

DE VLAAMSE MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

# NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft: Goedkeuring startnota geïntegreerd planningsproces gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Optimalisatie N8 in het Schelde-Leie interfluvium'**

## Samenvatting

In navolging van de mededeling aan de Vlaamse Regering op 26 maart 2021 is het departement Omgeving gestart met een geïntegreerd planningsproces voor de opmaak van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) op te starten met het oog op de optimale situering van de N8 voor het traject tussen Avelgem en Zwevegem.

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 in een proces op gewestelijk niveau. Het gaat met name om het deel van de N8 dat de verbinding vormt tussen Knokke (Zwevegem) en de N353. De N8 is geselecteerd als secundaire weg type II, waarvan de inrichting niet aangepast is aan de rol en het functioneren van de weg. Er is een problematiek van doorstroming en van zwaar doorgaand vrachtverkeer doorheen enkele kernen van Avelgem en Zwevegem.

Er is vastgesteld dat de reservatiestrook die op het gewestplan is voorzien met het oog op het realiseren van een omleiding, daar niet met succes kan worden voor ingezet. Reeds in de gemeentelijke structuurplannen zijn suggesties gedaan om een omleidingsweg te realiseren om de doortochten te ontlasten en de doorstroming te verbeteren. De gemeenten vragen dan ook om deze strook op te heffen en een alternatieve verbinding Knokke – N353 te onderzoeken.

De plandoelstelling van het voorgenomen GRUP is meervoudig en beoogt de realisatie van een vrachtwagenconforme verbinding (secundaire weg) tussen het knooppunt N8/N391 (Knokke) en het multimodaal Avelgem container terminal (AVCT) mogelijk maken, die tegelijk de huidige milieudruk op het gebied van de Vaarttaluds, Orveytbos en omgeving kan verlagen zodat dit gebied zijn rol als Habitatrictlijn- en VEN-gebied meer robuust kan vervullen en de hier van toepassing zijnde instandhoudingsdoelstellingen kunnen gerealiseerd worden. Op die manier wordt de verkeersveiligheid en -leefbaarheid in Heestert, Moen en Avelgem verbeterd. Ook de ontsluiting van het bedrijventerrein Moen-Trekweg/IMOG-site en een veilige fietsinfrastructuur op routes op en kruisend met de ontsluitingsroutes zal mee in beeld worden gebracht.

Na goedkeuring van de startnota door de Vlaamse Regering volgt een publieke raadpleging.

## 1. SITUERING

### A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Beleidsveld Mobiliteit

Beleidsdoelstelling OD 4.2. Verminderen van de conflictzones, in het bijzonder voor de kwetsbare weggebruiker

Beleidsdoelstelling OD 6.2. Inzetten op een slim, innovatief en duurzaam wegennetwerk

Beleidsveld Omgeving

Beleidsdoelstelling OD 3. Gebiedsontwikkeling met sterke gebiedscoalities.

## B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Op 17 december 2004 besliste de Vlaamse Regering over de manier van werken en de timing voor planningsprocessen voor de afbakening van de gebieden van de agrarische en natuurlijke structuur. Binnen deze timing is de minister bevoegd voor ruimtelijke ordening gelast voorstellen te formuleren voor tussentijdse acties in functie van gelijktijdige afbakening van de 750.000 ha agrarisch gebied, extra 38.000 ha natuurgebied en 10.000 ha bosgebied, zoals vervat in het regeerakkoord, die – prioritair voor belangrijke delen van de agrarische structuur – leiden tot het opstarten van ruimtelijke uitvoeringsplannen ter bevestiging van de agrarische bestemming.

In dit kader stelde de Vlaamse Regering op 7 november 2008 het GRUP Leievallei en open ruimte omgeving Kortrijk definitief vast. In dit GRUP is een deelplan 7 'Mortagnebos – Keiberg'. Het gebied langs beide oevers van het kanaal Bossuit-Kortrijk is hoofdzakelijk aangeduid als natuurgebied met het overdruk Grote Eenheid Natuur (GEN) gebied. Delen van het plangebied zijn gelegen in agrarisch gebied dat door de Vlaamse Regering beleidsmatig werd herbevestigd (HAG) in gevolge de afbakeningsprocessen in de buitengebied regio's.

De Vlaamse Regering heeft de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse bossen op 23 april 2014 aangewezen als speciale beschermingszone BE 2300007 (SBZ). De omgeving van Knokke en Moen langs het kanaal Bossuit-Kortrijk behoort tot dit SBZ. Het gebied tussen Knokke en Moen langs het kanaal Bossuit-Kortrijk is aangeduid als GEN "Vaarttaluds Moen en Orveytbos". Langs het kanaal Bossuit-Kortrijk bevindt zich ook het natuureservaat "Vaarttaluds" dat beheerd wordt door Natuurpunt.

Op 26 maart 2021 werd de Vlaamse Regering geïnformeerd van het voornemen tot opstart van een geïntegreerd planningsproces voor de opmaak van GRUP met het oog op de optimale situering van de N8. Uitgangspunten zijn de functie van deze verbinding in het interfluvium (overnemen van de functie van N8), de leefbaarheid van de kernen, de kenmerken van de omgeving (landschap, natuur, ...). Ook de ontsluiting van het bedrijventerrein Moen-Trekweg/IMOG-site zal mee in beeld worden gebracht. In eerste instantie zou een startnota worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

Met de goedkeuring van de voorgelegde startnota wordt het planproces nu formeel opgestart. De startnota wordt daarna onderworpen aan een raadpleging van de bevolking.

## **2. INHOUD**

### A. SITUERING

De N8 is een bestaande gewestweg tussen Kortrijk en Oudenaarde die Heestert (Zwevegem) en Avelgem doorkruist. De verbinding is door de provincie West-Vlaanderen als secundaire weg type II geselecteerd.

Op het gewestplan Kortrijk is een reservatiestrook aangeduid voor de omleiding van de N8 van Moen tot aan de Etienne Balcaenstraat in Avelgem. De reservatiestrook werd niet opgeheven bij besluit van de Vlaamse Regering van 14/12/2018 houdende de opheffing van reservatiestroken die in overdruk zijn afgebakend in gewestplannen of algemene plannen van aanleg in uitvoering van art. 7.4.2/3 van de VCRO. De realisatie van een omleidingsweg via dit tracé is evenwel om meerdere redenen niet vanzelfsprekend:

- het gaat om een nieuw aan te leggen en lang wegtracé,
- grote impact op landbouw en landschap in een open gebied,
- de reservatiestrook is thans in gebruik en maakt deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (fietsnelweg),
- de Trimaarzate, onderdeel van het bovenlokaal fietsroutenetwerk, wordt gekruist,
- de verbinding is feitelijk moeilijk realiseerbaar tussen de woonwijken en industriezone in Heestert en Moen.

Naast de ontsluiting van beide kernen, staat de N8 ook in voor de ontsluiting van het bestaande bedrijventerrein Moen-Trekweg/IMOG-site. Dit terrein is gelegen langs het kanaal Bossuit-Kortrijk en sluit via een lokale weg aan op de N8. De ontsluiting van het bedrijventerrein en de IMOG-site is al jaren problematisch. Op dit moment verloopt deze via de Sluislaan, doorheen een Habitatrichtlijngebied. Diverse juridische procedures laten deze ontsluiting slechts toe tot eind 2022. Ruimer gezien wordt de N8 gebruikt voor de verdere ontsluiting van de regio, zowel naar de N391 en de E17 (noord) als richting Oudenaarde. De gemeenten Zwevegem en Avelgem willen de doortocht van de N8 in de kernen van Heestert en Avelgem zo veel mogelijk ontlasten van zwaar verkeer. De realisatie van een omleidingsweg via het tracé op de gewestplannen biedt geen antwoord op deze problemen.

De gemeenten Avelgem en Zwevegem hebben in consensus in een gemeenteraadsbeslissing (26/10/2020) een vraag aan de Vlaamse Regering gericht om in overleg met de gemeenten een gedragen visie uit te werken voor de N8 tussen Zwevegem en Avelgem. De gemeente Avelgem voegt daar nog de vraag aan toe om de reservatiestrook op haar grondgebied te schrappen. De argumentatie van beide gemeenten is gestoeld op volgende argumenten:

- De huidige lokale ontsluiting van het bedrijventerrein Moen-Trekweg/IMOG-site is niet verenigbaar met het Habitatrichtlijngebied langs het kanaal Bossuit-Kortrijk ter hoogte van de Vaarttaluds en het Orveytbos.
- Het vrachtverkeer doorheen de kern van Moen zorgt voor hinder en onveiligheid.
- Een lokale oplossing voor Moen volstaat niet, vermits ook Heestert en Avelgem te kampen hebben met overlast ten gevolge van het doorgaand zwaar vrachtverkeer.

De gemeenteraadsbeslissingen komen er nadat de afgelopen jaren een aantal onderzoeken en studies over de rol en het functioneren van de N8 uitgevoerd zijn in opdracht van de gemeente Zwevegem en de provincie West-Vlaanderen, waarbij zowel gekeken is naar de rol en het functioneren van de N8 in het interfluvium, als naar mogelijke oplossingen voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Moen-Trekweg/IMOG-site in Zwevegem. Deze onderzoeken hebben evenwel niet geleid tot een oplossing voor het doorgaand vrachtverkeer.

Sedert 2012, na het afleveren van een regularisatievergunning voor uitwijkstroken op de Sluislaan tussen de Sint-Pietersbrug en de Kwatanestraat, verloopt het (zware) vrachtverkeer via deze weg die het habitatrichtlijngebied verstoort. De vergunning beperkt deze ontsluiting tot eind 2022. Tot daarvoor verliep het verkeer grotendeels via de kern van Moen met negatieve gevolgen voor de veiligheid en leefbaarheid in de kern. Er is dus een alternatief voor de huidige ontsluiting nodig, terwijl de kern van Moen moet ontlast worden van het zwaar verkeer gerelateerd aan de bedrijventerreinzone Trekweg en Imog.



*Sluislaan Moen (augustus 2021)*

## B. PLANDOELSTELLING

Na de beslissing van 26 maart 2021 tot opstart van een planproces is het departement Omgeving gestart met een geïntegreerd planningsproces voor de opmaak van een GRUP en de samenstelling van een planteam, waarin naast het departement Omgeving en de gemeenten Avelgem en Zwevegem, ook de provincie West-Vlaanderen, het departement MOW en het Agentschap Wegen en Verkeer vertegenwoordigd zijn. Het planteam wordt inhoudelijk ondersteund door deskundigen van Sweco. Voor de milieubeoordeling wordt bijkomend ondersteuning geleverd door deskundigen van Tractebel.

Een eerste aanzet tot startnota werd besproken op het planteam van 20 april 2022 en voorgelegd aan een planbegeleidingsgroep op 30 juni 2022. De planbegeleidingsgroep heeft geen opmerkingen geformuleerd die een herwerking van de ontwerp-startnota vereisten.

In de startnota wordt de plandoelstelling als volgt geformuleerd:

- 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.

Dit impliceert dat een alternatieve route dient aangeduid voor het vrachtverkeer tussen de N8 en de N353, deze route dient zowel de rol op te nemen om de doortocht van Heestert en Moen te ontlasten, als de bedrijventzone IMOG/Moen-Trekweg te ontsluiten.

In de startnota wordt het planvoornemen als volgt geformuleerd:

- Het voorzien van ruimte om een nieuwe wegverbinding te maken tussen enerzijds de N8 en de Sluislaan en anderzijds tussen de Kraaibosstraat en Verzetslaan. De secundaire weg N8 en de N391 geven de verbinding met het hoger wegennet (E17).
- Het voorzien van ruimte om de nodige landschappelijke maatregelen te integreren in het ontwerp van de weg.
- Het voorzien van de nodige ruimte voor veilige fietsverbindingen (in de omgeving van bestaande weginfrastructuur te bekijken in het geheel van de zone van de verbinding tussen de N391/N8 tot N353).
- Het planvoornemen kan impact hebben op natuur en landbouw. Het planvoornemen houdt dus eveneens de eventuele compensaties in op het vlak van natuur en landbouw. Zo nodig wordt daarvoor ruimte gezocht.
- De opheffing van de reservatiestrook op het gewestplan voor de zuidelijke omleidingsweg ter hoogte van Heestert en Avelgem.

## C. ALTERNATIEVEN

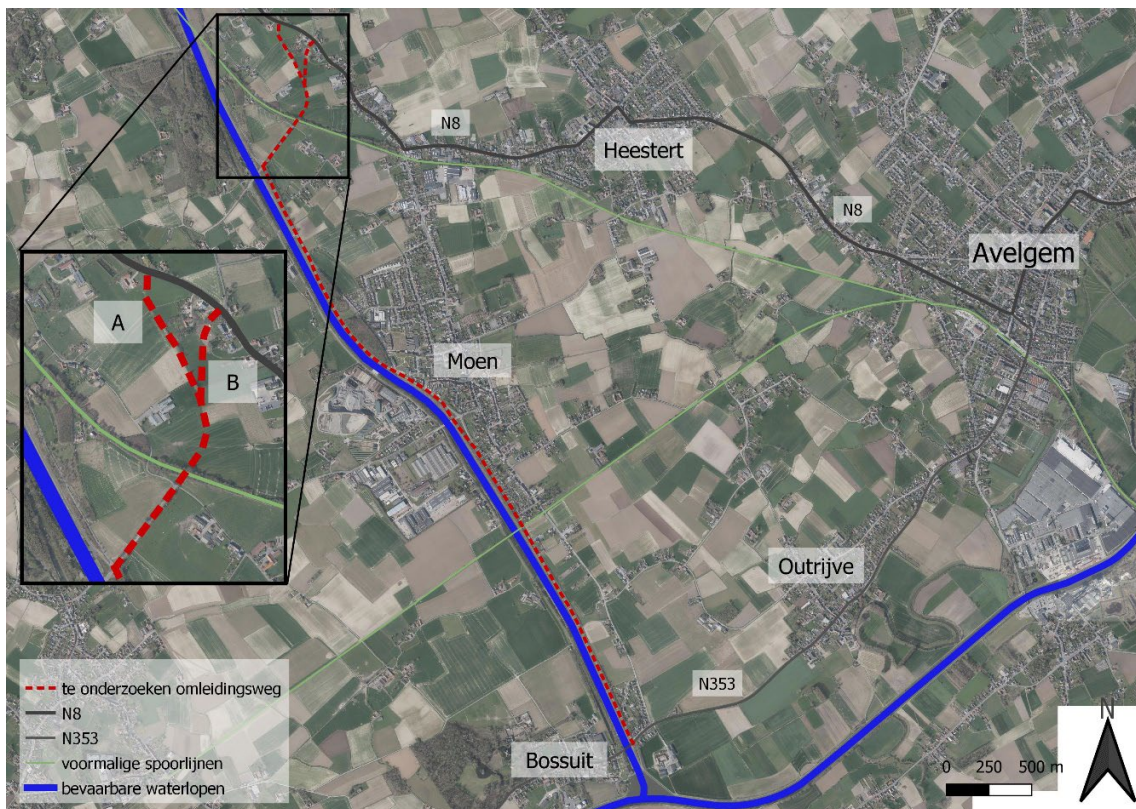
Voorafgaand aan het geïntegreerd planproces werd door de provincie en de gemeenten onderzoek gedaan waarin verschillende mogelijkheden werden onderzocht die ook voor het planvoornemen als een alternatief kunnen gelden.

In de startnota zijn verschillende tracé-alternatieven onderzocht en getoetst aan hun redelijkheid.



Op basis van de gewenste ruimtelijke positionering als nieuwe bovenlokale route die een verbindende rol kan opnemen in het interfluvium kwam het planteam tot de conclusie dat een dergelijke weg zoveel mogelijk het bestaande wegennet dient te gebruiken (o.a. N8 en N353) en in het noorden voldoende vroeg aftakt van de N8, om het verkeer weg te halen van de kernen Heestert en Moen en een zichzelf uitwijzende vrachtwagenroute aanbiedt.

Dit leidde tot het weerhouden van twee redelijke alternatieven voor een nieuwe wegverbinding tussen de N8 en de N353. Vanuit de plandoelstellingen op het vlak van mobiliteit én biodiversiteit wordt het tracé via de Kraaibosstraat (tracé 2 en 3) als redelijk beschouwd. Beide tracés kunnen zorgen voor een functionele alternatieve vrachtwagenconforme verbinding, waarbij de kernen van Heestert, Moen en Avelgem maximaal ontlast kunnen worden. De kruising met het SBZ- en VEN-gebied is minimaal en kan landschappelijk en ecologisch ingepast worden. Gezien de verlaagde ligging van dit beschermd natuurgebied ter hoogte van de voormalige spoorwegbedding is een ongelijkvloerse kruising sowieso noodzakelijk. Momenteel worden 2 opties overwogen: een kruising via een brug of via een tunnel, welke in het verdere planningsproces onderzocht zullen worden.



*Figuur: Situering voorgestelde omleidingsweg tussen N8 en N353 met 2 alternatieven*

### **3. BESTUURLIJKE IMPACT**

#### **A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID**

Het voorstel van beslissing heeft geen directe budgettaire impact voor de Vlaamse overheid. Overeenkomstig artikel 43 §3 3° en artikel 31 §1 2° van het Besluit van de Vlaamse Regering 'Vlaamse Codex Overheidsfinanciën' van 17 mei 2019 is het advies van de Inspectie van Financiën respectievelijk het akkoord van de Vlaamse minister van Begroting niet vereist.

#### **B. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID**

Het voorstel van beslissing heeft geen directe weerslag op het personeelskader en de personeelsbudgetten van de Vlaamse overheid.

## C. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de lokale besturen.

### **4. VERDER TRAJECT**

Een geïntegreerd planningsproces kent vijf fases. De resultaten van elk van deze vijf fases worden geconsolideerd in een nota. De startnota is de eerste van vijf nota's.

Over de startnota met de plandoelstelling wordt, na de goedkeuring ervan door de Vlaamse Regering, het advies gevraagd aan Saro en Mina-raad, de gemeenten Avelgem en Zwevegem en provincie West-Vlaanderen en de door de Vlaamse Regering bepaalde adviesinstanties. Er wordt over de startnota ook een consultatie van de ruime bevolking georganiseerd na de zomerperiode.

Op basis van de adviezen en de participatie zal daarna door het planteam een scopingnota, voorontwerp-RUP en ontwerp-milieubeoordeling worden uitgewerkt. Daarna volgt een plenaire vergadering over het voorontwerp-GRUP en de milieubeoordeling.

### **5. VOORSTEL VAN BESLISSING**

De Vlaamse Regering beslist:

1. haar goedkeuring te hechten aan bovengenoemde startnota 'Optimalisatie N8 in het Schelde-Leie interfluvium',
2. de Vlaamse minister, bevoegd voor de ruimtelijke ordening, te gelasten om de vereiste adviezen in te winnen over de bovengenoemde startnota en de bevolking van de betrokken gemeenten te informeren over de inhoud van de startnota en de bevolking te raadplegen.

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving,  
Omgeving, Energie en Toerisme

Zuhal DEMIR