

ADVIES
VAN 28 SEPTEMBER 2022
OVER DE STARTNOTA GEWESTELIJK RUP
OPTIMALISATIE N8 SCHELDE-LEIE INTERFLUVIUM

INHOUD

I.	SITUERING	1
II.	ALGEMENE BEOORDELING	2
III.	MOBILITEIT EN VERKEERSLEEFBAARHEID	2
IV.	PLANDOELSTELLING INZAKE WAARDEVOLLE NATUUR	3
V.	IMPACT OP MILIEU, NATUUR EN LANDBOUW	4

I. SITUERING

1. SARO ontving op 20 augustus 2022 een adviesvraag van Vlaams minister Zuhal Demir over de startnota bij het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Optimalisatie N8 in het Schelde-Leie interfluvium' in Avelgem en Zwevegem.¹ De startnota werd door het departement Omgeving voor de raadsleden toegelicht op de SARO werkgroep van 1 september 2022. Met voorliggend advies, goedgekeurd door de raad op 28 september 2022, komt de raad tegemoet aan de vooropgestelde adviestermijn van 60 dagen.
2. De aanleiding voor het planproces is de vraag van de gemeenten Zwevegem en Avelgem om een bovenlokale oplossing uit te werken voor de ontsluitingsproblematiek in de regio. Het betreft een problematiek van doorstroming en van zwaar doorgaand vrachtverkeer doorheen enkele kernen van Avelgem en Zwevegem op de N8-verbinding tussen de N391 (Knokke/Zwevegem) en de N353 (Avelgem). De N8 is een bestaande gewestweg tussen Kortrijk en Oudenaarde die niet is aangepast aan zijn rol en functioneren als secundaire weg type II, waardoor de verkeersleefbaarheid en -veiligheid in deze kernen niet voldoet.²

Met het geplande gewestelijk RUP wordt het functioneren van de N8 geoptimaliseerd op het traject tussen Knokke (Zwevegem) en Avelgem (N353). Uitgangspunten zijn de functie van de verbinding van de N8 in het interfluvium, de leefbaarheid van de kernen, de kenmerken van de omgeving (o.a. landschap, natuur). Ook een aangepaste ontsluiting van het bedrijventerrein IMOG/Moen-Trekweg (deels doorheen VEN- en SBZ-gebied) wordt onderzocht. Tegelijk kan de reservatie voor de N8 van het gewestplan worden geschrapt.³

3. De plandoelstellingen van het geplande gewestelijk RUP zijn:
 - De huidige milieudruk op het gebied van de Vaarttaluds, Orveytbos en omgeving verlagen zodat dit gebied zijn rol als Habitatrichtlijn- en VEN-gebied meer robuust kan vervullen en de hier van toepassing zijnde instandhoudingsdoelstellingen kunnen gerealiseerd worden.
 - Het bedrijventerrein IMOG/Moen-Trekweg ontsluiten.
 - De verkeersveiligheid en -leefbaarheid in Heestert, Moen en Avelgem verbeteren, met behoud van de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid in Bossuit en Outrijve.
 - De realisatie van een alternatieve vrachtwagenconforme verbinding (secundaire weg) tussen het knooppunt N8/N391 (Knokke) en het multimodaal Avelgem container terminal (AVCT) mogelijk maken.
 - Een fietsveilige infrastructuur verzekeren op routes op en kruisend met de ontsluitingsroutes voor vrachtverkeer. De fietsinfrastructuur moet niet noodzakelijk langs de nieuwe omleidingsweg lopen.⁴

¹ <https://dsi.omgeving.vlaanderen.be/fiche-detail/c35f0202-eeaf-4fa9-9d66-aed51ea284f9>

² Startnota, pag. 8

³ Startnota, pag. 3

⁴ Startnota, pag. 10

II. ALGEMENE BEOORDELING

4. De raad formuleert volgende strategische bemerkingen bij de startnota van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Optimalisatie N8 in het Schelde-Leie interfluvium':
 - a. De raad ondersteunt de ambitie van voorliggend planproces om een bovenlokale oplossing uit te werken voor de ontsluitingsproblematiek in de regio. Er is evenwel nog onduidelijkheid wat betreft de impact inzake mobiliteit en leefbaarheid. De raad dringt dan ook aan op verder onderzoek naar de impact van voorliggend plan op het gewenste functioneren van de verkeerssystemen en de verkeersleefbaarheid (deel III).
 - b. De raad ondersteunt de plandoelstelling om de huidige milieudruk op het gebied van de Vaarttaluds, Orveytbos en omgeving te verlagen zodat dit gebied zijn rol als Habitatrictlijn- en VEN-gebied meer robuust kan vervullen en de instandhoudingsdoelstellingen kunnen gerealiseerd worden. De raad meent evenwel dat de startnota onvoldoende aantoont hoe deze plandoelstelling effectief zal worden gerealiseerd (deel IV).
 - c. De raad vraagt aandacht voor de impact op milieu, natuur en landbouw van het geplande gewestelijk RUP. SARO wijst op het belang van een volwaardige integratie van de effectbeoordelingen in het voorliggend ruimtelijk planproces alsook op de noodzaak aan gepaste compenserende maatregelen voor natuur en landbouw (deel V).

III. MOBILITEIT EN VERKEERSLEEFBAARHEID

5. De raad ondersteunt de ambitie van voorliggend planproces om een bovenlokale oplossing uit te werken voor de ontsluitingsproblematiek in de regio. Het planvoornemen is om de verkeersstructuur in het Schelde-Leie interfluvium te verbeteren.

De raad onderschrijft de beoogde plandoelstellingen inzake mobiliteit. Het is positief dat een verbetering van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid in Heestert, Moen en Avelgem wordt nagestreefd. Dit evenwel met behoud van de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid in Bossuit en Outrijve. Het plan beoogt tevens een ontsluiting van het bedrijventerrein IMOG/Moen-Trekweg en de realisatie van een alternatieve vrachtwagenconforme verbinding tussen het knooppunt N8/N391 (Knokke)⁵ en het multimodaal Avelgem container terminal. Ook het verzekeren van een fietsveilige infrastructuur op en kruisend met de ontsluitingsroutes voor vrachtverkeer is een te ondersteunen doelstelling.

6. De startnota meldt dat er voorafgaand aan dit planproces reeds heel wat onderzoek werd gedaan.⁶ Deze onderzoeken hebben evenwel niet geleid tot een oplossing voor het doorgaand vrachtverkeer.⁷

De startnota komt - op basis van onderzoek naar de gewenste ruimtelijke positionering van een nieuwe route - tot het inzicht dat een dergelijke weg zoveel mogelijk het bestaande wegennet dient te gebruiken (onder andere de N8 en N353) en in het noorden voldoende vroeg dient af te takken van de N8 om het verkeer weg te halen van de kernen Heestert en Moen.⁸

De startnota gaat aldus grotendeels uit van het bestaande wegennet. Enkel voor het laatste deel nl. het nieuw sluitstuk tussen de Sluislaan en de N8 formuleert de startnota twee mogelijke

⁵ De raad verwijst in dit kader naar het arrest van het Hof van Cassatie (07/01/2011) inzake de aanleg van een aantal uitwijkstroken langsheen de Sluislaan. De gemeente werd verplicht tot het herstel in de oorspronkelijke staat. De uitrijstroken dienen uitgebroken te worden tegen begin 2023. Het College van Schepenen en Burgemeester heeft op 12/09/2012 een regularisatievergunning uitgegeven voor aanpassingswerken aan de Sluislaan tot eind 2022. De realisatie van een alternatieve vrachtwagenconforme verbinding moet hiertoe een oplossing bieden.

⁶ Startnota, pag. 21

⁷ Nota VR pag. 3

⁸ Startnota, pag. 22

alternatieven.⁹

7. De raad benadrukt dat er nog onduidelijkheid is omtrent de impact van dit plan op de mobiliteit en leefbaarheid. De raad dringt dan ook aan op verder onderzoek naar de impact van voorliggend plan op het gewenste functioneren van de verkeerssystemen en de verkeersleefbaarheid. Het betreft de analyse van de globale doorstroming van het gemotoriseerd verkeer (op het niveau van het netwerk en de specifieke kruispunten) alsook van de effecten op de opbouw en de inrichting van de netwerken en de effecten op de leefomgeving (o.a. luchtkwaliteit, geluid).

De raad benadrukt dat met voorliggend planproces wordt geopteerd voor een geïntegreerd planningsproces. Dat betekent dat het plan-MER wordt geïntegreerd in de RUP-procedure. De startnota verduidelijkt dat - gezien de plandoelstellingen - wordt uitgegaan van het uitwerken van een volwaardig plan-MER met alle relevante disciplines.¹⁰

De raad verwijst specifiek naar de discipline 'mens-mobiliteit' en het geplande onderzoek naar het functioneren van de verkeerssystemen. Het plan-MER zal voor deze discipline verdere duidelijkheid verschaffen over de juiste impact van het voorliggende planinitiatief alsook over de noodzakelijke milderende en compenserende maatregelen inzake mobiliteit.¹¹

8. SARO vraagt tevens aandacht voor de afstemming van het geplande gewestelijk RUP met andere planningsinitiatieven (o.a. complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk, gewestelijk RUP KR-8)¹² en bovenlokale plannen met een mobiliteitsinvalshoek. Bij de verdere uitwerking van voorliggend planproces moet hierover meer duidelijkheid ontstaan.

Zo wijst de raad op de belangrijke interactie met het complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk. De raad stelt vast dat voorliggende startnota amper ingaat op dit complex project. In zijn advies van 23 januari 2019 over de alternatievenonderzoeksnota formuleerde de raad tal van kritische bedenkingen bij dit proces en benadrukte de raad het belang van een volwaardige alternatievenonderzoeksnota met het oog op het te voeren onderzoeksproces.

Volledigheidshalve wenst SARO het belang te benadrukken van een volwaardige afstemming van voorliggend plan met het mobiliteitsplan dat voor de vervoerregio Kortrijk wordt opgemaakt. Het regionaal mobiliteitsplan legt de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn vast voor de vervoerregio, en dat voor alle vervoersmodi. Dat plan doet onder andere uitspraken over de belangrijke mobiliteitsuitdagingen van de regio, tekent het openbaar vervoersnetwerk uit en stelt maatregelen ter verbetering van de doorstroming, de verkeersveiligheid en het fietsbeleid voor.¹³

IV. PLANDOELSTELLING INZAKE WAARDEVOLLE NATUUR

9. Naast de vier plandoelstellingen inzake de mobiliteit in dit plangebied (zie deel III) formuleert de startnota ook de plandoelstelling om 'de huidige milieudruk op het gebied van de Vaarttaluds, Orveytbos en omgeving te verlagen zodat dit gebied zijn rol als Habitatrichtlijn- en VEN-gebied meer robuust kan vervullen en de hier van toepassing zijnde instandhoudingsdoelstellingen

⁹ Startnota pag. 35: 'Zowel tracé 2, als tracé 3 zorgen voor een functionele alternatieve vrachtwagenconforme verbinding, waarbij de dorpen en woonlinten van Heestert, Moen en Avelgem maximaal worden ontlast. Ook hier is er een kruising met het Habitatrichtlijn- en VEN-gebied, maar deze kruising kan zo ingericht worden met een minimaal ruimtebeslag. Het risico op indirecte effecten is ook hier aanwezig, maar de landschappelijke inpassing is hier beter (parallel met de flank, in plaats van de weg langs de flank) waardoor hier de nodige maatregelen getroffen kunnen worden naar buffering.'

¹⁰ Startnota pag. 64

¹¹ Startnota pag. 65: 'Bij negatieve effecten wordt er door de deskundigen nagegaan of ze kunnen worden vermeden en of er relevante milderende maatregelen kunnen toegepast worden. Dit zijn wijzigingen aan het plan of bijkomende randvoorwaarden zodat de negatieve effecten minder negatief worden.'

¹² Verrijnde startnota GRUP KR-8 pag. 17: 'De herinrichting van de N8 op grondgebied van Zwevegem in functie van nieuwe mobiliteitsmodi waarbij het verkeer wordt afgeremd en maximaal omgeleid via N391.'

¹³ <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid-en-de-mobiliteitsswitch/vervoerregios>

*kunnen gerealiseerd worden.*¹⁴

10. De raad ondersteunt deze plandoelstelling maar meent dat de startnota onvoldoende aantoont hoe deze plandoelstelling effectief zal worden gerealiseerd. Door de geplande aanleg van een alternatieve vrachtwagenconforme verbinding tussen het knooppunt N8/N391 en het multimodaal Avelgem wordt een oplossing uitgewerkt inzake de illegale aanleg van de uitwijkstroken in dit natuurgebied (zie voetnoot 5 van dit advies).

De bouw van het nieuwe sluitstuk zal evenwel het Habitatgebied kruisen. Voor het nieuw sluitstuk tussen de Sluislaan en de N8 voldoen (volgens de startnota) twee tracés aan alle plandoelstellingen. Ze worden zowel op vlak van mobiliteit als biodiversiteit als redelijk beschouwd.¹⁵ De startnota verduidelijkt: *‘Zowel tracé 2, als tracé 3 zorgen voor een functionele alternatieve vrachtwagenconforme verbinding, waarbij de dorpen en woonlinten van Heestert, Moen en Avelgem maximaal worden ontlast. Ook hier is er een kruising met het Habitatrichtlijn- en VEN-gebied, maar deze kruising kan zo ingericht worden met een minimaal ruimtebeslag. Het risico op indirecte effecten is ook hier aanwezig, maar de landschappelijke inpassing is hier beter (parallel met de flank, in plaats van de weg langs de flank) waardoor hier de nodige maatregelen getroffen kunnen worden naar buffering.*¹⁶

Beide tracés hebben een potentiële impact op het Habitatgebied (direct en indirect) zodat vermoedelijk milderende, desgevallend compenserende maatregelen noodzakelijk zijn (deel V).

De raad merkt ten slotte op dat de startnota voorziet in twee mogelijke opties voor de ongelijkvloerse kruising van het natuurgebied met name een kruising via een brug of via een tunnel. Verder onderzoek zal hieromtrent nog gebeuren. De raad uit zijn voorkeur voor de tunnel maar benadrukt dat de stikstofproblematiek van het verkeer nog steeds een aandachtspunt blijft.

V. IMPACT OP MILIEU, NATUUR EN LANDBOUW

11. SARO vraagt aandacht voor de impact op milieu, natuur, landbouw en landschap van het geplande gewestelijk RUP. De raad wijst op het belang van een volwaardige integratie van de effectbeoordelingen in voorliggend ruimtelijke planproces. Het geïntegreerd planningsproces met inbegrip van de plan-MER zal verder duidelijkheid moeten verschaffen over de juiste impact van het voorliggende planinitiatief alsook over de noodzakelijke milderende en compenserende maatregelen.
12. Inzake natuur en biodiversiteit wijst de raad op het GEN ‘Vaarttaluds Moen en Orveytbos’ en het natuurreserveaat ‘Vaarttaluds’ langsheen het kanaal Bossuit-Kortrijk. Ten zuiden van de kern van Avelgem bevindt zich langs de Schelde het GEN ‘West-Vlaamse Scheldevallei’ en verschillende natuurreservaten ‘Avelgemse Scheldemeersen’.¹⁷

De startnota bepaalt dat *‘het planvoornemen impact kan hebben op natuur en landbouw. Het planvoornemen houdt dus eveneens de eventuele compensaties in op het vlak van natuur en landbouw.’* Verder op stelt de startnota: *‘Voor het ruimtebeslag ter hoogte van het Habitatrichtlijngebied- en VEN gebied zijn mogelijk compensaties nodig. In het verdere planningsproces wordt verder onderzocht naar nodige en wenselijke maatregelen om het Habitatrichtlijngebied en het VEN-gebied robuuster te maken.’*¹⁸ De raad benadrukt het belang

¹⁴ Startnota, pag. 10

¹⁵ Startnota, pag. 33: *‘Dit locatie-alternatief wordt op zijn redelijkheid getoetst t.o.v. de plandoelstelling op vlak van biodiversiteit: De huidige milieudruk op het gebied van de Vaarttaluds, Orveytbos en omgeving verlagen zodat dit gebied zijn rol als Habitatrichtlijn- en VEN-gebied kan vervullen en de hier van toepassing zijnde instandhoudingsdoelstellingen kunnen gerealiseerd worden.’*

¹⁶ Startnota, pag. 35

¹⁷ Startnota, pag. 45-46

¹⁸ Startnota, pag. 36

van een volwaardige passende beoordeling.

Bij de opmaak van de passende beoordeling is afstemming met andere planprocessen noodzakelijk. De raad verwijst o.a. naar het complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk waar in de synthesesnota wordt gesteld *'Langs het kanaal ligt een speciale beschermingszone volgens de Habitatrictlijn (SBZ-H), namelijk de Vaarttaluds van Moen, een onderdeel van Habitatrictlijngebied 'Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuid-Vlaamse bossen'. De Passende Beoordeling onderzoekt of het project van de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk leidt tot betekenisvolle aantasting van de natuurwaarden van dit Habitatrictlijngebied, en de instandhoudingsdoelstellingen zoals vastgelegd voor dit gebied.'*¹⁹

13. Het plangebied is momenteel ruim afgebakend en bevat deels agrarisch gebied.²⁰ De startnota geeft verder weinig toelichting omtrent het huidig landbouwgebruik en op de impact van het geplande gewestelijk RUP op de agrarische structuur. De startnota vermeldt enkel dat het planvoornemen impact kan hebben op landbouw en dat eventuele compensaties op het vlak van landbouw mogelijk zijn.

De raad dringt aan op verder onderzoek. Inzake de discipline 'Mens-Ruimtelijke aspecten' benadrukt de raad het belang van het in beeld brengen van o.m. de impact van het plan op de land- en tuinbouwsector. Het betreft zowel de directe ruimte-inname (al dan niet in herbevestigd agrarisch gebied), de impact van het plan op de ontsluiting en de toegang tot landbouwpercelen en de impact naar aanleiding van natuur- en boscompensaties. In functie van de effectieve impact zullen de nodige flankerende maatregelen voor de landbouw moeten worden uitgewerkt.

¹⁹ [https://omgeving.vlaanderen.be/alternatievenonderzoek kanaal bossuit-kortrijk.pdf](https://omgeving.vlaanderen.be/alternatievenonderzoek/kanaal_bossuit-kortrijk.pdf) pag.24

²⁰ Startnota, pag. 38 Het voorlopig plangebied is gelegen tussen het kanaal Kortrijk-Bossuit, de N8 en de N353. Belangrijke woonkernen in dit gebied zijn Moen, Heestert, Keiberg, Outrijve en Avelgem. Deze contour zal in het verdere traject verder verfijnd worden tot de concrete ruimte die nodig is voor het voorkeursalternatief