



ADVIES
VAN 28 MAART 2012 OVER
HET VOORONTWERP RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN
WEGVERBINDING IEPER-VEURNE

INHOUD

I.	INLEIDING	2
II.	ADVIES	3
a.	Strategische advisering door SARO	3
b.	Globale beoordeling	3
c.	Vraag naar verduidelijking en motivering van de keuze voor model 5	4
d.	Vraag naar betere onderbouwing van de keuzes voor de verschillende trajecten	5
e.	Nood aan volwaardige doorvertaling milderende maatregelen	6
f.	Stedenbouwkundige voorschriften	7

I. INLEIDING

1. SARO ontving op 8 februari 2012 een adviesvraag van minister Philippe Muyters over het voorontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Wegverbinding Ieper-Veurne'. De adviestertermijn bedraagt 60 dagen. Met voorliggend advies, goedgekeurd op de raadszitting van 28 maart 2012 komt de raad tegemoet aan de vooropgestelde adviestertermijn.
2. Met de recente wijzigingen aan de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening werd de advisering van gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen grondig hertekend. De advisering van de Vlaamse commissie voor ruimtelijke ordening (Vlacoro) op het niveau van het openbaar onderzoek werd geschrapt. In de plaats komt een strategisch advies van SARO vroeger in het proces namelijk op het niveau van het voorontwerp van RUP.¹
3. Het voorontwerp van gewestelijk RUP 'Wegverbinding Ieper-Veurne' is gericht op de aanleg en verbetering van de wegverbinding tussen Ieper en Veurne. In het richtinggevend gedeelte van het RSV, wordt de N8 tussen Ieper en Veurne indicatief geselecteerd als secundaire weg van categorie I met een verbindende functie.

Ter onderbouwing van voorliggend voorontwerp RUP werd eind 2003 een studie over de verbinding Ieper-Veurne uitgewerkt.² Deze studie maakt een afweging van de alternatieven met het oog op het integratiespoor van de milieueffectrapportage. Model 3 werd in deze studie uiteindelijk als voorkeurvariant aangeduid. Dit model maakt gebruik van de bestaande N369 tot voorbij Boezingen en voorziet een nieuw aan te leggen wegvak (lengte 5,5 km) tussen de N369 ten noorden van Boezingen en de N8. Verder wordt de bestaande N8 geoptimaliseerd en wordt voorzien in een omleiding rond Hoogstade.

De Vlaamse Regering sloot op 12 augustus 2005 een protocol af en opteerde voor een nieuwe variant 'model 5'. Dit model voorziet naast de opwaardering van de huidige N8 en de omleidingsweg rond Hoogstade ook in een nieuwe omleidingsweg vanaf de N38 rond het noordelijk deel van Woesten (lengte 9 km). Om te voldoen aan het integratiespoor van de milieueffectrapportage werd een aanvullende studie opgestart.³

¹ Zie verder www.ruimtelijkeordening.be en meer bepaald artikel 2.2.6.

² Mobiliteitscel van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Studie betreffende de verbinding Ieper-Veurne (MC/02/1201). Opdrachthouders: studiebureaus Vectris, TML, TNO en Econnection.

³ Vlaams Ministerie van mobiliteit en openbare werken. Departement mobiliteit en openbare werken. Afdeling beleid mobiliteit en verkeersveiligheid. Studieopdracht betreffende de verbinding Ieper-Veurne. Evaluatierapport, augustus 2008.

4. Op 23 maart 2007 besliste de Vlaamse Regering op basis van het protocol een RUP op te maken.⁴ Het voorliggend voorontwerp RUP omvat volgende onderdelen:⁵
- de aanleg van een nieuwe verbindingsweg tussen de N38 te Ieper en de N8 ten noorden van Woesten,
 - de aanleg van een nieuwe omleidingsweg rond Hoogstade,
 - de aanpassing van het knooppunt A19/N38 te Ieper,
 - de optimalisatie van de N38 tussen de huidige N8 en de A19,
 - de schrapping van de reservatiezone voor het niet gerealiseerde deel van de A19 tussen de N38 te Ieper en de N35 te Veurne.

II. ADVIES

a. Strategische advisering door SARO

5. Met de recente wijzigingen aan de VCRO heeft de Vlaamse overheid het adviesradenlandschap in het ruimtelijk beleid grondig gewijzigd.⁶ SARO vindt het positief dat het maatschappelijk middenveld veel vroeger betrokken wordt bij de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan, namelijk bij het uittekenen van de grote lijnen van het proces. Dit moet er toe leiden dat de Vlaamse Regering op een goed geïnformeerde manier tot een afgewogen beslissing kan komen. Met de volgende stap in het proces - het openbaar onderzoek - wordt het plan immers voorgelegd aan de burger. Door een strategisch advies te voorzien op het niveau van het voorontwerp van RUP hoopt de Vlaamse Regering minder bezwaren te ontvangen in het kader van het openbaar onderzoek. Dit zou moeten leiden tot een versnelling van het gehele proces.

b. Globale beoordeling

6. Met voorliggend voorontwerp RUP wordt een oplossing nagestreefd voor de verkeersproblematiek in de omgeving van Veurne en Ieper. Het is positief dat hiervoor niet geopteerd werd voor de aanleg van een volledig nieuwe weg maar voor de optimalisatie van bestaande wegen gecombineerd met omleidingswegen rond verschillende dorpskernen. Positief is tevens dat met dit RUP de schrapping wordt doorgevoerd van de reservatiezone voor het niet gerealiseerde deel van de A19 tussen de N38 te Ieper en de N35 te Veurne.

SARO heeft niettemin diverse bemerkingen bij het voorontwerp RUP. In essentie betreft de raad de onduidelijke en ongemotiveerde onderbouwing van de weerhouden tracés. Doordat het RUP een lange voorgeschiedenis heeft gekend, is het RUP tevens gebaseerd op verouderde gegevens (o.a. van 2002). Enkele recente ontwikkelingen (o.a. afbakening van het kleinstedelijk gebied Ieper en van het kleinstedelijk gebied Veurne, sluiting van de suikerfabriek in Veurne en de ontsluiting van de Franse regio) zijn onvoldoende meegenomen. Eind 2011 werd bovendien een nieuwe verkeerstelling voor de N8 uitgevoerd.

Gezien de belangrijke impact die de aanleg van de nieuwe omleidingswegen zal hebben op de omgeving, vraagt SARO om de keuze voor model 5 verder te verduidelijken en te motiveren en ook de keuze voor de tracés van de nieuwe wegen grondiger te onderbouwen (zie verder paragraaf c en d van dit advies). Tevens vraagt de raad aandacht voor een volwaardige uitvoering van de milderende maatregelen om de impact van de nieuwe infrastructuur tot een minimum te

⁴ VR20072303 doc0271, Nota aan de leden van de Vlaamse Regering betreffende de aanleg en verbetering van de wegverbinding Ieper-Veurne: 1° principieel programma voor de opmaak van een RUP, 2° voorbereiding en uitvoering van de infrastructuurwerken.

⁵ Alle documenten zijn terug te vinden onder www.grup.ruimtelijkeordering.be

⁶ Voor meer informatie verwijzen we verder naar het SARO advies van 30 maart 2011 inzake ontwerpdecreet tot wijziging van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening van 15 mei 2009 en van het decreet van 10 maart 2006 houdende de oprichting van de Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed, wat betreft adviesorganen. Voor het volledige advies, zie www.sarovlaanderen.be

beperken (zie verder paragraaf e en f van dit advies).

c. Vraag naar verduidelijking en motivering van de keuze voor model 5

7. Niettegenstaande in het oorspronkelijk plan-MER (2003) model 3 als voorkeurvariant werd aangeduid, opteerde de Vlaamse Regering op 12 augustus 2005 voor een nieuw variant namelijk model 5.⁷ Daarom werd een nieuw plan-MER opgemaakt, dat door de dienst MER goedgekeurd werd op 20 oktober 2008.

Ook het plan-MER van 20 oktober 2008 (pag. 260) evalueert model 3 veruit als beste oplossing. Model 5 wordt beoordeeld als een valabele oplossing maar scoort op vrijwel alle aspecten, behalve voor lucht, slechter dan model 3.⁸

In de mededeling aan de Vlaamse Regering van 7 november 2008 verwijst minister van openbare werken, leefmilieu en natuur Crevits naar het protocolakkoord van 12 augustus 2005. De mededeling vermeldt verder dat de Vlaamse Regering op 23 maart 2007 de gemaakte afspraken uit het voornoemde protocol heeft bekrachtigd onder voorbehoud van de resultaten van de plan-MER-procedure. Opvallend is evenwel dat in de mededeling verder wordt gesteld: *'in het plan-MER werden de modellen 3 en 5 haalbaar geacht'* en *'... dat model 5 valabel wordt geacht, onder meer omdat deze de kern van Boezingen ontziet en dus beter scoort op het vlak van lucht (fijn stof) en verkeersleefbaarheid.'*

Het lijkt er dus op dat de elementen 'fijn stof' en 'verkeersleefbaarheid' doorslaggevend zijn geweest in deze beslissing en dat alle andere resultaten van het plan-MER (waarvoor model 3 duidelijk beter scoorde) niet meegenomen zijn in de beslissing. SARO merkt verder op dat model 3 ook duidelijk beter scoort op het gebied van kostprijs. Het plan-MER berekent de totale kost van model 3 op 28,6 miljoen euro tegenover 45,3 miljoen euro voor model 5. Ook de jaarlijkse onderhoudskosten liggen hoger (0,3 miljoen euro voor model 3 en 0,5 miljoen euro voor model 5).

Bovendien stelt SARO vast dat t.o.v. de beoordeling in het plan MER het model 5 ingrijpend werd bijgestuurd. Het in het RUP opgenomen model 5 voorziet een beperkte herinrichting in Oost-Vleteren en vanaf Woesten tot Veurne een N8 met traag verkeer en zonder ventwegen. Het oorspronkelijke model 5, zoals opgenomen in het plan-MER, ging uit van een volledig tracé zonder traag verkeer en met ventwegen. Deze belangrijke wijziging zou ook een heel andere beoordeling met zich mee hebben gebracht in het plan-MER, bijvoorbeeld op vlak van verkeersdoorstroming en verkeersleefbaarheid waardoor de kostenbaten-analyse t.o.v. het nulscenario waarschijnlijk tot andere conclusies was gekomen.

SARO dringt er aldus op aan dat de Vlaamse Regering duidelijker motiveert waarom niettegenstaande model 3 in het plan-MER als 'beste' oplossing wordt geëvalueerd, en

⁷ VR 2008 0711 MED 0488, Mededeling aan de leden van de Vlaamse Regering betreffende de aanleg van de wegverbinding tussen Ieper en Veurne: vaststelling plan-MER.

⁸ Plan-MER van 20 oktober 2008, pag. 260: 'De oplossingen op het niveau van de streek (model 3 en 5 verbindende variant) bieden meer perspectief en hun effecten op het vlak van doelstellingen en randvoorwaarden (leefbaarheid in de dorpen en een goede verkeersafwikkeling) zijn van dezelfde grootteorde. Er zijn echter wel belangrijke impactverschillen waardoor duidelijk model 3 als beste keuze naar voor komt. De realisatie van model 5 betekent een belangrijke ruimte-inname, aangezien blijkt dat het hergebruik van de Reningsestraat beperkt is tot het gebruik als ventweg. Dit verhoogt ook sterk de kostprijs. Daarnaast is het effect op landbouw, natuur, landschap en erfgoedwaarden groot door het sterk versnipperend karakter van de open ruimte van dit model. Model 3 heeft als voordeel dat het open ruimte-gebied tussen de N369 en de N8 als een verkeerssluw, ruimtelijk geheel kan behouden en ingericht worden en dat bestaande goed uitgeruste infrastructuur (N369) optimaal kan benut worden waardoor ook de kostprijs merkkelijk daalt. Wanneer tevens bijkomende maatregelen worden genomen voor een vlotte doorstroming (tunnel Langemarkseweg, geen gelijkvloerse kruisingen, geen verknopingen) dan kan ook de reistijdwinst en veiligheid nog sterk verbeterd worden. Model 5 met ontsluitende variant vormt, met een gelijkaardige grondinname als model 5 met verbindende variant, een minder verdedigbare keuze. Er ontstaat een verlies aan ruimtelijke samenhang op lokaal niveau door een grotere barrièrewerking en een zwakkere verkeersveiligheid doordat het lokale verkeer de weg moet dwarsen en er zo een confrontatie ontstaat met het doorgaande verkeer.'

niettegenstaande de duidelijke meerkost van model 5, met voorliggend voorontwerp van RUP alsnog geopteerd wordt voor model 5.⁹

d. Vraag naar betere onderbouwing van de keuzes voor de verschillende trajecten

8. Aanvullend aan het plan-MER werd voor voorliggend voorontwerp RUP een multicriteria-analyse (MCA) uitgevoerd. De MCA bouwt enkel voort op model 5 en onderzoekt optimalisaties van model 5 op het niveau van tracévarianten en knoopconfiguraties. Opvallend is bovendien dat de MCA de analyses die in het plan-MER reeds zijn uitgevoerd, opnieuw herhaalt, weliswaar met deels andere variabelen en wegingsfactoren. De resultaten van het plan-MER (een juridisch verankerd instrument, opgemaakt door erkende deskundigen en goedgekeurd door een erkende dienst) worden op die manier genegeerd. In de plaats komt een MCA (eenzijdig opgesteld door een studiebureau in opdracht van het departement mobiliteit). Niettemin is de invloed van de MCA zeer groot. Namelijk de tracés die opgenomen zijn in het voorliggend voorontwerp RUP zijn weerhouden op basis van de MCA.

Bovendien stelt de raad vast dat de MCA niet steeds even consequent is uitgevoerd. De raad dringt er dan ook op aan dat de tracés die in voorliggend voorontwerp van RUP zijn weerhouden alsnog grondig worden overwogen. De raad licht dit hierna verder toe voor een drie tal voorbeelden: de omleidingsweg rond Hoogstade (paragraaf 9) en de omleidingsweg ten noorden van Ieper, meer specifiek voor de vallei van de Kemmelbeek (paragraaf 10) en de vallei van de Wanebeek (paragraaf 11).

9. Voor de omleidingsweg Hoogstade onderzocht het plan-MER drie varianten.¹⁰ In de MCA worden vier varianten onderzocht, waaronder slechts één variant van het plan-MER (namelijk het voorkeursvariant van het plan-MER).

In de MCA scoort variant 2 het hoogst (score 0,48). Opvallend is dat niettemin uiteindelijk (in de MCA en in het voorontwerp van RUP) geopteerd wordt voor variant 3 met een lagere score (score 0,27). De toelichtingsnota geeft als motivering: 'Variant 3 scoort duidelijk beter voor zowel de maatschappelijke als de ruimtelijke criteria. Dit heeft vooral te maken met de beperkte impact op de landbouw t.o.v. variant 2 en de kortere lengte van het traject. Variant 2 scoort beter voor de ecologische criteria omdat de Koekuitbeek niet wordt doorsneden, maar gezien de bestaande toestand van de Koekuitbeek weegt dit niet op ten opzichte van de maatschappelijke en ruimtelijke voordelen van variant 3.'

Dit is toch zeer merkwaardig. De MCA doet de analyse van het plan-MER over, en gebruikt deels andere variabelen en andere wegingsfactoren. Wanneer evenwel een beslissing moet worden genomen wordt afgeweken van de conclusie van de MCA en gebeurt nog eens een eigen afweging (en worden dus de vooropgestelde methodologie en wegingsfactoren niet gevolgd).

Bovendien is merkwaardig dat het voorkeursvariant van het plan-MER in de MCA als het slechtst wordt beoordeeld. Het is bovendien een belangrijke tekortkoming van de MCA dat de ontsluiting van het nieuw lokaal bedrijventerrein niet wordt meegenomen in de afweging van de varianten.

10. Met de nieuw aan te leggen omleidingsweg ten noorden van Ieper wordt de vallei van de Kemmelbeek doorsneden. In de MCA worden vier varianten uitgewerkt. Variant 1 scoort zowel globaal als voor de afzonderlijke ruimtelijke en landschappelijke criteria het hoogst (score 0,59). Niettemin opteert de MCA uiteindelijk voor de variant met de op één na laagste score (score 0.16) en motiveert dit door technische problemen bij de uitvoering van variant 1. De raad meent dat het aspect van technische haalbaarheid moet meespelen bij het uittekenen van de varianten. Als iets niets technisch haalbaar is had het initieel niet als variant weerhouden moeten worden. De raad dringt aan op verder onderzoek en verwijst onder meer naar volgende aanbeveling in

⁹ Ook op de plenaire vergadering van 28 februari 2012 werd door verschillende partijen (o.a. gemeente Vleteren en provincie West-Vlaanderen) gevraagd om de nood aan de omleiding beter te motiveren, met nieuwe verkeerstellingen.

¹⁰ Plan-MER: pag. 166.

het plan-MER: *'Grotere, diep ingesneden waterlopen met een bredere vallei zoals de Kemmelbeek worden best gedwarst door middel van een brug op pijlers. Hierdoor heeft de waterloop ruimte en zijn er tevens voldoende mogelijkheden voor faunapassages. Deze faunapassages kunnen verbeterd worden door bijvoorbeeld onder de brug stobbenwanden aan te leggen.'*

11. Zoals reeds gesteld neemt de MCA slechts enkel model 5 in rekening. Dit betekent dat het traject over een grote afstand de loop van de Wanebeek volgt. Het betreft een onbevaarbare waterloop van tweede categorie. Het betreft een gebied met waardevolle valleigronden dat over het grootste deel van het traject is aangeduid als overstromingsgevoelig (watertoets). De MCA onderzoekt voor dit traject twee varianten: een variant langs de Reningestraat en een variant die de loop van de Wanebeek volgt. De MCA stelt dat deze laatste variant de meeste kwaliteiten toont. Verrassend is tevens dat deze variant ook op ecologisch vlak het beste scoort. De MCA gaat er bij de aanname voor deze variant dan ook van uit dat *'bij het herstellen van de continuïteit van de Wanebeek nieuwe ambities voor deze waterloop worden meegenomen. Het aanleggen van de omleidingsweg geeft hier aanleiding om de ecologische betekenis van de huidige Wanebeek te versterken. Aan één zijde van de N8 wordt een ontwateringssysteem voor de infrastructuur uitgewerkt, aan de andere zijde een ecologisch ingerichte Wanebeek. Restzones tussen Wanebeek en N8 worden als nieuw habitats uitgewerkt.'* Het gaat hier enkel om de restgebieden die niet meer nuttig voor de landbouw worden ingezet. Als het huidige plan wordt uitgevoerd zullen er immers ook grotere 'restpercelen' ontstaan die perfect ontsloten zullen zijn en als landbouwgrond kunnen worden gebruikt.

De raad benadrukt dat deze analyse volledig voorbij gaat aan de belangrijke impact van deze weg op het valleigebied van de Wanebeek. De raad verwijst naar het advies van de Afdeling Operationeel Waterbeheer, dat werd ingediend naar aanleiding van de plenaire vergadering bij voorliggend voorontwerp. In dit advies wordt onder meer gesteld dat bij de aanleg van de Wanebeek voldoende aandacht moet uitgaan naar de impact van overstromingsgevoelig gebied en dat eventueel verlies aan ruimte voor water moet gecompenseerd worden zowel in oppervlakte als volume. De ruimtebehoefte die voor deze maatregelen nodig is, is nog onvoldoende gekend en zal verder moeten worden geconcretiseerd in het project-MER. De raad meent dat deze bemerkingen onvoldoende mee genomen zijn bij de afweging van de verschillende varianten in de MCA. De keuze in de MCA (en dus ook in het voorontwerp RUP) om het traject van de nieuwe weg te laten samen sporen met de loop van de Wanebeek is aldus onvoldoende onderbouwd.

e. Nood aan volwaardige doorvertaling milderende maatregelen

12. De raad merkt op dat de omgevingsimpact van voorliggend voorontwerp RUP zeer groot is. Vermits het over een vrij grote, grotendeels nieuwe infrastructuur gaat in een uitgesproken agrarisch landschap, zijn er zowel negatieve effecten op het vlak van natuur, landschap en erfgoedwaarden. De invloed op natuur en op landschap wordt in het plan-MER beoordeeld als een zeer grote negatieve impact. Voor erfgoed is er een grote negatieve impact. Tevens is er een aanzienlijk effect op het watersysteem. De weerhouden tracés doorkruisen onder meer de waardevolle vallei van de Kemmelbeek. De aanleg van een aanzienlijke oppervlakte verharde weg (264.530 m²) leidt tot een belangrijke inperking van de infiltratieruimte en tot een groot volume te bufferen run-off water.
13. Eerder in dit advies wees de raad er reeds op dat de Vlaamse Regering de omgevingsimpact van het RUP kan verkleinen door alsnog te opteren voor model 3. Ook bij de keuze voor de uiteindelijke tracés is nog veel mogelijkheid voor het inperken van de omgevingsimpact (cf. paragraaf c en paragraaf d van dit advies).
14. Het is duidelijk dat indien de Vlaamse Regering alsnog opteert voor de tracés zoals opgenomen in voorliggend voorontwerp RUP, de nood aan mildering van de milieueffecten zeer groot is. De

toelichtingsnota stelt dat een deel van de milderende maatregelen (zoals opgelijst in het plan-MER) rechtstreeks wordt doorvertaald naar (of gefaciliteerd door) het RUP. Andere aspecten hebben eerder betrekking op een latere fase. Verschillende elementen zullen nog verder onderzocht en ingevuld worden op projectniveau (vb. project-MER).

SARO stelt echter vast dat het voorontwerp RUP onvoldoende garanties bevat voor de effectieve uitvoering van de milderende maatregelen, zoals opgelijst in het plan-MER. Teveel maatregelen worden verschoven naar een latere fase. Bij de bespreking van de stedenbouwkundige voorschriften gaat de raad verder in op de vraag naar sterkere doorvertaling van de milderende maatregelen in de stedenbouwkundige voorschriften.

15. Ten slotte gaat SARO nog specifiek in op de impact op de landbouw. In een belangrijk landbouwgebied als de Westhoek heeft de aanleg van nieuwe infrastructuur een belangrijke impact op de landbouw (directe ruimte-inname, barrière-effect) In het kader van het plan-MER werd door de VLM een beperkte landbouweffectenstudie uitgevoerd. Deze studie komt tot het besluit dat de impact op landbouw in model 3 beduidend lager is dan in model 5, zowel wat betreft bedrijfs grootte, perceels grootte en vorm, kavelgroepering en perceelsafstand.

SARO wijst op de milderende maatregelen die in het plan-MER voorgesteld worden, met name de aankoop van landbouwgrond om een grondenbank aan te leggen, het herverkavelen om zoveel mogelijk kavels opnieuw te groeperen op basis van gebruik en ontsluiting en het aanleggen van ventwegen langs het tracé zodat de barrièrewerking voor de landbouw kan worden beperkt.

SARO stelt vast dat de aanleg van ventwegen voorzien is in de toelichting bij verordenend voorschrift 1.1. Andere maatregelen (zoals herverkaveling en perceelsruil) zullen verder uitgewerkt worden in het kader van de project-MER. SARO verwelkomt deze voorgenomen uitwerking van het flankerend programma en wijst op het belang hiervan. SARO vraagt het flankerend beleid voldoende te concretiseren met een duidelijk engagement inzake timing en budget. Zo doorkruist het traject, van Veurne tot Ieper, de ruilverkavelingen Sint-Rijkers (in uitvoering), Pollinkove (onderzoek naar het nut van ruilverkaveling is lopende), Reninge (recent uitgevoerd), Woesten (recent uitgevoerd) en Boezinge (uitgevoerd). De nieuwe omleidingsweg rond Hoogstade ligt volledig in de ruilverkaveling Pollinkhove. Deze ruilverkaveling kan aldus bijdragen tot het flankerend beleid. De nieuwe verbindingsweg tussen de N38 te Ieper en de N8 ten noorden van Woesten ligt grotendeels in de uitgevoerde ruilverkavelingen Woesten en Boezinge. Voor dit deel van het traject wordt best een nieuwe ruilverkaveling gestart (eventueel een ruilverkaveling in het kader van grote infrastructuurwerken) als onderdeel van een volwaardig flankerend beleid. SARO vindt het belangrijk dat de beslissing over een volwaardig flankerend beleid tegelijk met de definitieve goedkeuring van een toekomstig ontwerp RUP wordt genomen.

f. Stedenbouwkundige voorschriften

16. Artikel 1 'Gebied voor wegeninfrastructuur' is bestemd voor wegeninfrastructuur en bijhorigheden. Artikel 1.6 stelt dat *'indien dit voorgeschreven wordt door de project-MER maatregelen zullen worden genomen voor geluidbuffering, visuele buffering en waterbuffering van de wegeninfrastructuur en een kwalitatieve landschappelijke inpassing van de wegeninfrastructuur in de omgeving'*.

Deze formulering is veel te vrijblijvend. Maatregelen inzake buffering en landschappelijke integratie moeten bindend opgenomen worden in de stedenbouwkundige voorschriften van artikel 1. De raad verwijst naar de stedenbouwkundige voorschriften 'gebied voor wegeninfrastructuur' zoals opgenomen in het recent goedgekeurd RUP Noord-zuidverbinding N74. Hierin is uitdrukkelijk opgenomen dat *'er maatregelen moeten worden genomen voor geluidbuffering, visuele buffering en waterbuffering van de wegeninfrastructuur en een*

kwantitatieve landschappelijke inpassing van de weginfrastructuur in de omgeving.¹¹

SARO wijst ten slotte ook op de tegenstelling tussen artikel 1.6 en 1.7. In dit laatste artikel leest SARO dat bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning minstens moet aangetoond worden door de aanvrager dat voorzien wordt in geluidsbuffering, visuele buffering en waterbuffering van de weginfrastructuur en een kwalitatieve landschappelijke en ecologische inpassing van de weginfrastructuur in de omgeving.

17. Om tegemoet te komen aan een kwalitatieve landschappelijke inpassing van de weginfrastructuur in de omgeving, voorziet stedenbouwkundig voorschrift artikel 2 parallel aan de weginfrastructuur in een strook voor de landschappelijke en functionele inpassing ervan. Artikel 2 'Overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing van weginfrastructuur' stelt dat in dit gebied alle werken, handelingen en wijzigingen zijn toegelaten voor de visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing of afstand tot de weginfrastructuur. De zone voor landschappelijke inpassing laat toe om natuurrelicten in te passen. SARO verwelkomt deze idee om een overdruk landschappelijke inpassing op te leggen, doch vindt dat deze overdruk doorheen artikel 2 erg vrijblijvend wordt geformuleerd. Zo worden er geen verplichtingen opgelegd, maar worden verschillende inpassende werken, handelingen en wijzigingen 'toegelaten'.
18. Het voorontwerp RUP voorziet in een beperkte oppervlakte 'gemengd openruimtegebied' (artikel 3). De toelichtingsnota (pag. 64) stelt dat *'enkele restruimtes die na aanleg van de nieuwe infrastructuur niet langer geschikt zijn voor landbouw, op een natuurlijke manier zullen worden ingericht. Dit is bijzonder het geval in de vallei van de Wanebeek'*. De MCA gaat er voor deze zone van uit dat restzones tussen de nieuw aangelegde Wanebeek en de N8 worden uitgewerkt als nieuwe habitats gekoppeld aan de beek.

In het voorontwerp RUP werden uiteindelijk een zestal kleine percelen ingekleurd als 'gemengd openruimtegebied'. Het lijkt op het eerste zicht positief dat in het RUP nieuwe groengebieden worden aangeduid in de omgeving van de Wanebeek. Dat dit evenwel moet volstaan om het ecologisch verlies te compenseren, dat ontstaat door het traject van de N8 te laten samen vallen met de Wanebeek valt sterk te betwijfelen.

SARO verwijst naar zijn eerdere bemerkingen hieromtrent, zoals geformuleerd onder paragraaf 11.
19. Het voorontwerp RUP voorziet tevens in twee kleine bosgebieden: artikel 4 'bosgebied'. De aantasting van de twee loofbosjes ter hoogte van Brielen wordt gecompenseerd door de aanduiding van een zone voor bosgebied die het verloren bosgebied in oppervlakte tweemaal compenseert.
20. Artikel 5 'bestaande hoogspanningsleiding' betreft de bestaande (bovengrondse) hoogspanningsleidingen en aanhorigheden. SARO heeft hier geen verdere bemerkingen bij.
21. En ten slotte voorziet het voorontwerp RUP in artikel 6 'op te heffen reservatiestrook'. Zoals reeds gesteld in de inleiding ondersteunt de raad dit.

¹¹ Bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning moet de aanvrager minstens aantonen dat: de langzaam-verkeersinfrastructuur binnen dit gebied zodanig wordt aangelegd dat een optimale aansluiting met het fiets- en voetgangersnetwerk in de omgeving naar continuïteit en veiligheid wordt nagestreefd; er dient minimaal voldaan te zijn aan de bepalingen zoals geformuleerd in art. 4; voorzien wordt in geluidsbuffering, visuele buffering en waterbuffering van de weginfrastructuur en een kwalitatieve landschappelijke en ecologische inpassing van de weginfrastructuur in de omgeving; de ecologische verbinding zoals bepaald in art. 5 wordt gelijktijdig gerealiseerd, met inbegrip van de aanleg van een ecodeuct ter hoogte van de kruising van het gebied voor weginfrastructuur en het natuurgebied.