolparkings,...) (p.37).	Dit kan aangevuld in de visienota
Ruimte	Voor de bedrijventerreinen met een regionale mobiliteitsvraag worden een aantal acties geformuleerd, welke aan de provincie worden toegewezen. De vraag stelt zich als al deze acties (enkel) tot de provinciale taakstelling behoren (p.15), mogelijks ook ander beleidsniveau (Internationaal, Vlaams,...).	Aan te vullen in tekst
Ruimte	In de strategische visie BRV staat volgend ruimtelijke principe: 'geen netto stijging van het ruimtebeslag en afnemende verhardingsgraad in de open ruimte'. In de meeste regionale mobiliteitsplannen komen deze principes onder druk en is het risico tot bijkomend ruimtebeslag groot. Bijvoorbeeld: acties rond weginfrastructuur, openbaar vervoer, fiets, aanleg hoppinpunten, uitbouw P+R's. Daarom vragen we om voldoende kansen te benutten om bestaande verharding in te schakelen, te sturen naar efficiënter gebruik van bestaande wegenis en anderzijds te zoeken naar potenties voor ontharding om de negatieve effecten te compenseren. Om die onthardingspotenties in beeld te brengen, zou een screening kunnen gebeuren. Hiertoe wordt best een actie(acties) opgenomen. Ter inspiratie uit een andere regio: o "Leidraad ontharding door lokaal mobiliteitsbeleid - sturender parkeerbeleid, lokaal wegennet en aanleg Hoppinpunten. Via een sturend parkeerbeleid, (her)inrichting lokaal wegennet, aanleg Hoppinpunten kunnen gemeenten kwaliteit van openbare ruimte verhogen (bv. meervoudig gebruik, vergroening, ontharding, op maat van	We vullen aan in de tekst van het RMP: "We zetten in op het compenseren van bijkomende verharding voor harde verkeersinfrastructuur. De regio heeft de ambitie om bijkomende verhardingen voor verkeersinfrastructuur te compenseren door ontharding en kritisch te kijken naar, en eventueel vervangen van bestaande onnuttige verharding, zoals overgedimensioneerde wegen. Vanuit de regio moet een kader worden opgezet voor deze ambitie."

Onderwerp / trefwoord	Inhoud (letterlijke passage)	Antwoord / motivatie
	voetgangers, fietsers) ipv aanpak louter gericht op verkeerskundige inrichting. o "Potentiescan herwaardering trage wegen met oog op fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk en groen-blauwe dooradering. Tool toepassen om potenties voor ontharding en herwaardering trage wegen in beeld te brengen en kosten/ baten te berekenen.." Een bestaande tool is de RE-MOVE methodiek die kan toegepast worden met ondersteuning van Breekijzer VZW"	
Ruimte	Een tweede ruimtelijk principe is: 'ruimtelijk uitbreiden als uitzondering' dat als volgt wordt omschreven: "Ruimtelijk uitbreiden kan enkel in functie van een aangetoonde maatschappelijke ruimtebehoefte en wanneer hiervoor redelijke alternatieven via rendementsverhoging van het bestaande ruimtebeslag niet toereikend zijn. (...) De uitbreiding zelf realiseert een 'state of the art' op het vlak van ruimtelijk rendement en multimodale ontsluiting." Het zal dus geen vanzelfsprekendheid zijn om nieuwe wegen ten koste van de open ruimte te verantwoorden. Waar bijkomend ruimtebeslag en verharding niet kan worden vermeden, moet het tot een minimum beperkt worden en zouden tegelijkertijd onthardingskansen in de omgeving of op andere plekken moeten gerealiseerd kunnen worden als ruimtelijke compensatie. Hierrond zou best een actie opgenomen worden. Ter inspiratie een voorstel uit een andere regio: "Inzetten op compenseren van bijkomende verharding voor harde verkeersinfrastructuur. De regio heeft de ambitie om bijkomende verhardingen voor verkeersinfrastructuur te compenseren door ontharding en kritisch te kijken naar, en eventueel vervangen van bestaande onnuttige verharding, zoals overgedimensioneerde wegen. Vanuit de regio moet een kader worden opgezet voor deze ambitie."	We vullen aan in de tekst van het RMP: "We zetten in op het compenseren van bijkomende verharding voor harde verkeersinfrastructuur. De regio heeft de ambitie om bijkomende verhardingen voor verkeersinfrastructuur te compenseren door ontharding en kritisch te kijken naar, en eventueel vervangen van bestaande onnuttige verharding, zoals overgedimensioneerde wegen. Vanuit de regio moet een kader worden opgezet voor deze ambitie."

6.2.3. Wijzigingen van de onderzochte effecten

Zoals hierboven reeds aangegeven, hebben een aantal adviezen en bezwaren uit het openbaar onderzoek geleid tot aanpassingen aan het regionaal mobiliteitsplan. In onderhavige paragraaf wordt nagegaan of deze aanpassingen de beoordeling van de onderzochte effecten zal wijzigen.

Globaal gezien gaat het bij de meeste wijzigingen over het verduidelijken, meer concreet maken of anders formuleren van specifieke acties met bijgevolg weinig impact op de globale effectbeoordeling.

Bij de receptor mens gezondheid leiden de wijzigingen aan het RMP globaal gezien niet tot gewijzigde effecten. Het versterken van het OV met snelle buslijnen en het flexibel inzetten ivf periodiek toenemend potentieel naar blijvende en tijdelijke attractiepolen, zal de modal shift verder versterken. Extra aandacht voor onderhoud van de bestaande fietsroutes is positief voor de verkeersveiligheid.

Ook voor de ruimtelijke aspecten leiden de aanpassingen globaal gezien niet tot gewijzigde effecten. Inzetten op het compenseren van bijkomende verharding voor harde verkeersinfrastructuur heeft een positieve impact op het ruimtebeslag. De regio heeft de ambitie om bijkomende verhardingen voor verkeersinfrastructuur te compenseren door ontharding en kritisch te kijken naar, en eventueel vervangen van, bestaande onnuttige verharding, zoals overgedimensioneerde wegen. Ook het onderzoeken van de mogelijkheden van duurzaam meervoudig ruimtegebruik inzake parkeren (randparkings, carpoolparkings...) heeft een positief effect op het ruimtebeslag.

De acties met betrekking tot het compenseren van bijkomende verharding (voornamelijk ontharding) en het duurzaam meervoudig ruimtegebruik zijn eveneens positief voor biodiversiteit en in het bijzonder voor ecotoopcreatie en ontsnippering. De globale impactbeoordeling voor biodiversiteit wijzigt niet.

Het versterken van het OV met snelle buslijnen en het flexibel inzetten ivf periodiek toenemend potentieel naar blijvende en tijdelijke attractiepolen, zullen een positief effect hebben op het klimaat, gezien deze acties de modal shift versterken en bijgevolg de uitstoot van broeikasgassen terugdringen. Het inzetten op ontharding en duurzaam meervoudig ruimtegebruik draagt bij tot de klimaatrobustheid van het plan en heeft een positieve impact op klimaatadaptatie. De globale impactbeoordeling voor klimaat wijzigt niet.

Gezien het beperkt aantal wijzigingen, dewelke vaak ook heel specifiek zijn, kan gesteld worden dat de globale effectbeoordeling niet wijzigt ten gevolge van de aanpassingen in het RMP op basis van de adviezen en bezwaren uit het openbaar onderzoek.

TABEL 6-7: BEOORDELING VISIE DEFINITIEF RMP

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 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 hoofddoelen 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.
<p>Besluit van de Vlaamse Regering houdende reglementering van de handelingen binnen de watergebieden en de beschermingszones.</p> <p>(27 maart 1985)</p>	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 dichter wordt genaderd.	Het MER beschrijft potentiële impact op watersystemen en waterafhankelijke ecosystemen.
<p>Grondwaterdecreet</p> <p>(24 januari 1984)</p>	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</p> <p>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 ten 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 transportinfrastructuur.

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 wijzen 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	29,00 inw / ha
	15,5 werkn / ha	16,2 werkn / ha
Randstedelijk	7,5 inw / ha	7,5 inw / ha
	3,2 werkn / ha	3,3 werkn / ha
Landelijk	2,2 inw / ha	2,2 inw / ha
	0,7 werkn / 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 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).

Zoals uit de hoger aangehaalde cijfers uit het Ruimterapport blijkt is de groei van het aantal woongelegenheden 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 NO_2 -concentratie hoger is dan de gezondheidkundige advieswaarde ($20 \mu g/m^3$) 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 vervoersemisies meer mogen zijn.

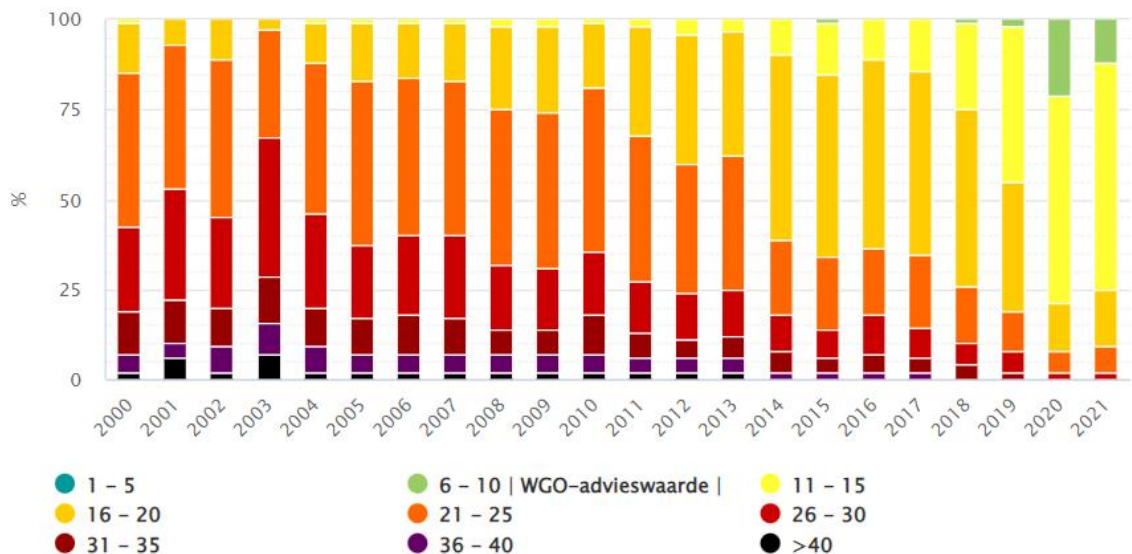
De luchtkwaliteit in Vlaanderen was in 2021 beter dan in 2019, maar minder goed dan in 2020, toen er t.g.v. de Corona-maatregelen beduidend minder verkeersemisies waren. De Europese luchtkwaliteitsnormen inzake luchtkwaliteit ($40 \mu g/m^3$ voor NO_2 en PM_{10} , $20 \mu g/m^3$ voor $PM_{2,5}$) werden 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 luchtkwaliteit.

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 vervoeremissies 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.

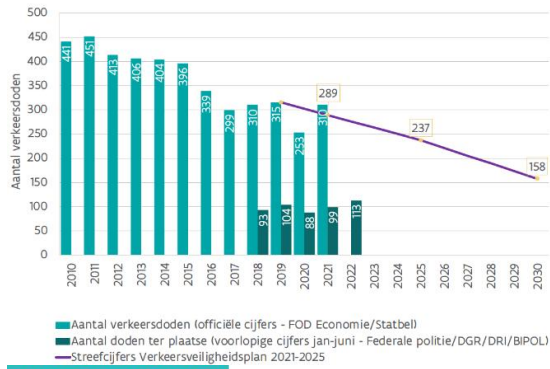
VERKEERSVEILIGHEID

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.

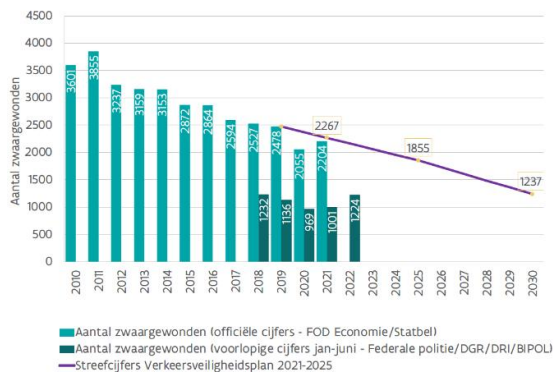
Onderstaande grafieken uit de Voortgangsrapportering Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 van september 2022 (Dept. MOW) geven het aantal ongevallen per doelgroep weer ten aanzien van de streefcijfers uit het Vlaams Verkeersveiligheidsplan 201-2025.

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 zwaargewonde fietsers is er nog veel werk aan de winkel.

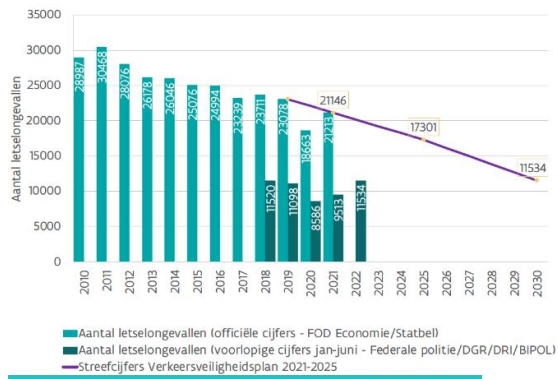
VERKEERSDODEN



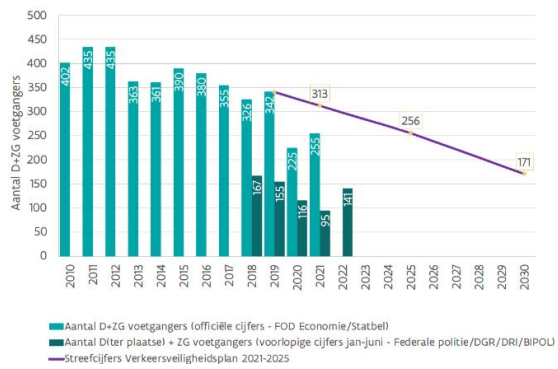
ZWAARGEWONDEN



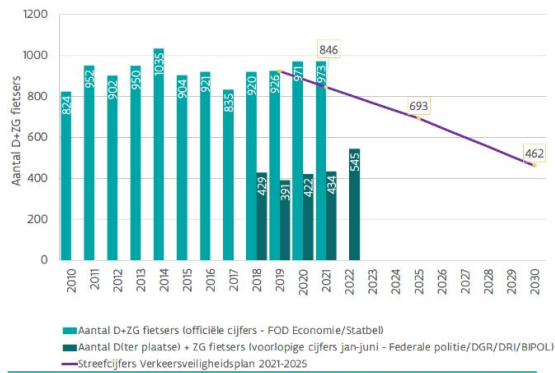
LETSELONGEVALLEN



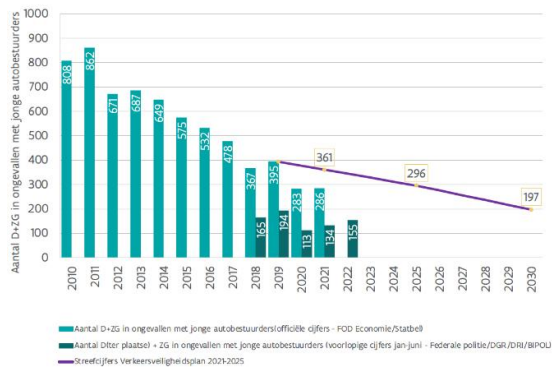
DODE EN ZWAARGEWONDE VOETGANGERS



DODE EN ZWAARGEWONDE FIETERS



DODEN EN ZWAARGEWONDEN 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 inspeelt 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 2021¹⁰).
- 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).

¹⁰

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 MijnsWesthoek K., Van Gossun 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 (CO_{2eq}) (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 ruimteslag 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