

1. KLIMAATVERANDERING: BESTRIJDEN OP ALLE TERREINEN

Het klimaat verandert. De effecten van deze klimaatverandering zijn nu al tastbaar in onze kustprovincie. Indien er geen krachtig antwoord komt op deze verandering, stevenen we af op een opwarming van 4°C. De gevolgen hiervan voor mens, milieu en maatschappij zijn nu al voelbaar. Daarom moet het beleid haar verantwoordelijkheid nemen en overgaan tot een transitie binnen verschillende domeinen van onze samenleving: het energiegebruik, de economie, wonen en bouwen, mobiliteit, fiscaliteit, voedselproductie, natuur en biodiversiteit,...



De West-Vlaamse Milieufederatie vraagt om :

- een routekaart op te stellen voor een grondige klimaatmitigatie tegen 2020, over de verschillende beleidsvelden heen, met het oog op de nodige 95% interne reductie in 2050.
- een gedurfd plan aan te nemen om de verschillende sectoren te wapenen tegen de ontegensprekelijke toekomst van klimaatverandering (een zo natuurlijk mogelijke kustbeveiliging, ruimtelijke ordening, een economie ingebed in de draagkracht van de omgeving).

2. VEETEELT: MAAK VAN WEST-VLAANDEREN GEEN VEEFABRIEK

West-Vlaanderen kan de concentratie van de veeteelt op haar grondgebied niet aan. Symptomen van de sputterende draagkracht zijn de uitputting van het sokkelsysteem, de blijvende records in het overschrijden van de nitraatconcentraties in het oppervlaktewater, de conflicten tussen boer en burens over uitbreiding, de problematiek van de mestbehandeling en haar inplanting in de regio, de verzuring van natuurgebieden, het visueel vervuilen van het cultuurlandschap, de niet-aangepaste transporten in landelijk gebied, de gezondheidsrisico's, die groter worden naar gelang de hoeveelheid vee dat samengehokt wordt, de geuroverlast, veronachtzamen van het welzijn van de dieren,... En in de nabije toekomst is er nog geen beterschap in zicht door een combinatie van beleidsfactoren: striktere wetgeving in Nederland, afschaffen melkquotum, provinciale focus op internationalisering van de vee-industrie. De externe kosten en schade van de industriële vleesproductie wordt afgewenteld op West-Vlaanderen.

De West-Vlaamse Milieufederatie vraagt om :

- beperkende regelgeving in te voeren op het aantal dieren per stal en per regio, het richten van de landbouw investeringssteun (VLIF) op het (kleinschalig) bedrijf dat ingebed is op het platteland - zowel sociaal als agro-ecologisch – tot norm te maken;
- te streven naar gesloten kringlopen in de Vlaamse landbouwsector (land-voeder-mest) door kleinere veestapel, minder mestproductie en vervanging van het kunstmestgebruik;
- een beleid te voeren dat inzet op kwaliteit ipv kwantiteit en een eerlijke prijs voor duurzaam geproduceerd voedsel bewerkstelligt door de maatschappelijke kosten in de prijs mee te nemen;

- een strikt kader voor het toepassen van aquiferstockage van hemelwater, waarbij de risico's van o.a. contaminatie van de diepgrondwaterlagen als opschortend worden aanzien;
- een verplichte toepassing te hanteren van erosiepreventieve maatregelen op alle erosiegevoelige percelen;
- herstel van rivier- en beekbeddingen te voorzien van rechtmatige flankerende maatregelen voor de aangelanden, maar niet af te wijken van de nodige plannen (cfr. rivierherstel Leie);
- een betere en transparantere afstemming te voorzien tussen de sectoren, andere gebruikers en de beheerders van het watersysteem.



5. MOBILITEIT: MEER DAN BETON EN ASFALT?

West-Vlaanderen leert, wat later dan andere provincies, de problematiek van het fileleed kennen. Niet alleen de woon-werkverplaatsingen, maar ook de verplaatsingen in kader van het toerisme (bijv. dagjestoeristen aan de kust, bepaalde toeristische kernsteden) dragen bij tot het drukker wordende autoverkeer en steeds groeiend aantal files in de provincie. Daarenboven kent de provincie redelijk wat buitengebied met een beperkte ontsluiting via openbaar vervoer, waardoor de bezoeker en bewoner aangewezen wordt op de individuele verplaatsingsmodi, vooral de wagen. Daarnaast lopen ook een aantal internationale transportassen door de provincie, zoals de as Londen-Calais-Brussel/Antwerpen en Parijs-Kortrijk-Antwerpen. Daarenboven genereren de metropool Rijsel, de havens van Zeebrugge en Oostende en de luchthaven van Oostende samen ook heel wat extra transporten. Kenmerkend hier is ook dat tussen de 60% (Zeebrugge) en de 100% (Luchthaven Oostende) van deze transporten over de wegen moet. De voorstellen tot oplossing die tot nog toe werden aangereikt, zijn volgens de West-Vlaamse Milieufederatie niet steeds de meest duurzame. Voorbeelden hiervan zijn het Schipdonkkanaal, de doortrekking van de N8, maar ook de ring rond Anzegem. Echter ook binnen de ruimtelijke structuur van de provincie wordt er blijvend ingezet op spreiding van activiteiten en uitbreiding en te weinig op kernverdichting en concentratie.

De West-Vlaamse Milieufederatie vraagt om:

- het STOP-principe (voorrang aan gedegen ontsluiting voor stappers, trappers, openbaar vervoer en particuliere verplaatsingen) stringent toe te passen binnen de ontsluiting van West-Vlaanderen, zowel voor de interne verplaatsingen als de interregionale verplaatsingen van en naar binnen en buitenland.
- verder te werken aan de duurzame alternatieven ipv de verbreding van het Schipdonkkanaal;
- te investeren in duurzame interregionale ontsluiting, in de eerste plaats waar de mogelijkheden nu al bestaan (bijvoorbeeld tram-/trein-aansluiting Veurne-Calais ter verlichting het wegverkeer);
- een doordacht locatiebeleid te voorzien voor openbaar vervoer in eerste instantie in de regio's Westhoek, Interfluvium Leie-Schelde, regio Tielt en de regio tussen Brugge-Roeselare, immers, de wagen is hier veelal het enige flexibele en toegankelijke vervoersmiddel;
- geen regionale bedrijventerreinen te vergunnen zonder duurzame ontsluiting (te voet, per fiets, groepstransport);
- actiever in te zetten op de ondersteuning van decentrale werkplaatsen, als bronmaatregel ter voorkoming van overlast door transport;
- een stop te zetten op de gefragmenteerde inplanting van bedrijventerreinen.

6. WEST-POORT: FIJN STOF TOT NADENKEN



Vlaanderen als logistieke poort van Europa: een droom die de Vlaamse Overheid zich vooropstelde in het Pact 2020. Echter, deze droom zorgt voor een toenemende druk op het verkeer in de regio, immense investeringen in infrastructuur en een versterkte druk op milieu en volksgezondheid. Daarom is het ook belangrijk om de infrastructuur maximaal aan te wenden met een minimale belasting voor milieu en gezondheid. De havens moeten terug hun industrieel en productief karakter vooropstellen, meer dan inzetten op verhoogde containertrafiek. Het zeehavengebied heeft onder andere de mogelijkheid om ter plaatse stroom op te wekken, een lage transportkost te genieten, ruimte voor industriële activiteiten te hebben en over een vlotte aansluiting met zowel hinterland als andere gebieden te beschikken. Daarenboven moet het huidige concurrentiemodel tussen de inlandse, maar ook de aangrenzende havens, plaats maken voor de netwerkgedachte om zo, complementair, de goederentrafiek efficiënter in concurrentie te kunnen stellen met andere grote havengebieden. Een ander verhaal is dat van de luchtvaart in West-Vlaanderen. De bestaande luchthavens (Oostende en Wevelgem) kosten handenvol geld. Daarenboven geven ze niet veel terug aan de maatschappij die ervoor betaalt. Daarom lijkt het ons opportuun de economische waarde in het licht te stellen van de ecologische en maatschappelijke last die ze veroorzaken, zeker met de luchthaven van Rijsel op 30' van Wevelgem.

De West-Vlaamse Milieufederatie vraagt om:

- de zeehavens in te schakelen in een complementair trafiekennetwerk met de havens van Noord-Frankrijk en Nederland;
- innovatie en economische ondersteuning toe te spitsen op vergroening en verankering van industriële activiteiten in het havengebied;
- voor de luchthaven van Wevelgem te voorzien in een geleidelijke sluiting en na te gaan hoe de investeringen kunnen gebruikt worden voor een duurzame gebiedsontwikkeling die economische vooruitgang en werkgelegenheid met zich meebrengt;
- een stelselmatige afbouw van nacht- en oefenvluchten te organiseren voor de luchthaven van Oostende;
- een vlotte aansluiting op het spoor te voorzien vanuit de luchthaven van Oostende, door een betere afstemming van de verschillende vormen van openbaar vervoer.

7. RUIMTE VOOR WONEN EN BEDRIJFVIGHEID: TERUG NAAR DE KERN VAN DE ZAAK



Als we op dezelfde manier blijven ruimte consumeren als vandaag, zal Vlaanderen in 2015 voor meer dan 41% verhard zijn (Milieuverkenning 2030). Dat West-Vlaanderen als landbouwprovincie de dans hier wat ontspringt, mag geen vrijgeleide zijn om het huidige ruimte-verslindende beleid verder te zetten. Voetbaltempels ontdekkend in open ruimte inplanten, het versnipperd inplanten van winkelcentra buiten de gemeentelijke kernen, extra bedrijventerreinen, verspreide woongebieden, industrialisering in de landbouw,... zorgen niet alleen voor een zwaardere maatschappelijke kost (ontsluiting, waterhuishouding, voorzieningen,...), maar ook voor een degradatie van het landschap met haar ecologische kwaliteiten.





De West-Vlaamse Milieufederatie vraagt om:

- verdichting, herbestemming, multifunctioneel gebruik en respect voor de fysieke kenmerken van het landschap aan de basis te leggen van een weloverwogen en toekomstgericht woonbeleid;
- van het herstructureren, verduurzamen en functioneel verweven van bedrijventerreinen, samen met het herinvullen van brownfields (alvorens greenfields in te vullen) prioriteit te maken;
- geen winkel terreinen meer toe te laten, maar de stedelijke winkelfunctie te ondersteunen;
- een sluitend beleid voor vakantiewoningen en leegstaande boerderijen te voeren, dat kern- en gemeenschapsversterkend is voor de landelijke dorpskernen en een uitdoofscenario voorziet voor de leegstaande panden die moeilijk ontsloten kunnen worden;
- de verspreide agro-industrie terug uit het landelijk gebied te halen, door striktere normen op te leggen voor de schaalgrootte van agro-industriële complexen in agrarisch gebied.

8. MEER EN BETERE WEST-VLAAMSE NATUUR



West-Vlaanderen is de provincie met het laagste percentage aan bos in Vlaanderen en van een echte groei, zoals voorzien in het RSV I, is nog steeds geen sprake. Daarnaast zet de intensivering van de landbouw een extra druk op de resterende natuurfuncties van het platteland. De beheerovereenkomsten bieden geen volwaardig alternatief voor de instandhouding van de biodiversiteit op het platteland. Natuurverbingsgebieden kennen een vrijblijvende invulling aan de oevers van waterlopen en blijven bijgevolg dode letter...

Historische (polder-)graslanden zijn, vermits de dieren meer op stal leven, economisch minder waardevol en worden regelmatig gescheurd of opgehoogd. Dit geeft niet enkel een groot verlies aan ecosysteemdiensten, biodiversiteit en in hellende gebieden stelt het de bodem bloot aan erosie, maar in het geval van de historisch permanente poldergraslanden is het een verlies van eeuwenoud cultuurlandschap met een unieke fauna en flora en een onvervangbaar ecosysteem. Deze kathedralen worden nu gesloopt...

Het project Rivierherstel Leie is onderworpen aan de Europese Kaderrichtlijn Water en kadert in een ruimer Europees project om de Leie te verdiepen als vaarweg voor containertrafiek (Seine-Scheldeproject). De kaderrichtlijn Water houdt in dat in 2015 alle waterlopen een goede ecologische toestand bereikt moeten hebben. Het project 'Rivierherstel Leie' moet de rivier de komende jaren op ecologisch, toeristisch en landschappelijk vlak opwaarderen en zo goed mogelijk in haar oorspronkelijke staat herstellen. Het project beperkt zich daarbij niet tot de waterloop, maar betreft het hele riviersysteem, inclusief delen van de alluviale vlakte. Met het herstel van dit rivierenlandschap krijgt ook natte natuur terug een kans, de ontwikkeling van 500 ha watergebonden natuur wordt nagestreefd. Dit project loopt al verschillende jaren. Sinds 2004 zijn een aantal wetenschappelijke studies gemaakt die grondig onderbouwd werden én telkens werden goedgekeurd door opeenvolgende Vlaamse regeringen. Maar nu is het tijd voor concrete terreinrealisatie.

De West-Vlaamse Milieufederatie vraagt om:

- een betere bescherming van de trage wegen te voorzien, door een grondige toepassing van de wetgeving en het promoten van de meerwaarden van trage wegen;
- een Trage Wegenfonds te ontwikkelen die het onderhoud en de aanleg van deze wegen financieel ondersteunt.



10 . MEER GROEN VOOR EEN BETERE LEEFOMGEVING

Zoals in punt 6 aangehaald investeert de Vlaamse Overheid, ook in West-Vlaanderen, niet in eerste instantie in duurzame ontsluiting. De gevolgen daarvan, zoals versnippering van het landschap en biotopen, verharding van het oppervlak en het watersysteem, zijn in de longen van de bewoners van de verkeersknooppunten (Kortrijk, Brugge, maar vooral Roeselare), zijn gekend. Naast Roeselare (door verkeer, havenactiviteiten en serreteelt), heeft ook Oostrozebeke last van stoflonden, door de spaanderplaatindustrie. De overheid moet durven kiezen voor de gezondheid van haar inwoners. In eerste instantie door particulier vervoer te ontmoedigen, maar ook door compenserende maatregelen te nemen. Eén daarvan is een doorgedreven uitbreiding van de natuur in het kale Zuid-West-Vlaanderen en het Hart van West-Vlaanderen (Roeselare).

De West-Vlaamse Milieufederatie vraagt om:

- naast de middelen van instandhoudingsdoelstellingen aparte budgetten te voorzien voor grootschalige investeringen in ecosystemendiensten, prioritair in de regio's die momenteel het hardst getroffen worden door hoge concentraties fijn stof;
- in deze regio's (prioritair) een verankering van het natuurlijk areaal te bewerkstelligen;
- voor de regio Oostrozebeke-Wielsbeke voor de spaanderplaatbedrijven, maar ook voor de regio Roeselare een grondige planmatige aanpak voor de afbouw en het natuurlijk filteren van de uitstoot van fijnstof te voorzien.

Graag verwijzen we ook naar de volgende sites:

Natuurpunt Kustmemorandum:

<http://www.natuurpunt.be/uploads/natuurbehoud/natuurbeleid/verkiezingen/kustmemorandum.pdf>

Bond Beter Leefmilieu Vlaams memorandum:

<http://www.bondbeterleefmilieu.be/theme.php/21/dl/414>

West-Vlaamse Milieufederatie

www.wmfkoepel.be