



Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Optimalisatie N8 in het Schelde-Leie interfluvium'

In Avelgem en Zwevegem

Scopingnota



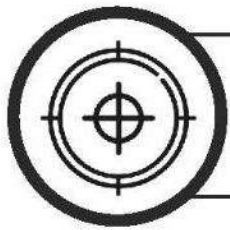
**Vlaamse
overheid**

**DEPARTEMENT
OMGEVING**

PLAN

Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

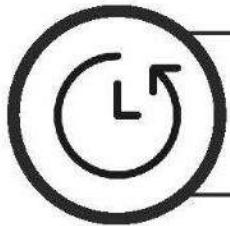
'Optimalisatie N8 in het Leie-Schelde Interfluvium'



Waarom maken we dit plan?

[[Planvoornemen](#)]

Met dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) wordt het functioneren van de N8 geoptimaliseerd op het traject tussen Avelgem en Knokke. De bestaande reservatie voor de N8 op het gewestplan wordt geschrapt. [Meer weten? zie hoofdstuk 2. Planvoornemen](#)



Wat ging er aan dit plan vooraf?

[[Historiek](#)]

Verskillende tracés werden geëvalueerd en onderzocht. Omwille van de bovenlokale betekenis heeft de Vlaamse Regering geopteerd om een planproces op te starten op gewestelijk niveau. [Meer weten over de historiek? Zie hoofdstuk 3.](#)



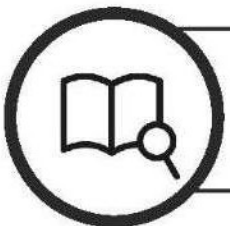
Over welk gebied gaat het?

[[Plangebied](#)]

Het plangebied omvat:

- een nieuw tracé voor de N8 op de verbinding tussen de Sluislaan Keiberg (N8)
- gebieden voor het versterken van de natuurlijke structuur ter hoogte van het SBZ
- gewestplantracé N8 (te schrappen).

[Een situering op kaart? Zie hoofdstuk 2.](#)



Wat kunnen de effecten zijn?

[[Scoping](#)]

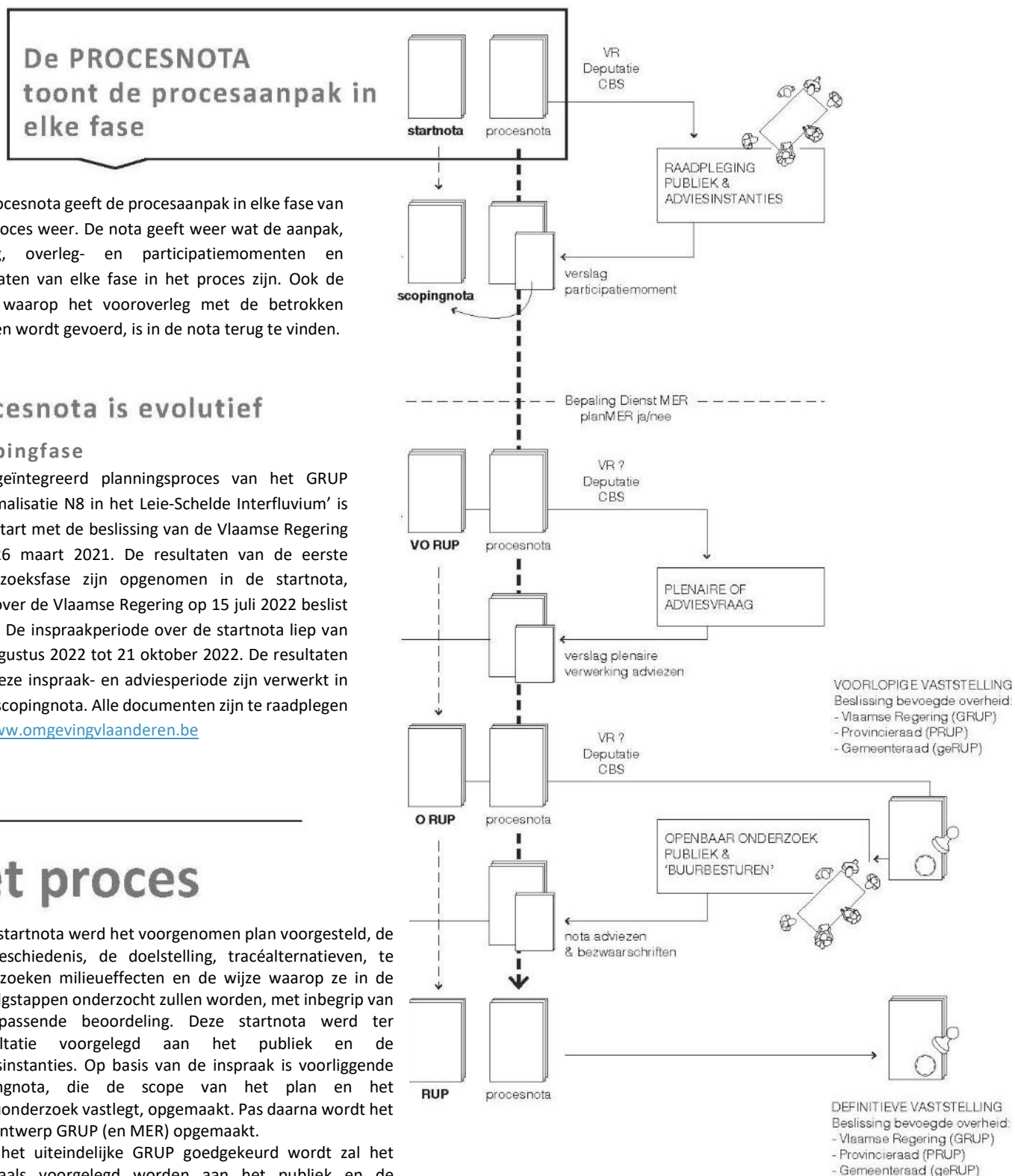
De mogelijke milieueffecten worden onderzocht in een milieubeoordeling die geïntegreerd wordt in het GRUP. De effecten op het habitatgebied wordt onderworpen aan een passende beoordeling. [Meer weten over de milieubeoordeling? Zie hoofdstuk 5.](#)

Het plan

Het voorgenomen plan is gericht op het uitwerken van een bovenlokale oplossing voor de ontsluitingsproblematiek in Avelgem en Zwevegem. 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 met name een problematiek van doorstroming en van zwaar doorgaand vrachtverkeer doorheen enkele kernen. Reeds in de gemeentelijke structuurplannen zijn suggesties gedaan om een omleidingsweg te realiseren om de doortochten te ontlasten en de doorstroming te verbeteren. 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. Bovendien kan tegelijk de reservatie voor de N8 van het gewestplan worden geschrapt.

& PROCES

Hoe ver staat het proces voor de opmaak van het GRUP?



De procesnota geeft de procesaanpak in elke fase van het proces weer. De nota geeft weer wat de aanpak, timing, overleg- en participatiemomenten en resultaten van elke fase in het proces zijn. Ook de wijze waarop het vooroverleg met de betrokken actoren wordt gevoerd, is in de nota terug te vinden.

De procesnota is evolutief

Scopingfase

Het geïntegreerd planningsproces van het GRUP 'Optimalisatie N8 in het Leie-Schelde Interfluvium' is opgestart met de beslissing van de Vlaamse Regering van 26 maart 2021. De resultaten van de eerste onderzoeksfase zijn opgenomen in de startnota, waarover de Vlaamse Regering op 15 juli 2022 beslist heeft. De inspraakperiode over de startnota liep van 23 augustus 2022 tot 21 oktober 2022. De resultaten van deze inspraak- en adviesperiode zijn verwerkt in deze scopingnota. Alle documenten zijn te raadplegen op www.omgevingvlaanderen.be

Het proces

In de startnota werd het voorgenomen plan voorgesteld, de voorgeschiedenis, de doelstelling, tracéalternatieven, te onderzoeken milieueffecten en de wijze waarop ze in de vervolgstappen onderzocht zullen worden, met inbegrip van een passende beoordeling. Deze startnota werd ter consultatie voorgelegd aan het publiek en de adviesinstanties. Op basis van de inspraak is voorliggende scopingnota, die de scope van het plan en het milieuonderzoek vastlegt, opgemaakt. Pas daarna wordt het voorontwerp GRUP (en MER) opgemaakt.

Voor het uiteindelijke GRUP goedgekeurd wordt zal het nogmaals voorgelegd worden aan het publiek en de betrokken adviesinstanties.

In de procesnota is weergegeven welke processtappen er reeds gezet zijn, welke nog zullen volgen en welke actoren betrokken zijn.

Inhoud

1	Aanleiding en situering	9
1.1	Aanleiding.....	9
1.2	Ruimtelijke situering	9
2	Plandoelstelling en planvoornemen	12
2.1	Plandoelstelling	12
2.2	Planvoornemen	12
3	Historiek.....	13
3.1	De N8 Zwevegem – Avelgem.....	13
3.2	Bedrijventerrein Moen-Trekweg/IMOG-site.....	16
4	Relatie met relevante beleidsplannen en onderzoeken.....	22
4.1	Vlaams niveau	22
4.2	Provinciaal / regionaal niveau	25
5	Alternatieven	31
5.1	Locatiealternatieven	31
5.2	Inrichtings-alternatieven	48
5.3	Uitvoerings-alternatieven	49
5.4	Programma-alternatieven	49
5.5	Reikwijdte en detailleringsgraad.....	50
6	Plangebied	51
6.1	Situering	51
6.2	Bestaande juridische toestand.....	52
6.3	Bestaande feitelijke toestand	62
7	Scoping.....	78
7.1	Algemeen	78
7.2	Planingrepen en hun relatie tot de effectgroepen	80
7.3	Studiegebied.....	81
7.4	Referentiesituaties en ontwikkelingsscenario's.....	81

7.5	Overzicht te onderzoeken disciplines en effectgroepen.....	75
7.6	Besluit verder te onderzoeken effectgroepen	85
8	Bijlage 1. N8 Moen – Uitgangspunten wegontwerp.....	87
1.	Gehanteerde ontwerprichtlijnen.....	87
1.1.	Wegontwerp	87
1.2.	Fietspaden	87
2.	Opgelegde randvoorwaarden ontwerp	88
2.1.	Wegontwerp	88
2.2.	Fietspaden	88
2.3.	Dwangpunten en beschrijving van het ontwerp.....	88
3.	Belangrijkste ontwerpparameters.....	89
3.1.	N8	89
3.2.	Fietspaden	90

Scopingnota

Dit document is de scopingnota van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) 'Optimalisatie N8 in het Schelde-Leie interfluvium' op het grondgebied van Avelgem en Zwevegem. De scopingnota is een verwerking van de startnota die van 23 augustus tot en met 21 oktober 2022 een advies- en inspraakperiode heeft doorlopen. De startnota toont de eerste onderzoeksresultaten van het geïntegreerd planningsproces van het GRUP. Deze eerste onderzoeksresultaten uit de startnota zijn in deze scopingnota bijgewerkt en aangepast vanuit de resultaten van de inspraak- en adviesvraag. De scopingnota volgt dezelfde opbouw als de startnota, maar is inhoudelijk op bepaalde punten aangepast. In de procesnota 2 die bij deze scopingnota hoort is de verwerking opgenomen van de publieke raadpleging. De procesnota 2 bevat een puntsgewijs overzicht van de doorgevoerde aanpassingen. Samengevat gaat het om volgende aanpassingen:

- De plandoelstelling is in de context van de ruimere regio geplaatst.
- De planningscontext is aangevuld. Onder meer het beleidskader werd aangevuld met de vervoerregioplannen.
- De technische haalbaarheid van de alternatieven is verder onderzocht waardoor het aantal inrichtingsalternatieven teruggebracht wordt tot één: het meest noordelijke alternatief. In dat onderzoek zijn alle ingesproken alternatieven meegenomen.
- De haalbaarheid van de inrichtingsalternatieven voor een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van ter hoogte van het VEN- en Habitatrictlijngebied ter hoogte van de voormalige spoorwegbedding is technisch onderzocht: een kruising via een brug of via een tunnel. De variant met brug blijkt voor vrachtwagens geen veilig alternatief omwille van de hellingsgraad en het snelheidsverlies dat dit zou veroorzaken. Bij de tunnelvariant kan het hellingspercentage worden gereduceerd: de tunnelvariant wordt weerhouden voor verder onderzoek in het MER.

Een geïntegreerd planningsproces kent 5 fases. De resultaten van elk van deze 5 fases worden geconsolideerd in een nota. De scopingnota is dus de tweede van 5 nota's (startnota – scopingnota – voorontwerp GRUP – ontwerp GRUP – GRUP) die elkaar opvolgen.

In deze scopingnota is vooral inhoudelijke informatie over het GRUP en het plan-MER opgenomen. Informatie over het procesverloop en de procesaanpak is opgenomen in procesnota 2 die in deze fase samen met de scopingnota raadpleegbaar is.

Het GRUP 'Optimalisatie N8 in het Schelde-Leie interfluvium' wordt voorbereid door het planteam, waarin de gemeenten Avelgem en Zwevegem, de provincie West-Vlaanderen, het departement MOW, het Agentschap Wegen en Verkeer West-Vlaanderen en het departement Omgeving vertegenwoordigd zijn. Het Agentschap voor Natuur- en Bos heeft geopteerd om niet te participeren in het planteam maar wordt nauw betrokken bij de passende beoordeling.

Het planteam wordt inhoudelijk ondersteund door deskundigen van Sweco. Voor de milieubeoordeling wordt bijkomend ondersteuning geleverd door deskundigen van Tractebel. Voor het procesverloop en de communicatie wordt ondersteuning geleverd door deskundigen van DenS Communicatie.

Contact en info:

Departement Omgeving

www.omgevingvlaanderen.be

omgevingsplanning@vlaanderen.be

02. 553 38 00

Graaf de Ferrarisgebouw,

Koning Albert II-laan 20, bus 7, 1000 Brussel

1 Aanleiding en situering

1.1 Aanleiding

De Vlaamse Regering start een gewestelijk geïntegreerd planproces op te starten voor de N8/N391 naar aanleiding van de gezamenlijke vraag van de gemeentebesturen van Zwevegem en Avelgem om een bovenlokale oplossing uit te werken voor de ontsluitingsproblematiek in de regio.

Het gaat om de verbinding tussen Knokke (Zwevegem) en de N353, maar waarvan de inrichting niet aangepast is aan de rol en het functioneren van de weg. Er is met name een problematiek van doorstroming en van zwaar doorgaand vrachtverkeer doorheen enkele kernen van Zwevegem en Avelgem, waardoor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid in deze kernen niet voldoet.

De ontsluiting van het bedrijventerrein in Moen gebeurt vandaag deels doorheen een VEN- en SBZ-gebied. Daarvoor wordt een aangepaste ontsluiting gezocht.

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:

- 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 (fiets snelweg),
- de Trimaarzate, onderdeel van het bovenlokaal fietsroutenetwerk, wordt gekruist,
- de verbinding is feitelijk moeilijk realiseerbaar tussen de woonwijken en industriezone in Heestert en Moen.

Er is de vraag om deze strook op te heffen en een alternatieve verbinding tussen de N391 (Knokke/Zwevegem) en de N353 (Avelgem) te onderzoeken.

Reeds in de gemeentelijke structuurplannen zijn suggesties gedaan om een omleidingsweg te realiseren om de doortochten te ontlasten en de doorstroming te verbeteren. Ook het provinciebestuur heeft onderzoek verricht naar het verbeteren van de bereikbaarheid en de leefbaarheid in het Interfluvium Leie en Schelde.

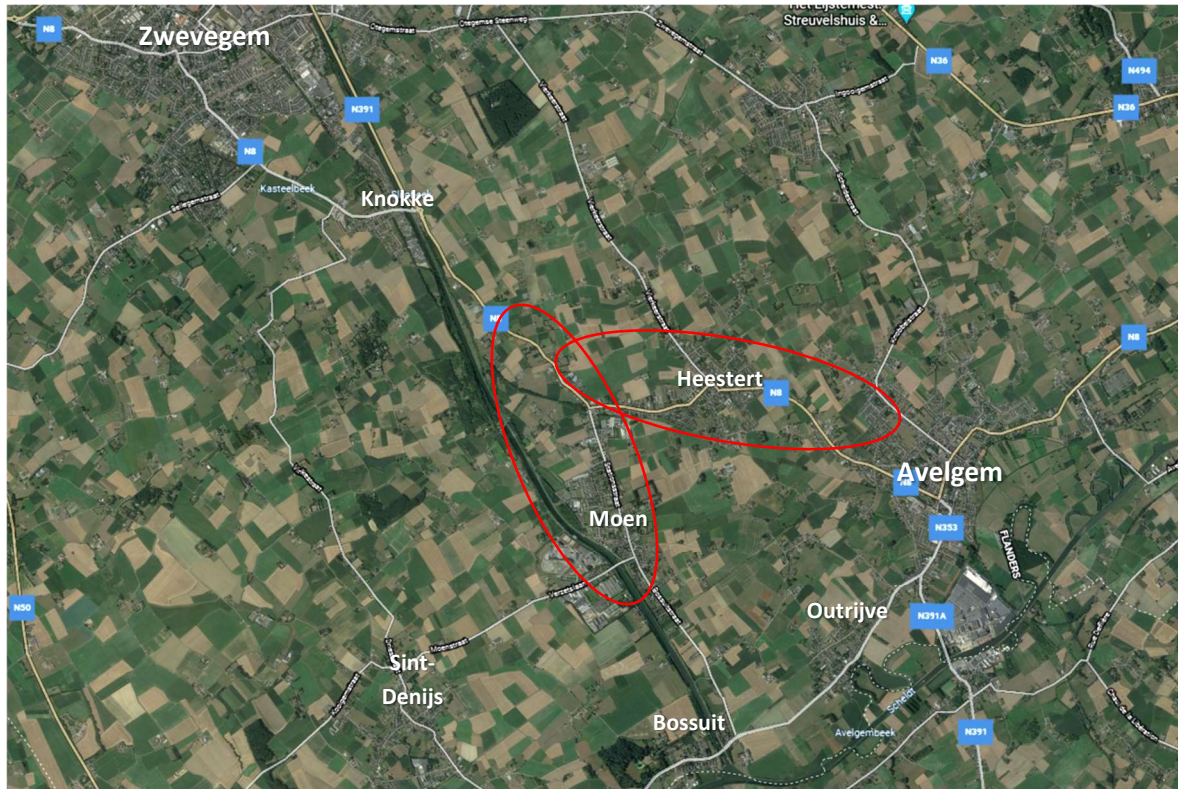
Bijkomend is er de nood om het bedrijventerrein Moen-Trekweg en de IMOG-site een volwaardige ontsluitingsweg aan te bieden. Daarvoor werd reeds een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan opgestart.

Het gemeentelijk planningsproces gaf evenwel aan dat de problematiek een bovenlokale dimensie heeft.

1.2 Ruimtelijke situering

Het planproces is gericht op twee samenhangende onderdelen: enerzijds een omleidingsweg van de N8 tussen de N391 (Knokke/Zwevegem) en de N353 (Avelgem) en anderzijds een ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Trekweg/Imog in Moen (Zwevegem). Daarmee is het studiegebied gelegen op het grondgebied van de gemeente Zwevegem en Avelgem. Het omvat het gebied tussen de Kwatanestraat en de N8 in het noorden, de Stationstraat die door het centrum van Moen en de lintbebouwing loopt, in het oosten en het kanaal Bossuit-Kortrijk in het westen.

De bestaande N8 komt vanaf Kortrijk door de hoofdkern van Zwevegem richting Knokke. In Knokke wordt de N8 met de N391 verbonden via een rotonde aan de oostzijde van het kanaal Bossuit-Kortrijk. Ter hoogte van de Stationsstraat (noordelijke ontsluitingsweg van Moen) maakt de N8 een knik van bijna 90° richting Heestert. In de kern van Heestert is de doortocht van de N8 gekenmerkt door 3 bochten, waarvan 1 bocht van 90°. Vervolgens loopt de N8 naar de hoofdkern van Avelgem, waar eveneens een bocht van 90° wordt gemaakt richting het noordoosten van Avelgem.



Het bedrijventerrein van Moen-Trekweg en de IMOG-site bevindt zich ten westen van het kanaal Bossuit-Kortrijk. Om vanuit het bedrijventerrein het primaire wegennetwerk te bereiken, is de kortste weg via de Stationsstraat door de kern van Moen. De Stationsstraat is echter een lokale weg, die niet voorzien is als ontsluitingsweg van een bedrijventerrein. Langs de rechteroever van het kanaal Bossuit-Kortrijk lijkt het mogelijk om een ontsluitingsweg buiten de kern van Moen te voorzien.

De milieueffecten van de omleidingsweg worden op ruimere schaal gekaderd binnen een voorlopig afgebakend studiegebied waarbinnen de verschillende redelijke alternatieven en varianten voor de nieuwe weg gesitueerd kunnen worden. Dat studiegebied kan nog wijzigen in het verder planproces. Dat kan bijvoorbeeld als gevolg van verder onderzoek van de milieueffecten of op basis van inspraak en adviezen.

Het studiegebied bevat de woonkernen o.a. Zwevegem, Knokke, Moen, Heestert, Outrijve, Bossuit, Avelgem, Vichte, Kluisbergen, Anzegem, Spiere-Helkijn en de verkeersassen tussen deze woonkernen en tot de E17, zodat de milieu-effecten voor deze kernen in elk geval in beeld zullen gebracht worden



Aanduiding studiegebied: dit studiegebied kan wijzigen als gevolg van het gevoerde onderzoek

2 Plandoelstelling en planvoornemen

2.1 Plandoelstelling

De doelstellingen bij de opmaak van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 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. Er wordt hierbij gezocht naar een alternatief waarbij de kruising met het SBZ-gebied minstens korter is dan in de huidige situatie het geval is.
- Het bedrijventerrein IMOG en het bedrijventerrein Moen-Trekweg ontsluiten.
- De verkeersveiligheid en -leefbaarheid in Heestert, Moen, Avelgem en de woonconcentratie De Klijte 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 bedrijvenzone IMOG/Moen-Trekweg te ontsluiten.

2.2 Planvoornemen

Vanuit de kennis van de problematiek en de plandoelstellingen:

- 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 en het doorvoeren van maatregelen op de N8 ter hoogte van het “lokaal deel Keiberg”).
- 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.

3 Historiek

3.1 De N8 Zwevegem – Avelgem

In de periode van 1830-1880 kende het open landschap van de Kortrijkse regio verschillende veranderingen door de aanleg van bovenlokale lijninfrastructuur: het kanaal Bossuit-Kortrijk (1820-1861), de rechtgetrokken Schelde (1830-1970), de spoorwegen Kortrijk-Avelgem-Ronse en Avelgem-Moeskroen (1869) en de groei van de stationsbuurt van Avelgem (1880-1950). Deze nieuwe infrastructuren onderscheiden zich duidelijk van het oorspronkelijk wegenpatroon. Ze vormen strakke lijnen in het landschap, die in hoge mate abstractie maken van de eigenschappen van het terrein.

In de periode van 1880-1950 dringt de industrialisatie door tot in het agrarisch gebied van Avelgem, waarbij de aanwezigheid van spoorwegen, steenwegen en kanalen een belangrijke lokalisatiefactor vormt. Her en der werden de tracés van bestaande verbindingswegen aangepast. Zo werd de rijksweg de N8 (Kortrijk-Zwevegem-Avelgem) rechtgetrokken tot aan de stationswijk van Avelgem (de huidige Stijn Streuvelsstraat). Dit toont voornamelijk aan dat de steenweg naar Kortrijk steeds belangrijker werd, ten nadele van de steenweg naar Doornik. De twee provinciewegen de N353 (Doorniksesteenweg tussen Avelgem-Spiere) en de N391 (E. Balcaenstraat tussen Avelgem-Celles) kregen enkel een nieuwe wegbedekking.

Het lokale wegennet werd ook aangepast, ter vervanging van kleine, onregelmatige en kronkelende wegen, o.a. richting Moen. De nieuwe wegen verbinden Avelgem met deze omliggende gemeenten en bestaan uit lange, rechte stukken weg, verbonden met korte bochten. Sommige andere lokale verbindingswegen werden daarentegen niet verder uitgebouwd en gingen louter fungeren als plaatselijke landbouwwegen. Dit was bijvoorbeeld het geval voor enkele rurale verbindingswegen tussen Avelgem en Heestert (de huidige Raaptofstraat).



Luchtfoto Avelgem – Heestert (Zwevegem) (1971)

In de periode van 1950-1975, na WOII, verscheen de flexibele vrachtwagen op het toneel, de NMBS trok vlug haar conclusies en schraptte enkele spoorlijnen, zo ook in Avelgem. In 1965 werden de bestaande spoorlijnen Kortrijk-Avelgem-Ronse en Avelgem-Moeskroen opgebroken en vervangen door een busdienst. Na de sluiting van de spoorlijnen zouden de tracés pas in de jaren 1990 in gebruik worden genomen als fiets-, wandel- en ruiterroutes.

Al het vracht- en personenvervoer kwam van de spoorlijnen op het wegennet terecht, maar op dat moment komt het structurele tekort van de N8 terug bovendrijven : deze verbinding tussen Kortrijk en Avelgem was geen 'originele' steenweg en ontbeerde dus de noodzakelijke kwaliteiten. Toen zocht de gemeente zijn heil via de binnenvaart. De gemeente liet dus een groot industrieterrein (met bijbehorende loskade) aanleggen langs de Schelde. Deze nieuwe industriezone van oorspronkelijk 17 ha werd in gebruik genomen door een eerste bedrijf in 1977, maar al vlug volgde de verdere expansie van deze industriezone : het gewestplan voorzag immers een industriezone van ± 47 ha. Het Avelgem container terminal (AVCT) is hierdoor ook de oudste inlandse container terminal van Vlaanderen.



Luchtfoto Avelgem – Heestert (Zwevegem) (2000-2003)

Dit industrieterrein aan de Scheldemeersen in Avelgem zorgde voor meer bedrijvigheid in Avelgem, met vrachtverkeer die niet helemaal via de Schelde vervoerd werd. Daarmee is de verbindende rol van de N8 tussen Avelgem en de E17 te Kortrijk nog belangrijker geworden. Vanaf de rotonde t.h.v. Zwevegem-Knokke neemt de N391 aan de rechteroever van het kanaal Bossuit-Kortrijk deze rol op tot het noordwesten van Zwevegem, waardoor de kernen Zwevegem en Knokke ontlast worden.

Veel vrachtverkeer verloopt op vandaag echter nog door de kern van Heestert (Gauwelstraat, Stijn Streuvelsstraat) en de woonwijken aan de westelijke rand van Avelgem (Leynseelstraat, Stijn

Streuveldslaan, Doorniksesteenweg). De N8 is een weg met een verkeersonveilig karakter, bochtig en relatief smal, de toestand van het wegdek is op sommige wegvakken in zeer slechte staat, fietspaden langs de gewestweg zijn niet conform de inrichtingsprincipes van het vademecum fietsvoorzieningen, de kruispunten dienen op sommige plaatsen heringericht te worden.



Luchtfoto Avelgem-Heestert (Zwevegem) (2012)



Luchtfoto Avelgem – Heestert (Zwevegem) (2021)

3.2 Bedrijventerrein Moen-Trekweg/IMOG-site

IMOG-Site

De site Moen van IMOG ten noorden van de Verzetslaan was oorspronkelijk een ontginningszone van Yperiaanse klei voor de keramische industrie. Na de ontginning van de site bleef er letterlijk een grote put achter, wat toen beschouwd werd als een ideale plaats voor het lukraak storten van huishoudelijke en industrieel afval. Met de komst van OVAM (de Openbare Vlaamse Afvalstoffen Maatschappij) en de sanering van alle stortplaatsen in Vlaanderen, werd de exploitatie van het afvalterrein in 1986 overgedragen naar Imog, die onmiddellijk timmerde aan een gecontroleerde stortplaats.



Luchtfoto Moen (1971)

De exploitatie van de stortplaats in kleigroeves was het geval van 1986 tot 2003. Daarnaast werd op de site eveneens een biologische waterzuiveringsinstallatie, het compenseren en sorteren van afval op de site geëxploiteerd. Tussen 2003 en 2008 werd de stortplaats uitgebreid in een bijkomende kleigroeve. Deze activiteiten zijn vergund tot 2031.



Luchtfoto Moen (2000-2003)

Door de uitrol van het 'Masterplan Moen' is er intussen andere activiteiten op de site gestart. De bedoeling van het Masterplan Moen was om (1) het maximaal hergebruik en recupereren van materialen, (2) het reduceren van CO₂-voetafdruk, (3) de optimalisatie van het ruimtegebruik van de site en (4) samenwerking (PPS) nuanceren. Bijgevolg werden vanaf 2008 op de site verschillende velden met zonnepanelen aangelegd, op de stortplaats werd het laguneren van onderwaterbodembodem gestart, uitvoering van een bodemas-opschoningsinstallatie, uit het stortgas wordt warmterecuperatie opgewekt, biomassa- en materialencentrum, loskade, PV-installatie, performante waterzuiveringsinstallatie... Tegenwoordig bedraagt de totale oppervlakte van Imog-Moen ca. 25 ha.

De stortactiviteiten verlopen nu op een heel kleine resterende ruimte. Hiervoor heeft Imog een beheersplan opgemaakt voor het beëindigen van de stortactiviteiten, voor het afwerken van de stortplaats, voor de activiteiten na het sluiten van de stortplaats en de 30-jarige nazorg. Daarmee wordt nog komende 30 jaren bepaalde activiteiten op de IMOG-site verwacht.



Luchtfoto Moen (2012)

Het bedrijventerrein, dat daar historisch is gegroeid, is enkel bereikbaar via lokale wegen. Omdat dit overlast en onveiligheid met zich mee brengt in de woonlinten en de kern van Moen zijn in het verleden ingrepen gedaan voor een alternatieve route. Deze route (langs de oostzijde van het Kanaal Bossuit-Kortrijk) volgt de Sluislaan, tussen de Kraaibosstraat en de Kwatanestraat. Dit deel van de route langs de Sluislaan is slechts 1 rijstrook breed, waardoor het kruisen van vrachtwagens onmogelijk was. Om uitwijken mogelijk te maken voor kruisend vrachtverkeer, werden in 1999 een aantal uitwijkstroken aangelegd. Na een klacht van Natuurpunt Zwevegem werd een proces-verbaal opgemaakt door de stedenbouwkundige inspectie waarbij een juridische procedure begon. Door het Arrest van het Hof van Cassatie (07/01/2011) werd de gemeente verplicht tot herstel in oorspronkelijke staat. De uitwijkstroken dienden uitgebroken te worden tegen begin 2013.

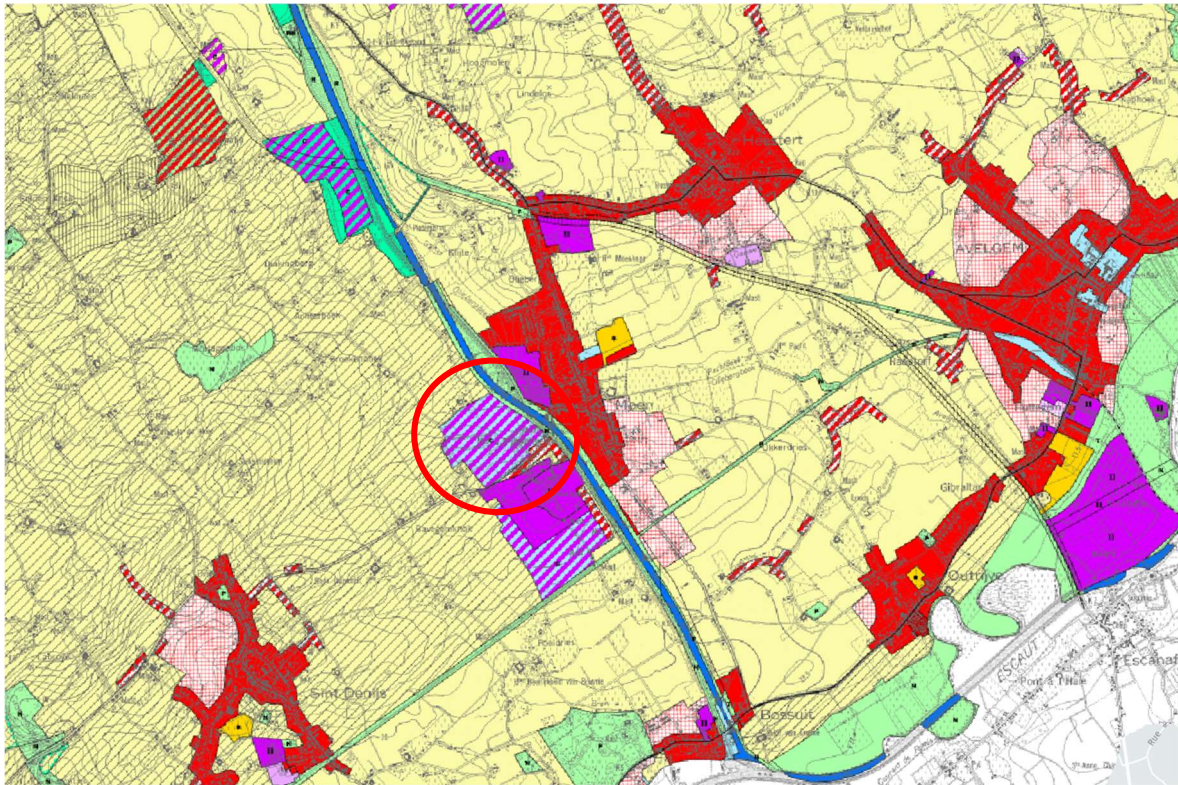


Sluislaan Moen (augustus 2021)

Er werd tussen de gemeente Zwevegem en Natuurpunt Zwevegem een dading afgesproken waarbij overeengekomen werd dat een regularisatie middels tijdelijke bouwvergunning hier deel van

uitmaakte. Voor de uitwijkstroken was er geen geldige bouwvergunning bekomen. Het College van Burgemeester en Schepenen heeft dan op 12/09/2012 een regularisatievergunning uitgegeven voor de aanpassingswerken aan de Sluislaan, tot eind 2022. Met als milderende maatregel onder andere het opstarten van een onderzoek voor de realisatie van een alternatieve route van en naar de sites Moen-Trekweg en IMOG.

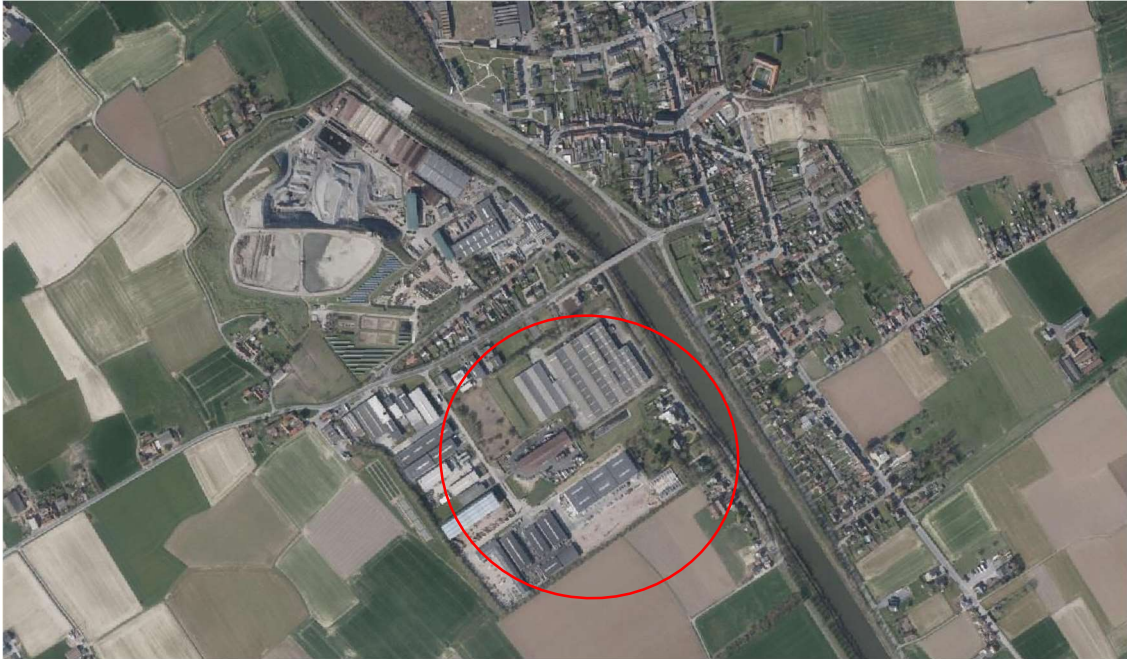
De IMOG site is op het gewestplan aangeduid als een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut met nabestemming natuur.



Gewestplan Kortrijk (1977)

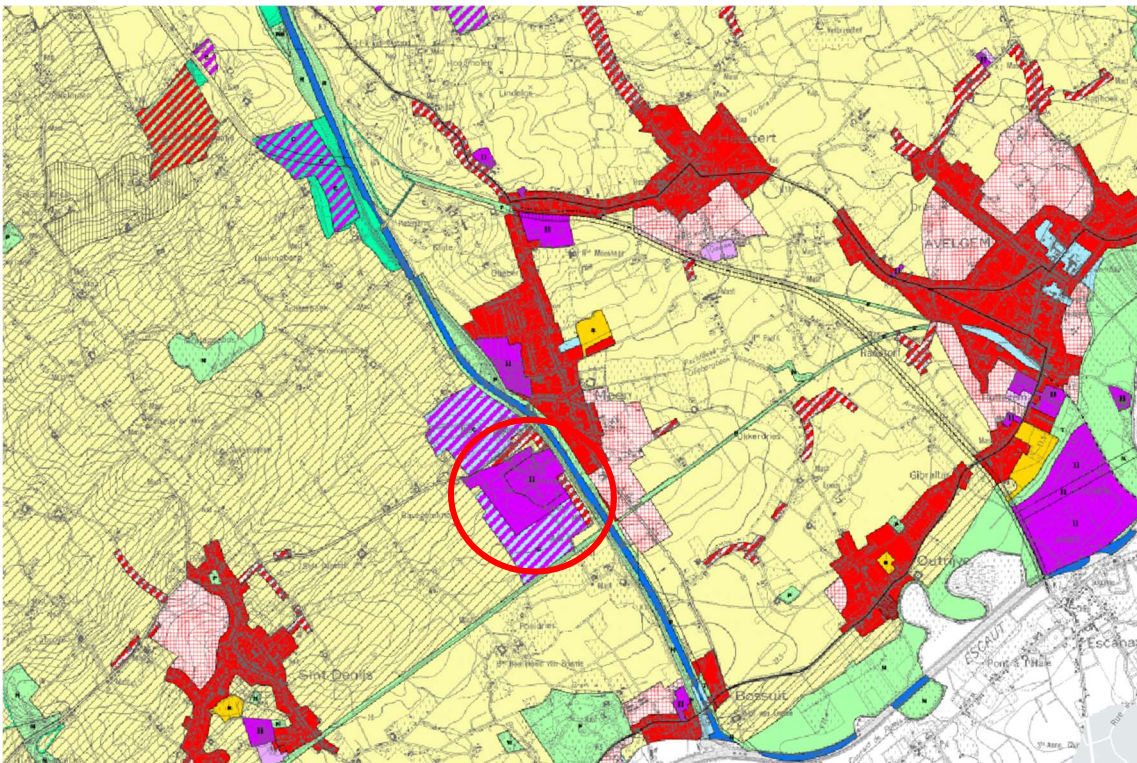
Bedrijventerrein Moen-Trekweg

Ten zuiden van de Verzetslaan bevindt zich het bedrijventerrein Moen-Trekweg. Dit is de voormalige site van staaldraadbedrijf Bekaert. De vestiging in Moen sloot haar deuren in 2019 na een herstructurering. Sindsdien lag de site er hoofdzakelijk leegstaand en onderbenut bij.



Luchtfoto Moen (2021)

Het bedrijventerrein Moen-Trekweg is op het gewestplan aangeduid als gedeeltelijk een gebied voor milieubelastende industrie en gedeeltelijk industriegebied.



Gewestplan Kortrijk (1977)

Via het Brownfieldconvenant 223 Moen -Verzetslaan (principiële goedgekeurd op 15/10/2021 door de Ministerraad) wordt deze oude bedrijfssite herontwikkeld tot een toekomstgerichte bedrijvzone met een mix aan bedrijvigheid. Vervolgens met een masterplan wordt de site in verschillende delen onderverdeeld:

- Lokale bedrijven en startende bedrijven langs de Verzetslaan;
- Kleinschalige kmo's langs de Moenkouterstraat;
- Transport Vanneste in de bestaande gebouwen van Bekaert.

Dit zal de verkeersintensiteit door Moen tot dit bedrijventerrein Moen-Trekweg bevorderen. Gezien deze herontwikkeling is het belangrijk om een veilige en leefbare ontsluiting te voorzien van de site en blijft dit ook in de toekomst een opportune doelstelling.

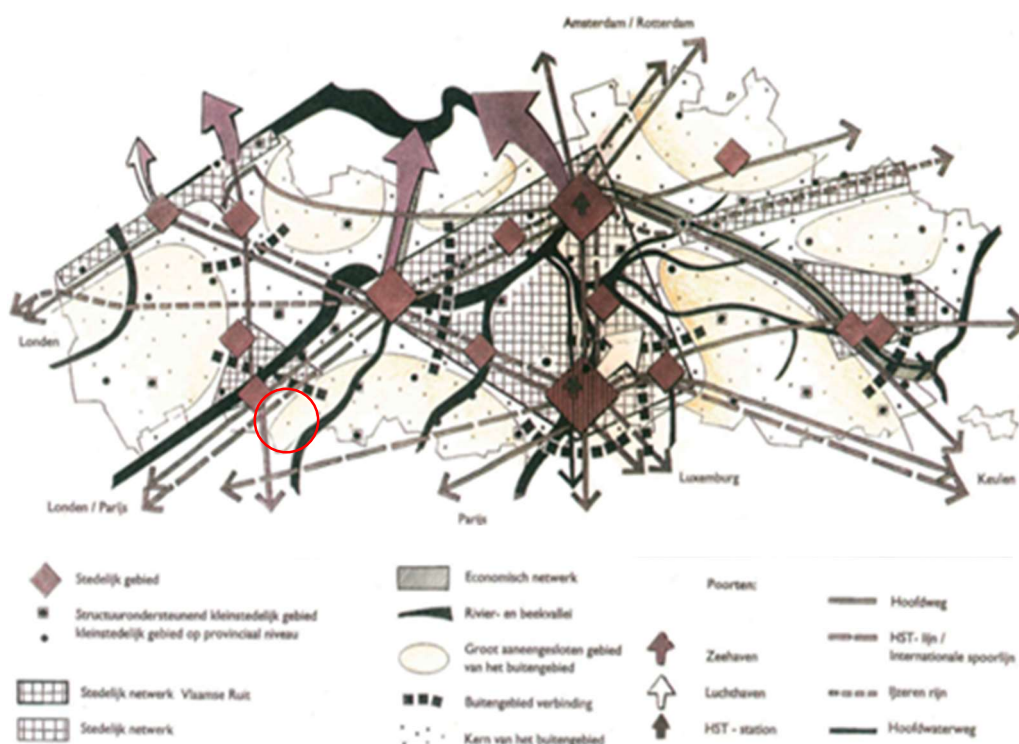
4 Relatie met relevante beleidsplannen en onderzoeken

4.1 Vlaams niveau

4.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

De Vlaamse Regering heeft op 23/09/1997 het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) definitief vastgesteld. Op 12/12/2003 en 17/12/2010 werd het RSV herzien. Het RSV biedt een visie aan over hoe er in Vlaanderen omgegaan dient te worden met de schaarse ruimte om een zo groot mogelijke ruimtelijke kwaliteit te krijgen.

Binnen het richtinggevend gedeelte van het RSV wordt de gewenste ruimtelijke structuur voor Vlaanderen in detail uitgewerkt. In functie van onderhavig projectgebied en onderzoekgebied zijn de volgende selecties binnen het RSV relevant:



Gewenste structuur (RSV, 1997)

Buitengebied

De hoofdkern van Zwevegem behoort tot het regionaalstedelijk gebied Kortrijk. De andere kernen van Zwevegem en Avelgem bevindt zich in het buitengebied. Bijgevolg bevindt het studiegebied zich volledig in buitengebied, waar stedelijke ontwikkelingen zoveel mogelijk beperkt worden. Gemeenten in het buitengebied mogen niet dienen als opvang voor uitwijking uit de stedelijke gebieden. Ontwikkelingen in het buitengebied zijn enkel gericht op de eigen behoefte. Als doelstellingen voor het ruimtelijk beleid in het buitengebied gelden:

- vrijwaren van essentiële functies van de open ruimte (landbouw, natuur, bosbouw, wonen en werken op niveau van de open ruimte);
- tegengaan van versnippering van de open ruimte;

- bundelen van de ontwikkeling in de kernen;
- inbedden van landbouw, natuur en bos in goed gestructureerde gehelen;
- bereiken van gebiedsgerichte ruimtelijke kwaliteit;
- afstemmen van het ruimtelijk beleid en milieubeleid op basis van het fysisch systeem;
- bufferen van de natuurfunctie.

De ruimtelijke principes die betrekking hebben op het buitengebied zijn de volgende:

- Gedeconcentreerde bundeling: De bundeling streeft een selectieve concentratie na van de groei van het wonen, het werken en van de andere maatschappelijke functies in de steden en in de kernen van het buitengebied, steeds met respect voor de draagkracht van de stedelijke gebieden. Verweving van activiteiten en functies staat daarbij voorop.
- Fysisch systeem ruimtelijk structurerend: Ruimtelijk structurerend betekent dat de huidige, intrinsieke kenmerken van het bestaand fysisch systeem het richtinggevend kader zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling van de structuurbepalende functies natuur, bos, landbouw en wonen en werken op het niveau van het buitengebied. Het vrijwaren en versterken van openruimteverbindingen tussen de grotere, aaneengesloten gebieden van het buitengebied is essentieel voor de continuïteit binnen het buitengebied.

Gewenste ruimtelijke structuur - beleidsmatige benadering: Complementair aan het stedelijk beleid wordt een buitengebiedbeleid vooropgesteld waar ten aanzien van bijkomende ruimte voor woningbouw en ruimte voor economische activiteiten een meer terughoudend beleid wordt gevoerd.

Specifieke economische knooppunten

Specifieke economische knooppunten buiten de stedelijke gebieden kunnen een belangrijke rol vervullen binnen de economische structuur van Vlaanderen. Het gaat over gemeenten die een grote impact hebben op de werkgelegenheid: zij dragen bij in de evenwichtige spreiding van de werkgelegenheid en voor de kansen die hieraan verbonden zijn voor de betrokken subregio. Omwille van de rol van deze gemeenten binnen de economische structuur van Vlaanderen, worden zij geselecteerd als specifiek economisch knooppunt. De specifiek economische knooppunten hebben evenwel niet dezelfde uitstraling als de stedelijke gebieden.

Volgens de functioneel-hiërarchische benadering kan Avelgem niet beschouwd worden als kleine stad. Bovendien is Avelgem beperkt ontsloten. Omwille van de volgende redenen wordt Avelgem niet opgevaardigd als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau: In het groot aaneengesloten gebied van het buitengebied, met name de Vlaamse Ardennen en de Scheldevallei, is het wenselijk de groei van wonen en werken voornamelijk op te nemen in het regionaalstedelijk gebied Kortrijk en de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden Oudenaarde en Ronse, die alle over een beter uitrustingsniveau beschikken.

Avelgem wordt omwille van de ligging in de 'bufferzone ten opzichte van de doelstelling-1-gebieden Henegouwen en Noord-Frankrijk' geselecteerd als economisch knooppunt buiten de stedelijke gebieden.

Lijninfrastructuur

Weginfrastructuur

Het RSV selecteert de E17 (Antwerpen- Rijsel), E403 (Oostkamp-Doornik) en de ring van Rijsel als hoofdwegen. De N60 langs Oudenaarde werd als primaire weg type I geselecteerd.



Weginfrastructuur (RSV, 2011)

Spoorweginfrastructuur

De spoorverbindingen Brussel – Kortrijk, Antwerpen – Gent – Kortrijk – Rijsel, Oostende – Brugge – Kortrijk – Rijsel zijn geselecteerd als hoofdspoorwegen, met name (inter)nationale verbindingen voor personenverkeer op Vlaams niveau.



Spoorweginfrastructuur (RSV, 2011)

Waterwegeninfrastructuur

De Schelde (Zeeschelde en Bovenschelde) en de Leie met afleidingskanaal zijn als hoofdwaterwegen geselecteerd door het RSV.



Waterwegeninfrastructuur (RSV, 2011)

4.1.2 Strategische visie Beleidsplan Vlaanderen (BRV)

De Vlaamse Regering keurde op 30/11/2016 het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed. Vervolgens op 20/07/2018 keurde de Vlaamse Regering de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. Dit zijn belangrijke formele stappen op weg naar het BRV, dat het RSV zal vervangen. De strategische visie van het BRV omvat een toekomstbeeld en een overzicht van de voornaamste beleidsopties op lange termijn, met name de strategische ruimtelijke doelstellingen van de Vlaamse regering.

De Vlaamse Regering heeft als doel om het bestaand ruimtebeslag beter en intensiever te gebruiken en zo de druk op de open ruimte te verminderen. De bedoeling is om het gemiddeld bijkomend ruimtebeslag terug te dringen van 6 hectare per dag vandaag naar 3 hectare per dag in 2025. De inname van nieuwe ruimte moet tegen 2040 volledig gestopt zijn. De ontwikkeling van nieuwe woningen, werkplekken en voorzieningen zal dus meer en meer moeten gebeuren op goed gelegen locaties in onze steden en dorpen. In de meeste gevallen kan dat met beperkte ingrepen zoals het opsplitsen van grote woningen of kavels. Op een beperkt aantal plaatsen kan dat betekenen dat er voor hoogbouw gekozen wordt om een sterke verdichting te realiseren.

4.1.3 Ontwerp van het brownfield convenant Moen-Verzetslaan (2021)

De Vlaamse Regering heeft een principiële goedkeuring (15 oktober 2021) gegeven aan het ontwerp van het brownfield convenant Moen-Verzetslaan. Het betreft het oude bedrijfsterein van staaldraadbedrijf Bekaert met een oppervlakte van 8 hectare, als onderdeel van het bedrijventerrein Moen-Trekweg.



<https://www.zwevegem.be/nieuws/informatie-en-inspraakmoment-brownfieldconvenant-verzetslaan-moen>

Via het brownfield-convenant bundelen Global Estate Group, Transport Vanneste, de gemeente Zwevegem, de POM West-Vlaanderen en de Vlaamse Waterweg hun krachten om deze oude bedrijfssite te herontwikkelen tot een toekomstgerichte bedrijventone met een mix aan bedrijvigheid. Global Estate Group is de eigenaar van de site.

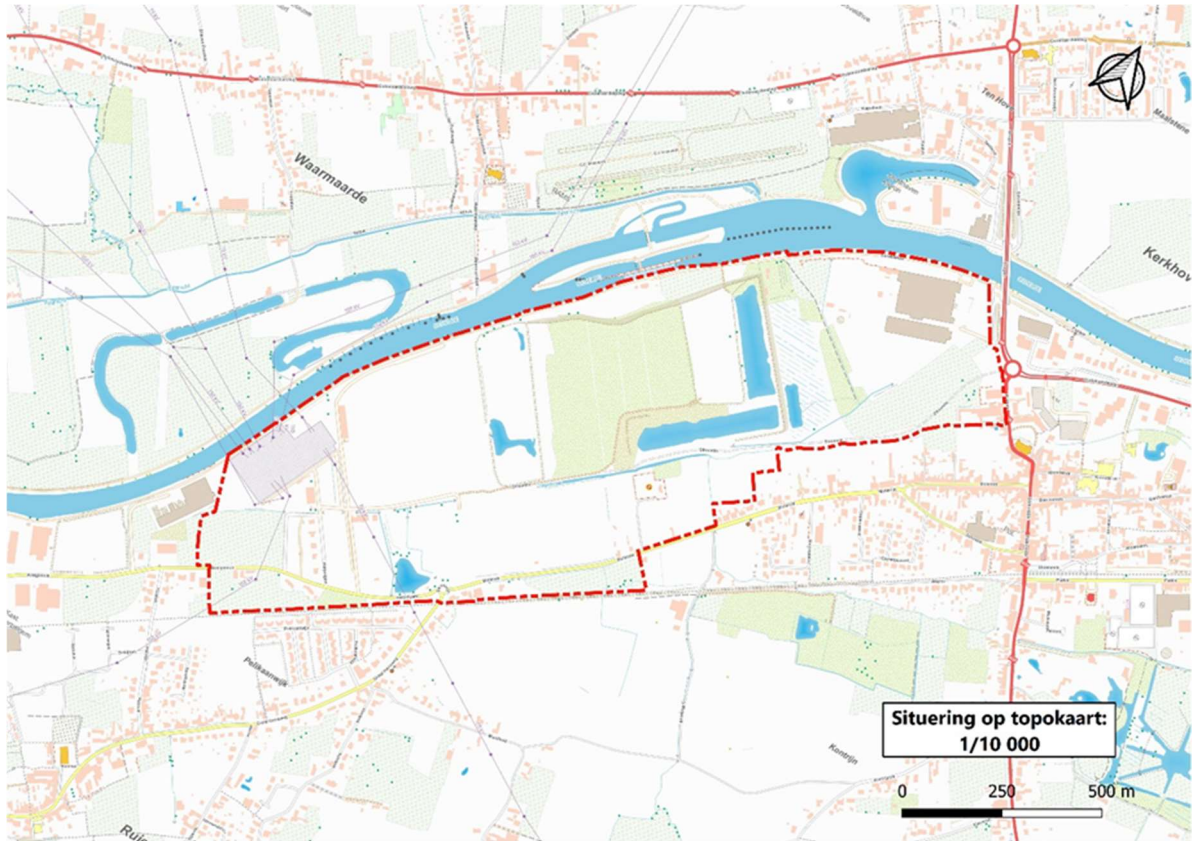
5,6 hectare zal in gebruik genomen worden door het transportbedrijf Vanneste. Transport Vanneste zal zijn intrek nemen in de bestaande gebouwen. Samen met De Vlaamse Waterweg zal het bedrijf de mogelijkheden voor transport via het water evalueren en waar mogelijk integreren in de herontwikkeling. Daarbij zullen de mogelijkheden van de bestaande laad- en loskade aan het kanaal vlak bij de site herbekeken worden. Daarnaast wordt in voornamelijk ruimte voorzien voor lokale bedrijven, startende bedrijven en kleinschalige kmo's.

4.2 Provinciaal / regionaal niveau

4.2.1 PRUP Ruien Centraal

Het plangebied PRUP Ruien Centraal situeert zich langs de Schelde ter hoogte van Kluisbergen. Naar aanleiding van het stopzetten en de afbraak van de voormalige elektriciteitscentrale van Ruien wenst de provincie Oost-Vlaanderen het bedrijventerrein (vgl. gewestplan: "zone voor zware industrie") van Ruien op een duurzame wijze toekomstgericht te gaan herontwikkelen. Voor de

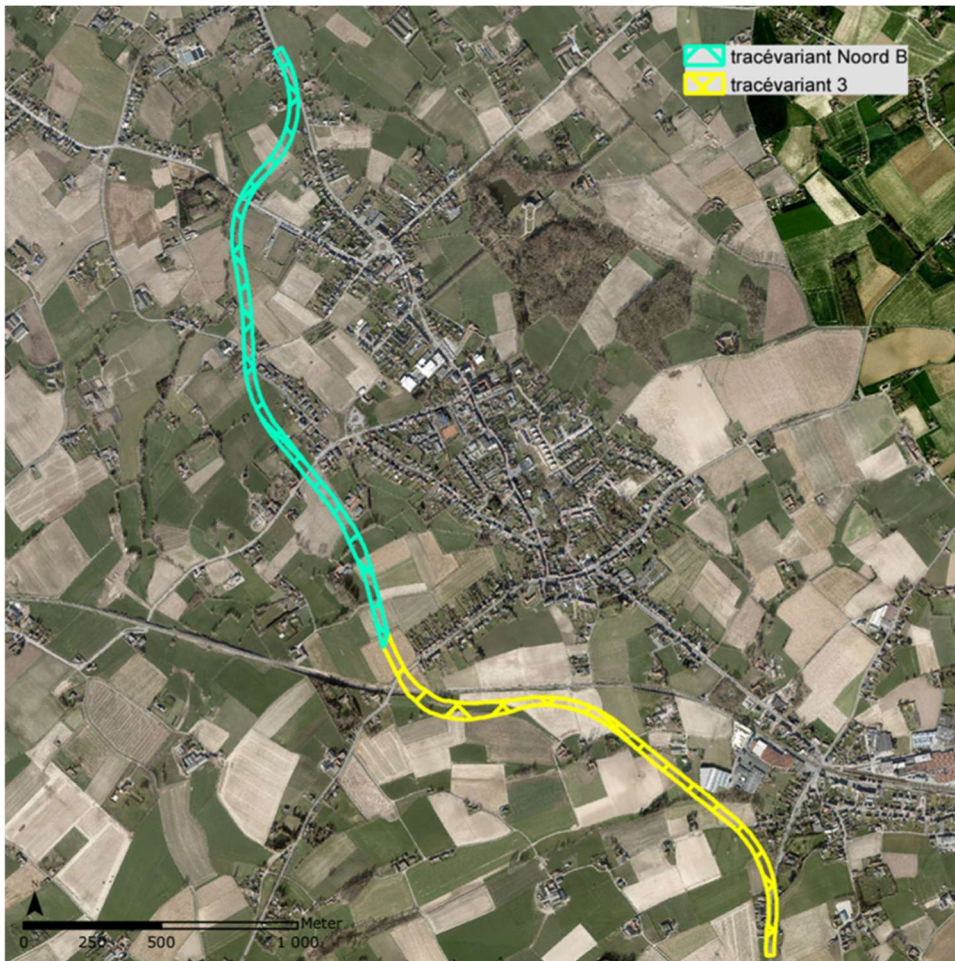
site is een brownfieldconvenant afgesloten met de Vlaamse Regering door de huidige eigenaar van de site, nl. Global Herpelgem en de Vlaamse waterweg. Het PRUP Ruien Centraal heeft als doel de zone te ontwikkelen naar een toekomstgericht bedrijventerrein in relatie tot zijn omgeving. Het nieuwe bedrijventerrein zal ontsluiten via een nieuwe ontsluitingsweg die rechtstreeks aantakt op de N8.



Situering PRUP Ruien Centraal

4.2.2 PRUP omleidingsweg Anzegem

De doortocht van de secundaire weg N382 in Anzegem zorgt voor een aantasting van de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Er is een PRUP opgemaakt waar een reservatiestrook voor de omleidingsweg wordt vastgelegd. Het PRUP is definitief vastgesteld op 23 november 2021. Er is momenteel een procedure lopende bij de Raad van State.



Situering PRUP omleidingsweg Anzegem

4.2.3 Analyse en aanbevelingen voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid van het Interfluvium – Mobiliteit tussen Leie en Schelde (2012).

De provincie West-Vlaanderen heeft in 2012 een mobiliteitsstudie laten opmaken voor het gebied tussen de Leie en de Schelde, de zogenaamde Interfluviumstudie. Het gebied werd afgebakend door de E403, de E17 en de N353. De studie onderzoekt de mobiliteitsproblematiek in de regio als één geheel.

Specifiek voor Zwevegem werd de problematiek van de doortocht in Heestert en de ontsluiting van de industriezone in Moen bekeken aan de hand van een modeldoorrekening. Het model werd aangewend om de effecten op mesoschaal van bepaalde ingrepen in te schatten.

In deze studie werd ook het voorstel Omleidingsweg Heestert/Moen langsheen het kanaal onderzocht. Dit voorstel vertrekt vanuit het idee van een ontsluitingsweg volgens één van de varianten, namelijk tracé 0, via de bestaande Sluislaan, maar dan doorgetrokken tot in Bossuit. Daarnaast werd ook een tracé onderzocht die vanuit de Sluislaan aantakt op de omgeving Stationsstraat/N8 (Moen Station). Het scenario dat gebruik maakt van de weg langs het Kanaal heeft een beduidende impact op de verschuiving van het verkeer en de ontlasting van Moen en Heestert, maar verhoogt de druk op Outrijve (N353). Het betreft in hoofdzaak verkeer dat van Etienne Balcaenstraat in Avelgem komt.



Op verkeerskundig vlak is deze onderzochte optie de meest interessante variant om het effect van doorgaand verkeer te zien. Het gebruik van de N8 wordt beperkt en overgenomen door de Sluislaan en zo verder via de Oeverlaan – Kanaalweg tot in Bossuit (N353). Hierdoor blijft het verkeer ver genoeg van de kern van Heestert om niet de neiging te hebben om toch door de kern naar Avelgem te rijden. Alle andere varianten zullen niet per se als een vluigere route worden beschouwd waardoor de route door de kern van Heestert zal blijven gebruikt worden richting Avelgem.

Van belang is ook nog dat er een vlotte verbinding ontstaat via de N8 naar de N391, de weg die het gebied ontsluit naar het noorden (E17), opdat het verkeer de E17/E403 zou gebruiken (en niet zuidwaarts rijden doorheen het Interfluvium).

Opdat de N391 zijn ontsluitende rol naar de E17 kan vervullen, worden volgende aanbevelingen gedaan:

- De herinrichting van de N8/N391 moet gebeuren met het oog op een vlotte doorstroming. Het aantal kruispunten dient zoveel mogelijk te worden beperkt;
- Vlotte doorstroming ter hoogte van op- en afrittencomplex Kortrijk-Oost is noodzakelijk.

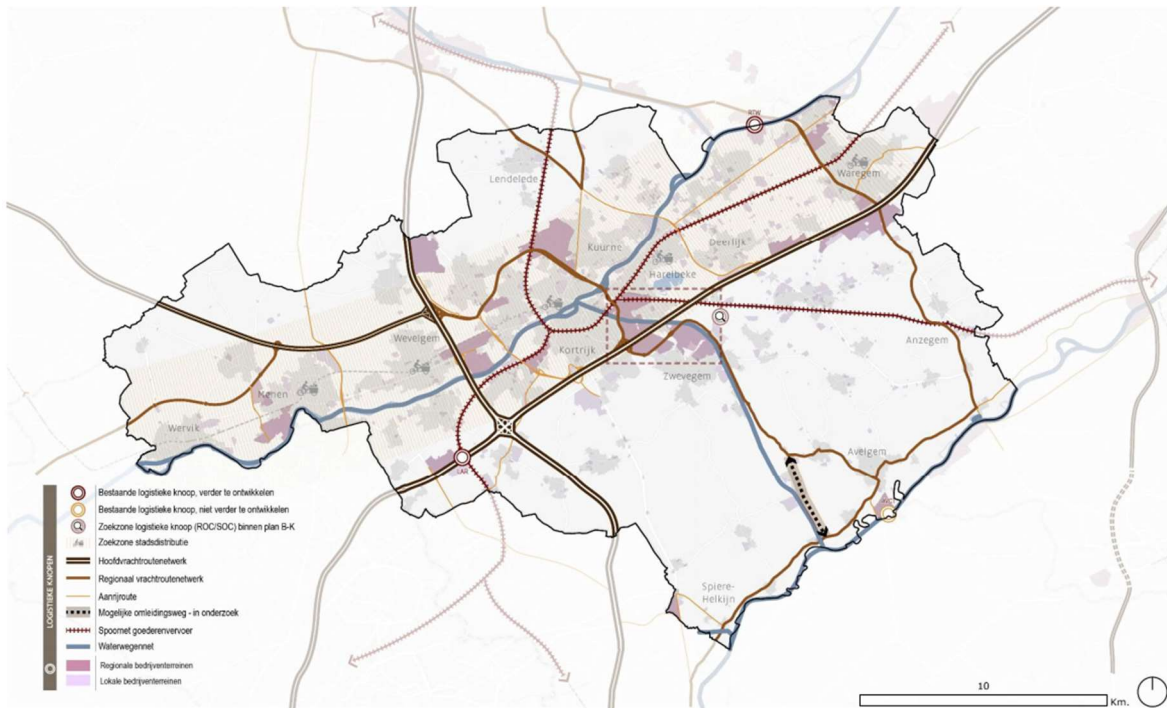
4.2.4 Vervoerregio's

Het regionale mobiliteitsbeleid wordt uitgewerkt binnen vervoerregio's die worden aangestuurd door vervoerregioraden. De basis voor het regionale mobiliteitsbeleid vormt het regionale mobiliteitsplan dat de krijtlijnen voor de verschillende mobiliteitsnetwerken binnen de regio uitzet; voorliggend plan dient zich daarin in te passen. Zwevegem en Avelgem zijn beide gelegen in de vervoerregio Kortrijk; het regionale mobiliteitsplan voor deze vervoerregio is dan ook maatgevend voor voorliggend plan. Aangezien Avelgem grenst aan de vervoerregio Vlaamse Ardennen wordt het mobiliteitsplan voor deze regio tevens besproken.

4.2.5 Vervoerregio Kortrijk

Het studiegebied is onderdeel van de vervoerregio Kortrijk. Het voorlopig ontwerp regionaal mobiliteitsplan is goedgekeurd in mei 2023, er wordt nu gewerkt richting het definitief regionaal mobiliteitsplan en actieplan

In het logistiek netwerk zoals bepaald door de vervoerregio Kortrijk wordt de omleidingsweg N8 aangeduid als te onderzoeken. Het AVCT is aangeduid als verder te ontwikkelen regionale logistieke knoop.



Netwerkaart Logistieke knopen

De omleidingsweg van Avelgem/Moen zit nog niet in het verkeersmodel horende bij de voorlopige ontwerp MER. Echter wordt wel al uitgesproken dat er een positief effect verwacht wordt op de luchtkwaliteit, leefbaarheid en verkeersveiligheid in centra bij aanleg van de omleidingsweg Avelgem/Moen. Daarnaast wordt ook aangehaald dat de huidige ontsluitingsroutes voor de IMOG-site en het bedrijventerrein Trekweg-Moen over korte afstand het SBZ doorsnijdt. De omleidingsweg Avelgem/Moen vervangt deze route die dwars door het natuurgebied loopt waardoor een positief effect op het SBZ-gebied verwacht wordt, ondanks het verkeer binnen de 500m-buffer niet afneemt.

De N8 tussen Avelgem en Zwevegem richting E17 is opgenomen in het regionaal vrachtgeleidingsnetwerk. Deze regionale vrachtroutes hebben als doel om het vrachtverkeer vanuit de verschillende bedrijventerreinen te bundelen en richting het hoofdvrachtroutenetwerk te leiden.

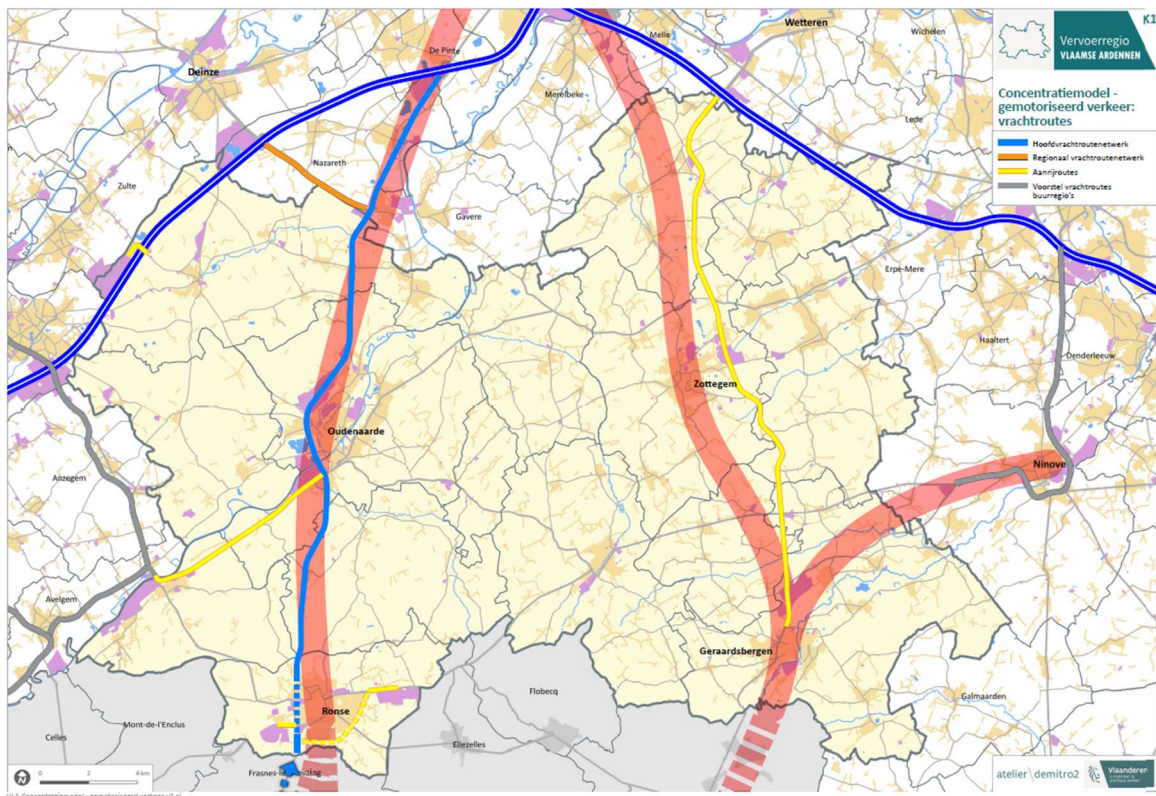
Uit voorgaande kan worden afgeleid dat het planproces GRUP N8 zich inpast in de visie van het voorlopig ontwerp regionaal mobiliteitsplan.

4.2.6 Vervoerregio Vlaamse Ardennen

De vervoerregio Vlaamse Ardennen bevindt zich net aangrenzend aan het studiegebied. De synthesenota is beschikbaar waarbij reeds uitspraken worden gedaan over het gewenste vrachtroutenetwerk, het regionaal mobiliteitsplan is in opmaak.

Samen met de goedkeuring van de synthesenota op 27 januari 2023 door de vervoerregioraad koos de raad er tevens voor om uit de 2 voorliggende scenario's (concentratie­model en rastermodel) het concentratiemodel te weerhouden. In dit model worden de verschillende modi, waaronder het vrachtverkeer, maximaal geconcentreerd op een beperkt aantal assen.

Het ontwerp van beleidsplan wordt op 7 juli ter voorlopige vaststelling voorgelegd aan de vervoerregioraad. De hierna volgende kaart van het vrachtroutenetwerk komt uit dit ontwerp.



Ontwerp beleidsplan dat op 07/07/23 ter voorlopig vaststelling wordt voorgelegd aan de vervoerregioraad: vrachtroutenetwerk

De N8 tussen N60 en Avelgem is geselecteerd als aanrijroute; deze as dient dus niet voor doorgaand verkeer tussen E17 en N60 maar om verkeer van de zone tussen beide assen af te leiden naar E17 en/of N60.

5 Alternatieven

5.1 Locatiealternatieven

Algemeen

Het genereren van alternatieven heeft als doel verschillende mogelijke oplossingen te vinden die beantwoorden aan de plandoelstellingen. Een alternatief is aldus een andere manier om de plandoelstelling(en) te realiseren.

Algemeen kunnen verschillende soorten alternatieven worden onderscheiden:

- Nulalternatief: het ‘alternatief’ dat erin bestaat het planvoornemen niet uit te voeren.
- Locatiealternatief: het plan of delen ervan worden gerealiseerd op een andere locatie.
- Inrichtingsalternatief: binnen hetzelfde plangebied een andere (ruimtelijke) configuratie van hetzelfde programma voorzien.
- Uitvoeringsalternatief: verschilt slechts door de manier waarop het wordt uitgevoerd (tijdens de aanlegfase).
- Programma-alternatief: de verschillende bouwstenen van een plan worden verschillend (bijvoorbeeld maximaal ten opzichte van minimaal) ingevuld.

Binnen deze alternatieven kunnen ook varianten gedefinieerd worden. Dit zijn beperkte wijzigingen die slechts op een aantal aspecten onderscheidend zijn van elkaar.

Voorafgaand aan dit planproces werd reeds heel wat onderzoek gedaan waarin verschillende mogelijkheden werden onderzocht die ook voor het planvoornemen als een alternatief kunnen gelden. In het kader van dit planproces worden deze mogelijkheden getoetst aan hun redelijkheid. Alternatieven die niet voldoen aan de plandoelstellingen, strijdig zijn met de vigerende (sector)wetgeving of technisch niet uitvoerbaar, worden als niet-redelijk beschouwd. Enkel de redelijke alternatieven zullen verder onderzocht worden in dit geïntegreerd planproces.

Nul-alternatief

Het nulalternatief is het ‘alternatief’ dat erin bestaat het planvoornemen niet uit te voeren. In een plan-MER moeten “de relevante aspecten van de bestaande situatie van het milieu en de mogelijke ontwikkeling ervan als het plan niet wordt uitgevoerd”, worden beschreven (De regelgeving inzake alternatieven is opgenomen in het Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (en latere wijzigingen), art. 4.2.8. §1bis 2° of DABM). Een nulalternatief betekent dat er geen aanpassingen doorgevoerd worden aan de huidige weginrichting. Dit alternatief voldoet niet aan de doelstellingen van het plan en wordt dan ook niet meegenomen voor verder onderzoek:

- Het nulalternatief voorziet geen alternatieve vrachtwagenconforme verbinding in het studiegebied waardoor de huidige ontsluiting behouden blijft waardoor de aantasting van waardevolle natuur voortduurt en de verkeersveiligheid en -leefbaarheid van de dorpen en woonlinten van Heestert, Moen en Avelgem niet verbetert.

- De Sluislaan zal in gebruik blijven door vrachtverkeer, hetzij zonder de verbrede wegstroken, waardoor de milieudruk op het gebied van de *Vaarttaluds, Orveytbos en omgeving* blijft bestaan

Locatie-alternatieven

Het planvoornemen beoogt een alternatieve bovenlokale wegverbinding tussen Zwevegem en Avelgem. De verbinding verloopt nu via de N8 (vanaf het rondpunt met de N391 t.h.v. Zwevegem Knokke) en de N353 in Avelgem. De N391 ontsluit naar de E17 in Kortrijk.

Daarnaast vormt de N382 een belangrijke ontsluitende weg vanuit Kerkhove naar de E17 te Waregem en via de N8 vanuit Avelgem. Na de realisatie van de omleidingsweg te Anzegem zal deze rol in belang toenemen. De bedrijventerreinen aan de Doorniksesteenweg en Etienne Balcaenlaan in Avelgem liggen evenwel aan de andere zijde van Avelgem, aan de N353. Een ontsluiting via de N382 naar het hogere wegennet verloopt dan via de kern van Avelgem. Een ontsluiting naar de E17 te Kortrijk verloopt eveneens via Avelgem en Heestert of via de kern van Outrijve (N353) en op lokale wegen via Moen.

Daarnaast beoogt het planvoornemen een verbeterde ontsluiting van de bedrijventerreinen Moen-Trekweg / IMOG om de kern van Moen te ontlasten en de verstoring van het habitatgebied te vermijden. 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. Tot daar voor verliep het verkeer grotendeels via de kern van Moen.

Ten aanzien van dit planvoornemen dienen volgende alternatieven in rekening te worden gebracht:

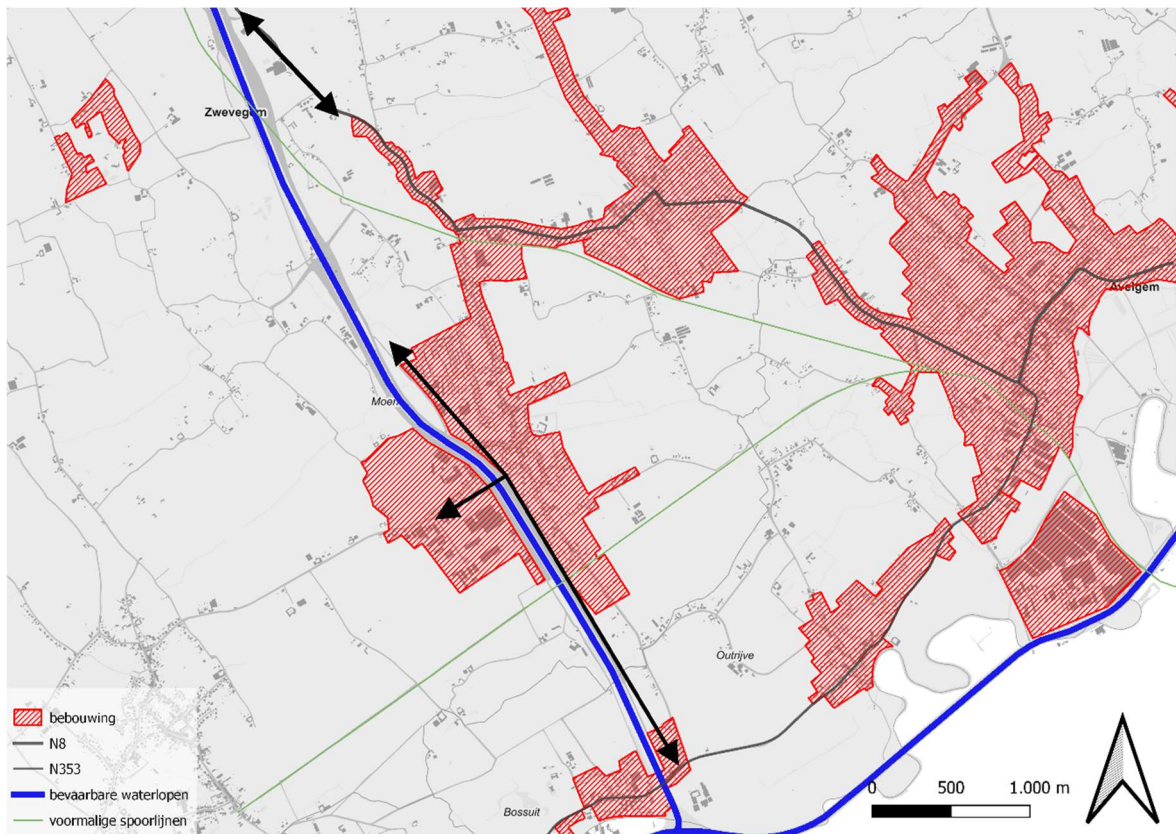
Tracé op hoofdlijnen

Zoals reeds in de plandoelstellingen en planvoornemen geformuleerd beoogt het GRUP om een alternatieve route aan te duiden voor het vrachtverkeer vanuit het Interfluvium richting hoger wegennet (E17). Dit dient te gebeuren door de doortocht van Heestert en Moen te vermijden, door de bedrijventerzone IMOG/Moen-Trekweg en bedrijventerrein langs de E. Balcaenstraat in Avelgem te ontsluiten.

Uit onderzoek naar de gewenste ruimtelijke positionering van een nieuwe route die een verbindende rol kan opnemen tussen Zwevegem en Avelgem is het inzicht naar voor gekomen 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.

Daarbij zijn de volgende bouwstenen van toepassing:

- De weg sluit aan op de N8 die de verbinding maakt naar de N391 en het knooppunt met de E17.
- De weg sluit aan op de rechteroever van het kanaal (Sluislaan en Oeverlaan) naar de N353 die de verbinding maakt naar het bedrijventerrein aan de E. Balcaenstraat (N391A).



Bijgevolg kan de verbinding tussen de N391/N8 en de N353 gebeuren via de Sluislaan-Oeverlaan-Kwastraat. Het wegprofiel van deze laatste wegen dient dan ook aangepast te worden naar een hogere wegcategory. Dit gebeurt in samenspraak tussen de AWV/MOW en de Vlaamse Waterweg. Voor deze laatste is verdere afstemming nodig met het complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk.

Voor deze route is een nieuw sluitstuk nodig tussen de Sluislaan en de N8. Hiervoor zijn er verschillende tracé-alternatieven mogelijk.

De volgende alternatieven vormen vanuit de plandoelstellingen, mogelijkheden om een nieuwe sluitstuk tussen enerzijds de N8 (waarbij aansluitposities op de N8 zelf, de Keiberg, en de Stationsstraat in beeld komen) en anderzijds de Sluislaan (waarbij aansluitposities naar voor komen via de Kraibosstraat en op de Sluislaan zelf tussen de Kraibosstraat en Verzetsstraat):

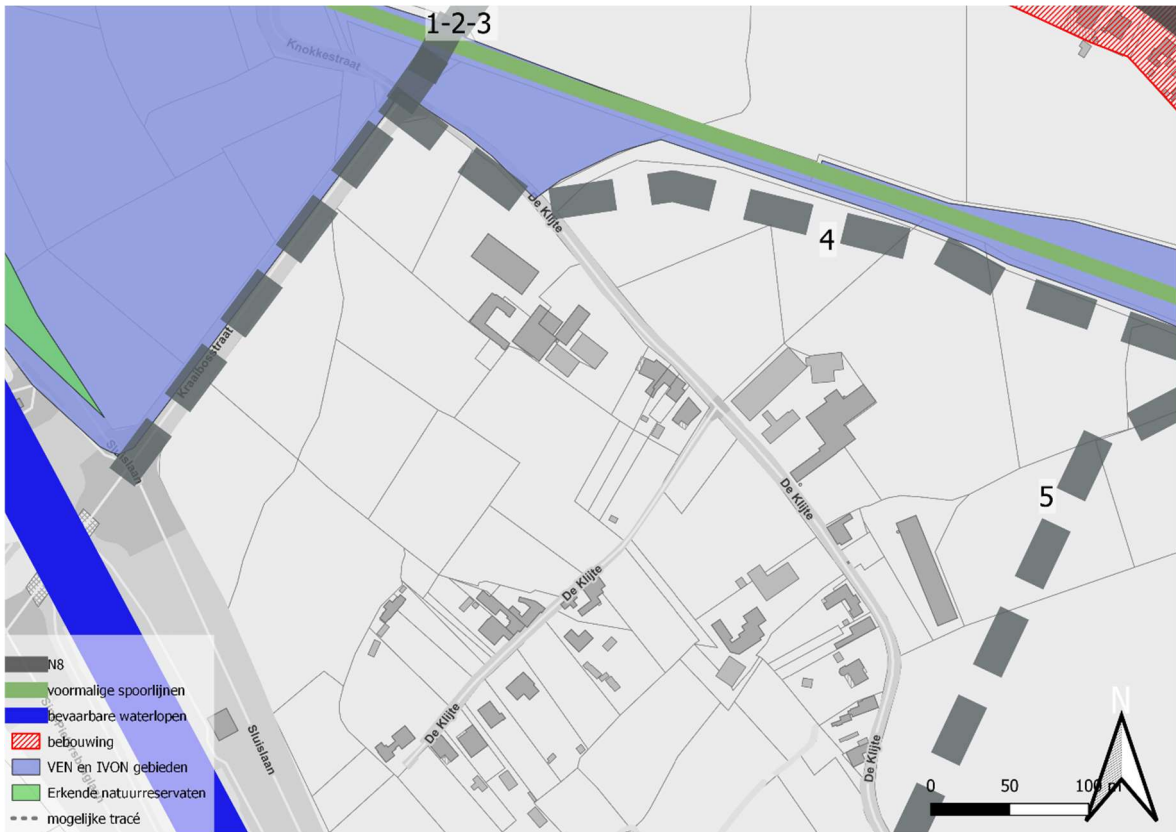
- Een tracé dat gebruikt maakt van de Kraibosstraat Vervolgens met een nieuwe wegstuk de spoorwegberm doorsnijdt om via
 - o (1) een aangepaste Knokkestraat en De Souterrain aan te sluiten op de N8
 - o (2) & (3) een nieuwe weg zo kort mogelijk naar de N8 te gaan
 - o (4) via het gebied tussen de spoorwegberm en De Klijte aansluiting zoekt met de Stationsstraat
- Een tracé dat een nieuwe weg voorziet vanaf de Sluislaan (ten zuiden van de Kraibosstraat) naar de Stationsstraat gaat:
 - o (5) zo kort mogelijk
 - o (6) met zoveel mogelijk gebruik van de bestaand weginfrastructuur, De Klijte, (wel nog aan te passen)



Alternatieve tracés



Alternatieve tracés ingezoomd op De Souterrain



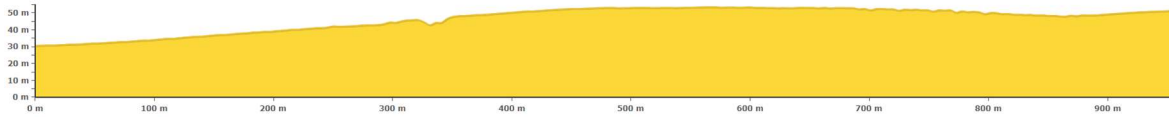
Alternatieve tracés ingezoomd op de Kraibosstraat



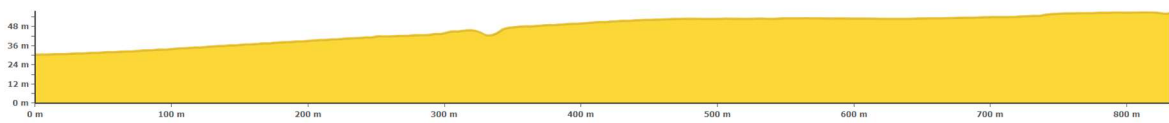
Alternatieve tracés ingezoomd op De Klijte



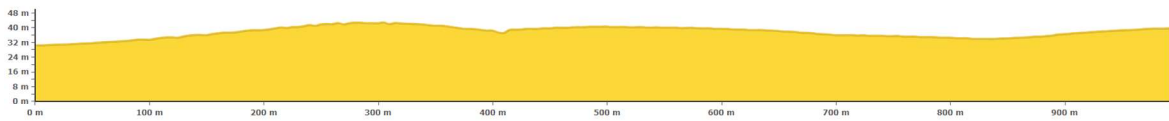
Hoogteprofiel tracé 1



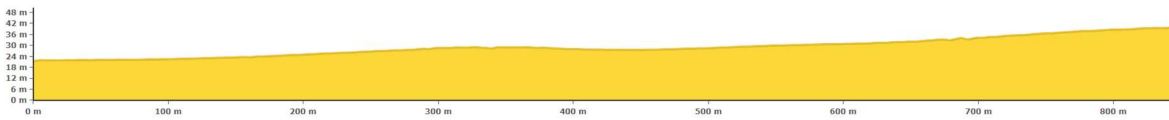
Hoogteprofiel tracé 2



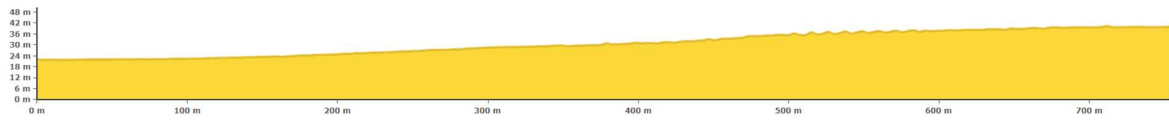
Hoogteprofiel tracé 3



Hoogteprofiel tracé 4



Hoogteprofiel tracé 5



Hoogteprofiel tracé 6

Evaluatie redelijkheid alternatieven

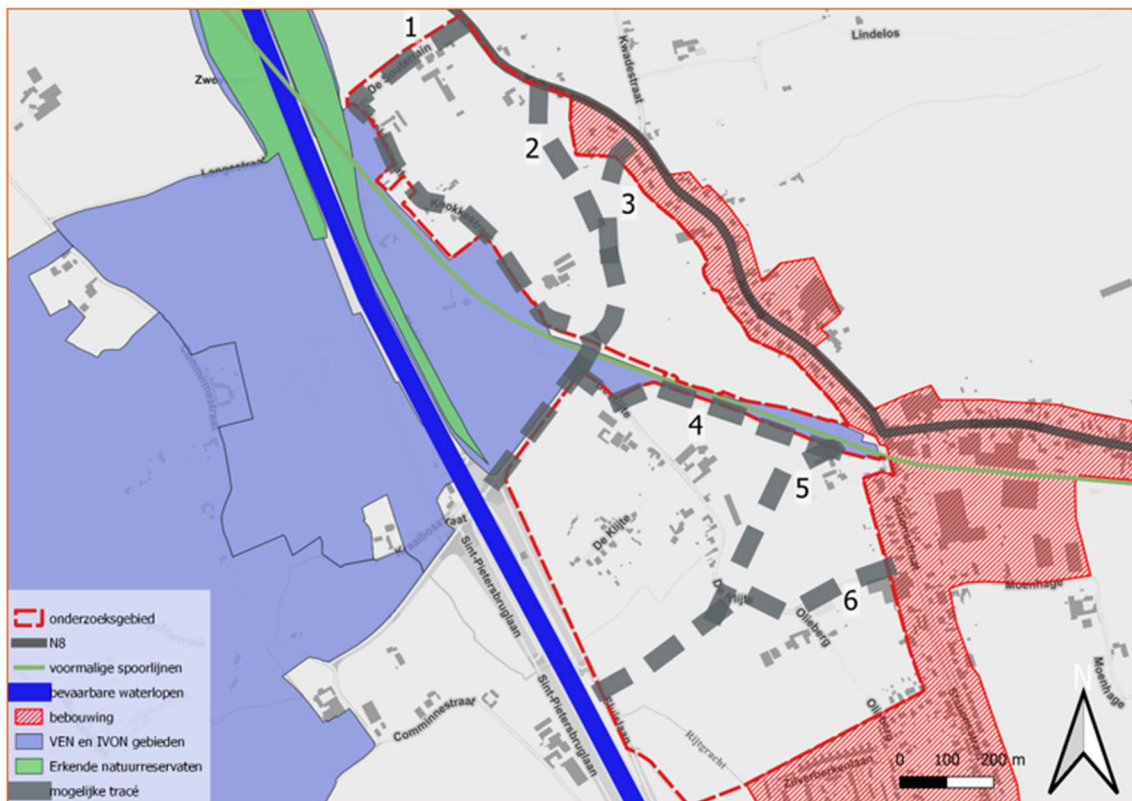
Zuidelijke Tracés via stationsstraat (tracé 4, 5 en 6)

De zuidelijke tracés via de Stationsstraat (4, 5 en 6) worden op hun redelijkheid geëvalueerd t.o.v. de plandoelstellingen in verband met mobiliteit:

- Het **bedrijventerrein IMOG/Moen-Trekweg ontsluiten**;
- De **veerkracht** en **leefbaarheid** in de **dorpen** en **woonlinten** van Heestert, Moen en Avelgem **verbeteren**, zonder extra druk op de dorpen Bossuit en Outrijve te zetten;
- 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.

Ontsluiten van het bedrijventerrein IMOG / Moen-Trekweg

Onderstaande figuur geeft de relatie weer tussen de IMOG-site en de verschillende alternatieven.



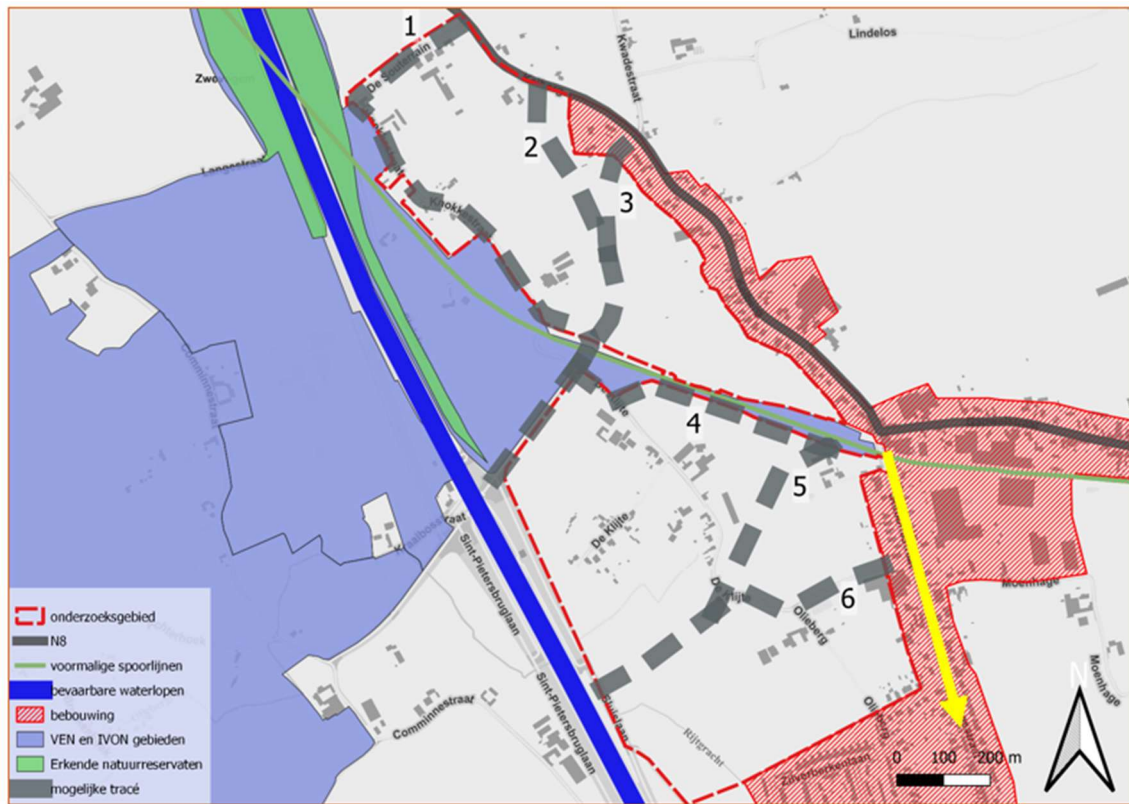
IMOG

Ontsluiten bedrijventerrein IMOG / Moen-Trekweg

Al de alternatieven (4 t/m 6, alsook 1 t/m 3) kunnen worden ingezet om de zone IMOG / Moen-Trekweg te bereiken en zijn niet onderscheidend voor deze doelstelling.

De verkeersveiligheid en -leefbaarheid in de dorpen en woonlinten van Heestert, Moen en Avelgem verbeteren, zonder extra druk op de dorpen Bossuit en Outrijve te zetten.

- *Vrachtwagens*



IMOG

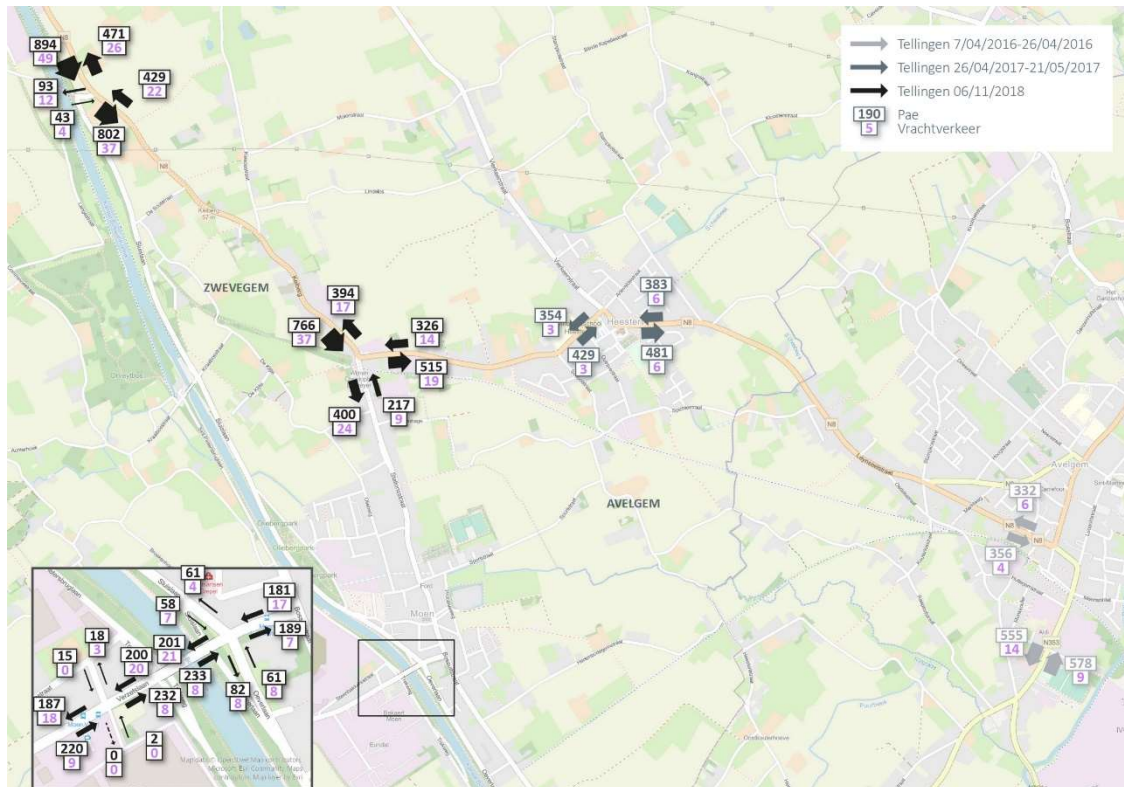
In de zuidelijke tracés 4, 5 en 6 wordt al het vrachtverkeer van de sites IMOG / Moen-Trekweg naar de Stationsstraat, waar het centrum van Moen begint, geleid. Aangezien één van de doelstellingen is om ook een alternatieve vrachtwagenverbinding te voorzien tussen het knooppunt N8/N391 en de multimodale Avelgem container terminal betekent dit dat ook een deel van het vrachtverkeer met bestemming deze terminal richting de Stationsstraat wordt gebracht.

De Stationsstraat zelf gaat in zuidelijke richting (gele lijn) over in de Kerkstraat en Bossuitstraat die aantakt op de Verzetslaan, langs waar de sites IMOG/Moen-Trekweg momenteel worden ontsloten. Vanuit de Stationsstraat is het traject via de Kerkstraat en Bossuitstraat zelfs de meest directe en snelste route richting de sites IMOG / Moen-Trekweg.

Het risico is dan ook reëel dat het vrachtverkeer vanuit de Stationsstraat niet naar de tracés 4, 5 en 6 afdraaien, maar de Stationsstraat blijven volgen richting hun bestemming. In theorie zou dit kunnen worden tegengegaan door een vrachtverbod te voorzien in de Stationsstraat. In praktijk betekent dit een intensieve handhaving door de politie of eerder dure meer automatische systemen. Naast de financiële impact van deze handhaving betekent dit in het bijzonder dat geen 'self-explaining' routes worden gecreëerd.

- Personenwagens

Onderstaande figuur geeft, op basis van verschillende tellingen, de verkeersintensiteiten weer.



Verkeersintensiteiten

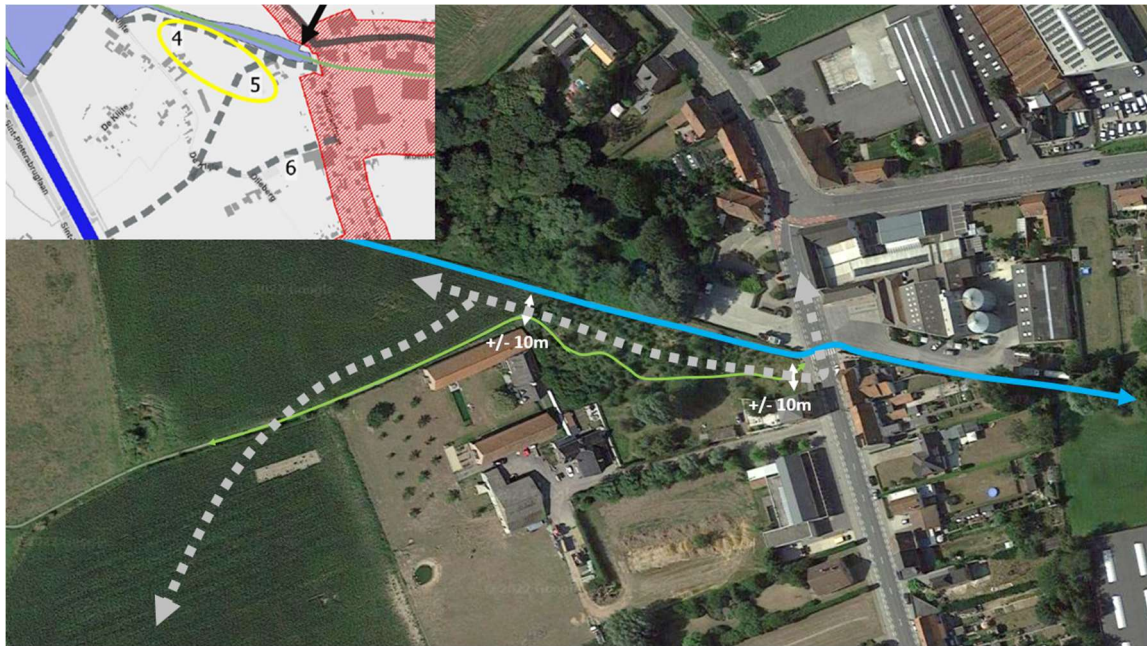
Op basis van bovenstaande figuur blijkt dat niet enkel het vrachtverkeer, maar ook het personenverkeer een zekere impact heeft op de verschillende kernen. Om deze kernen te ontlasten wordt ook dit verkeer idealiter zo veel als mogelijk weg van de kernen en richting de nieuwe ontsluitingsroute geleid.

Echter, net als bij het vrachtverkeer stelt zich de vraag of de routes 4, 5 en 6 (allen zijstraten van de Stationsstraat) voldoende attractief gaan kunnen worden gemaakt om personenverkeer te overhalen om deze route te nemen ('nudgen'). Op de zuidelijke tracés wordt men tussen de Stationsstraat en de Sluislaan enigszins een gevoelsmatig verkeerde richting, richting weg van de bestemming, gestuurd. In het bijzonder stelt zich de vraag of kan worden vermeden dat personenwagens in de Stationsstraat niet afdraaien richting de zuidelijke tracés, maar juist rechtdoor rijden richting de Bossuitstraat en zo verder naar de N353. Door het massale gebruik van navigatiesoftware is dit, zonder ingrijpende maatregelen, een meer dan reëel risico. Dit zou extra verkeersdruk betekenen in het centrum van Moen. Dit risico kan in theorie enkel worden tegen gegaan door ingrijpende circulatiemaatregelen te voorzien in Moen, hetgeen dan weer een negatieve impact gaat hebben op de ontsluiting van Moen richting de N8.

De realisatie van een alternatieve vrachtwagenconforme verbinding (secundaire weg) tussen het knooppunt N8/N391 (Knokke) en het multimodaal Avelgem container terminal (AVCT) mogelijk maken.

- Tracé 4 en 5

Onderstaande figuur geeft schematisch de aantakking van tracé 4 en 5 weer op de Stationsstraat. De grijze lijnen geven beide tracés weer; de blauwe lijn geeft het tracé van de fietssnelweg weer waarvoor reeds plannen werden opgemaakt.



Tracés 4 en 5 ter hoogte van de aantakking op de Stationsstraat

Om de tracés maximaal te laten renderen als alternatief dient de aantakking op de Stationsstraat zo 'uitnodigend' mogelijk te zijn en dus voldoende ruim vormgegeven. Echter, ter hoogte van de aantakking dient in de huidige situatie voldoende afstand te worden gehouden tot het kruispunt met de N8 en dient rekening te worden gehouden met het tracé van de fietssnelweg. Dit maakt dat de aantakking dient te gebeuren ten zuiden van de fietssnelweg en dus deze facto in een scherpe hoek. Een dergelijke hoek leidt niet enkel tot de noodzaak aan een grote overrijdbare zone, en dus potentieel conflictpunt met de fietssnelweg, maar ook tot een minder leesbaar traject als doorgaand tracé voor vrachtverkeer, in het bijzonder gezien het kaarsrechte karakter van de Stationsstraat (en het brede dwarsprofiel). Dergelijke configuraties zijn suboptimaal in relatie tot het creëren van een volwaardige vrachtwagenalternatief.

Ook bij het realiseren van een aantakking ter hoogte van de N8 zelf blijft er een scherpe hoek aanwezig. In dit geval verdwijnt de bestaande parking, en is het de vraag of het gebouw op de hoek (voormalig stationsgebouw) behouden kan blijven. Ook indien dus gekozen wordt om de ruimtelijke configuratie van bestaand kruispunt en nieuwe aansluiting grondig te herbekijken blijft het conflict met de fietssnelweg aanwezig (zie verder).

Een configuratie die (vracht)verkeer afleidt naar de nieuwe weg en wordt aangelegd conform de laatste geldende normen heeft een duidelijke en significante impact op de aanliggende percelen en gebouwen.

- Tracé 6

Onderstaande foto geeft de aansluiting van De Klijte, waarlangs tracé 6 is gelegen, op de Stationsstraat weer. Dit beeld geeft, net als bij de tracés 4 en 5 de complexiteit weer om van deze aansluiting een volwaardig alternatief te maken voor (doorgaand) vrachtverkeer en (idealiter ook) voor (doorgaand) personenverkeer. Ook hier is een scherpe hoek aanwezig. Voor de realisatie van dit tracé dient één van deze woningen onteigend te worden.

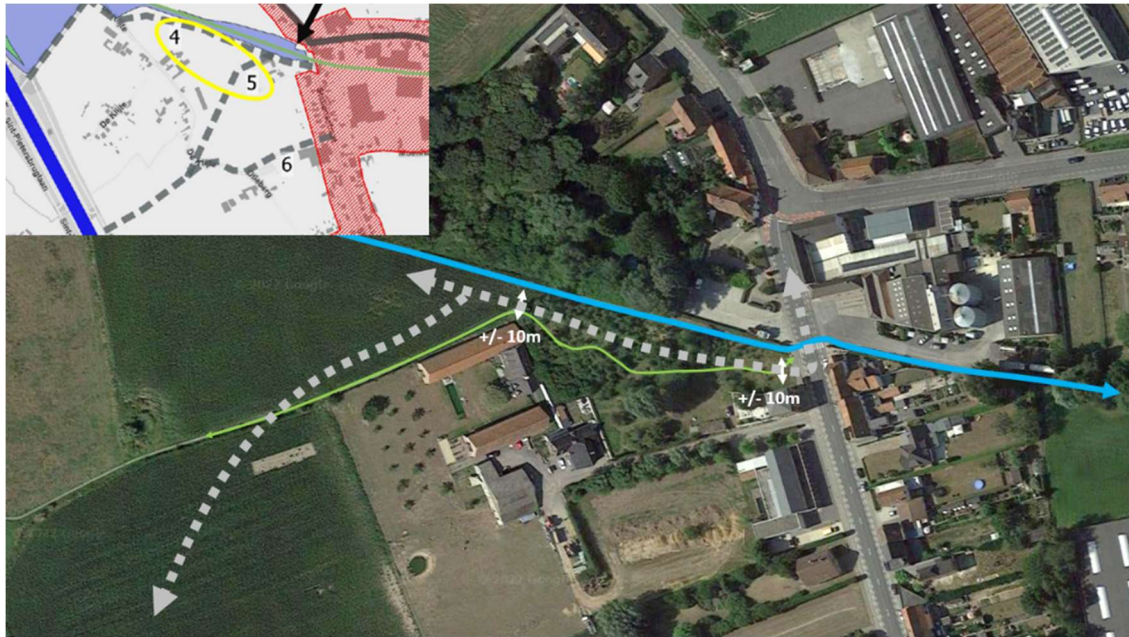
Een configuratie die (vracht)verkeer afleidt naar de nieuwe weg en wordt aangelegd conform de laatste geldende normen heeft een duidelijke en significante impact op de aanliggende percelen en gebouwen.



Aansluiting De Klijte op Stationsstraat

Een fietsveilige verbinding verzekeren op routes op en kruisend met de ontsluitingsroutes voor vrachtverkeer

Onderstaande figuur geeft de aansluiting van de Stationsstraat op de N8 weer en (schematisch) de aantakking van tracé 4 en 5 weer op de Stationsstraat. De grijze lijnen geven beide tracés weer; de blauwe lijn geeft het tracé van de fietssnelweg weer waarvoor reeds plannen werden opgemaakt.



Tracés 4 en 5 ter hoogte van de aantakking op de Stationsstraat

Bij de zuidelijke tracés 4, 5 en 6 wordt het (doorgaande) vrachtverkeer (en idealiter ook het doorgaande personenverkeer) afgeleid naar de Stationsstraat en zo verder naar de 3 onderscheiden zuidelijke tracés. Om dit doorgaande verkeer naar de Stationsstraat te nudgen wordt de voorrangsregeling op het kruispunt N8 x Stationsstraat idealiter gewijzigd waarbij de as Keiberg (noordelijke tak N8) – Stationsstraat de voorrangsas wordt. Voor het doorgaand fietsverkeer richting Heestert, dat bij voorkeur wel van de as Keiberg – Gauwelstraat kan blijven gebruik maken, betekent dit een gevaarlijke dwarsing van een doorgaande as. De ruimte ter hoogte van het betreffende kruispunt is ook te beperkt om dit echt op een optimale wijze te kunnen faciliteren.

Daarnaast dwarsen de 3 zuidelijke tracés de fietssnelweg net voorbij het kruispunt van de Stationsstraat met de N8 waarbij er sowieso al een relatieve korte tussenafstand is tussen beide conflictzones. Bij de tracés 4 en 5 is bovendien een scherpe bocht net aan de dwarsing van de fietssnelweg om de verbinding te maken hetgeen extra veiligheidsknelpunten met zich meebrengt. De aanleg van een ongelijkvloerse kruising dient zich hier op.

Conclusie

De zuidelijke tracés 4, 5 en 6 voldoen qua mobiliteit niet of onvoldoende aan meerdere plandoelstellingen (onvoldoende potentieel om verkeer om te leiden, blijvende belasting van woningen in de Stationstraat en N8, conflicten met fietsverkeer) en worden vanuit mobiliteitsoogpunt dan ook als onredelijke alternatieven aanzien. Bovendien hebben de tracés in de Stationsstraat een duidelijke en significante impact op de nabijgelegen percelen en gebouwen. Nader onderzoek in het verdere planningsproces van deze locatiealternatieven wordt dan ook niet nuttig of nodig geacht.

Tracé via De Souterrain (tracé 1)

Vanuit de plandoelstellingen op het vlak van mobiliteit wordt het tracé via De Souterrain (tracé 1) als redelijk beschouwd. De ontsluiting van de aanwezige woningen aan de Knokkestraat is wel een aandachtspunt. Ook het huis op de hoek van De Souterrain en de Knokkestraat (nr. 18) zou bij dit alternatief mogelijk niet behouden kunnen blijven omdat die ruimte nodig zou zijn om een vrachtwagenconforme verbinding te kunnen realiseren (omwille van de vereiste bochtstraal).

Dit locatie-alternatief wordt op zijn redelijkheid geëvalueerd t.o.v. de plandoelstelling op het 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.

Het tracé via De Souterrain (tracé 1) sluit aan op de Knokkestraat. De Knokkestraat grenst aan VEN-gebied. Deze weg is momenteel 1 rijstrook breed. Voor de aanleg van een vrachtwagenconforme verbinding dient deze weg verbreedt te worden. Om direct ruimtebeslag van het VEN-gebied te voorkomen zouden de woningen aan de Knokkestraat (nr. 12 en 18) gesloopt moeten worden, tevens zouden hierdoor tuinzones van woningen worden ingenomen.

Voor de aansluiting op de Kraaibosstraat zou het Habitatrichtlijn- en VEN-gebied ter hoogte van de voormalige spoorwegbedding gekruist worden. De bestaande brug (1 rijstrook breed) dient vervangen te worden, wat gepaard gaat met extra ruimtebeslag ter hoogte van het Habitatrichtlijn- en VEN-gebied.

Naast het direct ruimtebeslag dient rekening gehouden te worden met de diverse indirecte effecten die gepaard gaan met de aanwezigheid van een ontsluitingsweg voor gemotoriseerd verkeer, zoals geluidshinder, impact op vermestende en verzurende deposities door luchtmissies, verontreiniging door bv. strooizouten. Gezien de mobiliteitsdoelstellingen zal de ontsluitingsweg ook meer verkeer aantrekken, dan nu aanwezig in de Sluislaan, waardoor een hogere milieudruk op het Habitatrichtlijn- en VEN-gebied wordt verwacht.



Situering tracé 1 ten opzichte van VEN-gebied



Huidige situatie en benodigde verbreding ter hoogte van de Knokkestraat

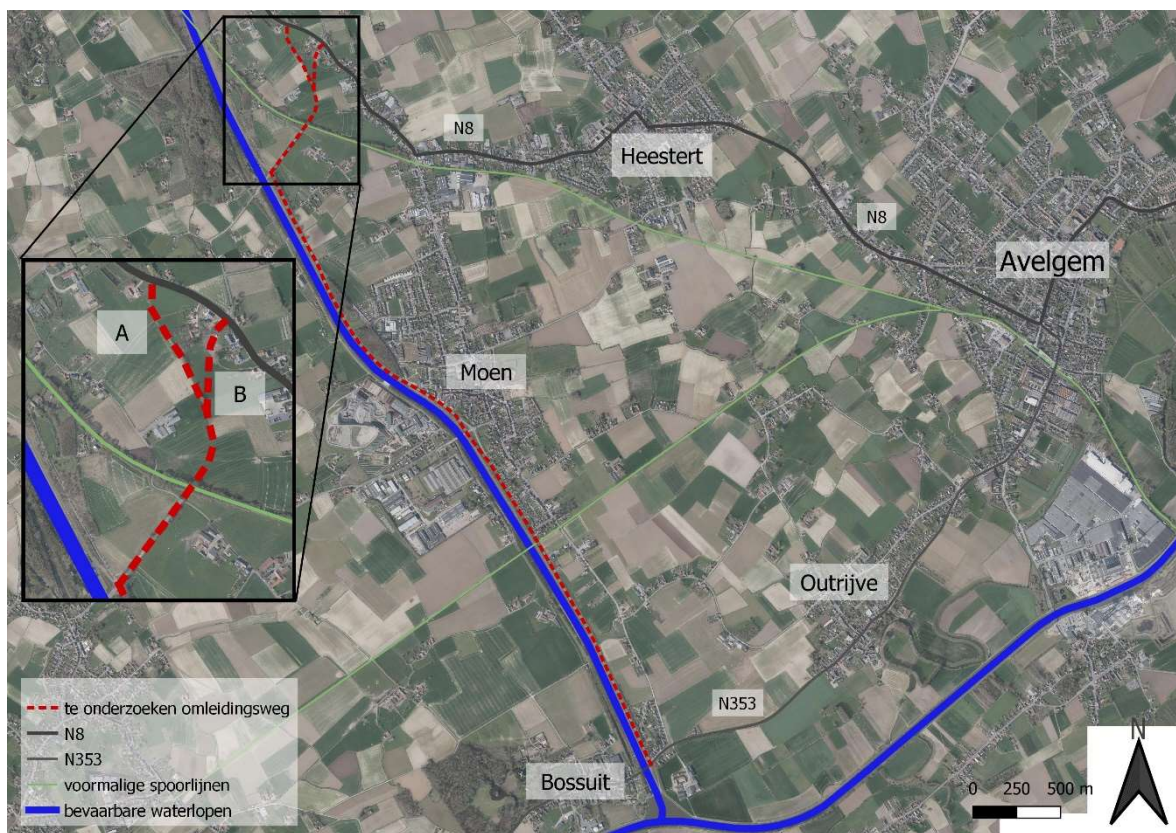
Conclusie

Het tracé via De Souterrain (tracé 1) voldoet niet aan de biodiversiteitplandoelstelling en wordt vanuit biodiversiteitsoogpunt dan ook niet als een redelijk alternatief aanzien. Nader onderzoek in de startnota en het verdere planningsproces van dit locatiealternatief wordt dan ook niet nodig geacht.

Tracés via Kraaibosstraat (tracé 2 en 3)

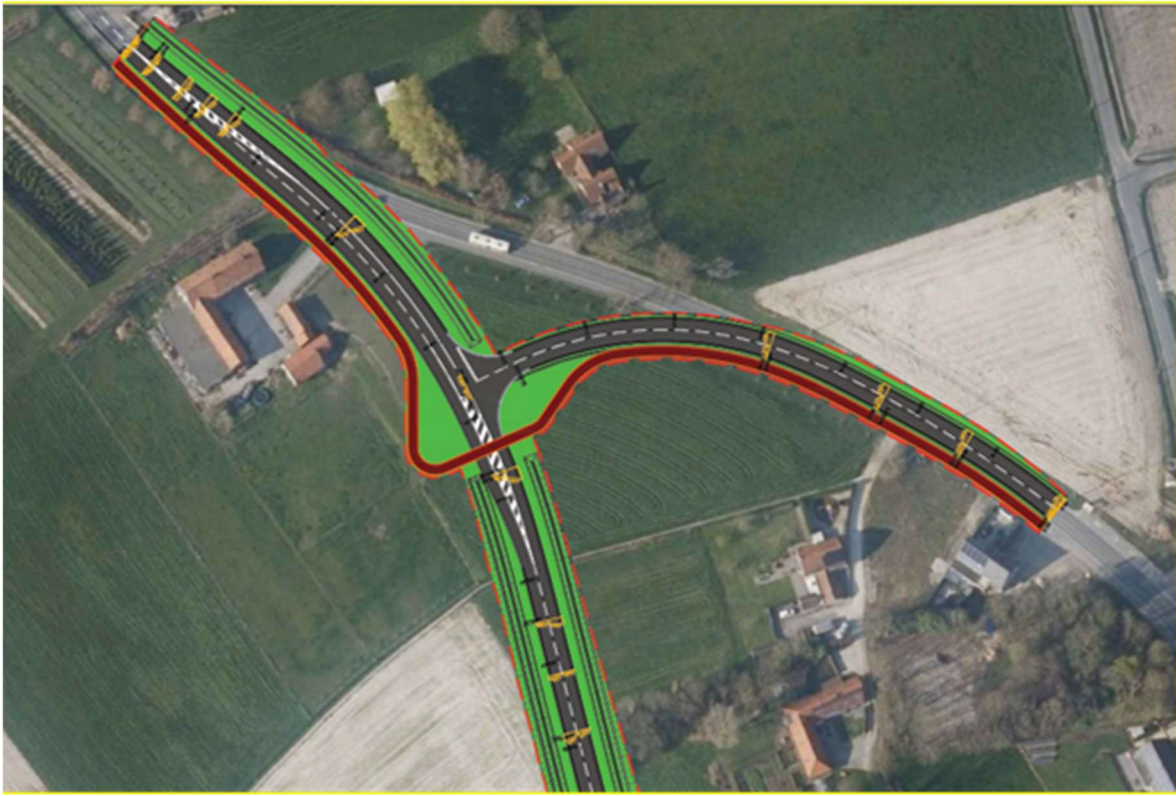
Vanuit de plandoelstellingen op het vlak van mobiliteit én biodiversiteit wordt het tracé via de Kraaibosstraat (tracé 2 en 3) als redelijk beschouwd. Vanuit zowel mobiliteit als biodiversiteit voldoen deze locatiealternatieven aan de plandoelstellingen.

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. De kruising met het SBZ-gebied zijn in deze alternatieven korter dan de huidige 850 meter. 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.



Situering voorgestelde omleidingsweg tussen N8 en N353 met 2 alternatieven

Net als de tracés 4, 5 en 6 werd de aansluiting van de tracés 2 en 3 onderzocht, weergegeven op onderstaande figuren.



Ruimtelijke impact van de aansluiting van tracé 2 op de N8 / Keiberg

Tracé 2 kan in overeenstemming met de laatste geldende richtlijnen worden ingetekend zonder directe impact op de gebouwen / woningen langsheen het tracé of zonder dat de werking van deze gebouwen / woningen op een significante wijze in het gedrang komt; het tracé is te weerhouden voor verder onderzoek.

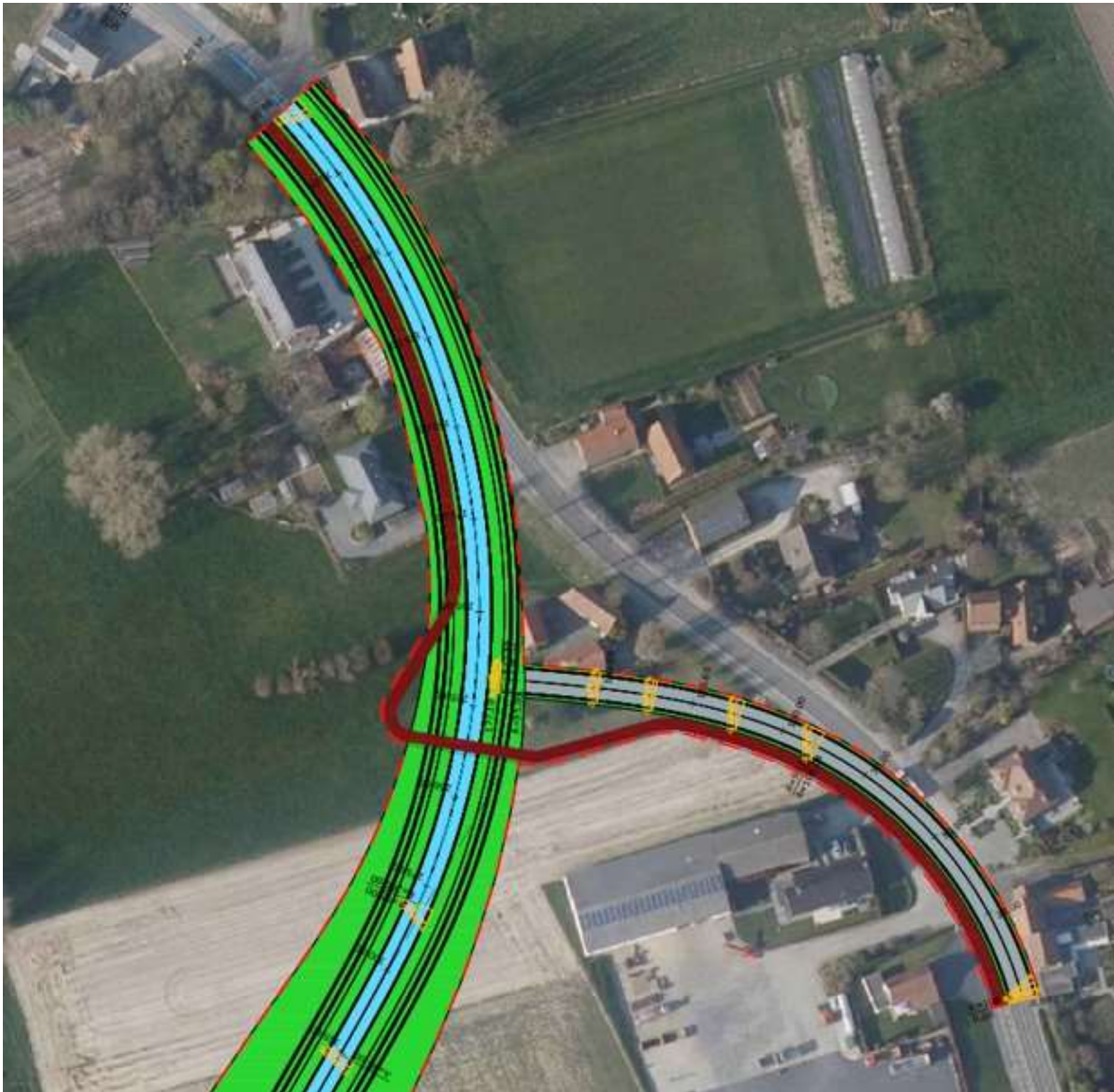
Bij een tracé-aansluiting op de Keiberg / N8 zal een deel van het fietspad moeten worden opgebroken en worden vervangen. Om een correct beeld te geven van de impact van de tracés die aansluiten op de N8 werd dan ook niet enkel het eigenlijke tracé conform de laatste richtlijnen ingetekend maar tevens het 2-richtingsfietspad aan de zuidzijde van de weg. Een ongelijkvloerse kruising van het dubbel fietspad is volgens de richtlijnen niet vereist maar behoort tot het uit te voeren onderzoek.



Ruimtelijke impact van de aansluiting van tracé 3 op de N8 / Keiberg

Bij het intekenen van tracé 3 blijkt dat 3 gebouwen/woningen direct zijn geïmpacteerd. Aangezien er een tracéalternatief (tracé 2) is dat aan de plandoelstellingen voldoet maar zonder rechtstreekse impact op gebouwen / woningen kan tracé 3, hoewel het ook aan de plandoelstellingen voldoet, niet meer als voldoende redelijk worden beschouwd en wordt het niet meegenomen voor verder onderzoek in het MER.

Tijdens de inspraakreacties werd een zuidelijker tracé voorgesteld, ter hoogte van Keiberg 65. Ook dit tracé werd ruimtelijk onderzocht. Ten opzichte van tracé 3 is de impact op de bestaande gebouwen/woningen beperkter, maar nog steeds aanzienlijk groter dan tracé 2. Dit aangepast tracé wordt bijgevolg eveneens niet verder meegenomen voor verder onderzoek in het MER.



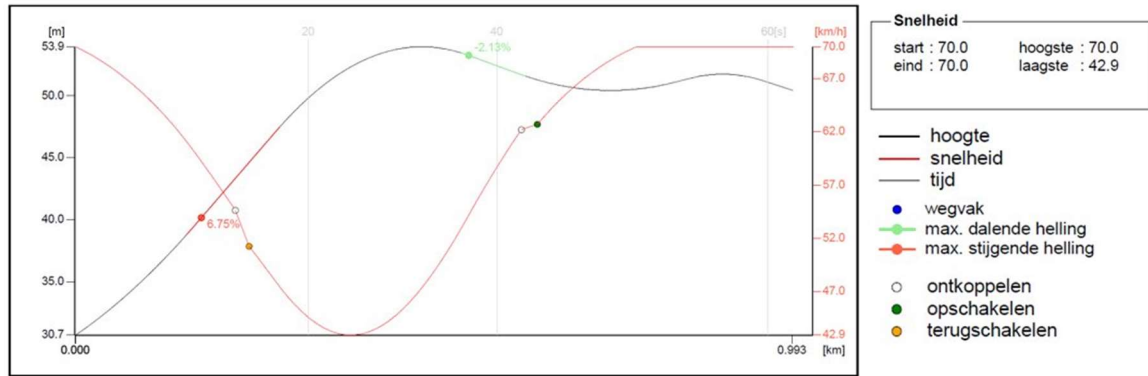
Ruimtelijke impact van de aansluiting zuidelijk van tracé 3 op de N8 / Keiberg ^{Fout!} Bladwijzer niet gedefinieerd.

5.2 Inrichtings-alternatieven

De inrichting is het voorwerp van een lopend ontwerpproces. Dit proces wordt momenteel gevoerd. Mogelijk blijven er vragen over de concrete inrichting van de mobiliteitsinfrastructuur en de verhouding ervan met de andere doelstellingen die tijdens dit planningsproces worden nagestreefd. Het wordt voorzien dat deze doorheen het ontwerpproces verder worden uitgeklaard.

Kruising VEN- en Habitatrichtlijngebied

Gezien de verlaagde ligging van dit beschermd natuurgebied ter hoogte van de voormalige spoorwegbedding is een ongelijkvloerse kruising sowieso noodzakelijk. Twee opties werden technisch onderzocht: een kruising via een brug of via een tunnel.



Snelheidsreductie vrachtverkeer in relatie tot lengteprofiel brugvariant (scenario met knip De Klijte)

De variant met brug kan slechts mits een hellingspercentage van 10,4% indien De Klijte niet zou worden geknipt of 6,75% indien De Klijte wel zou worden geknipt (het maximale gewenste % betreft 4%). Voor vrachtverkeer betekent dit een snelheidsverlies van 24,1 dan wel 27,1 km/u. Voorgaande is in conflict met het veilige alternatief dat voor (vracht)verkeer dient te worden aangeboden; de brugvariant wordt dan ook niet verder weerhouden. Een bijkomende argumentatie om de brugvariant niet te weerhouden is de grotere impact op het Habitatrichtlijngebied dan bij de tunnelvariant. Vanuit de Natuurdecreet, in het kader van 'vermijdbare schade', dient het meest natuurvriendelijk alternatief gekozen te worden.

Bij de tunnelvariant kan het hellingspercentage worden gereduceerd tot 4% wat voor vrachtverkeer leidt tot een snelheidsverlies van ca. 8,4 km/u; de tunnelvariant wordt weerhouden voor verder onderzoek in het plan-MER.

Zachte verbindingen

Het plangebied kruist een geplande fietsnelweg en de Kraaibosstraat maakt hier momenteel onderdeel van uit. Doordat de nieuwe verbinding deels verdiept dient te worden aangelegd biedt dit de opportuniteit voor een ongelijkgrondse dwarsing van de nieuwe verbinding met de fietsnelweg. Bij het ontwerp van de nieuwe verbinding dient wel rekening te worden gehouden met het VEN-gebied aan de westzijde van de Kraaibosstraat, zodat noch de fietsnelweg noch de verbindingsweg in dit gebied komt te liggen.

Daarnaast zal voor het gehele tracé van de nieuwe verbindingsweg onderzocht worden waar de aanleg van een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad nodig is in het kader van het optimaliseren van de reeds bestaande fietsverbindingen in het studiegebied.

5.3 Uitvoerings-alternatieven

Op uitvoeringsalternatieven wordt hier niet ingegaan; deze betreffen alternatieven die zich op het niveau van de uitvoering en projectfase bevinden.

5.4 Programma-alternatieven

Momenteel liggen de opties nog open voor de invulling van de ontstane restructies grenzend aan de nieuwe weginfrastructuur. Deze kunnen aanleiding geven tot het formuleren van varianten.

Doelstelling is om deze restruimtes in te zetten voor waterbuffering en versterking van de groenstructuur.

Daarnaast kan iets ruimer gekeken worden om de bestaande groenstructuur verder te versterken. Voor het ruimtebeslag ter hoogte van het Habitatrictlijn- en VEN-gebied zijn mogelijk compensaties noodzakelijk. In het verdere planningsproces wordt verder onderzocht naar nodige en wenselijke maatregelen om het Habitatrictlijngebied en het VEN-gebied robuuster te maken.

5.5 Reikwijdte en detailleringsgraad

Het GRUP zal alle bestemmingen en ruimtelijk vertaalbare maatregelen opnemen binnen het nader te verfijnen plangebied. Hiervoor wordt uitgegaan van de typevoorschriften, waarbij gebiedsspecifieke elementen worden toegevoegd. Dit betekent ook dat bijvoorbeeld de technische ontwerpen die op het moment van het bepalen van de bestemmingen geabstraheerd worden. Er zullen ook marges in acht genomen worden om een beperkte flexibiliteit toe te laten bij verdere uitvoering van het project.

Als doorheen het onderzoek blijkt dat er naast een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan nog andere instrumenten moeten worden ingezet om de doelstelling te bereiken, dan wordt dit zo snel mogelijk meegegeven. Volgens artikel 2.2.5 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening kunnen volgende instrumenten ingezet worden:

- Stedenbouwkundige verordeningen;
- Overeenkomsten met publiekrechtelijke rechtspersonen, met privaatrechtelijke rechtspersonen of met natuurlijke personen;
- Inrichtingsnota;
- Grondruilplan;
- Gewijzigde of opgeheven erkennings-, rangschikkings- en beschermingsbesluiten inzake onroerend erfgoed;
- ...

Doorheen het verdere proces en ontwerp is het van belang dat wordt bepaald en/of wordt vastgelegd welke partner welke actie op zich neemt. Dit kan via een flankerend beleid vastgelegd worden.

Voor de realisatie van het plan zijn onteigeningen noodzakelijk. Omdat de ruimtelijke inrichting en keuze van voorkeursalternatief van voorliggend plan nog volop in onderzoek is, is er momenteel nog niet exact geweten over welke percelen het zou kunnen gaan.

6 Plangebied

6.1 Situering

Het plangebied is het gebied tussen het kanaal Kortrijk-Bossuit, de N8 en de N353. Belangrijke woonkernen in dit gebied is Moen, Heestert, Keiberg, Outrijve en Avelgem.

Deze afbakening is voorlopig en gebaseerd op de huidige inzichten en kennis. Ze is opgebouwd uit de verwachte ruimte-inname voor alle alternatieven, inbegrepen alle randinfrastructuren en landschappelijke en functionele inpassingen. In het verdere traject zal deze contour verder verfijnd worden tot de concrete ruimte nodig voor het gekozen alternatief.



Situering plangebied op orthofoto (Orthofoto, 2021)

6.2 Bestaande juridische toestand

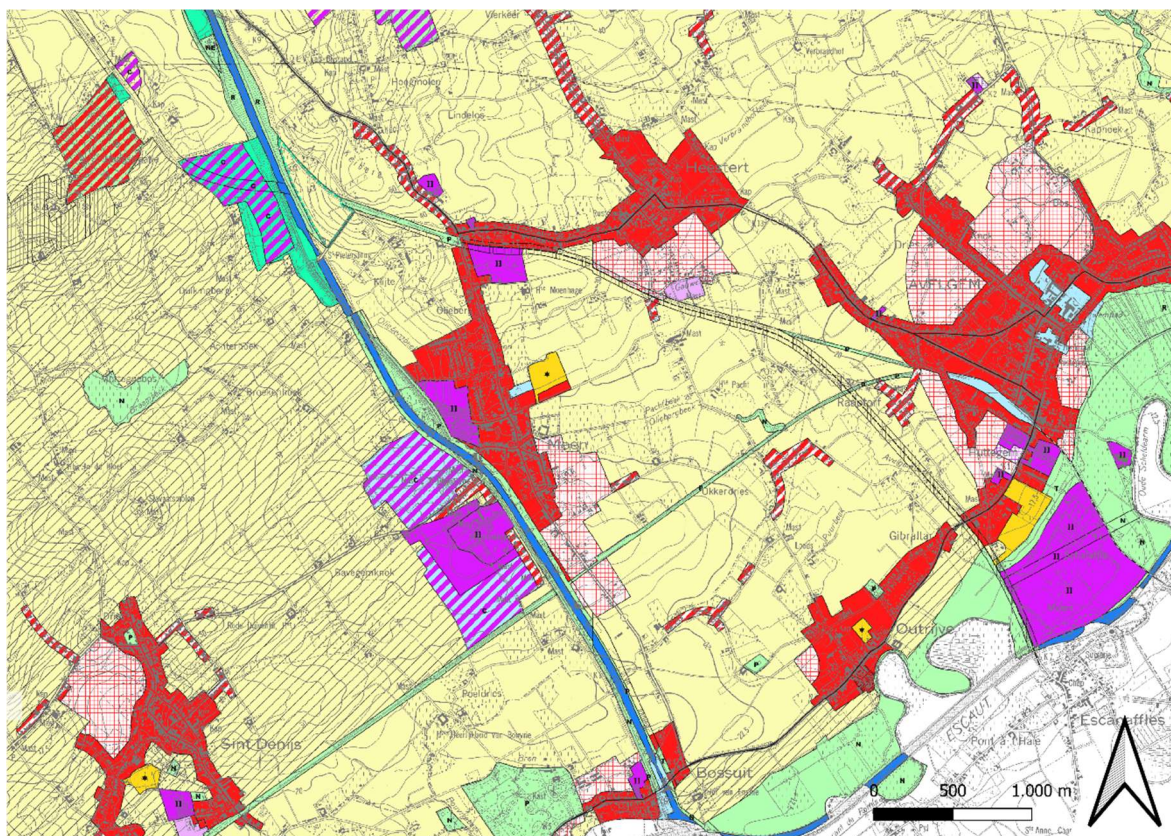
6.2.1 Verordende plannen

Gewestplan Kortrijk

Volgens het gewestplan Kortrijk van 4/11/1977 bevindt het studiegebied zich hoofdzakelijk in agrarisch gebied en deels in woongebied. Er zijn hierop 2 reservatiestroken voor wegen aangeduid op het grondgebied van Zwevegem en Avelgem:


- Ten noorden van de N8 (vanaf Knokke) langs de rechteroever van het kanaal Bossuit-Kortrijk werd een reservatiestrook aangeduid voor de N391. Deze omleidingsweg rond de noordzijde van de kern van Zwevegem werd reeds uitgevoerd.
- Vanaf het noorden van Moen tot aan de Etienne Balcaenstraat (N353) in Avelgem werd een reservatiestrook ter vervanging van de N8 aangeduid langs de zuidzijde van Heestert.

Deze reservatiestroken werden 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.



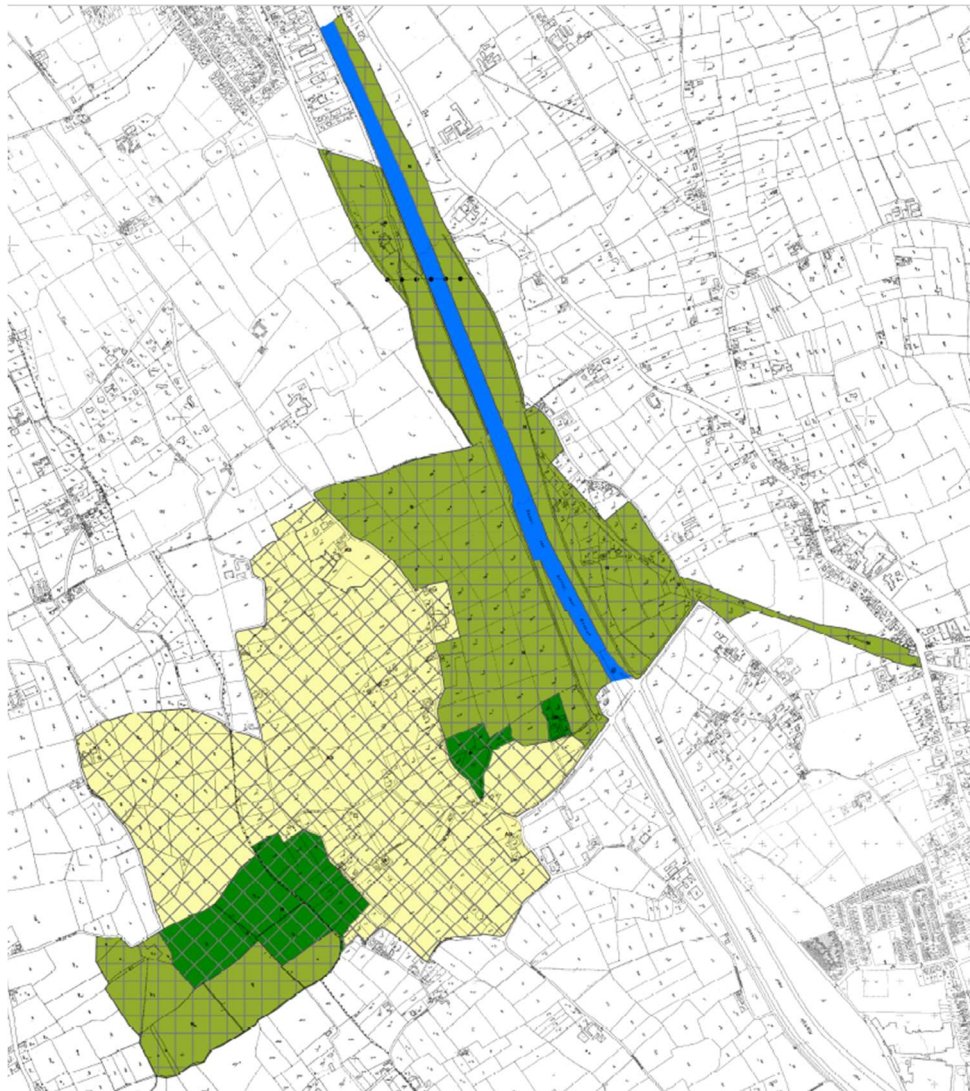
Gewestplan Kortrijk

Gewestelijk RUP Leievallei en open ruimte omgeving Kortrijk

Binnen het studiegebied van voorliggend RUP bevindt zich een deelgebied '7 Mortagnebos – Keiberg' van het GRUP Leievallei en open ruimte omgeving Kortrijk (goedgekeurd op 7/11/2008). Het gebied langs beide oevers van het kanaal Bossuit-Kortrijk is hoofdzakelijk aangeduid als natuurgebied **N** met het overdruk Grote Eenheid Natuur (GEN) gebied . In dit gebied is o.a. het volgende voorgeschreven:

Voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied niet overschreden wordt, zijn de volgende werken, handelingen en wijzigingen eveneens toegelaten:

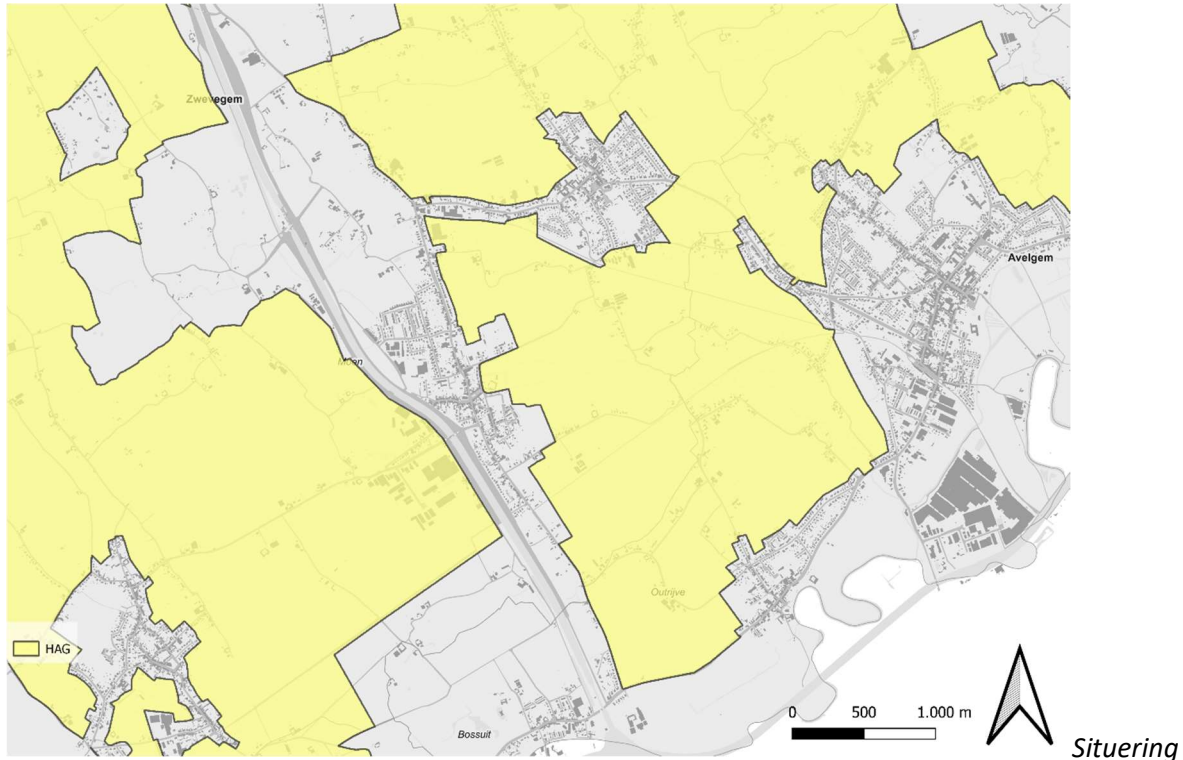
- Het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur voor het al dan niet toegankelijk maken van het gebied voor educatief of recreatief medegebruik, waaronder het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor niet gemotoriseerd verkeer.
- Het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande openbare wegen en nutsleidingen. Bestaande openbare wegen en nutsleidingen kunnen verplaatst worden voor zover dat noodzakelijk is voor de kwaliteit van het leefmilieu, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijke milieu, de openbare veiligheid of de volksgezondheid.



GRUP Leievallei Kortrijk, 2008 - Deelgebied Mortagnebos-Keiberg

Beleidsmatig Herbevestigd Agrarisch Gebied (HAG)

In de omgeving van het plangebied bevindt zich beleidsmatig herbevestigd agrarische gebieden. Deze bestaande agrarische, natuur-, bos- en overige groengebieden werden in 2009 door de Vlaamse Regering beleidsmatig herbevestigd. De herbevestigde agrarische gebieden zijn één van de gevolgen van de afbakeningsprocessen in de buitengebied regio's.

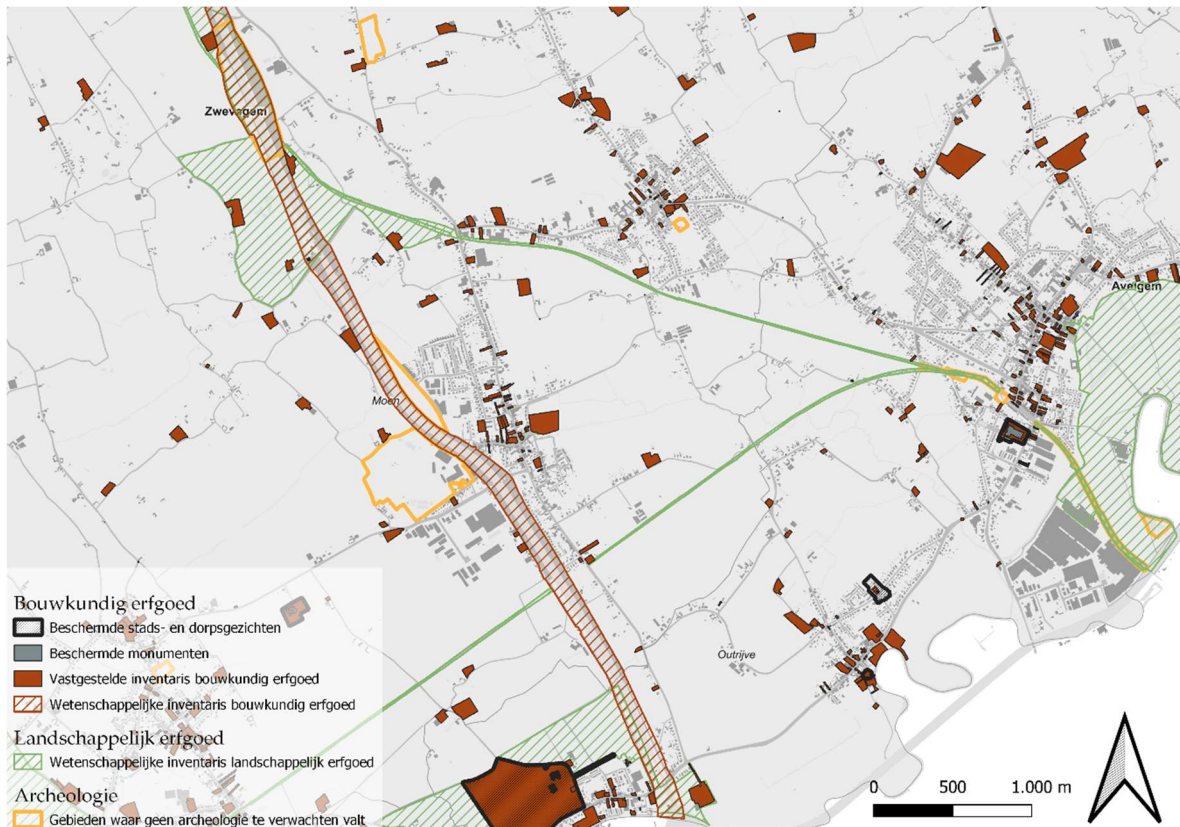


Plangebied met aanduiding beleidsmatig herbevestigd agrarisch gebied of HAG (GRB, 2022)

6.2.2 Verordeningen

Gewestelijke stedenbouwkundige verordeningen	Gewestelijke verordening van 29.04.1997 inzake wegen voor voetgangersverkeer. Gewestelijke verordening van 08.07.2005 inzake openlucht recreatieve verblijven en de inrichting van gebieden voor dergelijke verblijven. Gewestelijke verordening van 05.06.2009 en gewijzigd op 18.02.2011 inzake toegankelijkheid. Gewestelijke verordening van 05.07.2013 en gewijzigd op 15.07.2016 inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater. Gewestelijke verordening van 09.06.2017 inzake breedband.
Provinciale stedenbouwkundige verordeningen	Provinciale verordening van 23.07.2008 inzake het overwelden van baangrachten.
Gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen	Niet van toepassing

6.2.3 Erfgoed



Situering bouwkundig & landschappelijk erfgoed & gebieden zonder archeologie (GRB, 2022)

Bouwkundig erfgoed

Volgens het decreet tot bescherming van Monumenten en Stads- en Dorpsgezichten (1976), die actueel ingewerkt is in het decreet Onroerend Erfgoed (2013) zijn verschillende gebouwen, relictten, stads- en dorpsgezichten geïnventariseerd en/of beschermd.

Beschermd monumenten	De spinnerij Leurent ook gekende als de Grootte Fabrieke te Avelgem, is beschermd als monument (ID 11447).
Beschermd stads- en dorpsgezichten	De windmolen Decoster of Tombeelmolen te Outrijve met omgeving, is beschermd als dorpsgezicht (ID 114559); De spinnerij Leurent ook gekende als de Grootte Fabrieke met onmiddellijke omgeving, namelijk de directeurs- en conciërgewoning en kantoorgebouw, gelegen te Avelgem, is beschermd als dorpsgezicht (ID 11444).
Vastgestelde Inventaris Bouwkundig Erfgoed	Tussen de Sluislaan en de Knokkestraat bevindt zich een hoeve met kapel (ID 32618). In de kern van Moen bevinden zich de Sint-Elooiakerk (ID 57109), Oorlogs-gedenksteen met standbeeld (ID 62026), café-restaurant, verschillende villa's, burgerwoningen, samenstel van woningen...

	<p>Tussen de Steenbakkersstraat en de Verzetslaan is er een lage dorpswoning (ID 35132).</p> <p>Langs de N8 (Keiberg), op de hoek met de Kwadestraat, bevindt zich een boerenarbeidershuis (ID 23442).</p> <p>Langs de N8 (Gauwelstraat) bevinden zich een beeldbepalend hoekhuis (ID 31090), verschillende burgerwoningen (ID 62824 – ID 24490 – ID 27446 – ID 44337 – ID 28493) en verschillende lage dorpswoningen (ID 29817 – ID 55862 – ID 78849).</p> <p>In de kern van Heestert bevinden zich de Onze-Lieve-Vrouw Hemelvaartkerk (ID 64525), een gedenkzuil (ID 28879), een herberg (ID 47843), verschillende burgerwoningen (ID 24876 – ID 29150 – ID 66455 – ID 23693 – ID 32428 – ID 24038 – ID 32428 – ID 75721 – ID 63109), dorpswoningen (ID 35241 – ID 24316 – ID 25445 – ID 24711 – ID 33081) en verschillende hoeves aan de rand van de kern (ID 39309 – ID 21426 – ID 65314).</p> <p>Langs de N8 (Stijn Streuvelsstraat) bevinden zich een Kapel toegewijd aan Onze-Lieve-Vrouw (ID 29426) en een bedehuisje toegewijd aan Onze-Lieve-Vrouw van Halle (ID 37126).</p> <p>Langs de N8 (Leynseelstraat) bevinden zich burgerwoningen (ID 80759 – ID 37083), een interbellumwoning (ID 34485) en een herenhuis (ID 63161)</p> <p>In de kern van Avelgem bevinden zich langs de verkeersas Stijn Streuvelsaan, Doorniksesteenweg en E. Balcaensenstraat de Spinnerij Leurent (ID 59470), een architectenwoning D. Callewaert (ID 80892), verschillende interbellumwoningen (ID 27422 – ID 58956 – ID 32302 – ID 52294 – ID 77667 – ID 26305), verschillende art-decowoningen (ID 31747 – ID 24459 – ID 70293), verschillende burgerwoningen (ID 76704 – ID 43889 – ID 58572 – ID 43578), verschillende herenhuizen (ID 37352), verschillende dorpswoningen (ID 30440 – ID 75286)</p>
Wetenschappelijk Inventaris Bouwkundig Erfgoed	Het Kanaal Bossuit-Kortrijk (ID 127459)

Landschappelijk erfgoed

Volgens het decreet betreffende Landschapszorg (1996), die actueel ingewerkt is in het decreet Onroerend Erfgoed (2013) zijn verschillende landschappen geïnventariseerd en/of beschermd.

Wetenschappelijk Inventaris Landschappelijk Erfgoed	<p>Kanaal Bossuit-Kortrijk, Sint-Pietersbrugje en Orveytbos (ID 135156)</p> <p>Scheldemeanders nabij Avelgem (ID 135179);</p>
---	---

	<p>Spoorwegbedding lijn 83 Kortrijk-Ronse (ID 308046);</p> <p>Spoorwegbedding lijn 85 Leupegem-Spiere (ID 308047).</p>
Vastgestelde Inventaris Houtige Beplantingen met Erfgoedwaarde en Inventaris Historische Tuinen en Parken	Niet binnen -of grenzend aan- het studiegebied.
Vastgestelde landschapsatlas	Niet binnen -of grenzend aan- het studiegebied.
Beschermde landschappen	Niet binnen -of grenzend aan- het studiegebied.

Archeologisch erfgoed

Volgens het decreet houdende bescherming van het archeologisch patrimonium (1993), die actueel ingewerkt is in het decreet Onroerend Erfgoed (2013) zijn verschillende archeologische zones geïnventariseerd en/of beschermd.

Gebieden waar geen archeologisch erfgoed te verwachten valt	<p>Gebied 1822: IMOG-site: tussen de Sint-Pietersbruglaan, de Bavegemstraat en de Steenbakkersstraat in Moen (ID 122667);</p> <p>Gebied 3788: tussen de Sluislaan en de Vaartstraat in Moen (ID 124587);</p> <p>Gebied 3789: tussen de Kwatanestraat, de Sluislaan en de Langestraat ten zuiden van Knokke (ID 124588);</p> <p>Gebied 4485: oude spoorwegbedding in Avelgem (ID 125267);</p> <p>Gebied 4845: Kerkhofplein nr. 4 in de kern van Heestert (ID 125616).</p>
Vastgestelde inventaris archeologische zones	Niet binnen -of grenzend aan- het studiegebied.
Beschermde archeologische sites	Niet binnen -of grenzend aan- het studiegebied.

6.2.4 Natuur

Internationaal of Europees niveau

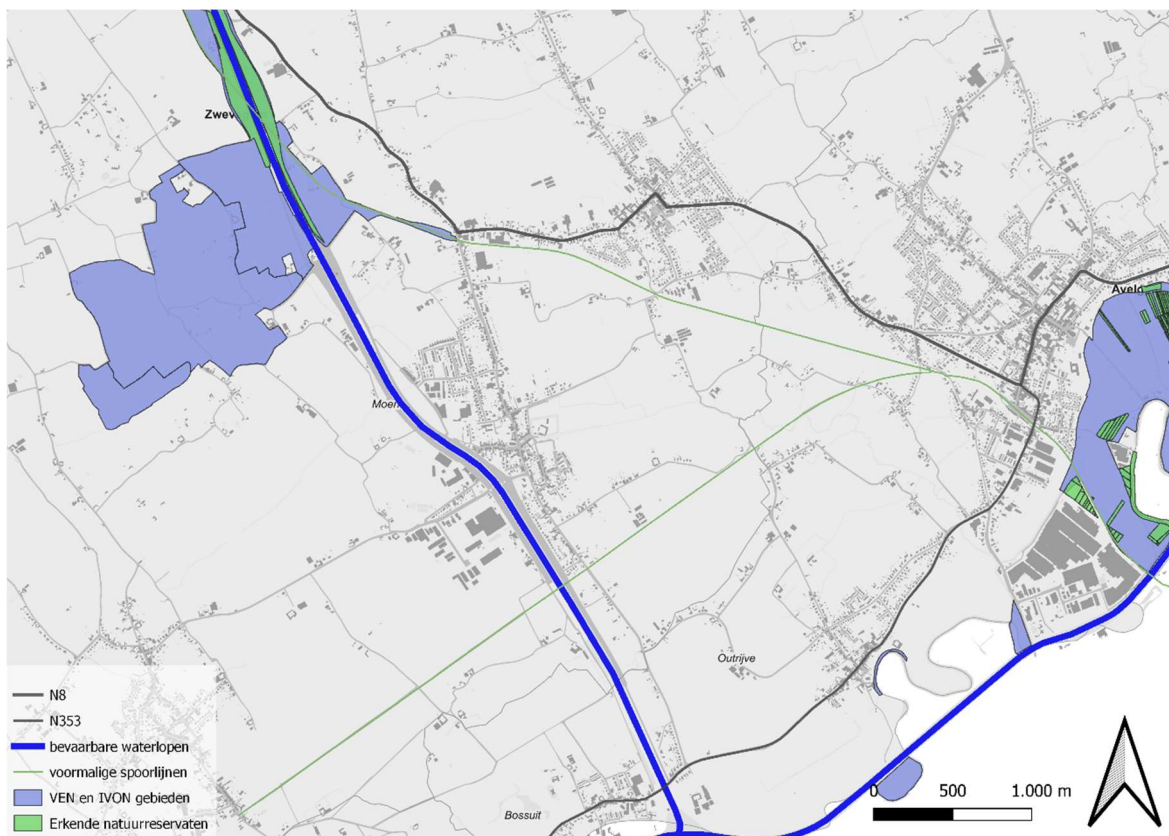
Habitatrichtlijngebieden (Europese Richtlijn 92/43/EEG)	Tussen de Knokke en Moen langs het kanaal Bossuit-Kortrijk is het gebied "Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse bossen".
Ramsar-gebieden (Europese Richtlijn 79/409/EEG)	Niet binnen een straal van 1 km rond het studiegebied.
Vogelrichtlijngebieden (Europese Richtlijn 79/409/EEG)	Niet binnen een straal van 1 km rond het studiegebied.



Situering Habitatrichtlijn-, Ramsar- en Vogelrichtlijngebieden (Natura 2000)

Vlaams niveau

<p>Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN): grote eenheden natuur (GEN) en grote eenheden natuur in ontwikkeling (GENO)</p> <p>Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON): natuurverbindings- en natuurverwevingsgebieden</p> <p>(Decreet betreffende het Natuurbehoud en het Natuurlijk Milieu 1997)</p>	<p>Tussen de Knokke en Moen langs het kanaal Bossuit-Kortrijk is het GEN "Vaarttaluds Moen en Orveytbos".</p> <p>Ten zuiden van de kern van Avelgem bevindt zich langs de Schelde het GEN "West-Vlaamse Scheldevallei".</p>
<p>Bosreservaten</p> <p>(Bosdecreet 1990)</p>	<p>Niet binnen een straal van 1 km rond het studiegebied.</p>
<p>Duinreservaten</p> <p>(Duinendecreet 1993)</p>	<p>Niet binnen een straal van 1 km rond het studiegebied.</p>
<p>Natuurreservaten</p> <p>(Decreet betreffende het Natuurbehoud en het Natuurlijk Milieu 1997)</p>	<p>Langs het kanaal Bossuit-Kortrijk bevindt zich een natuurrezervaat "Vaarttaluds" die beheerd wordt door Natuurpunt.</p> <p>Langs de Bovenschelde bevinden zich verschillende natuurrezervaten "Avelgemse Scheldemeersen" die beheerd wordt door Natuurpunt.</p>



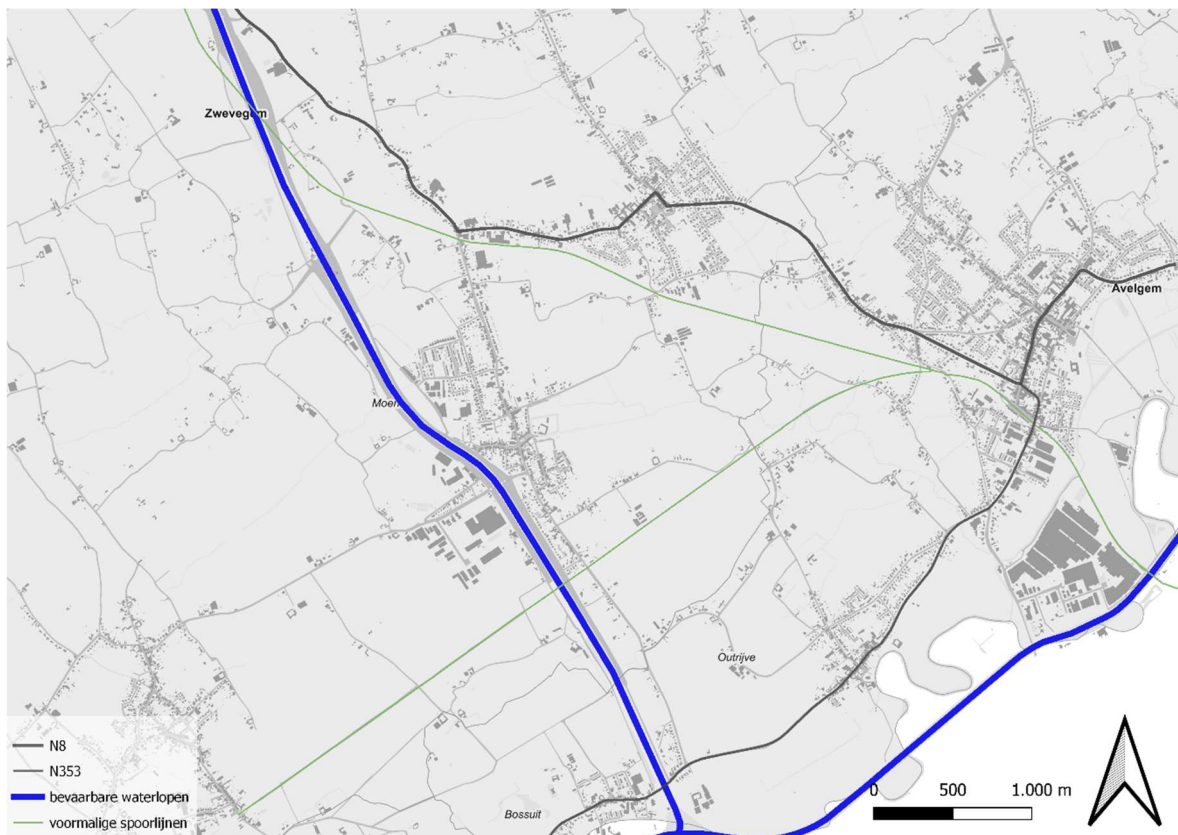
Situering VEN, IVON, bos-, duin- en natuureservaten (GRB, 2022)

6.2.5 Water

Beschermingszones grondwaterwinningen (decreet houdende maatregelen inzake het grondwaterbeheer 1984)	Buiten het studiegebied bevindt zich, op minstens 1 km van het plangebied, het grondwaterwingebied “Avelgem- Waarmaarde-Kerkhove”.
Bevaarbare waterlopen	Bovenschelde & kanaal Bossuit-Kortrijk
Onbevaarbare waterlopen en grachten	De Rijtgracht, de Scheebeeck, de Puurbeeck, de Oude Schelde en verschillende baangrachten bevinden zich binnen het studiegebied.
Overstromingsgevoelige gebieden 2023 (decreet Integraal Waterbeleid 2003)	Binnen het studiegebied zijn verschillende pluviaal overstromingsgevoelige gebieden gelegen.

6.2.6 Lijninfrastructuur

Gewestwegen	De N8 (Zwevegem-Avelgem), N391 (Zwevegem) N353 (Bossuit-Avelgem)
Spoorwegen	Spoorlijn nr. 83 Kortrijk-Avelgem-Ronse → Fietssnelweg 45 Kortrijk – De Pinte via Oudenaarde Spoorlijn nr. 85 Avelgem-Moeskroen → Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk
Waterwegen	Kanaal Bossuit-Kortrijk Schelde



Situering lijninfrastructuren (GRB, 2022)

6.3 Bestaande feitelijke toestand

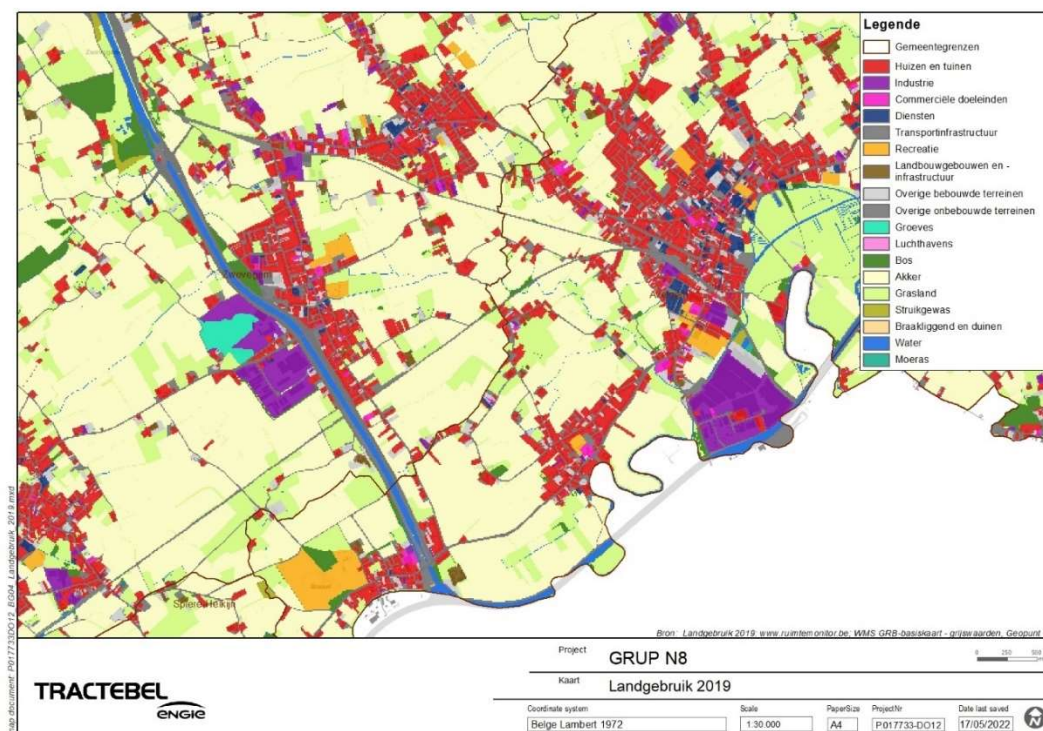
In dit hoofdstuk wordt de bestaande feitelijke toestand beschreven op hoofdlijnen. Vanuit de verschillende relevante disciplines worden de belangrijkste aandachtspunten beschreven. Daarbij wordt rekening gehouden met de verschillende relevante schaalniveaus: de toestand in het plangebied, in het studiegebied (de omgeving van het plangebied waar het plan mogelijk een effect op zou kunnen hebben), en de aanwezige netwerken.

Als plangebied (aangeduid op de kaarten) wordt telkens de som van de plangebieden voor de verschillende alternatieven genomen, met daarbij ook nog de nodige ruimte voor compensatie, randinfrastructuren en ruimte voor landschappelijke en functionele inpassing. Het is dan ook belangrijk voor ogen te houden dat het beschreven plangebied (en, hiermee samenhangend, studiegebied) in principe ruimer is dan het GRUP dat opgemaakt zal worden als resultaat van dit geïntegreerd planningsproces.

De beschrijving van de bestaande toestand vormt mede de basis voor de scoping van mogelijke milieueffecten en het verder onderzoek naar de milieueffecten.

6.3.1 Ruimte

Het plangebied is voornamelijk in gebruik als transportinfrastructuur, enkel in het noorden doorkruist het tracé akker- en graslanden die in gebruik zijn door beroepslandbouw. In de omgeving van het plangebied komen verschillende landgebruiksvormen voor. Zo bevinden er zich voornamelijk huizen in de woonkernen van Avelgem, Outrijve, Moen en Heestert, maar ook verspreid in de omgeving. In Moen en Avelgem bevinden zich industriegebieden. Verder bevindt er zich voornamelijk akkerland langsheen het plangebied met af en toe graslanden en uitzonderlijk een bosje. Er zijn ook verschillende landbouwbedrijfszetels gevestigd.



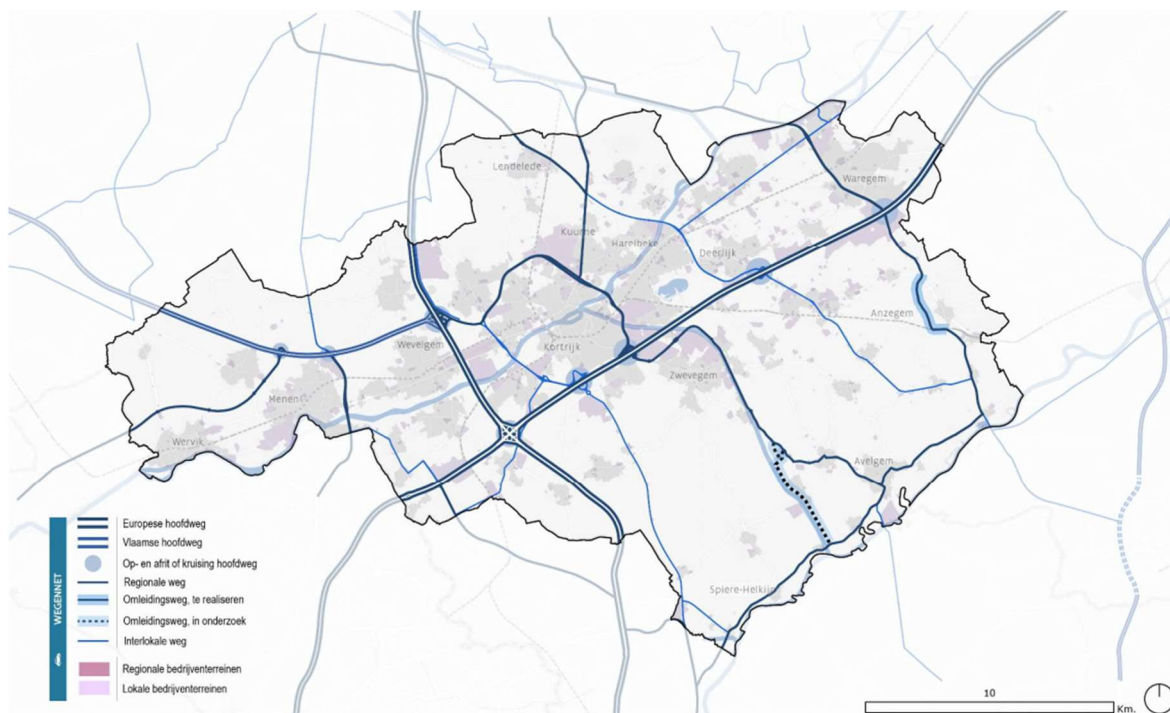
Landgebruik (2019)

Het landschap heeft een groen landelijk karakter met het kanaal als belangrijkste ruimtelijke structuur in het landschap. De wegen langsheen het kanaal worden begrensd door bosjes of bomenrijen en woningen ter hoogte van de dorpskern van Moen. Het landschap langsheen de N353 heeft een meer open karakter met voornamelijk uitgestrekte akkerlanden langs één of beide kanten, maar ook de dorpskernen van Outrijve en Avelgem.

6.3.2 Mobiliteit

Het plangebied bestaat voornamelijk uit wegenis. De weg langsheen het kanaal bestaat uit 2x1 rijstroken met groene bermen en zonder aparte fietsinfrastructuur. Terwijl de N353 ook een weg is met 2x1 rijstroken, maar met een smal eenrichtingsfietspad aan elke kant. Binnen de woonkern van Avelgem zijn de fietspaden breder en van beter kwaliteit. Het projectgebied wordt omkaderd door het hoofd- en primaire wegennet. De belangrijkste hoofdassen rond het gebied zijn de E17 en de E403. De secundaire assen, gelegen binnen het studiegebied hebben een ontsluitende rol naar deze hoofdwegen toe.

Binnen de vervoerregio Kortrijk wordt de N8 en de N353 aangeduid als een regionale weg.



Selectie wegencategorisering (vervoerregio Kortrijk voorlopig ontwerp RMP)

Uit het mobiliteitsonderzoek van Arcadis (2012)¹ blijkt dat het aandeel doorgaand verkeer op regionale schaal in het gebied eerder beperkt is. Het doorgaand verkeer is in de meeste gevallen geen sluipverkeer omdat het hier niet gaat om verkeer dat een route zou moeten volgen op wegen met een hoger functieniveau (vb. N60). De verkeersstromen in het gebied zijn vooral een gevolg van de verkeersgeneratie door de verspreid liggende ruimtelijke ontwikkelingen binnen het gebied

¹ Analyse en aanbevelingen voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid van het Interfluvium mobiliteit tussen Leie en Schelde, Arcadis, 2012

zelf. De aanwezige secundaire wegen hebben als taak om het verkeer zo snel mogelijk te ontsluiten naar het hoofdwegennet en het primaire netwerk. De N391 ontsluit het projectgebied naar het noorden toe.

Langs het plangebied loopt het kanaal Bossuit-Kortrijk, dat een belangrijke functie vervult voor het transport over het water tussen Kortrijk en de Schelde en voor het watergebonden industriegebied in Moen. Ten zuidoosten van het plangebied bevindt zich de Bovenschelde, dewelke een belangrijke waterloop is voor het internationaal transport over het water tussen Frankrijk, België, Nederland en internationale wateren.

Nabij het plangebied loopt een bovenlokale functionele fietsroute (fietsnelweg), dewelke binnen het plangebied ligt ter hoogte van de Kraaibosstraat; verspreid in de omgeving van het plangebied lopen lokale fietsroutes (fietsknooppunten).

6.3.3 Geluid

Voor geluid zijn de strategische geluidsbelastingsskaarten (wegverkeer, spoorverkeer en luchtverkeer,) (Geopunt, toestand 2016) en de MIRA geluidsbelastingsskaart (wegverkeer) beschikbaar (Geopunt, toestand 2016 en 2018 respectievelijk). In het plangebied wordt het geluidsklimaat in grote mate bepaald door de geluidsemisatie afkomstig van het wegverkeer van de N8, de N353 en de onderliggende ontsluitingswegen Stationsstraat-Bossuitstraat-Moenstraat én Sluislaan-Oeverlaan-Kanaalweg, als twee mogelijke verbindingswegen tussen de noordelijk gelegen N8 en de zuidelijk gelegen N353. In het plangebied komt geen (relevante) geluidsbelasting van spoor of luchtverkeer voor.

Volgens de strategische geluidsbelastingsskaart ligt het Lden-niveau² ter hoogte van de eerstelijnsbebouwing langs de N8 te Heestert en Avelgem tussen de 65 en 70 dB(A) voor woningen binnen een zone van ca. 15 m tot de N8, daarbuiten tussen de 60 en 65 dB(A) voor woningen op een afstand tot ca. 35 m. Voor de N353 met woningen op minder dan 10 m tot de rijweg ligt het Lden-niveau ter hoogte van de eerstelijnsbebouwing tussen 70 en 75 dB(A). Voor de overige woningen op grotere afstand tot de N353 is de geluidsbelasting vergelijkbaar met deze langs de N8. Dit komt overeen met de waarden volgens de MIRA geluidsbelastingsskaart. Deze kaart geeft ook informatie over de lokale wegen (zoals de Bossuitstraat, Moenstraat, Kanaalweg, Oeverlaan, Sluislaan, Stationsstraat, Verzetslaan). Hier bevindt de eerstelijnsbebouwing zich binnen een afstand van 5 tot 15 m tot de rijweg, aldaar worden over het algemeen Lden waarden tot 70 dB(A) waargenomen.

Volgens de strategische geluidsbelastingsskaart ligt de nachtbelasting Lnight-niveau over het algemeen 10 dB(A) lager dan het Lden-niveau.

In een groot deel van het plangebied worden de referentiewaarden ter beheersing van overmatige geluidshinder ter hoogte van de ontsluitingswegen, die voor Lden 65 dB(A) / Lnight 55 dB(A) bedragen, overschreden.

² De Lden (Engels: Level day-evening-night) is een maat om de geluidsbelasting door omgevingslawaai uit te drukken. Met ingang van 2004 werd het gebruik van de Lden in alle Europese landen verplicht. Dit hing samen met de implementatie van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai. Voor de bepaling van L_{den} wordt rekening gehouden met de duur van de dag, avond en nachtperiode.

Lnight: Het over alle nachtperiodes van een jaar gemiddelde geluidsniveau, dat wordt gehanteerd als een indicator voor slaapverstoring.

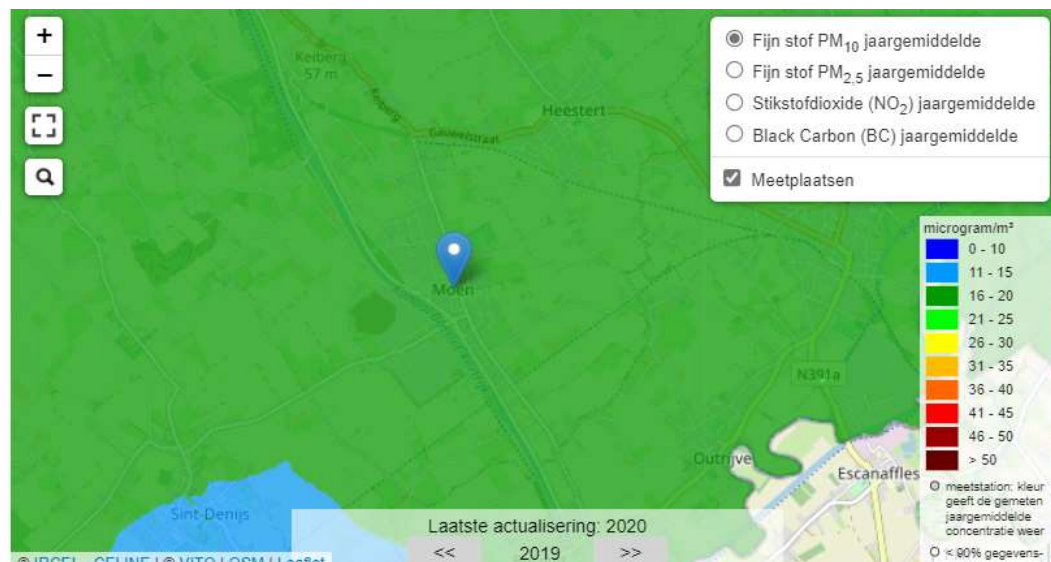
6.3.4 Lucht

De huidige luchtkwaliteit in de omgeving van het plangebied wordt voornamelijk beïnvloed door de uitlaatgassen van voertuigen, en specifieke lokale bronnen waaronder gebouwverwarming (winterperiode), landbouw,.....

Langsheen N-wegen (zoals de N8 en N353) kan aangenomen worden dat de impact van wegverkeer aantoonbaar kan zijn, zeker op locaties waar bebouwing zich op relatief korte afstand tot deze wegen situeert, maar deze impact neemt snel af met de afstand tot de weg.

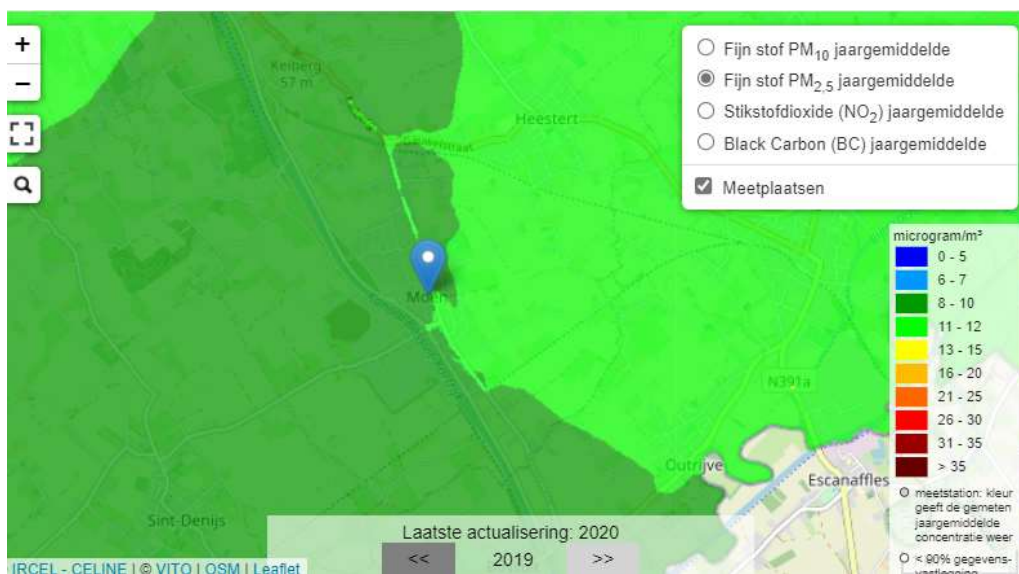
Gezien de luchtkwaliteit in 2020 positief werd beïnvloed door minder verkeer omwille van de covid-pandemie wordt voor de beoordeling van de actuele luchtkwaliteit beter gebruik gemaakt van de (model)gegevens van VMM van 2019 (van 2021 zijn nog geen modelkaarten beschikbaar).

De modelgegevens wijzen er op dat in de omgeving van het plangebied ruimschoots voldaan wordt aan de wettelijk vastgelegde grenswaarden (Europese luchtkwaliteitsdoelstellingen welke in de Vlarem-wetgeving geïntegreerd zijn).



Gemodelleerde jaargemiddelde concentratie PM10 in 2019 (bron VMM)

De jaargemiddelde PM10 concentratie ligt hierbij in de range tussen 16 en 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, waarmee ruimschoots aan de wettelijke grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voldaan wordt.



Gemodelleerde jaargemiddelde concentratie PM_{2,5} in 2019 (bron VMM)

De jaargemiddelde PM_{2,5} concentratie ligt hierbij in de range tussen 8 en 12 µg/m³, waarmee ruimschoots aan de wettelijke grenswaarde van 20 µg/m³ voldaan wordt.



Gemodelleerde jaargemiddelde concentratie NO₂ in 2019 (bron VMM)

Voor het grootste deel van het plangebied ligt de jaargemiddelde NO₂ concentratie lager dan 15 µg/m³. Enkel langsheen enkele wegen met meer verkeer, en gebouwen aan beide zijden van de weg, worden relevant hogere concentraties berekend tot maximaal ca. 30 µg/m³. Hiermee wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan de wettelijke grenswaarde van 40 µg/m³.

T.a.v. luchtkwaliteit is wegverkeer de enige relevante emissiebron gekoppeld aan het plan. Voor NO₂, de meest kritische pollutant, is dit ook de dominante emissiebron. Op locaties met verhoogde NO₂ concentraties te wijten aan verkeer kan ook uit gegaan worden van hogere concentraties aan roet en aan ultra fijn stof. Voor deze parameters liggen er evenwel geen wettelijke grenswaarden vast.

6.3.5 Gezondheid

Met betrekking tot de discipline mens-gezondheid zijn geen gegevens bekend betreffende de mogelijke belasting van de menselijke gezondheid. Wel kunnen we stellen dat er in de bestaande situatie reeds een zeker achtergrondniveau aanwezig is van 'hinder' omwille van enkele belangrijke ontsluitingswegen die gelegen zijn in een landelijke omgeving met verschillende dorpskernen, met als voornaamste Avelgem. Het betreft voornamelijk hinder ten gevolge van verkeersgeluid en luchtkwaliteit. Mogelijke gezondheidseffecten zijn moeilijk te kwantificeren. Dit neemt niet weg dat men moeilijk kan spreken van een positieve gezondheidsomgeving, gezien de ligging van enkele kleine industriegebieden in de omgeving en het bijhorende zwaar verkeer dat gebruik maakt van de ontsluitingswegen die dwars door de woonkernen lopen.

In de omgeving van het plangebied worden de WHO-advieswaarden voor geluid (L_{den} 53 dB(A) / L_{night} 45 dB(A)) overschreden ter hoogte van de belangrijkste wegen. Het betreft dan voornamelijk de N8, de N353 en de verbindingen daartussen via de Moenstraat/Bossuitstraat/Stationsstraat en de Kwastraat/Oeverlaan/Sluislaan. Ook ter hoogte van de Verzetslaan, Vierkeerstraat en N391A worden de gezondheidkundige advieswaarden overschreden. Naarmate de afstand tot deze wegen toeneemt, neemt de geluidsimpact ervan af.

Wat betreft de luchtkwaliteit wordt verwezen naar de bestaande feitelijke toestand beschreven in de discipline lucht. De relevante parameters voor de discipline mens-gezondheid zijn NO_2 , $PM_{2,5}$ en PM_{10} . De WHO-advieswaarden voor deze parameters zijn respectievelijk $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$, $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Gezien de luchtkwaliteit in de omgeving van het plangebied voornamelijk bepaald wordt door verkeersemisies, worden ook de hoogste jaargemiddelde concentraties waargenomen langsheen de belangrijkste wegen. Wat betreft NO_2 , blijft de jaargemiddelde concentratie in het overgrote deel van de omgeving van het plangebied onder de WHO-advieswaarde van $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Echter worden langsheen de belangrijkste wegen en vooral ter hoogte van dichte bebouwing, jaargemiddelde concentraties gemeten die hoger liggen en plaatselijk kunnen oplopen tot $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

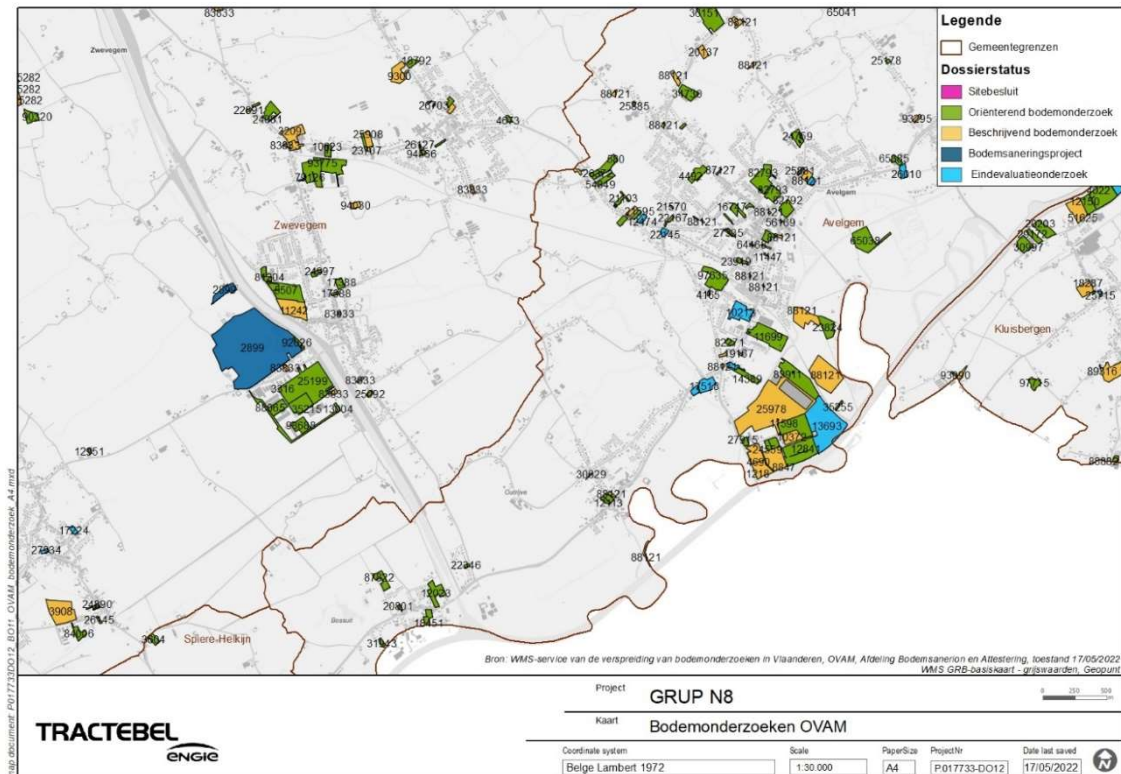
Wat betreft PM_{10} ligt de jaargemiddelde concentratie in heel de omgeving van het plangebied rond de WHO-advieswaarde van $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$. In het westelijke deel zijn de concentraties iets lager (tot $11 \mu\text{g}/\text{m}^3$), meer naar het westen en ter hoogte van de belangrijkste wegen liggen de concentraties iets hoger (tot $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Wat betreft $PM_{2,5}$, liggen de jaargemiddelde concentraties in heel de omgeving van het plangebied boven de WHO-advieswaarde van $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$, met waarden die variëren tussen 8 en $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

6.3.6 Bodem

Het reliëf en de bodemtextuur in het gebied werd beïnvloed door de Schelde. Het Tertiair substraat wordt gevormd door de Formatie van Kortrijk (Lid van Saint-Maur), dat voornamelijk uit grijze, silthoudende klei bestaat. Gedurende de latere ijstijden van het Weichseliaan (Laat-Pleistoceen) werd het zuidoostelijke deel van het plangebied bedekt met fluviatiele afzettingen. Vervolgens werden de Tertiaire en/of Quartaire afzettingen over het hele plangebied bedekt door silt van niveo-eolische oorsprong (Weichseliaan tot mogelijk Vroeg-Holoceen). Gedurende de tussenijstijden verhoogde de erosiebasis van de Schelde beperkt ten gevolge van de stijging van het zeepijl, waardoor ten zuidoosten van het plangebied fluviatiel materiaal werd afgezet. Het plangebied zelf behoorde voornamelijk tot de minder overstromingsgevoelige gebieden waar er geen materiaal werd afgezet bovenop de Pleistocene sequenties.

De bodem binnen het plangebied bestaat volgens de bodemkaart hoofdzakelijk uit leem: natte leem (adp/aep), vochtige leem (ada/adp/aca/adp/acp/abp), vochtige zandleem (lca/lcp/ldp/lcd/pcp), droge zandleem (lba), droge leem (aba), gedeeltelijk uit natte klei (eep) en is gedeeltelijk als antropogeen (ob/on) geklasseerd.

Het reliëf is dus bepaald door de eolische afzettingen van silt (loess). Het plangebied is enigszins reliëfrijk; de hoogte varieert tussen de 10m in de lage delen en boven de 50m in de hoger gelegen gebieden. Met als hoogste punt in de omgeving de Keiberg, met een hoogte van 56m. De bodems zijn hierdoor voornamelijk erosiegevoelig, in het oosten komen meer niet erosiegevoelige bodems voor.



Bodemonderzoeken (OVAM)

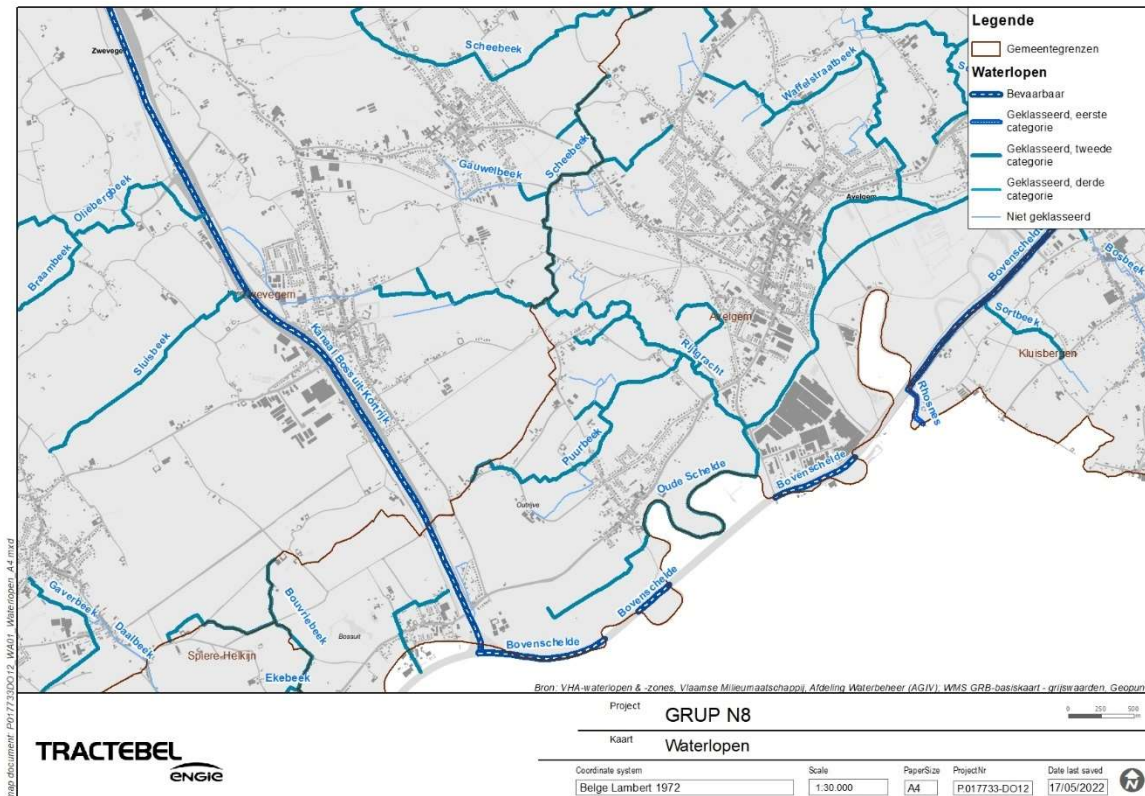
Er zijn in de databank van OVAM verschillende bodemonderzoeken gekend inde omgeving van het plangebied. Het betreft voornamelijk oriënterende en beschrijvende bodemonderzoeken. Daarnaast komen ook enkele eindevaluatieonderzoek voor nabij de dorpskern van Avelgem, alsook een bodemsaneringsproject ter hoogte van het industriegebied in Moen.

6.3.7 Water

Inzake oppervlaktewater is het plangebied gelegen in het stroomgebied van de Schelde en het bekken van de Rijtgracht en de Puurbeek. Er bevinden zich verschillende waterlopen: de Schelde en het Kanaal Bossuit-Kortrijk als bevaarbare waterlopen, en de Oude Schelde, de Puurbeek, de Rijtgracht, de Sluisbeek en de Oliebergbeek als waterlopen van 2e categorie.

Enkel voor de Rijtgracht is in het kader van de tweede stroomgebiedbeheerplannen een specifieke doelstelling voor de “goede ecologische toestand” (of goed ecologisch potentieel) gedefinieerd. Voor deze waterloop is ook een toestandsbeoordeling beschikbaar. De waterkwaliteit laat op dit moment te wensen over. De macro-invertebraten scores slecht, net zoals de globale

eindbeoordeling van de ecologische toestand van het kanaal. Fytobenthos en macrofyten scoren ontoereikend. De scores voor totaal fosfor en opgeloste zuurstof zijn eveneens slecht, en er is een normoverschrijding voor opgelost kobalt en opgelost arseen. De waterkwaliteit van de andere kleinere beken in de omgeving werd niet geïnventariseerd.

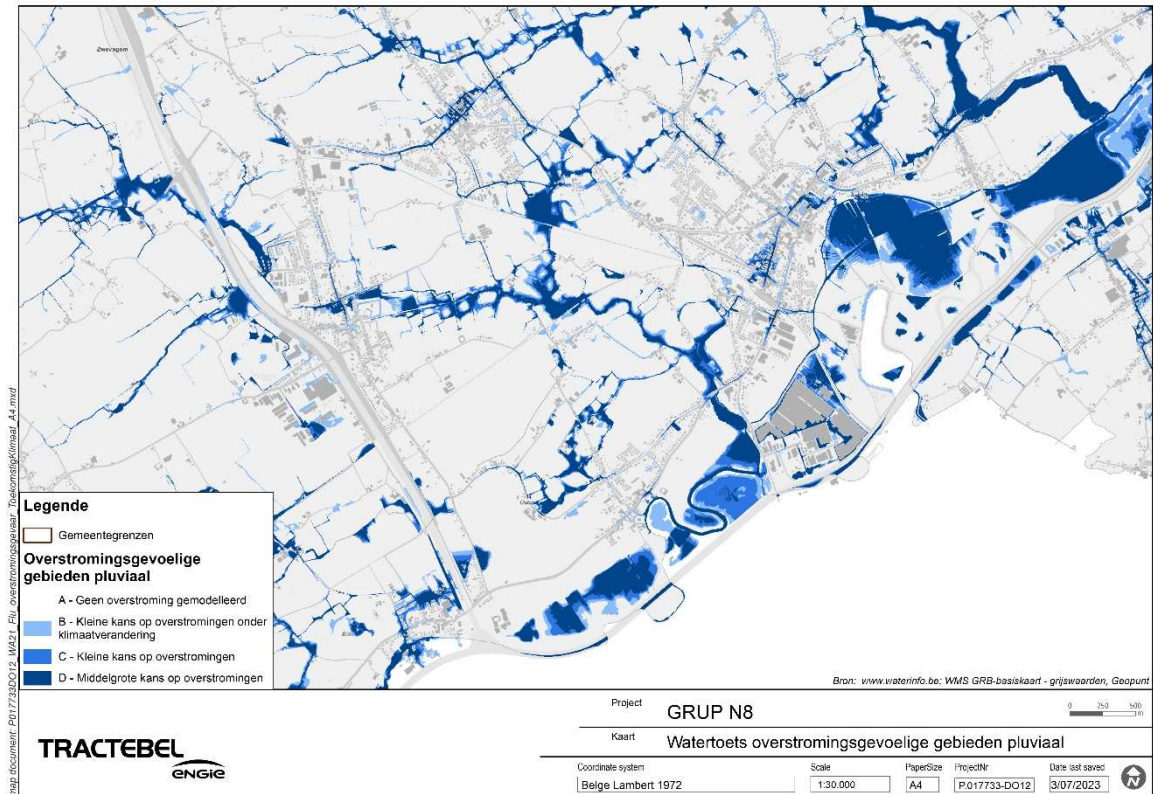


Waterlopen

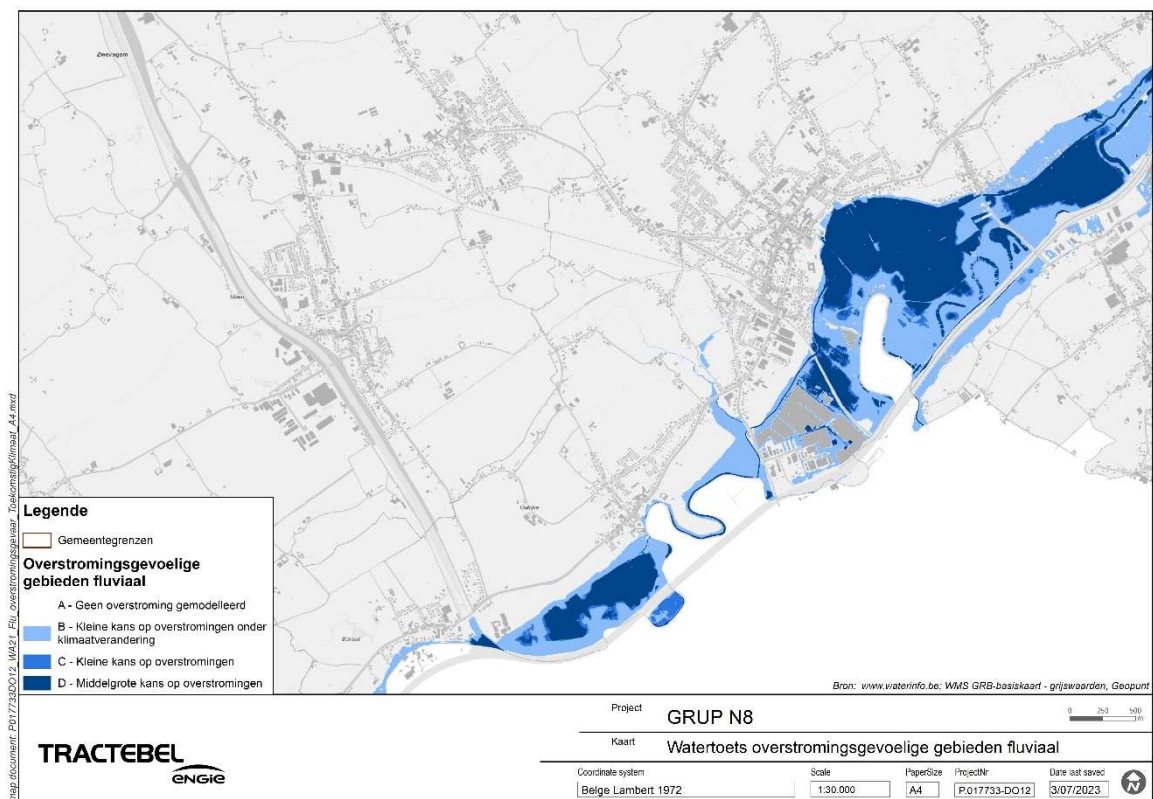
Het grondwater in heel het plangebied en omgeving is hoofdzakelijk matig gevoelig (type 2) voor grondwaterstromingen. In bepaalde delen van het plangebied is het grondwater zeer gevoelig voor grondwaterstroming (type 1) vanwege de vnl. zandige ondergrond.

Vanwege het zandsubstraat ten noorden van de Schelde is het plangebied langs deze zijde volledig infiltratiegevoelig, langs het kanaal Bossuit-Kortrijk is dit veel minder het geval. Er zijn geen grondwaterwinningen binnen het plangebied.

In het plangebied zijn verschillende pluviaal overstromingsgevoelige gebieden gelegen. De fluviaal overstromingsgevoelige gebieden zijn enkel gelegen ter hoogte van de Bovenschelde en de Rijtgracht.



Situering ten opzichte van het pluviale overstromingsrisico (watertoets)



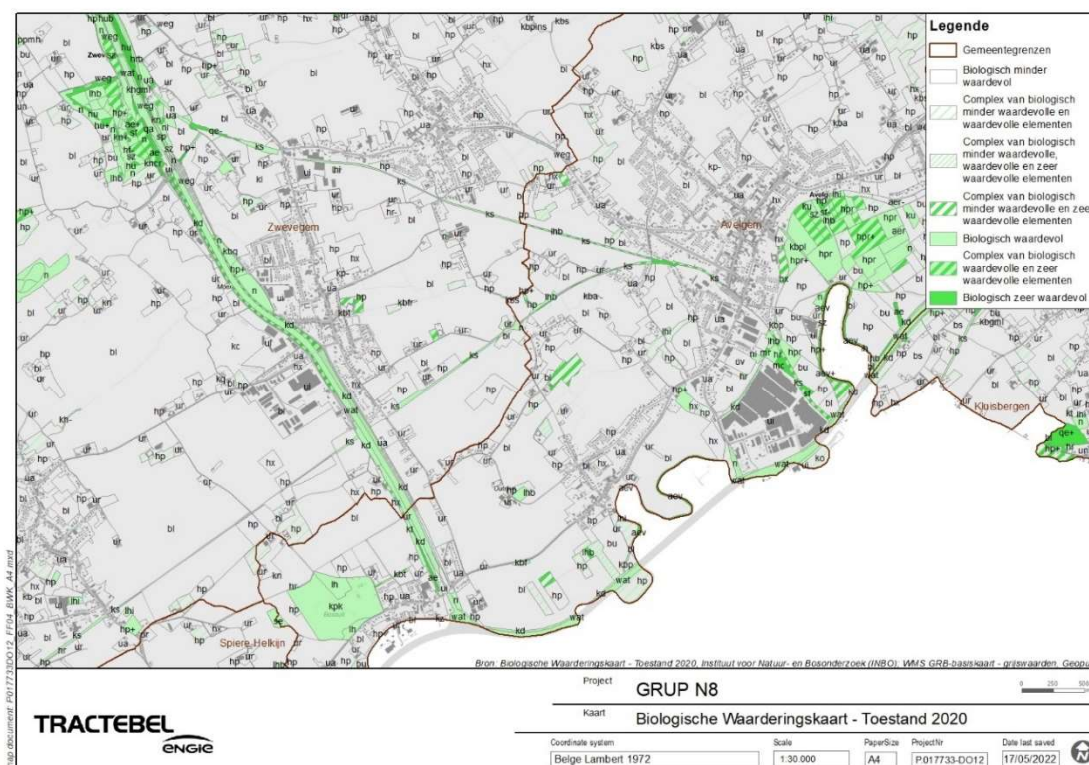
Situering ten opzichte van het fluviale overstromingsrisico (watertoets)

6.3.8 Biodiversiteit

Het fysisch systeem (bodem en water) is bepalend voor de potenties inzake biodiversiteit. De bestaande natuurlijke structuur langsheen het plangebied wordt gekenmerkt door het kanaal Bossuit-Kortrijk, de Schelde en haar oude meanders. Wat biodiversiteit betreft, bevindt er zich volgens de Biologische Waarderingskaart (BWK) ten noorden van het plangebied (tussen Knokke en Moen) een faunistisch belangrijk gebied aan beide zijden van het kanaal Bossuit-Kortrijk. Hier bevinden zich verschillende biologisch zeer waardevolle zones (zoals mesofiel hooiland, bomenrij met gemengd loofhout), complexen van biologisch waardevolle en zeer waardevolle elementen (zoals een jong loofbos met populieren) en biologisch waardevolle zones (zoals een waterloop, een populierenbestand op vochtige bodem met ondergroei van bomen en struiken). Ook in het noorden kruist het plangebied de oude spoorweg die bestaat uit een biologische zeer waardevol eikenhaagbeukenbos met wilde hyacint en biologisch waardevol jong loofbos.

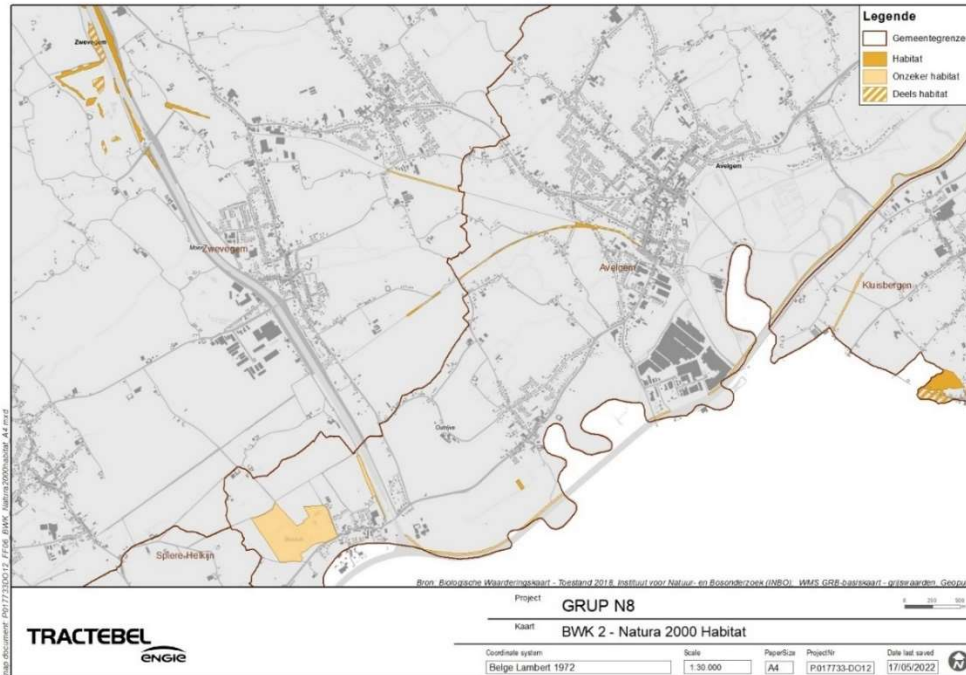
Het kanaal Bossuit-Kortrijk is aangeduid als een biologisch waardevolle zone met verschillende oevers die opgenomen zijn als complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen (zoals een jong loofbos met populieren). Langsheen het kanaal, ten noorden van Moen, bevindt zich een bredere biologisch waardevolle zone (zoals een jong loofbos met populieren, een mesofiel hooiland en gemengd loofhout). Ter hoogte van Bossuit bevindt zich langs het kanaal een biologisch zeer waardevolle zone met eutroof water.

Tussen de N353 en de Schelde bevindt zich een ander faunistisch belangrijk gebied met een biologisch zeer waardevolle zone (zoals een populierenbestand op vochtige bodem met ondergroei van bomen en struiken), een biologisch waardevolle zone langs de N353 (met bomenrij met dominantie van beuk en verschillende complexen van biologisch (minder/zeer) waardevolle elementen. Langs de N353 richting Avelgem bevindt zich een biologisch waardevolle zone met soortenrijk permanent cultuurgrasland.

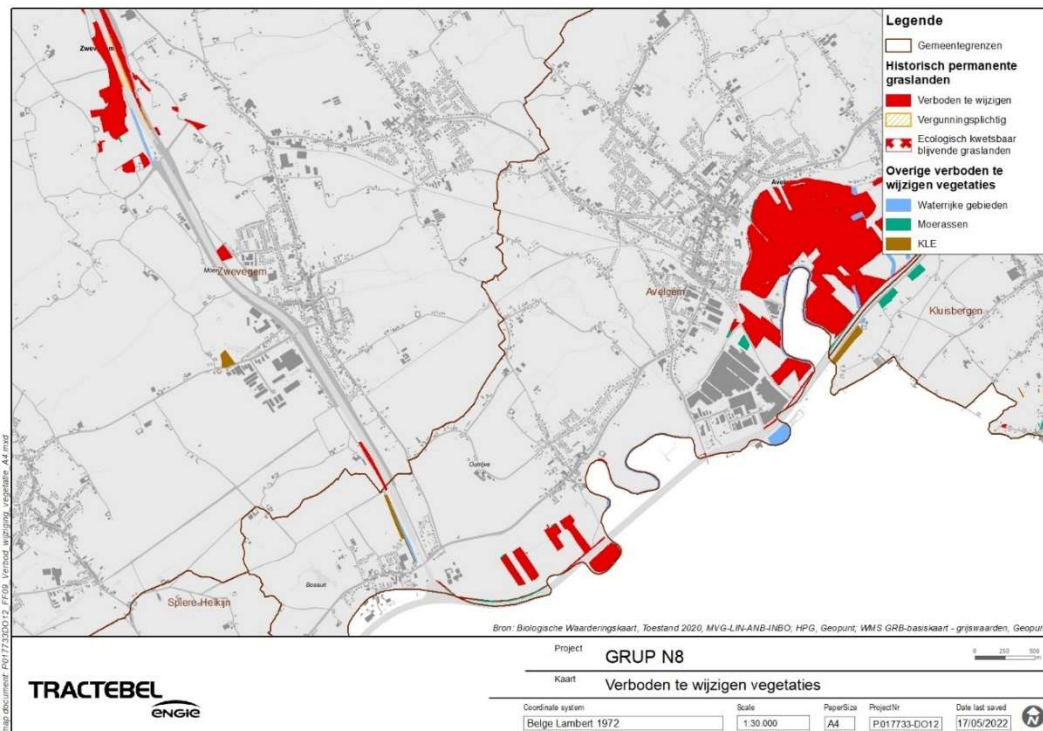


Situering op biologische waarderingskaart (GRB, 2022)

Volgens de habitatkaart komt er, ter hoogte van de oude spoorweg, een Europees beschermd habitattype voor (namelijk een beukenbos van het type *Asperulo-Fagetum*). Langsheen het kanaal (tussen Knokke en Moen) bevinden zich nog verschillende Europees beschermde habitattypes (zoals laaggelegen schraal hooiland: glanshaververbond en beukenbos van het type *Asperulo-Fagetum*). Langsheen het plangebied komen enkele (historisch) permante graslanden voor, dewelke conform het Vegetatiebesluit verboden te wijzigen vegetaties zijn.



Situering op habitatkaart (GRB, 2022)



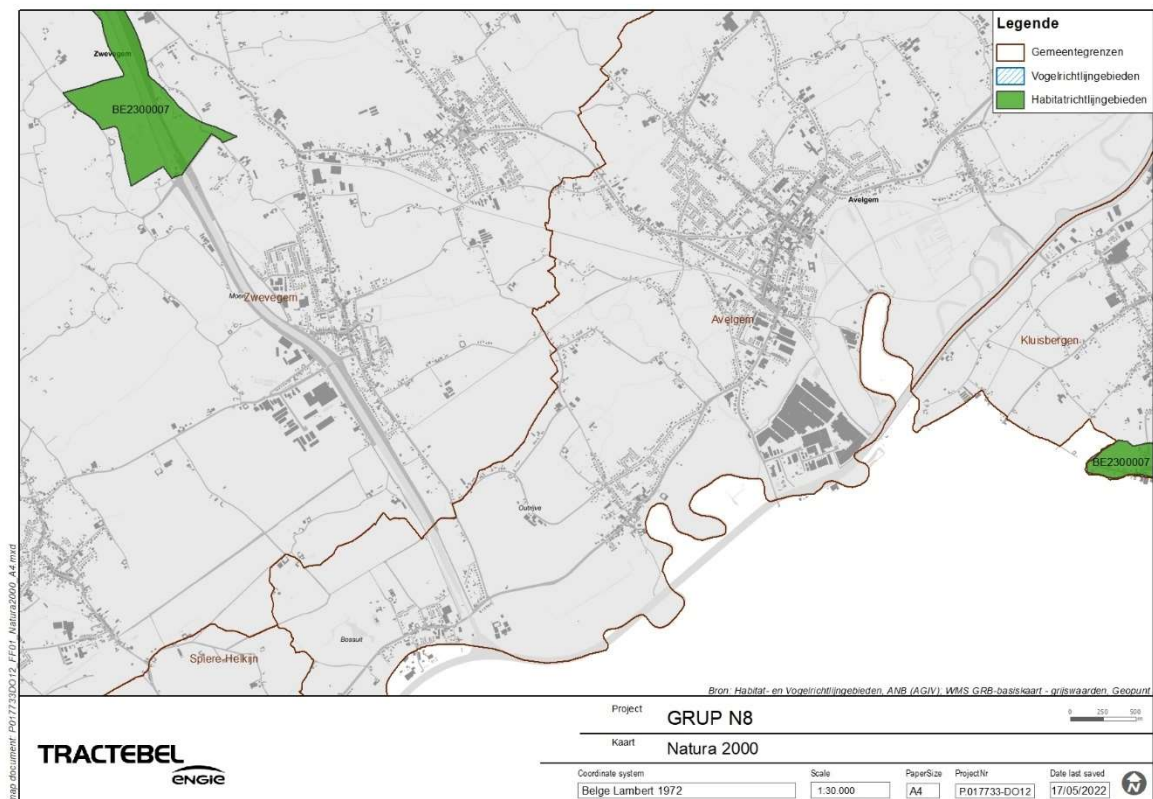
Historisch permanente graslanden (HPG) en andere permanente graslanden in Vlaanderen beschermd door de natuurwetgeving

Zoals onder de bestaande juridische toestand reeds aangeduid overlapt het plangebied met :

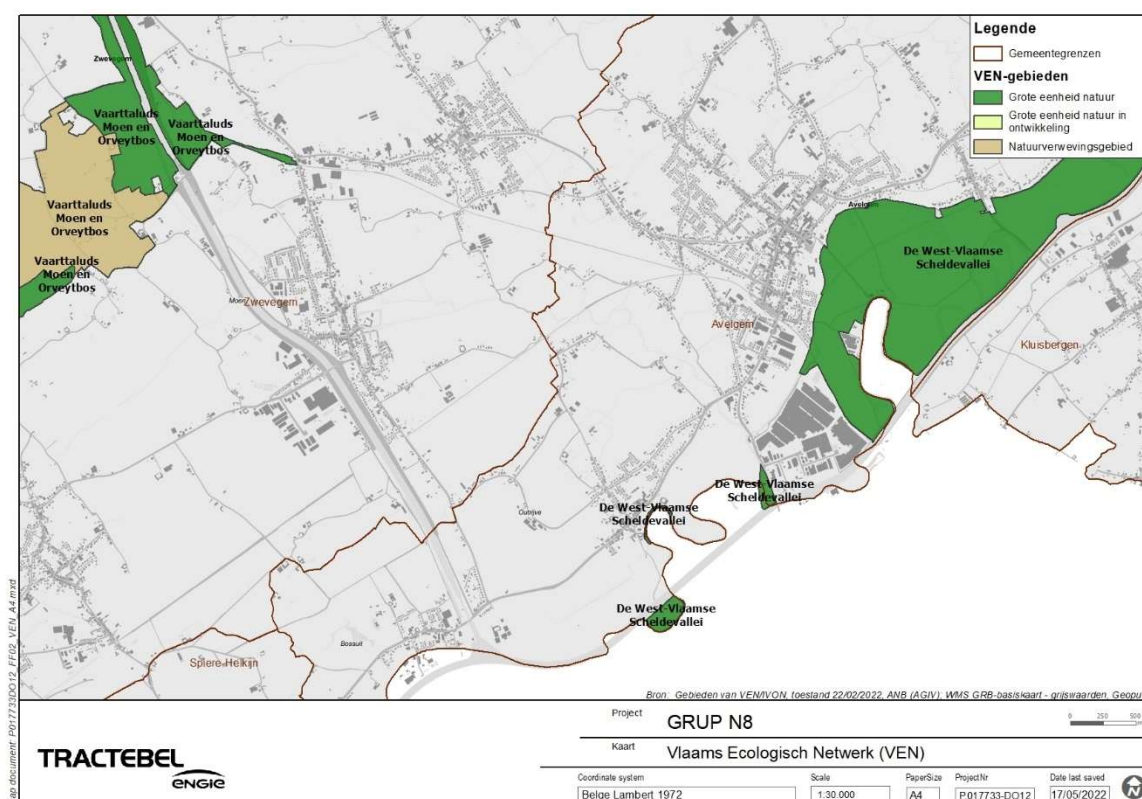
- Habitatrictlijngebied: tussen de Knokke en Moen langs het kanaal Bossuit-Kortrijk is het gebied “Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse bossen”
- VEN-gebied: Tussen de Knokke en Moen langs het kanaal Bossuit-Kortrijk is het GEN “Vaarttaluds Moen en Orveytbos”;
- Natuurreservaat: Langs het kanaal Bossuit-Kortrijk bevindt zich een natuurreservaat “Vaarttaluds” dat beheerd wordt door Natuurpunt.

Binnen een straal van 1 km rond het plangebied bevindt zich:

- VEN-gebied: Ten zuiden van de kern van Avelgem bevindt zich langs de Schelde het GEN “West-Vlaamse Scheldevallei”;



Speciale beschermingszones



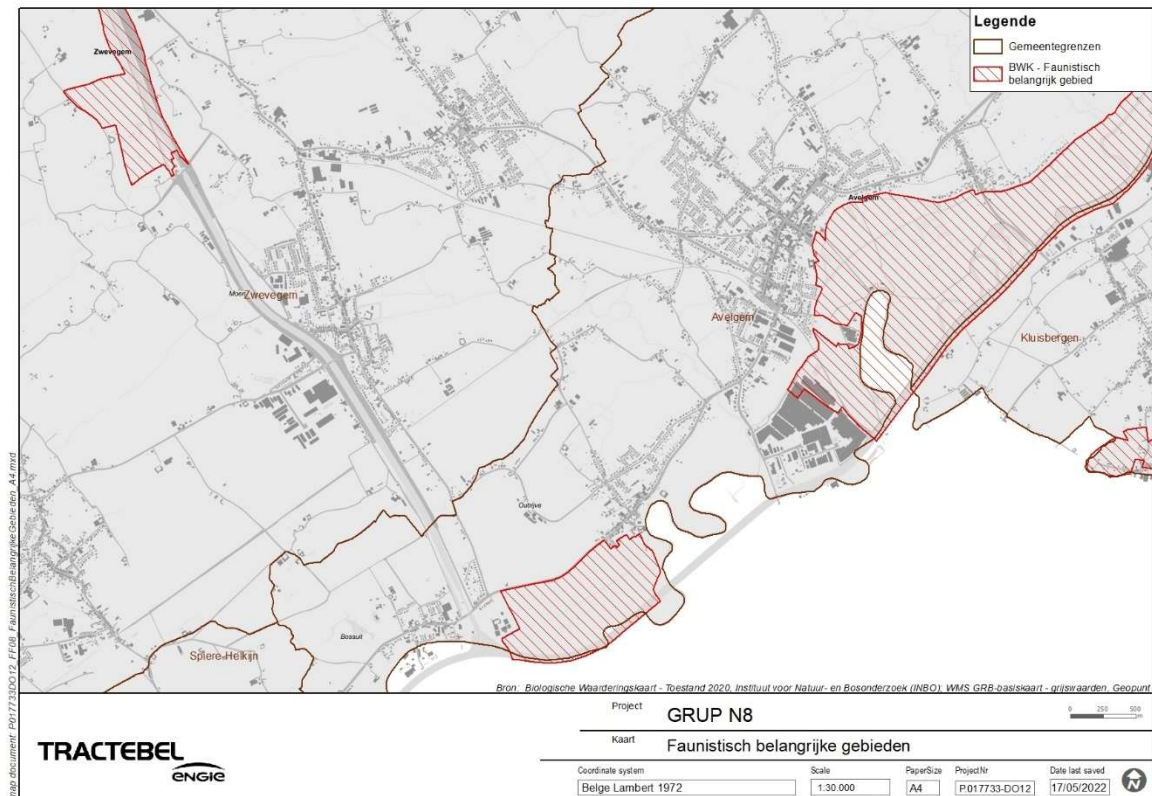
Gebieden van het VEN en IVON

Het plangebied wordt overwegend niet als faunistisch belangrijk gebied aangeduid, met uitzondering van de zone van het Habitatrichtlijngebied ter hoogte van het kanaal. Op de Biologische Waarderingskaart, versie 2, krijgen een aantal gebieden de specifieke arcering “faunistisch belangrijk gebied” omwille van de aanwezigheid van bepaalde fauna-elementen. De afbakening is gebaseerd op soorten die behoren tot de Rode lijst-soorten in Vlaanderen, soorten die vermeld worden in de bijlagen van de Europese Vogelrichtlijn of Habitatrichtlijn, en soorten waarvoor Vlaanderen internationaal van belang is (De Knijf et al., 2010).

Verschillende soorten vleermuizen komen voor in de omgeving van het plangebied, waaronder laatvlieger, ruige en gewone dwergvleermuis en baard/Brandts vleermuis (waarnemingen.be periode 2017-2022). Volgens het S-IHD-rapport werd de kamsalamander waargenomen net buiten het Habitatrichtlijngebied (op ca. 500 ten westen).

In de omgeving is een zoekzone voor akkervogelgebied aangeduid (risicoatlas vogels, 2015). Maar het plan zal hier geen impact op hebben. Langs de waterweg is er ook een slaaptrek van vogels aangeduid vertrekkende aan het gebied van de Vaarttaluds conform de risicoatlas voor vogels. Dit geeft een indicatie dat dit gebied gebruikt wordt als foerageergebied voor de soorten die gaan slapen aan het gebied Gavers te Harelbeke. Ter hoogte van het plangebied bevindt er zich een soortenbeschermingsprogramma voor de zomertortel.

Aan het oud station Moen-Heestert (Zwevegem) komt de eikelmuis, beschermd volgens het soortenbesluit (categorie 1), voor. In 2014 is hier in het kader van het soortbeschermingsplan voor de eikelmuis een Eikelmuisstuintuin aanlegt en wordt beheerd door de provincie West-Vlaanderen.



Faunistisch belangrijk gebied

6.3.9 Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Het plangebied bevindt zich aan de zuidelijke rand van de sterk verstedelijkte en geïndustrialiseerde as Menen-Kortrijk-Waregem en vormt er als het ware een uitgroei van. De omgeving van het plangebied wordt doorsneden door de rijksweg N8, Kortrijk-Oudenaarde. Het kanaal Kortrijk-Bossuit (1858-1860) dat de Leie en Schelde verbindt, doorsnijdt het gebied van noord naar zuid. De twee voormalige spoorwegtracés die het gebied doorsneden zijn nu omgevormd tot wandel- en fietspaden.

Het gebied ten zuiden van Zwevegem is nog landelijk van uitzicht en wordt gekenmerkt door een verspreide landelijke bebouwing met plaatselijk sterker geconcentreerde woningbouw. Het grootste deel wordt uitgebraat als akkerland. Daarnaast is er een intensieve veeteelt (varkens en pluimvee) en een groeiend aandeel van teelten onder serres.

De kleine dorpskernen van de deelgemeenten behielden hun laat-middeleeuws stratenpatroon en worden gekenmerkt door lintbebouwing bestaande uit burgerhuizen en arbeiderswoningen daterend uit de tweede helft van de 19de eeuw en het begin van de 20ste eeuw. Er is een geleidelijke toename van hedendaagse woningen en aanpassingen aan bestaande bebouwing.

Het landelijke gebied wordt gekenmerkt door verspreide hoevebouw. De vaak historische hoeves, die in kern minimum teruggaan tot de 18de eeuw sluiten typologisch zowel aan bij het gesloten type als het type met losse bestanddelen. Daarnaast zijn er ook tal van (boeren)arbeiderswoningen van één bouwlaag.

Aansluitend bij het kanaal en de kernen hebben zich bedrijventerreinen ontwikkeld en is het landschap sterk aangetast door onder meer kleiwinning.

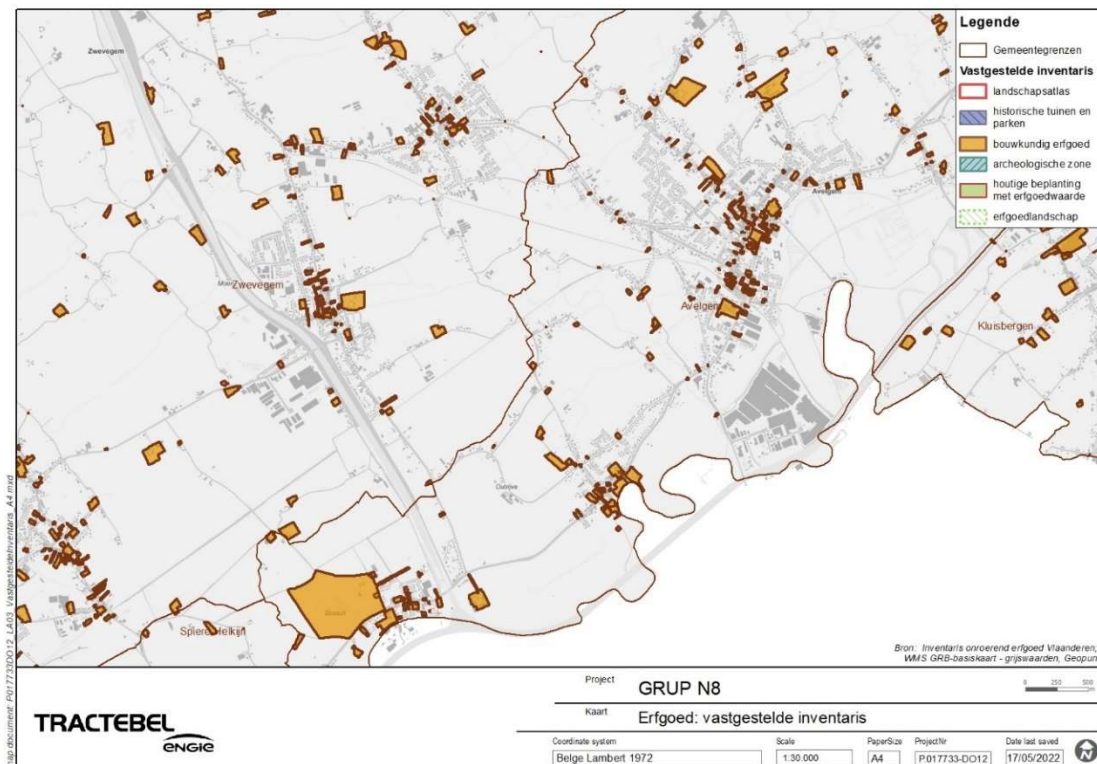
Binnen het plangebied komen inzake landschap en archeologie geen **beschermingen** voor. De spinnerij Leurent, langs de N353 te Avelgem, ook gekend als de Groote Fabrieke, is beschermd als monument (ID 11447). Deze spinnerij met zijn onmiddellijke omgeving, namelijk de directeurs- en conciërgewoning en kantoorgebouw, zijn tevens beschermd als dorpsgezicht (ID 11444).

Langs de noordwestzijde van de kern van Bossuit bevindt zich het beschermd dorpsgezicht 'Kasteeldomein van Bossuit: park en dreef' (ID 11959). In Outrijve bevindt zich het beschermd dorpsgezicht 'Parochiekerk Sint-Pieters met omgeving' (ID 13224) en 'Windmolen Decoster met omgeving' (ID 11459). Deze laatste, ook wel Tombeelmolen genoemd, is ook een beschermd monument (ID 11461).

Binnen (of grenzend aan) het plangebied komen inzake landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie verschillende **vastgestelde inventarisitems** voor, waaronder een dorpswoning (ID 27836) die zich tussen Ter Moude en de Sluislaan in de kern van Moen bevindt. Langs de Oeverlaan en de Kanaalweg bevinden zich geen vastgestelde inventarisitems. Langs de N353 bevindt zich geïnventariseerd bouwkundig erfgoed. Voor een gedetailleerd overzicht verwijzen we naar de bestaande juridische toestand (§6.2).

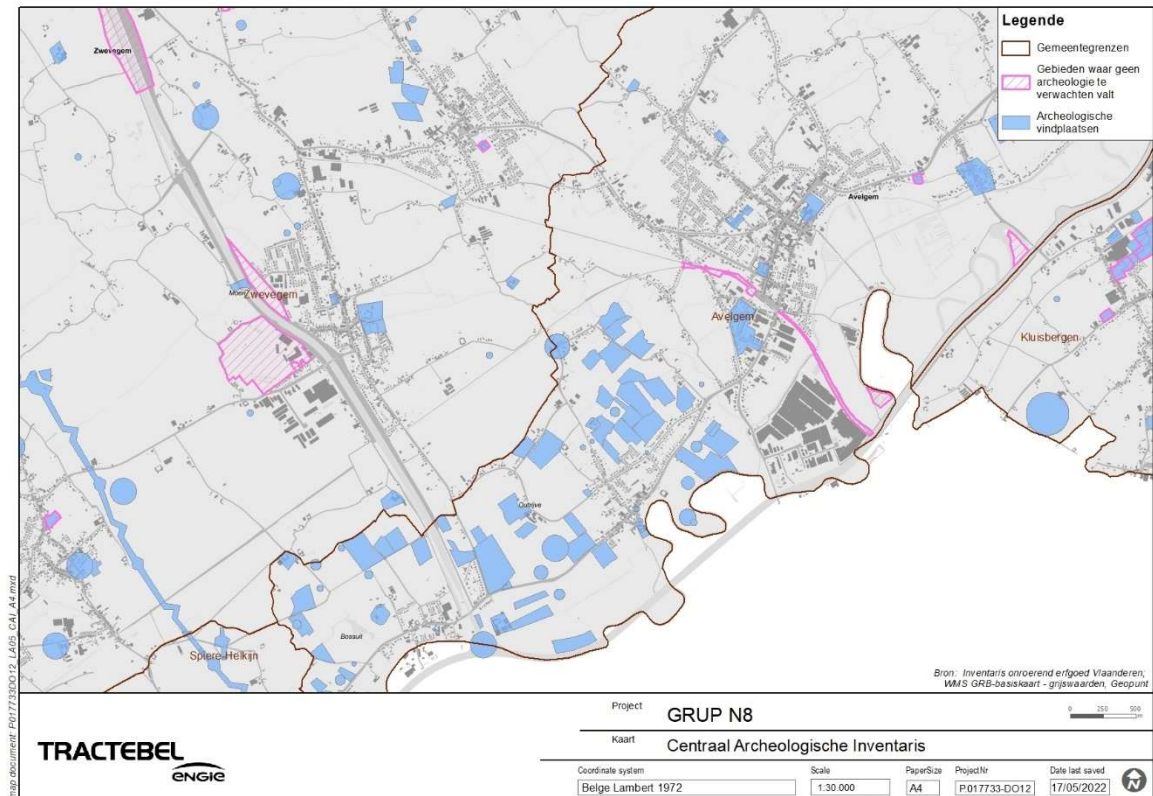
Binnen (of grenzend aan) het plangebied komt inzake landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie de volgende **wetenschappelijke inventarisitems** voor, als bouwkundig erfgoed het Kanaal Bossuit-Kortrijk (ID 127459), als landschappelijk erfgoed het Kanaal Bossuit-Kortrijk, het Sint-Pietersbrugje en het Orveytbos (ID 135156), alsook de Scheldemeanders nabij Avelgem (ID 135179), de spoorwegbedding lijn 83 Kortrijk-Ronse (ID 308046) en de spoorwegbedding lijn 85 Leupegem-Spiere (ID 308047).

Langs het plangebied bevinden zich verschillende gebieden waar **geen archeologisch erfgoed te verwachten** valt.



Vastgestelde elementen inzake archeologisch erfgoed, bouwkundig erfgoed, bouwkundig erfgoed en landschappelijk erfgoed

De centraal archeologische inventaris vermeldt verschillende gekende vindplaatsen, zoals de Keiberg (ID 76629) en de Knokkestraat, waar losse vondsten uit het middenneolithicum worden vermeld. Ook elders in het gebied werden, voornamelijk op hoger gelegen gebieden, steentijdvondsten gedaan. Het gaat daarbij in hoofdzaak om losse vondsten van lithisch materiaal.



Centraal archeologische inventaris

7 Scoping

7.1 Algemeen

De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening voorziet dat de milieubeoordeling gedurende het volledige planproces aan bod komt. Er wordt een plan-MER opgemaakt voor alle relevante disciplines. In deze scopingnota is al een inschatting gemaakt van de disciplines die uitgewerkt zullen worden in de volgende fases. Er is ook voorzien in een passende beoordeling gezien de ligging in habitatgebied.

Elk plan – en dus ook dit RUP – brengt veranderingen in de leefomgeving teweeg. De effecten van deze veranderingen op het leefmilieu kunnen te verwaarlozen, positief, maar ook negatief zijn. Het is daarom belangrijk om van RUP's de 'milieueffecten' en hun 'aanzienlijkheid' te onderzoeken op 'geïntegreerde' wijze.

De regelgeving inzake planmilieueffectrapportage is opgenomen in titel IV van het DABM (Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid, 5 april 1995 en latere wijzigingen), en bijhorende Besluiten. Het decreet verplicht dat bepaalde plannen van administratieve overheden van gewestelijk, provinciaal of lokaal niveau worden onderworpen aan een milieueffectenonderzoek, vooraleer zij definitief worden goedgekeurd. Wie een plan met mogelijk aanzienlijke milieueffecten wil opmaken, moet eerst de milieueffecten en de eventuele alternatieven in kaart brengen.

Volgens de geldende regelgeving moet er een plan-MER voor het RUP worden opgemaakt omdat het een plan betreft inzake o.a. ruimtelijke ordening, het geen klein gebied op lokaal niveau of kleine wijziging betreft, aanzienlijke effecten vooraf niet uit te sluiten zijn en dat het plan het kader kan vormen voor de latere vergunning voor projecten uit de bijlagen van het project-m.e.r.-besluit (10 december 2004 en latere wijzigingen):

Dit is een milieueffectenbeoordeling zoals bedoeld in de plan-MER-richtlijn. De term '**geïntegreerd milieuonderzoek**' wordt echter bewust verkozen omdat deze term aangeeft dat de evaluatie van effecten parallel verloopt aan de planontwikkeling. De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening voorziet dat de milieubeoordeling gedurende het volledige planproces aan bod komt. Gezien de plandoelstellingen wordt ervan uitgegaan om een volwaardig plan-MER met alle relevante disciplines uit te werken in de volgende fases.

In de startnota wordt de eerste stap van het milieuonderzoek gezet, de '*scoping*'. Dit wil zeggen dat we voor het planvoornemen dat in de startnota is opgenomen bekijken wat de (theoretische) effecten op het milieu kunnen zijn, of deze effecten relevant zijn, en zo ja of ze relevant genoeg zijn om mee te nemen in het verdere milieuonderzoek tijdens het planproces.

De milieueffecten van de planingrepen zullen worden onderzocht ten aanzien van de referentietoestand(en), en dit voor de verschillende relevante disciplines. Dit onderzoek gebeurt door erkende onafhankelijke deskundigen. Indien er negatieve effecten optreden, kunnen de deskundigen milderende maatregelen of monitoring voorstellen.

De **planingrepen** zijn de wijzigingen die door het plan (kunnen) gebeuren.

De wijzigingen worden bekeken ten opzichte van verschillende **referentiesituaties**. De referentiesituatie is de toestand van het milieu die als vergelijkingsbasis dient voor het beschrijven en beoordelen van de impact van een plan. De referentiesituatie is dus de toestand van de omgeving in het referentiejaar in afwezigheid van het plan. Als de referentiesituatie in de toekomst ligt, bepalen de autonome en gestuurde ontwikkelingen (beslist beleid) mee hoe die referentiesituatie er uit ziet.

Voor het GRUP N8 Zwevegem-Avelgem zullen twee referentiesituaties in beschouwing genomen worden:

- De bestaande toestand op het terrein (de feitelijke toestand);
- De planologische toestand (de toestand conform huidig geldende bestemmingen en hun voorschriften, het gewestplan).

Alle effecten die optreden zullen beoordeeld worden ten opzichte van deze referentiesituaties. Er wordt met andere woorden nagegaan wat de effecten zullen zijn van het plan op ogenblik x in de toekomst, rekening houdend met het reeds besliste beleid dat (onafhankelijk van het plan) op dat ogenblik zal gerealiseerd zijn.

De **ontwikkelingsscenario's** omvatten geplande ontwikkelingen die nog geen beslist beleid zijn of die nog niet zullen gerealiseerd zijn in het referentiejaar. Voor ontwikkelingsscenario's wordt nagegaan of de plannen invloed hebben op elkaar, of er effecten van beide plannen zijn die elkaar versterken of verzwakken.

De effecten worden onderzocht voor verschillende **milieudisciplines**. Afhankelijk van de planingrepen kunnen effecten optreden in de disciplines Mobiliteit, Geluid en trillingen, Lucht, Bodem, Water, Biodiversiteit, Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie, Mens – ruimtelijke aspecten en Mens-gezondheid. In de scoping wordt nagegaan in welke disciplines effecten kunnen verwacht worden. Daarbij worden niet enkel de effecten die optreden in het onderzoeksgebied, maar ook de effecten die door het plan op andere plaatsen kunnen optreden, onderzocht. De klimaataspecten worden afzonderlijk behandeld onder de vorm van een klimaatreflex.

Het **studiegebied** wordt bepaald door de indicatieve (mogelijks te verwachten) effectafstanden van de ingrepen ten aanzien van haar omgeving. De effectafstanden worden bepaald door de kenmerken van de effectgroep en de functies in de ruimere omgeving ten aanzien waarvan deze bepaald worden, zoals bewoonde gebieden, recreatiegebieden, openbare nutsvoorzieningen, Het studie gebied is dus verschillend zijn voor de diverse disciplines en effecten.

Er worden voor dit plan geen **grensoverschrijdende effecten** verwacht.

Het plan-MER zal aangeven welke de **leemten in de kennis** zijn die tijdens het uitvoeren van het milieueffectenonderzoek werden vastgesteld. Deze leemten kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op de concrete inrichting van het plangebied, maar kunnen ook betrekking hebben op de gebruikte methode en het inzicht in het milieueffectenonderzoek. Het plan-MER zal aangeven hoe met deze leemten is omgegaan en hoe zij kunnen doorwerken in de verdere besluitvorming.

Iedere discipline wordt uitgewerkt door een door de overheid erkende onafhankelijke **deskundige**. Er wordt eveneens advies gevraagd aan de relevante administraties. De richtlijnboeken fungeren hierbij als leidraad voor de deskundigen, waarbij de methodiek wordt aangepast en afgestemd op het voorliggend plan.

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.

Sommige maatregelen zijn afhankelijk van of en hoe de effecten zich juist zullen manifesteren. Een aantal milieuaspecten vereisen verdere opvolging of **monitoring**.

Het plan-MER zal in een **discipline-overschrijdende samenvatting** aangeven wat de verwachten gevolgen voor het milieu zijn, en hoe en in welke mate de voorgestelde maatregelen kunnen voorkomen of milderden. De milderende maatregelen zullen eveneens in één overzichtelijke tabel opgelijst worden. Bij de milderende maatregelen zal aangegeven worden hoe deze zullen/kunnen doorwerken.

Het plan-MER zal ook een **niet-technische samenvatting** bevatten, als een afzonderlijk leesbaar deel, waar de essentie van de overige delen beknopt en correct worden weergegeven.

In functie van een gericht en kwaliteitsvol milieueffectenonderzoek, moet er eerst een scoping uitgevoerd worden, o.b.v. het planvoornemen en de alternatieven, naar de relevantie van de milieudisciplines en de effectgroepen hierin.

In deze startnota worden de uitgangspunten en de onderzoeksmethodologie (op hoofdlijnen) voorgesteld die gehanteerd zullen worden in het latere milieueffectenonderzoek:

- Planingrepen
- Referentiesituaties en ontwikkelingsscenario's
- Onderzoek te verwachten effecten
- Overzicht te onderzoeken disciplines en effecten

Tijdens het verdere planproces zal deze scoping bijgestuurd worden waar nodig. Dit betekent dat bijkomende effectgroepen kunnen onderzocht worden, of effectgroepen niet meer als relevant voor (verder of gedetailleerder) onderzoek op planniveau worden geacht. Tevens kan het detail van het onderzoek wijzigen, in functie en op maat van nieuwe inzichten.

7.2 Planingrepen en hun relatie tot de effectgroepen

Dit plan zal, afhankelijk van de locatie en het gekozen alternatief, volgende planingrepen mogelijk maken:

- A. Behouden / (her)aanleggen / wijzigen / verwijderen van wegenis voor gemotoriseerd verkeer;
- B. Behouden / aanleggen / verwijderen van een brug of tunnel ter hoogte van de oude spoorwegbedding;
- C. Behouden / (her)aanleggen / wijzigen / verwijderen van zachte verbindingen;
- D. Behouden / (her)aanleggen / wijzigen / verwijderen van ecologische infrastructuur;
- E. Behouden / (her)aanleggen / wijzigen / verwijderen van natuur- en parkgebied;
- F. Verwijderen van woningen, bedrijfsgebouwen, parkings en tuinen;
- G. Verwijderen van agrarisch gebied;

7.3 Studiegebied

Het **studiegebied** is het gebied waarbinnen zich mogelijk effecten kunnen voordoen. Dit omvat minstens het plangebied, maar kan ook groter zijn, afhankelijk van de lokalisatie en de invloedssfeer van de te verwachten betekenisvolle effecten. Voor de volgende disciplines is het studiegebied ruimer dan het plangebied:

- Bodem. Het studiegebied wordt bepaald door het gebied waar veranderingen van het bodemgebruik kunnen optreden, inclusief een zone waar de bodem kan beïnvloed worden door o.a. verspreiding van verontreinigende stoffen, graafwerken, stapelplaatsen (werfzone).
- Water (waterkwaliteit, afvoergedrag water, grondwater). Het studiegebied omvat de zone van het plangebied, uitgebreid met alle (delen van) oppervlaktewateren die een kwalitatieve of kwantitatieve invloed kunnen ondervinden van het plan. Wat betreft de impact van bemalingen, meestal zijn deze tijdelijk of kunnen ze in principe door middel van bouwtechnische maatregelen sterk worden beperkt.
- Biodiversiteit. Het studiegebied omvat de omliggende leefgebieden die met het plangebied in 'verbinding' staan, alsook de zones waar een wijziging in verstoringseffecten kan optreden.
- Landschap (landschapsstructuur, visuele kwaliteit). Het studiegebied omvat het gebied waarbinnen een verstoringseffect op het landschap (verstoring van de structuurkenmerken van het landschap, de erfgoedwaarden of visuele verstoring,) kan optreden (ca. 1 km rondom plangebied).
- Mobiliteit. Het studiegebied omvat het gebied waar een wijziging kan optreden in de verkeersstromen en het verkeerskundig functioneren van het netwerk ten gevolge van het plan. Het studiegebied strekt zich hierdoor uit tot ver buiten het plangebied.
- Geluid en trillingen. Het studiegebied omvat het gebied waar een wijziging kan optreden op het geluidsklimaat ten gevolge van het plan.
- Lucht. Het studiegebied omvat het gebied waar de emissies gelinkt aan het plan een impact kunnen hebben op de concentraties van de omgevingslucht.
- Mens-ruimte. Het studiegebied omvat de omgeving rondom het plangebied waar een wijziging verwacht wordt in de wisselwerking met de ruimtelijke context.
- Mens-Gezondheid: Het studiegebied omvat het gebied waar de emissies gelinkt aan het plan een impact kunnen hebben op de concentraties van de omgevingslucht en het geluidsklimaat.

Indien uit het onderzoek blijkt dat er zich effecten kunnen voordoen in een ruimer gebied, zal het studiegebied uitgebreid worden.

7.4 Referentiesituaties en ontwikkelingsscenario's

7.4.1 Referentiesituaties

In een milieueffectrapport wordt het relatieve belang van de effecten van de verschillende alternatieven ingeschat door de situatie die ontstaat als de alternatieven worden uitgevoerd, te vergelijken met de situatie die ontstaat als het plan niet wordt uitgevoerd. Voor voorliggend plan worden twee referentiesituaties gehanteerd: referentiesituatie 1 waarin het huidige gebruik verdergezet wordt (de bestaande situatie), en referentiesituatie 2 waarin de huidige juridische bestemming gerealiseerd wordt. Beide referentiesituaties zijn niet voor elke discipline relevant.

Er wordt in de disciplines telkens aangegeven welke referentiesituatie(s) gehanteerd zal (zullen) worden.

De beschrijving van de effecten van het plan moet gebeuren in de context van de omgevings situatie die zich voordoet op het moment dat het plan is afgewerkt. Immers, zolang het plan niet is afgewerkt, komen ook niet alle effecten op het milieu tot uiting. Het jaar waarin de effecten worden verondersteld zich voor te doen, en dat dus als basis van de vergelijking dient, wordt het referentiejaar genoemd.

Om een correcte vergelijking mogelijk te maken, moet de referentiesituatie op eenzelfde manier gedefinieerd worden als het plan en zijn alternatieven. De referentiesituatie is dus de situatie in het referentiejaar, zonder uitvoering van het plan, wel rekening houdend met beslist beleid en autonome evolutie. Als referentiesituatie geldt hier een situatie waarbij voor de Sluislaan de verbrede wegstroken/uitwijkstroken verwijderd zijn, en er dus bij ligt zoals in 2012. En waarbij de huidige verkeersintensiteiten worden gebruikt om de mobiliteitseffecten in te schatten.

In deze milieubeoordeling wordt uitgegaan van 2030 als referentiejaar, vanwege de beschikbare data van de verkeersintensiteiten voor het studiegebied uit het regionale verkeersmodel voor dat jaar.

7.4.2 Ontwikkelingsscenario's

Op dit ogenblik is er één planningsproces lopende die als ontwikkelingsscenario zal behandeld worden. Indien tijdens de opmaak van het MER evoluties plaatsvinden in deze plannen of extra ontwikkelingsscenario's aan de orde zijn, zullen deze eveneens meegenomen worden.

7.4.3 Project Kanaal Bossuit-Kortrijk

In §2.4.7 is dit project reeds toegelicht.

7.4.4 Te verwachten effecten

De milieubeoordeling heeft tot doel na te gaan welke de mogelijke milieueffecten van het voorgenomen plan zijn en die zo mogelijk te vermijden of te remediëren. In het plan-MER wordt in de eerste plaats gefocust op de milieueffecten die optreden ten gevolge van de realisatie van de nieuwe planologische bestemmingen die voorzien worden in het GRUP. De milieueffecten ten gevolge van werkzaamheden in de aanlegfase worden slechts in aanmerking genomen indien er kans is op permanente effecten.

Voor elk van de planingrepen wordt aangegeven op welke effectgroep zij invloed hebben en wat er relevant is om verder te onderzoeken in het plan-MER. De verder te onderzoeken effecten worden in **rood en vet** aangegeven.

O = zeker te onderzoeken

- Milieuaspecten waarvoor de zekerheid moet verkregen worden dat er geen aanzienlijke effecten zijn, minstens dat er geen betere alternatieven voorhanden zijn (Natura 2000);
- Milieuaspecten die mede bepalend (kunnen) zijn voor de keuze tussen alternatieven (locaties, tracés, programma...);
- Milieuaspecten waarvoor potentieel belangrijke directe effecten niet evident/voor de hand liggend op projectniveau kunnen worden gemilderd via een standaardaanpak (handreikingen, omzendbrieven, watertoets, normering VLAREM).

M = mogelijk te onderzoeken (= te onderzoeken, tenzij ze worden aangepakt op plan- of projectniveau)




- Milieuaspecten waarvoor een evidente doorvertaling op planniveau wordt opgenomen (bv. Seveso bedrijven niet mogelijk, bepaalde activiteiten uitsluiten, weg enkel in tunnel...);
- Milieuaspecten die niet relevant zijn op planniveau/niet bepalend zijn voor keuzes op planniveau en afdoende op projectniveau kunnen worden geregeld.



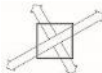
N: niet te onderzoeken



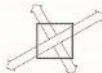
- Milieuaspecten met zeer beperkte effecten.



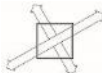
De effecten op klimaat zullen niet onderzocht worden in een afzonderlijke discipline. Wel zal in een afzonderlijk hoofdstuk klimaatreflex aangegeven worden wat de impact van het plan is op het klimaat, waaronder welke in de disciplines onderzochte effecten een invloed hebben op het klimaat, hetzij als het vergroten of beperken van klimaateffecten, hetzij als aanpassing aan de te verwachten klimaateffecten.



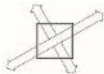
Matrix van ingrepen en effecten

		IN HET PLANGEBIED 	NAAR EN VAN OMGEVING 	OP NETWERKEN 
BODEM				
Structuur- en profielwijziging	Graafwerken kunnen aanleiding geven tot verstoring van het oorspronkelijke bodemprofiel of structuurwijziging teweeg brengen. De aanwezige leembodems zijn gevoelig voor verdichting. Er zijn geen waardevolle bodems in het plangebied aanwezig.	O		
Wijziging bodemstabiliteit (incl. erosie en grondverschuiving)	Het plangebied is erosiegevoelig. De aanleg van een nieuwe brug/tunnel kan de bodemstabiliteit beïnvloeden.	O	Bij bemalingen is er een risico op bodemzettingen. De aanwezige leembodems zijn gevoelig voor zettingen.	M
Aantasting bodemhygiëne / Wijziging bodemkwaliteit	Uit de beschrijving van de bestaande feitelijke toestand blijkt dat er verschillende OVAM-bodemonderzoeken zijn uitgevoerd in het verleden. Het betreft hier zowel oriënterende en beschrijvende bodemonderzoeken als bodemsaneringsprojecten en eindevaluaties. Planingrepen waarbij er effectief gewerkt zal worden in de bodem brengen dus een zeker risico op verspreiding van bodemverontreiniging met zich mee. De risico's op nieuwe verontreinigingen worden als verwaarloosbaar beschouwd.	O	In de directe omgeving zijn enkele bodemonderzoeken uitgevoerd. Het plan heeft een mogelijke impact op de grondwaterstroming (zie disc. Water), waardoor er een mogelijk risico op het verspreiden van bestaande verontreinigingen wordt verwacht.	M
Wijziging bodemgebruik en bodemgeschiktheid	Alle planingrepen kunnen leiden tot een wijziging in bodemgebruik.	O		
Wijziging bodemvochtregime (wordt samen besproken met effectgroepen oppervlaktewater- en grondwaterkwantiteit; disc. Water)	Bijkomende verharding kan leiden tot veranderingen van het bodemvochtgehalte in de nabije omgeving van de nieuwe verharding, bv. door hogere piekafvoeren in het waternetwerk als gevolg van een gewijzigde afstroming. Daarnaast kunnen ondergrondse constructies een impact hebben op de grondwaterstroming, met een mogelijke impact op het bodemvochtgehalte.	O		

	IN HET PLANGEBIED 	NAAR EN VAN OMGEVING 	OP NETWERKEN 
	Het plan heeft geen impact op het overstromingsregime.		
WATER			
Wijziging afvoergedrag en kwantiteit oppervlaktewater	Het plangebied is gelegen in mogelijk en effectief overstromingsgevoelig gebied. Het vergraven (uitgraven en ophogen) van terreinen kan het waterbergend vermogen wijzigen. Een afname van het waterbergend vermogen dient hierbij gecompenseerd te worden.	O	
Wijziging structuurkwaliteit oppervlaktewater	Het plan voorziet geen directe ingreep aan waterlopen.	N	
Wijziging oppervlaktewaterkwaliteit	Het plan voorziet geen bijkomende puntbronnen. De aanwezigheid van een weg met gemotoriseerd verkeer gaat wel gepaard met diffuse verontreiniging (strooizouten, slijtage banden, ...)	O	Het plan heeft geen impact op het rioleringsnetwerk (aantal overstorten). N
Wijziging grondwaterkwantiteit	De oppervlaktes aan verharding zullen toenemen, wat een impact heeft op de infiltratie van het hemelwater naar het grondwater. Voor de realisatie van het plan is lokaal mogelijk bemaling tijdens de aanleg noodzakelijk.	O	De ingrepen in het plangebied kunnen een effect hebben op de grondwaterstanden buiten het plangebied. O
Wijziging grondwaterkwaliteit	zie wijziging bodemkwaliteit	O	zie wijziging bodemkwaliteit M
BIODIVERSITEIT			
Ruimtebeslag	Het plangebied is deels binnen een speciale beschermingszone en VEN-gebied gelegen. De wijziging in bodemgebruik zorgt voor een verlies of winst aan eco- en biotopen, wat een impact kan hebben op de doelstellingen die in deze gebieden bereikt willen worden.	O	
Versnippering			Het verlies of winst aan vegetaties kan een impact hebben op de connectiviteit tussen natuurgebieden. O
Eutrofiëring en verzuring	De aanleg van een nieuwe weg zorgt voor een verschuiving van het gemotoriseerd verkeer en de	O	De aanleg van een nieuwe weg zorgt voor een verschuiving van het gemotoriseerd verkeer en de O

	IN HET PLANGEBIED 	NAAR EN VAN OMGEVING 	OP NETWERKEN 	
	bijbehorende emissies, waardoor een wijziging van de vermistende of verzurende deposities ter hoogte van het Habitatrictlijn- en VEN-gebied kan optreden.	bijbehorende emissies, waardoor een wijziging van de vermistende of verzurende deposities ter hoogte van een Habitatrictlijngebied of VEN-gebied kan optreden.		
Wijziging van de (grond)waterstand	Een wijziging van de grondwaterstand, zie discipline water, kan een impact hebben op de voorkomende vegetaties.	M Een wijziging van de grondwaterstand, zie discipline water, kan een impact hebben op de voorkomende vegetaties.	M	
Wijziging van de hydrologie van een oppervlaktewaterlichaam	Een wijziging van de hydrologische kenmerken van de aanwezige waterlopen, zie discipline water, kan een impact hebben op de voorkomende vegetaties en leefgebied van soorten.	M Een wijziging van de hydrologische kenmerken van de aanwezige waterlopen, zie discipline water, kan een impact hebben op de voorkomende vegetaties en leefgebied van soorten.	M	
Verontreiniging	zie wijziging bodemkwaliteit en oppervlaktewaterkwaliteit Het gebruik van strooizouten kan leiden tot verontreiniging.	O zie wijziging bodemkwaliteit en oppervlaktewaterkwaliteit	M	
Verstoring	Het plangebied is deels binnen een speciale beschermingszone en VEN-gebied gelegen. De te behouden en nieuw te realiseren groenstructuren zullen een ecologische waarde ontwikkelen. De aanwezige activiteiten (met name visuele verstoring en lichtverstoring) kunnen een belangrijk knelpunt voor fauna zijn. Onderzocht moet worden of binnen het plangebied hieromtrent randvoorwaarden nodig zijn.	O Het plangebied grenst aan een speciale beschermingszone en VEN-gebied. De aanwezige activiteiten (met name visuele verstoring en lichtverstoring) kunnen een belangrijk knelpunt voor fauna zijn. Onderzocht moet worden of binnen het plangebied hieromtrent randvoorwaarden nodig zijn.	O	
LANDSCHAP				
Structuur- en relatiewijzigingen				O Het plangebied bevindt zich in het traditionele landschap 'Westelijk deel van het lemig Schelde-Leie interfluvium' in de Zandleem- en leemstreek. De aanleg van een nieuwe weg kan de landschapsstructuur en landschappelijke relaties beïnvloeden.
Wijziging erfgoedwaarde – landschappelijk erfgoed	Het plangebied is niet beschermd of vastgesteld als landschapsatlasrelict. De spoorwegbedding lijn 83 is wel op de wetenschappelijke inventaris aangeduid	O Ook de ruimere omgeving is niet beschermd of vastgesteld als landschapsatlasrelict. De spoorwegbedding lijn 85 is wel op de	O	

	IN HET PLANGEBIED 	NAAR EN VAN OMGEVING 	OP NETWERKEN 	
	als landschappelijk erfgoed element en de omgeving van het Kanaal Bossuit-Kortrijk, Sint-Pietersbrugje en Orveybos als landschappelijk erfgoed geheel.	wetenschappelijke inventaris aangeduid als landschappelijk erfgoed element en de omgeving van het Kanaal Bossuit-Kortrijk, Sint-Pietersbrugje en Orveybos als landschappelijk erfgoed geheel.		
Wijziging erfgoedwaarde – bouwkundig erfgoed	In het plangebied komt vastgesteld bouwkundig erfgoed voor.	O	In de directe omgeving komt vastgesteld bouwkundig erfgoed voor, waar er een risico is op indirecte effecten (o.a. context verlies).	O
Wijziging erfgoedwaarde – archeologisch erfgoed	Het plan voorziet beperkte reliëfwijzigingen en de aanleg van ondergrondse constructies.	O	Een impact op de grondwaterstand kan een impact hebben op het archeologisch erfgoed.	M
Wijziging perceptieve kenmerken			De herinrichting van het plangebied zal een impact hebben op de visuele kwaliteit van het gebied.	O
MENS – RUIMTELIJKE ASPECTEN				
Ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context			De aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg wijzigt de wisselwerking van de verkeersstructuur in realiteit tot de omgeving.	O
Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit	Alle planingrepen kunnen leiden tot een wijziging in het ruimtegebruik.	O	Het plan wijzigt de ontsluiting van het gebied en daarmee ook de gebruikskwaliteit van de aangrenzende woningen en landbouwgebied.	O
Ruimtebeleving	De herinrichting van het plangebied zal een impact hebben op de ruimtebeleving van het gebied	O	De herinrichting van het plangebied zal een impact hebben op de ruimtebeleving vanuit het landschap	O
MENS - MOBILITEIT				
Functioneren verkeerssystemen	Het plan voorziet een wijziging aan het verkeersnetwerk voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer.	O		Het plan genereert geen extra verkeer ten opzichte van de bestaande toestand. De aanleg van een nieuwe weg heeft wel een verkeersaantrekkende werking.
Verkeersleefbaarheid	De wijziging in het functioneren van de verkeerssystemen heeft een impact op de verkeersleefbaarheid.	O	De wijziging in het functioneren van de verkeerssystemen heeft een impact op de verkeersleefbaarheid.	O
GELUID EN TRILLINGEN				
Wijziging geluidsklimaat	Een nieuwe weg kan leiden tot wijziging verkeerscirculatie, doorstroming en van afgelegde kilometers en doorstroming en dus wijziging	O	Een wijziging van de verkeerscirculatie en de locatie van de emissies heeft een impact op het geluidsklimaat.	O

	IN HET PLANGEBIED 		NAAR EN VAN OMGEVING 		OP NETWERKEN 	
	emissies, zowel naar grootte als naar locatie van ontstaan, dus ook wijziging lokale geluidskwaliteit					
Trillingshinder en -schade	Vrachtwagenverkeer kan gepaard gaan met trillingshinder. Een nieuwe weg voor vrachtverkeer kan hierdoor leiden tot lokale trillingshinder of -schade	O	Een wijziging van de route voor vrachtverkeer kan ook voor een wijziging van het risico op trillingshinder of -schade zorgen.	O		
LUCHT						
Wijziging luchtkwaliteit	Een nieuwe weg kan leiden tot wijziging verkeerscirculatie, doorstroming en van afgelegde kilometers en doorstroming en dus wijziging emissies, zowel naar grootte als naar locatie van ontstaan, dus ook wijziging lokale luchtkwaliteit	O	Een wijziging van de verkeerscirculatie en de locatie van de emissies heeft een impact op de luchtkwaliteit.	O		
MENS – GEZONDHEID EN VEILIGHEID						
Gezondheidsimpact t.g.v. luchtverontreiniging	Zie discipline lucht	O	Zie discipline lucht	O		
Gezondheidsimpact t.g.v. geluidshinder	Zie discipline geluid	O	Zie discipline geluid	O		
Gezondheidsimpact tgv overige vormen van hinder	Er zijn geen elementen in het plan die aanleiding geven tot andere vormen van hinder (geurhinder, lichthinder, schaduw, wind ...)	N	Er zijn geen elementen in het plan die aanleiding geven tot andere vormen van hinder (geurhinder, lichthinder, schaduw, wind ...)	N		
Psychosomatische impact / Sociaal veiligheidsgevoel	Het aantal passanten, het overzicht op de terreinen, ... wijzigt niet.	N	Het aantal passanten, het overzicht op de terreinen, ... wijzigt niet.	N		
Externe veiligheid - risico installaties	Het plan voorziet geen Seveso-inrichtingen of de opslag, gebruik of vervoer van gevaarlijke stoffen.	N	In de omgeving zijn geen Seveso-inrichtingen of risico-leidingen aanwezig	N		

7.5 Overzicht te onderzoeken disciplines en effectgroepen

Op basis van de ingreep-effectmatrix wordt er dieper ingegaan op de te onderzoeken effecten in de relevante disciplines.

7.5.1 Discipline Mobiliteit

De volgende effectgroepen worden als relevant beschouwd voor verder onderzoek, zoals aangegeven in de ingreep-effectmatrix:

- *Effecten op de afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer op de hoofdstructuur*
Aangezien dit aspect een grote impact heeft op de andere te onderzoeken effecten, wordt dit als eerste bekeken. We bestuderen hierbij de globale doorstroming van het gemotoriseerd verkeer en dit zowel op het netwerk als geheel (voertuigverliesuren, reistijdverhouding) als voor de specifiek relevante kruispunten.
- *Effecten op de opbouw en inrichting van de netwerken voor de verschillende modi*
De aantrekkingskracht van de verschillende modi wordt bepaald door de werking van de netwerken als een geheel, waarbij specifieke knelpunten (barrières, onveilige punten) een grote verstoring kunnen teweegbrengen. Bij auto- en vrachtverkeer leiden problemen in het netwerk vaak tot sluipverkeer, bij de overige modi heeft dit vooral impact op de attractiviteit van de modus (en dus de shift terug naar autoverkeer)
- *Effecten op de leefomgeving*
De doorstroming enerzijds en de organisatie van en interactie tussen de netwerken hebben een gecombineerd effect op de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid, die samen de kwaliteit van de leefomgeving (vanuit mobiliteitsoogpunt) bepalen. Deze worden bijgevolg besproken over de verschillende modi heen.

Om de impact van de nieuwe verbinding op het verkeersnetwerk, en dus op afgeleide aspecten zoals verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid, te kennen wordt gebruikt gemaakt van een op maat van het project afgestemd verkeersmodel. Concreet wordt vertrokken van het regionale verkeersmodel waaruit een uitsnede wordt genomen en dat verder wordt verfijnd / geüpdatet door (o.a.) bijkomende kalibratie te voorzien op basis van recente (juni 2023) en specifiek voor het project in uitgevoerde verkeerstellingen.

In het verkeersmodel wordt zowel de situatie zonder nieuwe verbinding (referentiesituatie) als de situatie met nieuwe verbinding doorgerekend zodat de impact van de nieuwe verbinding op het verkeersnetwerk in beeld kan worden gebracht. De door het model berekende verkeersstromen betreffen ook de input voor de aan de verkeersstromen gerelateerde disciplines lucht en geluid.

Het verkeersmodel zal in het MER worden ingezet om zowel de verkeersintensiteiten per as in kaart te brengen als om de verkeersbewegingen in kaart te brengen (herkomst-bestemmingsanalyse) zodat naar voor komt welke verkeersstromen al dan niet zijn verschoven.

Beoordelingscriteria discipline Mobiliteit

Effecten	Criterium	Methodiek	Toetsingskader
Functioneren verkeerssystemen autoverkeer	- Autoverkeer: Kans op file ter hoogte van wegvakken en kruispunten, met nadruk op het functioneren van de complexen	Kwantitatieve beoordeling van de verkeersafwikkeling op wegvakken en kruispunten	Beoordeling door de deskundige op basis van: - Verliestijd - Reistijdverhouding - Afwikkelkwaliteit

Effecten	Criterium	Methodiek	Toetsingskader
Kwaliteit netwerken verschillende modi	Leesbaarheid Netwerklogica Inrichting Barrière-effecten (omrijfactoren en oversteekbaarheid)	Kwalitatieve beoordeling van de kwaliteit van de netwerken voor fietsers	Beoordeling door de deskundige op basis van: - logica opbouw - omwegfactoren - inrichtingseisen
		Kwalitatieve beoordeling van de kwaliteit van de netwerken voor openbaar vervoer	
		Kwalitatieve beoordeling van de kwaliteit van de netwerken voor autoverkeer	
		Kwalitatieve beoordeling van de kwaliteit van de netwerken voor vrachtverkeer	
Impact op de leefomgeving	Verkeersleefbaarheid	Kwantitatieve toetsing gereden, vracht- en PAE- kilometers op het onderliggende wegennet	Beoordeling door de deskundige op basis van voertuigkilometers, context en wegtype
	Veiligheid	Kwalitatieve beoordeling van de kwaliteit van het wegennet op basis van het aantal voorkomende conflicten en hun inrichting.	Beoordeling door de deskundige op basis van aantal conflicten en inrichting.

7.5.2 Discipline Geluid en Trillingen

De volgende effectgroepen worden als relevant beschouwd voor verder onderzoek, zoals aangegeven in de ingreep-effectmatrix:

- Wijziging geluidsklimaat
- Trillingshinder- en schade

De bepaling van de toekomstige geluidsbelasting bij uitvoering van de planalternatieven geschiedt aan de hand van de herverdeling van het wegverkeer op het verkeersnetwerk voor de mogelijke oplossingsrichtingen. Geluidseffecten ten opzichte van de referentiesituatie worden vooral bekomen door aanleg van de rondweg waardoor verkeersstromen zich zullen wijzigen op de bestaande ontsluitingswegen

De effectbepaling wordt uitgevoerd aan de hand van een akoestisch rekenmodel. Bij de opbouw van het rekenmodel wordt rekening gehouden met de **inplanting van de weginfrastructuur** in de omgeving, de gegevens rond **verkeersgeneratie**, de gegevens rond **wegverharding**, het **omgevingsprofiel (topografie)**, de aanwezigheid van **gebouwen** in het studiegebied, de aanwezigheid van **geluidsschermen/grondwallen** bij de weginfrastructuur, de **bodemgesteldheid**, de **vegetatie** (indien akoestisch relevant) en de **dempingsfactoren** die aan bod komen bij de geometrische geluidsuitbreiding (afstand, lucht, meteo). Er wordt aldus een model gemaakt van de reële wereld door gebruik te maken van verschillende data in lagen die elkaar complementeren. Deze data (afkomstig uit verschillende bronnen) voor de opbouw van het geluidsmoedel wordt gecontroleerd, geconverteerd en ingevoerd in het rekenprogramma, voorzien van bijkomende informatie, enz.

De geluidsberekening wordt uitgevoerd op basis van de **Nederlandse rekenmethode, gepubliceerd in het 'Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaï 2012'**, genoemd **standaard rekenmethode SRM II met aanpassing van de wegdekcorrectietermen voor Vlaanderen**. De toepassing van deze methodiek wordt eveneens geadviseerd in het geactualiseerde MER-richtlijnenboek voor de discipline geluid en trillingen t.a.v. een plan-MER Weginfrastructuur.

De berekeningsresultaten geven voor de omgeving de te verwachten geluidsbelasting door wegverkeersgeluid (rekenparameter conform het toetsingskader - Lden en Lnight). De resultaten worden gepresenteerd d.m.v. de geluidscontourenkaarten en de berekende bijdrage aan wegverkeersgeluid in punten (gevelbelasting aan woningen in de geïmpacteerde zone).

De effecten aan wegverkeersgeluid in het studiegebied van de geplande situatie ten opzichte van de referentiesituatie worden visueel verduidelijkt door verschilkaarten waarop deelgebieden met toe- of afnames zichtbaar worden gemaakt.

Een significantiekader voor wegverkeersgeluid werd niet opgenomen in het geactualiseerde MER-richtlijnenboek, discipline geluid en trillingen. De significantie van een plan hangt ten eerste af van de evolutie van het omgevingsgeluid vóór en na uitvoering van het plan. De effectbeoordeling vertrekt van het berekend verschil in Lden- en Lnight-niveau tussen de geplande situatie en de referentiesituatie. Dit verschil (toe- of afname) levert in elk punt van het studiegebied een zogenaamde tussenscore op. Het principe van tussenscore is overeenkomstig met het significantiekader voor industriële project-MER's opgenomen in het geactualiseerde MER-richtlijnenboek, discipline geluid en trillingen. Vervolgens wordt met de berekeningsresultaten voor de geplande situatie nagegaan of het wegverkeersgeluid na realisatie kan voldoen aan de officieuze gedifferentieerde referentiewaarden voor wegverkeersgeluid in zijn wegcategorie (: discussienota 19/09/2008 Milieukwaliteitsnormen Omgevingslawaaai, Vlaamse Overheid-dept. LNE) en wordt de eindscore bekomen waaraan indien nodig milderende maatregelen worden gekoppeld.

In het significantiekader dat zal gebruikt worden, is het onderscheid tussen nieuwe en bestaande wegen niet relevant, in de zin dat niet het statuut van de weg, maar het geluidsniveau vóór maatgevend is.

Met betrekking tot trillingshinder en -schade zal de deskundige een kwalitatieve afweging maken of mogelijke trillingshinder kan optreden of niet. Trillingsmetingen worden niet voorzien. De parameter die van belang is, is de afstand tot de dichtstbijzijnde bewoning en/of gevoelige receptoren. Voor wegverkeer kan aangenomen worden dat, indien de afstand groter is dan 110 m, de trillingsniveaus in het meest negatieve geval, beneden de gevoeligheidsdrempel voor trillingen bij mensen liggen en er bijgevolg geen relevante effecten zullen optreden. In het trillingsonderzoek wordt een screening uitgevoerd.

7.5.3 Discipline Lucht

De volgende effectgroepen worden als relevant beschouwd voor verder onderzoek, zoals aangegeven in de ingreep-effectmatrix:

- Wijziging luchtkwaliteit: de impact van de wijziging in verkeersstromen op de luchtkwaliteit wordt onderzocht.

Op basis van prognoses inzake te verwachten emissiekengetallen en verkeersprognoses wordt een impact berekend op de plaatselijke luchtkwaliteit voor en na realisatie van het plan. De grootte van de emissies en de verspreiding ervan in het plangebied worden door een groot aantal parameters beïnvloed (weersomstandigheden, snelheid van voertuigen, aanwezige bebouwing...). De belangrijkste bronnen van luchtmissies na de planrealisatie zijn:

- Verkeersemisies op de wegen.

Voor het in kaart brengen van de emissies te wijten aan het plan wordt dan ook rekening gehouden met:

- Voorspelde verkeersstromen van de relevante wegsegmenten;
- Toekomstige emissiefactoren van het wegverkeer.

De impact na realisatie wordt vergeleken met de referentiesituatie (bij autonome ontwikkeling). Rekening houdend met de te verwachten toekomstige achtergrondconcentraties wordt een toetsing uitgevoerd ten opzichte van de luchtkwaliteitsdoelstellingen. De impactbeoordeling lucht is gebaseerd op de resultaten ter hoogte van de beoordelingspunten die in de tabellen opgenomen zijn. Relevante verschillen tussen de geplande en de referentiesituatie worden berekend met het IMPACT-model en het model CAR-Vlaanderen en worden op kaartmateriaal voorgesteld.

Als beoordelingsjaar wordt voor de toekomst de situatie in 2030 beoordeeld.

Hoger vermelde kwantitatieve evaluaties worden uitgevoerd voor alle weerhouden alternatieven, voor zover hierbij relevante verschillen te verwachten zijn. Voor situaties waarbij geen relevante verschillen te verwachten zijn, wordt een louter kwalitatieve beoordeling opgenomen.

Beoordelingscriteria voor de discipline Lucht

Effect	Criterium	Methodiek	Toetsingskader
Luchtkwaliteit	Mate waarin het plan leidt tot een toe- of afname van de luchtimmissieniveaus (EC, fijn stof en NO ₂) langsheen relevante wegsegmenten	Luchtkwaliteitsmodellering	Luchtkwaliteitsdoelstellingen
Luchtemissies (klimaatreflex)	Mate waarin het plan leidt tot wijziging emissies	Luchtkwaliteitsmodellering	afweging relatieve verschillen inzake emissies

De resultaten van de impactberekeningen worden ook gehanteerd voor de berekening van de impact op het vlak van gezondheid. Hierbij worden de resultaten beoordeeld t.o.v. de gezondheidkundige advieswaarden (GAW) i.p.v. de wettelijke grenswaarden. Specifieke aandacht wordt hierbij besteed aan de impact t.h.v. gevoelige bevolkingsgroepen (o.a. scholen). Dit dient als input voor de deskundige mens-gezondheid.

De wijziging in emissies wordt ook met behulp van het IMPACT-model vertaald naar de wijziging in vermestende en verzurende deposities, wat als input dient voor de deskundige biodiversiteit.

7.5.4 Discipline Bodem

De volgende effectgroepen worden als relevant beschouwd voor verder onderzoek, zoals aangegeven in de ingreep-effectmatrix:

- **Structuur- en profielwijziging:** er zal onderzocht worden wat de impact van het plan is op verdichting van de bodem en de verstoring van het oorspronkelijke bodemprofiel door graafwerken
- **Wijziging bodemstabiliteit:** er zal onderzocht worden wat de impact is van het plan op de stabiliteit en potentiële erosie van de bodem in het plangebied.
- **Wijziging bodemkwaliteit (bodemhygiëne):** er zal onderzocht worden wat de impact is van het plan op de bodemkwaliteit van het plangebied en de omgeving. In het verleden werden reeds een hele reeks OVAM-bodemonderzoeken uitgevoerd in het plangebied. Het risico op verspreiding van de (mogelijk) aanwezige verontreiniging ten gevolge van het plan zal

beoordeeld worden. In het MER zal ook verwezen worden naar specifieke regelgeving en richtlijnen in verband met grondverzet.

- Wijziging bodemgebruik en bodemgeschiktheid: er zal onderzocht worden wat de impact van het plan is op mogelijke toepassingen / beperkingen van het toekomstig bodemgebruik.
- Wijziging bodemvochtregime: de invloed van het plan op verdroging of vernatting van de bodem zal besproken worden binnen de effectgroepen wijziging van de oppervlaktewater- en grondwaterkwantiteit (disc. Water).

Een voorstel van de effectgroepen, criteria, methodieken en toetsingskader voor de discipline Bodem wordt weergegeven in onderstaande tabel.

Beoordelingscriteria voor de discipline Bodem

Effect	Criterium	Methodiek	Toetsingskader
Structuurwijziging	Oppervlakte zettingsgevoelige bodem, daling maaiveld	Inschatting bemalingskegel en bespreking beïnvloede zettingsgevoelige (leem)bodems en structuren (op basis van literatuurgegevens)	GIS-analyse in combinatie met expertoordeel
Profielverstoring	Oppervlakte verstoorde bodem.	Inschatting van het ruimtebeslag en overlay met bodemkaart, bodemgebruikskaart en bodembedekkingskaart	GIS-analyse in combinatie met expertoordeel
Bodemstabiliteit	Impact van het plan op de stabiliteit van de bodem.	Kwalitatieve bespreking op basis van verschillende bodemeigenschappen (profielopbouw, textuur, volumegewicht per bodemlaag, waterspanning, samendrukbaarheid van de bodemlagen, diepte van de grondwatertafel,...) en karakteristieken van het project.	Expert judgement
Impact op bodemkwaliteit (bodemhygiëne)	Interferentie met verontreinigde locaties met risico op (verspreiding van) bodemverontreiniging. Toe- of afname van verontreinigingsbronnen.	Kwalitatieve bespreking en situering op kaart	Kwalitatief expertoordeel op basis van te verwachten wijzigingen in bodemverontreiniging ten opzichte van de referentiesituatie en in functie van bemalingsconcepten en grondverzet.
	Kans op calamiteiten, ... tijdens de werkzaamheden.	Kwalitatieve bespreking	
Wijziging bodemgebruik en bodemgeschiktheid	Oppervlakte gewijzigd bodemgebruik en bodemgeschiktheid, incl. toename verharde oppervlakte.	Overlay plangebied met bodemgebruikskaart.	Interpretatie van de wijzigingen in bodemgebruik in termen van wijzigingen in bodemgeschiktheid; kwalitatief expertoordeel op basis van GIS-analyse

7.5.5 Discipline Water

De volgende effectgroepen worden als relevant beschouwd voor verder onderzoek, zoals aangegeven in de ingreep-effectmatrix:

- Wijziging grondwaterkwantiteit: de impact van ondergrondse constructies en bemalingen wordt onderzocht.
- Wijziging afvoergedrag en kwantiteit oppervlaktewater: de impact van de toename aan verharding en eventuele reliëfwijzigingen op het waterbergend vermogen worden onderzocht. Een afname van het waterbergend vermogen dient hierbij gecompenseerd te worden.
- Wijziging oppervlakte- en grondwaterkwaliteit: de impact van het gewijzigd bodemgebruik op de kwaliteit van de waterlopen en het grondwater worden onderzocht (gewijzigd afstroming hemelwater). Indien bemalingen noodzakelijk zijn voor bepaalde aanlegwerkzaamheden (bijvoorbeeld de aanleg van de nieuwe brug) wordt de impact op bestaande vervuilingen onderzocht.

De geplande situatie wordt op beschrijvende of becijferde manier voorgesteld, waar nodig verduidelijkt met figuren en kaarten. De resultaten worden getoetst aan de van toepassing zijnde wetgeving, in dit geval voornamelijk Vlare I en II, wet op de bescherming van oppervlaktewateren, grondwaterdecreet, decreet integraal waterbeleid en uitvoeringsbesluit.

Beoordelingscriteria discipline Water

Effect	Criterium	Methodiek	Toetsingskader
Wijziging grondwaterkwantiteit (bemaling, geohydrologische verstoring en gewijzigde infiltratie).	Oppervlakte van de zone met grondwaterverlaging, diepte van de verlaging. Mate van verstoring van de geohydrologie (stroming en kwel) - verminderde infiltratie	Berekening afpompingsstraal en verlaging van de grondwatertafel. Ligging in grondwaterstromingsgevoelig gebied en grondwaterkwetsbaarheid. Kwalitatieve beschrijving	Beoordeling van de effecten door de deskundige (vergelijking planalternatieven).
Wijziging grondwaterkwaliteit	Risico op verplaatsing van grondwaterverontreinigingen of grondwaterverontreiniging door calamiteiten, bemaling of afstromend wegwater.	Kwalitatieve beschrijving	Beoordeling van de effecten door de deskundige (vergelijking planalternatieven).
Wijziging oppervlaktewaterkwantiteit	Wijziging verharde oppervlakte, debiet – waterafvoercharacteristieken, overstromingsgevoeligheid (waterbergend vermogen). Noodzaak tot bijzondere maatregelen van buffering ed. Mogelijkheden voor vrijwaring/verbetering van de waterhuishouding	Inschatting gewijzigde waterstromen, debieten waterstromen, overstromingsrisico's... Kwantitatieve en kwalitatieve beschrijving.	Beoordeling van de effecten door de deskundige op basis van bestaand waterbeleid (vergelijking planalternatieven).
Wijziging oppervlaktewaterkwaliteit	Mate waarin de waterkwaliteit in het studiegebied wordt gevrijwaard of gewijzigd. Draagkracht van de waterlopen m.b.t. fysico-chemische en biologische waterkwaliteit en relatieve bijdrage van het plan voor relevante parameters (zware metalen, ...).	Kwalitatieve beschrijving	Evaluatie door de deskundige op basis van waterkwaliteitsdoelstellingen en bestaand waterbeleid (vergelijking planalternatieven).

7.5.6 Discipline Biodiversiteit

In de discipline Biodiversiteit wordt een beschrijving gegeven van alle relevante mogelijke milieueffecten op de fauna en flora die het plan teweeg kan brengen. Op niveau van het plan-MER worden **enkel permanente effecten** beoordeeld. Permanente effecten kunnen zijn het directe biotoopverlies ten gevolge van de wegaanleg of het indirecte biotoopverlies ten gevolge van stockeren van de uit te graven grond. Tijdelijke effecten worden niet beoordeeld (bijvoorbeeld het tijdelijk verwijderen van spontaan herstelbare vegetatie voor werfzones of werfwegen,...). Ook eenmalige en tijdelijke ingrepen in kwetsbare ecotopen kunnen echter permanente gevolgen hebben.

De volgende effectgroepen worden als relevant beschouwd voor verder onderzoek, zoals aangegeven in de ingreep-effectmatrix:

- Ruimtebeslag: direct eco- en biotoopverlies door aanlegwerken (bv. aanleg van infrastructuur) of directe eco- of biotoopwinst door natuurontwikkeling (bv. ruimte vrijwaren voor natuurontwikkeling);
- Versnippering: toe- of afname in barrièrewerking met een impact op de ecologische netwerkstructuur (bv. aanleg van infrastructuur en natuurontwikkeling);
- Eutrofiëring/verzuring: het plan zorgt niet voor een toename van het gemotoriseerd verkeer, wel voor een verplaatsing van het verkeer. Gezien de ligging van de beschermde natuurgebieden ten opzichte van de geplande ingrepen wordt een wijziging van atmosferische stikstofdepositie ter hoogte van deze natuurgebieden verwacht.
- Wijziging van de grondwaterstand met eco- of biotoopwijzigingen tot gevolg door wijzigingen in de waterhuishouding (bv. bemaling, wijziging grachtensysteem, wijziging grondwaterstroming tgv ondergrondse constructies);
- Wijziging van de hydrologie van een oppervlaktewaterlichaam: de (bijkomende) verharding kan gepaard gaan met een gewijzigde dynamiek van het watersysteem (waterstanden, debiet, overstromingsregime e.d.,). Daarnaast kan het plan aanleiding geven tot een wijziging in de oppervlaktewaterkwaliteit ten gevolge van run-off water en bemaling.
- Rustverstoring door geluid- en trillingshinder, licht of beweging (bv. verkeer, menselijke activiteit, straatverlichting,...).

Voor de bepaling van de mogelijke effecten op Biodiversiteit (effectvoorspelling) worden een aantal criteria gehanteerd. Per criterium wordt een bepaalde methodiek toegepast. Een overzicht van de mogelijke effecten, criteria, toe te passen methodologie en effectuitdrukking wordt weergegeven in onderstaande tabel.

Beoordelingscriteria discipline Biodiversiteit

Mogelijk effect	Criterium	Methodie van effectbepaling	Toetsingskader
Ruimtebeslag	Oppervlakte (potentieel) waardevol gebied (voor flora en/of fauna) dat zal verdwijnen of dat gecreëerd wordt	Berekening oppervlakten (ecotoopclusters, natuurtypes) via GIS overlay met (geactualiseerde) biologische waarderingskaart en vastgestelde beleidsplannen	Algemene evaluatie o.b.v. BWK en beschermingsstatuut
Versnippering	Mate van bijkomende doorsnijdingen of verbindingen; Impact inkrimping/uitbreiding migratie-, foerageer- en broedgebieden	Expertenoordeel van de wijziging in migratiemogelijkheden op basis van o.a. habitatvereisten, habitatgeschiktheid, migratiemogelijkheden en vastgestelde beleidsplannen	Algemene evaluatie o.b.v. beschermingsstatuut
Eutrofiëring/ verzuring	Wijziging in vermestende en verzurende atmosferische depositie	Expertenoordeel op basis van de (wijziging in) ecologische kwaliteit met behulp van input uit discipline lucht.	Algemene evaluatie o.b.v. BWK, beschermingsstatuut en ecosysteem-kwetsbaarheidskaart

Mogelijk effect	Criterium	Methode van effectbepaling	Toetsingskader
			eutrofiering en verzuring
Wijziging van de grondwaterstand	Wijziging in waterhuishouding (verdroging/vernatting) thv gevoelige vegetaties	Expertenoordeel op basis van de (wijziging in) ecologische kwaliteit met behulp van input uit discipline water	Algemene evaluatie o.b.v. beschermingsstatuut en ecosysteem-kwetsbaarheidskaart verdroging
Wijziging van de hydrologie van een oppervlaktewaterlichaam	Wijziging in de waterkwantiteit en -kwaliteit	Expertenoordeel op basis van de inschatting van wijziging waterstanden, -stroming, -regimes, overstromingsfrequentie en waterkwaliteit (cf. discipline Water)	Algemene evaluatie o.b.v. beschermingsstatuut
Verstoring door geluid en trillingen	Wijziging in geluids- en trillingshinder thv leefgebied geluid- of trillingsgevoelige soorten	Expertenoordeel op basis van de (wijziging in) ecologische kwaliteit met behulp van beschikbare geluidscontouren (cf. discipline Geluid)	Algemene evaluatie o.b.v. beschermingsstatuut
Verstoring door licht	Wijziging in lichthinder thv leefgebied lichtgevoelige soorten	Expertenoordeel op basis van de (wijziging in) ecologische kwaliteit	Algemene evaluatie o.b.v. beschermingsstatuut
Visuele verstoring	Wijziging in visuele hinder thv leefgebied verstoringsgevoelige soorten	Expertenoordeel op basis van de (wijziging in) ecologische kwaliteit	Algemene evaluatie o.b.v. beschermingsstatuut

7.5.7 Discipline Landschap, Bouwkundig erfgoed en Archeologie

De volgende effectgroepen worden als relevant beschouwd voor verder onderzoek, zoals aangegeven in de ingreep-effectmatrix:

1. Effectgroep structuur- en relatiewijzigingen

Deze effectgroep behandelt de ingrepen die een effect hebben op de structuur en relatie van het landschap. De bespreking is onderverdeeld in volgende aandachtspunten:

- Verwijderen of verstoren van geomorfologische elementen/ -eenheden en -processen: hierbij worden zowel de directe als indirecte effecten op de kenmerkende, zeldzame of gave geomorfologische elementen behandeld.
- Landschapsecologische verstoring: deze groep wordt slechts kort behandeld omdat deze meer uitgebreid behandeld wordt in de discipline biodiversiteit.
- Effecten van functionele versnippering van het actuele gebruik: de versnippering van het landschap en het landgebruik na uitvoering van het plan worden nagegaan.

2. Effectgroep verlies erfgoedwaarde

Voor de beschrijving wordt een opdeling gemaakt op basis van het al dan niet bekend zijn van de onderzochte erfgoedwaarde:

- Voorspelling van de effecten op gekende erfgoedelementen: dit impliceert het inschatten van het mogelijke waardeverlies;
- Voorspelling van de effecten van potentiële, maar niet gekend of niet bestudeerde erfgoedelementen: dit impliceert het inschatten van het mogelijke waardeverlies.

Door het verschil in beschikbare methodes wordt onderscheid gemaakt tussen landschappelijke, bouwkundig erfgoed en archeologische erfgoedwaarden.

3. Effectgroep wijziging perceptieve kenmerken

De impact op perspectieve kenmerken wordt bepaald op 2 niveaus:

- De ruimtelijke aantasting van landschapselementen en landschappelijke structuren. Hierbij ligt er een zekere nadruk op de ruimtelijke effecten van de ingreep. Volgende elementen komen mogelijk aan bod:
 - Absolute visueel-ruimtelijke effecten: verwijderen of toevoegen van landschapselementen.
 - Visuele kwetsbaarheid van het landschap en de inpasbaarheid van ingrepen in het landschap.
 - Veranderingen in de schaalkenmerken van het landschap.
- De zichtbaarheid van ingrepen in het landschap.

Voor de bepaling van de mogelijke effecten op het landschap (effectvoorspelling) worden een aantal criteria gehanteerd. Per criterium wordt een bepaalde methodiek toegepast. Een overzicht van de mogelijke effecten, criteria, toe te passen methodologie en effectuitdrukking wordt weergegeven in onderstaande tabel.

Hier wordt bij vermeld dat beoordelingscriteria voor landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie nooit volledig uit kwantitatieve grootheden kunnen bestaan door de complexiteit en het holistisch karakter van het studieobject. Dit is zeker het geval voor een effectbeoordeling op planniveau.

Beoordelingscriteria voor de discipline Landschap, Bouwkundig erfgoed en Archeologie

Effecten		Criterium	Methodiek	Toetsingskader
Structuur- en relatiewijzigingen		Verstoren van landschapsstructuren en relaties	Kwalitatieve benadering	Bestaande beleidsmatige waardering
Verlies erfgoedwaarde	Landschap	Verdwijnen en verstoren historische-geografische elementen en structuren.	Kwalitatieve benadering	Bestaande beleidsmatige waardering
	Bouwkundig erfgoed	Vernietiging, beïnvloeding ensemblewaarde, beïnvloeding context. Effecten via grondwater, bodem, lucht, trillingen, licht... .	Kwalitatieve benadering	Bestaande beleidsmatige waardering
	Archeologie	Fysieke aantasting door vergraving, bodemtechnische ingrepen, verandering van de grondwaterstand	Kwalitatieve benadering	Bestaande beleidsmatige waardering
Wijziging perceptieve kenmerken		Bepalen van het aantal absolute visueel-ruimtelijke effecten: verwijderen of toevoegen van landschapselementen	Op basis van plan en grondige terreininventarisatie nagaan welke landschapselementen verdwijnen/worden toegevoegd.	
		Inpasbaarheid van de ingrepen in het landschap	Kwalitatieve benadering	
		Bepalen van veranderingen in de schaal van het landschap	Kwalitatieve benadering	
		Bepalen van de zichtbaarheid van ingrepen	Analyse van de zichtbaarheid ingrepen, nieuwe of te verdwijnen landschapselementen	

7.5.8 Discipline Mens-Ruimte

De **wisselwerking met de ruimtelijke context** zal wijzigen. Er zal nagegaan worden wat het effect is van de ingrepen op de nabijgelegen kernen, de natuurlijke structuur, de agrarische structuur, op de functionele relaties... Gezien de verschillende locaties van de alternatieven is dit effect onderscheidend.

Het **ruimtegebruik en de gebruikskwaliteit** wijzigt. Er zal wegens verdwijnen op bepaalde plaatsen, en op andere nieuw aangelegd worden ten koste van ander ruimtegebruik. Ook kunnen er secundaire effecten optreden, zoals eventuele compensaties voor bos of waterbergend vermogen die plaatselijk het ruimtegebruik kunnen wijzigen. Aan de hand van gis-data en terreininventarisatie wordt onderzocht wat de wijzigingen zijn in de functionele ruimtebalans. Deze wordt niet beoordeeld: een afname van de ene vorm van ruimtegebruik betekent immers een toename van een andere. Wel vormen ze de basis voor de significantie van de gebruikskwaliteit van de verschillende functies.. Daarnaast gaan we ook mogelijkheden tot medegebruik na en de wijzigingen inzake de intensiteit van het ruimtegebruik, zoals de aanwezigheid van restruimtes, benuttingsgraad van de ruimte...

De effecten op de gebruikskwaliteit gaan dieper in op de gebruikswaarde van de aanwezige functies in en onmiddellijk grenzend aan het plangebied. De wijzigingen in het ruimtegebruik zullen ook de gebruikskwaliteit van het aangrenzend ruimtegebruik beïnvloeden, dit langs de huidige ontsluitingsroute en langs de bestaande. We onderzoeken voor de voorkomende gebruiksfuncties de hinderaspecten (vb. uitzicht, verblijfskwaliteit), veiligheidsaspecten (elementen die het sociaal veiligheidsgevoel kunnen beïnvloeden) en het effect op de organisatorische aspecten van de aangrenzende functies (bereikbaarheid, recreatief netwerk, toegankelijkheid percelen, filevorming). Het belang van de aspecten is verschillend voor de verschillende ruimtegebruiksvormen: zo is inkijk in een woning negatief, inkijk op een landbouwperceel niet. Waar nodig zal ook gebruik gemaakt worden van bijkomende informatie zoals het gebruik van een LandbouwImpactStudie (LIS) om de effecten op de het landbouwgebruik in beeld te brengen. Bij deze beoordeling is de effectieve impact op het aanwezige menselijk gebruik van belang: het aantal aanwezigen maar ook de aanwezigheid van kwetsbare groepen zijn daarbij belangrijke aspecten.

Objectieve elementen om de **ruimtebeleving** te evalueren, zijn de leesbaarheid voor de gebruikers en de aanwezigheid van aantrekkelijke elementen.

Een overzicht van de mogelijke effecten, criteria en methodologie voor de discipline mens (ruimtelijke aspecten) wordt weergegeven in onderstaande tabel.

Beoordelingscriteria voor de discipline mens (ruimtelijke aspecten)

Effectgroep	Criterium	Methode van effectbeoordeling	Toetsingskader
Ruimtelijke context	Wisselwerking met de ruimtelijke context: afstemming / inpasbaarheid in de gewenste ruimtelijke structuur	Ruimtelijke analyse	Expertbeoordeling op basis van ruimtelijke analyses en aftoetsing aan beleidsplannen
Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit	Ruimtebalans (of functioneel ruimtegebruik): gewijzigd ruimtegebruik per functie (# percelen / oppervlakte)	GIS-analyse	-
	Duurzaam ruimtegebruik; effect op medegebruik, restruimtes, toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden en intensiteit van het ruimtegebruik	Ruimtelijke analyse	Expertoordeel op basis van ruimtelijke analyses
	Gebruikskwaliteit van de aanwezige gebruiksfuncties: hinderaspecten, organisatorische en veiligheidsaspecten ten aanzien van de verschillende gebruikers.	Ruimtelijke analyse	Expertoordeel op basis van ruimtelijke analyses
Ruimtebeleving	Leesbaarheid van de ruimte	Ruimtelijke analyse	Expertoordeel op basis van ruimtelijke analyses

Effectgroep	Criterium	Methode van effectbeoordeling	Toetsingskader
	Aanwezigheid aantrekkelijke elementen	Ruimtelijke analyse	Expertenoordeel op basis van ruimtelijke analyses

7.5.9 Discipline Mens-Gezondheid

De volgende effectgroepen worden als relevant beschouwd voor verder onderzoek, zoals reeds aangegeven in de greep-effectmatrix:

- Gezondheidsimpact tgv luchtverontreiniging (relevante parameters: NO₂, PM_{2,5} en PM₁₀)
- Gezondheidsimpact tgv geluidshinder

De mogelijke effecten van lucht- en geluidsemissies zullen verder bestudeerd worden wanneer in de deeldisciplines de immissiewaarden samen met de achtergrondconcentraties als significant beschouwd worden of wanneer klachten of perceptieproblemen dit vereisen. Na het interpreteren van de significante immissiewaarden worden de bevolkingsgroepen blootgesteld aan deze concentraties beschreven alsook de mogelijke gevolgen. In functie van het aantal blootgestelden en de aard van de blootgestelden worden deze concentraties al dan niet als een significant aanzien binnen de discipline Mens-gezondheid. De verwachte immissiewaarden worden afgetoetst aan de WHO-advieswaarden. Indien nodig zullen milderende maatregelen voorgesteld worden.

De selectiecriteria voor te karakteriseren blootstellingen aan fysisch, chemische (en biologische) agentia zijn gebaseerd op het richtlijnenboek mens-gezondheid en de ervaring van de deskundigen. Belangrijke parameters zijn de overschrijding van de achtergrondemissies, de bijdrage door de beschouwde activiteit of reeds bestaande klachten, of bestaande onrust bij de bevolking.

Een overzicht van de mogelijke effecten, criteria en methodologie voor de discipline mens-gezondheid wordt weergegeven in onderstaande tabel.

Beoordelingscriteria voor de discipline mens-gezondheid

Effectgroep	Criterium	Methode van effectbeoordeling	Toetsingskader
Gezondheidsimpact tgv luchtverontreiniging	Hinder door wijziging luchtkwaliteit	Inschatting aantal gehinderden obv modelberekeningen discipline lucht	WHO-advieswaarden
Gezondheidsimpact tgv geluidshinder	Hinder door wijziging in geluidshinder	Inschatting aantal gehinderden obv modelberekeningen discipline geluid en trillingen	WHO-advieswaarden

7.6 Besluit verder te onderzoeken effectgroepen

Uit bovenstaande analyses volgt dat voor de verschillende planonderdelen de volgende effectgroepen nog nader te onderzoeken zijn:

Verder te onderzoeken effectgroepen in plan-MER

Weerhouden Disciplines	Te onderzoeken effectgroepen
Mobiliteit	Functioneren verkeerssystemen - autoverkeer
	Kwaliteit netwerken verschillende modi
	Verkeersleefbaarheid
	Verkeersveiligheid
Geluid en Trillingen	Wijziging geluidsklimaat
	Trillinghinder en -schade
Lucht	Wijziging luchtkwaliteit
Bodem	Structuurwijziging
	Profielverstoring

Weerhouden Disciplines	Te onderzoeken effectgroepen
	Bodemstabiliteit
	Impact op bodemkwaliteit
	Wijziging bodemgebruik en bodemgeschiktheid
Water	Wijziging grondwaterkwantiteit
	Wijziging grondwaterkwaliteit
	Wijziging oppervlaktewaterkwantiteit
	Wijziging oppervlaktewaterkwaliteit
Biodiversiteit	Ruimtebeslag
	Versnippering
	Eutrofiering/verzuring
	Wijziging van de grondwaterstand
	Wijziging van de hydrologie van een oppervlaktewaterlichaam
	Verstoring door geluid en trillingen
	Verstoring door licht
Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	Impact op het landschap (structuur- en relatiewijzigingen en erfgoedwaarde)
	Impact op archeologisch patrimonium
	Wijziging perceptieve kenmerken
Mens-Ruimte	Ruimtelijke context
	Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit
	Ruimtebeleving
Mens-Gezondheid	Gezondheidsimpact tgv luchtverontreiniging
	Gezondheidsimpact tgv geluidshinder

8 Bijlage 1. N8 Moen – Uitgangspunten wegontwerp

1. Gehanteerde ontwerprichtlijnen

1.1. Wegontwerp

Voor het wegontwerp worden diverse ontwerprichtlijnen gevolgd.

- Ontwerp onderliggend wegennet buiten bebouwde kom (N8):
 - CROW: basiscriteria
 - CROW: Gebiedsontsluitingswegen
 - Vademecum weginfrastructuur (VWI) deel autosnelwegen, aanvullend en waar toepasselijk
- Ontwerp kruispunten en rotondes:
 - Vademecum veilige wegen en kruispunten
 - CROW: eenheid in rotondes
- Vergevingsgezindheid:
 - Vademecum vergevingsgezinde wegen (VWV) deel gemotoriseerd verkeer

1.2. Fietspaden

Voor het ontwerp van de fietspaden worden onderstaande ontwerprichtlijnen gevolgd.

- Vademecum fietsvoorzieningen
- Vademecum vergevingsgezinde wegen (VWV) deel kwetsbare weggebruikers

2. Opgelegde randvoorwaarden ontwerp

Het ontwerp van rijwegen en fietspaden is afhankelijk van de wegategorisering en het gehanteerde snelheidsregime. Daarnaast worden er randvoorwaarden opgelegd die dwangpunten kunnen vormen voor het ontwerp.

2.1. Wegontwerp

- Gehanteerde wegategorisering N8: **regionale weg** (vroeger: secundaire weg categorie I)
- Gehanteerd snelheidsregime N8: **70 km/u**

2.2. Fietspaden

- Gehanteerde wegategorisering:
 - Sluislaan <-> De Klijte: **fiets snelweg** (4 m)
 - Fietspad langsheen de N8: **dubbelrichtingsfietspad** (3 m)

2.3. Dwangpunten en beschrijving van het ontwerp

Het ontwerp van de N8 dient aan te sluiten op de bestaande toestand t.h.v. de Keiberg en de Kraaibosstraat/Sluislaan. De aansluiting met de Keiberg wordt gerealiseerd d.m.v. een voorrangsgeregeld T-kruispunt. Er wordt t.h.v. het kruispunt een linksafslagstrook voorzien op de N8. De aansluiting met de Kraaibosstraat/Sluislaan wordt gerealiseerd d.m.v. een eenstrooksrotonde met dubbelrichtingsfietspaden uit de voorrang. De fietssnelweg verbindt deze rotonde met De Klijte.

Ten noorden van en ongeveer parallel met De Klijte ligt een beschermd natuurgebied. Als uitgangspunt voor het ontwerp wordt die natuurgebied zoveel mogelijk gevrijwaard. Dit is mogelijk d.m.v. een tunnelconstructie onder het natuurgebied (en onder De Klijte) of een brugconstructie boven het natuurgebied (en boven De Klijte). Beide alternatieven (brug/tunnel) worden onderzocht d.m.v. een studie van het lengteprofiel.

Er worden 3 alternatieve tracés onderzocht, elke met een ander aantakingspunt op de Keiberg. De aansluiting met de Kraaibosstraat/Sluisweg is in alle alternatieven gelijk.

Uitgangspunten tunnel:

- Perstunnel onder het natuurgebied/De Klijte
- Tunneldak minstens 2.5 m onder maaiveldniveau bomenrij
- Tunneldak minstens 80 cm onder De Klijte
- Extra persmarge van 50 cm t.o.v. bestaande constructies

Uitgangspunten brug:

- Brugconstructie over natuurgebied/De Klijte
- Landhoofden beginnen 10 m voor het beschermde gebied en zijn op die locatie reeds 3 m hoog
- Onderkant brugdek garandeert het profiel van vrije ruimte voor De Klijte

3. Belangrijkste ontwerpparameters

3.1. N8

3.1.1. Horizontaal alignement

- Minimale boogstralen (R):
 - Dakprofiel: 800 m
 - 2.5 % verkanting: 350 m
 - 5% verkanting: 180 m
- Minimale lengte boog: 58.5 m
- Bij boogstralen met een straal kleiner dan 800 m wordt een overgangsboog (clothoïde) toegepast:
 - Minimale A-waarde clothoïde: $\max(1/3 R; 95)$
 - Maximale A-waarde clothoïde: R

3.1.2. Verticaal alignement

- Maximaal hellingspercentage: 4%
- Maximale lengte van de helling: 700 m
- Minimale straal topboog: 3000 m
- Voetbogen:
 - Absoluut minimale straal: 1500 m
 - Richtwaarde minimale straal: 6000 m
 - Absoluut minimale straal in tunnel: 400 m

3.1.3. Bochtverbreding

Voor bogen met een straal kleiner dan/gelijk aan 300 m dient er bochtverbreding te worden toegepast. De bochtverbreding hangt af van de specifieke boogstraal en dient per rijstrook te worden toegepast. De te hanteren waarden zijn weergegeven in onderstaande tabel. Voor boogstralen tussenin twee opeenvolgende getabuleerde waardes kan geïnterpoleerd worden. De bochtverbreding werd in deze fase nog niet gemodelleerd en is bijgevolg nog niet zichtbaar in de grondplannen.

Boogstraal [m]	Bochtverbreding (per rijstrook) [m]
300	0.15
250	0.2

200	0.25
150	0.3

3.1.4. Vergevingsgezindheid

De veiligheidsstrook van de N8 wordt bepaald aan de hand van het VVW deel gemotoriseerd verkeer en bedraagt:

- 2.4 m in rechtstand
- 3.33 m (afgerond 3.5 m) in bochten met straal kleiner dan 1000 m

Deze afstand wordt gemeten vanaf de buitenkant van de randmarkering tot aan de rand van het obstakel. Binnen deze zone mogen zich geen obstakels bevinden (grachten, steile taluds, kopmuren, ...). Op plaatsen waar deze afstand niet gevrijwaard kan worden dient het obstakel botsvriendelijk te worden gemaakt of dient een afschermende constructie te worden voorzien.

3.1.5. Verticaal profiel van vrije ruimte

Het verticale profiel van vrije ruimte wordt bepaald door het maatgevend voertuig dat zich op de rijweg mag begeven. Er wordt in deze fase aangenomen dat de N8 zich op een route voor uitzonderlijk transport bevindt en waar bijgevolg een vrije hoogte van 5.70 m dient te worden gevrijwaard. Indien dit niet het geval zou zijn, volstaat een vrije hoogte van 4.60 m. Dit heeft een positieve invloed op het lengteprofiel.

Voor de eenvoud wordt in deze fase steeds een constructiehoogte van 1.30 m aangehouden (brugdek of tunneldak).

Dit betekent dat de bovenkant van het wegoppervlak van de rijweg in de perstunnel zich minstens:

- 9.5 m onder het maaiveld van de bomenrij situeert ($5.7 + 1.3 + 2.5$)
- 8.3 m onder bovenkant wegdek De Kijkte situeert ($5.7 + 1.3 + 0.5 + 0.8$)

Dit betekent dat de bovenkant van het wegoppervlak van de rijweg op de brug zich minstens:

- 3 m boven het maaiveldniveau van de bomenrij situeert (zie hoofdstuk 2.3)
- 7.8 m boven het wegdek van De Klijte situeert ($5.7 + 1.3 + 0.8$)

3.2. Fietspaden

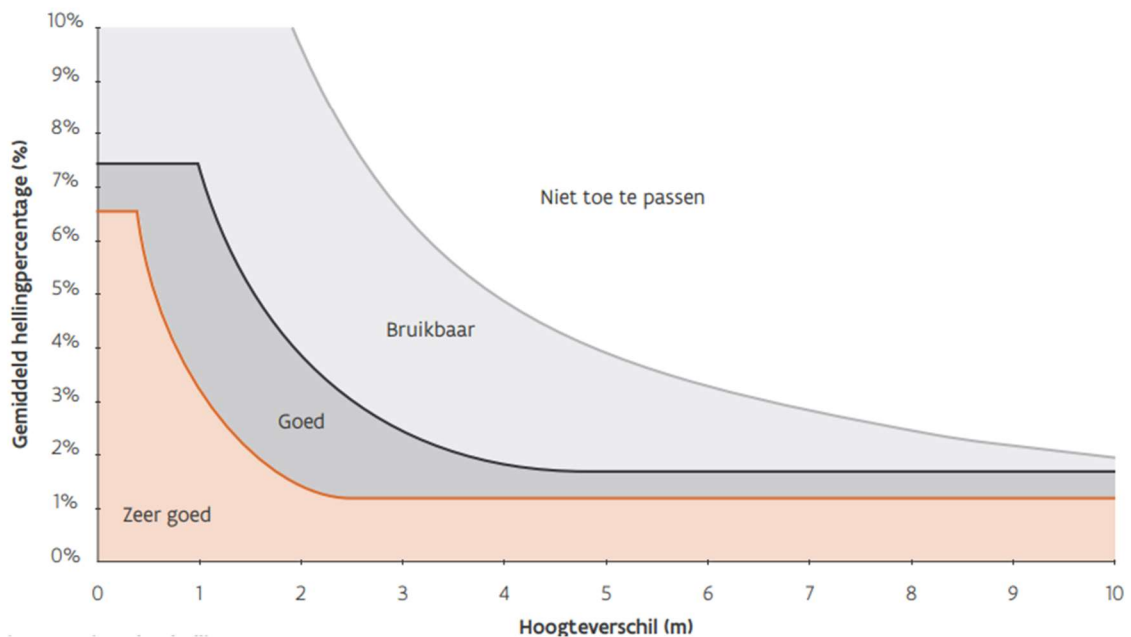
3.2.1. Horizontaal alignement

In onderstaande tabel worden alle ontwerpparameters m.b.t. boogstralen gebundeld. Een comfort-boogstraal wordt toegepast bij fietssnelwegen omwille van de hogere snelheid. De waarden van de bogen gelden aan de binnenbocht op de rand van het fietspad. Wanneer de vermelde boogstralen niet gehaald worden, dient bochtverbreding te worden toegepast. Idealiter wordt in elke bocht echter bochtverbreding toegepast gezien de rijdynamica van een fietser. Het is aanbevolen om de bochtverbreding te verdelen over de binnen- en buitenbocht.

Type boogstraal naargelang situatie		Verkantingspercentage	
		2 %	5 %
Standaard boogstraal Bochtverbreiding		15,00 m 2 x 0,15 m	13,00 m 2 x 0,18 m
Comfort-boogstraal Bochtverbreiding		33,00 m 2 x 0,08 m	29,00 m 2 x 0,10 m
Boogstraal ter hoogte van kruispunten en oversteekplaatsen (90°) (minimum boogstraal) Bochtverbreiding		≥4,00 m 2 x 0,45 m	n.v.t.

3.2.2. Verticaal alignement

Het aangewezen hellingspercentage is afhankelijk van het te overwinnen hoogteverschil. Wanneer de te overwinnen hoogte meer dan 5 m bedraagt, is het aanbevolen om onderweg een horizontaal vlak te voorzien met een lengte van ± 25 m. Deze horizontale vlakken zijn ideale locaties voor eventueel noodzakelijke bochten of kruisingen langsheen de helling. Het hellingspercentage in hellende gebieden wordt zoveel mogelijk beperkt, maar meestal dient het omliggende maaiveld te worden gevolgd.



3.2.3. Vergevingsgezindheid

De vergevingsgezinde zone voor fietspaden wordt bepaald a.d.h.v. het VVW deel kwetsbare weggebruikers en wordt opgedeeld in twee zones. Er wordt in deze fase uitgegaan van de breedst mogelijk ruimte-inname van de vergevingsgezinde zone.

- Redresseerstrook: 20 cm
- Stop- en valzone: 75 cm

Er wordt een afstand van 95 cm gehanteerd tot de rand van het fietspad en het eerstvolgende object.

3.2.4. Verticaal profiel van vrije ruimte

Voor fietspaden geldt een minimale vrije hoogte van 2.70 m. In het geval van een niet-horizontale tunnel (in helling) bedraagt de minimale vrije hoogte t.h.v. de ingang van de tunnel 2.90 m.