



Bemerkingen op het plan-MER
'aanleg AX tussen de N31 te Brugge en de N49'
te Westkapelle

o.ref.: : IN.A.2006.26
datum : 24 april 2006
Auteurs: Griet Ameeuw
Vragen naar : 02/558.18.27 griet.ameeuw@inbo.be
Geadresseerde : Afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid, Cel MER
t.a.v. Dhr. G. Pillu
Aantal bladzijden : 3

Geachte,

Naar aanleiding van de opstarting van de procedure van de in de rand vermelde plan MER, hebben wij vanuit INBO enkele opmerkingen geformuleerd, die wij hierbij aan U willen overmaken.

Verdere details of vragen kunnen besproken worden met mw. G. Ameeuw.

Met vriendelijke groeten,

prof. Eckhart Kuijken
Administrateur-generaal INBO

Bemerkingen op het plan-MER 'aanleg AX tussen de N31 te Brugge en de N49' te Westkapelle

Algemeen:

- Gezien het grenzen aan SBZ's (vogel- en habitatrictlijngebieden) in het plangebied én een geplande doorsnijding van het vogelrichtlijngebied 'poldercomplex' her hoogte van het aansluitingscomplex AX-N49 dient – zoals vermeld in het dossier - een Passende Beoordeling opgemaakt te worden en beoordeeld worden door het Agentschap voor Natuur en Bos. Deze PB dient opgemaakt te worden met behulp van ondermeer de Instandhoudingsdoelstellingen voor het vogelrichtlijngebied '3.2 Poldercomplex', juni 2004 (A.IN.2004.64, Courtens Wouter).
- Dit plan-Mer gaat niet over de zogenaamde 'Bocht van Ter Doest' maar houdt er wel rechtstreeks verband mee (nl een betere onsluiting van de haven van zeebrugge). Zal daar in dit Mer vermeld worden?
- er wordt verschillende keren erop gewezen dat dit om veeleer een plan gaat dan een project. Op pag 13 1^{ste} alinea wordt dan wel weer over een project gepraat. Het kan in dit opzicht nuttig zijn een duidelijkere definiëring te geven in de MER om het onderscheid te kunnen maken en bij voorkeur vooraan in het document.

Specifiek:

- Er wordt meermaals gerefereerd naar het toekomstig industriegebied 'De Spie'. Is dit al goedgekeurd? Nergens referentie van besluit.
- P 33; het bundelen van weginfrastructuur (spoorweg + AX samen, zo minimaal mogelijke oprittencomplexen etc...) is ook een duurzaamheidsprincipe nl. dat van zuinig ruimtegebruik, de open ruimte zo weinig mogelijk te versnipperen, zowel om ecologische(van belang voor weidevogels en overwinterende watervogels, cfr vogelrichtlijngebied), agrarische als sociale redenen (niet enkel om boerderijen te ontzien zoals in het document vermeld).
- P 48 wat betreft vleermuizen: Het gaat om bijlage II en IV soorten van de habitatrictlijn.(niet van de vogelrichtlijn)
- P 63: 6 fauna en flora: bij verstoring van fauna: ook verkeersslachtoffers behoren daartoe.

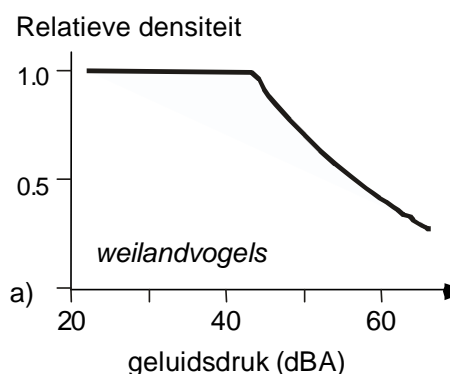
Individuen die de weg proberen over te steken (ook al vliegend), kunnen slachtoffer worden in het verkeer. Het aantal slachtoffers van aanrijdingen blijft toenemen ten gevolge van een steeds verdere uitbreiding van het

infrastructuurnetwerk. In Nederland bijvoorbeeld komen jaarlijks 2 miljoen vogels om in het verkeer. Het grootste deel daarvan komt voor onder broedvogels. Bij de meest voorkomende slachtoffers, behoren vooral soorten die relatief slecht vliegen of moeilijk opstijgen zoals wilde eend, meerkoet en waterhoen (van den Tempel 1993). Opvallend is dat in de top-tien van verkeersslachtoffers veel algemene soorten voorkomen. Het is dus goed mogelijk dat bij minder algemene soorten naar verhouding meer slachtoffers vallen, maar dat deze door de kleine absolute getallen niet of nauwelijks gevonden worden.

- P72 2.2.2. betreffende geluidshinder

Voor avifauna is het volgens literatuurgegevens relevant de dB(A) contouren vanaf **45** aan te duiden (ipv vanaf 55). Zie hieronder:

Langdurige blootstelling aan geluid kan leiden tot stress. Vogels zijn in het bijzonder gevoelig voor verkeersgeluid aangezien het direct interfereert met hun communicatie (zang) en bijgevolg ook hun territoriumgedrag en reproductie (Reijnen en Foppen, 1994) Diverse studies tonen een verminderde dichtheid van broedvogels aan in de zones naast drukke verkeerswegen. In open graslanden begint de broedvogeldichtheid af te nemen eens het geluid de 45dBA overschrijdt (zie figuur 1). Ondanks de sterke correlatie tussen geluidsverstoring en dichtheid van broedparen, varieert de gevoeligheid aan geluidsverstoring sterk naargelang de soort en het biotoop.



Figuur 1: dichtheid in functie van geluidsdruk voor weilandvogels (bron: Reijnen et al. 1991)

Ook zullen kolganzen een grotere afstand behouden tot type I-wegen (brede verharde wegen met rijstroken, met meer dan 50 auto's per dag) dan kleine rietganzen. Alhoewel de nabijheid van zo'n weg het voorkomen van kolgans niet uitsluit, worden ze in hun verspreiding er toch door beperkt. Gemiddeld gezien blijven kolganzen op een afstand van 800 meter verwijderd van een type I-weg (Kuijken E. et al. 2001).

- P 80: (2.7.2) Lichthinder treed niet enkel op tijdens de werkzaamheden, maar ook tijdens het gebruik van de weg (autolichten, straatverlichting)

Wegverkeer impliceert ook een visuele verstoring voor fauna, veroorzaakt door wegverlichting of het bewegingseffect van het verkeer. Verlichting beïnvloedt processen van jaarlijkse activiteiten, zoals voortplanting, trek en rui, heeft effect op de

verdeling van de dagelijkse activiteiten en veroorzaakt aantrekking en afstoting (de Molenaar et al., 2000). Madsen (1985) noteerde dat ganzen die foerageren in de buurt van wegen meer gevoelig waren voor bijkomende verstoring door mensen dan wanneer deze verderaf verwijderd waren.

- P82: bij een eventuele aansnijding van het vogelrichtlijngebied dienen zullen mitigerende maatregelen genomen moeten worden. Bij een ecotoop inname van waardevolle poldergraslanden (met microreliëf en slotenpatroon met rietkragen) dienen dan ook compenserende maatregelen te worden in de grasland- en moerassfeer en niet enkel - zoals het document vermeld - in wegbermen, langsgrachten en dergelijke meer. Dit zijn eerder elementen van ecologische infrastructuur die niet kunnen gerekend worden tot echte compensaties.